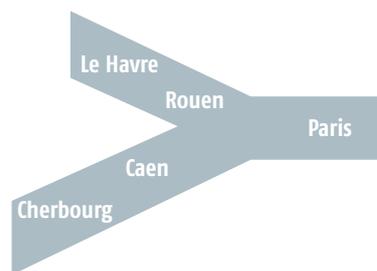


CONTRIBUTION AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE PARIS, SEINE NORMANDIE **POUR UNE LGV EN BASSE-NORMANDIE**



Toute une région mobilisée.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 4

NOUVEAU MONDE, NOUVEAUX ENJEUX, NOUVEAUX DEFIS..... 6

- Les effets territoriaux de la mondialisation de l'économie7
- La métropolisation, corollaire spatial de la mondialisation8
- Le bassin parisien : une méga-région9
 - Paris : une ville monde.....9
 - Un Bassin parisien attractif, durable et solidaire10
 - Un développement harmonieux qui encourage les complémentarités et les partenariats11

UN PROJET TERRITORIAL QUI PROFITE A LA NORMANDIE

COMME A LA REGION PARISIENNE..... 12

- Seine MétropoleS, cadre de référence stratégique.....13
 - Une nécessaire clarification des concepts13
 - Un territoire de projet à définir sans ambiguïté.....13
 - Des métropoles et des territoires en symbiose.....14
 - Un exercice concret de mondialisation.....14
- Des réalités adossées à une histoire ancienne avec Paris.....15
 - Une réflexion adossée à une réalité historique15
 - Le projet d'Antoine Grumbach : une vision à adapter16
- Un territoire de projet aux multiples atouts17
 - Une situation géographique privilégiée : la Baie de Seine, façade maritime de Paris.....18
 - Un réseau dense de pôles locaux.....19
 - L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation :
moteurs du développement durable de la Basse-Normandie22
 - Des pôles d'excellence économique porteurs d'avenir25
 - Des atouts touristiques et culturels.....27

- Des acteurs régionaux déjà mobilisés.....29
 - Le Calvados, une démarche stratégique pour des investissements d'avenir29
 - Manche 2025 « Décidons ensemble de notre avenir »30
 - Projet pour l'Orne à l'horizon 202031
 - Pour le développement de la Baie de Seine : un Pays d'Auge à grande vitesse32
 - Cherbourg, ville maritime33
 - Saint-Lô Agglomération : réussir le pari de l'intelligence et
renforcer son rôle de locomotive économique34
 - Alençon, territoire créateur de liens au coeur du Grand-Ouest34
 - Agglomération de Flers : « un territoire de projet qui conjugue modernité et solidarité »35

CAEN, ET SON AGGLOMERATION, MOTEUR METROPOLITAIN

AU SERVICE DE LA REGION BAS-NORMANDE 36

- Caen, une véritable métropole régionale.....37
 - L'une des grandes aires urbaines françaises37
 - Une économie à caractère métropolitain37
- Une vision prospective à échelle large.....39
 - Les nouveaux axes de l'aménagement du territoire39
 - Le rôle de Caen, accélérateur de croissance pour toute la Basse-Normandie40
 - Le rôle de Caen au cœur des synergies bas-normandes40
 - L'AUCAME porteur de la coopération des six agences d'urbanisme
de l'espace Paris Seine Normandie41
- Le projet métropolitain de Caen.....42
 - Une ambition économique...43
 - Un projet pour le cœur aggloméré de la métropole caennaise.....49
 - Les nouveaux instruments du rayonnement.....53
- La LNPN, levier de la métropole caennaise en Normandie.....56

INTRODUCTION

Si la loi relative au Grand Paris, adoptée par le parlement le 3 juin 2010, porte principalement sur l'élaboration et la maîtrise d'un réseau de transport d'intérêt national en Ile-de-France, il présente également « *une première traduction de l'ambition du Président de la République et du Gouvernement pour permettre à la région capitale de conforter la place d'exception qu'elle occupe dans le monde, libérer ses potentiels pour répondre aux défis du XXI^e siècle et contribuer, par un effet d'entraînement, au développement économique et social du pays tout entier* ». Cette volonté est ainsi traduite dès le premier article du texte de loi : « **Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national [...]. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet** ».

Dans ce cadre, le premier ministre François FILLON, par l'intermédiaire du Ministre d'Etat Jean Louis Borloo, a confié à Alain LECOMTE une mission visant au « *développement de la vallée de la Seine* ». Concrètement, il s'agit de développer la vallée de la Seine au-delà du projet de développement de la région capitale.

A ce titre, les collectivités de Basse-Normandie entendent participer activement à cet acte d'aménagement. Le projet proposé par les collectivités bas-normandes entend démontrer les liens étroits entre la Normandie et l'Ile-de-France et privilégier l'organisation multipolaire à la poursuite du modèle « centre-périphérie » fortement prégnant et sous jacent dans le projet du Grand Paris si l'on considère les attendus de la loi qui dessinent avant toute chose ce qu'est le centre en privilégiant le développement du plateau de Saclay. Cette option est d'autant plus envisageable qu'elle présente pour la Normandie la possibilité de faire valoir les mêmes arguments qui sont retenus pour valoriser Saclay, à savoir la qualité de vie comme espace d'accueil d'activités de recherche ou de production à haute valeur ajoutée.

Il s'agit donc ici de réaliser des choix stratégiques afin d'assurer le devenir durable du territoire Normand.

Le premier d'entre eux est l'amélioration de la desserte ferroviaire par une Ligne Nouvelle Paris / Normandie (LNPN). Cette ambition, actée par le projet de SNIT (Schéma national des Infrastructures de Transport), constitue une priorité stratégique fondamentale pour la Basse-Normandie.

Il s'agit également de concevoir toute la façade maritime de Cherbourg à Dieppe comme un projet commun d'avenir pour les deux Normandie. Imaginer la Basse-Normandie comme un **hinterland de Port 2000** est une voie de développement maîtrisée et dynamique pour la région. Ce projet exige de repositionner le Havre pas uniquement comme le port de Paris mais avant tout comme l'avant port de l'Europe : « *Pour devenir une véritable porte d'entrée maritime de l'Europe, il faut organiser une politique de réseau de ports sur les deux Normandie intégrant Cherbourg, Caen-Ouistreham, Honfleur, Le Havre et Rouen pour jouer des complémentarités dans le cadre d'un véritable volet portuaire du projet de métropole normande* » (Grand chantier n°10 du SRADT - Valoriser le caractère maritime et les littoraux bas-normands).

Dans les domaines économique, de l'enseignement supérieur et de la Recherche, il convient de privilégier le développement du triangle économique Caen / Rouen / Le Havre dans **une logique de spécialisation et de complémentarité**. La coopération concernera également la structuration de grandes filières communes (plus particulièrement la filière automobile et logistique).

Pour avancer dans cette voie, il faut tourner le dos à la compétition des territoires pour mieux privilégier leur complémentarité. Ce dialogue des espaces suppose une gouvernance partagée et exige de réintroduire dans l'élaboration de l'ensemble le portage par les collectivités normandes d'un projet évolutif prenant en compte l'intérêt des femmes et des hommes, le devenir de la jeunesse, la réduction des fractures économiques et sociales entre territoires, le respect de notre environnement, la diffusion d'activités porteuses de haute valeur ajoutée adossées à une forte créativité. Sans rien retrancher au souci de l'urgence qui préside à l'avancée du chantier du Grand Paris, l'idée -à cet égard le colloque du Havre du 4 mai 2010 en ouvrant la porte à nos collectivités a été fondateur-, est bien de construire avec, de construire un grand projet commun.

Dans cette optique, la conférence des exécutifs bas-normands (élus de la Région, des trois départements et des cinq agglomérations)¹ s'est réunie le 21 juin dernier pour affirmer une position commune au sujet des fonctionnalités attendues de la LNPN dans la perspective d'un projet territorial normand. Cette conférence a été l'occasion de rappeler que les collectivités bas-normandes saisissent collectivement l'opportunité historique de développement régional apportée par la ligne à grande vitesse et qu'elles considèrent le consensus territorial comme la clé de réussite de la démarche.

La réunion représentait un nouvel acte en direction de la LNPN qui conditionne les ambitions du projet territorial. Elle continuait le chemin engagé le 15 juillet 2009, lors de la première conférence des exécutifs qui s'était réunis à l'Abbaye-aux-Dames autour du thème « *Projet du Grand Paris : enjeux et perspectives pour le transport ferroviaire et l'aménagement du territoire normand* ».

La présente contribution vise à construire ce projet commun s'appuyant sur le projet LNPN. Elle a été approuvée par la conférence des exécutifs de Basse-Normandie le 13 janvier 2011.

1 - La conférence des exécutifs est présidée par Laurent Beauvais, président de la Région Basse-Normandie, et rassemble - les trois présidents des Conseils généraux : Anne d'Ornano pour le Calvados, Jean-François Le Grand pour la Manche et Alain Lambert pour l'Orne - et les cinq présidents d'Agglomération : Philippe Duron pour Caen La mer, Bernard Cazeneuve pour la Communauté Urbaine de Cherbourg, Joaquim Pueyo pour la Communauté Urbaine d'Alençon, Yves Goasdoué pour la Communauté d'Agglomération de Flers et François Digard pour la Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise.

Les effets territoriaux de la mondialisation de l'économie

Depuis la chute du mur de Berlin en 1989 et la fin de la « Guerre froide », le monde est entré dans une ère nouvelle. En effet, la généralisation à l'échelle mondiale du libéralisme économique qui a très largement ouvert les marchés, couplée au développement massif des transports et des moyens de télécommunications, ont entraîné une intensification considérable du commerce à l'échelle planétaire. On désigne aujourd'hui ces profondes mutations économiques par le vocable de « mondialisation ».

Cette nouvelle donne économique se caractérise par une déconnexion presque totale entre activités de production, présence de matières premières et proximité des sites de consommation. Cette évolution est rendue possible par un développement sans précédent des transports et de la logistique, notamment maritimes. Sans entrer dans le débat sur les gains ou les pertes induits par la mondialisation au plan macroéconomique, il est clair qu'elle se traduit par une concurrence économique exacerbée au plan international qui affecte les pays dits « industrialisés », en particulier en détruisant des pans entiers d'une industrie à faible valeur ajoutée, devenue non-rentable en raison du coût élevé de la main-d'œuvre.

Cette évolution s'accompagne parallèlement d'un autre phénomène aussi massif que puissant et qui n'a pas encore produit tous ses effets : la « financiarisation » de l'économie. Les entreprises sont de plus en plus considérées comme des « centres de profit » dont la vocation première n'est plus de produire des biens et des services, mais de dégager des bénéfices afin de rémunérer les investisseurs.

Dans un tel contexte, maintenir un haut niveau de valeur ajoutée suppose d'une part d'être parfaitement connecté aux corridors mondiaux d'échanges que constituent aujourd'hui les océans, mais également d'accélérer le rythme de création de nouveaux produits et nouveaux services et donc d'innover continuellement.

La mondialisation et la financiarisation de l'économie ont également aujourd'hui des répercussions sur la façon d'aménager le territoire. En effet, les territoires deviennent également des supports d'investissement tant pour l'habitat que pour les activités. La recherche de la rentabilité à court terme survalorise certains espaces attractifs pour les habitants les plus solvables et les activités les plus rentables. Ainsi, aujourd'hui la richesse d'un territoire ne réside plus

tant dans ses ressources naturelles, ni dans son potentiel de consommation, mais bien dans sa capacité, d'une part à attirer et à conserver le capital humain d'innovation, c'est-à-dire les actifs les plus formés, les plus compétents et les plus créatifs et, d'autre part, à attirer les investisseurs sans lesquels aujourd'hui aucune décision d'implantation ne se prend.

La mise en concurrence des territoires est l'un des effets de la mondialisation. Il apparaît ainsi qu'au plan économique, l'accueil des fonctions métropolitaines supérieures est devenu un enjeu pour les agglomérations en quête d'attractivité. C'est bien sur ce champ que se jouera, ces prochaines années, la compétitivité économique des territoires. La question des secteurs moteurs de la croissance se trouve posée dans de nouveaux termes à l'ère de la tertiarisation.

La mondialisation de l'économie et des échanges fait ainsi émerger de nouvelles attentes des acteurs économiques en matière d'offre territoriale. Les entreprises ont des exigences de plus en plus élevées vis-à-vis de certaines prestations et services, qu'il s'agisse de l'accès aux grands réseaux internationaux d'échanges, de qualité des infrastructures des technologies de l'information et de la communication, de l'offre culturelle, du patrimoine naturel et urbain, ou de la possibilité de collaboration avec des universités ou pôles de recherche.



**NOUVEAU MONDE,
NOUVEAUX ENJEUX,
NOUVEAUX DEFIS**

La métropolisation, corollaire spatial de la mondialisation

Depuis les trois dernières décennies, les villes sont devenues le réceptacle majeur de la mondialisation et la « métropolisation » constitue le reflet des dynamiques économiques et des mutations de l'urbanisation actuelle la plus avancée. Les rôles et fonctions des métropoles se sont peu à peu modifiés et adaptés à ce contexte puisque la métropolisation n'est pas un état mais bien plus une situation d'évolution constante. Cette situation est bien connue pour les très grandes villes. Mais l'analyse des évolutions récentes de la situation des capitales régionales montre que des tendances similaires sont désormais également à l'œuvre dans ce qu'il convient bien désormais de désigner par « métropoles régionales ».

Les métropoles se définissent en effet par un certain nombre de caractéristiques :

- Un réel dynamisme démographique, la hausse constante du nombre d'habitants dans les agglomérations des capitales régionales depuis les années 1980 mais surtout leur force de polarisation en comparaison aux échelles régionales et nationales témoigne d'une attractivité remarquable. De surcroît, cette attractivité ne s'exerce pas qu'envers les territoires périurbains ou ruraux proches, mais s'opère à présent pour les autres régions et métropoles nationales.
- Le profil des métropolitains se détache de celui de la population nationale ou régionale. Les habitants des métropoles sont plus jeunes et plus qualifiés et présentent globalement des niveaux de revenus supérieurs.
- Une concentration des emplois qualifiés qui témoigne un système productif qui se spécialisent dans des branches d'activités et industries de pointe.
- Une appartenance à des réseaux nationaux voire internationaux qui caractérisent le nouveau mode de fonctionnement métropolitain.
- Une accessibilité de premier ordre et une fonction de « hub » générée par l'organisation physique des infrastructures de déplacement qui permet aux métropoles régionales de jouer pleinement le rôle de capitale à l'échelle de leur région puisqu'elles sont le point principal de connexion entre toutes les infrastructures. Au niveau national, elles apparaissent ainsi aussi comme de véritables relais de la capitale nationale.
- Un rôle de commandement induit par la concentration des services supérieurs, publics et privés, même si ce rôle demeure modéré par les métropoles de rang supérieur. Le phénomène métropolitain s'accompagne également

dans toutes ces villes de la volonté de promouvoir une image nouvelle et dynamique que traduisent les campagnes de marketing urbain.

Mais c'est en s'appuyant sur une vaste politique de construction d'équipements de superstructure correspondant aux standards métropolitains que les bouleversements se sont produits. Cette émergence des nouvelles fonctions métropolitaines grâce aux équipements de congrès, loisirs et culture est à l'évidence le seul résultat de volontés politiques fortes. Cette force endogène de développement a particulièrement aidé à l'émergence et au soutien des processus de métropolisation dans les capitales régionales.

Depuis le début des années 2000, ces dynamiques démographiques et socioéconomiques poursuivent leur expansion mais il semblerait que les processus de métropolisation entrent dans une nouvelle phase qui consiste en la prise en compte par les acteurs publics des deux enjeux que constituent le développement économique et la gouvernance métropolitaine.

Sur le plan économique, les acteurs publics sont en effet à l'initiative de l'impulsion des politiques d'encouragement à la constitution de partenariats entre les universités, la recherche et les entreprises. A présent constitués en grande partie par des activités de hautes technologies, les systèmes productifs métropolitains se développent à la fois sur le plan international avec les firmes multinationales mais puisent aussi leurs ressources au niveau local en utilisant le fort potentiel métropolitain constitué du tripode université-formation, recherche-développement et industries.

Le système productif métropolitain est ainsi devenu fortement tertiairisé et de plus en plus spécialisé, ce qui a entraîné l'éclosion de « clusters ». Ce sont donc ces derniers que les pouvoirs publics cherchent à soutenir car ils sont au cœur de l'innovation. Avec l'ensemble des activités, les métropoles régionales concentrent ainsi une grande part du développement et de la croissance économique de leur région. C'est cette résultante de la métropolisation que les l'Etat et les acteurs locaux soutiennent.

A cet égard, il est important de souligner l'évolution récente de la pensée des institutions européennes : les villes sont perçues comme des entités clés pouvant permettre

d'atteindre « la réussite des objectifs de croissance et d'emploi, et du développement durable (cf. : stratégie de Lisbonne, stratégie de Göteborg, rapport préparatoire à la programmation des fonds européens pour 2007-2013 : « La politique de cohésion et les villes : la contribution urbaine pour la croissance et l'emploi dans les régions »...

La politique de la Commission privilégie tant l'échelon régional que celui des villes en tant qu'échelon territorial pertinent pour contribuer à la cohésion du territoire européen. L'extrait suivant résume cette situation : « Depuis

deux siècles, les villes et les aires métropolitaines sont le moteur du développement économique en Europe par la croissance, l'innovation et l'emploi qu'elles engendrent. Ces dernières années, ce rôle central a été renforcé par une extension de leurs pouvoirs. Toutefois, les villes n'opèrent pas seules. Elles jouent un rôle fondamental dans le développement régional, y compris celui des zones rurales proches. Les villes et les régions sont interdépendantes. La prospérité d'une région dépend de la prospérité de ses villes, et réciproquement ».

Le bassin parisien : une méga-région

Dans le cadre de la stratégie dite « de Lisbonne » lancée lors du Conseil européen en mars 2000, la réflexion d'adaptation à la mondialisation de l'économie s'organise au plan national selon deux axes principaux que sont la promotion de Paris en tant que « ville-monde » et son inscription dans les grands couloirs maritimes d'échanges.

Paris : une ville monde

Après des années de politiques d'équilibre du territoire, la réflexion s'articule autour de l'importance nationale de la place de Paris, seule « ville-monde » française, dans un contexte de mondialisation. Rapidement, notamment pour des raisons de poids démographique, une attention

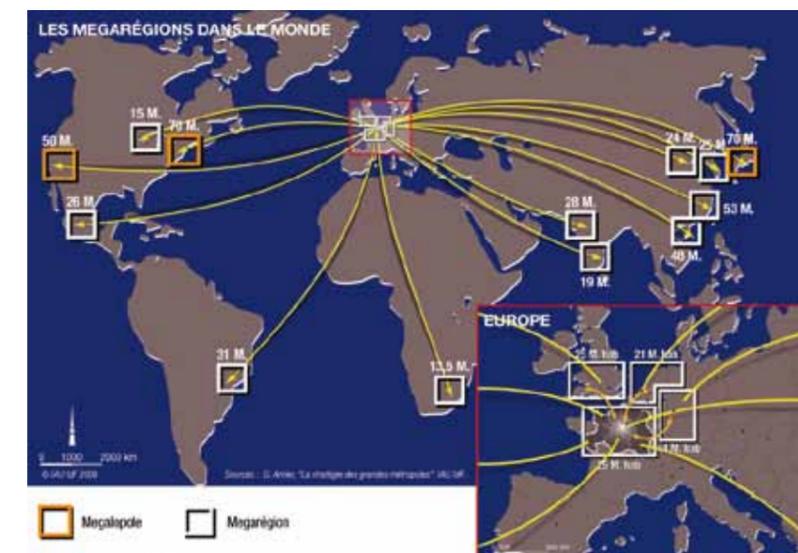
particulière est apportée aux « méga-régions » qui, autour des « villes-monde » constituent déjà les principaux foyers de croissance économique, intellectuelle et culturelle.

Une méga-région est définie au plan démographique (10 à 50 millions d'habitants) et spatial : un territoire associant une ou deux métro / mégapoles avec un archipel urbain complexe de pôles secondaires (ce qui exclut les mégapoles

« isolées »). La méga-région est structurée par des flux (emplois, navettes internes...) et une organisation du territoire qui lui confère une certaine logique interne de bassin.

En France, seul l'ensemble constitué par le Bassin parisien centré sur l'Île-de-France a l'envergure économique et démographique suffisante pour prétendre à ce statut. Il hérite d'une armature urbaine cohérente dont le potentiel de polarisation est très hiérarchisé :

- Paris et l'Île-de-France au centre du dispositif,
- Une couronne de « pôles métropolitains » constitué d'une ville-centre importante, support de fonctions tertiaires supérieures, au cœur d'une aire urbaine de plus de 300 000



Principes pour une stratégie de l'accessibilité à l'Île-de-France

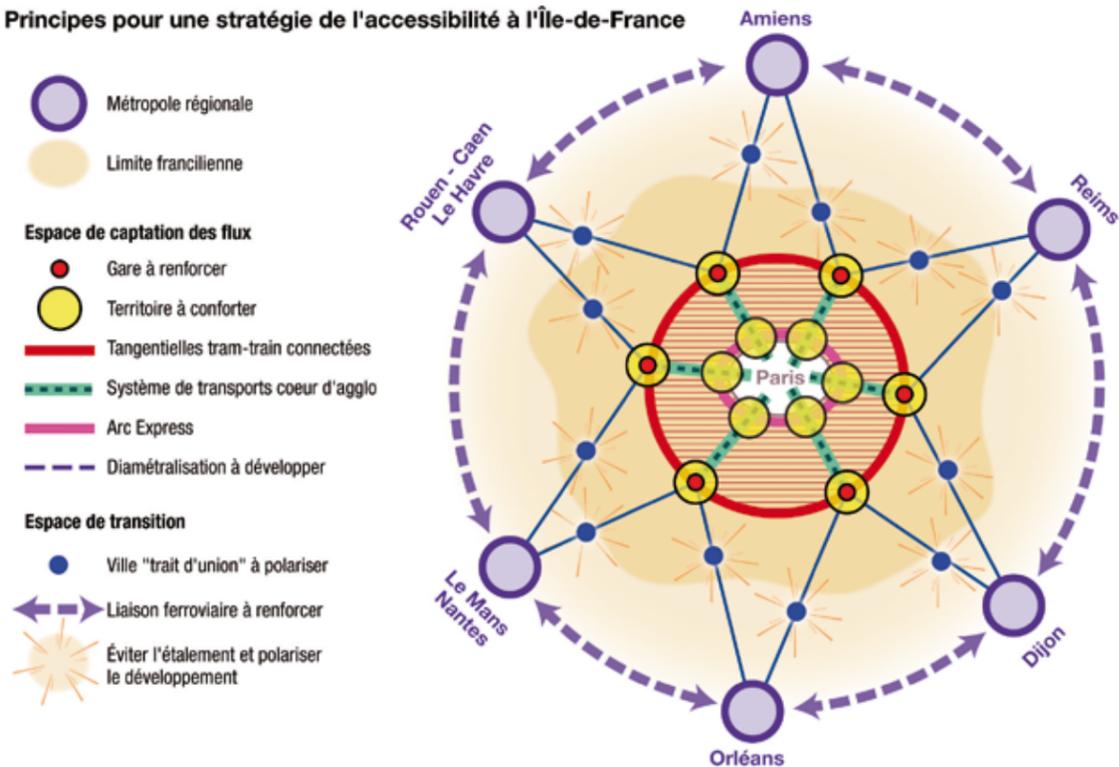


Schéma extrait du document stratégique « Perspective Bassin Parisien, 7 engagements des Régions pour un Bassin Parisien attractif, durable et solidaire » Octobre 2009

habitants (Amiens, Caen, Le Havre, Rouen, Le Mans, Nantes, Rennes, Orléans, Reims, Dijon)

• De réseaux de villes moyennes polarisés par ces pôles métropolitains qui organisent leurs territoires ruraux. Cependant, comparativement aux autres méga-régions, notamment au Bassin londonien, le Bassin parisien est vaste et relativement peu dense. Plus exactement, les foyers urbains sont éloignés les uns des autres par de larges espaces naturels et agricoles. Pour renforcer la cohésion de l'ensemble ainsi que les complémentarités et les synergies, il est nécessaire, dans le Bassin parisien, d'augmenter les vitesses de déplacements pour compenser les effets des distances.

Le deuxième axe de la réflexion réside dans la volonté d'ouvrir l'Île-de-France sur le corridor majeur du commerce mondial que constituent la Manche et la Mer du Nord. Le positionnement géographique du Bassin parisien, à l'interface de l'espace Manche et de l'espace Atlantique, lui confère une ouverture maritime internationale incontestable à affirmer et promouvoir. Le développement de Port 2000, au Havre, pourrait apparaître pertinent pour l'Union européenne, dans le cadre de la circulation de ses marchandises, dans un objectif de rééquilibrage européen. Tout sera mis en œuvre pour que Port 2000 devienne la véritable porte d'entrée maritime du Bassin parisien.

