

Une ligne à grande vitesse **Paris–Caen–Basse-Normandie,** **Pourquoi ?**

Contribution de
l'Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole

LE CONTEXTE	6
CAEN, UNE AIRE URBAINE EN MODE PROJET.....	9
À MOINS DE 30 MINUTES DE LA GARE DE CAEN	13
CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE.....	15
LES EFFETS ATTENDUS.....	21
RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE NORMANDE.....	25
LES ENJEUX	31
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	34



Par courrier conjoint en date du 18 mai 2010, les deux directeurs généraux des services des régions Haute et Basse-Normandie ont saisi le président de la communauté d'agglomération Caen la mer afin qu'il enrichisse le document de fonctionnalités du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui sera adressé à Réseau Ferré de France et au comité Duport au nom des collectivités de Haute et Basse-Normandie.

Dans cette perspective, Monsieur Philippe DURON, président de Caen la mer, a sollicité l'AUCAME pour qu'elle rédige un document destiné à contribuer à la définition des fonctionnalités attendues de cette LGV pour la grande agglomération caennaise.

La contribution de l'Agence d'études d'Urbanisme de Caen-Métropole (AUCAME) ci-après, vise à enrichir la démonstration de l'opportunité d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre l'Île-de-France et la Basse-Normandie, et plus particulièrement les facteurs de synergie entre la grande vitesse ferroviaire et les dynamiques socio-économiques de du territoire de l'agglomération caennaise.

La question de la modernisation de la desserte ferroviaire de la Normandie est un sujet ancien. De l'idée d'un TGV normand, il y a une vingtaine d'années, au projet de liaison rapide entre la Normandie et Roissy dix ans plus tard, les hypothèses ont été nombreuses. Aucune n'a cependant connu de concrétisation en raison de la complexité technique, économique et donc politique du dossier.

C'est finalement par le prisme de l'aménagement du territoire, dans un contexte de mondialisation de l'économie qui rend aux espaces portuaires leur caractère stratégique, que ressurgit le dossier, à la faveur d'une réflexion sur l'organisation de la façade maritime de la « méga-région » urbaine parisienne, seul ensemble territorial français de rang mondial.

Les annonces du président de la République concernant le Grand Paris, le 29 avril 2009, ont conduit à l'installation d'un comité de pilotage pour un projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Paris et la Normandie. Ce comité de pilotage a pour mission de préparer l'organisation d'un débat public pour l'année 2011.

S'il ne constitue qu'un aspect de l'organisation territoriale à l'échelle du Bassin parisien, le sujet de la mobilité constitue une question centrale, compte tenu de l'explosion des déplacements en nombre et en motifs et de l'importance des transports dans les réflexions sur un aménagement durable du territoire issues du « Grenelle de l'environnement ».

Les conséquences géostratégiques de la mondialisation de l'économie pour les « méga-régions » urbaines

La généralisation à l'échelle planétaire du libéralisme économique, consécutive à la chute du mur de Berlin, a très largement ouvert les marchés. Grâce à un développement massif des transports et des moyens de communication, les échanges mondiaux ont littéralement explosé en volume et en valeur, induisant de profondes mutations économiques désormais désignées sous le vocable de « mondialisation ».

La première caractéristique de ces mutations économiques, dont elle constitue à la fois l'une des causes et la conséquence la plus visible, réside dans la croissance exponentielle du trafic maritime. Dès lors, l'accès à la mer devient capital et l'organisation des interfaces terre-mer que constituent les ports devient stratégique.

Ainsi, la nouvelle donne économique contemporaine recompose la géographie urbaine. Les experts et les chercheurs qui avaient conceptualisé les « villes globales » opèrent aujourd'hui un glissement sémantique vers la notion de « méga-région » en insistant sur les nécessaires synergies et complémentarités à organiser entre une métropole de rang mondial et les territoires qu'elle polarise.

A l'image de territoires qui répondent à cette définition, tels le sud-est anglais, Rio-Sao Paulo, Bombay, Pékin, Chicago ou Séoul, le Bassin parisien peut s'imposer dans ce club restreint.

Vaste et polycentrique, le Bassin parisien est dominé économiquement et démographiquement par la région capitale. Il doit impérativement s'ériger en système urbain métropolitain interrégional et aménager sa façade littorale pour y maximiser la fonction portuaire, dans le respect des autres fonctionnalités littorales (tourisme, biodiversité...). Compte tenu de la superficie du Bassin parisien et des exigences du développement durable, l'organisation d'un système maillé de déplacements rapides, efficaces et peu carbonés constitue un préalable stratégique.

Dans ce contexte, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie prend tout son sens !

L'explosion des mobilités

La croissance continue de la mobilité des personnes et des biens est un phénomène constant qui connaît une accélération notable depuis les années soixante-dix. Les mutations économiques, l'élévation du niveau de vie, le développement des villes et de leurs aires d'influence et enfin la qualité et la diversité des offres de transport (individuel ou collectif) sont parmi les facteurs majeurs de cette évolution qui n'affecte pas uniformément tous les modes de transport.

La population européenne se déplace de plus en plus fréquemment et sur des distances de plus en plus longues. La France présente des tendances similaires : la population française est ainsi six fois plus mobile en 2003 qu'elle ne l'était en 1970. En France, la prédominance de l'automobile est favorisée par la densité et la qualité du réseau routier, et par des pratiques sociales conduisant les Français à se déplacer fréquemment, tant pour le travail que pour les loisirs.

Toutefois, les autres modes de transport progressent également. En Europe, les Français sont parmi les premiers utilisateurs du chemin de fer, le TGV représentant les deux tiers des kilomètres parcourus en train. Concernant le mode aérien, la situation est fortement contrastée entre trafic international, en fort progrès et trafic intérieur aux évolutions très variables selon les liaisons (paris/province, province/province...). L'existence ou non de liaisons ferrées à grande vitesse influe notablement sur ces évolutions.

Les échanges de marchandises ne cessent également de s'accroître dans le monde. A l'échelle européenne, la souplesse de fonctionnement du transport routier lui permet de rester le mode prédominant, dans tous les pays. Cependant, l'allongement des distances moyennes de transport est favorable à une forte croissance des modes alternatifs, notamment du transport ferroviaire.

Le tournant initié par le Grenelle de l'environnement vers une mobilité durable

Les orientations formulées par le Grenelle favorisent un rééquilibrage entre les différents modes de transport dans une perspective de développement durable et d'amélioration de la sécurité des voyageurs. Leurs objectifs sont :

■ Une meilleure efficacité énergétique

Du point de vue de l'environnement et de la gestion des ressources énergétiques, le transfert de voyageurs vers le rail depuis la route et depuis l'avion présente un double avantage :

- ⇒ d'une part, indépendamment de la nature de l'énergie utilisée, pour déplacer une personne sur une distance donnée, le train est moins consommateur d'énergie que les deux autres modes ; selon l'ADEME, le déplacement d'une personne en TGV nécessite 4,4 fois moins d'énergie qu'en automobile et 9,5 fois moins qu'en avion ;
- ⇒ d'autre part, l'énergie utilisée pour déplacer un train (principalement en mode électrique) est moins polluante que celles auxquelles recourent les deux autres modes, qui sont des dérivés d'hydrocarbures (gazole, essence et kérosène).

■ Une réduction des émissions de gaz à effet de serre

Au sein du secteur des transports (plus du quart des émissions de GES), la route et l'aérien contribuent respectivement à hauteur de 93 % et 3,7 % aux émissions de CO₂. Compte tenu de la meilleure efficacité énergétique du train par rapport à l'avion et à l'automobile et du fait que pour la même quantité d'énergie absorbée, l'électricité consommée par les transports produit 4,5 fois moins de CO₂ que le pétrole, on estime que, sur une même distance, le déplacement d'une personne en TGV génère environ 20 fois moins de gaz carbonique qu'un déplacement par la route et 45 fois moins qu'en avion.

■ Une contribution à l'amélioration de la qualité de l'air

La pollution atmosphérique résulte de la combinaison de différents polluants [particules, CO (monoxyde de carbone), SO₂ (dioxyde de soufre), NO_x (oxydes d'azote), COV (composés organiques volatils), HAP (hydrocarbures aromatisés), dioxines, As (arsenic), Cd (cadmium), Cr (chrome), Ni (nickel), Hg (mercure), Pb (plomb)].

Les études montrent que cette pollution joue directement sur la santé des populations exposées.

Même si les progrès techniques que réaliseront les constructeurs de véhicules thermiques (automobiles, camions) et probablement d'avions permettront sur le moyen terme de réduire les émissions des modes routier et aérien (pots catalytiques, essence sans plomb, amélioration des rendements des moteurs, etc.), il subsistera un écart important entre le pouvoir polluant de ces modes et celui des trains électriques. En effet, si d'un côté on envisage une division par près de 8 entre 2000 et 2020 des émissions des voitures particulières, l'ADEME prévoit également que dans ces mêmes vingt ans la production d'électricité sera moins polluante qu'aujourd'hui par appel accru aux énergies renouvelables et à l'amélioration du rendement des centrales thermiques.

■ Une meilleure sécurité

En matière de sécurité des personnes, si l'on peut considérer que les transports aérien et ferroviaire sont aussi sûrs l'un que l'autre, on sait que le transport ferroviaire offre un degré de sécurité sans comparaison avec la route. Selon l'observatoire national interministériel de sécurité routière, le transport ferroviaire est 35 fois plus sûr que la route.



Un pôle structurant du Bassin parisien...

Avec 110 000 habitants, la ville de Caen constitue le cœur d'un vaste bassin de vie de près de 400 000 habitants. Elle anime une agglomération de près de 230 000 habitants, principal pôle urbain de Basse-Normandie, au cœur de la vingtième aire urbaine de France (hors Ile-de-France).

