



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

itinéraire Grand ● ● ● territoire

Atelier mobilités #3
24 mai 2024





**Rappel des précédents ateliers et présentation
des objectifs de la seconde séquence**

ITINÉRAIRE GRAND TERRITOIRE

Second semestre 2024

SEQUENCE 2 - ÉCONOMIE

Donner une lecture de la structure spatiale de l'offre commerciale et de services
 Qualifier les pratiques d'achat et d'usage des services et identifier les mutations en cours et les phénomènes émergents
 Associer les acteurs privés et publics œuvrant pour l'attractivité des pôles de commerces et de services
 Initier une réflexion en termes de structuration territoriale de l'offre de commerce et de services



Second semestre 2023

SEQUENCE 2 - MOBILITÉ

Cartographier les différents types de vulnérabilités territoriales qui sont susceptibles d'impacter les pratiques de mobilités
 Enquêter et appréhender les freins à la pratique des mobilités alternatives à la voiture



Premier semestre 2024

SEQUENCE 1 - ÉCONOMIE

Poser le cadre des mutations socio-économiques au sein du Grand Territoire
 Appréhender les mutations économiques des territoires
 Caractériser les disparités socio-spatiales, leurs évolutions et déterminants



Second semestre 2022

SEQUENCE 2 - FONCIER

Approfondir le diagnostic foncier
 Esquisser les perspectives communes dans une logique d'actions parallèles



Premier semestre 2023

SEQUENCE 1 - MOBILITÉ

Qualifier les pratiques en matière de déplacement à l'échelle du système territorial
 Révéler une organisation territoriale en matière de flux
 Esquisser les pistes d'actions pour accompagner les pratiques de mobilité plus durable



Premier semestre 2022

CONTRIBUTION CONFERENCE DES SCOT



Second semestre 2021

SEQUENCE 1 - FONCIER

Décrypter la loi climat et résilience
 Révéler les dynamiques foncières à l'oeuvre sur le Grand territoire
 Cibler les enjeux à venir en matière d'aménagement et des modes de faire





Quelles évolutions des mobilités sur le Grand territoire ces dernières années ?

Quels leviers d'action pour engager la décarbonation afin de contribuer à la trajectoire de neutralité carbone ?



— Evolutions des pratiques de mobilités ces dernières années

- Une légère baisse du nombre des déplacements notamment due au développement du télétravail et du e-commerce
- Une fréquentation en baisse des transports en commun lors de la crise sanitaire, mais une gratuité le samedi qui trouve son public au sein du réseau Astuce
- Une hausse des pratiques cyclables favorisée par des aides financières ciblées et par une offre plus diversifiée (VAE, vélo-cargo, vélo pliant...)
- Une hausse significative du covoiturage grâce à l'aménagement d'aires, le développement de plateformes numériques (klaxit, Karos, Covoit'ici...) et aux incitations financières publiques
- Une augmentation du parc automobile électrique (dispositifs d'aides au renouvellement dans le cadre de la ZFE, bonus écologique, prime à la conversion...)
- Des pratiques d'achats tournées vers les commerces de proximité pendant la crise sanitaire avant un retour vers les grandes surfaces dans un contexte inflationniste



— Freins à la décarbonation

- Des aménagements viaires trop favorables à la voiture et des infrastructures cyclables hétérogènes et inadaptées (signalétique, voies dédiées, stationnements sécurisés...)
- Des pratiques de mobilité automobile ancrées, liées aux habitudes et freinant le report modal
- Une géographie résidentielle diffuse en décalage avec des structures économiques et servicielles concentrées



— Perspectives et leviers d'action

- Par le changement de mode : développer l'offre en transports alternatifs, avec la nécessité d'apporter du confort pour permettre le report
- Par le changement de motif : concentrer les moyens là où le potentiel est présent, stratégie de densification des espaces urbanisés plus constitués
- Par l'infrastructure et l'aménagement de l'espace : développer une signalétique performante et/ou ludique, des infrastructures sécurisées pour les modes doux (également par la remobilisation des chemins ruraux et communaux), renforcer les infrastructures ferroviaires
- Par les dispositifs : sensibiliser des communautés de mobilités (écoles, entreprises) pour faciliter l'expérimentation et faire évoluer les routines, massifier le covoiturage...
- Par d'autres leviers : renforcer le dialogue entre les territoires, mettre en adéquation les compétences de mobilités avec les bassins de vie, adapter la fiscalité des mobilités



Quelles polarisation et attraction géographiques des pôles d'emploi de proximité du Grand territoire ?

Quels leviers d'action pour réduire l'autosolisme et décarboner les mobilités professionnelles ?



Organisation fonctionnelle des pôles d'emploi de proximité

- Outre Rouen, 11 communes qui emploient plus de 5 000 personnes au sein du Grand territoire
- Des pôles aux profils d'emploi plutôt hétérogènes (à dominante commerciale ou à dominante industrielle, part importante de temps partiels et/ou d'horaires décalés, etc)
- Des axes routiers structurants (A28 pour le pôle de Mont-Saint-Aignan/Bois Guillaume, A13 pour le pôle de Saint-Etienne-du-Rouvray, SUD III pour le pôle de Grand-Quevilly, etc)
- La Seine qui constitue une barrière naturelle à la diffusion des aires d'attraction des pôles d'emploi
- Des distances moyennes homogènes entre les lieux de domicile et d'emploi
- Une utilisation très majoritaire de la voiture à destination des pôles d'emploi malgré la présence de dessertes ferroviaires pour certaines d'entre elles (Barentin, Val-de-Reuil, Saint-Etienne-du-Rouvray)



Freins à la décarbonation

- Un allongement progressif des distances domicile-travail depuis les années 1960 (en lien avec l'étalement urbain)
- Peu d'offres alternatives à la voiture dans les espaces périurbains et ruraux
- Des rythmes de vie contraints qui freinent l'usage voire l'expérimentation des modes de transports décarbonés (train, bus, vélo...)
- Des partages de compétences entre les différents échelons territoriaux qui limitent l'action publique
- Les différences de politiques publiques entre territoires (par exemple sur le foncier) qui peuvent mener à la concurrence entre territoires et nuire à la cohérence d'ensemble du bassin d'emploi



Perspectives et leviers d'action

- Déployer les Plans de Mobilités Employeur afin d'accompagner la décarbonation des mobilités des salariés
- Favoriser le télétravail et développer les espaces de coworking
- Limiter les ruptures de charge dans le cadre de déplacements intermodaux (train-bus, bus-bus, etc)
- Optimiser/repenser l'organisation du réseau de transports afin de favoriser la décarbonation des mobilités (voie dédiée au covoiturage, cohabitation bus/vélo, vélo dans le bus/train, etc)
- Développer l'offre de logements sociaux à proximité des zones d'emploi et densifier les pôles urbains pour réduire les distances domicile-travail
- Développer l'emploi dans les centralités périphériques et réfléchir à une mixité des usages (commerces, loisirs) ; lutter contre le mitage des espaces
- Travailler les aménités autour des entreprises dans les politiques d'aménagement

Séquence #2 : Les pratiques de mobilités sous le prisme des vulnérabilités : quels enjeux au sein du Grand territoire ?

- A l'occasion de l'atelier dédié aux mobilités le 6 octobre dernier, deux sujets identifiés par le comité de suivi :
 - Coûts de la mobilité contrainte et évolution des inégalités socio-spatiales
 - Accompagnement au changement des comportements vers les mobilités durables
- Des temps d'animations et de réflexions menés en interne pour **identifier des thématiques communes aux deux sujets** et de dégager une **problématique générale autour des pratiques de mobilité sous l'angle des vulnérabilités**.
- Quelques éléments de contexte :
 - **Double hausse des coûts énergétiques** (carburants et énergies de chauffage)
 - **14 % des habitants du Grand territoire vivent sous le seuil de pauvreté**
 - **81 % des ménages du Grand territoire sont motorisés** et 63 % des déplacements sont réalisés en voiture
- Deux approches investiguées dans le cadre de cette séquence :
 - **Cartographie des vulnérabilités territoriales et de leurs habitants** (accessibilité géographique, résidentielle et socio-démographique)
 - **Enquête sur les freins à la pratique des mobilités alternatives à la voiture**



Cartographie des vulnérabilités territoriales

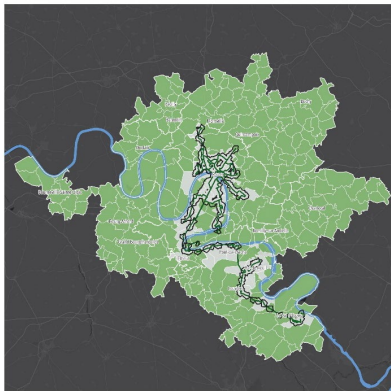
Cartographie des vulnérabilités territoriales et de leurs habitants : problématique et méthodologie

- **Problématique** : Quels sont les types de vulnérabilité identifiés par territoire ? Quels sont les territoires qui cumulent les indicateurs de vulnérabilités les plus importants au sein du Grand territoire ? Quelle traduction de cette géographie des vulnérabilités en matière de mobilité ?
- Trois types de vulnérabilités susceptibles d'impacter les pratiques de mobilités ont été retenus pour l'analyse cartographique.
 - **Vulnérabilité géographique** : accessibilité aux arrêts TC, gares, commerce alimentaire, etc.
 - **Vulnérabilité résidentielle** : chauffage aux énergies fossiles, propriétaire occupant récent, etc.
 - **Vulnérabilité socio-démographique** : pauvreté, personnes âgées, personnes vivant seules, etc.
- 5 indicateurs ont été sélectionnés par type de vulnérabilité au regard de leur pertinence et de leur exploitabilité. Si l'indicateur calculé est supérieur à la moyenne du Grand territoire, le territoire est considéré comme vulnérable.
- L'échelle des IRIS a été privilégiée à des fins d'analyse géographique plus détaillée dans les secteurs urbains.
- Une cartographie synthétique a été produite afin de révéler une géographie des vulnérabilités et de leurs intensités. Elle permettra aux territoires de se saisir des enjeux qu'elle révèle en matière de mobilité.

Cartographie de la vulnérabilité des territoires et de leurs habitants : L'accessibilité géographique

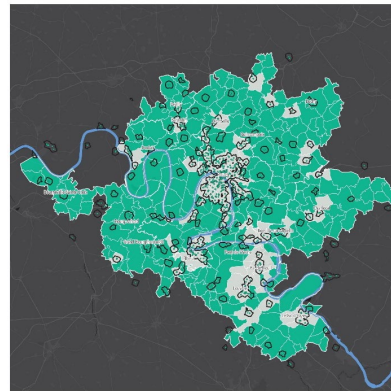
ACCESSIBILITE

Arrêt de transport en commun
(15 min à pied)



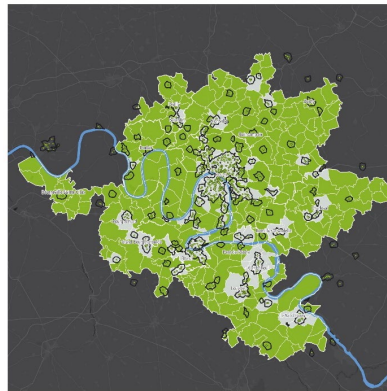
43% des ménages du GT vivent à plus de 15min de marche d'un arrêt de TC structurant

Commerce alimentaire
(15 min à pied)



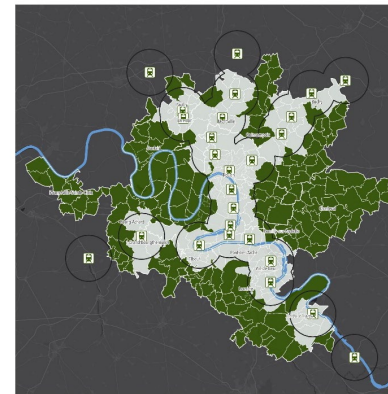
25.5% des ménages du GT vivent à plus de 15min de marche d'un commerce alimentaire (boulangerie, épicerie, supérette, supermarché ou hypermarché)

Professionnels de santé de proximité
(15 min à pied)



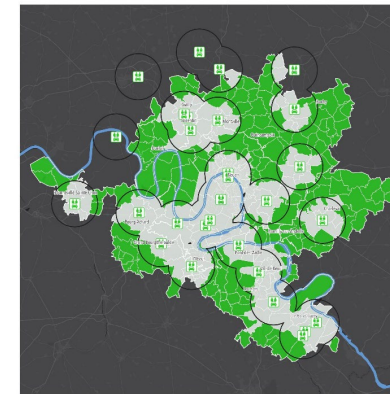
25.7% des ménages du GT vivent à plus de 15min de marche d'un professionnel de santé (pharmacie, généraliste, centre ou maison de santé, dentiste, kiné, laboratoire, urgence)

Gare SNCF
(5km à vol d'oiseau)



21% des ménages du GT vivent à plus de 5km d'une gare SNCF

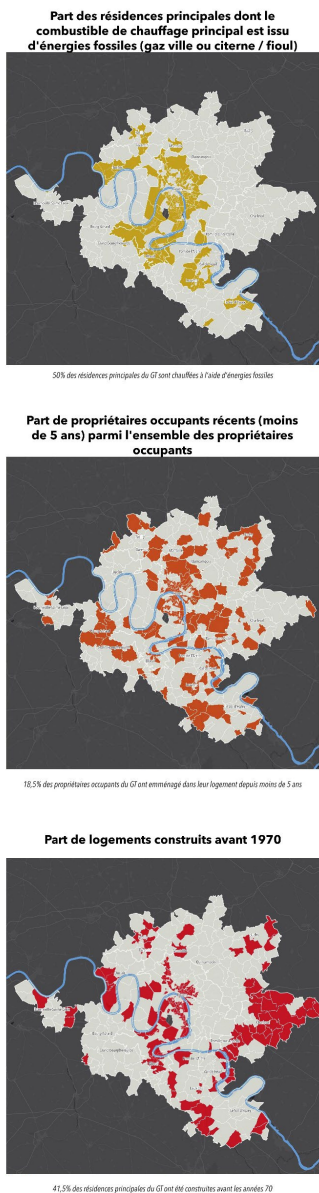
Aire de covoiturage
(5km à vol d'oiseau)



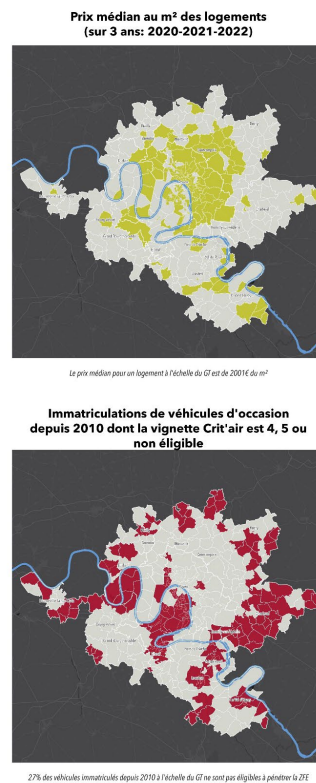
18% des ménages du GT vivent à plus de 5km d'une aire de covoiturage

- **Les vulnérabilités liées à l'accessibilité géographique sont fortement présentes dans les espaces périurbains et ruraux** du Grand territoire (plus particulièrement dans l'ouest de la Métropole, la C.C. Lyons Andelle, l'est de la C.C. Inter-Caux Vexin et l'ouest de la C.C. Roumois Seine).
- Ces vulnérabilités **traduisent une dépendance automobile des habitants et des risques associés** (volatilité des prix du carburant, hausse des coûts de possession d'un véhicule dans le budget, etc).
- *A contrario*, **ces vulnérabilités sont moins présentes dans les espaces urbains (voire absentes au sein des polarités urbaines)** comme Rouen, Elbeuf et Louviers/Val de Reuil).
- L'offre de transports collectifs ainsi que la proximité spatiale des commerces alimentaires et des professionnels de la santé permettent à ces habitants d'y accéder par un mode alternatif à la voiture (marche, vélo...).