Un Bassin parisien attractif, durable et solidaire

C'est dans le cadre de cette mega-région que les huit Régions du Bassin Parisien souhaitent promouvoir un

Bassin parisien plus équilibré afin de dynamiser l'activité économique et les capacités d'innovation ; un espace qui s'inscrit à l'échelle européenne et internationale. Ce souhait s'appuie sur un cadre de référence stratégique de développement durable commun. Il se structure autour de 7 principaux engagements :

- Ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
- Renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France ;
- Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
- Encourager un Bassin parisien plus équilibré ;
- Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
- Valoriser les continuités écologiques ;
- Permettre la mise en œuvre des engagements.

Il s'agit également de renforcer l'accessibilité des villes du Bassin parisien pour intégrer ses six métropoles régionales au réseau à grande vitesse et renforcer leurs accessibilités au hub francilien. La construction d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit répondre à cet objectif en permettant les interconnexions à l'ensemble du réseau LGV européen ainsi qu'aux plates-formes aéroportuaires de niveau international que sont Roissy et Orly.

Il s'agit également de faciliter les déplacements à l'ouest du Bassin parisien afin d'éviter l'augmentation des navettes « domicile-travail » et dans une perspective de développement durable, polariser le développement dans les métropoles régionales et les pôles urbains en visant prioritairement les secteurs proches d'une desserte ferrée.

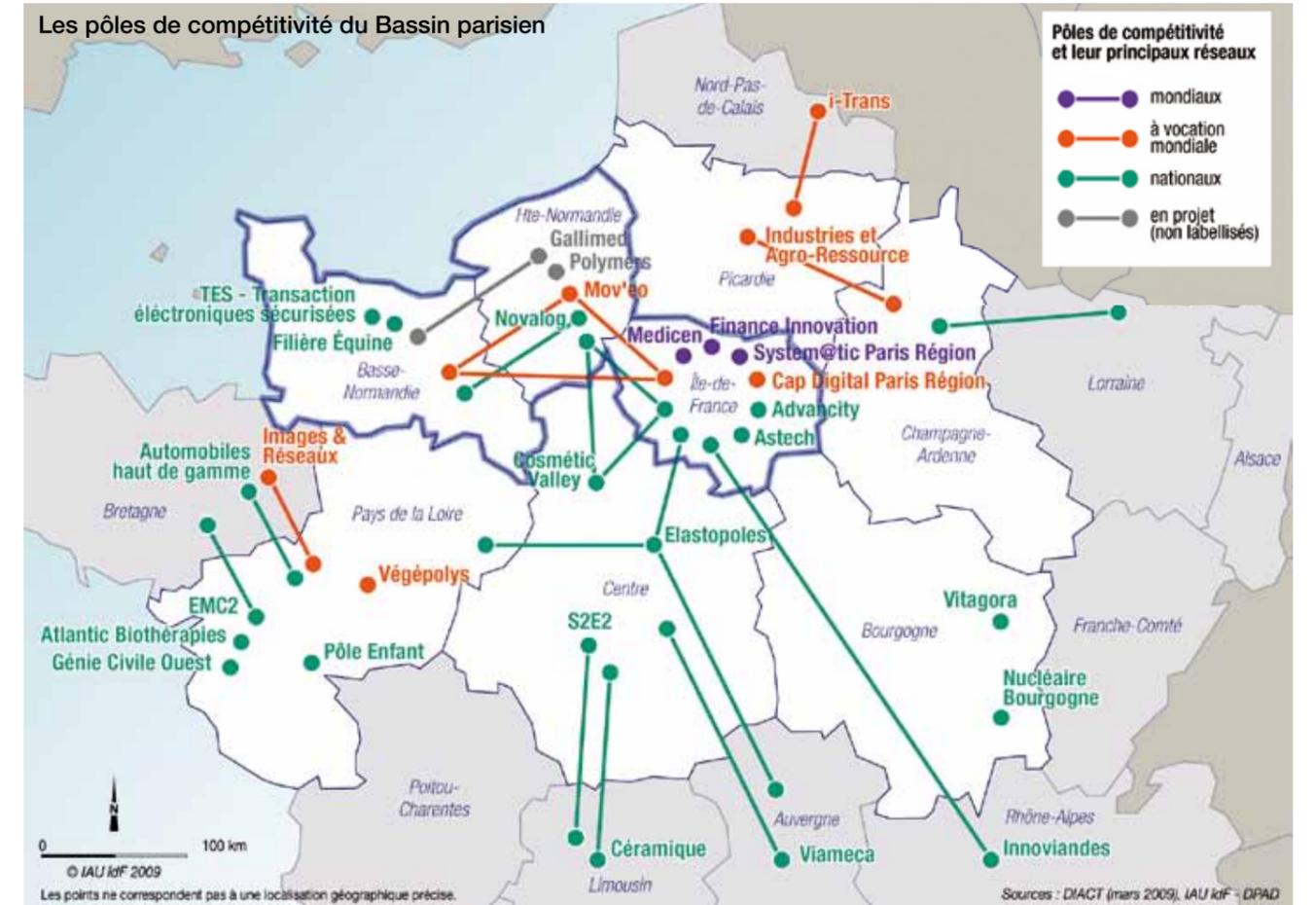
Un développement harmonieux qui encourage les complémentarités et les partenariats

Afin de répondre au déséquilibre Est-Ouest, il est nécessaire de tenter d'atténuer et de corriger les inégalités démographiques qui conditionnent l'avenir de nos territoires. Il s'agit de mieux répondre aux effets du vieillissement démographique (point crucial pour les 2 Normandie) - tout en valorisant les potentialités d'une « relative jeunesse démographique » du Bassin parisien - comparativement aux autres mégapoles européennes.

Pour cela, le développement d'un espace solidaire, par le biais de politiques publiques adaptées, apparaît primordial. Il s'agit, notamment, de favoriser les complémentarités des fonctions urbaines, afin de créer progressivement un système métropolitain mieux structuré et plus équilibré entre la métropole francilienne et les métropoles régionales du Bassin parisien. De même, les pôles de compétitivité constituent autant de déclinaisons possibles dans la mise en œuvre d'une coopération institutionnelle sur des enjeux économiques à l'échelle du Bassin parisien. Maximiser l'effet territorial des pôles de compétitivité est une priorité. Dans cette perspective, le développement des coopérations interrégionales permettra d'organiser le développement commun et, ainsi, d'être en mesure de renforcer la place des territoires dans le contexte économique mondial.

En effet, les réalités économiques, sociales ou environnementales respectent rarement les limites administratives et de nombreux enjeux concernent aujourd'hui plusieurs régions. Ceci est particulièrement vrai avec la Haute Normandie qui est l'espace privilégié de la coopération interrégionale : proximité avec la région parisienne, façade maritime partagée, organisation territoriale comparable, filière d'excellence commune sont autant de points communs porteurs d'actions coordonnées. Il faut continuer à tisser ainsi des solidarités concrètes afin d'apporter une véritable valeur ajoutée pour les normands et ainsi construire la Normandie de demain. La réalisation d'un Pôle Régional d'Enseignement Supérieur (PRES) normand participe de cette construction.

Il convient également de souligner qu'il faut parallèlement développer les relations avec l'ensemble des autres régions voisines, Centre, Bretagne, Pays de Loire, et l'Ouest Atlantique d'une manière générale. Grands projets d'intérêt commun comme la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais aussi gestion partagée de la Baie du Mont St Michel, liaison ferroviaire interrégionale, Parcs naturels régionaux, coopération dans les pôles de compétitivité sur les thématiques de l'agro-alimentaire, de l'automobile, des télécommunications, de la filière équine ou de la mer, sont autant de vecteurs de coopérations concrètes à amplifier.



UN PROJET TERRITORIAL QUI PROFITE A LA NORMANDIE COMME A LA REGION PARISIENNE

Seine MétropoleS, cadre de référence stratégique

SEINE MÉTROPOLES



Les Bas-Normands, dans toutes leurs composantes, entendent aujourd'hui sortir de l'enclavement relatif d'une Normandie déconnectée des liaisons nationales et internationales et située à la fois « trop près » et « trop loin » de l'Île-de-France, et saisir l'opportunité de s'inscrire dans un mouvement d'avenir. Ce choix constitue de surcroît la chance historique de développer un projet ambitieux, dynamique, moderne et exemplaire, celui d'un « modèle normand de développement ».

Une nécessaire clarification des concepts

Si « ce qui se conçoit bien s'énonce clairement », nul doute qu'un effort sérieux est à faire sur un dossier qui se caractérise par un flou sémantique marqué : Grand Paris, Seine Métropole, Seine Normandie, Bassin Parisien, etc...

Pour gagner en efficacité, il est proposé d'articuler la réflexion et l'action autour de Seine MétropoleS, dans un souci de simplicité et de clarification et selon un raisonnement qui peut se décliner en deux temps.

1 - La simplicité consiste à partir du concept de Seine Métropole, qui est l'idée de base du concepteur du projet, Antoine Grumbach, validée par le Président de la République.

2 - Seine Métropole est alors le concept global qui fédère les chantiers suivants :

- Seine MétropoleS, c'est-à-dire la volonté innovante de développer la capitale le long de l'axe de la Seine et vers la façade maritime normande ;
- Le Grand Paris qui correspond à un développement radio concentrique plus traditionnel de la capitale, avec le projet de Grand Huit, le projet de métro de la région Ile-de-France (Arc Express), les projets des architectes réunis dans l'Atelier du Grand Paris, le cône sud de l'innovation (Paris-centre, la vallée scientifique de la Bièvre, le plateau de Saclay) ;
- La Normandie, avec notamment l'interconnexion efficace des 3 métropoles normandes, piliers de Seine MétropoleS.

Un territoire de projet à définir sans ambiguïté

Dans ce cadre, le concept d'aménagement de la vallée de la Seine est trop réducteur, même s'il est clair pour tous que le développement de l'axe séquanien est fondamental. Les

Bas-Normands, dans toutes leurs composantes, entendent non pas être associés à Seine MétropoleS, mais en être partenaires à part entière. Dans cet esprit, Seine MétropoleS s'articule autour de :

- 4 métropoles, Paris, Rouen, Le Havre et Caen ;
- 3 régions, Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie ;
- 1 système portuaire composé des six ports de Paris, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg et Dieppe ;
- des métropoles et des ports mis en réseau par la route, le fer, le fleuve et le très haut débit ;
- des métropoles et des ports adossés à un espace naturel, agricole et touristique de première importance ;
- l'arc Cherbourg-Alençon avec le réseau de villes moyennes qui y est associé, qui doit être solidifié et intelligemment connecté (pour la partie bas-normande).



Des métropoles et des territoires en symbiose

La Basse-Normandie et la métropole de Caen sont indissolublement liées. La Basse-Normandie, dans Seine MétropoleS, ne peut se concevoir sans Caen, capitale et pivot du Calvados et de la Basse-Normandie, de même que Caen a besoin de tout l'appui du territoire régional pour jouer pleinement le rôle qui lui est dévolu.

La présente contribution promeut et construit une conception globale de la métropolisation, dans laquelle il n'y a pas de contradiction entre métropole et territoire, dans laquelle il n'y a pas de territoires interstitiels qui seraient délaissés. Le territoire doit faire vivre la métropole et la métropole doit faire vivre le territoire, dans une approche complètement intégrée où métropole et territoire sont un espace global et unifié de réflexion et d'action. Comme le projet de LNPN lui-même, le projet de territoire bas-normand, qui est porté par une région unie, doit, par les synergies dessinées, profiter à toute la Normandie et à l'Île-de-France et équilibrer harmonieusement l'ensemble de l'espace de Seine MétropoleS.

Un exercice concret de mondialisation

La Basse-Normandie est parfaitement consciente que le projet Seine MétropoleS est d'abord un projet d'intérêt

national dont les enjeux sont de dimension mondiale. Il s'agit à la fois de conforter Paris comme capitale mondiale et de lui offrir une ouverture sur la mer : c'est le rôle dévolu au port du Havre. Il s'agit également de réaffirmer la vocation maritime de la France, 85 % des échanges mondiaux utilisant la voie maritime. Il s'agit enfin d'organiser le développement de la capitale autour de la Seine et de sa façade maritime, de Cherbourg au Tréport.

Seine MétropoleS est donc pour notre région un exercice concret de mondialisation mais c'est aussi un enjeu européen. L'Europe actuelle sur le plan économique, s'organise essentiellement autour du pentagone Londres/Hambourg/Munich/Milan/Paris et de l'axe Londres-Rotterdam/Anvers-Francfort-Milan. Cette logique oublie totalement la façade ouest. L'enjeu de Seine MétropoleS est donc d'abord de rééquilibrer l'Europe vers son arc atlantique en offrant un débouché vers le Sud au port du Havre. C'est l'intérêt, malgré les difficultés techniques et financières indiscutables, d'un troisième franchissement, voyageur et fret au niveau d'Honfleur ainsi que de la modernisation de la ligne Caen-le Mans-Tours (contournement ouest de l'Île-de-France pour le fret). Seine MétropoleS, particulièrement dans sa partie bas-normande, doit se positionner et se vivre comme une charnière entre l'Europe continentale et l'Europe atlantique.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine

En Normandie, l'aménagement de Port 2000 s'est accompagné de l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) dite de l'estuaire de Seine qui vient préciser les objectifs d'aménagement de l'Etat sur un territoire qui englobe les trois agglomérations de Caen, le Havre et Rouen, validant ainsi fortement le concept de « métropole normande » et le rôle de celle-ci dans la relation de l'Île-de-France à la Manche.

Cette directive, approuvée par décret du conseil d'Etat du 10 juillet 2006, confère à l'estuaire de la Seine une vocation d'espace de développement économique de la région parisienne.

La DTA fixe trois grands objectifs dont deux concernent pleinement la démarche en cours. Le premier est de renforcer l'ensemble portuaire dans le respect du patrimoine écologique des estuaires. Il s'agit, notamment, de poursuivre la politique d'équipement des ports au Havre (« Port 2000») comme à Caen - Ouistreham (modernisation des installations à Caen et accroissement des capacités à Ouistreham) ou encore à Rouen (amélioration des infrastructures de transport par exemple). La directive propose d'améliorer la desserte portuaire par les modes ferré et fluvial et d'intensifier les activités logistiques sur les deux rives de la Seine avec une dynamisation et une diversification de l'offre de services logistiques (offre foncière de qualité, formation, recherche et animation de la filière). Le second, qui nous intéresse ici, exprime la volonté de renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire de la DTA de l'estuaire de la Seine. De cet objectif, on retiendra plus particulièrement les orientations suivantes :

- renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations (Caen, Rouen et Le Havre) fonctionnant en réseau afin de constituer un pôle normand de fonctions tertiaires d'entraînement (soutien au pôle universitaire normand, implantation de programmes tertiaires supérieurs du secteur privé et amélioration des dessertes terrestres) ;
- conforter l'armature des agglomérations moyennes en renforçant leur accessibilité (réseaux de transport classiques et réseau d'acheminement des informations) ;
- améliorer les échanges et les déplacements des personnes à triple échelle : entre le territoire de la D.T.A. et les territoires environnants, à l'intérieur du territoire de la D.T.A., en particulier entre les trois grandes agglomérations qui le structurent, et au sein même des aires urbaines.

Des réalités adossées à une histoire ancienne avec Paris

La Basse-Normandie a construit une grande part de son histoire et de son économie dans sa relation de proximité avec Paris. Cette relation se poursuit aujourd'hui alors que l'Île-de-France est devenue l'une des régions les plus riches d'Europe. Entre 2000 et 2006, 30 580 franciliens sont venus s'installer en Basse-Normandie tandis que 13 600 bas-normands effectuaient le chemin inverse.

Une réflexion adossée à une réalité historique

Rattachée au Royaume de France dès le début du XIII^{ème} siècle, la Normandie entretient avec la région parisienne des relations économiques et sociales intenses depuis fort longtemps. Elle s'est également toujours trouvée, en raison de sa position géographique, au cœur des conflits franco-britannique qui ont émaillé l'histoire de France, d'abord sur des enjeux territoriaux, puis depuis le XVI^{ème}, dans le cadre d'une concurrence impérialiste. La présence de la vallée de la Seine, axe de circulation historique entre Paris et la mer a conféré à la Normandie un rôle capital dans l'approvisionnement de Paris.

De cette histoire, la Normandie hérite d'ailleurs d'une armature urbaine puissante qui reflète cette fonctionnalité ancienne :

- Rouen, ville commerçante, puissant marché de céréales et port à vocation essentiellement européenne, notamment pour les relations avec l'Angleterre ;
- Caen, ville fondée par Guillaume le Conquérant au XI^{ème}

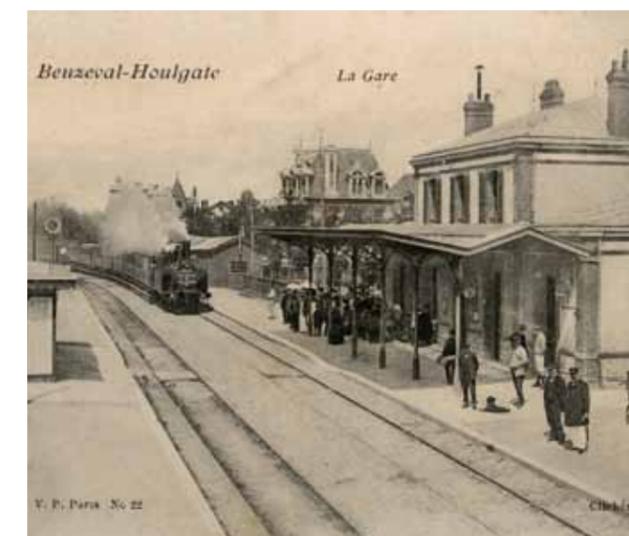
siècle pour organiser et diriger la Normandie, notamment sa partie ouest, bénéficiant d'un terroir agricole particulièrement riche et dont le port d'estuaire a été modernisé ;

- Le Havre, port « du lointain » fondé par François 1er pour développer le commerce avec l'Amérique ;
- Cherbourg, le grand port militaire dont l'initiative revient à Vauban à l'interface de l'Atlantique et de la Manche, dans une position stratégique.

En Basse-Normandie, notamment autour de Caen et tout le long de l'axe séquanien s'est développé un réseau de villes moyennes très dense par rapport au reste du Bassin parisien.

Dans le courant du XIX^{ème} siècle, pour les raisons évoquées précédemment, la Normandie fut parmi les premiers territoires desservis par le chemin de fer. Cette proximité et la présence de la mer a permis à la bourgeoisie parisienne d'inventer, au moins avec une telle ampleur, le tourisme balnéaire. Celui-ci a conféré à la Normandie une fonction récréative et de loisirs qui ne s'est pas démentie depuis et qui constitue un puissant facteur d'image et de notoriété. La présence d'infrastructures modernes couplée à une main d'œuvre nombreuse progressivement libérée du travail de la terre à la faveur des progrès agricoles a en outre permis le développement d'une industrie puissante. Celle-ci a connu une réelle apogée durant la période des « trente glorieuses », durant laquelle l'axe Paris-Normandie constitue le site privilégié du desserrement de l'industrie parisienne (automobile, chimie) et constitue incontestablement la vitrine du décollage économique de la France.

Durant cette période la Normandie a bénéficié d'ailleurs des dernières innovations en matière de transports : autoroute A13, pont de Tancarville et turbo-train.



Le projet d'Antoine Grumbach : une vision à adapter

- Si le projet présenté par Antoine Grumbach dans le cadre du Grand Pari(s) a rencontré un tel écho dans les plus hautes instances nationales, c'est parce que son travail repose sur l'idée que la mondialisation qui se traduit d'abord par une explosion des échanges commerciaux, notamment maritimes, suppose pour une « ville-monde » comme Paris, si elle souhaite maintenir son rang, de revenir aux fondamentaux de l'attractivité territoriale pour les hommes et les capitaux :
- se développer le long des axes historiques de circulation, de développement et d'échanges que constituent les fonds de vallées ;
 - disposer d'une ouverture maritime équipée d'un port d'envergure internationale « a main port needs a main city » ;
 - concentrer les fonctions de commandement, de recherche, d'innovation, fut-ce au détriment du reste d'un espace national devenu secondaire ;
 - rayonner au plan intellectuel et culturel à l'échelle mondiale.

Discutable aux plans philosophique et politique, cette vision est en revanche assez peu contestable au plan économique. Cette hypothèse repose en tout état de cause sur la fermeture du débat ouvert en 1947 par « Paris et le désert français » en faisant exploser l'échelle de référence pour raisonner à l'échelle mondiale tout en niant définitivement le cadre national.

En outre, le projet Grumbach s'appuie sur des faits historiques, géographiques et urbains pertinents. En effet, nul ne contestera l'application historique avec laquelle l'Etat français a cherché à favoriser l'ouverture de Paris sur la Manche, via la Seine, à travers la Normandie. Au plan géographique, il n'est pas nécessaire de développer plus avant la structure forte que représente la vallée de la Seine, d'autant qu'au plan hydrographique, et à l'exception de l'Eure, tous les affluents majeurs du fleuve se jettent dans celui-ci en amont de Paris ou en Ile-de-France.

Un territoire de projet aux multiples atouts

Le projet du « Grand Paris » représente un effet levier pour la Basse-Normandie lui permettant de valoriser et de faire fructifier ses atouts dans une perspective de développement durable de la région parisienne.

Fort de son potentiel économique, d'une position géographique privilégiée le long de la mer la plus fréquentée du Monde et d'un maillage territorial organisé autour de pôles dynamiques, dont Caen est la locomotive, la Basse-Normandie offre un potentiel de développement important tant sur le plan économique, social, qu'environnemental.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire de Basse-Normandie

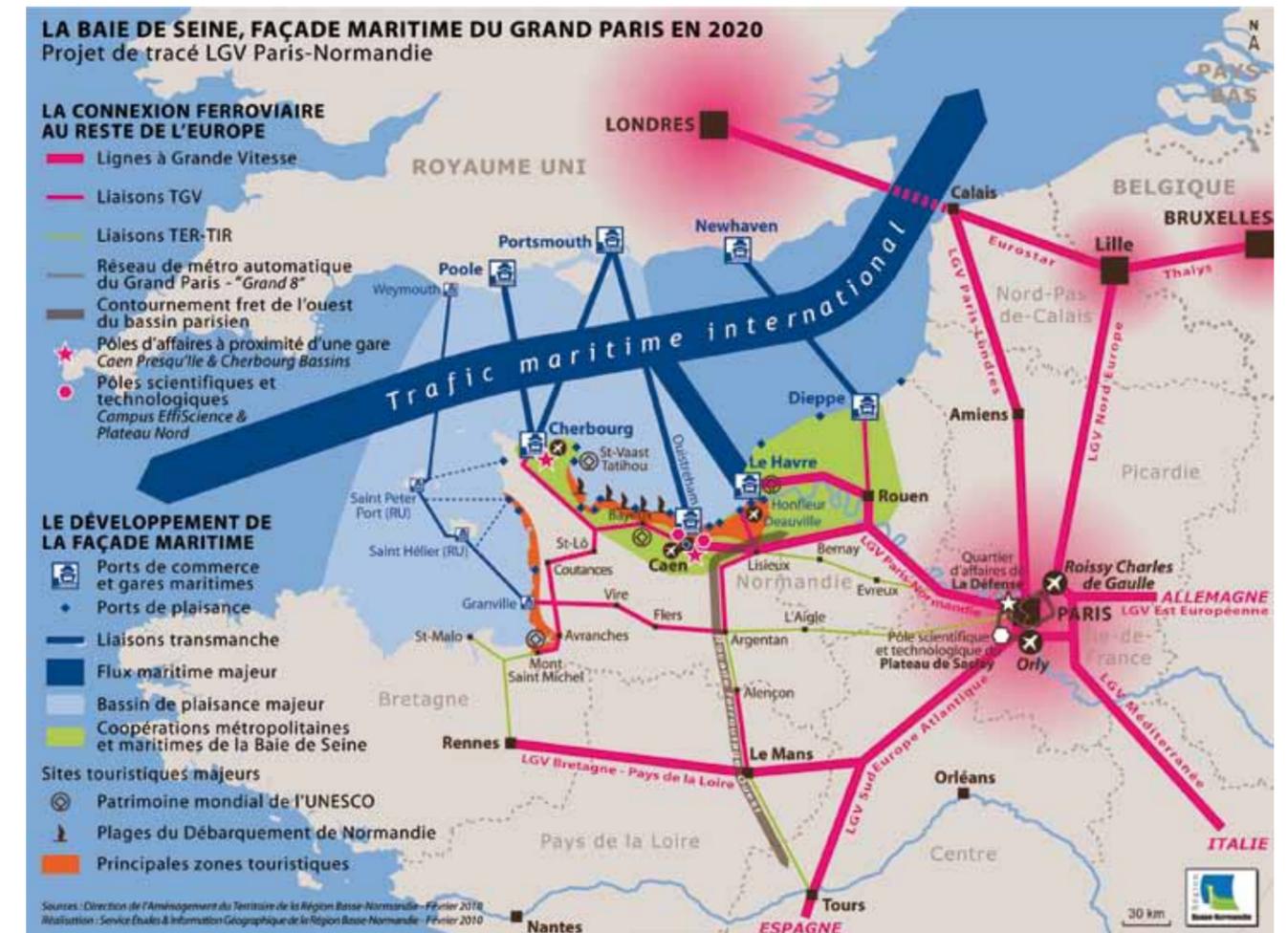
Adopté en décembre 2007, il pose quatre défis majeurs qui dessinent l'avenir de la Basse-Normandie à l'horizon 2025 : l'attractivité auprès des jeunes, l'équilibre entre les territoires, le développement durable et l'ouverture pour réussir son intégration au sein de l'espace européen.