Une position géographique d'interface

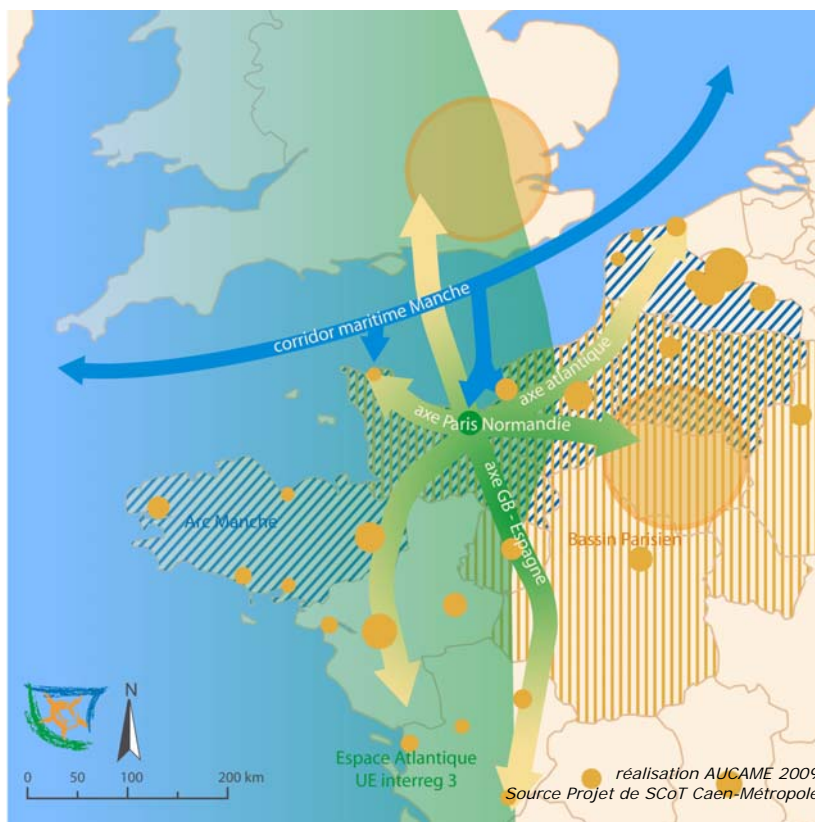
La métropole caennaise est idéalement située sur l'axe européen - Îles Britanniques - Péninsule Ibérique et sur un couloir Nord-Sud européen, riverain de la Manche et donc des principaux flux maritimes mondiaux, à proximité des principales « villes-monde » européennes que sont Paris et Londres et au cœur de la Normandie dont la notoriété est mondiale. Elle offre également une indéniable qualité de vie et dispose de l'offre urbaine d'une grande ville tout en présentant des tissus urbains aérés

et verdoyants. Les espaces périurbains sont maillés de bourgs et villages qui conservent largement leur charme, en raison notamment de la très grande qualité du bâti rural et d'une exceptionnelle densité de monuments historiques. De plus, avec une façade maritime de 20 kilomètres où la tradition touristique balnéaire est ancienne (Côte de Nacre et Côte Fleurie), Caen-Métropole dispose d'un espace enviable de respiration et de détente aux portes de l'agglomération. S'ajoutent à ces atouts, un niveau d'équipement de grande métropole (Mémorial,

université de 29 000 étudiants, Zénith, CHU, ...), une offre résidentielle diversifiée et un réseau efficace de transports publics organisé autour du tramway.

Le territoire de Caen-Métropole bénéficie en outre de la présence d'un réseau multimodal d'infrastructures composé d'un réseau routier dense organisé autour d'une étoile autoroutière connectée à un périphérique complet,

d'une desserte par le train cadencée vers Paris qui demeure parfaite, de la présence d'un aéroport actif et d'un important port de commerce accompagné d'un terminal ferry qui constitue le 4^{ème} point de passage vers l'Angleterre depuis la France (1 million de passagers, 100 000 camions / an). Enfin, des efforts considérables sont actuellement consentis en matière de couverture numérique du territoire.



Au sein des villes du Bassin parisien, dans les dynamiques du grand Ouest, Caen peut s'appuyer sur ses atouts de positionnement pour tirer le meilleur de la connexion au réseau à grande vitesse.

Caen-Métropole se caractérise aujourd'hui par son

dynamisme économique qui, depuis plusieurs années, vaut à son agglomération la première place au palmarès établi annuellement par le magazine « L'Entreprise » dans sa catégorie (de 200 000 à 500 000 habitants).

Ce classement ne doit rien au hasard. Il est le résultat d'une prise en compte objective des qualités intrinsèques d'un territoire qui a su trouver, dans la culture et les valeurs de son histoire, les ressources humaines et économiques nécessaires pour affronter pleinement le présent d'un monde en mutation.

CAEN, UNE AIRE URBAINE EN MODE PROJET

Les atouts et qualités de Caen-Métropole sont nombreux et réels, il convient de les valoriser pour préparer le territoire à entrer de plein pied dans son deuxième millénaire. Cette mission est loin d'être simple dans un monde en évolution rapide tant au plan continental, avec à la fois l'approfondissement et l'élargissement de l'Union Européenne, qu'au plan mondial, avec l'intensification de la globalisation qui devrait perdurer voire s'intensifier au-delà de la crise actuelle, nous faisant entrer dans un monde nouveau.

En outre, ce monde dont nous percevons désormais le caractère fini des ressources doit être géré avec économie et discernement. Les questions d'épuisement prévisible des énergies fossiles et de changement climatique ne doivent pas être sous-estimées. Elles appellent des réponses claires et responsables tant qu'il est encore possible d'agir préventivement.

... qui s'organise autour d'un projet de territoire

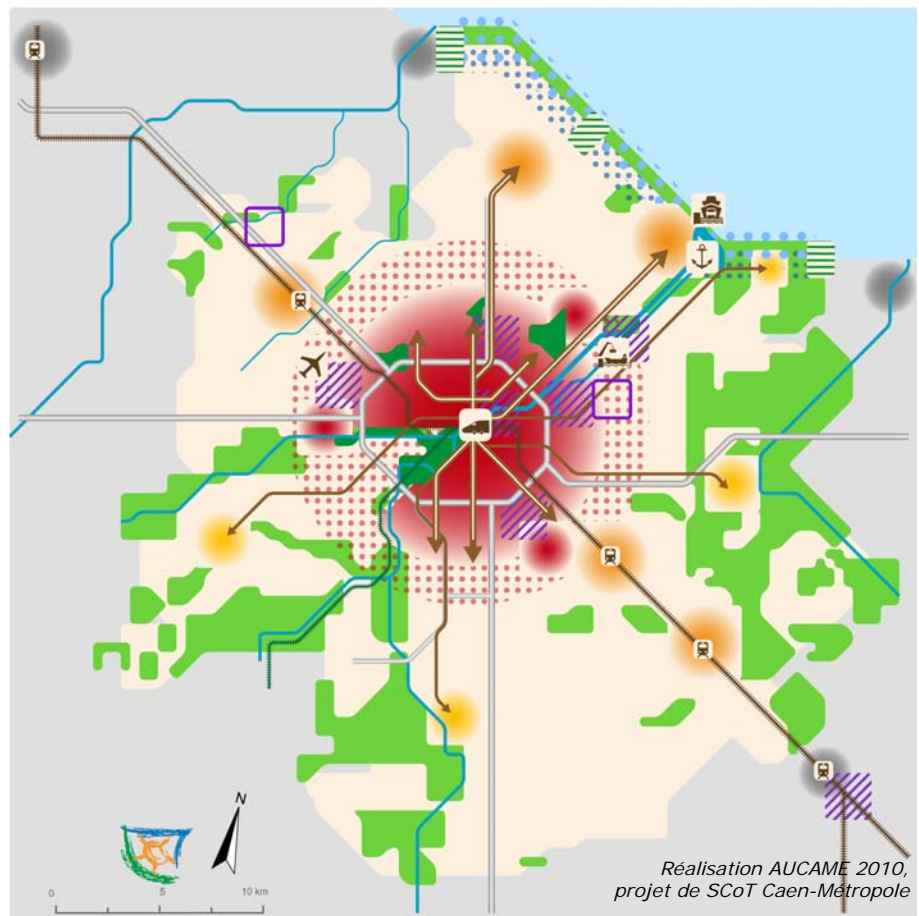
Le territoire s'est organisé autour de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT Caen-Métropole), qui recouvre aujourd'hui plus de 80 % de l'aire urbaine de Caen et correspond donc sensiblement au « bassin de vie » primaire de la capitale régionale de Basse-Normandie.

Le SCoT constitue le document fondateur du projet qui doit fonder le « pacte de gouvernance » à l'échelle métropolitaine pour les années à venir, dans le respect de chaque partie du territoire, mais tendu vers un objectif commun ambitieux : favoriser un développement harmonieux, solidaire et durable d'un ensemble territorial interdépendant. Il s'agit donc, par excellence, d'un territoire de projet.

Son ambition consiste d'abord à faire reconnaître le

caractère essentiel de Caen dans l'armature urbaine de l'Europe du Nord Ouest. En effet, capitale régionale de la Basse-Normandie, elle structure et organise un vaste territoire sur la rive méridionale de la mer la plus fréquentée du Globe. Elle constitue également l'un des points majeurs d'accès aux îles britanniques depuis le continent.

Le projet du SCoT Caen-Métropole



Le SCoT Caen-Métropole entend mettre au cœur des projets du territoire, les principes d'un développement durable, organisé autour des transports collectifs, polarisé par l'agglomération et respectueux des équilibres naturels.

Cette reconnaissance doit en tout état de cause se traduire par l'accès de Caen à la grande vitesse ferroviaire et par l'implantation d'équipements structurants de niveau métropolitain, inhérents au rôle d'organisation du vaste territoire d'influence qui est le sien.

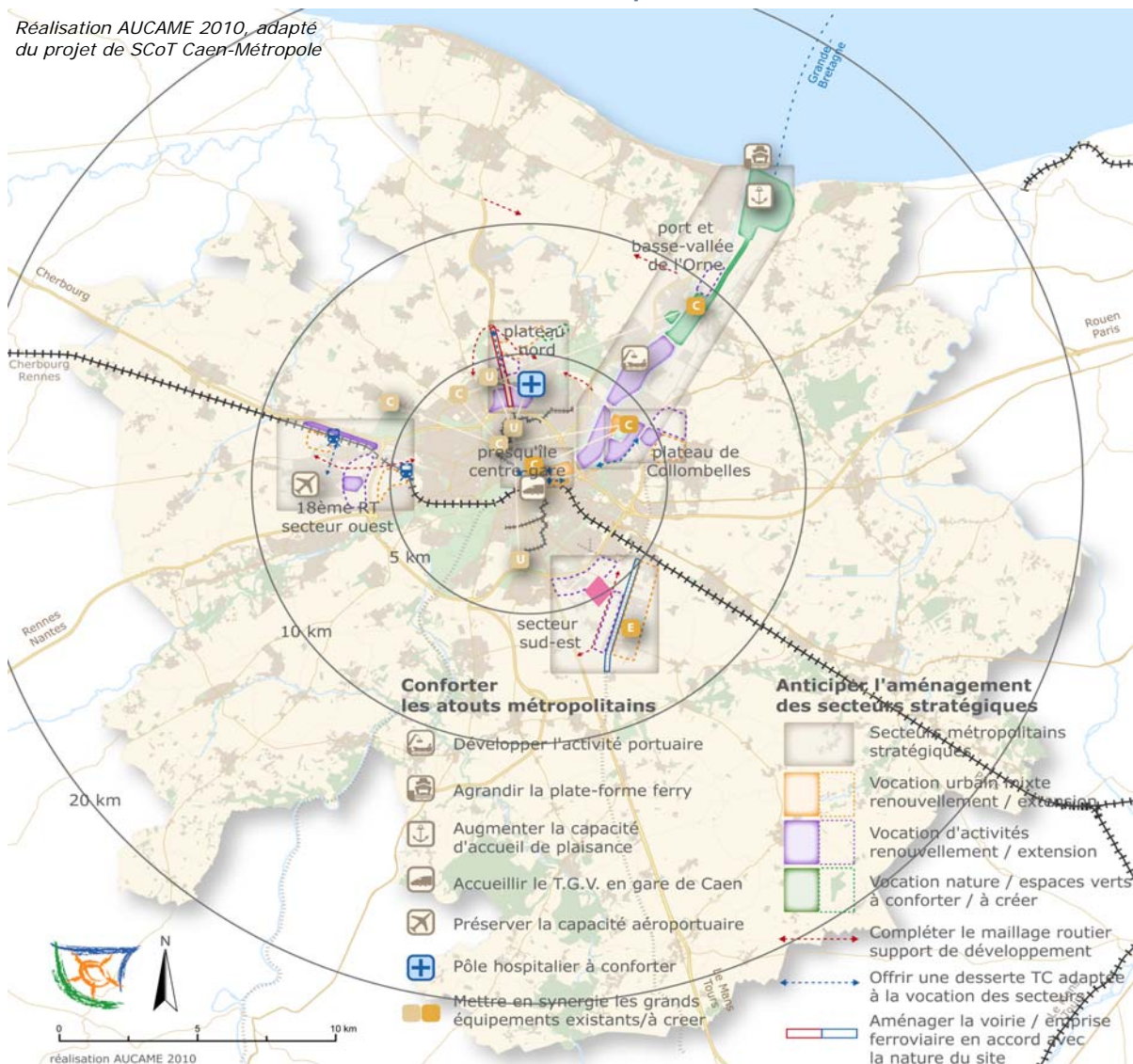
CAEN, UNE AIRE URBAINE EN MODE PROJET

Le projet de la région caennaise s'articule autour de trois grands principes :

- Donner la priorité aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile, au premier rang desquels le train ;
- Polariser le développement sur l'agglomération et organiser les couronnes périurbaines autour de sept pôles ;
- Porter l'ambition architecturale et urbanistique du territoire, plus particulièrement autour des nœuds ferroviaires, portes d'entrée du territoire.