Cartographie de la vulnérabilité des territoires et de leurs habitants : Les composantes résidentielles



LOGEMENT



- Les types de vulnérabilités liées au logement résidentiel varient selon les espaces géographiques :
 - **Les ménages aux logements construits avant 1970** (donc théoriquement moins bien isolés) **et possédant des véhicules non éligibles à la circulation dans la ZFE** sont fortement représentés dans la **C.C. Lyons Andelle, la rive Gauche de Rouen, la vallée du Cailly ainsi que dans plusieurs polarités urbaines** (Elbeuf, Pavilly, le Trait).
 - **Les prix élevés des logements au m²** (donc excluant des personnes aux ressources financières limitées hors logements sociaux) se concentrent principalement dans la **première couronne périurbaine de Rouen ainsi que les plateaux nord et est.**
 - **Les ménages se chauffant aux énergies fossiles** (dont leurs coûts sont sensibles au contexte géopolitique) sont notamment sur-représentés dans les **tissus résidentiels de faubourgs.**

Cartographie de la vulnérabilité des territoires et de leurs habitants : Les caractéristiques socio-démographiques

➤ **Les vulnérabilités liées aux caractéristiques socio-démographiques sont plus importantes dans les espaces urbains qu'ailleurs :**

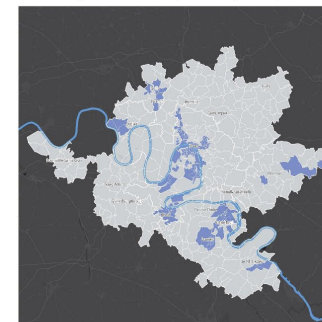
➤ **La part des ménages en situation de pauvreté** et celle des **personnes vivant seules** sont surreprésentées dans les **vallées du pôle urbain rouennais**, dans les **polarités urbaines** (Elbeuf, Louviers/Val de Reuil, Barentin/Pavilly, etc) ainsi que **quelques communes de la C.C. Lyons Andelle**.

➤ Dans une moindre intensité, **les parts de familles monoparentales** et de **revenus inférieurs à la moyenne** du Grand territoire se concentrent essentiellement dans les **espaces urbains (hors plateau nord)** ainsi qu'**une partie des territoires de l'Agglo Seine Eure et de la C.C. Lyons Andelle**.

➤ *A contrario*, **la part des seniors** (situation de vulnérabilité potentielle liée à la perte d'autonomie) est **plus importante dans les espaces périurbains et ruraux** (ouest de la Métropole, C.C. Inter-Caux Vexin, etc).

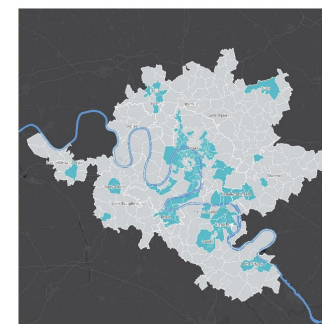
SOCIO- DEMOGRAPHIE

Part de ménages pauvres
(sous le seuil de pauvreté par UC)



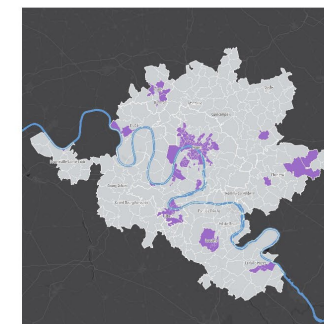
14% des ménages du GT vivent en dessous du seuil de pauvreté

Part de familles monoparentales



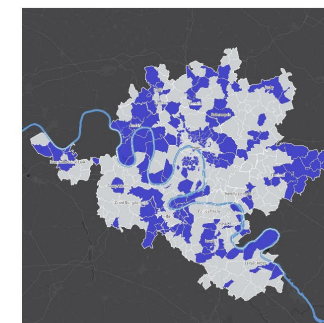
12% des ménages du GT sont des familles monoparentales

Part de personnes vivant seules



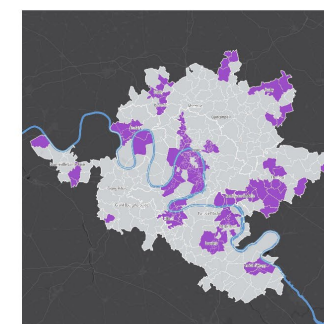
35% des ménages du GT sont composés d'une personne seule

Part de personnes de plus de 65 ans



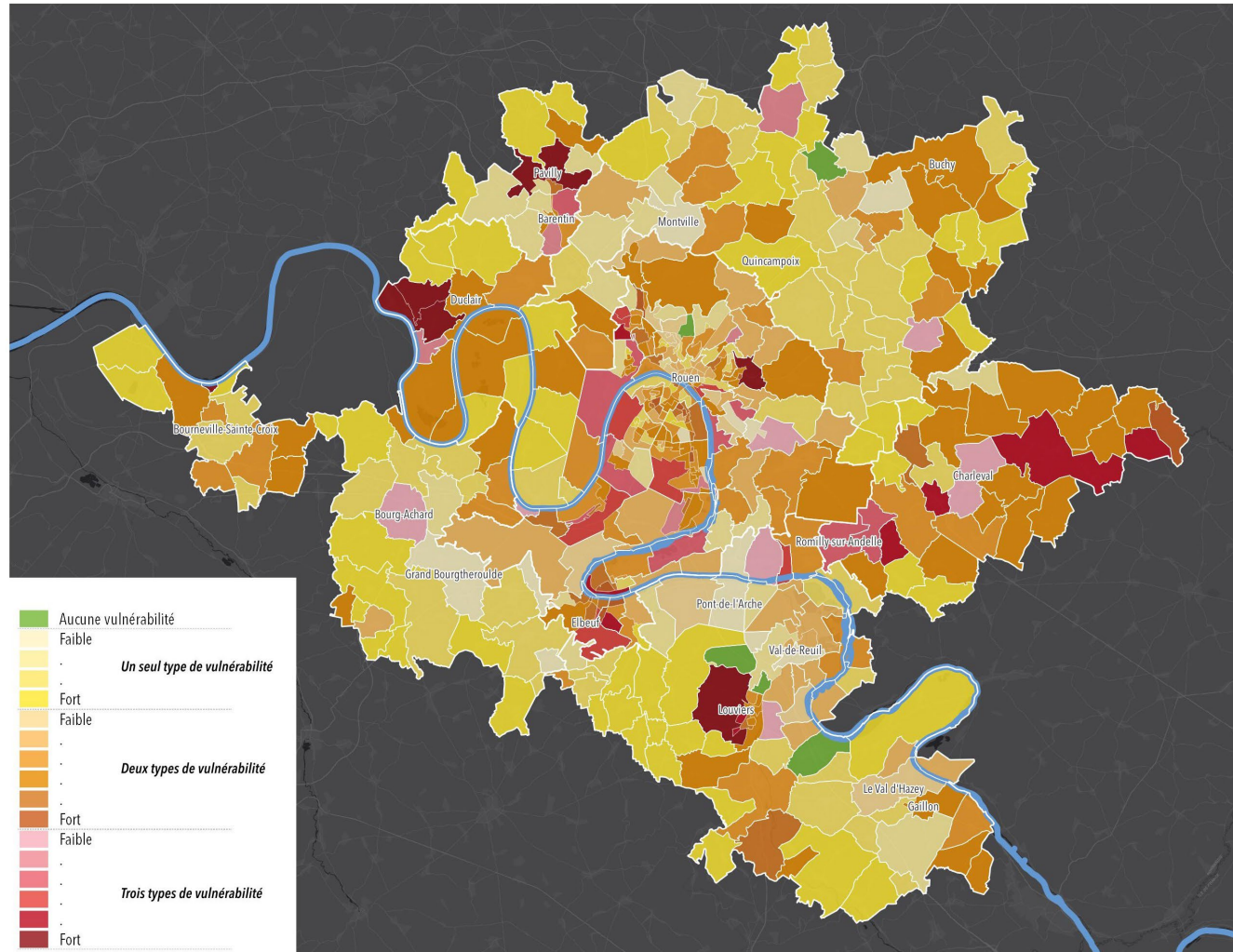
18% de la population du GT a plus de 65 ans

Revenu moyen par individu



Le revenu moyen théorique par individu à l'échelle du GT est de 1920€ par mois

Cartographie de la vulnérabilité des territoires et de leurs habitants : Quelle géographie des vulnérabilités à l'échelle du Grand territoire ?



- **Darnétal, Louviers, Pavilly, Le Trait** ainsi que **plusieurs communes de la C.C. Lyons Andelle** cumulent les **3 types de vulnérabilités** de manière importante.
- **La C.C. Lyons Andelle**, les **vallées urbaines et la couronne périurbaine de la Métropole**, ainsi que les **pôles urbains d'Elbeuf, de Louviers/Val de Reuil et de Barentin/Pavilly** sont les zones géographiques qui cumulent au moins de **2 types de vulnérabilités**.
- Outre le cœur urbain et le plateau nord de Rouen, **les communes périurbaines du Roumois Seine, d'Agglo Seine Eure et d'Inter-Caux Vexin** sont **moins exposées aux vulnérabilités** que les autres secteurs (indicateurs socio-démographiques et résidentiels plus favorables).



***Enquête sur les freins à la pratique des
mobilités durables***

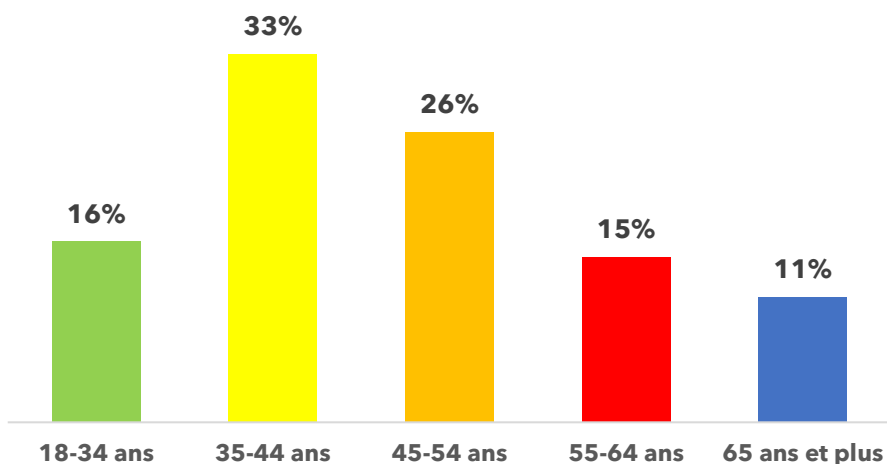
Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : construction du questionnaire

- Objectif : **identifier les freins à la pratique des mobilités alternatives à la voiture** (transports collectifs, vélo, marche, etc) **au regard des profils socio-géographiques**.
- Construction d'un **questionnaire en ligne destiné aux automobilistes** du Grand territoire :
 - **30 questions** (durée moyenne de remplissage autour de 5 minutes)
 - Questions autour de la **pratique et de la perception de la voiture** ainsi que de la **fréquence et des freins à l'usage des mobilités durables**. Questions sur le profil de l'enquêté à la fin du questionnaire.
 - Questions **de type « fermé »** afin de faciliter les traitements statistiques
 - Questions avec des **choix de réponses multiples** afin de mieux appréhender les différents types de freins
- **Valorisation et diffusion du questionnaire sur les réseaux sociaux** entre le 24 avril et le 20 mai 2024.

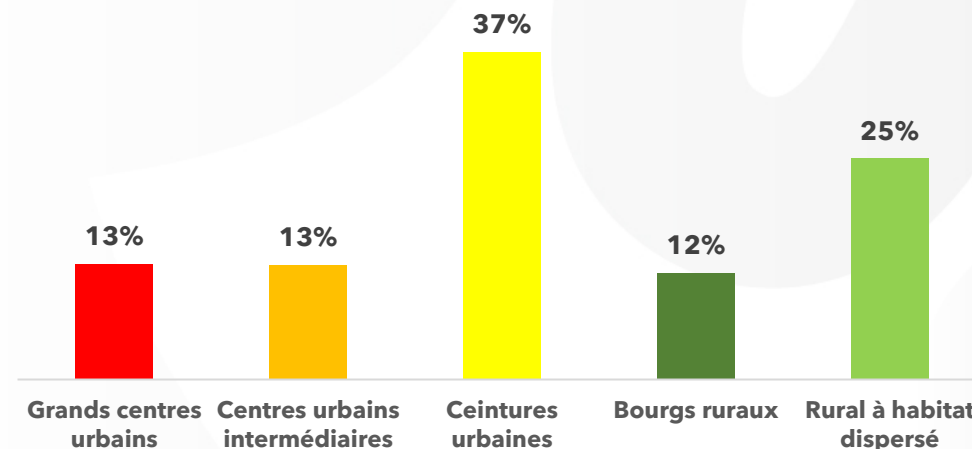
Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : Quel est le profil des répondants ?

- **1031 réponses** au questionnaire.
- **957 réponses exploitables** au regard des objectifs de l'enquête (habitants du Grand territoire, réponses complètes).
- Répartition par **origine résidentielle** des répondants :
 - **44 % C.C. Caux Austreberthe** (2,1 % de la pop interco), **23 % Métropole Rouen Normandie** (0,1 % de la pop), **19 % C.C. Inter-Caux Vexin** (0,4 % de la pop), **7 % C.C. Roumois Seine** (0,2 % de la pop), **5 % Agglo Seine Eure** (0,1 % de la pop), **2 % C.C. Lyons Andelle** (0,1 % de la pop).