Constatant que la Basse-Normandie possède de nombreux atouts sur lesquels s'appuyer, il s'organise selon trois axes stratégiques : « A la conquête de la valeur ajoutée, Etre et bien être en Basse-Normandie et Terre et mer d'Europe ». Ce dernier propose de valoriser la situation géographique de la région, son caractère maritime, sa forte notoriété internationale, ses savoir-faire en l'ouvrant davantage sur l'Europe et sur le Monde. La déclinaison en douze grands chantiers traduit cette volonté. Il s'agit, notamment, de valoriser le caractère maritime et les littoraux bas-normands, de faire de l'agglomération caennaise une ville européenne au service de la Basse-Normandie et d'ouvrir un nouvel âge de la coopération normande ; chantiers qui s'intègrent pleinement à l'ambition d'aménagement et de développement de Seine MétropoleS.

Les littoraux sont avant tout des portes, des opportunités à saisir pour ouvrir nos régions sur l'Europe et le Monde. La valorisation du caractère maritime et des littoraux bas-normands doit faire de la Basse-Normandie une véritable porte d'entrée maritime en confortant les activités existantes, en saisissant les opportunités (le Grand Paris en est une) et en développant un hinterland portuaire où il convient d'améliorer les infrastructures, notamment de transport, et de créer une offre d'espaces logistiques adaptés.

- Caen et son agglomération se doivent d'être un moteur métropolitain au service de la région bas-normande. Pour se faire, la Région et ses partenaires œuvrent à cet objectif au travers de leurs politiques et de leurs actions pour :
- renforcer l'accessibilité internationale et la connexion aux réseaux à grande vitesse ;
 - renforcer le rayonnement scientifique, intellectuel et culturel ;
 - améliorer l'attractivité économique et commerciale du territoire ;
 - faire de Caen une capitale régionale à forte notoriété touristique.

Le grand chantier « Ouvrir un nouvel âge de la coopération normande » vise à renforcer le partenariat privilégié avec la Haute-Normandie en engageant des projets communs dans des domaines comme l'enseignement supérieur et la recherche, les transports, l'économie, l'environnement et le développement durable, la DTA et la Conférence des Estuaires, le domaine maritime sur la plaisance, la sécurité maritime, le tourisme ou encore les relations avec les autres régions, notamment celles avec l'Ile-de-France et au sein du Bassin Parisien. Et l'on retrouve, évidemment, la structuration de la métropole Normande Caen - Rouen - le Havre.



Une situation géographique privilégiée : la Baie de Seine, façade maritime de Paris

La Basse-Normandie possède 470 km de côtes (soit 80% de la longueur des côtes normandes), 18 ports de pêche, 2 ports de commerce (Caen et Cherbourg) et 20 ports de plaisance. Les opportunités liées aux activités portuaires sont nombreuses.

De plus, elle se situe à l'articulation de deux bassins de populations de forte densité et de forte concentration économique et financière (Bassin parisien et Bassin de Londres) en lisière de l'une des mers les plus fréquentées du globe.

Elle possède, à ce titre, un potentiel d'activité de nature à ouvrir le bassin parisien sur l'espace monde à partir de sa façade normande amplifiant la dynamique initiée par les orientations du SRADT bas-normand et renforçant la spécificité des apports de la Basse-Normandie du fait même des nombreux atouts de celle-ci.



Vue aérienne de Cherbourg

En effet, la plupart des grandes mégapoles mondiales possèdent une ouverture maritime : New-York, Londres, Rome, Tokyo, Shanghai. La vocation et le projet du Grand Paris s'inscrivent dans cette logique : pourvoir Paris d'une ouverture maritime. Mais quelle ambition se fixe-t-on ? Se doter d'un complexe portuaire en renforçant l'axe Paris - Rouen - Le Havre ou **se doter d'une façade maritime diversifiée ?**

Si l'on choisit la seconde option plus ambitieuse, l'intégration de la Basse-Normandie est indispensable et ce pour deux principales raisons.

La première tient à la notion de complexe industriel portuaire.

Le gouvernement, à juste titre, a souhaité rapprocher et faire travailler ensemble les ports d'une même façade maritime (Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux)

ou d'un même axe fluvial (Le Havre, Rouen, Paris), afin de coordonner :

- les orientations stratégiques communes de ces ports ;
- leurs politiques de promotion ;
- leurs missions et moyens.

Pourquoi ne pas élargir cette vision à la baie de Seine ? Certes les ports de Dieppe, Fécamp, Caen-Ouistreham et Cherbourg sont plus modestes, mais **un réseau de ports organisé, associé avec Le Havre, Rouen, Paris à cette échelle est pertinent.** Il serait alors possible :

- d'élargir l'offre commerciale portuaire dans un contexte de concurrence mondiale où les unités de comptes de nos plus grands ports apparaissent encore modestes ;
- d'organiser les fonctions entre ports principaux et ports secondaires pour concentrer sur Le Havre - Rouen - Paris les vocations au grand international. La mondialisation des échanges fait des grands ports comme le Havre un point de « hub and spoke ». Le Havre a donc besoin de redistribuer sur d'autres ports les conteneurs venus d'Asie. Honfleur, Caen, Cherbourg et Dieppe peuvent constituer ces points d'appuis dont a besoin Le Havre pour élargir sa zone d'influence. Cela vient aussi à gommer les investissements et les concurrences stériles entre les ports, à l'heure où l'argent public devient plus rare ;
- de prendre en compte et d'affirmer le rôle de la Normandie et de la Région parisienne dans la couture européenne que constitue la Manche entre le continent et la Grande-Bretagne (grâce aux liaisons Transmanche, les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg assurent la jonction avec l'Angleterre par la frontière naturelle qu'est la Manche) ;
- d'ajouter nos forces sur des enjeux communs et des dossiers à défendre à Paris ou à Bruxelles comme l'accessibilité ferroviaire fret ou la logistique.

Du reste, cette notion de réseau de ports n'est pas nouvelle et la Belgique et les Pays-Bas et leurs ports y réfléchissent. Enfin, la Basse-Normandie est désormais intégrée au Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine. Il faut donc pousser cette échelle de cohérence jusqu'au bout.

La seconde tient plus à la notion d'image, de tourisme maritime et de nautisme.

A l'heure où notre industrie traditionnelle connaît des difficultés importantes, la France parvient encore à attirer pour sa qualité de vie et à conserver son industrie touristique. Certes, Paris constitue la figure de prou du tourisme national. Mais la Normandie, dont le nom est mondialement connu, constitue un site d'attrait majeur : Mont Saint Michel, Plages du Débarquement, Deauville, Honfleur, Etretat ou le Havre, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Une liaison rapide Paris-Normandie permettrait de mieux valoriser, d'associer et de jouer sur les espaces complémentaires que sont l'urbain et le littoral. Le gain serait double :

La coopération interportuaire

Ports Normands Associés (PNA), Autorité portuaire de Caen-Ouistreham et Cherbourg, a placé la coopération interportuaire avec les autres ports haut-normands comme un enjeu essentiel de son action vis-à-vis du territoire. Les échanges réguliers avec les Grands Ports Maritimes (GPM) aboutissent aujourd'hui sur des actions de développement concrètes engagées conjointement. Au-delà des coopérations techniques entre les ports normands notamment sur les questions de dragages, des coopérations commerciales ont été initiées.

Ainsi, avec le GPM du Havre, il existe un projet de mise en place d'une navette conteneurs entre les terminaux de Port 2000 et Caen. Ce trafic conteneurs espéré entre le Havre et Caen, s'il se concrétisait représente une solution logistique complémentaire à celles développées ou envisagées sur l'axe Seine. L'augmentation du trafic conteneurisé généré par les entreprises du Grand Ouest échappe en effet aux ports de commerce traditionnels, comme Caen-Ouistreham, et engendre des transports terrestres importants vers le Grand Port Maritime du Havre. Un appel à Manifestation d'Intérêt a donc été officiellement lancé fin novembre, avec pour l'occasion la signature d'un protocole d'accord entre les deux Autorités Portuaires précisant les modalités de collaboration et leurs engagements respectifs pour soutenir le projet.

A Caen-Ouistreham, l'intérêt est de rester une place portuaire attractive pour ses usagers et de traiter les besoins de nouveaux acteurs de son hinterland. L'adaptation du port à la conteneurisation constitue un des objectifs prioritaires du Plan d'Actions Stratégiques de PNA. Et ce projet, structurant pour les deux territoires, témoigne de cette vraie dynamique de coopération engagée entre les deux places portuaires. Au Havre, il s'agit de réduire par des transports massifiés, le temps de séjour des conteneurs et de contribuer à la fluidité de ses terminaux. Les ports bas-normands présentent en ce sens la possibilité de flux importants transférables par la mer en remplacement de la route.

De la même façon, des complémentarités sont en cours d'identification entre le GPM de Rouen et le port de Cherbourg. Le port de Cherbourg est en effet idéalement positionné à l'entrée du rail maritime Manche-Mer du Nord. Bénéficiant d'accès nautiques privilégiés et de disponibilités foncières immédiates, il peut accueillir des navires à fort tirant d'eau et constituer ainsi une plateforme de massification et de transbordement pour tous types de marchandises. En parallèle, le GPM de Rouen, de part sa position au centre de l'axe Le Havre-Paris, possède un hinterland de première importance en Europe mais ne dispose pas de caractéristiques nautiques aussi favorables qu'à Cherbourg.

Ainsi, avec la volonté politique forte de travailler en synergie sur l'ensemble du territoire normand, le GPM de Rouen et PNA ont signé un partenariat d'étude qui devra permettre d'identifier des opportunités de développement de l'activité des deux places portuaires sur différentes filières. Ces premiers résultats encourageants qui font suite aux démarches engagées depuis 2008 par PNA, laisse entrevoir d'autres possibilités pour le futur et doivent inciter les GPM et PNA à pousser plus loin leur coopération.

- c'est une image complémentaire de détente, de loisir, de bien-vivre, de liberté, nécessaire au renforcement de l'attractivité du Grand Paris pour attirer entreprises et



Survol du barrage du Couesnon - Daniel Fondimare

cadres de haut-niveau dans la compétition internationale. Bref, donner à Paris et aux parisiens un espace privilégié de respiration par l'accès aux plages, aux sports nautiques et aux nombreux ports de plaisance ;

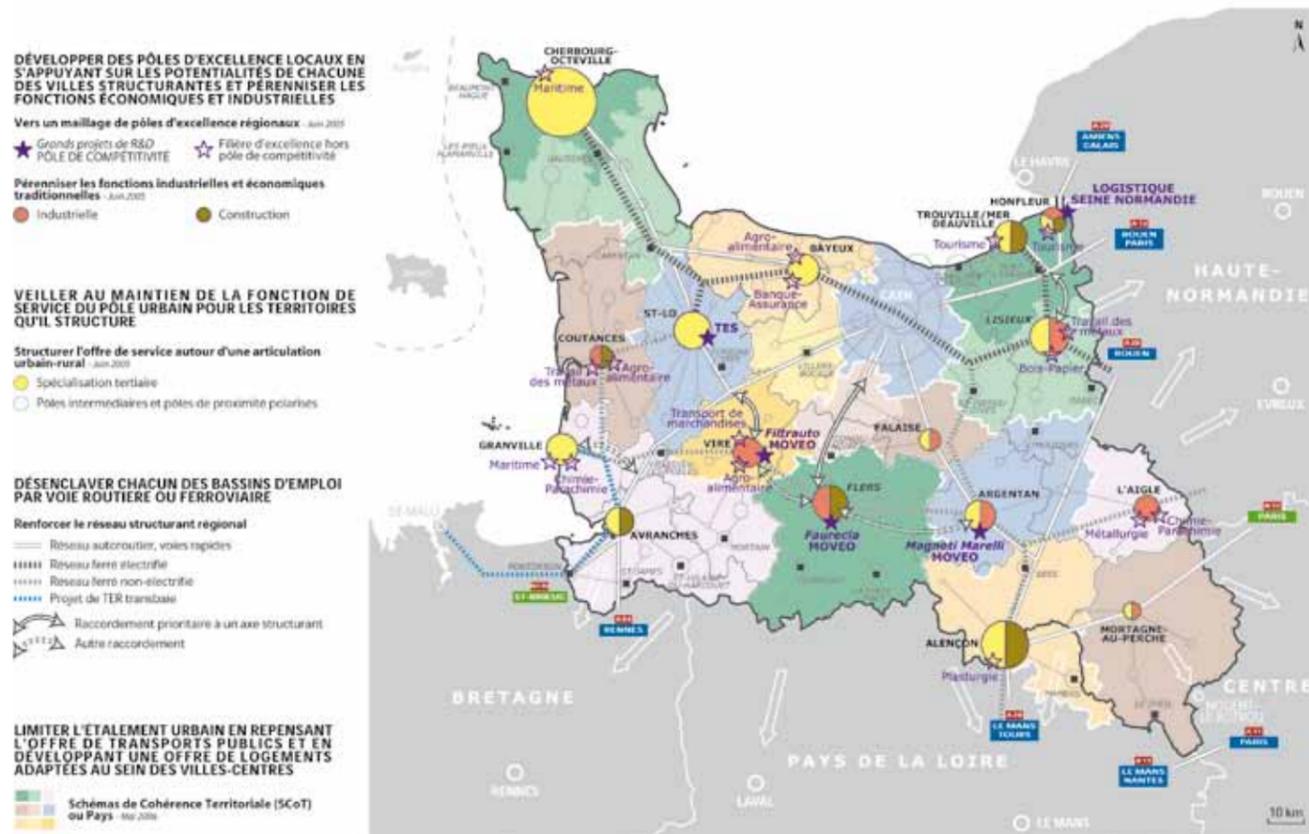
- c'est aussi la « fixation » et le « renvoi » entre territoire du client-touriste à une échelle élargie dans la mesure d'une organisation pertinente des territoires.

Un réseau dense de pôles locaux

Si Caen constitue le pôle moteur de la Basse-Normandie, le dynamisme de la région repose également sur un réseau de villes moyennes. Le maintien de la vitalité de ce maillage dépend à la fois de l'accessibilité, de l'offre de services et des spécialisations économiques, scientifiques et technologiques des bassins d'emplois concernés.

Un certain nombre de projets stratégiques privés (et soutenus par les acteurs publics) viennent déjà renforcer la qualité du tissu économique de pointe de certaines villes moyennes :

RENFORCER L'ARMATURE DES VILLES MOYENNES ET DES PÔLES STRUCTURANTS



- Le regroupement des activités R&D de Faurecia à Flers, accompagné de la création d'une nouvelle offre de formation d'ingénieurs en partenariat avec l'ENSICAEN ;
- Le transfert du siège R&D de Magnetti-Marelli à Argentan ;
- L'engagement de Renault Trucks pour fortifier la filière automobile régionale.

On cherche à développer ici toutes les actions permettant de renforcer les effets réseaux de nature métropolitaine entre Caen et les villes structurantes afin de tisser un véritable système métropolitain bas-normand, la Métropole caennaise agissant tout à la fois comme pompe « aspirante » et « irrigante ».

Parallèlement, pour renforcer cette dynamique, une politique innovante en matière de TIC est mise en place :

- Création de zones d'activités numériques multiservices ;
- Mise en réseau et câblage des zones d'activités de niveau régional ;
- Plates-formes régionales de services aux entreprises ;
- Centre de ressources régional et Espaces numériques d'entreprise.

Il s'agit donc de promouvoir une intégration approfondie de Caen dans l'environnement bas-normand.

Ceci passe par :

- le renforcement des réseaux d'acteurs normands dans les domaines de la recherche, de l'enseignement (pôles universitaires décentralisés) et de l'innovation économique (à l'exemple des pôles de compétitivité) ;
- le développement de pratiques coopératives en matière d'accueil des investissements économiques, afin de diminuer la concurrence « perdants-perdants » entre territoires ;
- la mise en réseau des lieux d'accueil des compagnies de spectacle vivant et le développement des actions culturelles portées par des structures caennaises au-delà du territoire de l'agglomération ;
- la construction d'équipements ayant vocation à être utilisés par l'ensemble des Bas-Normands, comme l'Ecole Régionale des Beaux-Arts, ou la Bibliothèque Médiathèque à Vocation Régionale (BMVR) ;
- la promotion de grands équipements d'envergure internationale tels que le Mémorial.

Il s'agit également d'intégrer la problématique touristique comme un vecteur durable de développement des villes moyennes, d'autant que certaines constituent de véritables pôles d'excellence en la matière. Cette ambition exige toutefois une offre de services satisfaisante pour permettre à la ville moyenne de rayonner sur son territoire (base arrière/coeur touristique).

Le fonctionnement en système de l'économie bas-normande donne donc un rôle à jouer à chacune des composantes du territoire ; l'innovation et l'excellence économique n'étant pas l'apanage des seules métropoles.

Pour atteindre ces objectifs, le renforcement de l'accessibilité internationale et la connexion aux réseaux à grande vitesse est prépondérant, son effet rayonnant jusqu'aux villes moyennes de la Basse-Normandie.

Ces projets pourraient également trouver une résonance avec l'aménagement du quartier de la Défense afin de ne pas se laisser enfermer dans une logique de subsidiarité mais de complémentarité. Ce sera aussi l'occasion de générer une « fertilisation croisée » économie-recherche, en offrant, aux portes de Paris, un environnement remarquable à maints égards : savoir faire, ressources industrielles, ressources intellectuelles et qualité de vie.

Une nouvelle offre pour desservir le territoire

La future LNPN doit non seulement desservir l'artère maîtresse Paris - Caen - Cherbourg mais aussi l'ensemble des branches reliées à cet axe majeur, afin de diffuser l'effet Grande Vitesse sur l'ensemble du territoire bas-normand.

Le premier objectif à retenir est la densification des dessertes sur l'axe principal afin d'offrir un choix suffisamment attractif dans la nouvelle offre LGV. Le nombre de dessertes doit être au niveau de ce qui est aujourd'hui proposé dans une ville comme Rennes. C'est ainsi, que la liaison Paris-Caen doit tendre vers une offre à 20 allers-retours par jour et celle de Paris-Cherbourg à, au moins, 10 à 12 allers et retours par jour.

Au-delà de cette densification, le deuxième objectif consiste en la mise en œuvre de dessertes directes :

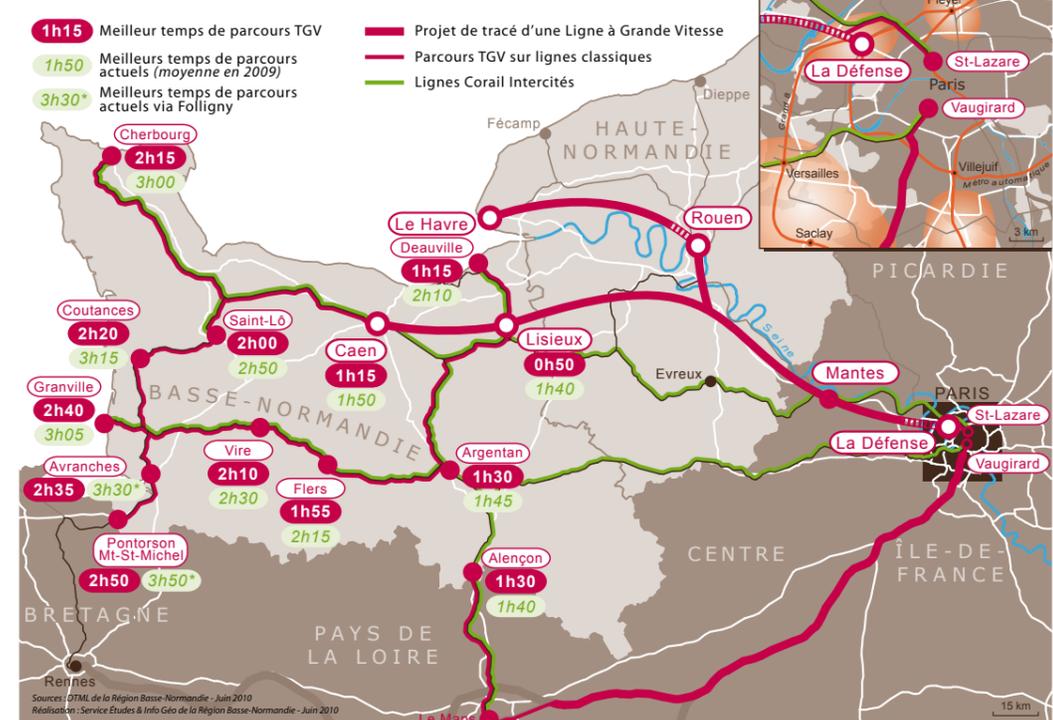
- Paris / Lisieux / Trouville-Deauville
- Paris / Saint-Lô / Coutances
- Paris / Argentan / Granville via Lisieux
- Paris / Argentan / Pontorson-le Mont Saint Michel via Lisieux

L'ensemble de ces dessertes assurées par la LNPN devra être complété par des correspondances LNPN/ TER à partir de « hubs » ferroviaires tels que Caen et Lisieux. Cette grille fonctionnelle de dessertes nécessitera l'électrification de sections de lignes, conformément aux orientations du plan « Rail 2020 » bas-normand. Les tronçons concernés sont Saint-Lô / Coutances, Mézidon / Argentan, Argentan / Granville, Folligny / Pontorson.

« Les études de faisabilité et techniques (horaires, cadencement et correspondances ainsi que les matériels), les besoins humains et financiers nécessaires à la confirmation des objectifs de temps de parcours (notamment Paris/Caen/Saint-Lô en 2 heures), doivent être définis simultanément à l'étude de la mise en œuvre de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. »

C'est ainsi que notre région se trouvera redessinée au niveau des enjeux « d'espace-temps » vis-à-vis de l'Ile-de-France. Il faut aussi noter pour Alençon et le sud de l'Orne l'effet réseau TGV depuis Paris via le Mans. C'est une nouvelle attractivité de l'ensemble du territoire bas-normand qui se trouve ainsi mise en perspective avec l'arrivée d'une LGV, à Caen, l'effet réseau profitant à l'ensemble de la région Basse-Normandie.

L'EFFET LGV : TEMPS DE PARCOURS DEPUIS PARIS 2020 et au-delà



L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation : moteurs du développement durable de la Basse-Normandie

La Basse-Normandie est usuellement présentée comme une petite région pour la recherche. L'examen des données quantitatives du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche place la Basse-Normandie, en 18^{ème} position, soit dans le « peloton de queue » des régions françaises. Ce classement est conforme à son rang en termes de population et de PIB. Cependant, il ne traduit pas la réalité des forces de la région en matière de R&D (La Basse-Normandie se place 12^{ème} pour le nombre de chercheurs par habitant). A l'heure où se développent les collaborations inter-régions au travers, notamment, des PRES et des pôles de compétitivité, la Normandie (Basse et Haute-Normandie réunies) se place au 5^{ème} rang français en termes de dépenses de R&D dans la recherche privée.



Université de Caen

Des pôles de Recherche et d'Enseignement supérieur et bilinguisme structurés

En Basse-Normandie, la recherche publique, à laquelle se sont associées des structures privées, s'est organisée depuis des années en plusieurs pôles fédérateurs associant l'Université de Caen Basse-Normandie et l'ENSICAEN, ainsi que sur les grands équipements de recherche que sont le GANIL et CYCERON, construits autour d'équipes de recherches reconnues par le Ministère de la Recherche et associées aux grands organismes de recherche que sont le CNRS, l'INRA, l'INSERM, le CEA et l'IFREMER. Les écoles d'ingénieurs bas-normandes jouent là aussi un rôle stratégique pour le développement économique régional, en particulier l'ENSICAEN qui représente l'essentiel du potentiel bas-normand en physique, chimie, sciences.

Pilote au niveau national, un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) est en cours de constitution pour mieux promouvoir et mettre en lumière la politique scientifique du site Caen Basse-Normandie. Associant les deux régions et regroupant les trois universités de Caen, Rouen et Le Havre et deux écoles d'ingénieurs (ENSICAEN et INSA de Rouen qui ont le projet de s'unir en 2011), ce pôle renforcera les liens avec le monde socio-économique, les partenaires de la recherche et les grands organismes. Il permettra également de faciliter l'accueil des étudiants et chercheurs étrangers de haut niveau.