Enfin, le principe d'éco-responsabilité est au cœur du projet de territoire porté par le SCoT, tant il est évident que de la performance environnementale dépend aussi l'attractivité du territoire qui constitue la base même de son développement futur.

Les secteurs stratégiques pour le développement des fonctions métropolitaines



Six secteurs stratégiques de renouvellement ou de développement urbain portent les ambitions métropolitaines du territoire caennais. Le secteur « Presqu'île Centre-gare » constitue l'épicentre et la vitrine de ces grands projets.



À MOINS DE 30 MINUTES DE LA GARE DE CAEN

Un potentiel humain, économique et touristique

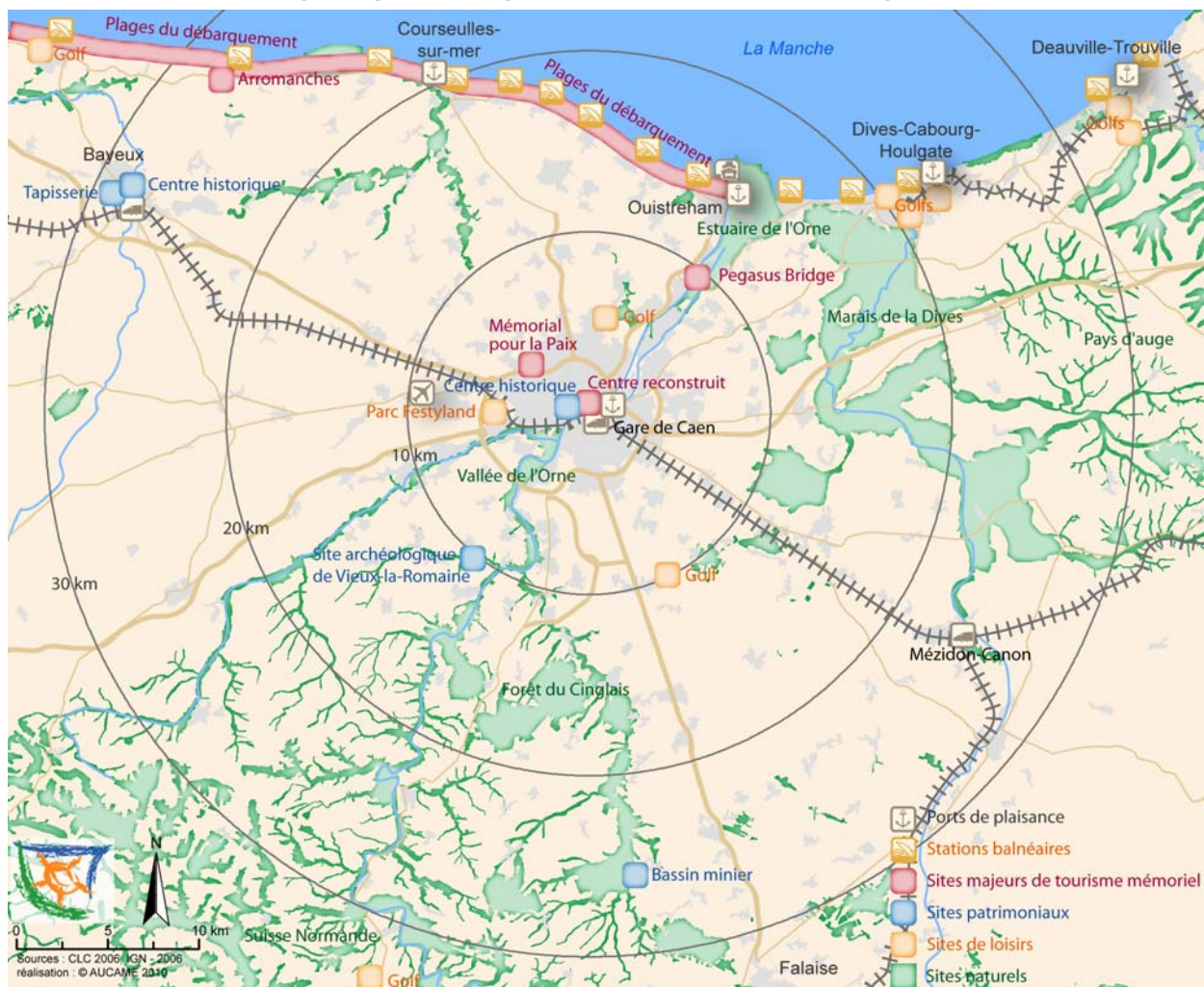
- **Plus de 400 000 habitants**, dont 175 000 à moins de 10 minutes.
- **165 000 emplois** : 25 000 cadres et professions intellectuelles supérieures dont 12 000 cadres des fonctions métropolitaines supérieures, 3 000 chercheurs.
- **185 500 logements**.
- **50 kilomètres de littoral**, 30 % de résidences secondaires en moyenne dans les communes littorales.
- **4 ports de plaisance** totalisant 2 250 aneaux :



- ⇒ **Caen** : 90 aneaux en centre-ville.
- ⇒ **Ouistreham** : 650 aneaux, 600 supplémentaires programmés.
- ⇒ **Courseulles-sur-Mer** : 750 aneaux.
- ⇒ Port Guillaume à **Dives-sur-mer** : 600 aneaux.
- ⇒ **Merville Franceville** : mouillage de 180 places.

- Au cœur d'une région touristique, disposant d'une offre riche et variée qui repose principalement sur :
 - ⇒ un patrimoine historique,
 - ⇒ une tradition balnéaire,
 - ⇒ une terre d'Histoire et de mémoire.

Mémoriel, balnéaire et patrimonial : les trois principales composantes d'une offre touristique variée.



Caen se situe au cœur d'un territoire attractif, riche de son histoire, de son patrimoine et de ses paysages. C'est aussi le centre d'un bassin de population et d'emploi majeur.



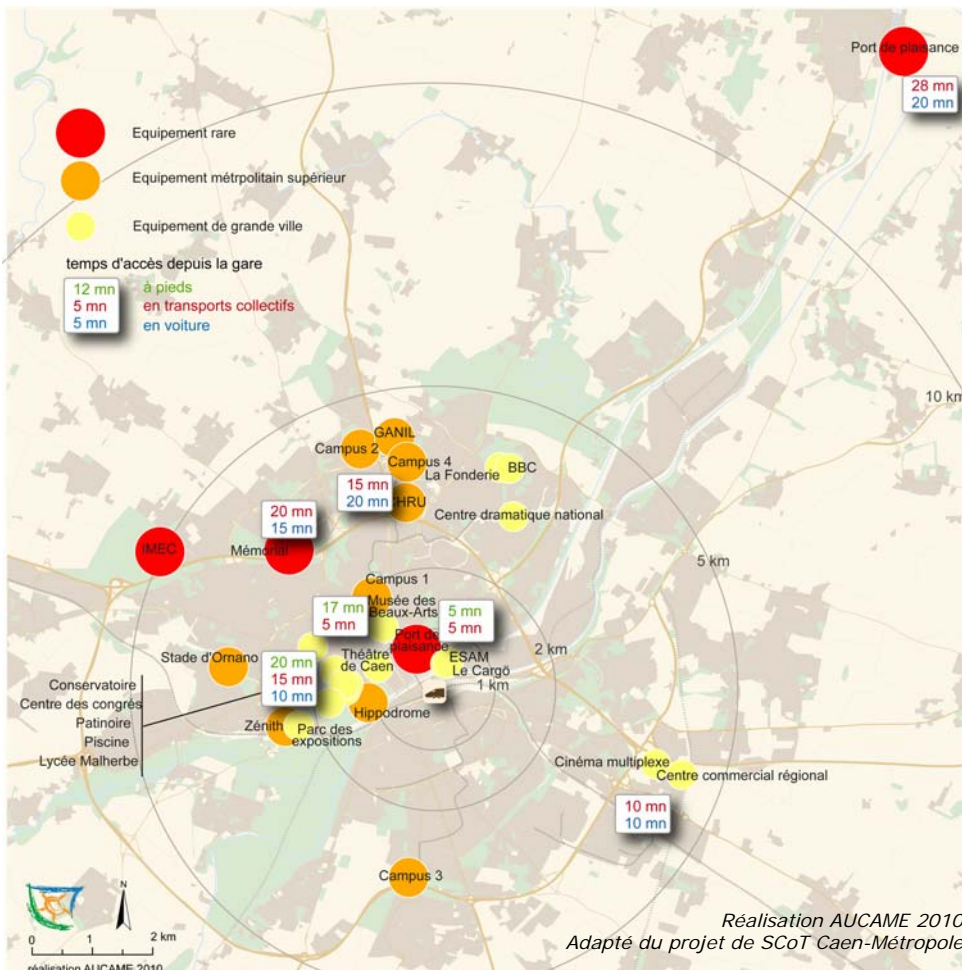
CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

Un cadre de vie privilégié

- La mer à 20 minutes depuis la gare de Caen en voiture, à 28 minutes en bus (ligne express cadencée).
- 10 000 ha d'espace naturel, 5 000 ha de forêt à 25 minutes depuis le centre-ville de Caen.
- 1 250 hectares de parcs et jardins publics.
- 205 hectares de plan d'eau en ville.
- La Prairie, un espace unique de respiration en ville de 60 hectares.

Pour faire plus : la communauté d'agglomération Caen la mer a inscrit dans son projet d'agglomération la préservation de quatre parcs périurbains d'agglomération situés aux limites de la zone urbaine dense, représentant plus de 1 400 hectares.

Les atouts d'une grande ville



Caen dispose de l'ensemble des services d'une grande agglomération. Nombre d'entre eux sont directement accessibles à pieds depuis la gare. Le réseau de tramways et de bus dessert l'ensemble de ces équipements.