Répartition des répondants par classe d'âge

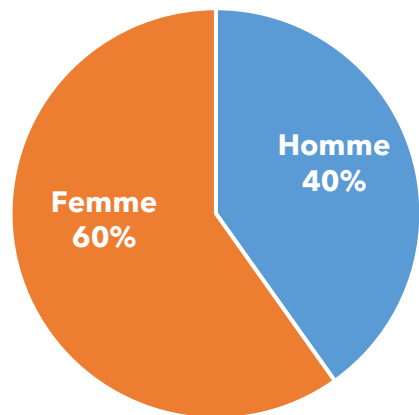


Répartition des répondants par typologie communale de résidence (INSEE)

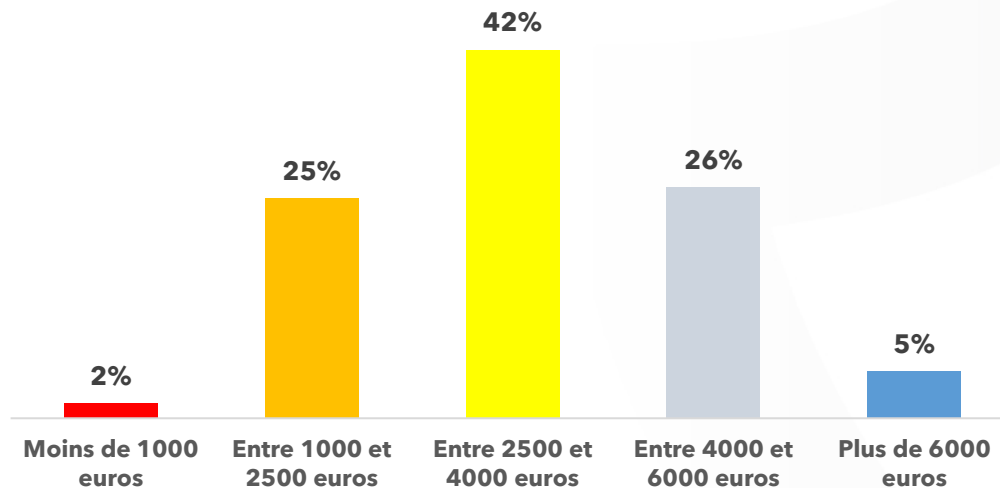


Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : Quel est le profil des répondants ?

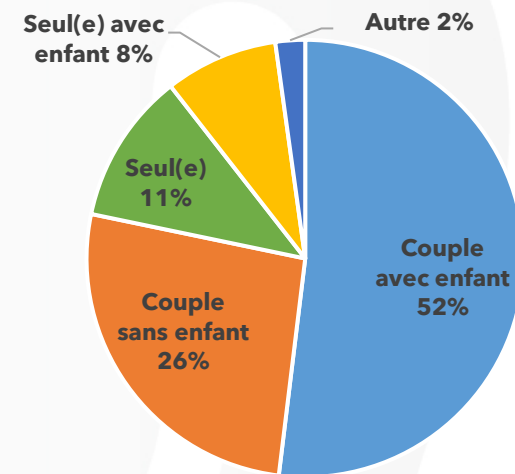
Répartition des répondants par genre



Répartition des répondants par tranche de revenus mensuels du ménage



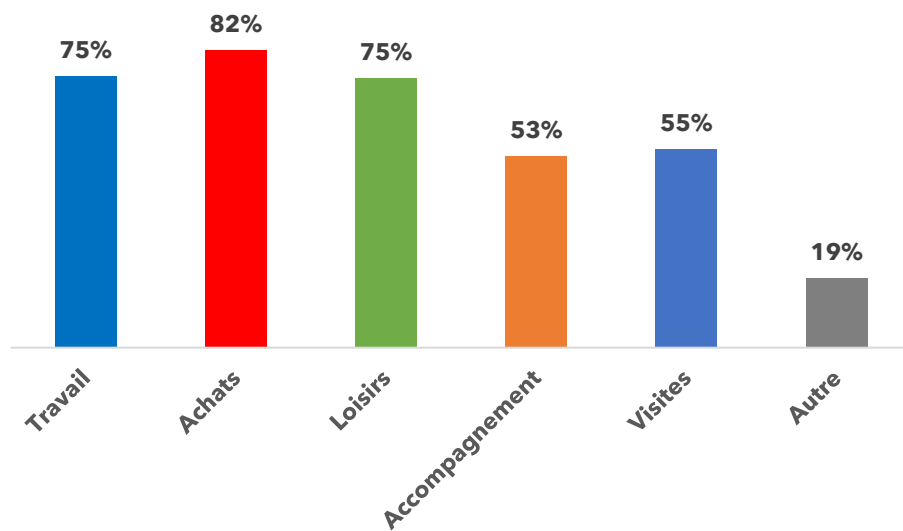
Répartition des répondants par situation familiale



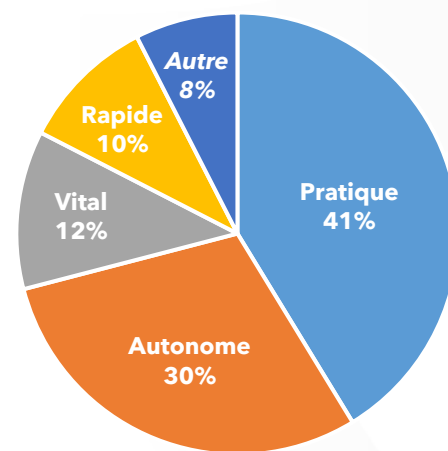
Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : Résultats à l'échelle du Grand territoire

- **Les achats, le travail et les loisirs** sont les **3 motifs où la voiture est perçue comme « indispensable »** pour se rendre à destination (plus de 75 % des réponses pour chacun d'entre eux).
- Si la **voiture est considérée comme pratique** par 41 % des répondants, **son coût est jugé comme le principal inconvénient** (62 % des répondants).
- 6 répondants sur 10 considèrent que la **voiture crée une dépendance dont il est difficile de se défaire** et près de la moitié (**46 %**) **ne changerait par son usage en cas de scénario où le prix du carburant atteindrait les 3 euros le litre.**

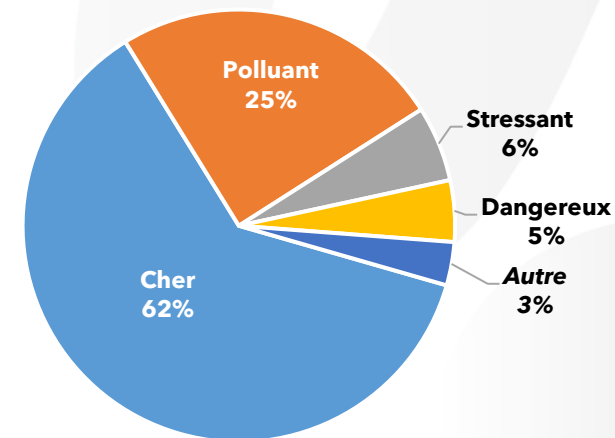
Les motifs de déplacements jugés indispensables en voiture (choix multiple)



Les adjectifs qui caractérisent positivement la voiture (choix unique)

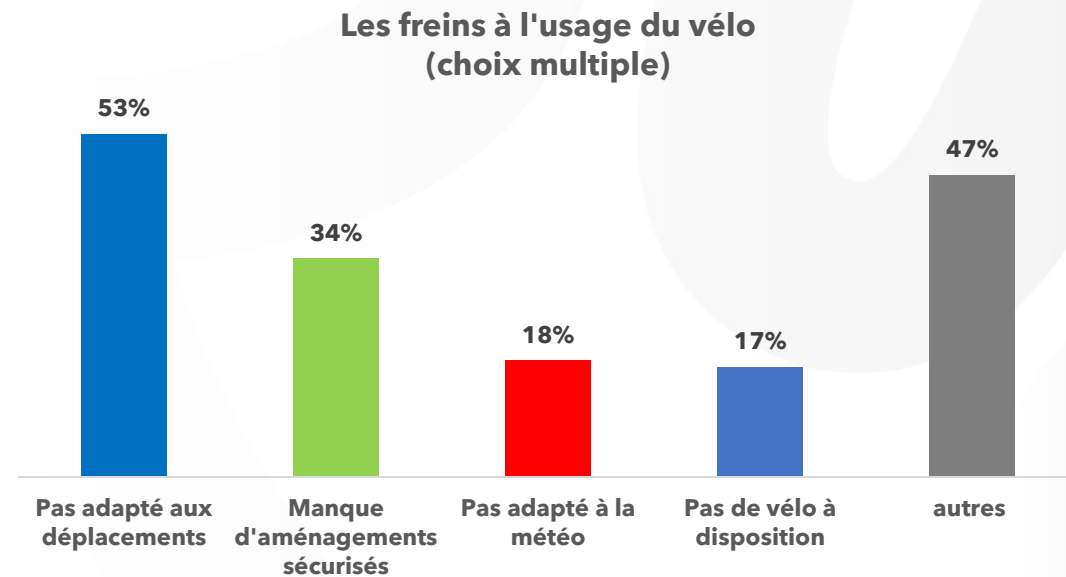
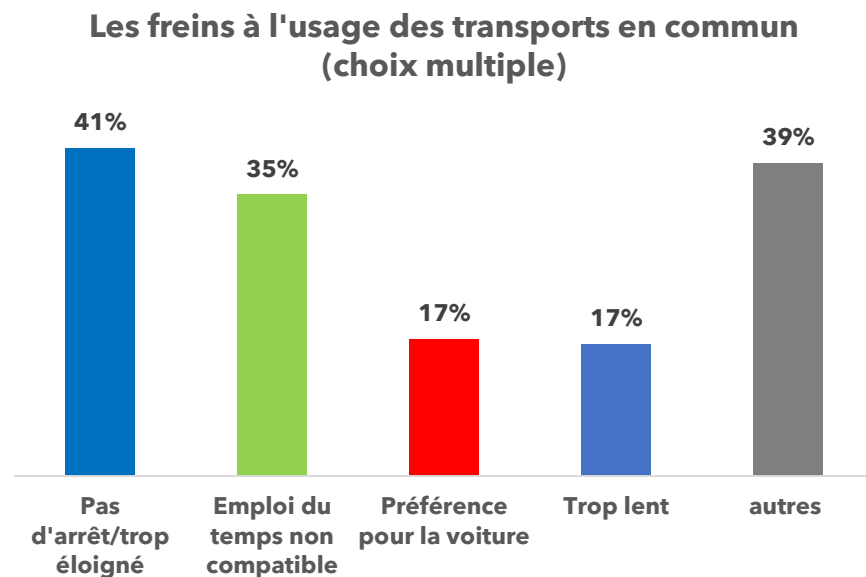


Les adjectifs qui caractérisent négativement la voiture (choix unique)



Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : Résultats à l'échelle du Grand territoire

- Les **principaux freins à l'utilisation des transports en commun** sont **l'absence ou l'éloignement géographique des arrêts** (41 % des répondants) ainsi que des **grilles horaires incompatibles avec les emplois du temps personnels** (35 % des répondants).
- **L'inadaptabilité des déplacements** (53 % des répondants) et le **manque d'aménagements cyclables sécurisés** (34 % des répondants) sont les deux **principaux freins à l'usage du vélo**.
- La majorité des répondants considère qu'elle **ne marche pas suffisamment du fait de destinations trop éloignées** (57 % des répondants) suivie de **l'absence d'aménagements piétons** (19 % des répondants) et du **sentiment d'insécurité** (12 % des répondants).



Enquête sur les freins à la pratique des mobilités durables : Résultats par profil géographique

- Surreprésentation des adjectifs « **rapide** » et « **vital** » chez les **enquêtés périurbains/ruraux** et « **sécurisant** » chez les **enquêtés du pôle urbain de Rouen** pour caractériser positivement la voiture.
- Surreprésentation de l'adjectif « **polluant** » (première position) chez les **enquêtés du pôle urbain de Rouen et des bourgs ruraux** pour caractériser négativement la voiture. Surreprésentation de l'adjectif « **cher** » chez les enquêtés **des couronnes urbaines et des espaces périurbains/ruraux**.
- En cas de scénario où le **prix du carburant** atteindrait les **3 euros le litre**, seuls les **enquêtés du pôle urbain de Rouen diminueraient probablement un peu l'usage de leur voiture** pour la majorité d'entre eux.
- Si les **enquêtés du pôle urbain de Rouen** utilisent parfois les transports en commun pour la majorité d'entre eux, leurs **grilles horaires sont le principal frein pour ceux qui ne les utilisent pas**. *A contrario*, **l'absence ou l'éloignement des arrêts est le principal frein pour les enquêtés des couronnes urbaines, des espaces périurbains et ruraux**.
- Alors que le **principal frein à la pratique du vélo dans les espaces périurbains et ruraux** est son **inadaptabilité aux déplacements quotidiens**, le **manque d'aménagements cyclables sécurisés et l'absence de vélo à disposition** sont surreprésentés parmi les enquêtés urbains.

Des productions disponibles sur le site internet www.aurbse.org :

- Supports de présentation et d'animation des ateliers
- Synthèses des échanges lors des ateliers
- Livrable « accessibilité quotidienne aux équipements » (format 4 pages).

Des livrables en cours de finalisation :

- Publication « Vulnérabilités territoriales »
- Portail cartographique des vulnérabilités
- Séquençage des résultats de l'enquête par territoire (format Repères, à suivre)

Un nouveau cycle d'ateliers à venir sur la thématique socio-économie et développement économique (mai 2024 à juin 2025)



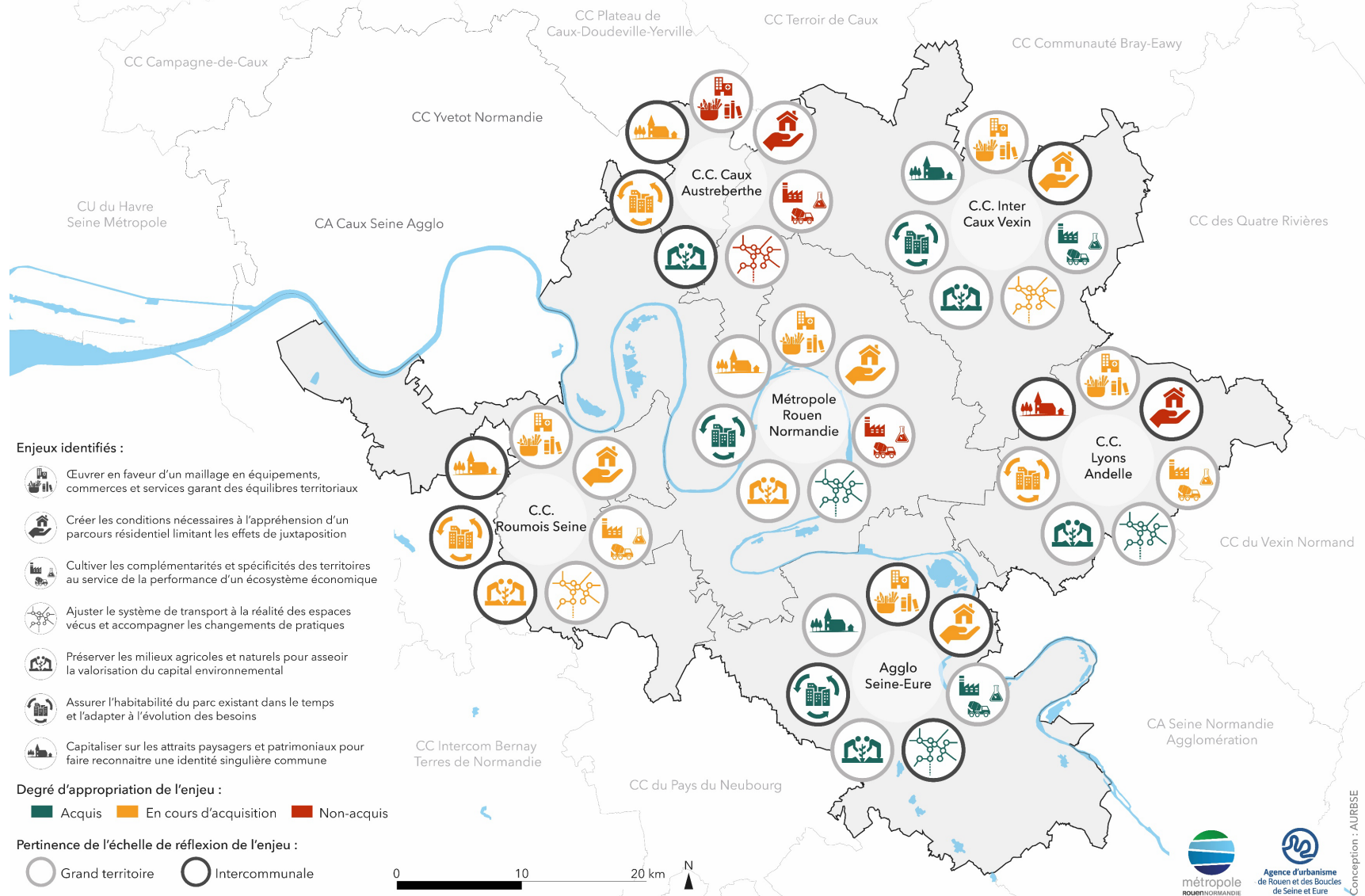
Lancement du cycle « socio-économie »