Une attention toute particulière sera apportée au développement de l'Université de Caen Basse-Normandie pour en faire une université d'excellence en développant par exemple son caractère bilingue ; comme l'illustre la Maison des Langues et de l'International dont le développement est prévu dans l'actuel CPER. Une réflexion s'engagera également sur la mise en place dans l'agglomération, d'un lycée international.

A souligner aussi d'autres formations supérieures : EMN Caen Deauville Le Havre, ISPA, ESITC, et bientôt le prochain EPCC Caen Cherbourg.

Un fort potentiel de recherche et d'innovation

La recherche et l'innovation sont aujourd'hui les deux vecteurs majeurs du développement durable de la Basse-Normandie et de son insertion dans l'économie mondiale. La stratégie en faveur de la recherche se construit autour des trois grands axes identifiés par les acteurs bas-normands de la recherche :

- Bio-imagerie, environnement et bio-vigilance ;
- Homme, mémoire et échanges sécurisés ;
- Ion-matière, matériaux.



Un pôle « sciences nucléaires » d'envergure mondiale concentré sur l'agglomération caennaise.

Un nouvel élan en faveur de la recherche dans le domaine de la physique nucléaire et des interactions ions-matière est impulsé avec la réalisation de SPIRAL II, qui garantit le niveau européen du GANIL (Grand accélérateur national à ions lourds). Dans la continuité, une étude est en cours pour valoriser ce grand équipement dans le cadre du projet européen EURISOL². A l'horizon 2015, cette installation de seconde génération positionnera le GANIL au niveau mondial. En effet, seuls quatre sites mondiaux équivalents existent : au Japon, aux Etats-Unis, en Allemagne et donc en Basse-Normandie où sont accueillis, chaque année, 700 chercheurs du monde entier.

Les applications industrielles des sciences nucléaires constituent également un atout majeur de l'agglomération caennaise dans le domaine de la santé et de la radioprotection avec des projets tels que « ARCHADE » en matière de nucléaire médical et le projet GENESYS du CRISMAT³ autour des matériaux plus fiables.

De même, l'émergence d'un Pôle national de recherche en santé et sciences de la vie est en cours avec, notamment :

- Les neurosciences à CYCERON (imagerie médicale) ;

- La recherche contre le cancer autour des quatre axes biologie, radiobiologie (hadronthérapie expérimentale - projet « ARCHADE »), épidémiologie et imagerie en étroite liaison avec le CHU, le centre François Baclesse et le réseau des cancéropôles ;
- Le « pôle biologie intégrative, santé et chimie pour le vivant » de l'Université de Caen Basse-Normandie.

Ces différentes thématiques sont l'objet de collaborations quotidiennes avec la Haute-Normandie et l'Île-de-France notamment vers le plateau technologique de Saclay⁴.



CYCERON à Caen

Deux exemples majeurs de coopération

Pour mettre en commun leurs moyens et leurs compétences au service de la recherche, les acteurs normands s'organisent au sein de fédérations de recherche trans-régionales :

IRMA Institution de Recherche sur les Matériaux Avancés :

- GPM (Groupe de Physique des Matériaux à Rouen - Laboratoire CNRS, INSA de Rouen, Université de Rouen)
- CRISMAT (Laboratoire de cristallographie et sciences des matériaux à Caen - Laboratoire CNRS, Ensicaen, Université de Caen Basse-Normandie)
- CIMAP (Centre de Recherche sur les Ions, les Matériaux et la Photonique à Caen - Laboratoire CEA, CNRS, Ensicaen, Université de Caen Basse-Normandie)
- INC3M Institut Normand de Chimie Moléculaire, Médicinales et Macromoléculaire :
- COBRA (Chimie Organique et Bioorganique : Réactivité et Analyse à Rouen - Laboratoire CNRS, INSA de Rouen, Université de Rouen)
- LCMT (Laboratoire de chimie moléculaire et thio-organique à Caen - Laboratoire CNRS, ENSICAEN, Université de Caen Basse-Normandie)
- URCOM (Unité de Recherche en Chimie Organique et Macromoléculaire au Havres)
- CERMN (Centre d'Etudes et de Recherche sur le Médicament de Normandie à Caen)
- FANO Fédération Acoustique Nord-Ouest dirigé :
- LOMC (Laboratoire d'Ondes et Milieux Complexes au Havres - Laboratoire CNRS, Université du Havre)
- LAUM (Laboratoire d'Acoustique de l'Université du Maine au Mans)
- IEMN (Institut d'électronique de microélectronique et de nanotechnologie à Lille)
- FRNM Fédération de Recherche Normandie-Mathématiques :
- LMRS (Laboratoire de Mathématiques Raphaël Salem à Rouen - Laboratoire CNRS - Université de Rouen)
- LMNO (Laboratoire de Mathématiques Nicolas Oresme à Caen - Laboratoire CNRS, Université de Caen)
- LMAH (Laboratoire de mathématiques appliquées du Havre)
- LMI (Laboratoire de Mathématiques de l'INSA à Rouen)

² European Isotope Separation On-Line radioactive nuclear beam facility

³ Laboratoire de cristallographie et sciences des matériaux de l'université de Caen

⁴ Le projet de loi sur le Grand Paris, adopté le 3 juin 2010, crée un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé : « Établissement public de Paris-Saclay ». Cet établissement aura pour objet - l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international ». Selon le communiqué de presse de novembre 2008, le projet regrouperait à l'horizon 2020 : 47 000 étudiants (doctorants compris), 17 000 employés de la recherche publique (10 % du total national), 20 000 employés de la recherche privée (10 % du total national).

En répondant à l'appel à projet Equipex, le pôle scientifique de Caen Basse-Normandie « investit pour l'avenir » :

Les acteurs du pôle scientifique de Caen Basse-Normandie, après une large concertation animée par le Recteur et le Délégué régional à la recherche et la technologie (DRRT), ont déposé des projets ambitieux et innovants, dans le cadre de l'appel à projets (anciennement Grand Emprunt) « Investissements d'avenir Equipements d'excellence (EQUIPEX) » mis en place par le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche. Ces projets associent des laboratoires de l'Université de Caen Basse-Normandie, de l'ENSICAEN, CYCERON, le Ganil, et d'autres partenaires industriels, économiques et académiques dont le CNRS et le CEA. Ils s'appuient sur une politique scientifique structurée en particulier dans le cadre du CPER et du Schéma régional de l'innovation. Ils répondent aux défis scientifiques et technologiques dans les secteurs d'avenir du numérique, des sciences de la mer, de la filière équine, de Nucléopolis, pôle normand des sciences nucléaires et de leurs applications et de la cancérologie.

- **NUMNIE, Normandie numérique, la numérisation intelligente d'un exceptionnel patrimoine écrit.** NUMNIE stimulera l'innovation et la création de valeur dans l'économie, à l'aide d'une plateforme de réalité virtuelle (MRSH) et d'un équipement de numérisation co-utilisés par les scientifiques et les entreprises. C'est un projet coordonné par l'Université de Caen Basse-Normandie (MRSH), en partenariat avec l'ENSICAEN, l'IMEC, la DRAC, les entreprises, soutenu par le CNRS, la Région Basse-Normandie, la communauté d'agglomération Caen-La Mer, le Pôle de compétitivité TES (transactions électroniques sécurisées).

- **EXERCIMAGE, approche translationnelle des effets de l'exercice sportif sur les constituants de l'appareil locomoteur du cheval.** En appui sur des équipements d'imagerie de haut niveau, ce projet permettra de répondre aux enjeux de la santé animale, dans le cadre de la gestion de la douleur, de la protection animale (diagnostic précoce, traitement et prévention) et de la santé humaine par l'apport de connaissances sur l'éthiopathogénie, le diagnostic, le traitement et la prévention des affections sportives et professionnelles humaines. Porté par l'Université de Caen Basse-Normandie, en partenariat notamment avec l'INRA via l'Ecole Nationale Vétérinaire d'Alfort, le Laboratoire départemental Frank Duncombe, l'Université de Liège, et soutenu par la Région.

- **RIMA, un réseau d'infrastructures expérimentales marines.** Les programmes scientifiques prennent toute leur place dans la compréhension du fonctionnement des écosystèmes côtiers, la prévision de l'impact des changements climatiques, la gestion et l'optimisation des écosystèmes. RIMA permettra la réalisation et la mise en réseau de mésocosmes avec des applications en sciences de l'environnement et en aquaculture. Ce projet est coordonné par l'Institut national des sciences de l'univers (INSU) du CNRS, implanté sur 5 sites et auquel participent 10 universités et des partenaires industriels, soutenu par le CNRS, l'Ifremer, le Pôle de compétitivité Mer Bretagne, le Pôle de compétitivité Aquimer, les Régions Nord/Pas de Calais, Basse-Normandie, Aquitaine, le Conseil général du Var, le Conseil économique et social régional (CESR) de Basse-Normandie, le Contrat de projet Etat-Région (CPER) Basse-Normandie.

- **Dans le cadre de Nucléopolis, le Pôle Normand des Sciences Nucléaires et de leurs Applications** récemment créé, les établissements caennais ont proposé quatre projets d'équipements d'excellence. Deux d'entre eux, **S3 (Super Séparateur Spectromètre) et DESIR (Désintégration, excitation et stockage d'ions radioactifs), concernent la physique nucléaire** fondamentale et sont destinés à permettre une pleine exploitation de SPIRAL 2, l'extension majeure du GANIL actuellement en cours de construction. **REC-HADRON (RECherche fondamentale et appliquée en HADRONthérapie), qui concerne la partie santé de ces applications** est destiné à préparer la mise en place des expériences auprès du futur centre européen de recherche en Hadronthérapie ARCHADE, dont le projet est en cours de finalisation à Caen, et enfin **GENESIS**, un ensemble d'équipements pour l'étude des matériaux qui doit se concrétiser à la fois sur Caen, Rouen et Saclay, porté par des collègues hauts-normands.

Les acteurs bas-normands sont aussi associés à des projets portés par des collègues hauts normands. Les acteurs hauts et bas-normands se proposent de participer conjointement à d'autres projets comme les cohortes ou les laboratoires d'excellence, les Infrastructures nationales en biologie-santé et les Instituts Carnot.

Des pôles d'excellence économique porteurs d'avenir

La Basse-Normandie est une terre d'excellence et, quelles que soient les difficultés auxquelles son économie est confrontée, celle-ci comporte des branches au fort potentiel, des activités fortement créatives et novatrices, des produits emblématiques, de même que des filières de haute technologie pour partie adossées à des pôles de recherche d'envergure internationale.

Un potentiel naturel

Une industrie agroalimentaire performante et innovante

La Basse-Normandie est une région à caractère rural de tradition agricole. Elle est la 1^{ère} région en terme d'emplois et de SAU⁵ au niveau national. Elle est spécialisée dans l'élevage bovin pour le lait et la viande, avec également un bon positionnement dans le lin, le blé et les légumes. Elle est reconnue pour la qualité de sa production au travers de nombreux labels. Première région équine de France, la forte présence du cheval sur le territoire justifie l'existence d'un pôle de compétitivité dans ce domaine.

La mer constitue également une très grande richesse pour la région, en particulier dans le domaine de la pêche (la coquille Saint-Jacques notamment) et de la conchyliculture (1^{ère} région ostréicole en termes de production au niveau national).

L'industrie agro-alimentaire prolonge en aval les activités agricoles et maritimes : elle constitue le 1^{er} secteur industriel bas-normand en terme d'emplois, le 4^{ème} au niveau national, dans des domaines très diversifiés.

La région est partie prenante du pôle de compétitivité Valorial dont la vocation est d'aider à l'émergence des aliments de demain, dans les domaines de la sécurité sanitaire, des emballages, de la nutrition et autres produits capables de relever les défis de la compétitivité mondiale. Par ailleurs, l'utilisation de matières premières renouvelables d'origine agricole pour la fabrication de bioproduits offre des perspectives de développement grandissantes, notamment dans les biocombustibles, les biomolécules ou les biomatériaux (utilisation du lin dans les industries automobile, nautique...).

En septembre dernier, la région a également rejoint le Pôle de compétitivité « mer Bretagne » afin de travailler en collaboration avec la Bretagne autour de la mer comme source d'innovation et de développement économique ressource marine et de l'innovation. Pour la Basse-Normandie, ce rapprochement est l'occasion de réaffirmer sa politique maritime autour de la pêche, des énergies marines, de l'aquaculture, de la filière nautique, des ports et de l'environnement côtier.

⁵ SAU : Surface Agricole Utile

Filière équine

Terre de cheval par excellence (1^{ère} région d'élevage équin en France, avec 10 000 naissances par an, 680 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel), la Normandie occupe une place de tout premier plan sur la scène internationale, soulignée par la labellisation du pôle de compétitivité Filière Equine, premier cluster équin au monde.



CIRALE

Seule région d'Europe à allier recherche sur les chevaux de courses et chevaux de sports, la Normandie est leader en France sur les thèmes pathologie, locomotion, médecine du sport et reproduction ; elle offre un environnement idéal en terme de santé équine avec la présence de :

- l'Institut Pathologique du Cheval près de Caen (IPC), qui accueille 2 unités de recherche ;
- le Centre d'Imagerie et de Recherche sur les Affections Locomotrices Equines (CIRALE), rattaché à l'Ecole Nationale Vétérinaire d'Alfort (ENVA) ;
- le Laboratoire de Pathologie Equine, laboratoire de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire (ANSES) ;
- le Laboratoire Frank Duncombe ;
- le centre d'expertise en reproduction équine du Haras du Pin ;
- L'échange avec l'école nationale vétérinaire de Maison Alfort autour du Pôle équin conforte cette excellence.

Nautisme

Avec plus de 600 km de littoral, plus de vingt ports de plaisance, un patrimoine maritime riche, une longue tradition dans la construction, la maintenance et la réparation navales, de grands événements (Transat Jacques Vabre, Solitaire du Figaro, Normandy Channel Race, l'Armada), la Normandie est une région propice au développement d'activités liées au nautisme. Les côtes normandes jouissent d'une position idéale, notamment par leur proximité géographique avec Paris, la Grande Bretagne et les îles Anglo-Normandes.

En matière de R&D et de formation, il existe un potentiel important dans la mécanique, les matériaux, l'acoustique,

la plasturgie, l'informatique ou l'électronique embarquée ; le niveau élevé de technicité et les savoir-faire équipementiers sont largement reconnus en France et dans le monde entier. Inaugurée en Juin 2009 à Caen, NORLANDA est la première pépinière en France qui soit exclusivement dédiée à l'industrie nautique. Ce complexe de 2 ha dont 13 000 m² de locaux industriels au cœur du port de Caen, héberge des sociétés en phase de développement, liées à la construction, l'équipement, la finition et l'entretien de bateaux.

Des filières d'excellence aux pôles de compétitivité

De l'automobile à Movéo

Afin de s'adapter à la mondialisation, l'industrie automobile européenne négocie aujourd'hui une profonde mutation. Bien que solidement ancrée, l'automobile s'avère très exposée aux menaces de délocalisations et de réorganisation industrielle. L'automobile est un secteur économique majeur en Basse-Normandie (10,3 % de l'emploi industriel de la région (hors intérimaire), 4^{ème} rang français en terme d'emplois). Il est, d'ailleurs, le premier employeur industriel de l'agglomération caennaise.



Faurecia à Flers

Au sein du pôle Movéo, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, et l'Ile-de-France représentent

- 70% de la R&D automobile française ;
- 45% de la production nationale de véhicules légers ;
- 235 000 emplois ;
- 30 000 ingénieurs et techniciens ;
- 700 établissements.

La Normandie mise sur l'innovation et la recherche, en particulier dans la combustion, les moteurs et les matériaux (composites, lin, bio-plastiques...) pour faire face aux défis actuels de la filière. Le nouveau pôle technologique, près de Flers, autour de l'entreprise Faurecia en est un exemple probant.

La Logistique

Avec 27 000 salariés, cette filière représente plus de 8% de l'emploi (hors services publics) en région. Le grand Port Maritime du Havre peut offrir l'opportunité de capter des flux de marchandises en région pour leur apporter de la valeur ajoutée, en générant des emplois, avant de les acheminer vers leur marché (Ile de France, péninsule ibérique par exemple).

Les axes de recherche du pôle de compétitivité Nov@log s'articulent autour de « la performance logistique globale et les systèmes européens du futur » :

- développer le système européen d'informations portuaires et terrestres de demain ;
- définir l'aménagement et l'organisation des plates-formes logistiques du futur ;
- définir et optimiser l'intermodalité entre la route, le rail, la mer et le fleuve ;
- accompagner l'éco-conception en appui du développement des logistiques émergentes et durables.

Les énergies décarbonées, les énergies renouvelables

La demande énergétique mondiale ne cesse de s'accroître. Le développement de l'activité humaine, l'amélioration de la qualité de vie sont depuis toujours corrélés à la disponibilité de l'énergie.

La Normandie produit déjà une grande partie de l'énergie produite en France notamment au travers de la production d'énergie décarbonée. Avec Penly, Paluel, Flamanville, elle produit 13 % de l'électricité produite en France. Le chantier de l'EPR à Flamanville est la vitrine d'un savoir-faire industriel majeur que la France exporte. Les acteurs bas-normands ont d'ailleurs créés Nucléopolis, pôle de compétences dans le domaine des sciences nucléaires et de leurs applications (énergie, santé, matériaux).

A ce savoir-faire s'ajoute un potentiel d'énergies renouvelables à développer qui s'articule autour de 4 gisements :

- la biomasse appuyée sur la filière bois mais d'autres sources telles que les algues sont explorées par les laboratoires de recherche ;
- les énergies marines (hydrolien) car Au-delà du gisement énergétique au large du Cotentin, c'est également l'opportunité de faire naître une véritable filière industrielle européenne ;
- la région accueille des sites de fabrication de panneaux solaires dans l'Orne. Le CIMAP (UCBN) réalise des recherches dans le domaine des cellules photovoltaïques ;
- L'énergie éolienne off-shore.

En France, le potentiel de l'éolien offshore est évalué sur les côtes métropolitaines à 30 TWh/an, celui de l'hydrolien entre 5 et 14 TWh/an, et celui de l'houlomoteur à 40 TWh/an.

Ces évaluations doivent être comparées à la consommation finale d'électricité actuelle qui s'élève en France à environ 440 TWh (données 2008). Dans l'hypothèse où ces modes de production parviendraient à un degré élevé d'exploitation, ils pourraient donc théoriquement couvrir théoriquement de 15 à 18% des besoins actuels en électricité.

La Basse-Normandie bénéficie en effet de ce qui pourrait être qualifié d'une rente de situation : 470 km de côtes, pour l'essentiel peu profondes, des vents au régime régulier et relativement soutenu, des courants puissants au droit du Raz de Barfleur et surtout du Raz Blanchard (jusqu'à 22 km/h, 50 % du potentiel hydrolien français et 5 % du potentiel européen), une capacité établie de connexion au réseau de transport d'électricité, la présence en particulier du port de Cherbourg qui dispose en la matière d'un grand nombre d'atouts de nature logistique et industrielle. Globalement, elle est considérée comme disposant au plan national du deuxième potentiel en matière d'Energie Marine Renouvelable après la Haute-Normandie.

Cet avantage géographique présente également l'opportunité de développer une filière industrielle hydrolienne, encore peu présente en Europe.

Forte de ces atouts, la Région Basse-Normandie a engagé une démarche de développement des innovations vertes baptisées Ecovia. L'objectif est de permettre de tirer avantage de ces atouts.

Numérique

La Basse-Normandie accueille sur son territoire le pôle de compétitivité TES (Transactions Electroniques Sécurisées). Véritable fer de lance de la haute technologie bas-normande, le pôle permet d'apporter des solutions innovantes et de développer des savoir-faire dans les domaines liés aux paiements, à l'identification/authentification, aux télécommunications, à la santé, à l'administration et à la vie quotidienne. Son ambition est de devenir la référence européenne en matière de recherche et développement, de formation et de développement industriel dans le domaine des TES, ainsi qu'une région pilote, terrain d'expérimentation des produits, des services et des usages à grande échelle.

Les enjeux numériques s'orientent dorénavant vers la mise à disposition de nouveaux services au service d'autres secteurs économiques, des usagers, mais également de nouveaux usages à venir.

Des projets émergent

- en lien avec les activités maritimes (marétique)
- en lien avec l'automobile, la logistique, les dispositifs médicaux, le tourisme
- en lien avec la maintenance (réalité virtuelle, réalité augmentée ...)
- en lien avec les contenus culturels.



Automatics

Avec 5000 emplois, de nombreuses collections et fonds d'archives, le secteur du livre et de l'édition est très présent en Basse-Normandie. Avec l'essor du numérique, des technologies nomades, le livre s'apprête à subir une mutation comparable à celle de la photographie, il y a quelques années. En lien avec la MRSH (Maison de la Recherche en Sciences Humaines) de l'UCBN, les acteurs économiques préparent un dossier dans le cadre des appels à projet « investissements d'avenir ».

Des atouts touristiques et culturels

La Basse-Normandie dispose d'atouts touristiques et culturels à valoriser pour assurer le rayonnement normand à l'échelle mondiale. Les centres ont toujours été porteurs de dynamisme culturel dans les arts et les lettres, la puissance économique s'est toujours doublée d'un rayonnement culturel. Peut-on rêver d'une culture qui imprime et suscite autant qu'elle exprime cette dynamique ?

Le projet culturel en faveur duquel il faut militer doit conjuguer l'image de l'identité normande et la quête de l'ouverture. Ce couple n'est en rien antinomique et ne cultive pas le paradoxe. Il est consubstantiel à la Normandie à la fois terre de conflits et terre d'accueil, symbole de résistance aux invasions et territoire de libération. Pour toutes ces raisons la Normandie a sa part d'universalité dans le cœur des hommes. Il lui est donc permis de valoriser son identité sans sombrer dans l'identitaire et de prétendre à une reconnaissance élargie

Comment y parvenir ?

Des atouts touristiques réputés

En prenant appui sur les atouts existants mondialement connus et reconnus : le Mont Saint Michel, les Jeux Equestres Mondiaux, le projet de classement des plages du débarquement au patrimoine mondial de l'UNESCO, Normandie impressionnisme, le mémorial de Caen, l'Institut Mémoires de d'Édition Contemporaine (IMEC), la Maison de la Recherche en Sciences Humaines (MRSH).



Abbaye-aux-Dames

A l'international, notamment en Europe, la Normandie, fait partie d'un patrimoine culturel universellement partagé. Pour cela deux objectifs :

- **Faire de 2014**, année des JEM, de la restauration du caractère maritime du Mont et du 70^{ème} anniversaire du débarquement, **l'année de la Normandie** ;

- Créer un projet cohérent **autour de la mémoire, de l'histoire et des technologies de la communication** - du livre aux nouveaux objets communicants. Terre d'histoire et de mémoire la Normandie a plus que toute autre la légitimité pour « penser le temps », en rappelant qu'est inscrit au contrat quadriennal de l'Université de Caen Basse-Normandie le thème : homme, mémoire, transactions sécurisées.



Dans ce cadre, il est intéressant de rappeler qu'avec 3,2 % du PIB, le tourisme est un secteur économique de première importance en Basse-Normandie. Compte tenu de la qualité et de la variété de l'offre, le potentiel de développement de cette filière est élevé. La Basse-Normandie dispose ainsi de lieux et d'équipements d'intérêts internationaux, parmi lesquels on peut citer des sites symboliques comme les plages du débarquement (plus de 1,4 million de visiteurs) ou le Mémorial de Caen, associant culture et histoire (400 000 visiteurs par an), des sites historiques (3,25 millions de visiteurs au Mont Saint-Michel) liés à des sites touristiques majeurs comme la Côte Fleurie (3 millions de visiteurs à Honfleur). Enfin, en 2014, les Jeux Equestres Mondiaux (JEM), organisés au nom de la France par la Basse-Normandie, réuniront des milliers de cavaliers pour des compétitions concentrées à Caen et entre le Mont Saint-Michel (Manche) et le Haras du Pin (Orne).

L'attractivité culturelle

Les politiques culturelles, peut être plus que les autres, doivent être repensées à l'aune de l'exigence d'égalité entre tous les citoyens, par un maillage culturel équilibré du territoire.

Des projets très concrets seront déjà mis en œuvre pour :

- Conforter Caen comme capitale historique de la Normandie et de mieux valoriser le patrimoine du Duché de Normandie, notamment autour du patrimoine historique de la période de Guillaume Le Conquérant, à l'occasion, en 2011, du 1100^{ème} anniversaire du traité actant la naissance de la Normandie ;
- Conforter la création dans la capitale régionale : en valorisant le Centre Dramatique National, le Centre Chorégraphique National et le Théâtre de Caen, en favorisant la complémentarité entre l'Ensemble de Basse-Normandie et l'Orchestre de Caen, entre le Cargö et le BBC (2 salles de musiques actuelles), en enrichissant les arts plastiques avec la nouvelle Ecole Supérieure des Arts et des Médias (ESAM) et avec le projet de Pôle Régional d'Art Contemporain ;
- Favoriser le rayonnement des grandes manifestations bas-normandes (Les Boréales, Nördik Impakt, Danse d'ailleurs, le Salon du Livre de Caen, le Printemps balkanique, le nouveau festival

de Beaugard...);

- favoriser l'élévation du niveau de formation des acteurs culturels et artistiques en direction du spectacle vivant autour du triptyque : formation, création et diffusion afin de créer une réelle dynamique.