Les atouts d'une capitale régionale

Une offre culturelle large



- 4 cinémas, 25 salles de cinéma, dont 6 classées arts et essai. Deux projets de multiplexes à l'étude (20 salles),
 - 4 théâtres principaux d'une capacité totale de 2 500 spectateurs,
 - 5 auditoriums majeurs totalisant plus de 2 200 places (conservatoire de musique, université, mémorial, musée des beaux arts, ESAM ...),
 - un centre chorégraphique national,
 - 3 salles de spectacles : 1 Zénith et deux salles labellisées « musique actuelles », capacité totale de 7 000 spectateurs,
 - L'artothèque (2 400 œuvres), le FRAC, WHARF (centre d'art contemporain de Basse Normandie),
 - Un réseau de bibliothèques d'agglomération.

Pour faire plus : deux projets majeurs sont aujourd'hui à l'étude sur l'agglomération. Caen la mer porte la création d'une bibliothèque multimédia à vocation régionale, à Caen et la Région porte la création d'un pôle régional d'art contemporain à Colombelles.

CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

Une offre de santé complète

- CHRU de 1 559 lits + 3 cliniques privées (200 lits) et un centre de lutte contre le cancer représentant environ 700 lits.
- La clinique St Martin, l'une des meilleures cliniques de France en 2010.
- Le CHU dans le top 20 des hôpitaux publics pour la qualité des soins.

Pour faire plus : la reconfiguration du CHU est à l'étude. Elle pourrait déboucher sur une démolition/reconstruction.

L'offre de formation supérieure, dans le cadre d'une coopération normande

- Université : 61 doctorats, 6 écoles doctorales, 50 unités de recherches, 25 masters, 2 formations d'ingénieurs (Agroalimentaire et procédés industriels), les filières complètes en médecine et pharmacie, mais aussi, 24 licences, 42 licences professionnelles et 18 DUT.
- Ecole de Management de Normandie. 5 mastères : Audit-finance, Management financier des groupes, Marketing, Entrepreneur, Administration et développement territorial.
- Ecole Supérieure des Arts et Médias. Diplôme national supérieur d'expression plastique option Art ou option Communication.
- Ecole Supérieure d'Ingénieur des travaux de la Construction.
- Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Caen (ENSICAEN, future INSA Normandie), 8 diplômes d'ingénieur, 3 Mastères, spécialités : photonique, matériaux, informatique, instrumentation, chimie et physique des particules.

L'offre de transports urbains performante

- Un réseau de transport collectif urbain dense : 85 000 voyageurs par jours.
- Une double ligne de tram ; 40 % des voyages en TC.
- 17 Lignes de TC interurbains au départ de Caen dont 2 express vers la mer.
- 40 stations de vélos en libre service en centre-ville et un parc de 350 vélos (V'EOL). 10 000 abonnés, plus de 2 000 utilisations par jour.
-



Pour faire plus : A l'étude, 3 lignes de TCSP, l'extension du périmètre des V'EOL.

Des atouts touristiques

- Une agglomération littorale.
- Capacité d'hébergement sur la côte de Nacre : 70 000 lits touristiques dont 18 000 lits marchands.
- Capacité hôtelière totale (agglomération + littoral) : 6 300 lits.
- Une Histoire riche (patrimoine médiéval, patrimoine reconstruction...).
- Caen, ville de la mémoire et de la paix : Mémorial pour la Paix (400 000 visiteurs par an), concours de plaidoiries, commémoration internationale du 6 juin, IMEC...
- L'organisation et l'accueil de grands événements sportifs :
 - ⇒ accueil du départ de courses nautiques (Figaro, ...).
 - ⇒ accueil des Jeux Equestres Mondiaux de 2014.
 - ⇒ rencontres nationales d'athlétisme (Mondeville, Hérouville).
 - ⇒ accueil de l'EuroFoot des moins de 19 ans.
 - ⇒ une équipe de foot en Ligue 1 – plus de 18 000 spectateurs par match venant de toute la région.
 - ⇒ niveau européen du Basket féminin (Mondeville).

Une ville jeune

- Un tiers de la population a entre 15 et 30 ans (France : 19 %, Basse Normandie 17 %).
- 29 000 étudiants.

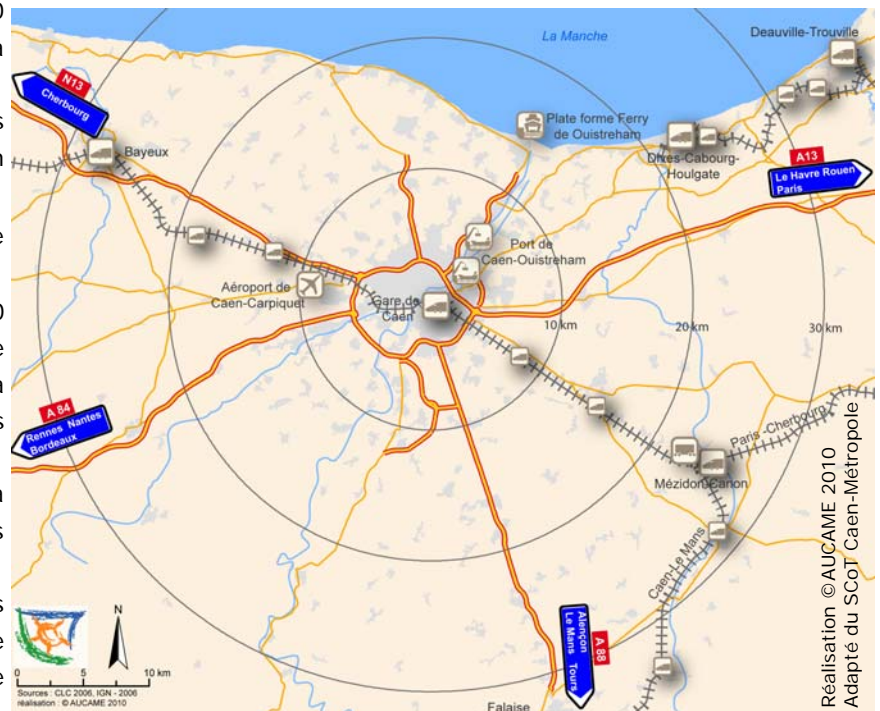
CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

Un territoire qui avance

- Une dynamique démographique : l'aire urbaine a gagné 140 000 habitants en 40 ans. Depuis 1999, elle progresse de 2 000 habitants chaque année. Objectif à l'échelle du SCoT + 70 000 habitants à horizon 2030.
- Un dynamisme économique soutenue :
 - ⇒ 1 500 emplois de plus chaque année depuis 2000,
 - ⇒ 3 000 ha environ de zones économiques en 2009, plus 700 hectares nouveaux à aménager à horizon 2030,
 - ⇒ 500 000 m² de surfaces commerciales, 170 000 m² en projet.
- Une dynamique de construction de logements :
 - ⇒ construction de près de 2 400 logements par an (aire urbaine de Caen 1999-2006) + 33 000 à horizon 2030 dans l'agglomération,
 - ⇒ potentiel d'ouverture à l'urbanisation : 1 800 hectares sur 20 ans,
 - ⇒ près de 350 hectares de sites majeurs dans la ville centre offrent un potentiel de renouvellement urbain : la Presqu'île, le CHR Clémenceau, le quartier Lorge.



Les grandes infrastructures de transport de Caen-Métropole



La grande agglomération caennaise constitue un véritable «hub» multimodal unique en Normandie. Le projet de LGV peut s'appuyer sur cette complémentarité des modes tout en la renforçant.

Un territoire connecté

- Un périphérique complet à deux fois deux voies : 26 km avec un investissement de 23 millions d'euros de travaux pour sa modernisation.
- Une étoile autoroutière à quatre branches : A13 (Ile de France) /A84 (Rennes) /A88 (Tours) /RN13 (Cherbourg) + RD515 (ferry transmanche) et RD562 (Suisse Normande).
- Le port : près de 4 millions de tonnes de fret annuel et 1 million de passagers transmanche par an. Le programme d'investissement de Port Normand Associés sur Caen-Ouistreham s'élève à 50 millions d'euros de travaux à horizon 2012 (extension du terminal ferry, extension des quais de Blainville-sur-Orne, création d'aires d'évitement sur le canal, réorganisation de la desserte interne).
- L'aéroport : 100 000 passagers par an. La ligne Caen-Lyon est la liaison transversale la plus fréquentée de France, 6 millions d'euros d'investissement en cours.
- La gare est le nœud du réseau TER, avec une forte croissance du trafic : + 40 % de fréquentation depuis 2004, 4 millions de voyages par an, un tiers d'abonnés.
 - ⇒ Le Plan Rail régional 2020 prévoit 460 millions d'euros d'investissement (dont 203 concernant l'accès à Caen) plus 560 millions d'euros pour l'électrification du réseau.

CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

Un quartier gare qui devient stratégique

Nœud du projet de SCoT

- Le premier pôle multimodal régional : tram plus projet TCSP, train, vélo, bus Verts et Twisto.
- Un projet d'ampleur nationale pour le site de renouvellement urbain.
- Une ambition urbaine, des gestes architecturaux.

Un effet vitrine

- La première image des arrivants.
- Opportunité de donner à la gare toute sa place dans le centre-ville : reconfiguration, recomposition, développement de ses fonctionnalités (activités commerciales, services, animations).
- Travailler le lien Gare / centre-ville.

Opportunité économique et urbaine d'échelle mégapolitaine proche de la Défense

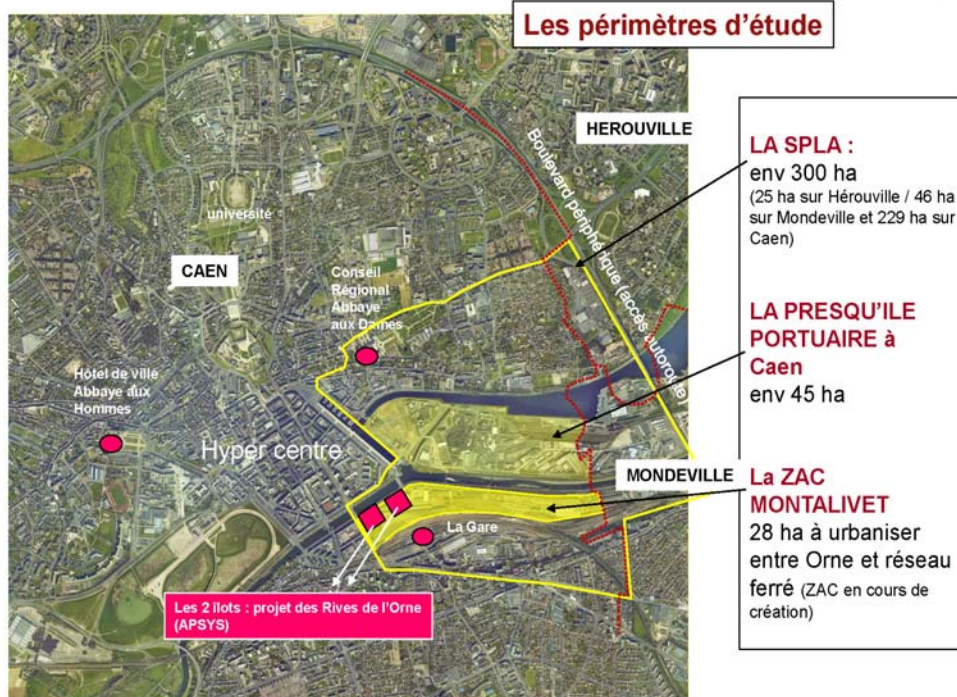
- Un projet structurant à moyen terme : la ZAC Montalivet, 28 ha, 200 000 m² de logements, 150 000 m² de locaux économiques. (voir plan de la ZAC Montalivet ci-après).
- Une opération immobilière « au pied du train » alliant bureaux/commerces/logements/multiplexe en cours : « Les rives de l'Orne » (60 000 m²).
- Des équipements structurants : Cargö, ESAM, BMVR, palais de justice, palais des congrès, Maison de l'Agglomération.