Propos introductifs

L'économie : un sujet qui se pose à une échelle inter territoriale selon les EPCI (2020)

Niveaux d'appropriation des enjeux et pertinence d'une réflexion élargie à l'échelle du territoire d'étude

(Une vision des enjeux interterritoriaux exprimée par les techniciens des EPCI)



Organisation et objectifs de la séquence « économie de l'itinéraire Grand territoire »

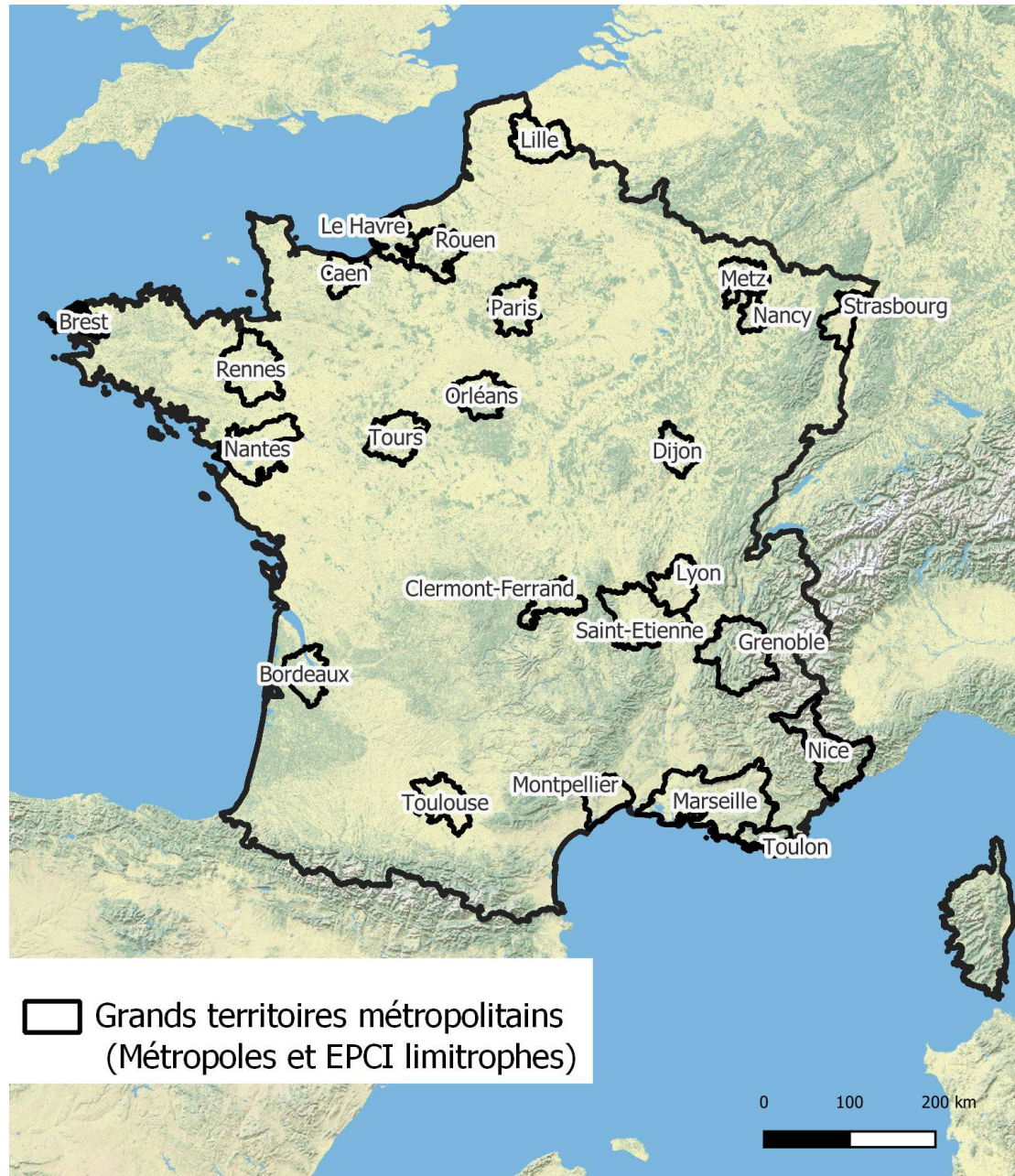
- Poser des éléments de connaissance relatifs aux mutations socio-économiques et à la trajectoire sociale du Grand territoire
- Étudier de façon approfondie un ou plusieurs sujets qui interpellent les territoires au regard des problématiques auxquelles ils font face et des politiques publiques mises en œuvre.

Déroulé de la séance

- 1/ Exposé d'éléments d'état de lieux, présentation de quatre sujets qui pourraient être traités dans le cadre de l'itinéraire Grand territoire
- 2/ Echange par groupe sur les sujets identifiés afin d'alimenter leur problématisation et la proposition que l'agence fera en termes de type de production à réaliser (étude, outil de diffusion de données ou d'autres types de supports)
- 3/ Temps collectif : priorisation des sujets

Éléments d'état des lieux

Le zonage utilisé : un panel national de Grands territoires métropolitains (Gtm)

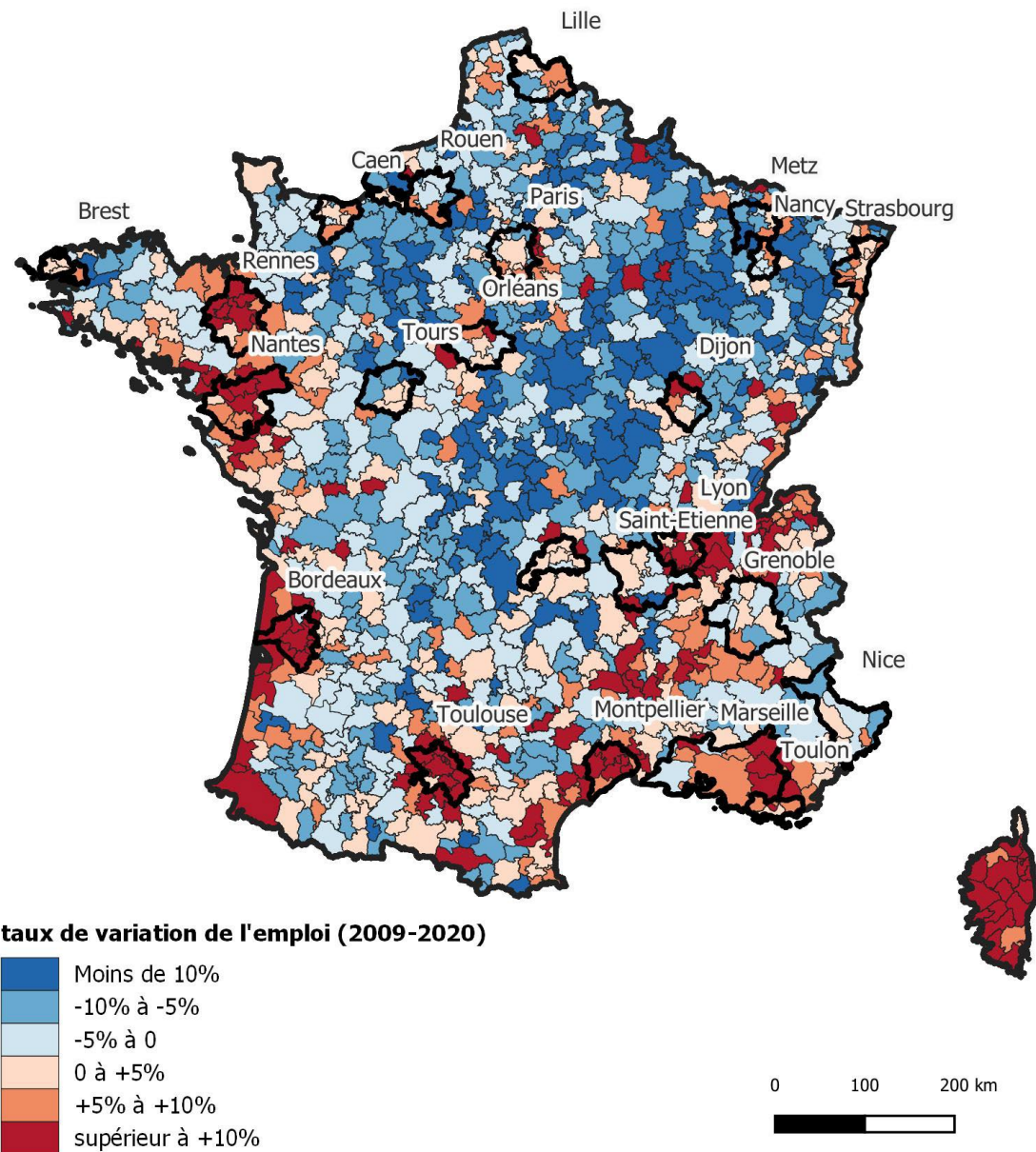


Le zonage utilisé ici comprend les métropoles et les EPCI qui leurs sont limitrophes

Ce panel de grands territoires métropolitains sera utilisé à plusieurs reprises afin de comparer le Grand territoire rouennais aux dynamiques des principaux espaces urbains français

Caen et Le Havre ont été ajoutées à ce panel de 22 métropoles afin de visualiser les spécificités du Grand territoire dans un contexte normand

La géographie de la croissance des emplois au niveau national

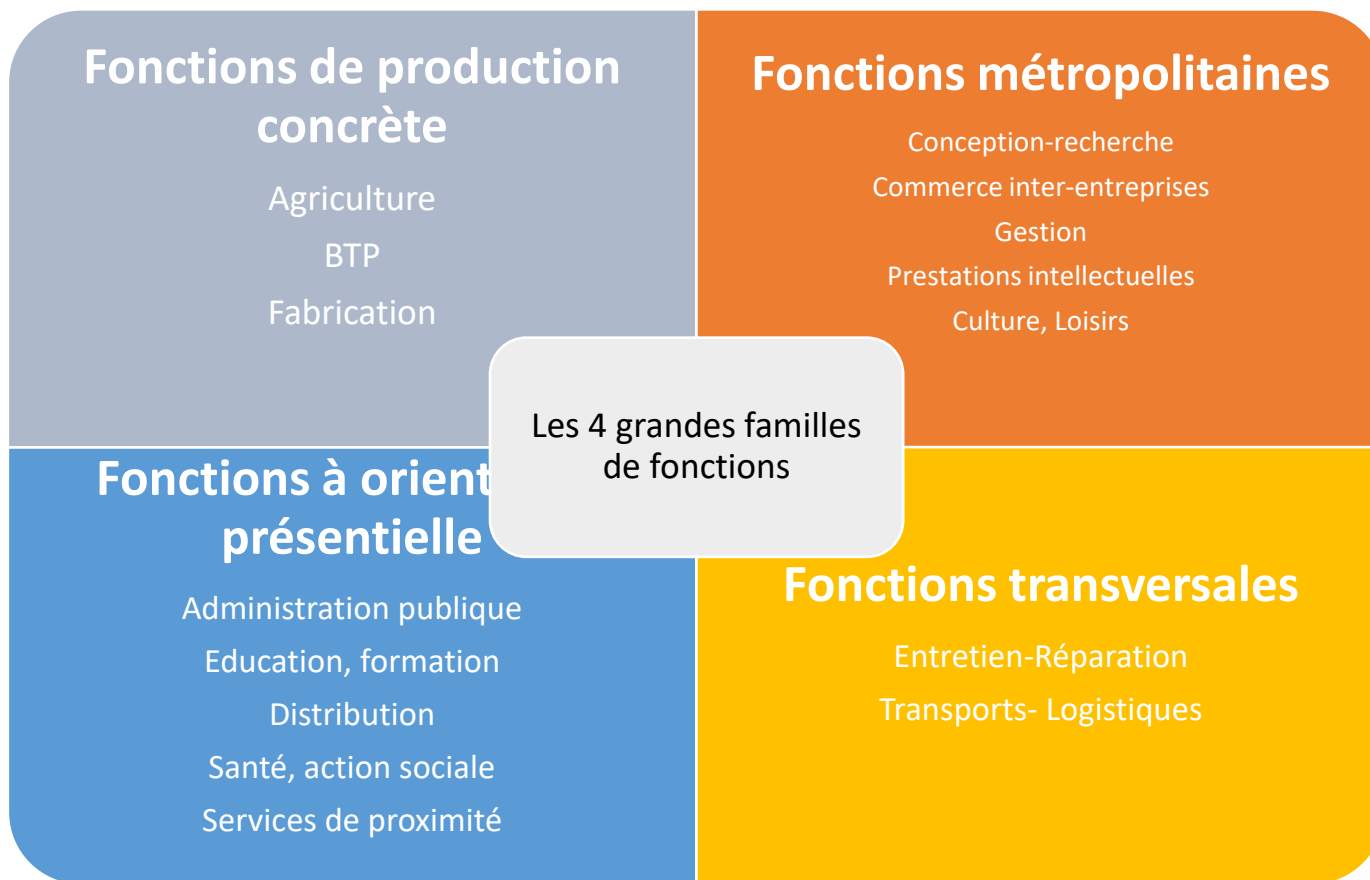


Les inégalités en matière de croissance de population et surtout d'emplois se lisent à l'échelle de grandes régions

Le Grand territoire métropolitain rouennais est extérieur au « U de la croissance » reliant la façade Atlantique à la côte méditerranéenne connectée à la vallée du Rhône

Légère baisse de l'emploi au cours de la dernière décennie (-0,3%) pour le Grand territoire alors qu'en moyenne les emplois situés dans les espaces métropolitains augmentaient de 5%