Le Cargö

Des acteurs régionaux déjà mobilisés

Le Calvados, une démarche stratégique pour des investissements d'avenir

Le département du Calvados a très rapidement pris la mesure des enjeux cruciaux représentés par le projet du « Grand Paris » et de la LGV Normandie. Il a ainsi engagé une réflexion approfondie autour du cadre conceptuel et stratégique autour duquel il convenait de réfléchir et d'agir⁶. En témoigne le choix fait par la présente contribution de retenir « Seine MétropoleS », comme cadre de référence stratégique du projet de territoire des Bas-Normands.

Le terrain est donc bien préparé pour contribuer, au sein de la région de Basse-Normandie, à la définition d'un projet de territoire de nature à justifier la LGV.

Un département qui bénéficie d'une économie solide et diversifiée

Dans le secteur primaire, le Calvados est un grand département agricole (céréales, lin, produits laitiers), avec un domaine d'excellence tout particulier : l'économie du cheval.



Dans le secteur secondaire, l'agroalimentaire (20 % des emplois industriels) et l'automobile (16 % des emplois industriels) constituent des points forts. S'agissant de ce second secteur, on soulignera que la vallée de l'Orne est une « autre vallée de l'automobile », qui s'articule, via le pôle de compétitivité Movéo, avec la vallée de la Seine. A ce tableau, il convient d'ajouter les secteurs de l'électronique et des télécom (pôle de compétitivité TES).

Dans le secteur tertiaire, on remarquera la force de la grande distribution (Carrefour-Promodes), la bonne tenue de l'économie portuaire et logistique avec le Port de Caen et le succès du Transmanche, et la force du tourisme (en matière de fréquentation touristique, le Calvados est au 15^{ème} rang national).

Enfin, le Calvados a su se forger des atouts dans le domaine de l'économie de la connaissance, avec un outil exceptionnel, le Ganil, qui pourrait demain permettre l'accueil d'Eurisol (grand projet européen d'usine à noyaux exotiques). A partir de cet outil se sont structurés notamment Nucléopolis (pôle normand des sciences nucléaires et de leurs applications), Cyceron (Cyclotron biomédical de Caen) ou le projet Archade.

Un département qui occupe une position stratégique sur un territoire aux polarités multiples

Le Calvados occupe une position centrale au sein de la Basse-Normandie et de l'ensemble normand. Fortement organisé autour de Caen, métropole régionale il s'équilibre néanmoins grâce à un ensemble de villes moyennes qui participent de sa diversité et qui sont souvent le siège de pays : Deauville, Honfleur, Lisieux, Falaise, Vire, Bayeux.

Un département qui investit dans les infrastructures d'avenir

Le Calvados a décidé de la mise en place d'un réseau d'initiative publique haut et très haut débit, action structurante et pérenne pour un véritable aménagement numérique de son territoire. Pour ce faire, une procédure de délégation de service public a été lancée à la fin de 2010 avec l'objectif de contractualiser d'ici juin 2011.

Le département, en liaison avec ses partenaires, notamment la région et l'agglomération caennaise, poursuit sa réflexion sur un projet de zone d'activités économique et logistique, embranchée « fer », à Mézidon-Canon, à l'intersection de la ligne Caen/Paris et de la ligne Le Havre/Rouen/Le Mans/Tours. Cette zone :

- Constituera une offre foncière pour des zones supérieures 30 hectares, pour lesquelles la Basse-Normandie présente aujourd'hui une lacune regrettable ;
- Sera un espace de diversification économique de l'agglomération caennaise, valorisée par la qualité de la desserte TER, existant aujourd'hui entre Caen et Lisieux ;

- Sera un élément valorisant le projet de contournement ouest de l'Île-de-France par Mézidon/Le Mans/Tours ;
- Pourra se positionner comme base de maintenance des rames TGV des lignes Paris/Rouen/Le Havre et Paris/Caen/Cherbourg.

Un département qui définit ses priorités stratégiques

Sous le nom de « segmentation stratégique », le département a commencé de définir son projet stratégique autour de 5 axes :

- Assurer la solidarité entre les habitants du Calvados : en améliorant le bien-être des personnes âgées, en promouvant la citoyenneté des personnes handicapées, en luttant contre l'exclusion sociale et la pauvreté ;
- Offrir aux jeunes et aux familles les conditions de la réussite : en soutenant la fonction éducative parentale, en assurant un accueil adapté aux enfants en difficulté, en adaptant les établissements scolaires à l'évolution des enseignements, en favorisant l'ouverture à l'Europe et au monde, en favorisant l'usage des nouvelles technologies (espaces numériques de travail) ;
- Bien vivre dans le Calvados : en promouvant les pratiques du développement durable, en préservant les ressources en eau, en protégeant l'environnement, le littoral et les espaces naturels, en favorisant l'accès aux pratiques culturelles et aux richesses patrimoniales (valorisation du patrimoine, création artistique, lecture publique, enseignement artistique...), et en favorisant les pratiques sportives et éducatives ;
- Renforcer l'attractivité économique du territoire : en développant les territoires et la compétitivité des entreprises, en renforçant la notoriété et le rayonnement du département, en dynamisant l'agriculture et les activités maritimes ;
- Développer les infrastructures de communication, en développant un réseau routier de qualité, en encourageant une mobilité alternative, en favorisant l'aménagement numérique du territoire (en particulier par la mise en place d'un réseau d'intérêt public très haut débit) et en se mobilisant pour obtenir la grande vitesse entre Paris et Caen.

Manche 2025 « Décidons ensemble de notre avenir »

Manche 2025 s'inscrit dans la continuité d'un vaste programme lancé par le Conseil général avec la mise en place du projet politique autour des quatre grandes missions : l'Homme au cœur du projet, l'Aménagement durable du territoire, la Qualité de service et le Développement numérique, l'Administration générale et la politique contractuelle. La réflexion se veut la plus large possible, sans la restreindre aux seuls domaines de compétence du Conseil général, afin d'anticiper l'évolution des institutions et de se projeter dans une démarche plus territoriale qu'institutionnelle.

Economie

L'énergie, l'agro-alimentaire, la construction navale, le numérique, la filière équine, le tourisme, etc. La Manche présente une économie pleine d'atouts et accueille une grande diversité d'activités.

Développement durable

Solidarité

La solidarité vis-à-vis des personnes âgées et des plus défavorisés est nécessaire pour préparer un demain plus juste.

Culture et sports

Si la culture et le sport sont des composants essentiels du développement et de la construction de chacun, leur pratique contribue également à la vitalité de notre territoire.

Jeunesse et éducation

Les collèges, la culture, les dispositifs en faveur de la jeunesse préparent nos adultes de demain. La formation et l'épanouissement personnel des jeunes dessinent notre avenir.

Transports

Routes, rails, transports en commun, transports maritimes et aériens... La Manche sort peu à peu de son enclavement géographique mais il y a encore de nombreux chantiers à venir et à définir.

Technologies de l'information et de la communication



La Hague

Projet pour l'Orne à l'horizon 2020

Les territoires ruraux sont essentiels comme territoires d'équilibre et de développement pour les métropoles et doivent se joindre à l'évolution de la métropolisation. Une métropole a également pour ambition le soutien et le développement des territoires limitrophes en fonction des qualités qui leur sont propres.

En 2007, le Département s'est engagé dans la rédaction d'un projet de territoire et, à partir du diagnostic posé, a déterminé les enjeux pour le Département l'Orne à l'horizon 2020. ce projet, qui sera révisé en 2011, s'articule autour de 3 axes d'actions :

L'économie : la priorité des priorités

- L'Orne prospère : Le département poursuit son engagement pour stimuler son économie ...
- L'Orne touristique : filière importante du développement économique ...
- L'Orne agricole : territoire favorable à l'agriculture, le secteur agricole a donc un avenir certain, et plus particulièrement dans la vente de produits labellisés ...
- L'Orne accessible : c'est en facilitant l'accès d'un territoire que celui-ci devient attractif pour les entreprises mais aussi pour les touristes ... plan routier, aérodrome départemental,

Le progrès pour tous : quelle offre de services aux ornaïens

- L'Orne qui abolit les distances : développer les technologies de l'information et de la communication, les infrastructures numériques,...
- L'Orne en pole position sur l'enseignement et l'apprentissage
- L'Orne culturelle : accès à la culture est parfois un facteur d'attractivité pour les entreprises, proposer à la population d'accéder facilement à la culture
- L'Orne sportive

Un cadre de vie favorable

- L'Orne, une richesse environnementale : PNR, département le plus boisé, biodiversité, patrimoine architecturaux... à mettre en valeur dans une approche d'économie positive
- L'Orne, une ambition pour le logement : accès au logement est un véritable défi pour notre société
- L'Orne, leader de la filière bois : effort pour le développement de l'utilisation du bois dans l'économie contemporaine ...
- L'Orne, un « territoire propre » par excellence : le Département a pour ambition de conserver et pérenniser sa ressource première : l'environnement ...

La Région et le département de l'Orne ont d'ailleurs engagé une contractualisation autour des domaines considérés comme prioritaire pour le développement du département : infrastructures routières et ferroviaires, développement de la formation et l'enseignement supérieur professionnel, coordination économique, environnement développement durable, ...

Pour le Département, concevoir un développement à un horizon plus éloigné oblige à la prise en compte des changements fondateurs de notre société de demain. L'écologie raisonnée et raisonnable ouvre la voie certaine sur une économie construite autour de cette dimension protectrice mais valorisée du patrimoine naturel.



Le Haras du Pin

A titre d'exemple, l'Orne dispose d'un territoire favorable à l'agriculture et à la foresterie, et profite d'une volonté forte de la population française de consommer des produits sains et équilibrés. Le secteur agricole a donc un avenir assuré, et plus particulièrement dans la vente de produits labellisés. Le développement de la métropole aura pour conséquence de favoriser des relations de ventes de proximité avec les territoires ruraux comme l'Orne.

De plus, dans le cadre d'une économie davantage porteuse de considérations écologiques, l'Orne est un atout majeur pour le développement d'une métropole verte avec l'utilisation de ses ressources en bois de construction et de chauffage. La filière bois est l'un des enjeux majeurs pour notre région regroupant près de 2,8 % des emplois régionaux (soit 14 500 emplois dont près du quart dans l'Orne).

Par ailleurs, une logique de concentration excessive des prérogatives sur le cœur métropolitain pourrait menacer à terme la vitalité des pôles urbains secondaires (Alençon, Avranches, Deauville, Saint-Lô, ...) et alourdir l'effet des forces centrifuges pesant sur les espaces périphériques du

territoire régional. La métropolisation ne pourra être durable que si elle accompagne le développement des pôles urbains secondaires et les milieux ruraux. La concentration des fonctions et des hommes dans un espace métropolitain peut s'avérer déstructurant pour les espaces ruraux.

Avec le passage d'une économie industrielle et agricole à une économie fortement influencée par la révolution des moyens de communication, entraînant sous-traitance et externalisation, il faut, pour l'avenir, miser sur la recherche, l'innovation et le développement d'une industrie à forte valeur ajoutée (produits de haut de gamme dans les secteurs du luxe, de l'électronique, du design, du numérique, ...), le tout en lien étroit avec les problématiques de notre société et de notre territoire : l'environnement et la croissance verte, l'accueil de population jeune, ...

S'il est vrai que la mondialisation de l'économie et des échanges fait émerger de nouvelles attentes des acteurs économiques en matière d'offre territoriale, l'Orne ambitionne et investit avec l'ensemble des partenaires pour répondre au plus près à ces attentes. Avec un réseau autoroutier en développement, une amélioration continue de la couverture haut débit, la création d'infrastructures d'accueil très haut débit (notamment les télécentres), une offre culturelle conséquente, un patrimoine naturel et urbain de renom ainsi que des collaborations avec le réseau universitaire de Basse-Normandie, des Pays de la Loire et de Bretagne, l'Orne offre des possibilités infinies pour les investisseurs.

L'Orne est un département qui anticipe, accompagne et promeut la métropolisation si elle est synonyme de développement équilibré dynamique en accord avec ses principes d'humanité et de respect de l'homme et de son environnement.

Pour le développement de la Baie de Seine : un Pays d'Auge à grande vitesse

Le Pays d'Auge a structuré un projet de territoire, ouvert sur Seine MétropoleS, s'appuyant sur son modèle agricole (notamment 7 AOC sur les 13 AOC de Normandie), sur une filière cheval en plein développement, une industrie diversifiée et peu polluante et une offre touristique complète, attractive et de notoriété internationale.



Fabrication du Camembert

Un arrêt TGV en Pays d'Auge permet de répondre à trois enjeux territoriaux.

Les enjeux pour Paris et sa région

- Le Pays d'auge, l'atout du Grand Paris ;
- Un territoire attractif pour les investisseurs parisiens ;
- Un cadre et une qualité de vie exceptionnels à portée de Paris.

Les enjeux pour l'Estuaire de la Seine, Le Havre, et Port 2000 et l'aire métropolitaine

- Le Pays d'Auge est un élément de réponse au manque d'espace de Port 2000. Le lien territorial créé autour de l'Estuaire permet de développer une opportunité pour l'aire métropolitaine Caen Rouen le Havre.

Les enjeux pour le Pays d'Auge

- La fin de l'enclavement : s'ouvrir sur la France et l'Europe, se rapprocher du quartier de la Défense ;
- Dynamiser l'économie du territoire : favoriser les nouvelles implantations, développer la clientèle des entreprises augeronnes, développer le tourisme international et d'affaires, développer le transport de fret, développer le marché de l'immobilier résidentiel et d'entreprises, développer l'emploi ;
- Un TGV pour améliorer l'image et l'attractivité du Pays d'Auge ;
- Favoriser le développement durable.

Cherbourg, ville maritime

Deuxième pôle économique de Basse-Normandie et forte de ses 90 000 habitants, l'agglomération cherbourgeoise présente un certain nombre d'atouts qui lui confèrent, au sein du Pays du Cotentin notamment, une place prépondérante. Néanmoins, face aux évolutions rapides des technologies qui nécessitent des investissements coûteux, aux mutations des industries traditionnelles, à la pression de la concurrence tous domaines confondus, la capitale du Cotentin connaît de réelles difficultés pour asseoir et pérenniser son rang dans le concert des grandes places économiques du Grand Ouest.

Le projet d'agglomération, a pour ambition première de conforter ce rôle et de développer de manière solidaire et durable le territoire. Ce développement passe par un renforcement général de l'attractivité dont les fonctions économiques et résidentielles sont les principales garantes. Ces dernières ont participé en grande partie à faire de Cherbourg un pôle d'importance régionale, grâce notamment à des pôles de développement, des zones d'accueil pour les entreprises, des équipements structurants comme la Cité de la Mer, un réseau de transports urbains, mais aussi grâce à la présence de fonctions dites « métropolitaines » avec entre autres, un site universitaire en développement. Conforter ces fonctions métropolitaines apparaît ainsi comme un enjeu important en vue de renforcer la centralité et l'attractivité du territoire cherbourgeois.

L'affirmation de l'identité maritime de l'économie locale est un point fort du projet d'agglomération. Cherbourg jouit en effet, d'une solide réputation en matière d'activités portuaires dont les atouts restent à valoriser, et d'un savoir-faire indéniable dans les secteurs de la construction navale et de la plaisance. L'un des objectifs du projet est de développer davantage ce potentiel en lui conférant de nouveaux moyens techniques et de le positionner ainsi, dans les grands courants d'échanges commerciaux, objectif que favorise une position géographique avantageuse.

Toutefois, l'activité portuaire n'est pas le seul « fer de lance » de l'économie cherbourgeoise. Le territoire présente plusieurs atouts qu'il convient de valoriser. Ces compétences font entre autres, référence à la formation et à l'enseignement supérieur, dont certains pôles de compétences comme la maîtrise d'ambiance par exemple, sont bien identifiés. La mise en synergie des acteurs et l'émergence d'une technopole ont permis de développer la recherche et l'enseignement supérieur, et de répondre de manière plus ciblée aux besoins d'une main d'œuvre qualifiée.

L'activité touristique fait elle aussi partie des points forts de l'agglomération, mais elle reste à développer autour d'une offre touristique globale basée en partie sur l'emblématique

Cité de la Mer, dont le succès n'est plus à démontrer. L'agglomération cherbourgeoise détient en cet équipement phare un vecteur d'informations culturelles et scientifiques, véritable générateur d'entraînement que le futur Contrat d'Agglomération aura à charge de développer.

En termes de cadre de vie et d'environnement, le territoire cherbourgeois présente de nombreux atouts. Ville portuaire, Cherbourg jouit d'un paysage maritime attractif. Quant à la qualité de l'environnement, de nombreuses actions contribuent au respect déjà fort des normes environnementales et devraient accroître le sentiment de vivre dans un environnement sain. Enfin, il ne s'agira pas seulement de valoriser l'existant, mais aussi de développer de nouveaux secteurs d'activité capables de générer des conditions favorables à un essor économique. La mise en œuvre des nouvelles Technologies de l'Information et de Communication en est une représentation. Ces nouvelles technologies accroissent la taille des marchés, et une stratégie de niche et de spécificité des entreprises peut ainsi être développée.

En conclusion, les enjeux sont nombreux et concernent un grand nombre de secteurs. Ils concernent le développement économique avec par exemple, la diversification du bassin d'emploi, l'inscription du port de Cherbourg dans les grands courants d'échanges maritimes ou encore, la valorisation des savoir-faire locaux, le développement social avec la réduction de la précarité, le développement touristique avec une inscription dans les grands flux touristiques, l'aménagement du territoire, l'environnement. C'est à la somme de tous ces enjeux que répond le Projet d'Agglomération, afin d'inscrire dans une logique de développement durable, le territoire cherbourgeois.



Rade de Cherbourg

Saint-Lô Agglomération : réussir le pari de l'intelligence et renforcer son rôle de locomotive économique

Composante du bassin d'emploi le plus dynamique du Pays Saint-Lois, la Communauté d'Agglomération s'est fixée de grandes ambitions en matière économique, démographique et de qualité du cadre de vie, avec un projet moteur qu'est la création du technopôle Agglo 21.

Le développement économique en tant que facteur d'excellence et de vitalité.

L'agglomération a pu affirmer au cours des dernières années un statut de pôle régional dans les activités agro-alimentaires et a su valoriser son équipement numérique pour se positionner au sein du pôle de compétitivité TES. Cette stratégie s'est traduite par une offre d'accueil d'entreprises diversifiée en termes de produits, du parc d'activités à la pépinière technologique dédiée.

Le technopôle Agglo 21 doit permettre au territoire d'attirer de nouvelles formations, de la recherche, de favoriser le transfert de technologies et donc de créer de nouveaux emplois, autour des nouveaux usages numériques et l'innovation et la sécurité alimentaire. Agglo 21 est le projet phare du SCOT du Pays Saint-Lois pour soutenir les objectifs de croissance démographique et économique du territoire (+ 14 000 habitants, + 7 000 emplois et + 7 000 logements à l'horizon 2027).

Le maintien d'un haut niveau de services et d'équipements.

L'agglomération dispose globalement d'un bon niveau d'équipement et de services, complété ou sur le point de l'être par des réalisations modernes et ambitieuses. Il importe que la dynamique d'agglomération soit maintenue voire renforcée par exemple dans le domaine de la petite enfance ou des loisirs.

Une exigence de qualité de cadre de vie environnementale.

L'opportunité de l'agglomération Saint-loise est de pouvoir combiner excellence économique, équipements urbains modernes et qualité des espaces naturels. Cette approche semble pleinement prise en compte dans les aménagements récents (Bois Jugan) et l'aménagement des bords de Vire.

Une place devra être donnée aux déplacements doux (pistes cyclables...).

Alençon, territoire créateur de liens au cœur du Grand-Ouest

La région d'Alençon correspond à un bassin d'emploi de 80 000 habitants. Avec ses 30 000 habitants, la Ville d'Alençon au cœur d'une **Communauté urbaine (CUA)** de 50 000 habitants - est la **3^{ème} ville de Normandie**. Avec environ 26 300 emplois dont 75 % se situent sur Alençon, 2 450 établissements, 22 330 actifs résidents, des services équipements structurants liés notamment à son rôle de **préfecture de l'Orne**, la Ville d'Alençon s'affirme comme un **pôle urbain majeur** au cœur d'un bassin de vie et d'emplois attractif. 4 500 actifs viennent de l'extérieur pour y travailler quotidiennement. Les multiples facettes de la ville s'animent autour d'un **patrimoine architectural riche et d'une localisation stratégique au cœur du grand-ouest**.



Alençon - Rue Notre Dame

Alençon, un pôle urbain majeur

Pôle commercial important, la Ville d'Alençon est marquée par un fort développement des grandes surfaces dans sa périphérie. Ce pôle commercial va être renforcé prochainement par la création d'une nouvelle zone commerciale à l'ouest de la ville (environ 20 000 m² de SHON). Alençon dispose également d'une offre culturelle complète et de qualité. De nombreuses manifestations (expositions, salons, concerts) sont proposées tout au long de l'année grâce à des structures culturelles de qualité telles que le Musée des Beaux Arts et de la Dentelle labellisé « Musée de France » avec l'atelier national du Point d'Alençon, la Luciole-scène de musiques actuelles, la Scène nationale 61-théâtre générant une programmation de qualité. Il est à noter que **la Ville d'Alençon avec l'atelier national du Point d'Alençon** a été classée le 16 novembre 2010 au **patrimoine mondial culturel et immatériel de l'UNESCO** sur la base du savoir-faire dentellier unique au monde. C'est un atout que la Ville valorisera. Elle est candidate au label « ville d'art et d'histoire ». La Ville d'Alençon vient de terminer la **rénovation des anciens Bains-Douches pour créer une résidence d'artistes** dont les créations combineront l'art contemporain et numérique.

Elle entame la **rénovation de son parc des expositions**, outil structurant et de rayonnement majeur pour la CUA, véritable levier d'attractivité économique (salons, foires, congrès), culturelle (concerts), et sportive.

Des atouts économiques (logistique, formations supérieures)

Territoire ouvert vers toutes les directions, le réseau autoroutier permet de se rendre par l'A88 à Caen en 1h et, par l'A28, à Rouen en 1h30, au Mans en 30 minutes et Tours en 1h30. Rennes est à 2h et Paris à 2h30. **Alençon est à 1h30 de Paris via la gare TGV du Mans**. Roissy est à 2h15, Lille à 3h15, et Lyon à 3h35. La navette Alençon-Le Mans dure 35 mn. **L'électrification de la ligne Caen - Alençon - Le Mans - Tours** permettant d'améliorer le cadencement et une meilleure connexion au TGV via Le Mans ainsi que **le développement du fret** est primordiale pour l'attractivité du territoire. Avec **sa position stratégique d'arrière-port** des plus importants ports du nord-ouest de la France (Cherbourg, Caen/Ouistreham, et Le Havre), le développement du fret est un enjeu essentiel pour Alençon. **La gare d'Alençon sera également rénovée en 2013.**

La CUA compte **14 zones d'activités économiques** communautaires qui regroupent **330 entreprises** et sont localisées le long des principaux axes de communication et entre les espaces ruraux et la première couronne agglomérée. Le rythme de commercialisation des ZAE a été d'environ 40 ha entre 2000 et 2008 soit une moyenne de 2,9 ha/an.

Avec l'élaboration en cours d'un **schéma local de l'enseignement supérieur et de la recherche** articulé au schéma régional, le pôle universitaire d'Alençon (IUT, IUFM, ISPA...) regroupant plus de 2000 étudiants soutenu par la CUA veut se donner les moyens avec ses partenaires institutionnels et économiques de rester attractif auprès des jeunes et de répondre à l'évolution des besoins des entreprises.