Pour faire plus : création de la SPLA (Caen Presqu'île); sur un périmètre de 300 ha, pour mener un grand projet de renouvellement urbain. Le périmètre implique trois communes de l'agglomération : Caen, Hérouville Saint-Clair et Mondeville (150 000 habitants à elles trois). La SPLA réunit, outre ces trois communes, la communauté d'agglomération Caen la mer, le Conseil Régional de Basse-Normandie et Ports Normands Associés (PNA).

Un espace porteur de projets

La ZAC Montalivet et le projet des Rives de l'Orne

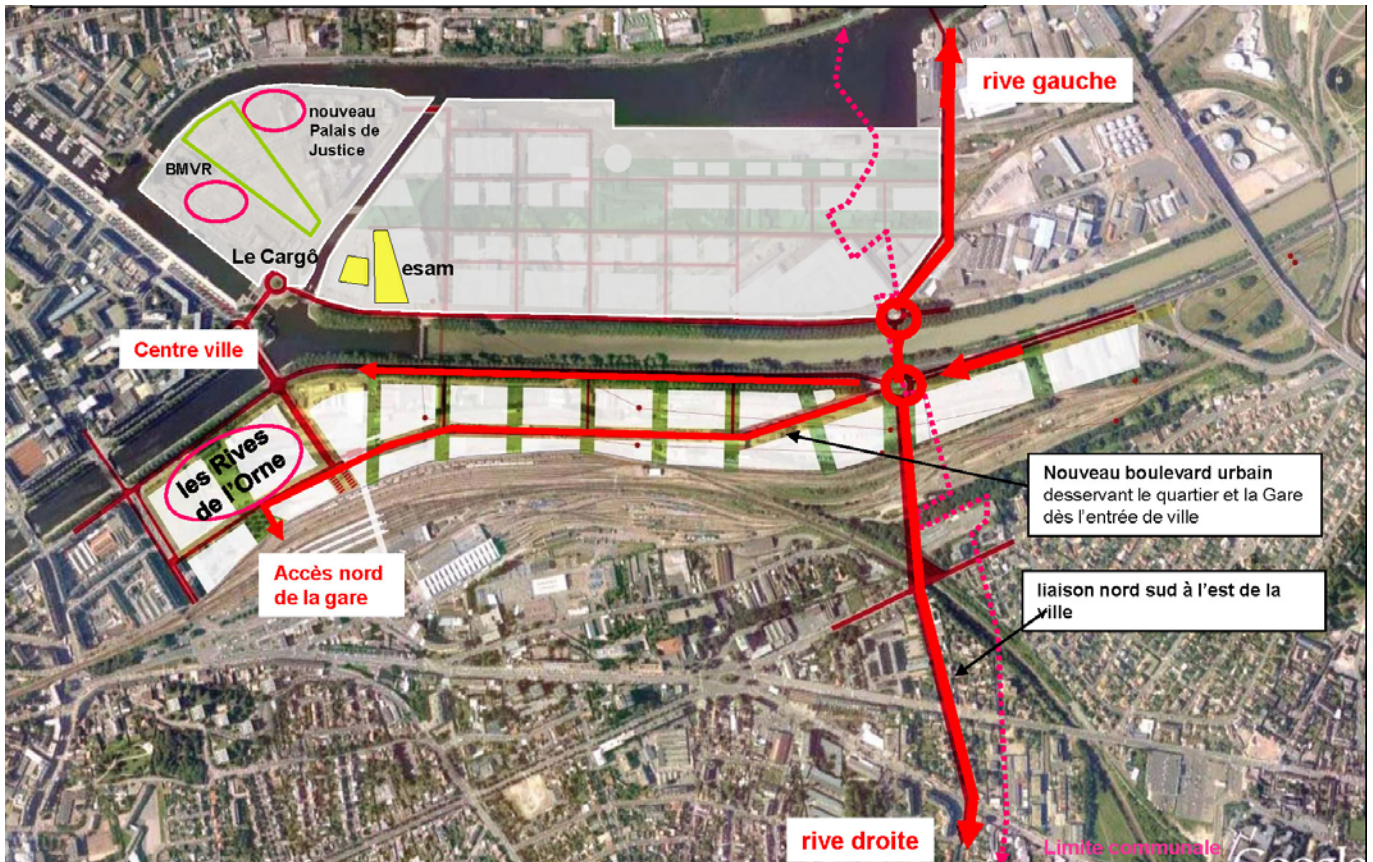
CAEN



Source : Ville de Caen

CE QUE PEUT OFFRIR L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

L'articulation des projets urbains autour de la gare



Source: Ville de Caen

Vue d'ensemble du projet des Rives de l'Orne



SAS RIVE DROITE



Source : Ville de Caen

Un projet urbain ambitieux, autour de la gare et sur la presqu'île, porteur d'une ambition architecturale pour l'agglomération.



Population

- Effets attendus : arrivée d'actifs très qualifiés dont le conjoint peut travailler en Ile de France. Ce phénomène demeure cependant limité.
- Conséquences : image positive et fort pouvoir d'achat – consommateurs de produits culturels.
- Conditions de la réussite : une offre de logements adaptée – une offre culturelle « à niveau ».

Les prix du marché immobilier (€/m²)

Villes	Appartements	Maisons
Caen	2435	2331
Le Havre	2265	2093
Le Mans (ville TGV)	1774	1939
Rouen	2670	2125
Tours (ville TGV)	2220	2523

Source : seloger.com, janvier 2010

« L'effet TGV » sur les prix de l'immobilier n'est visible qu'à l'échelon des quartiers de gares et n'impacte pas l'ensemble de l'agglomération

Habitat

Une politique de construction neuve



©AUCAME

- Effets attendus : renforce l'attractivité résidentielle de la ville centre.
- Conséquences : hausse des prix autour de la gare.
- Conditions de la réussite : nécessite des réserves foncières et une politique de construction.

Immobilier d'entreprises

Les prix de l'immobilier d'entreprise

Villes	Locaux neufs ou restructurés au 31/12 (€HT HC/m ² /an)	Loyers de seconde main au 31/12 (€HT HC/m ² /an)
Caen	125/160	80/120
Le havre	120/160	100/130
Rouen	130/150	51/120
Tours**	115/170	90/130
La Défense *	465	355
Paris intra-muros *	300/500	250/400

* : chiffres avril 2010

** : chiffres 2008

Source: CB Richard Ellis - janvier 2010

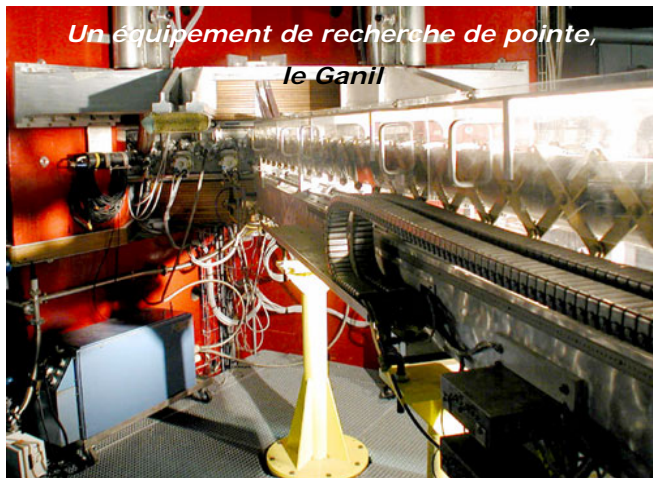
Le marché de l'immobilier d'entreprise dans les agglomérations du grand Bassin parisien, et notamment à Caen, présente des prix environ 3 fois moindres qu'à la Défense ou à Paris. L'accessibilité fait la différence...

- Effets attendus : important effet gare.
- Conséquences : spéculation immobilière par anticipation.
- Conditions de la réussite : anticipation foncière et offre de niveau parisien. Limiter la concurrence périphérique (Ex. : parc Athéna).

Tourisme

- Effets attendus : rapproche le littoral de Paris ; favorise les courts séjours, le tourisme urbain et d'affaires.
- Conséquences : retombées économiques, notoriété, effets sur l'hôtellerie restauration.
- Conditions de la réussite : avoir la capacité d'accueil et d'hébergement, renforcer l'événementiel, développer une offre touristique combinée littoral/agglomération.

Recherche



- Effets attendus : favoriser l'accueil de conférences et séminaires. Augmenter l'attractivité pour le recrutement de chercheurs et d'enseignants-chercheurs. Élargissement de la clientèle potentielle des formations 3^{ème} cycle au-delà de la Normandie.
- Conséquences : développe le potentiel de recherche dans les domaines phares déjà identifiés ; favorise les effets réseau.
- Conditions de la réussite : appuyer les pôles d'excellence de la recherche.

Réseau de transport ferroviaire



- Effets attendus : réorganisation de la desserte TER de la Basse-Normandie en lien avec l'arrivée du TGV et suite à la libération de faisceaux pour le TER.
- Conséquences : renforcement de la place de Caen comme hub régional ferré. Amélioration des liens entre Caen et les villes bas-normandes.
- Conditions de la réussite : investissements dans le rail par poursuite de la modernisation du

réseau TER, voire la remise en service de lignes ou la création de lignes nouvelles.

Organisation des transports locaux

- Effets attendus : augmentation forte de la fréquentation de la gare de Caen.
- Conséquences : risque de saturation des transports collectifs, du stationnement, difficultés d'accès à la gare.
- Conditions de la réussite : compléter le réseau TCSP, favoriser le report modal pour l'accès à la gare. Proposer une offre complète de transport à la sortie de la gare.

Compétitivité économique

Pôle d'Affaires des Gares sur voie nouvelle Est-Ouest



SAS RIVE DROITE



Source : Ville de Caen

- Effets attendus : implantation d'entreprises à la recherche de coûts immobiliers maîtrisés et d'un cadre attractif pour leurs salariés.
- Conséquences : création d'emplois, renforcement de l'effet polarisant de Caen.
- Conditions de la réussite : un marketing territorial ambitieux.

Sur la gare elle-même

- Effets attendus : hausse de fréquentation de la gare.
- Conséquences : apport d'une clientèle potentielle qui n'est pas seulement usager du train.
- Conditions de la réussite : faire de la gare un lieu de vie, reconfiguration, recomposition, développement de ses fonctionnalités (activités commerciales, services, animations).

Sur le quartier de la gare



- Effets attendus : le quartier devient central.
- Conséquences : mutation urbaine et valorisation foncière.
- Conditions de la réussite : anticipation dans les documents d'urbanisme – maîtrise du foncier par la collectivité – inscrire le quartier dans un grand projet urbain.