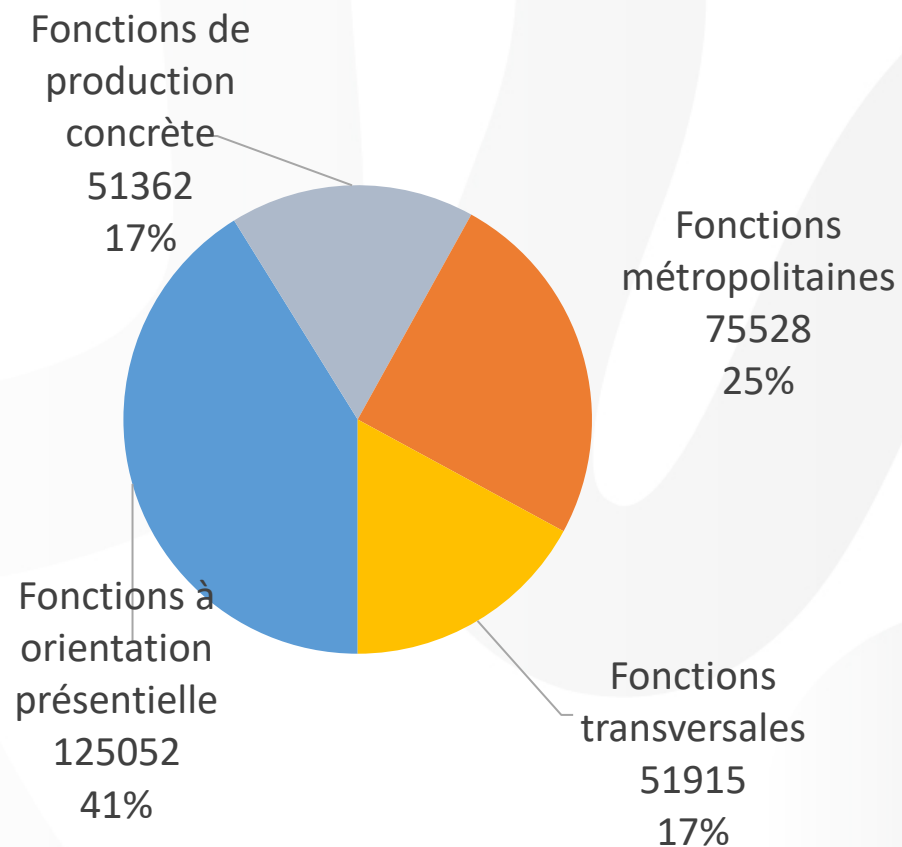
L'analyse fonctionnelle des emplois: une grille de lecture des mutations de l'économie et des spécificités territoriales



Grille composée à partir de la nomenclature des emplois
Approche complémentaire de celle par secteurs d'activités (APE des établissements)

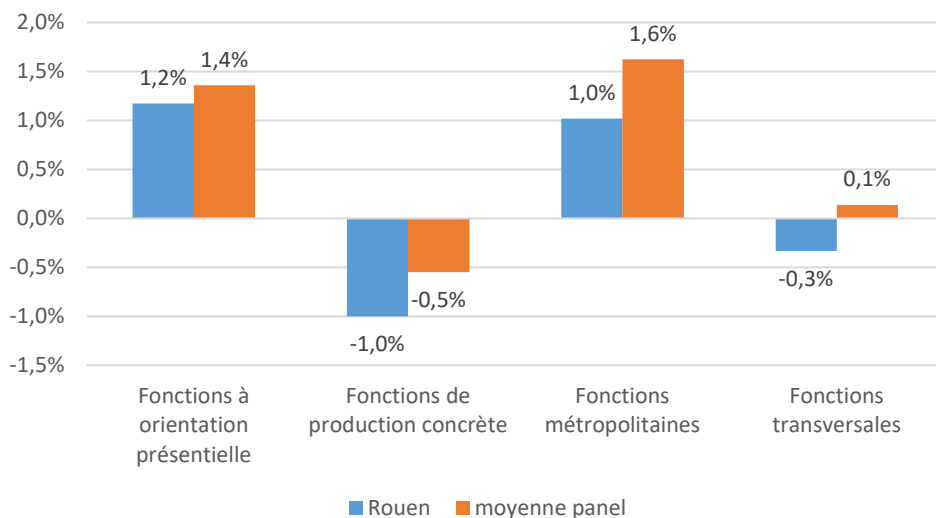
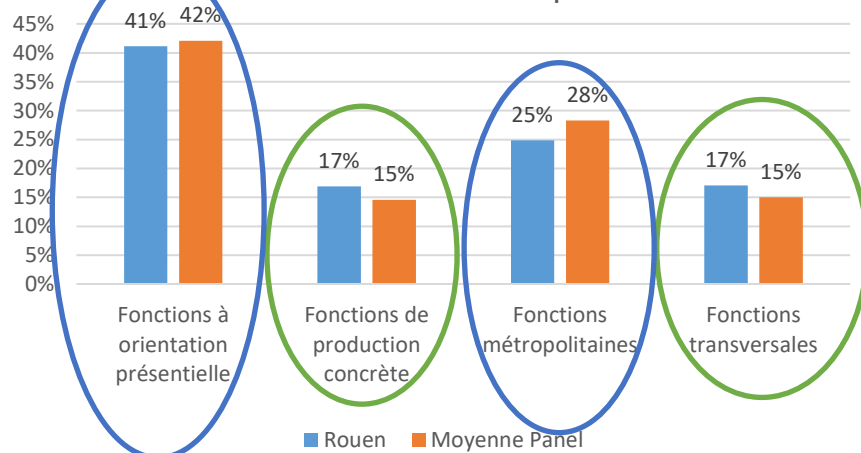
Grille d'analyse qui permet de d'analyser les dominantes territoriales à partir de **15 fonctions** regroupées en quatre familles

Les emplois du Grand territoire par grandes fonctions



Les évolutions sur une longue période (1990-2020)

Structure de l'emploi : comparaison du Grand territoire Rouenais au panel de Grand territoire métropolitain



L'orientation économique conserve ses spécificités productives :

- part plus importante des fonctions de production concrète et transversales
- des fonctions métropolitaines et présentielle en retrait

En termes de tendances :

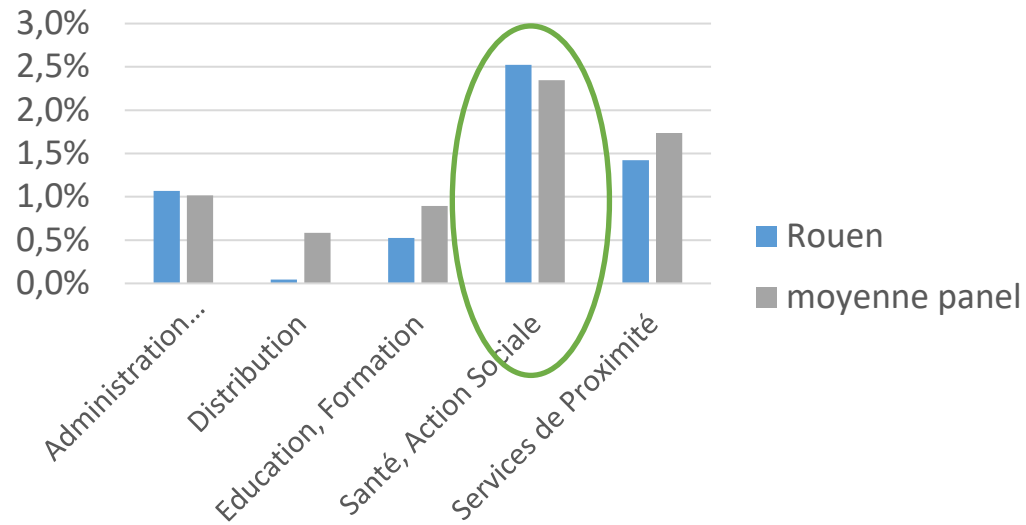
- Ces spécificités s'atténuent dans le temps (pertes d'emplois plus importantes pour les fonctions de production concrète)
- Les écarts se creusent en particulier pour les fonctions métropolitaines

Les emplois à destination des populations présentes sur le territoire

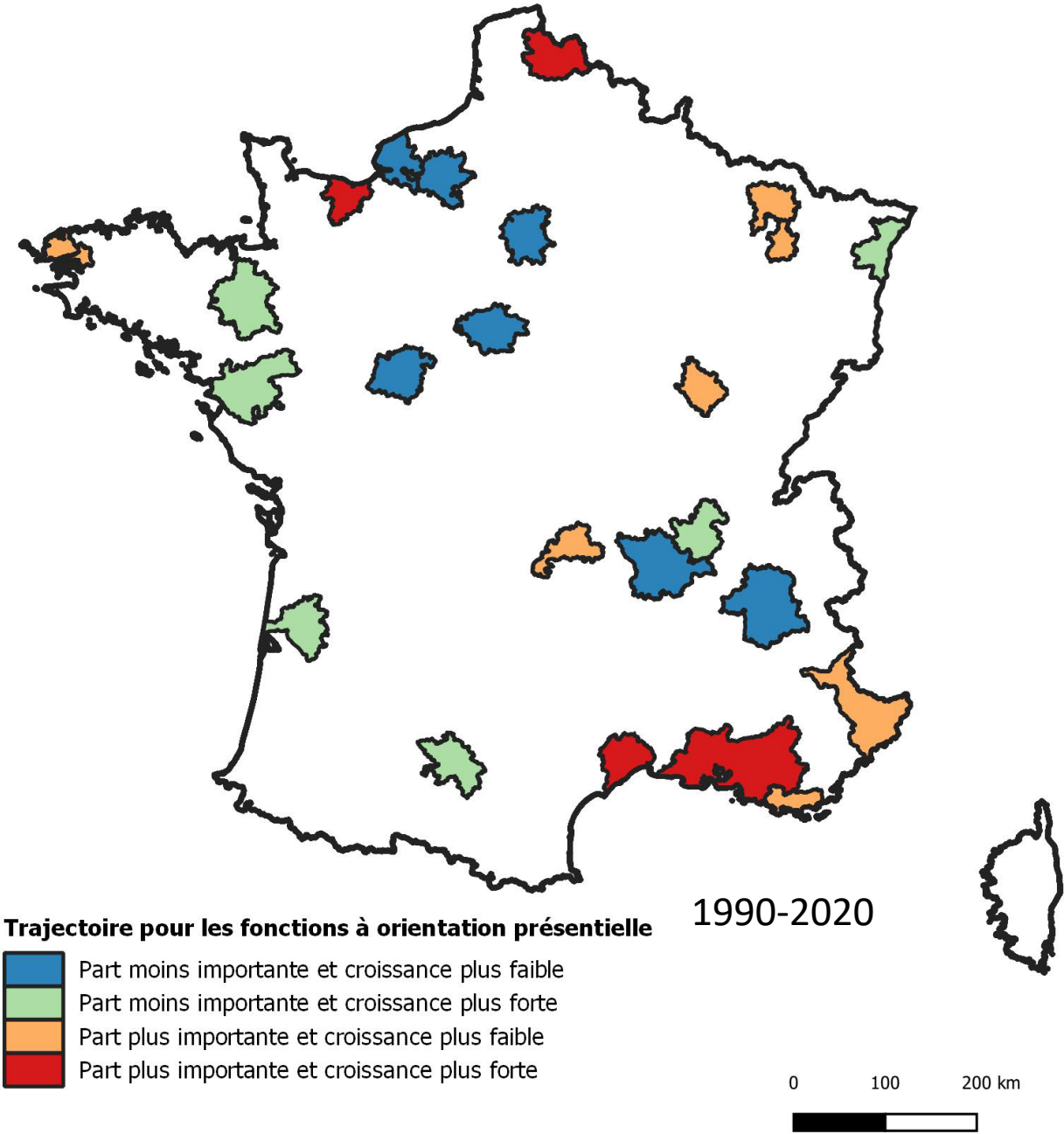
Un décrochage du Grand territoire rouennais, à l'instar des autres territoires du grand Bassin parisien

Dynamique positive de Rennes à Marseille

Variations de l'emploi par an en moyenne entre 1990 et 2020

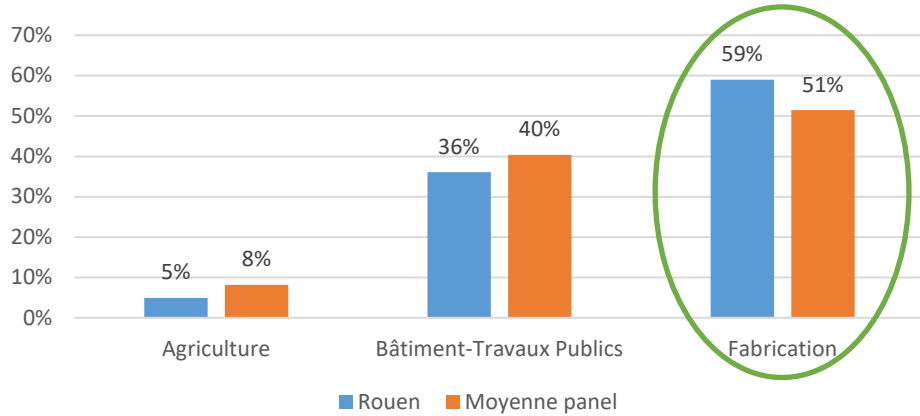


Orientation sociale des emplois à destination des habitants du territoire
Moindre croissance des emplois privés de services et de commerce

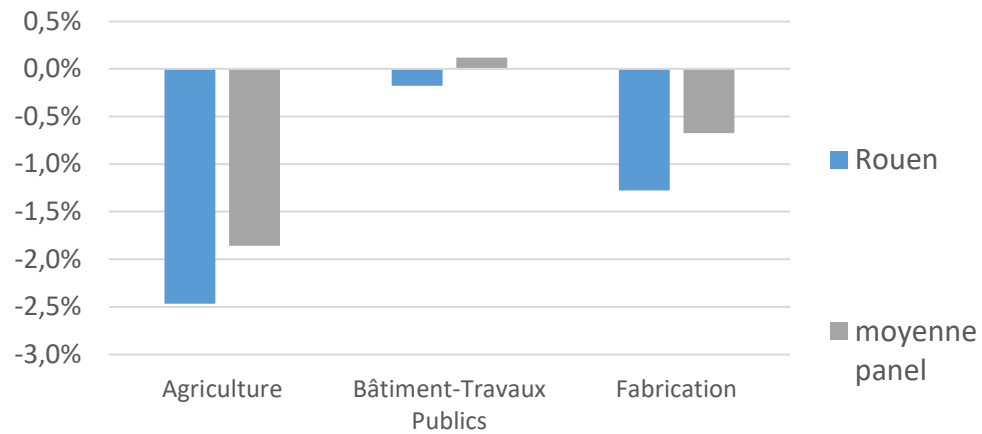


Les emplois de production concrète

les emplois de production concrète par fonctions



Variation de l'emploi par an en moyenne entre 1990 et 2020

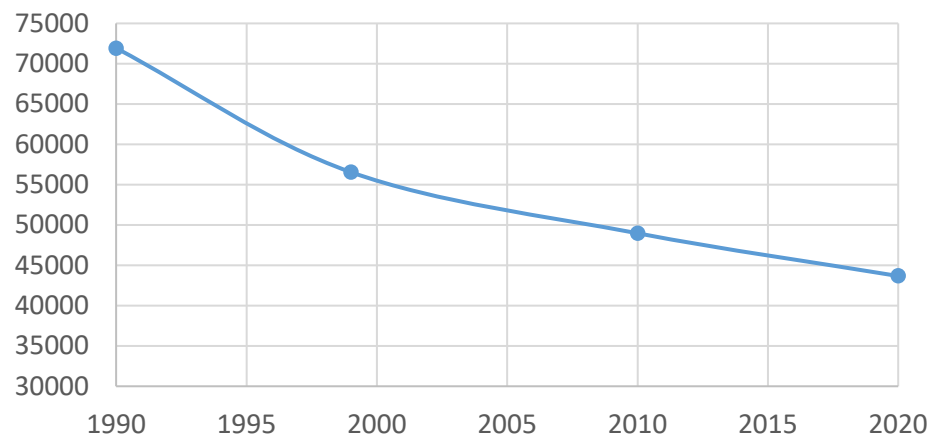


Orientation manufacturière des fonctions de production concrète

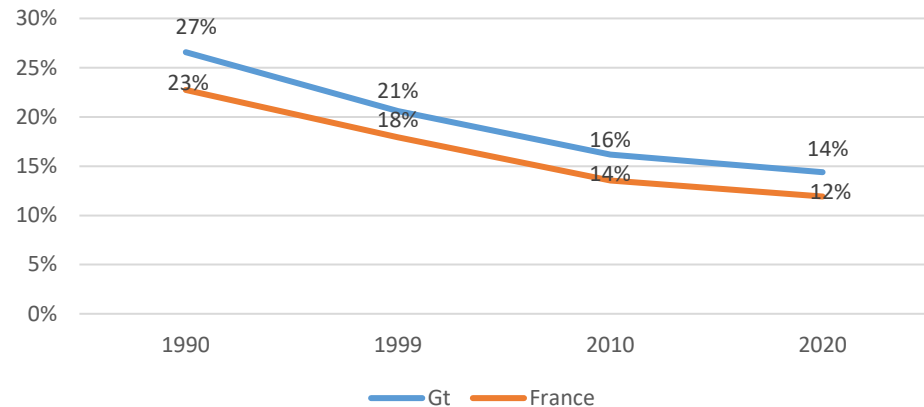
En termes de tendances : des pertes d'emplois pour les trois composantes, y compris pour le BTP