Développement durable : un Agenda A21 participatif et un SCOT

Le 9 décembre dernier a été dévoilé l'Agenda 21 alençonnais. C'est un programme d'actions transversales visant à mettre en oeuvre les principes du développement durable dans les projets de la collectivité. Cet Agenda 21 démontre la volonté de la Ville et de la Communauté urbaine de favoriser un développement économique local soucieux d'équité sociale, et respectueux de l'environnement et dont les habitants seront les premiers acteurs. Il est le fruit d'un travail collectif notamment des Forums Agenda 21 qui ont permis de recueillir les propositions des participants et d'échanger autour des actions à entreprendre. **Quatre axes de progrès** ont été retenus : réduire les rejets de gaz

à effet de serre et les consommations d'énergie, renforcer l'attractivité du territoire, préserver le cadre naturel et favoriser la biodiversité, et mieux vivre ensemble. Ces quatre axes ont été développés en 29 actions-objectifs, elles-mêmes déclinées en **plus d'une centaine d'initiatives concrètes**. Tous les domaines d'intervention des pouvoirs publics sont concernés : le logement, l'urbanisme, les déchets, l'action sociale, les ressources naturelles. Cet Agenda 21 engage la collectivité sur la période 2010-2014. L'élaboration en cours de **son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, outil d'aménagement qui doit dresser les contours du territoire alençonnais pour les 20 prochaines années prend en compte tous ces éléments. **Le SCOT sera adopté au cours de l'année 2011.**

Agglomération de Flers : « un territoire de projet qui conjugue modernité et solidarité »

Développer le cadre de vie agréable et respectueux des identités et attractifs :

- Une politique de l'habitat ambitieuse pour développer une qualité résidentielle ;
- Des services et équipements de proximité au service de la qualité des habitants ;
- Une qualité de vie accessible à tous et respectueuse des identités ;
- Un environnement remarquable à valoriser et à protéger.

Diversifier la base économique et réussir le désenclavement

- Confirmer et accroître le pôle économique du bassin de Flers ;
- Réussir le désenclavement.

Favoriser le rayonnement du pays de Flers en renforçant les fonctions supérieures

- Renforcer le pôle santé ;
- Conforter une politique culturelle ;
- L'enseignement supérieur : des formations qualifiantes adaptées à l'emploi ;
- Un partenariat territorial.



A Flers, en 2009, Faurecia a inauguré son nouveau centre mondial des mécanismes de sièges d'automobile.

Caen, une véritable métropole régionale

L'une des grandes aires urbaines françaises

Au sein de la Région « Basse-Normandie », l'aire urbaine caennaise, 21^{ème} aire urbaine française, fait figure de « poids lourd » avec ses presque 400 000 habitants, soit plus du quart des 1,46 millions de bas-normands.

Elle représente l'espace des plus fortes densités de la région, avec 240 habitants au kilomètre carré, contre 83 hab./km en Basse-Normandie.

Elle concentre 35% du parc de logements et 45% des nouvelles résidences principales construites sur la période 1999-2007. Chaque année depuis 20 ans, 2300 logements y sont bâtis, dont près de 70% sont individuels.

Elle rassemble 165 000 emplois, soit 28,2% du total bas-normands. Entre 1999 et 2007, elle a créé 2800 postes chaque année, ce qui représente 41% des créations à l'échelle régionale.



Agglomération caennaise

Au cœur de cette aire urbaine, l'agglomération caennaise constitue un ensemble urbain de 5000 ha dont près de 2000 ha de zones d'activités et 750 ha dédiés aux équipements. Cet ensemble urbain important conserve cependant un caractère aéré et verdoyant. Il offre une qualité de vie qui constitue d'ores et déjà le principal facteur d'attractivité. Elle trouve ses fondements tant dans les aménités urbaines, que dans l'ampleur et la qualité des espaces naturels et littoraux. Ce capital doit être préservé.

Par ailleurs, le niveau d'équipement de Caen se révèle comparable à celui de Toulouse ou Nice. Peu de manques ont été recensés et le territoire de l'agglomération

caennaise, dispose même d'un large panel d'équipements et de services structurants de niveau métropolitain.

Ces éléments expliquent qu'au cours des 40 dernières années, l'aire urbaine de la capitale régionale s'est montrée particulièrement dynamique, captant les deux tiers de la croissance démographique régionale, même si cette tendance tend aujourd'hui à s'essouffler.

Depuis 1968, la Basse-Normandie a gagné 200 000 habitants. Une part importante de cette croissance s'est concentrée dans l'aire urbaine de Caen (+ 120 000 habitants). Sur le long terme, on constate que l'aire urbaine de Caen, est passée d'une croissance démographique soutenue (+2,2 % par an entre 1968 et 1975), tirée par la zone urbaine centrale, à une croissance démographique plus modérée (0,6 % par an entre 1990 et 2007), ventilée dans l'espace périurbain et qui se diffuse sur des communes de plus en plus lointaines. La croissance périurbaine est soutenue et régulière (+ 1,5 % par an). Elle est devenue le principal moteur démographique.

Le profil et les dynamiques de l'aire urbaine de Caen: population plus jeune, plus aisée, plus formée et plus active que la moyenne régionale se rapproche de celle des grandes aires urbaines françaises, notamment Angers et Tours.

Une économie à caractère métropolitain

Une tertiarisation achevée

L'économie de l'aire urbaine caennaise se caractérise aujourd'hui par son dynamisme dans le cadre d'une tertiarisation accrue. Les 165 000 emplois du territoire sont principalement concentrés dans l'unité urbaine de Caen (74 %) sur un nombre limité de communes (44 % sur Caen même). Depuis 20 ans, la concentration des emplois s'y est accrue.

Créatrice nette d'environ 2 800 emplois par an malgré les pertes d'effectifs de l'industrie, Cette économie apparaît aujourd'hui solide parce que diversifiée, sous deux formes :

- Une **économie « présenteielle »**, tournée vers les services aux habitants du territoire qui pèse 69 % de l'emploi et pour laquelle le poids de l'emploi public lié au statut de capitale régionale est important (28 %) ;
- Une **économie « mondialisée »** de production, qui demeure

**CAEN,
ET SON AGGLOMERATION,
MOTEUR METROPOLITAIN AU
SERVICE DE LA REGION
BAS-NORMANDE**

puissante dans les domaines de l'agriculture, de l'industrie (14 % de l'emploi) et de plus en plus dans les services.

Bien que leurs attentes en matière d'organisation des espaces économiques soient différentes, ces deux sphères sont profondément liées. Si les établissements de l'économie dite « mondialisée » ont permis au territoire d'atteindre une certaine taille démographique, c'est l'économie présentielle générée qui, aujourd'hui, crée le plus d'emplois et rend le territoire toujours plus attractif aux yeux des entreprises. Ainsi, depuis une quinzaine d'années, Caen s'est inscrit dans ce cercle « vertueux » de développement.

Le niveau de qualification des actifs s'est élevé et le nombre d'emplois de haut niveau (gestion, culture, loisirs, prestations intellectuelles) progresse fortement. Ainsi, entre 1999 et 2006, le nombre de cadres des fonctions métropolitaines progresse de 3.8% chaque année (+3,3% dans les aires urbaines françaises hors Paris), soit la 3ème plus forte progression sur les 8 aires urbaines du Grand Ouest après Rennes (+5,4%) et Nantes (+4,5%). C'est dans le domaine de la conception et de la recherche que la croissance est la plus spectaculaire.

Si l'impact de la crise se fait sentir depuis 2008, il est à noter que Caen enregistre la plus faible diminution du nombre d'emplois comparée aux huit principales aires urbaines du Grand Ouest.



CHU à Caen

La recherche et le développement, un vrai secteur d'excellence

L'aire urbaine peut se prévaloir d'un ancrage fort dans l'économie des savoirs et d'un positionnement avantageux dans le domaine de la recherche. Fort d'une université ancienne de 25 000 étudiants, le territoire offre un spectre très large d'activités : des sciences de la matière aux sciences humaines en passant par l'agroalimentaire, etc. Des équipements, bien que peu connus du grand public, revêtent une importance stratégique pour le positionnement du territoire :

- Acteur majeur de la recherche mondiale en physique nucléaire, le GANIL, Grand Accélérateur National d'Ions Lourds, est l'un des cinq grands centres de recherche mondiaux dans la physique des ions. En 2010, 257 salariés y travaillent, dont près de la moitié de chercheurs et ingénieurs. Créé en 1975, le GANIL est installé sur le campus Jules Horowitz, qui héberge aussi Cyceron et le Cimap. Ce campus accueillera prochainement deux importants projets (Spiral 2 et Archade). La perspective d'accueillir le projet Eurisol, équipement de nouvelle génération (1 milliard d'Euros, décision en 2013), doit asseoir la place de Caen dans le domaine de la recherche.



Salle de contrôle du GANIL

- Le pôle de compétitivité développé autour des Transactions Electroniques Sécurisées (TES) s'appuie sur des entreprises privées leaders sur leur segment, mais également sur des laboratoires publics. Plus de 640 chercheurs travaillent localement dans ce secteur. Le tiers des ingénieurs formés dans ce domaine, à l'échelle nationale, sortent de l'ENSICAEN.

- Le domaine de la recherche médicale, qui bénéficie d'une plus grande notoriété auprès de la population, apparaît lui aussi très bien représenté (imagerie médicale du cerveau, la cancérologie, la pharmacologie, etc.) notamment grâce aux outils liés au CHRU (dont la décision de reconstruction a été récemment prise par l'Etat), au centre Baclesse ou à des entreprises privées.

En matière de recherche et d'enseignement supérieur, l'Université de Caen a engagé des rapprochements importants avec la Haute-Normandie.

Une vision prospective à échelle large

Depuis le début de la décennie 2000 les acteurs caennais ont engagé une réflexion pour conduire un programme renouvelé de l'aménagement du territoire. Celle-ci a fait notamment prendre pleinement conscience à Caen de son rôle de Capitale Régionale et des responsabilités qui en découlent à l'égard de toute la région. En même temps, cette vision nouvelle se basait également sur l'idée que l'avenir de l'agglomération caennaise se jouera en partie dans sa capacité à coopérer avec le Havre et Rouen dans le cadre de « Normandie Métropole », et au-delà, bien évidemment, avec Paris et l'Île-de-France.

Cette vision intègre désormais totalement les évolutions économiques récentes et son corolaire spatial que constituent la métropolisation et donc la nécessité nationale et locale qu'il y a à fédérer l'ensemble du Bassin parisien en une « méga-région » autour de « la ville-monde » qui en forme le cœur.



Mairie de Caen

Cette idée majeure s'appuie sur le simple constat que les arguments qui ont prévalu pour développer Normandie-Métropole valent pour l'ensemble du réseau des villes du Bassin parisien : **les excellences locales de chaque ville, mises en réseau n'ont pas seulement un effet cumulatif, elles ont un effet multiplicateur.** Il s'agit donc de permettre à des villes comme Caen de maximiser leurs atouts dans l'économie de la connaissance et dans le potentiel d'attractivité qui en découle pour renforcer la puissance économique de la méga-région. Dans cette optique, une organisation maillée du Bassin parisien sur des villes fortes est de nature à donner à celui-ci un avantage cumulatif indéniable dans la compétition entre méga-région de niveau

mondial. Il s'agit donc, à proprement parler d'un enjeu de compétitivité nationale, voire européenne.

Cette vision a également été alimentée par la prise en compte progressive de la nécessité d'intégrer les principes du développement durable pour imaginer le futur du territoire. Car si celui-ci ne connaît pas de problèmes insurmontables en la matière aujourd'hui, il apparaît désormais que le mode de développement actuel doit être nettement infléchi pour préserver les ressources vitales du territoire, garantir la cohésion sociale et donc protéger l'attractivité économique.



Entrée du port Caen-Ouistreham

Les nouveaux axes de l'aménagement du territoire

Il en ressort désormais une véritable vision prospective d'aménagement durable du territoire qui s'appuie sur l'identification des atouts de la métropole au sein de sa région :

- **Caen est la capitale de la seule région européenne à l'interface à la fois du Bassin parisien, de l'arc Atlantique et de l'Arc Manche, en lien direct avec les Îles britanniques.** La question de son accessibilité, notamment ferroviaire, est cruciale pour maximiser cette localisation ;

- **Le littoral bas-normand constitue une part importante du littoral de la « méga-région » francilienne** et son dispositif portuaire (Cherbourg, Caen-Ouistreham - Honfleur) est appelé, en lien avec le Grand Port Maritime du Havre et le port de Dieppe, mais aussi avec les ports de la Seine, à constituer à terme le complexe multiport de Paris et à capter une partie de la valeur ajoutée en développant, dans



Cependant, si le développement économique devait s'intensifier et donc le solde migratoire progresser fortement, la métropole caennaise est, du point de vue de ses structures et de son potentiel foncier, en capacité d'accueillir beaucoup plus d'habitants.

Par ailleurs, tout ce qui concourt à l'animation économique, sociale, culturelle, sportive, qu'il s'agisse d'éléments tangibles (ex. : niveau d'équipements, qualité de l'urbanisme, ...) ou plus immatériels (ex. : les ambiances, la culture, l'image...), constituent l'offre urbaine du territoire. Sa qualité est un puissant facteur d'attractivité pour les populations les plus formées et à fort potentiel d'innovation. **L'ensemble de ces efforts doivent concourir à affirmer l'attractivité de Caen afin d'y maintenir et d'y développer les institutions et entreprises de recherche, de développement et d'innovation technologique qui contribuent à « l'économie de la connaissance ». Le renforcement de ces fonctions dans la capitale régionale est important pour l'équilibre socio-économique de la méga-région, mais il est vital pour la ville et pour la région.** Cette capacité technologique à l'innovation doit en effet essaimer dans les villes moyennes de Basse-Normandie pour y alimenter le développement économique local.

Le rôle de Caen au cœur des synergies bas-normandes

La puissance et la visibilité caennaise doivent être mises au service de l'ensemble de la région de Basse-Normandie. Pour maintenir la dimension qualitative et fonctionnelle de métropole, qui lui permet de générer une véritable dynamique à l'échelle de la région, la métropole a la responsabilité de fédérer et d'entraîner les initiatives qui fondent le développement territorial.

Pour ce faire, il convient notamment d'assurer l'animation du réseau des villes bas-normandes, afin de coordonner et rationaliser l'intervention publique, notamment dans les domaines suivants :

- La mobilité périurbaine et interurbaine, pour favoriser les liaisons rapides et cadencées ferrées ou par transports collectifs routiers ;
- La formation, notamment supérieure. A l'échelle de la Basse-Normandie, il est nécessaire que Caen conforte son leadership et que son université développe une offre compétitive et visible à l'échelle nationale. La coordination dans le cadre du Pôle Universitaire Normand doit se poursuivre. Par ailleurs, Caen dispose, avec l'Ecole Supérieure des Arts et Médias (ESAM), d'un outil à fort potentiel qui pourrait fédérer à l'échelle de toute la Normandie ;
- La santé : le Centre Hospitalier Régional Universitaire (CHRU) de Caen doit conserver toute sa capacité à structurer l'offre médicale de la Normandie.

Caen a également vocation à être à l'initiative des effets réseaux et des synergies dans le domaine économique, notamment par un appui assuré :

- Aux pôles de compétitivités labellisés : Mov'eo, TES, filière équine, Nov@log ;
- A l'émergence du projet de plateforme économique d'intérêt régional de Mézidon-Canon ;
- Aux filières industrielles traditionnelles (automobile, agroalimentaire,...) ;
- Au développement de la filière normande de l'énergie. Caen s'appuiera plus particulièrement sur les énergies renouvelables, s'inscrivant en cela dans la stratégie régionale qui vise à faire de la Basse-Normandie une éco-région. A cet effet, la recherche fondamentale et l'industrie de production doivent être liées ;
- A la mise en synergie des nombreux atouts touristiques du territoire, sur la base d'une connaissance fine des attentes des diverses clientèles.

L'AUCAME porteur de la coopération des six agences d'urbanisme de l'espace Paris Seine Normandie

L'AUCAME est chargée de porter cette vision dans le cadre de la coopération entre les six agences d'urbanisme concernées par les réflexions sur « l'espace Paris - Seine - Normandie ». La déclaration finale du colloque inaugural « Paris - Rouen - le Havre, Seine d'avenir » du 4 mai dernier au Havre précise que « les signataires conviennent de se réunir à Rouen, siège de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), pour poursuivre leur réflexion sur le projet de développement de l'Axe Seine et demande à leurs agences d'urbanisme de leur proposer

ensemble les modalités de ce travail partenarial ».

Dans ce contexte, les 6 agences d'urbanisme concernées [l'AURH (le Havre), l'IAU-IdF (Ile-de-France), l'AURBSE (Rouen, Boucle de Seine et Eure), l'APUR (Paris), l'AUDAS (Seine-Aval) et l'AUCAME (Caen)] ont mis en place une collaboration technique afin d'élaborer les propositions dans les meilleurs délais, afin d'alimenter les débats au printemps 2011.

Plusieurs réunions ont permis de déterminer les enjeux sur lesquels les agences doivent travailler :

- Le développement économique (chef de file, l'AURH) ;
- La mobilité (chef de file, l'APUR) ;
- Tourisme, culture (chef de file, le binôme AUCAME/AUDAS) ;
- Enseignement supérieur / recherche, (chef de file, le binôme AUCAME/AURBSE).

Au-delà de l'objectif de disposer d'éléments de questionnement tangibles en vue de l'organisation du prochain colloque « Seine d'avenir », ces travaux s'inscrivent dans une volonté commune d'améliorer la connaissance des territoires de chacun et de disposer d'une vision d'ensemble des problématiques d'aménagement et de développement durable, à l'échelle de l'ouest de la méga-région francilienne.

La mission de l'AUCAME est certes de porter la vision métropolitaine caennaise dans les travaux du groupe des six agences. Mais il s'agit également, en connaissant mieux les problématiques des autres territoires, d'identifier les enjeux et questionnement communs, d'imaginer des projets de coopérations et d'en faire proposition tant au sein du groupe qu'au sein des instances de l'AUCAME.

toute la région, les activités industrielles et de logistique avancée en lien avec les ports ;

- Ce littoral, en dehors des espaces portuaires, doit amplifier son rôle touristique en renforçant ses atouts propres, mais également en organisant les complémentarités avec le potentiel touristique considérable que représentent les paysages, la production agricole et l'art de vivre de l'arrière-pays ;
- Caen doit s'insérer dans l'armature urbaine principale de la méga-région francilienne et jouer, en renforçant ses capacités dans l'économie de la connaissance, un rôle d'accélérateur de croissance pour la Basse-Normandie et de catalyseur des initiatives en s'appuyant sur les villes moyennes de la région.

Le rôle de Caen, accélérateur de croissance pour toute la Basse-Normandie

Afin de jouer pleinement son rôle de « métropole régionale » et de conforter sa visibilité au premier plan de l'armature urbaine du grand Nord-Ouest français et européen, la métropole caennaise doit s'appuyer sur **trois piliers qui fondent l'attractivité d'un territoire : un statut politique, une taille critique et une image qualitative forte.**

Caen doit absolument développer son statut de capitale en Normandie, compte tenu de sa position géographique, de son histoire, de son niveau d'équipements et de services, de sa dynamique économique. Son rôle d'interface apparaît indiscutable quand on sait que Caen se situe à moins de deux heures de toute la Normandie.

De surcroît, la visibilité du territoire à l'échelle nationale et européenne implique d'atteindre le seuil démographique critique déclencheur d'attractivité pour des fonctions métropolitaines. L'objectif est d'accueillir 70 000 habitants supplémentaires d'ici 2030. Si les tendances démographiques et économiques actuelles se poursuivent, la métropole caennaise, pour atteindre cet objectif doit simplement accueillir tous les actifs qui travaillent sur son territoire afin notamment d'éviter les migrations pendulaires sur des distances trop longues, mais également pour favoriser la vie sociale des habitants. Cela suppose toutefois de construire **un minimum de 2 500 logements par an sur vingt ans.**



Le projet métropolitain de Caen



Véritable cœur de métropole, la ville de Caen et son agglomération font aujourd'hui l'objet d'un projet global d'aménagement et de développement. La nécessité de la définition d'un tel projet trouve sa justification dans les diagnostics convergents de plusieurs études conduites récemment à plusieurs échelles du territoire (SCoT, PLH, Projet d'Agglomération, Projet de Ville de Caen). Ces travaux montrent les nombreux atouts de la ville et de l'agglomération en termes de positionnement géographique, de dotation en infrastructures (routières, portuaires, aéroportuaire), de dynamisme économique, de qualité du patrimoine architectural et urbain ou de niveau d'équipement. Il ressort de ces analyses que l'ensemble de ces atouts contribuent à offrir aux habitants une réelle qualité de vie. Il s'agit là d'un avantage incomparable qu'il convient encore de développer.

Car si ces travaux de diagnostic mettent en exergue les indéniables qualités du pôle urbain caennais, tous pointent également les limites de son mode actuel de développement. L'agglomération caennaise constitue en effet l'une des plus périurbaines des grandes aires urbaines françaises. Car si l'emploi et les fonctions métropolitaines supérieures se concentrent dans la zone centrale, l'habitat tend à se diffuser de plus en plus loin en périurbain, à la faveur d'un réseau routier qui rend le territoire de plus en plus dépendant de l'automobile, tout en consommant trop

d'espaces agricoles pourtant parmi les plus productifs de France.

C'est pourquoi les élus de la grande agglomération caennaise, conscients du caractère non durable de ce mode de développement, ont souhaité développer un véritable projet visant à maximiser les qualités intrinsèques du territoire.

Ainsi, parallèlement à la mise en œuvre d'une réelle ambition économique métropolitaine, Caen et son agglomération doivent renforcer la qualité de leur offre urbaine qui doit reposer sur :

- L'innovation et les technologies, tant dans la conception des projets urbains que dans les services à proposer aux habitants ou aux entreprises (réseaux TIC THD - « technologie sans contact », ...);
- Des aménités et un cadre urbain reconnu : la presqu'île, le canal et le port, par des aménagements ambitieux, doivent faire apparaître Caen comme le centre d'une métropole régionale, qui s'inscrit pleinement dans la façade littorale de la métropole francilienne;
- L'offre en matière de culture, de sport et d'évènementiel doit s'appuyer sur de grands équipements renouvelés. Ce renouvellement doit être l'occasion d'asseoir la notoriété de Caen : pour cela, il devra se réaliser dans le cadre de projets urbains et architecturaux originaux.

Une ambition économique...

Dans la ligne de ce qui été exposé plus haut sur le rôle de Caen comme accélérateur de croissance à l'échelle de la région, l'agglomération exprime clairement **l'ambition de s'inscrire dans le cadre de l'économie entrepreneuriale de la connaissance**, le territoire fait ainsi le choix de l'investissement dans la matière grise. Cet investissement repose sur deux priorités :

Une priorité est donnée à la recherche et aux pôles d'excellence technologique. Il s'agit de favoriser l'implantation ou l'extension des activités qui concourent au développement des fonctions de recherche et développement : laboratoires et équipements, mais également les lieux d'accompagnement tels que les centres dédiés à l'accueil et l'hébergement temporaire des chercheurs, à proximité des installations.

Le développement de partenariats entre l'Université et le monde de l'entreprise apparaît comme l'un des leviers dans la mise en œuvre de ces choix. Il s'agit de définir, le cas échéant, la localisation des équipements favorisant ces synergies : maison de la recherche, centre de congrès, ...



ENSICAEN

Cependant, s'il convient de promouvoir une économie entrepreneuriale de la connaissance dans laquelle la qualification des emplois sera élevée, la diversité de l'offre économique de Caen-Métropole doit être préservée afin d'offrir des emplois à tous les niveaux de qualification des habitants. Il convient pour cela de :

- Préserver et soutenir les outils de production industrielle du territoire, parce qu'il ne peut y avoir d'innovation sans les savoir-faire de la production;
- Renforcer l'économie résidentielle périurbaine, en réponse aux attentes de la population locale, dans le cadre d'une polarisation du développement;
- Développer les activités touristiques et de loisirs sur le littoral.

La coopération scientifique universitaire normande, un atout pour peser à l'échelle nationale

Sans attendre la finalisation d'un PRES, les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche publique bas-normands ont d'ores et déjà engagés, de longue date et sous le label pôle universitaire normand (PUN), de nombreuses coopérations hors région, motivées par une ambition d'excellence.

Par ailleurs, il convient de souligner que la délégation du CNRS, basée à Caen, couvre l'ensemble de la Normandie et que le CESI de Rouen a une antenne à Caen.

Cette coopération intervient également dans les domaines d'application économique comme les pôles de compétitivité. Par exemple, l'ESIGELEC et l'ENSICAEN, l'Université de Caen, et l'Institut Telecom (qui rassemble Télécom ParisTech, située à Paris, Télécom Bretagne, située à Brest et à Rennes, Télécom SudParis et Télécom Ecole de Management, situées à Évry au sein de Télécom & Management SudParis) se retrouvent dans le pôle de compétitivité TES.

Des thématiques transversales

Les coopérations concernent les domaines suivants :

- le management ;
- le génie civil ;
- la chimie et les sciences des matériaux ;
- les sciences nucléaires ;
- les technologies de l'information et de la communication ;
- l'environnement et le génie côtier ;
- les sciences humaines ;
- le cheval (avec l'Île-de-France - Maison Alfort).

Par ailleurs, les deux écoles d'arts bas-normandes (Caen, Cherbourg) vont se regrouper et se constituer en EPCC. L'étude de préfiguration est confiée à l'Esam (Ecole Supérieure des Arts et Médias de Caen). Ce regroupement s'inscrit dans la logique de la réforme dite LMD qui doit s'étendre aux écoles supérieures d'art pour 2011.