Environnement - Gaz à effet de serre

- Effets attendus : le bon report modal pour les liaisons avec Paris se traduit par moins de bouchons sur l'A13.
- Conséquences : moins d'émissions de GES.
- Conditions de la réussite : un réel gain de temps de trajet, pour un coût acceptable du déplacement.



Le projet de développement caennais s'inscrit dans la dynamique de la « Métropole Normande » Caen – Le Havre – Rouen

La Normandie, à l'ouest du Bassin parisien, est très fortement structurée par les trois aires urbaines de Rouen, Caen et le Havre qui, depuis Paris, organisent, avec une inter-distance proche de 100 kilomètres, les territoires séquanais et littoraux de la Manche. Puissantes au plan économique et bien équipées, ces trois villes pèsent cependant individuellement relativement peu dans l'armature urbaine nationale.

Initiée dans les années 60, l'idée d'une coopération entre ces trois aires urbaines a été reprise, il y a une vingtaine d'années, à l'initiative des trois villes. Ce projet a été labellisé par la DATAR en 2005 dans le cadre d'une politique nationale visant à favoriser « le rayonnement européen des métropoles françaises ». Car force est de constater qu'ensemble, les trois aires urbaines représentent un poids significatif, d'autant que chacune des villes, en fonction de son contexte propre, a développé des spécificités et des pôles d'excellences.

Il apparaît que mis en synergie, les atouts des trois villes ont non seulement un effet cumulatif, mais aussi et surtout un effet multiplicateur.

De surcroît, l'idée de doter « méga-région francilienne » d'une façade littorale à l'échelle de son ambition mondiale ne se conçoit que si cette façade dispose d'un hinterland puissant et structuré. Dans cette optique, l'intérêt d'un complexe portuaire normand n'aurait de sens qu'appuyé sur une métropole normande puissante.

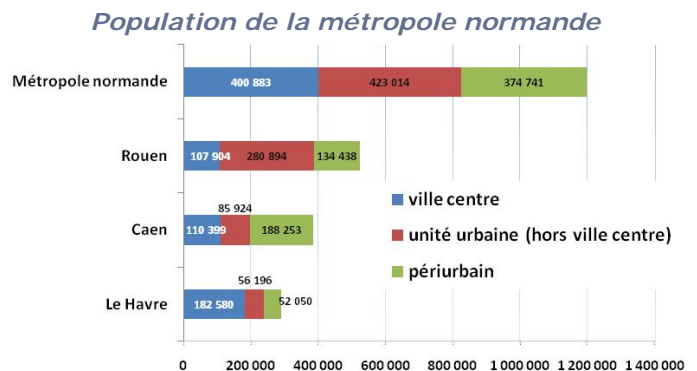
Le projet de LGV Paris-Normandie constitue l'opportunité d'amplifier de manière décisive cette coopération en activant le levier essentiel que représente la diminution significative des temps de parcours entre les trois villes et avec Paris.

Le projet de développement caennais, que traduit notamment son SCoT en cours d'élaboration, s'inscrit totalement dans cette logique de renforcement de la « Métropole Normande » en conférant à Caen la mission d'organisation et d'animation de la partie bas-normande du dispositif.

Les quelques éléments chiffrés présentés dans ce chapitre visent à objectiver la puissance potentielle d'une « Métropole normande », qui, mise en mouvement, pourrait constituer un accélérateur de croissance pour toute la Normandie, et donc au profit de l'ensemble de la « méga-région francilienne ».

Les dynamiques métropolitaines

Si la Métropole normande était une entité unique, elle présenterait une population de presque 1,2 millions d'habitants, avec une répartition quasi-équivalente entre ville-centre (33 %), unité urbaine (hors ville-



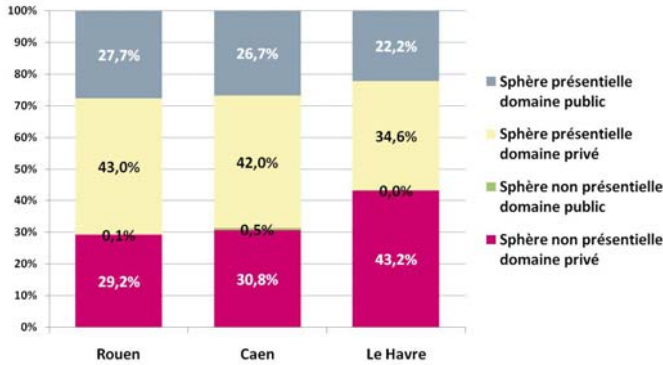
centre) (35 %) et périurbain (31 %). Dans la réalité des territoires qui la constituent, la structuration urbaine est différente sinon contrastée. Quand Rouen affiche l'aire urbaine la plus peuplée, elle présente la ville-centre la plus petite. A l'inverse, si la ville du Havre demeure la plus grande, elle est celle dont l'aire urbaine est la plus petite. Enfin, Caen présente la particularité d'avoir le territoire périurbain le plus grand en absolu comme en relatif.

En matière d'emplois, la Métropole normande pèse environ 507 000 emplois, dont plus de 33 000 emplois de cadres dans les fonctions dites métropolitaines (6,5 %). Les aires urbaines de Rouen et de Caen présentent le même taux d'emplois cadres avec environ 7 %, Le Havre affichant un peu plus de 5 %.

RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE NORMANDE

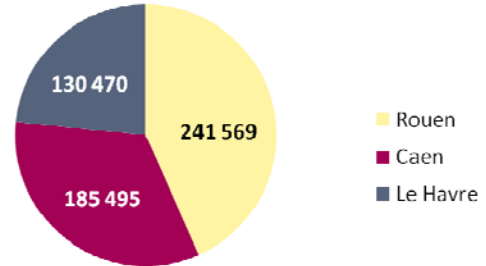
Structure de l'emploi

Effectifs salariés des établissements actifs au 31/12/2007, par sphère économique



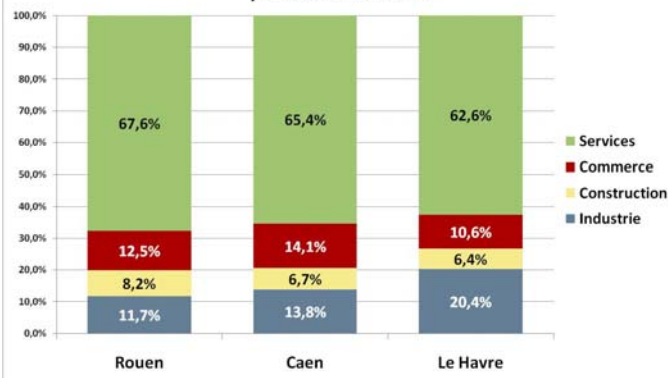
Concernant l'habitat, la Métropole normande offre près de 560 000 logements.

Logements dans la métropole normande (aires urbaines) en 2006



Source : INSEE, RP 2006

Effectifs salariés des établissements actifs au 31/12/2007, par activité en NESS



Source : Insee, Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP), 2007

Prix de vente au mètre carré en 2010 (en €)

Villes	Appartements	Maisons
Caen	2 435	2 331
Le Havre	2 265	2 093
Rouen	2 670	2 125

Source : seloger.com

Si Rouen présente les prix les plus élevés en matière d'appartements anciens, Caen offre les prix les plus élevés dans l'offre de maisons anciennes.

Si les aires urbaines de Rouen et de Caen présentent un profil relativement proche en matière d'emploi, à savoir des emplois appartenant très majoritairement à la sphère présentielle, on notera que Rouen présente légèrement plus d'emplois dans le domaine des services, et Caen légèrement plus d'emplois dans le domaine du commerce. L'aire urbaine du Havre se distingue quant à elle de ses voisines normandes en offrant nettement plus d'emplois de la sphère non présentielle.

Indicateurs du marché des bureaux en 2009 (€ HT HC/m²)

Villes	Loyers neufs/restructurés	Loyers de seconde main
Caen	125/160	80/120
Le Havre	120/160	100/130
Rouen	130/150	51/120

Source : CB Richard Ellis

Nota : l'économie présentielle est celle directement liée à la présence d'une population sur un territoire donné, l'économie non-présentielle est celle qui exporte des produits et des services à l'extérieur de ce territoire.

Les différences de prix du marché de l'immobilier d'entreprise ne sont pas significatives et dépendent largement de la qualité du programme.

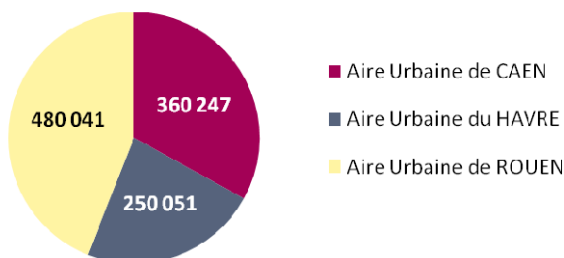
RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE NORMANDE

En matière d'immobilier d'entreprises, la Métropole normande affiche des loyers compris entre 120 et 160 € du m².

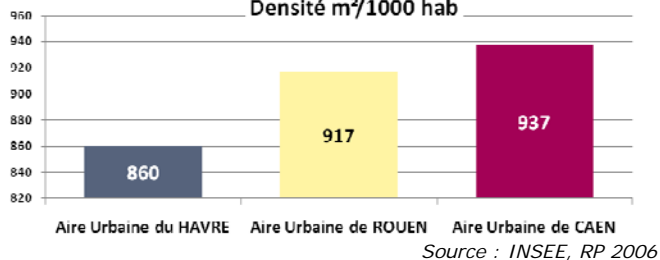
Dans le domaine commercial, la Métropole normande affiche, en 2010, 1 090 000 m² de surfaces de vente de plus de 300 m², soit 910 m² pour 1 000 habitants. Cela représente une progression de 6 % depuis 2008.

Urbanisme commercial : les surfaces de vente

Nombre de m² par aire urbaine



Densité m²/1000 hab



Source : INSEE, RP 2006

L'aire urbaine caennaise propose l'offre commerciale la plus abondante, bien plus dense notamment que celle du Havre.

En termes de revenus, Caen et Rouen affichent des niveaux de revenus médians similaires, avec environ 18 000 € par unité de consommation. En termes de disparités de revenus, Le Havre apparaît légèrement plus inégalitaire que ses voisins.

Les revenus des habitants

Nom de l'aire urbaine	Médiane (€)	Rapport inter-déciles
Caen	17 983	4,6
Rouen	17 912	5,3
Le Havre	16 834	5,9

Source : INSEE, 2007

Il est intéressant de constater que le niveau de revenu des Caennais, le plus important, est le moins inégalitaire.

Les dynamiques à l'œuvre au début des années 2000

Si l'on observe les tendances de ces dernières années sur quelques indicateurs territoriaux, force est de constater que l'aire urbaine caennaise se détache de ses voisines haut-normandes. A l'exception du solde migratoire, où les trois aires urbaines ont des comportements assez proches, Caen se positionne comme le territoire aux dynamiques les plus importantes, notamment dans la croissance de ses cadres et de son parc de logements.