Une désindustrialisation marquée de l'économie mais une spécificité industrielle ancrée

-40 % d'emplois dans le secteur de l'industrie depuis 1990



Une spécificité industrielle du Grand territoire qui se maintient

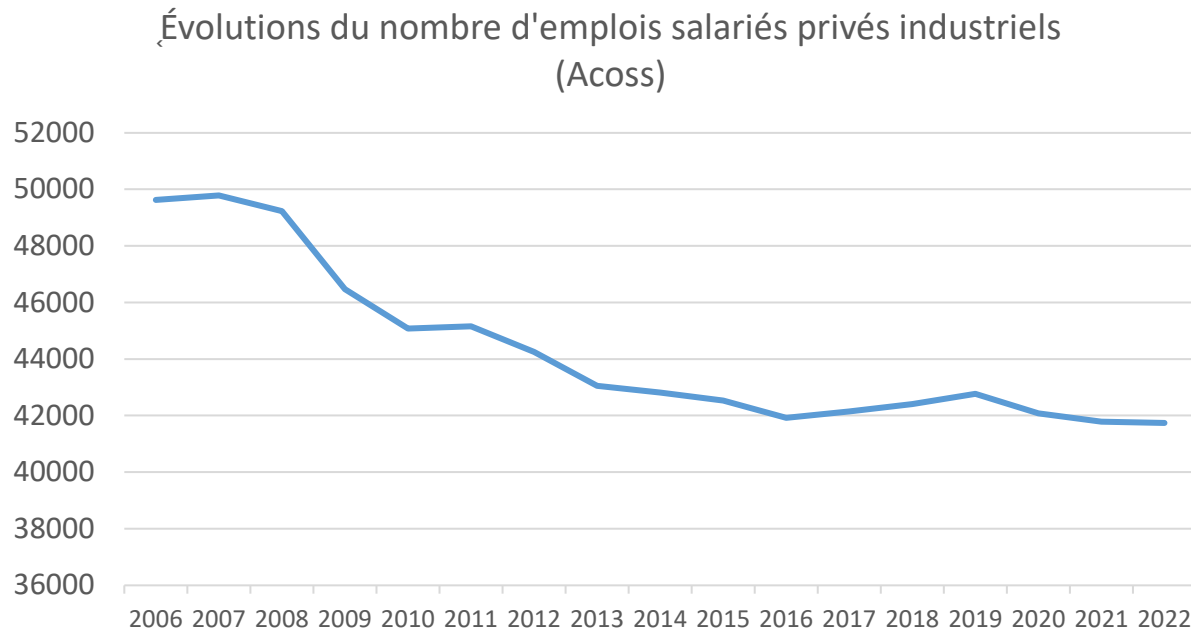


- Le secteur de l'industrie représente 14% de l'emploi total (12% au niveau national)
- La surreprésentation de l'emploi industriel a tendance à s'atténuer.

Les 5 premières activités industrielles en 2022:

- 1- Industrie pharmaceutique (6 700 emplois)
- 2- Industrie agroalimentaire (5 400 emplois)
- 3- Fabrications des matériels de transport (4 500 emplois)
- 4- Métallurgie et fabrication de produits métalliques (3 900 emplois)
- 5- Industrie des plastiques et autres produits non minéraux (3 600 emplois)

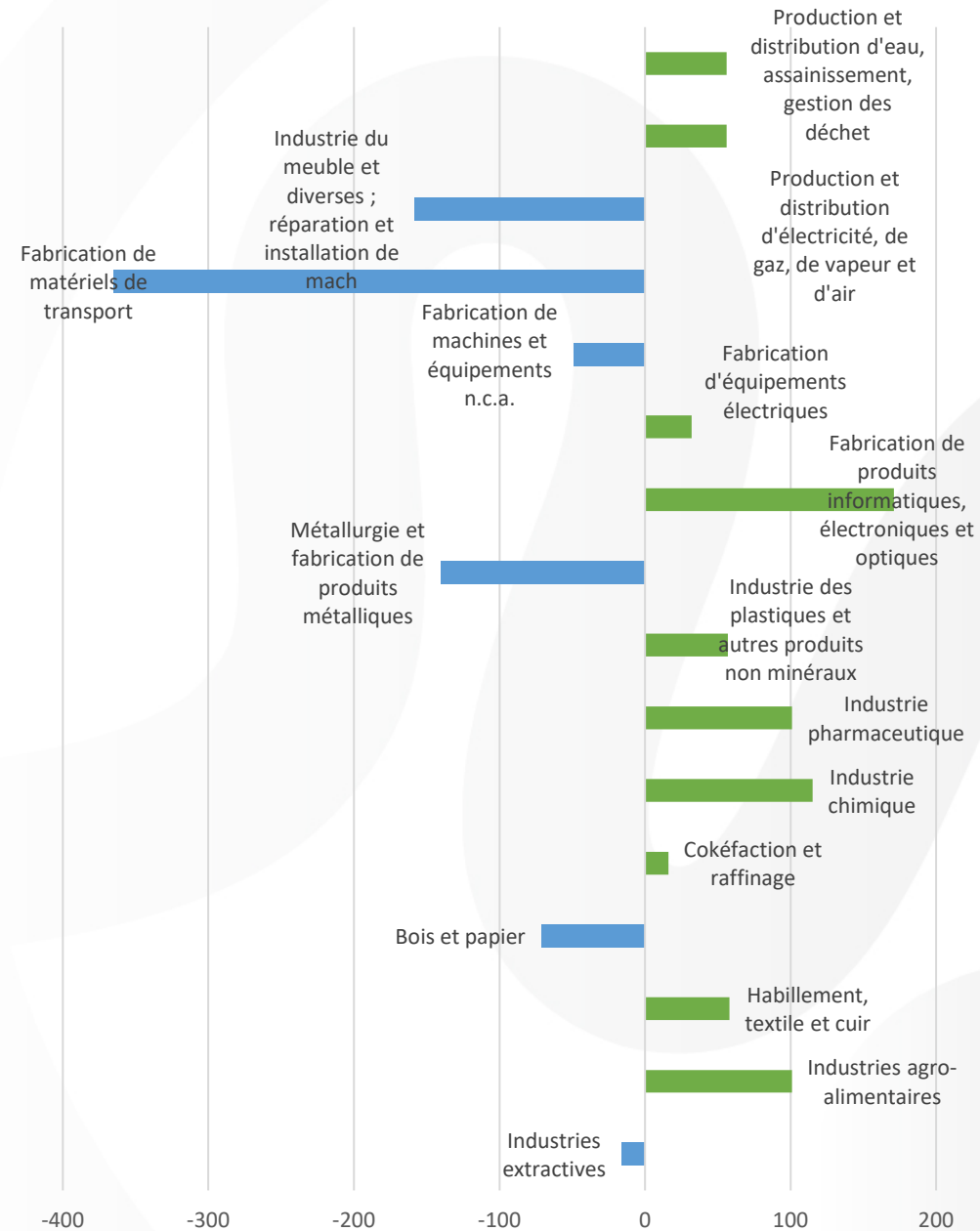
Un secteur industriel qui se stabilise



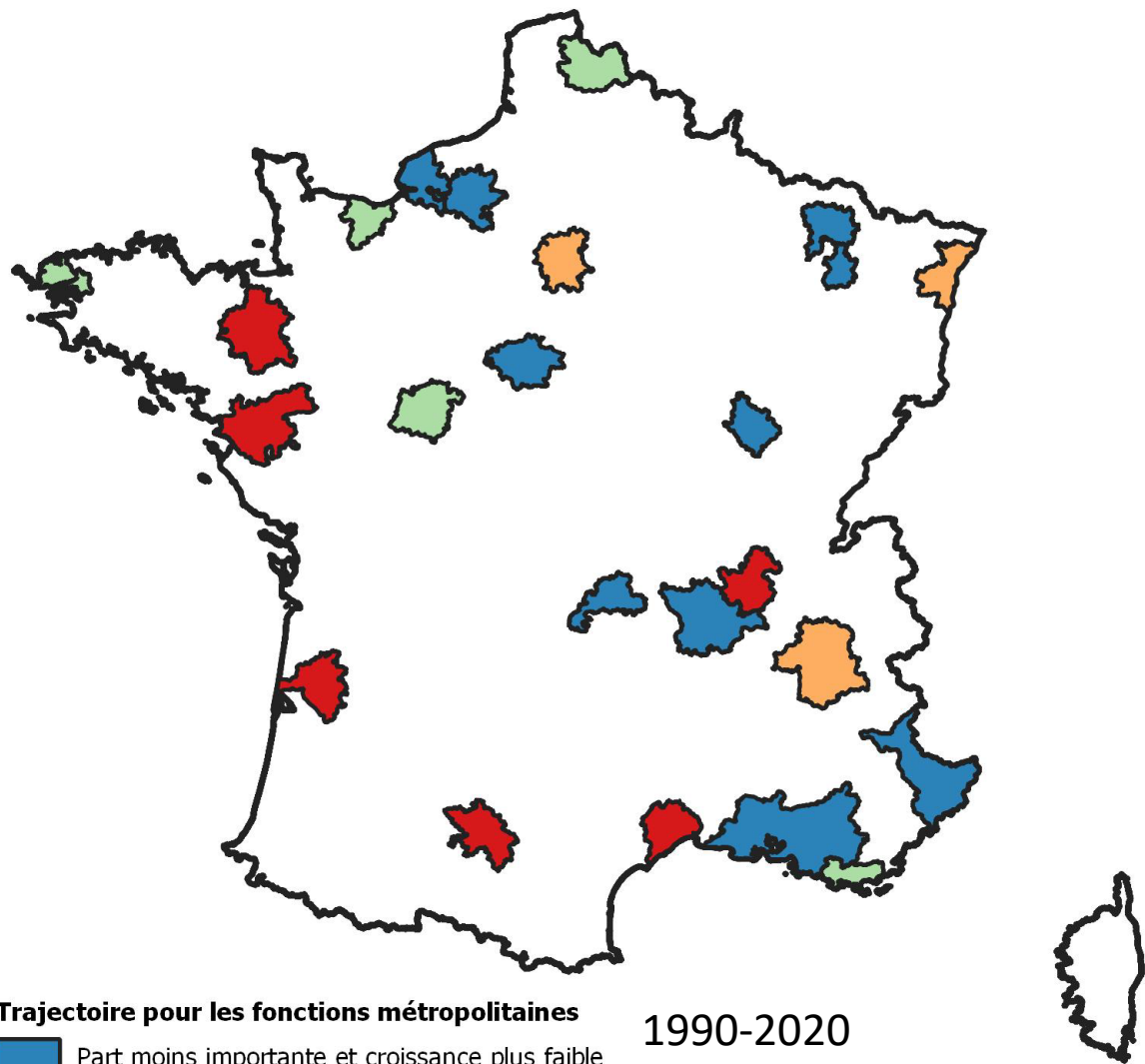
Pas de baisse de l'emploi industriel sur l'année 2022 (-36 emplois sur 42 000)

Le contexte régional est favorable : croissance de 1 700 emplois ce qui n'a pas été observé depuis les années 70.

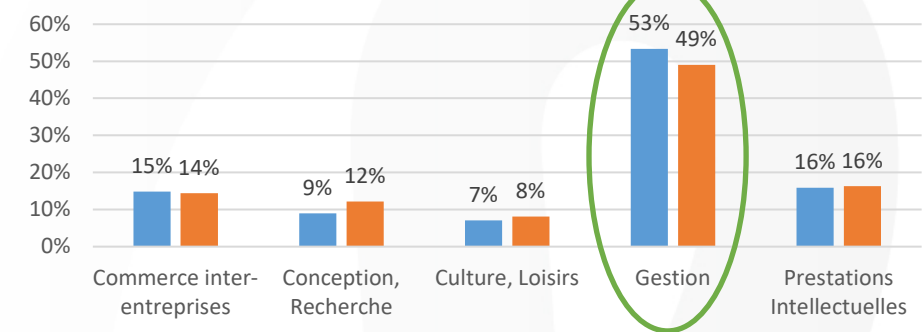
Variation de l'emploi du secteur industriel sur l'année 2022