Des offres de formations conjointes

Ces offres sont nombreuses et portent sur des domaines variés. Elles tendent à s'élargir.

En effet, l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la Construction (l'ESITC) de Caen a signé, le 18 Janvier 2010, une convention de coopération avec l'Institut National des Sciences Appliquées (INSA) de Rouen.

Les deux grandes écoles d'ingénieurs se sont rapprochées afin de structurer les activités de formation, recherche et transfert dans le domaine du génie civil à l'échelle de la Normandie (Basse et Haute). Leur coopération, désormais, vise aussi à l'élargissement de l'offre de formation en génie

civil au profit des élèves ingénieurs de cinquième année des deux établissements, au lancement d'une formation internationale de haut niveau en génie civil délivrant un double diplôme et à des activités communes dans le domaine de la recherche.

Par ailleurs, l'Ecole de Management de Normandie, l'EMN, créée en 2007 est issue de la fusion des écoles supérieures de commerce de Caen avec celle du Havre, ainsi que de l'IPER Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche du Havre. 3 sites de formation sont proposés : Caen, Deauville et le Havre.

Le tableau ci-dessous présente les coopérations au sein des écoles doctorales.

	Etablissement	Intitulé de l'école doctorale	Nb
Rouen	Ec.Sup.Ing.En genie electriq. - Rouen	Sciences physiques, mathematiques et de l'information pour l'ingenieur	9
	Institut national des sciences appliquees de Rouen	Sciences physiques, mathematiques et de l'information pour l'ingenieur	
	Universite de Rouen	Ecole doctorale normande de chimie (ednc)	
		Droit-normandie	
		Economie - gestion - normandie	
		Sciences humaines et sociales : savoirs, critique, expertises	
		Sciences physiques, mathematiques et de l'information pour l'ingenieur	
		Normande de biologie integrative, sante, environnement	
	Ecole doctorale normande de chimie (ednc)		
Le Havre	Universite du Havre	Litteratures, cultures et sciences sociales	6
		Droit-Normandie	
		Economie - Gestion - Normandie	
		Sciences physiques, mathematiques et de l'information pour l'ingenieur	
		Normande de biologie integrative, sante, environnement	
		Ecole doctorale normande de chimie (ednc)	
Caen	Universite de Caen Basse-Normandie	Litteratures, cultures et sciences sociales	9
		Droit-normandie	
		Structure, informations, matiere et materiaux	
		Economie - gestion - normandie	
		Normande de biologie integrative, sante, environnement	
		Ecole doctorale normande de chimie (ednc)	
	Ecole Nationale Superieure d'Ingenieurs de Caen	Structure, informations, matiere et materiaux	
		Ecole doctorale normande de chimie (ednc)	

Co-accréditations sur les 3 aires urbaines	
Co-accréditations sur Rouen et Le Havre	
Co-accréditations sur Le Havre et Caen	

La collaboration au sein de fédérations de recherche

Une fédération de recherche est une structure reconnue par le CNRS, regroupant la totalité ou partie des unités de recherche relevant du CNRS ou d'autres organismes, en vue de permettre la coordination de leur activité scientifique et la mise en commun de tout ou partie de leurs moyens. Les entités participantes conservent leur individualité propre. Les fédérations sont créées pour quatre ans.



Chercheurs haut et bas normands ont créé, dernièrement, quatre fédérations de Recherche dans les domaines suivants :

L'IRMA Institution de Recherche sur les **Matériaux Avancés**
 L'INC3M Institut Normand de **Chimie Moléculaire, Médicinale et Macromoléculaire**,
 Le FANO Fédération **Acoustique** Nord-Ouest
 Le FRNM Fédération de Recherche Normandie-**Mathématiques**

Le cas des sciences du nucléaire

La communauté scientifique installée sur le Campus Jules Horowitz, siège du GANIL à Caen, collabore chaque jour avec des chercheurs du monde entier dans le domaine des sciences nucléaires et, notamment, avec leurs homologues de l'Ile-de-France. Le projet Spiral 2 illustre ce maillage scientifique.

Sélectionné avec 33 autres projets pour la feuille de route européenne, Spiral 2 a bénéficié d'un financement européen pour la construction d'un consortium international de 25 pays.

Par ailleurs, la fabrication de Spiral 2, déjà amorcée, a été répartie entre plusieurs laboratoires, à différentes équipes en France mais également à l'étranger. Les grands contributeurs sont le CNRS avec sept équipes, le CEA avec quatre équipes ainsi que le GANIL. Le projet de 200 millions d'euros sera assemblé sur le site de Caen entre 2011 et 2013. Il est prévu d'être opérationnel en 2014.

Enfin, dans le cadre de **Nucleopolis, le Pôle Normand des Sciences Nucléaires** et de leurs Applications récemment créé, les établissements caennais ont proposé quatre

projets d'équipements d'excellence.

Deux d'entre eux, S3 (Super Séparateur Spectromètre) et DESIR (Désintégration, Excitation et Stockage d'Ions Radioactifs), concernent la physique nucléaire fondamentale et sont destinés à permettre une pleine exploitation de SPIRAL 2, l'extension majeure du GANIL actuellement en cours de construction. RECHADRON (REcherche fondamentale et appliquée en HADRONthérapie), qui concerne la partie santé de ces applications est destiné à préparer la mise en place des expériences auprès du futur centre européen de recherche en Hadronthérapie ARCHADE, dont le projet est en cours de finalisation à Caen, et enfin GENESIS, un ensemble d'équipements pour l'étude des matériaux qui doit se concrétiser à la fois sur Caen, Rouen et Saclay, porté par des chercheurs hauts-normands.

Des projets fédérateurs à l'échelle nationale

De nombreux projets portant sur les investissements d'avenir (label Equipex) associent des laboratoires de l'Université de Caen Basse-Normandie, de l'ENSICAEN, CYCERON, le Ganil, et d'autres partenaires industriels, économiques et académiques dont le CNRS et le CEA.

Ils répondent aux défis scientifiques et technologiques dans les secteurs d'avenir du **numérique**, des **sciences de la mer**, de la **filière équine**, de **Nucléopolis**, pôle normand des sciences nucléaires et de leurs applications et de la **cancérologie**.



Cyceron

Les acteurs bas-normands sont aussi associés à des projets portés par des hauts normands. Les acteurs hauts et bas-normands se proposent de participer conjointement à d'autres projets comme les cohortes ou les laboratoires d'excellence, les Infrastructures nationales en **biologie-santé** et les Instituts Carnot.

On peut notamment citer EXERCIMAGE, relatifs aux effets de l'exercice sportif sur les constituants de l'appareil locomoteur du cheval. En appui sur des équipements d'imagerie de haut niveau, le projet permettra de répondre aux enjeux de la santé animale, dans le cadre de la gestion de la douleur, de la protection animale (diagnostic précoce, traitement et prévention) et de la santé humaine par l'apport de connaissances sur l'éthiopathogénie, le diagnostic, le traitement et la prévention des affections sportives et professionnelles humaines. Porté par l'Université de Caen Basse-Normandie, en partenariat notamment avec l'INRA via l'Ecole Nationale Vétérinaire d'Alfort, le Laboratoire départemental Franck Duncombe, l'Université de Liège, et soutenu par la Région.

A titre d'exemple d'applicatif de recherche réalisé dans le cadre de la coopération normande, la labellisation du « **Normandy Living Lab** », obtenue par les pôles de compétitivité **TES et Nov@log**. Le principe est de développer des produits et services innovants en impliquant les utilisateurs finaux. La vocation est d'étudier l'évolution des usages, confronter ses visions avec celles des industriels et tester, à l'échelle d'un territoire des services mobiles sans-contact. Le territoire possède de nombreuses infrastructures opérationnelles : des plateformes de test dont une de test monétique unique en Europe, un réseau régional de fibre noire, le campus technologique "EffiScience", un entrepôt expérimental pour la m-logistique, une zone de test conteneurs sur le port ainsi que le campus des technologies logistiques en projet au Havre. Les projets du Normandy Living Lab portent sur :

- Carte étudiant multiservice normande - ENSICAEN : possibilité pour les étudiants d'emprunter des livres à la bibliothèque, de payer le restaurant universitaire ou de valider un titre de transport avec une carte à la fois contact et sans contact ;
- Carte Paiement express Crédit Agricole : carte de paiement sans contact pour les paiements inférieurs à 20 euros. En cours de réalisation à Caen, auprès de 2000 porteurs clients du Crédit Agricole, et 200 commerçants du centre ville caennais ;
- AM4D-L : développement d'outils destinés à lutter contre la pénibilité des transferts logistiques en aidant les opérateurs manutentionnaires.

La coopération entre agences de développement économique

Depuis cinq ans, Caen Rouen et Le Havre se présentent unies sous un même label, dénommé « **Normandy Avenue** », pour les salons de l'immobilier d'entreprise, deux fois par an : le SIMI (Salon de l'Immobilier d'Entreprise) à Paris et le MIPIM (Marché international des professionnels de l'immobilier) à Cannes.

C'est un affichage fort et constant d'une Normandie en mode projet sous une marque commune. Depuis 2007,

les trois agences de développement de Caen, Rouen et Le Havre veulent montrer la force de frappe et la détermination des territoires normands à jouer dans la cour des régions européennes attractives pour les investisseurs et promoteurs immobiliers.



Quartier Folie-Couvrechef

L'objectif est de consolider et de valoriser cette marque destinée à optimiser notre visibilité en faveur de la promotion de nos territoires en présentant des sites remarquables et des propositions d'implantations concrètes aux investisseurs. En ayant cette masse critique à trois, cela nous permet de nous afficher sans complexe à côté des grandes métropoles.

Cette démarche volontaire pour une marque commune est plutôt exceptionnelle dans un milieu où la communication territoriale peut être institutionnalisée.

A la faveur de cette dynamique, de la préparation d'événements communs, les équipes ont élargi leur collaboration : visite des territoires respectifs, observation économique, mise en commun de bonnes pratiques (ainsi l'agence de Caen la mer accompagne ses homologues de Rouen et du Havre pour la création d'un Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation) ...

En mars 2011, pour le MIPIM 2011 à Cannes, « Normandy Avenue » a choisi de se rapprocher des acteurs franciliens en intégrant le Pavillon Ile-de-France, marquant ainsi la détermination des acteurs normands de renforcer les liens avec la région parisienne, mais également de bénéficier de son attractivité.

Les grand sites du projet économique

Compte tenu de leur localisation, de leur fonction et de leur potentiel d'urbanisation, certains sites à l'interface entre l'agglomération et sa couronne périurbaine revêtent un caractère stratégique. Ils ont vocation à accueillir d'importants développements, plus particulièrement dans le domaine économique.

Toutefois, la vocation urbaine de ces secteurs a été affirmée dans le SCoT Caen-Métropole. Il ne s'agit donc pas de développer des zones ou de simples pôles d'activités mais bien d'imaginer, sur ces territoires de projets, un aménagement dans le respect des principes de mixité des fonctions et des formes urbaines, d'optimisation de la consommation de l'espace, de limitation des déplacements automobiles et des gaz à effet de serre.



CHU Caen

Le plateau nord de Caen, pôle sciences et santé de niveau mondial

Les espaces situés au Nord de la Ville de Caen, de part et d'autre de la RD 7 (entrée nord de l'agglomération depuis le littoral) et communément désignés sous le vocable de « Plateau Nord », constituent le site stratégique qui concentre une part substantielle des fonctions métropolitaines supérieures de l'agglomération caennaise : pôle santé autour du CHRU, Campus II « Sciences » (4000 étudiants) et campus IV « économie » (2500 étudiants), site du GANIL, usine IPDIA, zone tertiaire technopolitaine CITIS.

Ce site devrait de surcroît connaître des évolutions majeures à court ou moyen terme :

- La reconversion d'une partie de l'ex site NXP, l'entreprise IPDIA n'utilisant qu'une partie de l'emprise ;
- La démolition/reconstruction annoncée du CHU, incluant la constitution d'un pôle cancérologie commun avec le centre Baclesse ;
- Les incidences de la constitution du campus IV ;
- La restructuration avec extension du Centre Commercial « Côte de Nacre », projet autorisé en CDAC ;
- La restructuration, dans le cadre d'un grand projet urbain porté par la Ville de Caen, de la zone du Mont Coco et du quartier du Calvaire Saint Pierre, de part et d'autre du périphérique ;
- Enfin, après l'arrivée de Spiral II, la possibilité d'accueillir sur le campus Jules Horowitz, plusieurs projets complémentaires au GANIL, dont « EURISOL » (investissement d'1 milliard d'Euros) : projet d'équipement de recherche d'envergure mondiale, porté par l'Union Européenne dont le seul site en concurrence est le CERN, à Genève.

Le plateau nord de Caen a vocation à conforter sa position nationale de pôle d'excellence scientifique, universitaire et d'entreprises, spécialisé dans le domaine de la physique nucléaire et du bio-médical, en s'appuyant sur les équipements d'enseignement supérieur, de recherche et de santé ainsi que sur le tissu économique et de services qui y est associé. L'objectif est de faire émerger une plateforme d'excellence à l'échelle nationale, voire européenne en la matière. Le plateau nord constitue donc le lieu, par excellence, d'accueil de grands équipements scientifiques ou de centres de recherches, mais aussi des activités industrielles, logistiques ou de services liées au domaine « sciences et santé ».

Les problématiques de renouvellement urbain et d'extension urbaine y sont étroitement imbriquées. Il s'agit notamment de trouver ici un équilibre entre les différentes fonctions urbaines (habitat, activités commerciales ou de service, tertiaire), y compris au sein d'une même opération. L'importance stratégique du site et sa situation géographique justifient la volonté d'un traitement très qualitatif des aménagements.

Le plateau de Colombelles, pôle technologique et numérique

Le plateau de Colombelles s'inscrit dans la continuité morphologique et fonctionnelle du centre d'agglomération. Ex site industriel sidérurgique dont la reconversion est engagée depuis la fin des années 90, il accueille aujourd'hui des activités diversifiées qui représente 1500 emplois, dont :

- Un pôle industriel et de services liés à l'agroalimentaire (Normandia)
- Un pôle de recherche et services dans le domaine de la microélectronique, les transactions sécurisées : le campus Efficiences (Pôle de compétitivité national TES). Ce campus technologique rassemble entreprises, laboratoires de recherche et acteurs du monde académique dans des industries de haute technologie, et principalement dans le domaine de la carte à puce. Il se positionne comme centre d'expertise mondiale de la mobilité en interaction, dans tous les domaines du quotidien (télécommunications, domotique, transports, information, divertissement, santé, administration...), et s'affirme comme la vitrine technologique des pôles de compétitivité.

Par ailleurs deux importantes opérations à vocation habitat sont en cours et viennent compléter cette reconversion (ZAC le Libera, 400 logements - ZAC Jean Jaurès, 700 logements). Une troisième ZAC plus mixte (habitat + tertiaire) est en cours de préparation sur les derniers espaces à urbaniser du plateau.

Dans le prolongement du plateau, en lien avec les communes voisines, les disponibilités foncières font de l'est de l'agglomération **un secteur privilégié pour d'importantes extensions urbaines**. Le SCoT y a par

ailleurs prévu la préservation d'un potentiel foncier portant sur au moins cent hectares, qui ne sera mobilisé que pour un projet industriel de grande envergure.

La vallée de l'Orne, espace portuaire aux fonctions multiples, dans un cadre à fort potentiel naturel et paysager

La vallée de l'Orne à l'aval du centre de l'agglomération constitue **l'épine dorsale de la métropole caennaise**. Ces espaces ont été identifiés comme stratégiques par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine à deux titres :

- Le développement des activités portuaires du port de Caen-Ouistreham ;
- La protection des espaces naturels remarquables de la partie aval de la vallée et de l'embouchure de l'Orne.

Ici, des enjeux complexes sont identifiés : il s'agit en effet de concilier développement, principalement économique et portuaire, desserte et accessibilité, protection du patrimoine naturel (site Natura 2000,...), mais également historique (Opération Grand Site de Bénouville).

Dans le respect des orientations prévues par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, l'objectif est de renforcer le port de Caen en tant qu'outil économique intégré, performant et pérenne, tout en préservant la qualité environnementale spécifique de l'ensemble de la vallée de l'Orne. Les orientations, sur ce site majeur, consistent donc à :

- Permettre la modernisation et le développement des infrastructures portuaires ;
- Permettre les extensions nécessaires au développement des activités portuaires, notamment des linéaires de quais et des espaces qui y sont associés, et privilégier l'implantation, sur ces sites, d'activités utilisant l'infrastructure portuaire ;
- Prévoir les réserves nécessaires à la réalisation des infrastructures routières indispensables pour la desserte du port et son fonctionnement et réserver les principes de franchissements inscrits à la D.T.A. ;
- Préserver la desserte ferroviaire du site ;
- Conforter l'activité du parc industriel Renault Trucks ;
- Préserver l'ensemble des espaces naturels ou agricoles concourant à faire de la vallée un corridor écologique majeur du territoire du SCoT : les espaces naturels remarquables de l'estuaire, l'Orne et ses berges, et plus particulièrement les éléments d'armature paysagère et naturelle, qui participent à la constitution de la continuité écologique majeure que constitue la vallée, le caractère de parc promenade aéré et verdoyant de la berge rive gauche du canal, axe cyclo-pédestre majeur du département, l'alternance entre séquences paysagères et naturelles qui doivent être confortées et séquences portuaires qui pourront être mises en scène.

Le quadrant sud-est de l'agglomération, parti prenante de l'offre logistique métropolitaine à l'échelle normande

Ce site concerne les espaces situés au-delà du boulevard périphérique sud-est. Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la D.T.A, il s'agit de conforter le rôle de plate-forme logistique à l'échelle régionale de cet espace, sur lequel des opérateurs locaux et nationaux s'organisent.

Des synergies doivent exister avec le port de Caen-Ouistreham et pourront, à termes, être mises en œuvre avec l'aménagement du site multimodal de Mézidon-Canon. L'intérêt métropolitain de ce site s'appuie sur les éléments suivants :

- Une desserte routière de premier ordre (A88 et périphérique), qui doit être complétée (contournement autoroutier sud, barreau RD613 - A13, passage de l'A13 à 3 voies, ...)
- La localisation sur le corridor nord-sud Grande Bretagne / Péninsule Ibérique via Ouistreham ;
- Des capacités foncières significatives ;
- La forte présence de la fonction logistique sur le site, notamment en lien avec le pôle commercial régional de Mondeville ;
- L'accessibilité ferroviaire via Mézidon-Canon ;
- Un pôle de proximité de l'agglomération identifié par le SCoT, à faire émerger pour structurer le sud-est de l'agglomération.



Autoroute de Normandie

Cet espace de projet sera **le site prioritaire d'accueil des activités industrielles, logistiques et de transports, ainsi que les services qui y sont associés**. Les activités commerciales du pôle commercial de l'entrée-est autour de la RD613 à Mondeville pourront être confortées.

Certaines de ces activités étant peu compatibles avec la proximité immédiate de l'habitat, l'aménagement de ce secteur est aussi l'occasion de prendre en compte ou de prévoir des espaces de transitions ou de ruptures afin de préserver un cadre de vie de qualité pour les secteurs d'habitation existants et à créer.

Le secteur « quartier Koenig », vers un pôle éco-technologie

Ancienne base aérienne, le quartier Koenig sera très prochainement repris par Caen la mer. Ce site offre une superficie de 66 hectares et 63 bâtiments : bureaux, casernements, hangars, piscine et gymnase, soit une surface bâtie de 43 000 m².

Situé au confluent des autoroutes A13 (Cherbourg, Le Havre, Rouen, Paris), A84 (Rennes), A88 (Le Mans), le site se trouve à proximité immédiate de la voie ferrée Paris-Cherbourg et communique directement avec l'aéroport de Caen-Carpique. L'emprise est totalement câblée en fibre noire, dans un contexte de développement du très haut débit numérique en Basse-Normandie et, plus particulièrement en Fibre Noire sur l'agglomération caennaise. Un échangeur facilitera l'accès à partir du périphérique directement raccordé au réseau autoroutier. Une nouvelle voie le reliera au centre ville.

Le projet de reconversion, actuellement à l'étude, a pour **ambition de construire un lieu de vie et de travail modèle**, tant pour le traitement urbanistique, en l'intégrant dans la dimension du secteur Ouest de l'agglomération, que pour les préconisations architecturales, dans la transformation des bâtiments, où encore l'approche sociétale privilégiant la mixité des activités, les rencontres et les échanges.

De premières pistes de projet sont pressenties pour contribuer à créer, dans ce nouveau quartier de l'agglomération caennaise, un environnement innovant qui pourrait mixer éco-technologies, services aéroportuaires, valorisation culturelle, pôle sportif ...

Dans son acception la plus large, il recouvre l'espace délimité par la RN13, le périphérique ouest et l'A84 et le futur barreau routier RN13 ouest/A84. Son caractère métropolitain s'appuie sur les éléments suivants :

- Le site urbanisé à restructurer de l'ex caserne du 18^{ème} RT ;
- La présence, en contiguïté, de l'aéroport de Caen-Carpique, premier aéroport normand, dont la fonctionnalité sera maintenue à long terme. Il sera nécessaire, pour cela, d'anticiper sur les améliorations indispensables des équipements et des infrastructures en place ;
- Un potentiel urbanisable conséquent en continuité ouest de l'agglomération ;
- La présence à sa périphérie d'infrastructures routières majeures à caractère autoroutier.

Si l'enjeu, à moyen terme, repose sur la reconversion du site militaire abandonné, qui reste conditionnée par l'amélioration de sa desserte, le développement urbain et économique à l'ouest de l'agglomération doit être envisagé, quant à lui, à plus longue échéance.

Un projet pour le cœur aggloméré de la métropole caennaise

Les enjeux du développement du cœur aggloméré de la métropole caennaise sont connus. Il convenait d'élaborer un projet répondant à ces enjeux. Les élus se sont rapidement rendu compte de la nécessité d'aborder le développement urbain de Caen et de son agglomération en dépassant la méthode strictement réglementaire



Centre-ville Caen

Réfléchir ensemble, s'enrichir des expériences des autres : « Caen, les rencontres (premières) »

Les élus se sont rapidement convaincu de l'intérêt de mobiliser les acteurs par une large sensibilisation des citoyens et de s'enrichir de l'expérience des autres en découvrant des modes de développement urbain mis en œuvre ailleurs en France, en Europe et dans le monde.

Telle est l'ambition de « Caen, les rencontres premières » qui se sont tenues à l'automne 2009. Il s'agit d'un cycle de six conférences débats aux cours desquelles des architectes de renommée internationale (Dominique Bidou, Patrick Bouchain, Alexandre Chemetoff, Tania Concko, Djamel Klouche, Jean Nouvel, Rudy Ricciotti, John Thackara, Jean-Philippe Vassal) sont venus à Caen, dans l'amphithéâtre de l'ESAM, pour donner leur vision de l'urbanisme et de l'architecture, mais aussi pour en débattre avec les habitants, leur donnant ainsi à réfléchir, mais aussi à rêver.

Ces rencontres ont indéniablement permis aux acteurs locaux de comprendre de manière plus subtile, plus sensible, ce qui fait la ville aujourd'hui. Il en ressort une série de problématiques qui fondent aujourd'hui le projet caennais :

- La question de **l'intensité urbaine** qui visent à rapprocher habitants et services et équipement tout en favorisant les aménités urbaines dans le traitement des espaces et du bâti, question qui renvoie notamment autant à l'agencement urbain qu'aux modes d'habiter ;

- La question de l'**organisation des déplacements** dans une ville recomposée ;
- La question de la **ville durable** : compétitive au plan économique, hospitalière au plan social et responsable au plan environnemental, notamment en étant plus économe en énergie.

Des réflexions qui font écho aux priorités du projet métropolitain

Les problématiques débattues lors des conférences organisées dans le cadre de « Caen, les rencontres premières » font écho aux principes qui guident d'ores et déjà la mise en œuvre du projet métropolitain tel que décrits dans le SCoT Caen-Métropole et dans le projet d'agglomération. Cette conjonction est venue conforter les élus dans le choix de leurs priorités qui sont les suivantes :

- Répondre à tous les besoins d'habiter ;
- Rapprocher les habitants des équipements et services ;
- Favoriser une nouvelle mobilité durable ;
- Promouvoir un aménagement éco-responsable.

Ces priorités visent toutes à renforcer « l'hospitalité urbaine » de Caen et de son agglomération. Ce concept fédérateur consiste à favoriser toutes les actions qui contribuent à améliorer la qualité de la vie des habitants et à renforcer l'attractivité métropolitaine, dans le respect des principes du développement durable.



Ville de Caen

Répondre à tous les « besoins d'habiter »

Au-delà de la légitime satisfaction des besoins des habitants, la qualité et la diversité de l'offre de logements contribue à l'attractivité du territoire. Il est donc impératif de répondre quantitativement aux besoins des habitants, d'abord en permettant à tous les actifs travaillant dans le territoire d'y résider. Compte tenu de cet objectif et des évolutions sociologiques connues (dessalement des ménages, vieillissement de la population), le nombre de logements à construire pour atteindre l'ambition démographique de 400.000 habitants s'établit à 50.000 unités dans le territoire du SCoT.