Evolutions comparées 99-2006 des aires urbaines (en %)

	Population	Solde migratoire	Croissance du parc de logements	Emploi	Part des cadres	Revenus
Caen	+3,6	0	+9,1	+11,7	+30	+14
Rouen	+0,9	-0,4	+5,7	+7,5	+19,1	+14
Le Havre	-2	-0,8	+3,2	+7,5	+23,7	+15

* 2001-2006 pour les revenus

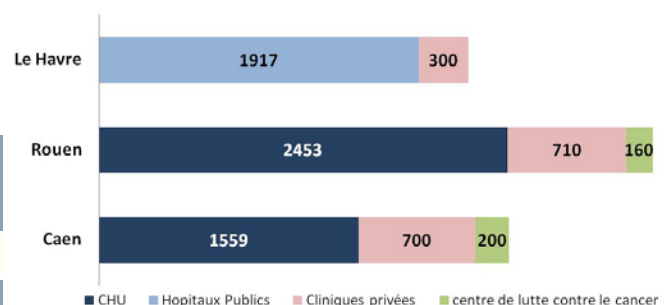
Le code couleur indique le rang (vert = 1, jaune = 2, rouge = 3)

Sources : INSEE, RGP 1999, RP 2006 ; DGI 2001, 2006

Au sein de la Métropole normande, c'est Caen qui présente les ratios les plus dynamiques.

Le potentiel hospitalier

Le potentiel hospitalier (en nombre de lits)



Source : www.sante.org

Les trois aires urbaines totalisent 8 000 lits d'hôpitaux, soit 6,7 lits pour 1 000 habitants. Le Havre possède le meilleur ratio (7,6) alors qu'il est le même à Caen et Rouen (6,4), communes disposant chacune d'un CHU et d'un centre de lutte contre le cancer.

RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE NORMANDE

Les équipements structurants

	grande salle multisports	grand stade de football	théâtre national	centre dramatique national	scène nationale	centre chorégraphique national	scène de musiques actuelles	grande salle de concerts	musées	palais des congrès	parc des expositions	équipement touristique majeur
Caen	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui
Rouen	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	en projet	oui	non
Le Havre	oui	oui	non	non	oui	oui	oui	oui	oui	en projet	oui	non

Source AUDIAR - 2004 : les équipements structurants (sport, culture, accueil) : une comparaison entre métropoles régionales

L'agglomération caennaise est au même niveau d'équipements que de nombreuses agglomérations de plus de 500 000 habitants. En jouant sur les complémentarités entre les villes, l'ensemble des équipements structurants est présent dans la Métropole normande.

Les équipements métropolitains, des synergies à favoriser

Les trois villes bénéficient d'un niveau comparable d'équipement élevé, cependant aucune n'est en mesure de donner à ses équipements un rayonnement d'envergure réellement métropolitaine. Seule leur mise en synergie à l'échelle de Normandie Métropole, comme c'est notamment le cas avec les musées depuis l'année dernière, permettra d'atteindre une visibilité européenne (Cf. l'impact médiatique de « Normandie impressionniste » cette année).

Au-delà de la mise en synergie des équipements structurants, des coopérations existent déjà au sein de la Métropole normande dans le domaine universitaire (création en cours d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur), mais d'autres champs d'action peuvent être explorés :

- Le portuaire : il paraît être le plus fédérateur. La logique du Grand Paris qui veut, notamment, doter la France d'une façade maritime d'envergure mondiale, donne une opportunité

unique de développer des complémentarités entre les ports normands, à l'échelle de la Baie de Seine de Cherbourg à Dieppe ;

- La santé et en particulier le domaine hospitalier ;
- L'événementiel : organisation de manifestations d'envergure ;
- Le tourisme : la mise en place d'un comité régional de tourisme a déjà posé les bases de ce vers quoi pourrait tendre la Métropole normande ;
- Le numérique : le développement d'un réseau très haut débit au service des entreprises ;
- L'environnement : la protection des espaces sensibles et des espaces littoraux, la valorisation du Pays d'Auge en tant qu'entité paysagère forte au cœur de la Métropole normande.

RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE NORMANDE

Les écoles doctorales

	Etablissement	Intitulé de l'école doctorale	Nb
ROUEN	Ecole Supérieur ING en génie électrique de Rouen	SCIENCES PHYSIQUES, MATHÉMATIQUES ET DE L'INFORMATION POUR L'INGÉNIEUR	9
		SCIENCES PHYSIQUES, MATHÉMATIQUES ET DE L'INFORMATION POUR L'INGÉNIEUR	
	Institut National des Sciences Appliquées de Rouen	ECOLE DOCTORALE NORMANDE DE CHIMIE (EDNC)	
		DROIT-NORMANDIE	
		ECONOMIE - GESTION - NORMANDIE	
		SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES : SAVOIRS, CRITIQUES, EXPERTISES	
		SCIENCES PHYSIQUES, MATHÉMATIQUES ET DE L'INFORMATION POUR L'INGÉNIEUR	
		NORMANDE DE BIOLOGIE INTÉGRATIVE, SANTÉ, ENVIRONNEMENT	
		ECOLE DOCTORALE NORMANDE DE CHIMIE (EDNC)	
LE HAVRE	Université du Havre	LITTÉRATURES, CULTURES ET SCIENCES SOCIALES	6
		DROIT-NORMANDIE	
		ECONOMIE - GESTION - NORMANDIE	
		SCIENCES PHYSIQUES, MATHÉMATIQUES ET DE L'INFORMATION POUR L'INGÉNIEUR	
		NORMANDE DE BIOLOGIE INTÉGRATIVE, SANTÉ, ENVIRONNEMENT	
		ECOLE DOCTORALE NORMANDE DE CHIMIE (EDNC)	
CAEN	Université de Caen Basse-Normandie	LITTÉRATURES, CULTURES ET SCIENCES SOCIALES	8
		DROIT-NORMANDIE	
		STRUCTURE, INFORMATIONS, MATIÈRE ET MATÉRIAUX	
		ECONOMIE - GESTION - NORMANDIE	
		NORMANDE DE BIOLOGIE INTÉGRATIVE, SANTÉ, ENVIRONNEMENT	
		ECOLE DOCTORALE NORMANDE DE CHIMIE (EDNC)	
	Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Caen	STRUCTURE, INFORMATIONS, MATIÈRE ET MATÉRIAUX	
		ECOLE DOCTORALE NORMANDE DE CHIMIE (EDNC)	

Source : Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, 2010

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

La coopération universitaire entre les trois agglomérations se traduit par la mise en œuvre du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) normand. De très fortes synergies existent donc, en particulier au niveau des troisièmes cycles : 8 écoles doctorales font l'objet d'une co-accréditation entre les 3 universités et 4 d'une co-accréditation entre deux universités.



L'amélioration de l'accès à Paris et à la région Ile-de-France

Une augmentation des échanges pendulaires avec Paris pour les villes TGV

Unité Urbaine	Population	Echange avec UU Paris	Part du train	Part de la voiture
Caen	196 323	779	43%	53%
Le Havre	238 776	721	38%	56%
Le Mans	192 910	1 155	64%	34%
Tours	306 974	1 892	57%	40%

Source : INSEE, RP 2006

On constate dans les agglomérations desservies par le TGV, une augmentation forte des échanges réciproques avec l'agglomération parisienne, le train devenant le mode de transport privilégié.

Sous réserve d'une desserte de Paris-centre (gare Saint Lazare) et de l'interconnexion à un « hub » majeur de transports collectifs franciliens et européens (notamment la Défense), la LGV Paris-Normandie permettra de :

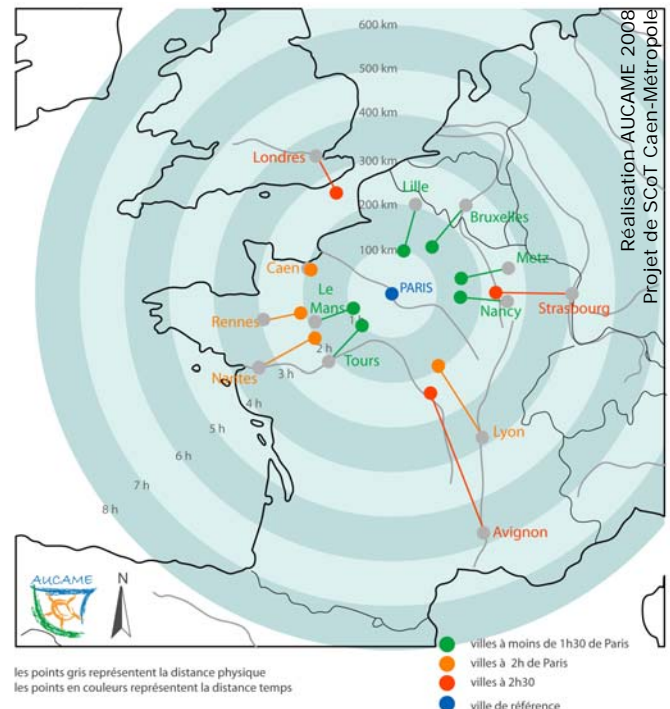
- Faire bénéficier l'ensemble de la population de la grande agglomération caennaise des services supérieurs de la capitale.
- Inscrire définitivement Caen en tant que pôle majeur dans la structure urbaine de la « méga-région francilienne », notamment en maximisant les effets réseau pour l'Université et la recherche.
- Faciliter les déplacements des cadres des établissements dont le siège est en Ile-de-France et donc pérenniser leur implantation à Caen.
- Faciliter les déplacements des fonctionnaires présents à Caen au titre de son statut de capitale régionale.
- Conférer à Caen un rôle d'accueil des fonctions « back-office » pour le tertiaire supérieur de l'ouest parisien.
- Conforter la quatrième place de la plateforme ferry transmanche de Caen-Ouistreham pour l'accès voyageurs à la Grande-Bretagne

L'ouverture de Caen sur l'Europe et le Monde, gage d'attractivité économique

Sous réserve d'une connexion aisée à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, via le hub de la Défense, la LGV Paris-Normandie permettra de :

- Consolider la notoriété et renouveler l'image de la grande agglomération caennaise à la faveur d'une politique de marketing territorial fondé sur l'accès à la grande vitesse ferroviaire afin de renforcer l'attractivité économique.
- Donner un argument décisif à la candidature française pour l'implantation d'EURISOL sur le plateau nord de Caen, à proximité de l'actuel Ganil tout en accroissant les synergies avec le plateau de Saclay.
- Conforter le pôle de compétitivité Transactions Electroniques Sécurisées, en favorisant les effets réseaux et les capacités à initier des projets d'ampleur nationale ou européenne.
- Conforter le rôle majeur de Caen et de la Basse-Normandie au sein du pôle de compétitivité MOVEO.
- Renforcer l'envergure internationale de la filière équine bas-normande en maximisant les effets d'entraînement des jeux mondiaux équestres de 2014.

Les villes à 2 heures de Paris en train



Dans la concurrence que se livrent les territoires, Caen se situe aussi loin de Paris que des villes plus importantes comme Rennes, Nantes ou Lyon. La LGV est l'occasion de se rapprocher, non seulement de Paris, mais aussi de l'ensemble des « villes TGV » et d'accéder à Roissy.