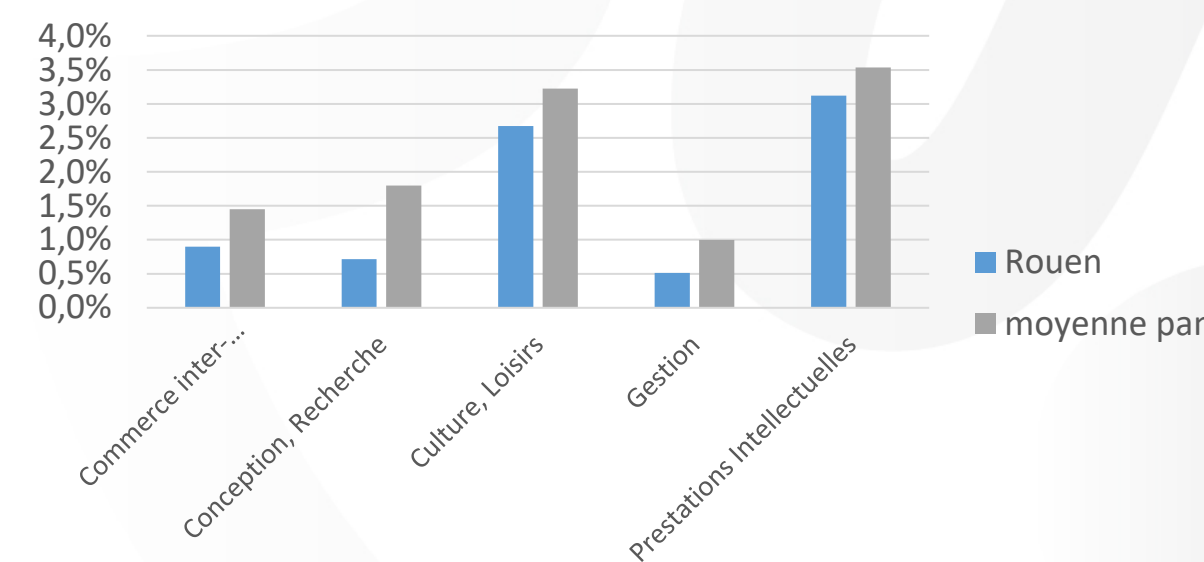
Les emplois des fonctions « métropolitaines »



répartition des emplois des fonctions métropolitaines

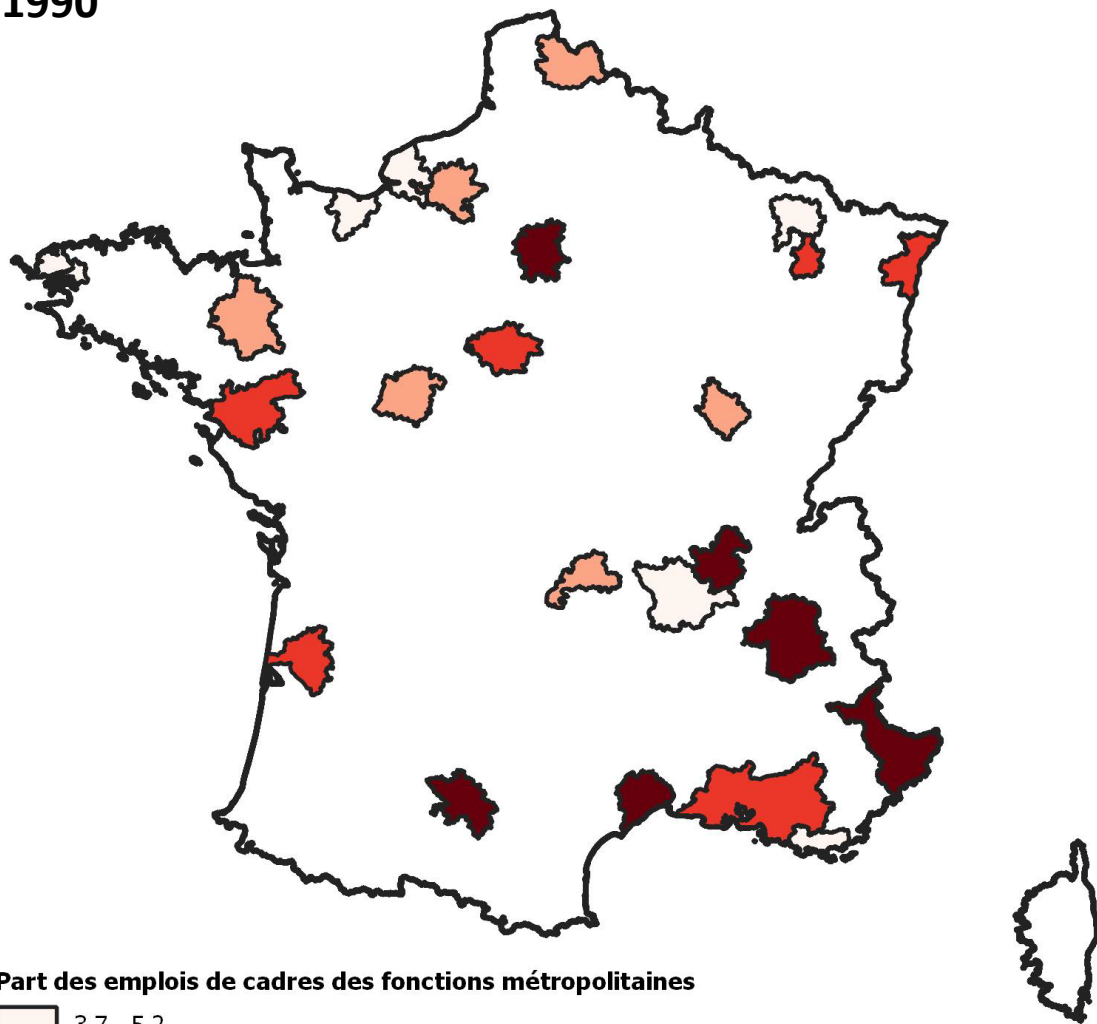


Variation de l'emploi par an en moyenne entre 1990 et 2020

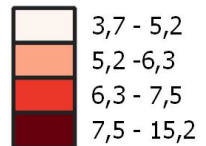


Les cadres des fonctions métropolitaines

1990



Part des emplois de cadres des fonctions métropolitaines

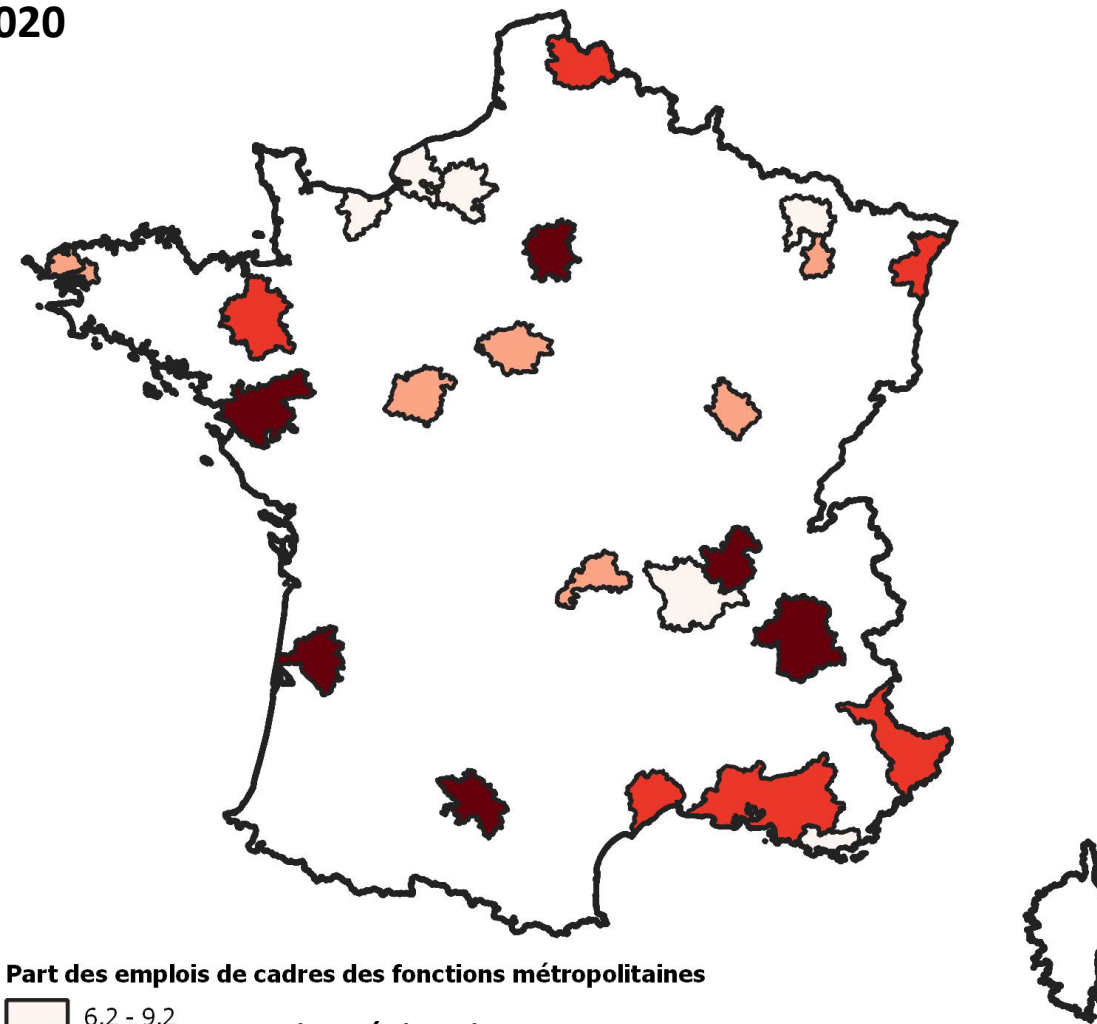


Discretisation par quartiles

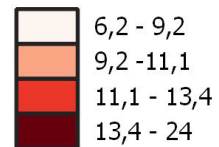
0 100 200 km



2020



Part des emplois de cadres des fonctions métropolitaines



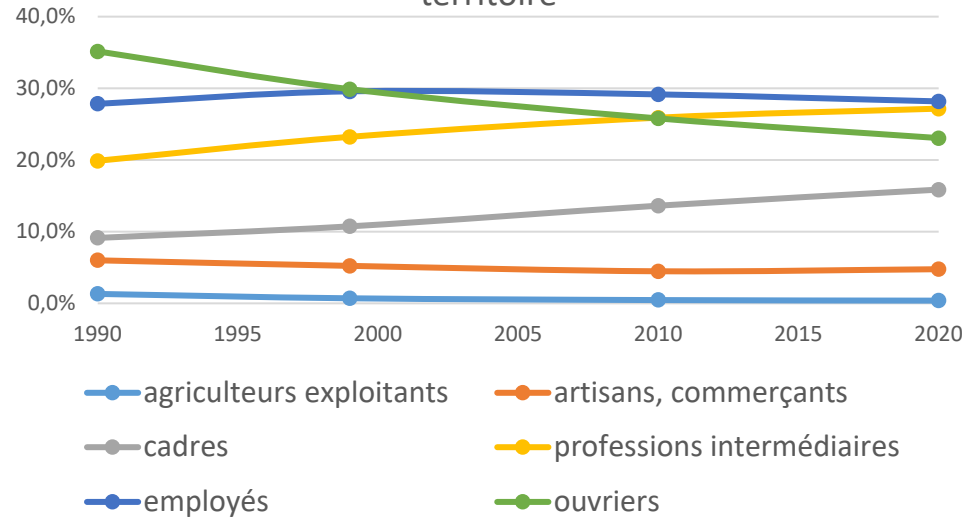
Discretisation par quartiles

0 100 200 km

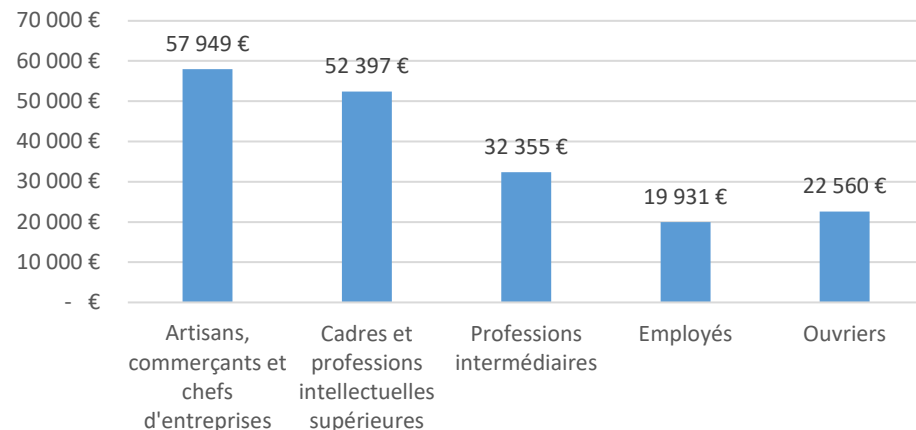


Une importante mutation de la sociologie du Grand territoire en 30 ans

Evolution de la csp des actifs résidant le Grand territoire



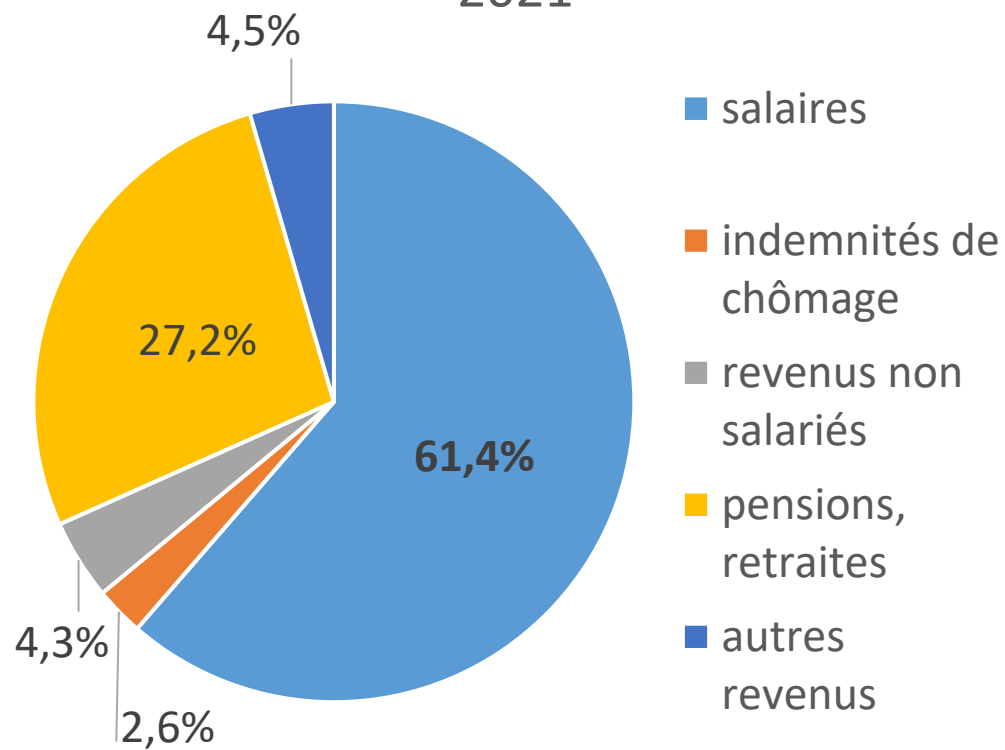
Revenu moyen annuel salarié brut au sein du Grand territoire (Source : Insee dsn 2019)



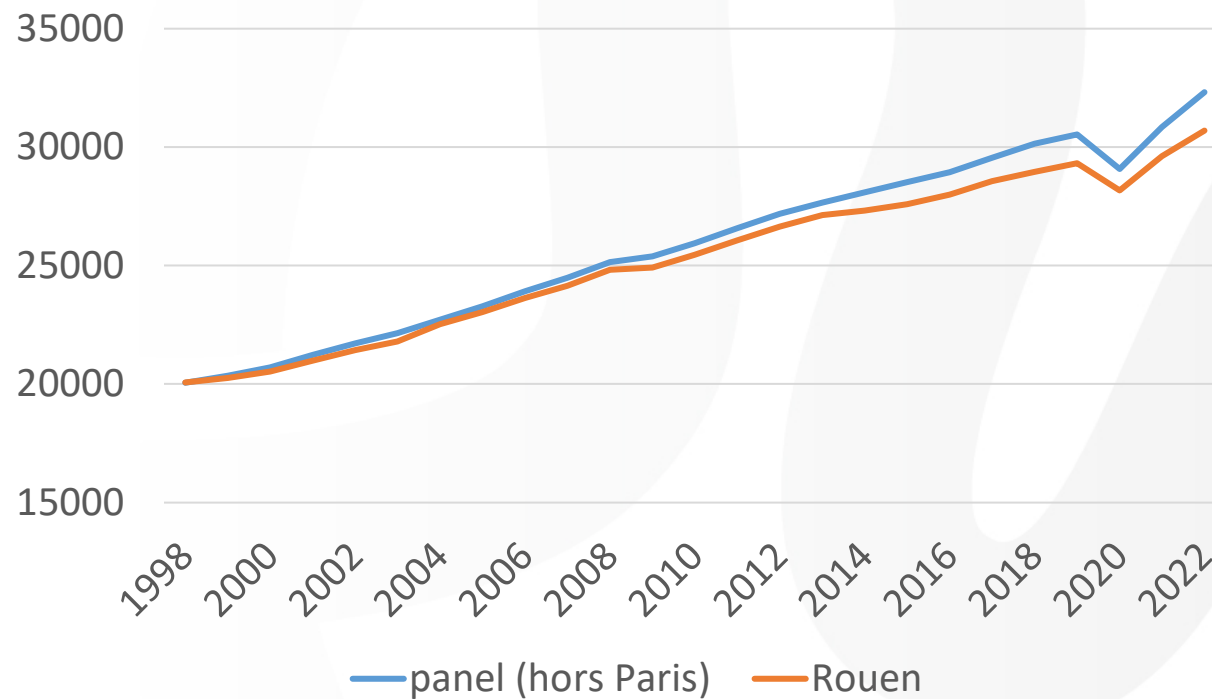
- En conséquence de la poussée de l'économie servicielle, les ouvriers qui constituaient, en 1990, la 1ère catégorie sont désormais 3ème.
- Essor important des professions intermédiaires et des cadres.
- Tout en restant stable en proportion, les employés sont désormais les plus nombreux.
- Cette catégorie est la plus féminisée (75% de femmes), qui est la plus employée à temps partiel (27%), sous contrat précaire (22%). C'est aussi la moins bien rémunérée : 19 900 € bruts par an en moyenne , temps partiel compris, contre 29 000€ pour l'ensemble des actifs.