La mise en œuvre de cet objectif suppose une véritable relance de la construction neuve de logements, particulièrement dans la ville-centre et dans l'agglomération. Cette intensification ne pourra se faire qu'à deux conditions :

- Mettre en œuvre une politique foncière volontariste en utilisant tous les outils juridiques disponibles afin de dégager l'espace nécessaire ;
- Lancer des opérations d'aménagement d'initiatives publiques d'une certaine ampleur, pour entraîner le marché.

Afin de maintenir les grands équilibres actuels du territoire et d'inverser la tendance à la diffusion de l'habitat de plus en plus loin de Caen, la construction neuve se répartira en 32 000 logements dans la Communauté d'Agglomération Caen la mer et 18 000 dans les autres intercommunalités ou secteurs.

Un parc diversifié permet de répondre à l'ensemble des « besoins d'habiter » qui varient tout au long de la vie des habitants en fonction de leur âge, de la composition de leur famille, de leurs revenus, mais aussi en fonction de leurs aspirations sociales et culturelles. De la capacité de chacun à habiter dans des conditions satisfaisantes et adaptées dépend largement l'estime de soi et donc la qualité des rapports sociaux. C'est pourquoi l'offre nouvelle doit être diversifiée en gamme et en type et favoriser dans la mesure du possible les parcours résidentiels locaux, c'est-à-dire la capacité à changer de logement en fonction de ses besoins dans un environnement proche. Cette offre de logement doit respecter les principes suivants :

- Diversifier les formes et les densités d'habitat tout en favorisant l'innovation tant au plan architectural et urbanistique qu'au plan des techniques constructives, notamment pour améliorer la performance énergétique des bâtiments ;
- Maintenir la part des logements locatifs sociaux et inciter à une meilleure répartition de ceux-ci sur le territoire métropolitain ;
- Répondre aux besoins spécifiques de certaines populations (seniors, personnes handicapées, étudiants, ménages en grande difficulté économique et ou sociale, ...) ;
- Organiser l'espace urbain de telle façon qu'aucun habitant ne soit exclu en raison de son origine, de son âge, de son niveau de revenus ou de la composition de sa famille.

Rapprocher les habitants des équipements et des services

Puissant facteur de polarisation et important générateur de trafic, l'offre d'équipements et de services nouveaux devra en effet venir renforcer la politique d'organisation de l'espace. Le principe choisi est à double détente : il s'agit d'implanter les équipements nouveaux au plus près des habitants mais aussi de rapprocher les habitants des plus fortes densités d'équipements et de services existants. L'application de ce principe consiste ainsi à corréliser le

niveau d'équipement à l'attractivité constatée des espaces urbains, autrement dit leur potentiel de polarisation. Une attention particulière doit être apportée à la desserte par les transports collectifs.

Ainsi, les équipements et services structurants de niveau métropolitain doivent être implantés prioritairement dans la ville-centre pour lui conserver les attributs de la centralité. Les équipements et services dont la fréquentation est occasionnelle doivent être prioritairement localisés dans l'agglomération et dans les pôles principaux et relais identifiés, quitte à être mis en réseau pour maximiser leur efficacité. Enfin, les équipements et services de la quotidienneté pourront s'implanter au plus près des habitants, en fonctions des besoins identifiés.

Les TIC doivent également constituer l'un des vecteurs de l'hospitalité urbaine, et concourir à ses divers objectifs, notamment à l'occasion du renforcement progressif de la couverture du territoire par les réseaux à très haut débit. Car, au-delà de l'impératif économique que constitue la couverture numérique du territoire, il s'agit également de faire entrer la population de plain pied dans l'ère des technologies nouvelles, grâce à une offre disponible au plus près de l'habitant.

Favoriser une nouvelle mobilité

L'hospitalité urbaine passe également par un accès à une mobilité durable pour tous et donc une meilleure organisation de celle-ci. Cela signifie notamment qu'au-delà d'une simple régulation du trafic, il est nécessaire de maîtriser l'usage de la voiture. Il est donc impératif de donner une place prioritaire à l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Cette priorité se décline selon plusieurs axes, complémentaires :

- Densifier l'offre de transports collectifs en milieu urbain, car améliorer l'accessibilité de l'agglomération permet d'accroître sa dynamique et son rayonnement ;
- Structurer l'offre périurbaine de transports en commun dans les pôles supports de développement, en s'appuyant notamment sur l'infrastructure ferroviaire et les haltes existantes ou la mise en place de transports routiers périurbains rapides et cadencés ;
- Etendre l'offre de vélos en libre service à toute la zone



Transport public

agglomérée dense et la mise en place d'un schéma cyclable à l'échelle de Caen-Métropole, car le vélo offre, face à l'automobile, une alternative individuelle et peu coûteuse aux déplacements courts ;

- Conditionner la création de nouvelles infrastructures routières en agglomération à des projets de développement urbain pour éviter une concurrence inutile et coûteuse entre les investissements routiers et de transports collectifs. De plus, les nouvelles infrastructures doivent être l'occasion de prendre en compte en amont la desserte multimodale des zones de développement (passage des transports collectifs, aménagements cyclables).

Élaborer, évaluer les politiques de transport dans les agglomérations nécessite la connaissance des pratiques de déplacements de la population et de ses évolutions, c'est la raison pour laquelle est actuellement conduite sur le territoire une « enquête ménages-déplacements grand territoire » (Standard CERTU). Elle apportera les connaissances nécessaires pour affiner la mise en œuvre de cette politique volontariste de mobilité.

Bien entendu, cette politique de mobilité ne peut se faire qu'en appui d'une politique de développement misant sur la compacité urbaine, la mixité fonctionnelle et la maîtrise de la périurbanisation. Une offre complète de transport ne peut se faire sans la mise en œuvre d'une politique cohérente de stationnement, visant à favoriser le report modal dans les territoires les mieux desservis et préserver l'espace public dans les espaces centraux.

Viacités, le syndicat mixte Caen-Métropole et le Conseil général du Calvados se sont associés pour lancer une grande enquête portant sur les déplacements à l'échelle de leurs territoires. Cette enquête, labellisée par le Certu, porte sur 2 950 ménages en face-à-face dans le périmètre de Caen la mer, 4 450 par téléphone dans le reste du département, mais aussi 2 400 ménages interrogés sur les déplacements du week-end. Il s'agit de la première enquête de cette ampleur dans le Calvados, mais aussi l'une des plus vastes de France. La réalisation d'une telle enquête demande une préparation très pointue. Le groupement de maîtrise d'ouvrage s'est donc appuyé sur deux assistances à maîtrise d'ouvrage : le CETE Normandie-Centre, garant méthodologique du label Certu, et l'AUCAME pour l'adaptation locale de l'enquête. Elle se déroule entre novembre 2010 et mars 2011. Les premiers résultats sont attendus au début de l'été 2011.

Promouvoir un aménagement éco-responsable

Le mode actuel de développement urbain (activités au centre, habitat en périphérie et mobilité automobile comme variable d'ajustement) conduit à marquer aujourd'hui une inflexion très nette afin de promouvoir un aménagement éco-responsable. Il s'agit très clairement d'adopter un comportement visant à réduire la consommation des ressources non renouvelables. Cet objectif suppose de traiter simultanément les cinq problématiques interdépendantes suivantes :

- La diminution de consommation d'espace, qui consiste à intensifier l'usage de l'espace urbain, en fixant notamment des règles de densité et de mixité fonctionnelle ;
- Le principe de « polarisation » dont l'objet est de recentrer le développement urbain d'abord sur la zone agglomérée, mais également dans les pôles urbains équipés ;
- La préservation de la « trame verte et bleue » qui consiste à tenir le plus grand compte des continuités écologiques identifiées sur le territoire, en les protégeant ou en prévoyant un aménagement respectueux de la sensibilité écologique des milieux ;
- La promotion d'une agriculture raisonnée, afin de maintenir le potentiel productif tout en minimisant les impacts négatifs de l'agriculture intensive, notamment sur la qualité de l'eau et sols ;
- La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, notamment en adoptant de nouvelles manières d'aménager et de construire plus économes en énergie, tout en assurant le développement des modes doux de déplacement. et des moyens de transports décarbonés.

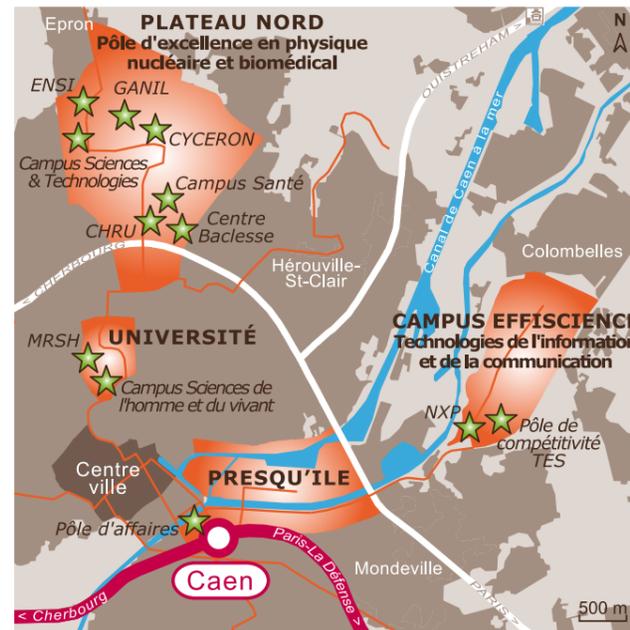
Le projet emblématique du centre métropolitain

Le projet d'aménagement du centre métropolitain a pour premier objectif de donner au centre de l'agglomération de Caen une dimension cohérente au regard de l'ambition dont se dote l'agglomération à l'échelle de l'armature urbaine de la France du nord ouest. La D.T.A. de l'Estuaire de la Seine et le SRADT de Basse Normandie, évoquent le caractère majeur des enjeux de centralité liés à ce site.

La réalisation de cet objectif constitue un enjeu majeur pour la métropole caennaise dans la mesure où un tel projet est à la croisée de toutes les problématiques économiques et d'aménagement évoquées précédemment. C'est en cela que ce projet est emblématique, c'est en cela qu'il doit être exemplaire.

Partant du constat que le périmètre du centre ville actuel ne répondait pas à cette ambition, la délimitation a été élargie de manière à englober l'ensemble des espaces, soit 300 ha, présentant un potentiel de mutation et notamment (Cf Carte) :

- Les anciens espaces industrialo portuaires compris entre l'Orne et son canal sur lesquels des équipements



métropolitains ont d'ores et déjà été créés (Cargö, ESAM) et d'autres sont programmés (BMVR, palais de justice) ;

- Le secteur aux abords de la gare et les terrains ferroviaires jusqu'aux rives de l'Orne, qui présente de fortes opportunités économiques et urbaines d'échelle mégapolitaine proche de la Défense. D'ores et déjà, une opération immobilière « au pied du train » alliant bureaux/commerces/logements/multiplexe est en cours de réalisation : « Les rives de l'Orne » (60 000 m²). Un projet structurant à moyen terme est en voie de concrétisation : la ZAC Montalivet, 28 ha, 200 000 m² de logements, 150 000 m² de locaux économiques ;
- La rive gauche du canal, au sens large puisqu'elle s'étend jusqu'à la route menant à Ouistreham, incluant l'ancien CHR. Dès à présent, des opérations de densification de logements sont à l'étude sur les rives du canal.



Les abords de la gare en mutation

Conscientes de l'enjeu que représentent ces territoires, et en prenant toute la mesure des risques existants auxquels ils sont confrontés, les trois communes concernées ont l'intention d'élaborer un projet de recomposition et développement urbains sur cet espace qui a été identifié

comme un formidable enjeu de développement pour le territoire et dont les 73 hectares de la « Presqu'île » constituent le cœur emblématique.

Pour engager ce projet ambitieux, il apparaît indispensable de mener des études associant les savoir-faire d'urbanistes, d'architectes, d'économistes. Outre les trois communes, la Communauté d'agglomération Caen la mer, la Région Basse-Normandie sont concernées par les enjeux sur ce territoire, ainsi que le Syndicat Mixte des Ports Normands Associés, propriétaire de nombreux terrains dans ce secteur.



Presqu'île

Une Société Publique Locale d'Aménagement, dénommée SPLA Caen - Presqu'île a été constituée avec pour mission d'intervenir principalement dans le domaine des études indispensables à la définition d'un projet stratégique de développement pour le secteur de la Presqu'île élargie.

Les problématiques intéressant ce vaste espace sont diverses, mais doivent être appréhendées dans leur ensemble. Elles concernent :

- La mutation urbaine : qu'ils s'agissent des anciens terrains industrialo-portuaires de la Presqu'île, du secteur de la gare, ou de quartiers résidentiels dont la densité reste faible au regard de leur localisation centrale ;
- L'accessibilité métropolitaine ferroviaire et l'organisation de la multi-modalité en matière de déplacement ;
- L'accessibilité routière et l'organisation des entrées de ville, qui donnent directement accès au centre ;
- Le rapport à l'eau le long du canal de Caen à la mer mais également avec le cours de l'Orne, dont l'aménagement des berges pourrait permettre de restaurer le rôle de continuité écologique joué par ce fleuve à l'échelle de la Basse-Normandie ;
- L'organisation d'une véritable centralité métropolitaine dans le cadre d'une large mixité des fonctions : faire cohabiter fonctions de commandement, commerces, services et équipements à grand rayonnement avec l'habitat.

Cet espace de projet sera le site prioritaire d'accueil des fonctions métropolitaines supérieures, notamment économiques, administratives, commerciales et culturelles. Au-delà du renforcement de la place de l'habitat, pourront donc y être accueillis :

- Les grandes opérations d'immobilier de bureau ;
- Les équipements commerciaux, notamment ceux de plus de 5 000 m² de SHON ;
- Les équipements et services publics, qui concourent à affirmer le rôle de Caen dans l'armature urbaine de la France du nord-ouest.

Les nouveaux instruments du rayonnement

L'inévitable concurrence entre les territoires, à l'échelle nationale et européenne, impose à la collectivité d'être particulièrement dynamique. Le foisonnement culturel de l'agglomération est une composante majeure de sa capacité d'attraction.

Caen dispose d'un terreau créatif et culturel d'une très grande richesse : **patrimoine architectural, institutions culturelles d'envergure, réseau de librairies, galeries d'art, cinémas, salles de musique, équipes artistiques indépendantes** procurent à la ville une vitalité et un rayonnement qui dépassent largement ses limites administratives.



Cinéma Off Courts

Cette richesse et cette diversité de l'offre culturelle, (au-delà même de celle émanant des seuls équipements gérés par Caen la mer ou la ville) constituent un atout fort pour le territoire et renforcent considérablement son attractivité, tant résidentielle que touristique.

Caen créé l'évènement

Comme beaucoup de grandes agglomérations, Caen peut s'appuyer sur des manifestations ou événements récurrents qui contribuent à son rayonnement à l'échelle bas-normande : la Foire de Caen, qui reste l'une des plus importantes de France, un salon du livre désormais dénommé « passage de témoins », des rencontres sportives (football ligue 1, courses hippiques, jumping international, Basket féminin de niveau européen, ...).

Elle peut également, avec les commémorations liées à la seconde guerre mondiale, jouer un rôle pivot, notamment lors des célébrations décennales ou quinquennales du Débarquement (Exemple des 60^{ème} et 65^{ème} anniversaire).

Au-delà, plusieurs manifestations d'envergure nationale permettent de conforter l'attractivité de la capitale bas-normande, qui est reconnue grâce à des festivals récurrents, et plus particulièrement :

- Nördik Impact, festival musical d'une semaine en octobre consacré, depuis 12 ans, aux cultures électroniques, notamment musicales (18 à 20 000 personnes en 2010) ;
- Les Boréales, créé en 1992 et qui se déroulent chaque année au mois de novembre, se veut une plate forme ouverte sur la création artistique des cinq pays nordiques ;
- Le nouveau festival musical de Beauregard, à Hérouville Saint clair, qui s'avère un véritable succès avec 37 000 personnes rassemblées pour sa deuxième édition seulement, en juillet dernier.

Avec la manifestation « Caen, les rencontres (première) », future biennale consacrée à l'architecture l'urbanisme et de l'aménagement, dont la première s'est tenue en 2009, la ville entend diffuser à un large public une culture de la ville et des territoires.

Enfin, l'accueil, ponctuellement, de grandes manifestations sportives doit permettre d'asseoir sa notoriété : solitaire du Figaro, championnat de France de course motonautique, championnat d'Europe de football E19, ou jeux équestres mondiaux en 2014, ...



Jumping

Un niveau élevé d'équipement

Le niveau d'équipement de l'agglomération constitue un atout très appréciable en matière culturelle et patrimoniale.

Elle dispose de nombreux établissements culturels, traditionnels ou novateurs, que ce soit dans le domaine du spectacle vivant, de la musique, tant en termes de formation que de création ou de diffusion, ainsi que dans le domaine

des arts plastiques, de la lecture publique, et des musées. Sans être exhaustif, on peut citer :

- Pour le théâtre : le théâtre de Caen, la Comédie de Caen, le centre dramatique national de Normandie ;
- Pour la danse : le Centre chorégraphique national ;
- Pour la musique : le conservatoire régional, avec l'Orchestre de Caen et l'Ensemble de Basse-Normandie ;
- Le Zénith, des salles de musiques actuelles Le Big Bang Café et la Fonderie à Hérouville-Saint-Clair et Le Cargö à Caen ;
- Pour l'art : l'Ecole Supérieure d'Arts et Médias (ESAM), le Fonds régional d'art contemporain, le musée des Beaux-Arts, l'artothèque ;
- Concernant les aspects patrimoniaux : le Mémorial, l'IMEC et le Musée de Normandie viennent enrichir un patrimoine historique et urbain très conséquent.

A travers l'Ecole Supérieure des Arts et Médias (ESAM) et le Conservatoire national de région, elle encourage l'accueil et la formation des futurs acteurs de la vie culturelle. Les Arts florissants, formation de musique baroque, contribue à une image d'exigence culturelle.

De nombreux projets d'équipements nouveaux viennent compléter cette offre :

- La construction de la nouvelle Bibliothèque multimédia à vocation régionale (BMVR), pour laquelle a été retenu le projet présenté par l'architecte Rem Koolhaas ;
- La création d'un Pôle Régional d'Art Contemporain (PRAC), inscrit au Contrat de Projet Etat Région ;
- La reconversion d'une ancienne caserne dans le cœur d'agglomération, le quartier Lorge, pour accueillir un grand équipement culturel ;
- La mobilisation d'une partie de l'ex caserne Koenig pour accueillir un pôle logistique lié aux activités culturelles.

Dans le domaine sportif, l'agglomération est également richement dotée et des projets doivent compléter ou rénover l'offre disponible, comme par exemple la reconstruction du Stade Nautique. L'Agglomération prépare également les conditions de création d'un nouvel équipement nautique au Sud de l'agglomération.

Une politique d'animation ambitieuse

La ville de Caen et la Communauté d'Agglomération Caen la mer ont fait du développement de l'offre culturelle et touristique un axe important de leur projet de développement, notamment afin de stimuler l'attractivité du territoire. La culture, comme le tourisme est considérée comme un élément du développement économique (2900 emplois, dont 45% ayant le statut « cadre des fonctions métropolitaines »).

L'élan ainsi impulsé apparaît d'autant plus indispensable aujourd'hui alors que la crise économique et sociale sans

précédent frappe d'obsolescence nombre de certitudes. Les politiques culturelles, comme l'ensemble des politiques publiques, doivent être redéfinies à l'aune de la nouvelle donne sociale et économique. Le projet culturel de Caen, document d'intention, pose les principes qui doivent guider l'action publique de la ville lors des cinq prochaines années. Dans un souci de pluralisme artistique et culturel, il s'agit d'apporter un soutien aux propositions de création et de diffusion d'un nombre important d'équipements et de manifestations sur son territoire, ainsi qu'aux équipes artistiques caennaises porteuses de projets innovants. Les équipements en régie contribuent à l'enrichissement de la vie culturelle caennaise, au même titre qu'une commande publique active.

Il s'agit de défricher de nouveaux champs pour la culture, l'étendre à de nouveaux lieux pour faire vivre l'art dans la ville, à de nouvelles réflexions et de nouvelles esthétiques, en donnant toute leur place à la culture scientifique et technique et aux cultures urbaines, à de nouveaux temps, et bien évidemment aussi et surtout, à de nouveaux publics. Il s'agit également « d'ouvrir portes et fenêtres » pour rompre le sentiment d'isolement et de cloisonnement qui existe encore trop souvent entre les disciplines, entre les artistes, les acteurs socio-culturels, les élus, et le grand public.

Deux équipements emblématiques constituent aujourd'hui un repère à l'échelle nationale pour Caen, en matière touristique et culturelle : le Mémorial et l'IMEC où existe un projet autour de la gestion numérique de la mémoire de l'édition.



L'ESAM, pourra élargir le champ du rayonnement, notamment en fédérant toutes les écoles d'art normandes pour une approche plus rationnelle de l'offre de formation mais également pour des travaux de sensibilisation du grand public aux questions artistiques. Elle permettra de conjuguer, au sein d'un même établissement, un projet d'enseignement et de recherche, un programme de formation vers un public amateur en relation avec le développement d'une action culturelle ouverte à des formes artistiques contemporaines conjuguant les différentes disciplines.

Le projet de création d'une Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale devra permettre d'offrir à la population un lieu plus ouvert, en rapport avec les préoccupations du public qui pourra s'y auto-former, découvrir des champs inconnus, un lieu où les gens vont pouvoir se rencontrer, échanger et apprendre. Cet équipement devra faciliter la mise en place du réseau de lecture publique et permettre ainsi de décloisonner l'offre à l'échelle du territoire.

Une animation cohérente repose également sur une politique tarifaire adaptée ainsi que la mise en réseau des équipements (bibliothèques, piscines, ...), mais également des produits touristiques (ex : Normandie impressionniste, Guillaume le Conquérant, ...) à une échelle large.

Ainsi, ces intentions ne se répercutent pas seulement localement mais entrent en résonance avec l'ensemble du territoire normand, lui aussi riche de son patrimoine, ses équipements, ses animations, mais également de sa géographie (la mer, le bocage,...), ses terroirs et ses savoir faire ancestraux, ... ou nouveaux.

La LNPN, levier de la métropole caennaise en Normandie

NOTES

Son dynamisme démographique et économique, le profil de sa population et de ses emplois, la concentration des fonctions d'innovation et de recherche, de commandement, et sa fonction de « hub » régional confèrent à Caen les caractéristiques d'une métropole régionale.

En organisant sa gouvernance à l'échelle d'un bassin de vie de 400 000 habitants, Caen porte une dynamique métropolitaine qui s'inscrit pleinement dans les objectifs durables et soutenables de croissance économique, de cohésion et d'équité sociales tout en préservant son capital naturel et environnemental.

Sa position géographique littorale, à l'interface du bassin parisien et du Grand Ouest, lui confère déjà un rôle stratégique dans l'organisation urbaine et économique du bassin parisien.

Cependant, l'accessibilité et la connectivité sont des leviers essentiels pour accroître la compétitivité et l'attractivité des métropoles. Alors que Caen assure un rôle de pôle multimodal régional, le sous équipement des ses liaisons ferrées, l'absence de régularité et de confort constituent un frein à son rayonnement. La moindre qualité de cette desserte ferroviaire par rapport aux autres métropoles du grand ouest est unanimement reconnue. Ces carences, si

elles devaient perdurer, obère les capacités de la métropole caennaise et donc de la Basse-Normandie de participer pleinement au dynamisme économique du bassin parisien et du territoire national.

L'absence de connexion au réseau de grande vitesse européen est susceptible de constituer à l'avenir un frein au développement attendu de la métropole régionale.

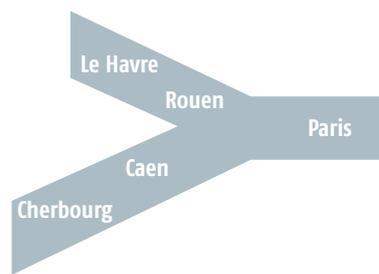
Le projet de liaison nouvelle Paris Normandie apparaît donc comme une réponse essentielle à cet enjeu de développement,

- Parce qu'il renforce la participation de Caen à la dynamique du grand bassin parisien, méga région mondiale ;
- Parce qu'il permet d'accroître les synergies avec les grandes villes normandes, pour structurer l'ouest parisien et le doter d'une façade maritime à la hauteur de ses ambitions ;
- Parce qu'il permet à Caen de jouer pleinement son rôle d'amplificateur de croissance pour la Basse Normandie. »



NOTES

La présente contribution a été réalisée à partir des travaux des services des collectivités membres de la conférence des exécutifs ainsi que des propositions de l'AUCAME et de Synergia.



Toute une région mobilisée.