Un report sur le ferroviaire des déplacements automobiles entre l'Île-de-France et la Basse-Normandie

Le projet de LGV Paris-Normandie est en parfaite adéquation les objectifs du Plan-Climat Energie Territorial et du SCoT Caen-Métropole élaborés à l'échelle du Pays de Caen en matière de lutte contre les émissions de gaz à effets de serre. La création de cette

- Contribuer à la limitation des émissions de gaz à effets de serre par la promotion de l'image de modes de transport décarbonés performants.

L'approfondissement de la coopération métropolitaine entre grandes villes normandes

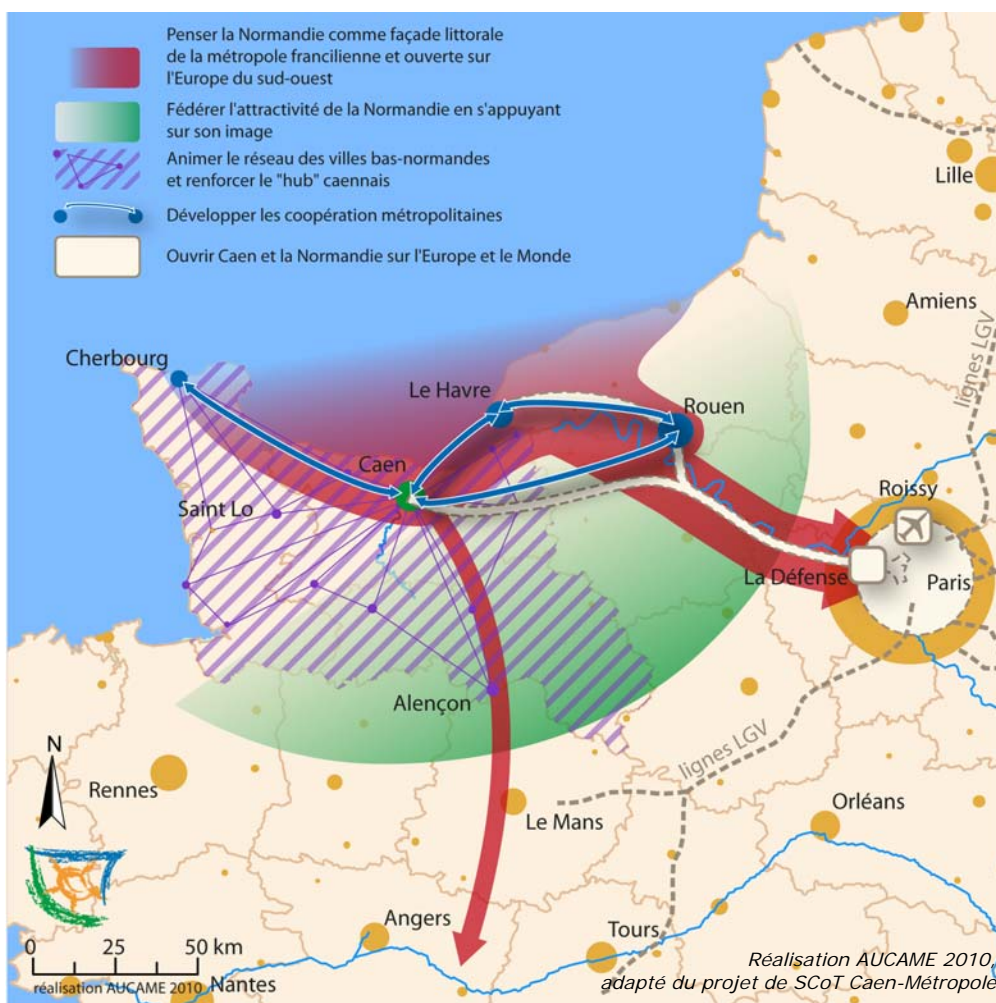
Le projet de LGV Paris-Normandie doit être l'occasion de permettre une diminution significative des temps de parcours entre les trois villes de la métropole normande, Caen, Rouen, le Havre mais également avec Cherbourg. Cette amélioration de la desserte ferrée interne à la Normandie permettra de :

- Favoriser les coopérations et les complémentarités entre les différents ports normands afin de donner à la « mégarégion francilienne » une façade littorale dotée d'un complexe portuaire à l'échelle de ses ambitions mondiales.
- Structurer une armature urbaine métropolitaine en organisant des complémentarités entre villes, pour doter le dispositif d'une offre en matière d'équipements, de services, et de fonctions métropolitaines supérieures de niveau européen. Cela est particulièrement évident en matière d'enseignement supérieur et de recherche, de santé, de culture et de

capacité à organiser des événements de grande ampleur.

- Développer le concept de métropole durable fondée sur une mobilité décarbonée et la protection des paysages et de la biodiversité (vallées de la Seine et des cours d'eau normands, Pays d'Auge...).

Une ligne à grande vitesse pour la Normandie



Le projet de LGV, pour l'ensemble des fonctionnalités qu'il peut apporter, représente un enjeu majeur pour Caen et toute la Normandie. La place particulière de Caen, au cœur de ce territoire, constitue un relais primordial pour le projet de LGV.

ligne nouvelle permettra de :

- Favoriser le report modal de l'automobile sur le train pour les nombreux échanges entre l'Île de France et la Basse-Normandie.
- Faire du train le mode privilégié de déplacements longue distance entre les territoires bas-normands et le reste de la France et de l'Europe.

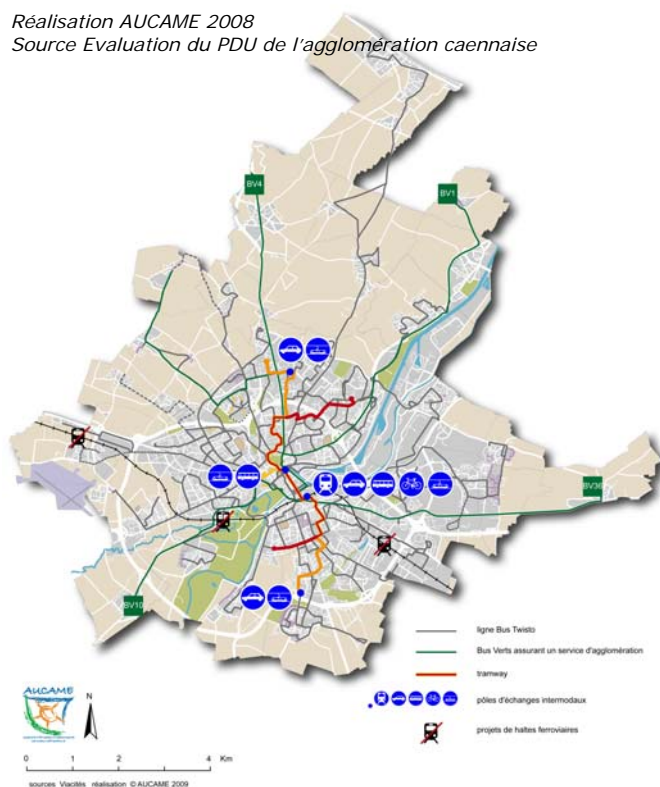
L'optimisation du rôle de « hub » de la gare de Caen

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, sous réserve d'une desserte optimale de la gare de Caen, permettra de :

- Organiser le redéploiement de l'offre TER en correspondance avec les trains en provenance ou à destination de l'Île-de-France de manière à faire de la gare de Caen le hub ferroviaire de Basse-Normandie.
- Lancer la réflexion sur la réactivation de lignes régionales désaffectées (Caen-Flers) ou l'extension ponctuelle du réseau ferré (Caen-Cabourg).

L'inter modalité en gare de Caen

Réalisation AUCAME 2008
Source Evaluation du PDU de l'agglomération caennaise



La gare de Caen constitue déjà le pôle d'échanges majeur de l'agglomération. Le redéploiement du réseau TER permettrait de renforcer ce rôle, à l'échelle de toute une région.

Le renforcement du rôle de Caen comme plaque tournante du tourisme en Normandie

Compte tenu du poids de la Basse-Normandie, et particulièrement du Calvados et de la Manche, la ligne nouvelle Paris Normandie permettra de :

- Rendre à la Basse-Normandie son rang dans les destinations de courts séjours depuis la capitale.
- Faire de Caen le point de départ vers les différents sites touristiques qu'ils soient patrimoniaux (Mont Saint-Michel, Bayeux...), mémoriels (Omaha Beach - Colleville-sur-mer, Arromanches...) ou balnéaires (côte Fleurie, côte de Nacre...).
- Donner à Caen l'opportunité de développer un produit touristique proprement urbain fondé sur son patrimoine architectural et urbain et sur l'attractivité d'une ville à vivre.
- Favoriser la croissance du tourisme d'affaires en couplant attrait économique urbain et qualités touristiques de la ville et de son arrière pays rural et littoral.
- Démultiplier la clientèle potentielle pour des événements culturels ou sportifs d'envergure nationale.

Un grand projet de ville autour de la gare, sur la presqu'île de Caen et ses abords.

En desservant directement le principal site de recomposition de la ville de Caen, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie permettra de :

- Favoriser la réalisation de l'un des projets majeurs de renouvellement urbain au plan national (Opération Gare – Presqu'île - 300 ha environ).
- Accueillir les voyageurs descendant du train, au bord de l'eau (Orne, Canal et bassin de plaisance) et à proximité immédiate du centre historique, dans un nouveau « morceau de ville », mixte au plan fonctionnel et social, durable, innovant au plan architectural et bénéficiant du meilleur niveau d'offre de transports collectifs de la grande agglomération caennaise.
- Desservir directement ou à distance de piéton plusieurs équipements structurants d'agglomération : Ecole Supérieure des Arts et des Médias (ESAM), salle des musiques actuelles (Cargö), future Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale (BMVR), futur Palais de Justice.

Bibliographie

“SCoT Caen-Métropole : projet de diagnostic”, **AUCAME**, mai 2010, 125 p.

“SCoT Caen-Métropole : projet de PADD”, **AUCAME**, mars 2010, 41 p.

“SCoT Caen-Métropole : projet de document d’orientations générales”, **AUCAME**, mars 2010, 67 p.

« Evaluation du PDU de l’agglomération caennaise », **Viacités**, juillet 2008, 61 p.

“Perspectives Bassin parisien - sept engagements des régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire”, **IAU IdF**, octobre 2009, 47 p.

Les Cahiers de l’IAU IdF : le Bassin parisien, une méga-région ?”, **IAU IdF** n° 153, février 2010, 88 p.

“Les équipements structurants (sports, culture, accueil) : une comparaison entre métropoles régionales”, **Agence d’Urbanisme de Rennes (AUDIAR)**, septembre 2004.

“Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire-premiers enseignements”, **DIACT**, séminaire élus et techniciens de la FNAU, Paris, 9 septembre 2009, 17 p.

“Une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, pourquoi ? LGV Bordeaux-Toulouse- Le dossier du maître d’ouvrage (**RFF**)”, 47 p.

“Pour une LGV en Basse-Normandie - toute une région mobilisée”, **Comité de Pilotage** du 22 décembre 2009, 27 p.

Sources utilisées

INSEE, RGP 1999, RP 2006

INSEE, DGI 2001, 2006

INSEE, CLAP, 2007

www.seloger.com

CB Richard Ellis

www.sante.org

Ministère de l’enseignement supérieur et de la recherche, 2010

Ville de Caen



10 Rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00 - Fax : 02 31 39 88 83
contact@aucame.fr
www.aucame.fr