Les caractéristiques socio-économiques des populations du Grand territoire

Nature des revenus perçus par les habitants du Grand territoire en 2021

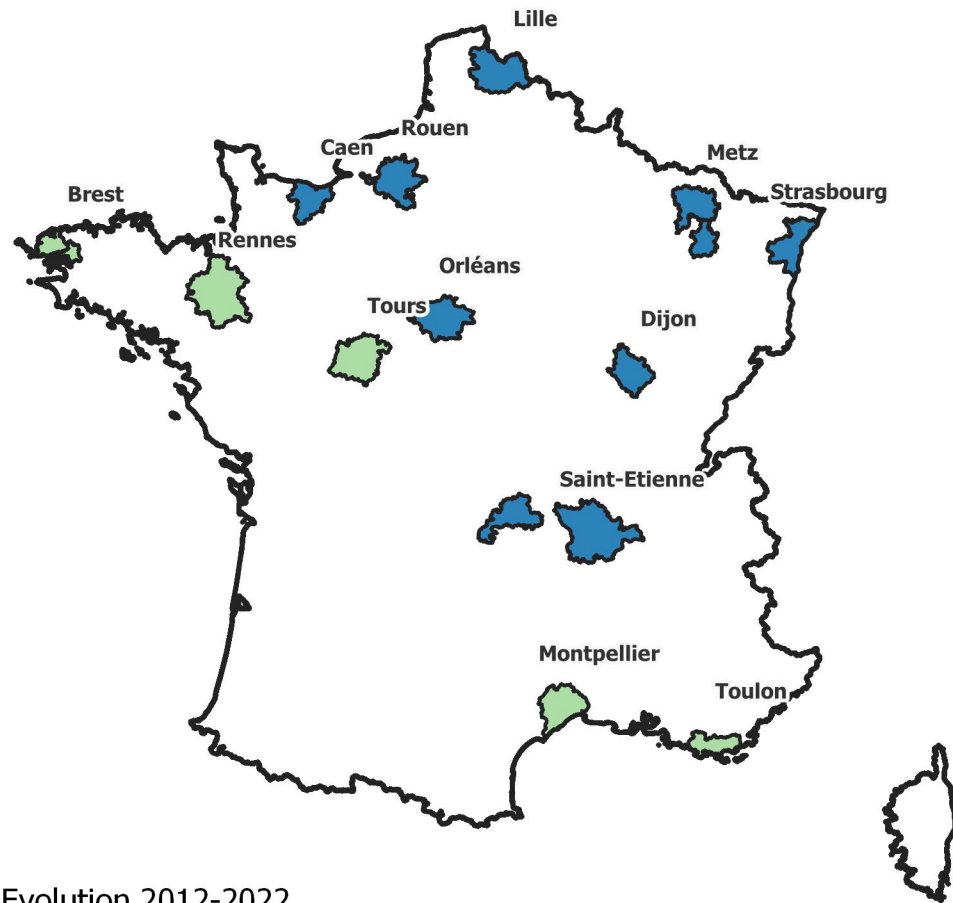


évolution du revenu annuel moyen brut par emploi salarié privé



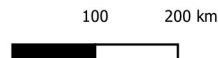
Revenus moyens par emplois salariés privés : les trajectoires des grands territoires métropolitains (2012-2022)

Les Gtm qui ont un niveau de revenu **inférieur** à la moyenne du panel en 2022

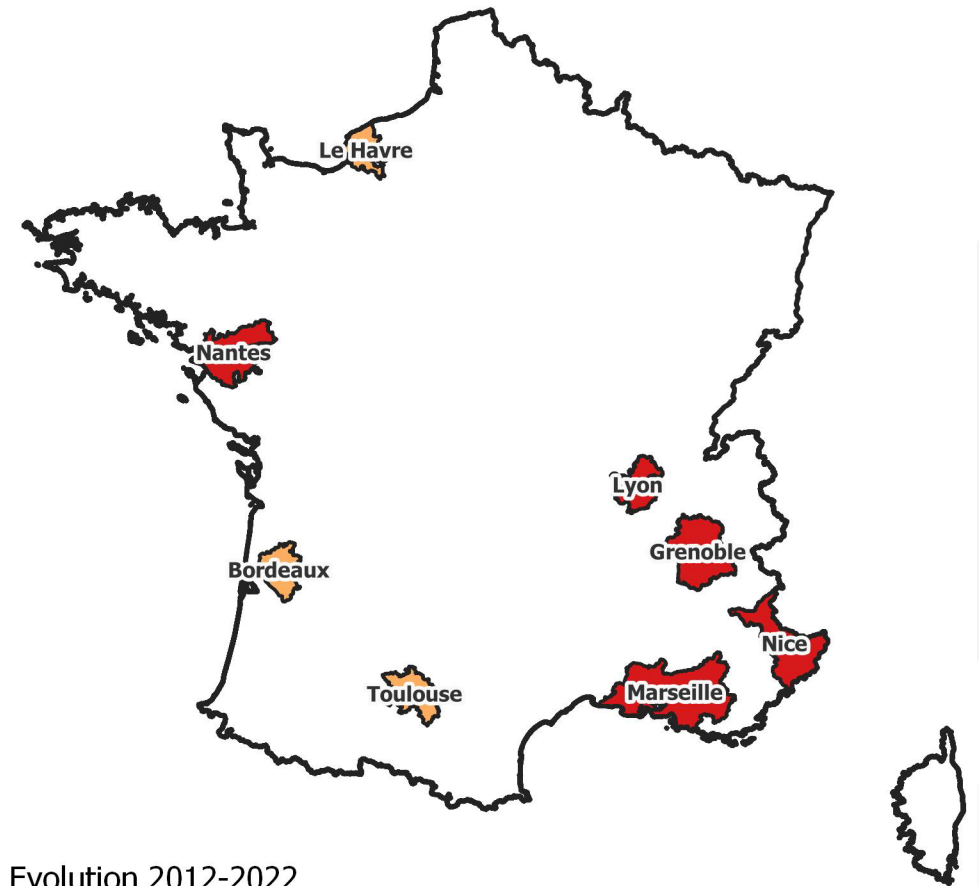


Evolution 2012-2022

- écart qui augmente (tendance au décrochage)
- écart qui diminue (tendance au rattrapage)

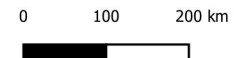


Les Gtm qui ont un niveau de revenu **supérieur** à la moyenne du panel 2022



Evolution 2012-2022

- augmentation moins importante: écart qui diminue
- augmentation plus importante : écart qui se creuse



Les caractéristiques socio-économiques des populations du Grand territoire

Les revenus salariés des habitants du Grand territoire proviennent:

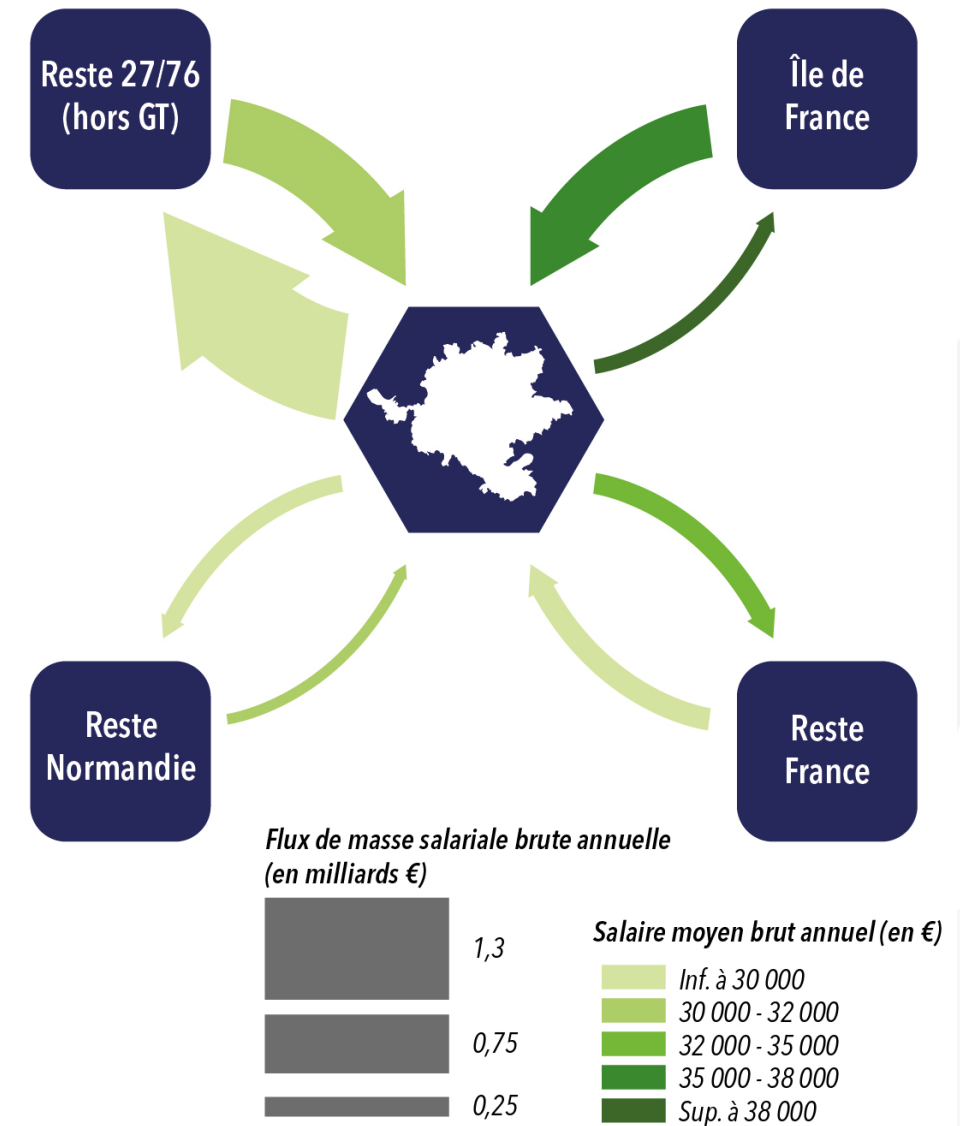
Pour 79% d'emplois localisés dans le Grand territoire

Pour 10% d'emplois localisés dans d'autres territoires normands

Pour 8 % d'emplois localisés en Ile-de-France

Pour 31% d'emplois de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale

Pour 19 % d'emplois de secteurs industriels



Points saillants et identification des sujets potentiels

L'industrie est un secteur d'activité majeur du territoire du fait de son poids en termes d'emplois et de revenus produits. Dans ce contexte, quels seront les impacts de la décarbonation de l'économie sur les entreprises présentes sur le territoire ? Quelles perspectives locales en matière de réindustrialisation ? Quelles conséquences sociales? Quels modèles d'aménagement et d'organisation territoriale?

Sujet 1 : L'économie de la production concrète confrontée aux transitions écologiques et aux évolutions technologiques : quels atouts locaux? quels risques territoriaux?

Malgré une dynamique de création d'emplois, le Grand territoire décroche en termes d'activités à haute valeur ajoutée. Ce constat est posé à partir d'indicateurs « classiques », qui omettent l'importance des fonctions supports qui fournissent des biens et services nécessaires au développement de ces fonctions métropolitaines. Quelles sont les caractéristiques de ces activités « invisibles »? Quelle géographie de ces activités supports ? Quelles complémentarités territoriales? Quelles problématiques sociales?

Sujet 2 : Les entreprises et emplois des fonctions supports à l'économie productive servicielle et industrielle: un levier pour renforcer le positionnement métropolitain du Grand territoire?

Points saillants et identification des sujets potentiels

La dynamique en retrait du Grand territoire en termes de de création d'emplois de services à la personne et de commerces de proximité pose la question du développement de secteurs d'activité qui permettraient d'accompagner les tendances démographiques de fond telles que le vieillissement de la population ou la fragmentation des cellules familiales.

Sujet 3 : L'économie face aux mutations socio-démographiques : quelles réalités territoriales et perspectives de développement ?

Au-delà des évolutions constatées en termes de revenus, quelles sont les évolutions des conditions de travail des actifs du Grand territoire ? Quels impacts de la numérisation croissante de la société sur les formes de travail (uberisation, télétravail...) et des modes de consommation (commerces en ligne, économie collaborative...) ? Constate-t-on une précarisation du monde travail ? Quels effets sur les territoires et les conditions de vie des habitants?

Sujet 4 : Les mutations des formes de travail et des modes de vie : quels enjeux sociaux et territoriaux?

Echanges sur les sujets qui pourraient être traités dans le cadre de l'itinéraire

- Un sujet par table avec un animateur (15-20 min)
- Restitution à l'ensemble de la salle (10-15 min)
- Vote pour déterminer le sujet à traiter (5 min)

Les quatre sujets identifiés

- L'économie de la production concrète confrontée aux transitions écologiques et aux évolutions technologiques : quels atouts locaux? quels risques territoriaux?
- Les entreprises et emplois des fonctions supports à l'économie productive servicielle et industrielle: un levier pour renforcer le positionnement métropolitain du Grand territoire?
- L'économie face aux mutations socio-démographiques : quelles réalités territoriales et perspectives de développement ?
- Les mutations des formes de travail et des modes de vie : quels enjeux sociaux et territoriaux?

www.aurbse.org

