



PROJET LNPN :

CAEN VU DEPUIS LES ETUDES TECHNIQUES DU MAITRE D'OUVRAGE

Les études techniques préalables du dossier établi par RFF sont disponibles en téléchargement sur le site de la CPDP. Les éléments de la présente note sont issus des études du volet socioéconomique.

I - Appréciation du « territoire caennais » dans le diagnostic socioéconomique et aménagement du territoire à grande échelle (rapport D1)

Sur l'approche macroéconomique Bassin Parisien :

L'évocation de Caen dans cette partie du rapport met l'accent sur points suivants :

- Caen constitue un « *pôle économique majeur au sein du Bassin Parisien* » (avec Rouen et Le Havre).
- la filière automobile revêt une importance centrale au sein du Bassin Parisien (avec Le Havre, Rouen et l'Ouest IdF).
- l'organisation de la filière agricole revêt une importance forte (idem Rouen).
- Caen constitue un point d'appui pour les filières « portuaire » et « NTIC » dans le bassin parisien.
- Les migrations professionnelles avec Paris sont fortes et positives. Caen appartient aux agglomérations attractives du bassin parisien (Orléans, Amiens, Rouen, Reims). En négatif : Le Havre, Le Mans, Tours, Evreux, Troyes.
- Les migrations résidentielles des aires urbaines bas-normandes vers l'aire urbaine de Caen sont fortes. Caen bénéficie d'une bonne captation des migrants de sa région (idem Orléans).
- Caen apparaît moins intégré au système métropolitain parisien mais « *tire partie de ses échanges avec l'agglomération parisienne, tout en polarisant fortement l'espace bas normand* ».
- Le bassin de Caen appartient aux espaces polarisés par Paris (comme Le Mans et Reims) alors que ceux de Rouen et Le Havre constituent des espaces multipolaires (comme Orléans et Tours). Celui d'Evreux appartient aux Franges externes.

Sur l'évolution au fil de l'eau :

Il est écrit :

- « Caen connaît un développement remarquable. Le développement économique caennais est partiellement lié à ses capacités universitaires et de recherche. En l'absence de meilleures relations, tant avec Paris qu'avec les autres agglomérations normandes, il est possible que le développement

Aucame – Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
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

économique soit moins fort d'ici à 2020 que depuis le début des années 2000. En termes démographiques, Caen devrait continuer sa croissance avec, à terme, des problèmes liés à son modèle extensif de développement (dépendance à l'automobile). Ce modèle devrait cependant évoluer, comme en attestent des projets de densification du cœur d'agglomération prévus par les documents de planification. »

- « De façon générale, la Basse-Normandie devrait connaître des évolutions très faibles, avec une concentration de la croissance sur l'agglomération caennaise. Sa situation relativement périphérique dans le Bassin parisien et la faiblesse des relations avec la Haute-Normandie continueront à être des freins au développement économique de ses agglomérations (en dehors de Caen) »
- « La Basse-Normandie devrait connaître des évolutions très faibles en dehors de Caen, qui pourrait connaître une inflexion de son développement économique. »
- « Il est possible que l'axe Seine continue son déclin industriel sans évolution majeure de son tissu économique, tandis que la Basse-Normandie, en dehors de Caen, subisse une stagnation de son activité économique. »

Sur les effets potentiels de la LNPN :

Sur la LNPN et l'Axe Seine, Caen n'est pas évoqué mais, en fin de partie, concernant la démographie il est dit : « A l'instar de ce que l'on a pu observer sur Caen, ce développement démographique servirait également de base pour un développement tertiaire – services à la personne – sur cette vallée (la Seine) qui, en la matière, est peu dense ».

Concernant Caen, est potentiellement attendue « une meilleure intégration de Caen aux dynamiques métropolitaines » et plus particulièrement :

- « Au regard des évolutions du réseau de transports en commun en Île-de-France (réseau Grand Paris Express principalement), la LNPN va permettre de mieux connecter Caen aux grandes polarités du cœur d'agglomération (La Défense, Saint-Denis, Massy-Saclay), ainsi qu'aux infrastructures de transports européennes et mondiales (Orly, Roissy, gares parisiennes).

Ces accès facilités permettraient également de développer les relations de l'université et des laboratoires de recherche de Caen avec le système francilien. La LNPN devrait ainsi permettre un développement du système universitaire et de recherche caennais.

De façon plus générale, LNPN, par l'amélioration des relations entre Caen et les principales polarités de l'agglomération parisienne, devraient permettre une plus forte insertion de Caen dans les dynamiques métropolitaines et la poursuite du développement déjà engagé. »

- La LNPN « devrait également être un support au développement de ce tourisme francilien en Basse-Normandie, notamment sur Caen, le pays d'Auge d'un côté et sur Cherbourg et le Cotentin de l'autre (avec la montée de la plaisance notamment à Cherbourg).

De façon générale, la Basse-Normandie dispose d'un patrimoine, naturel et historique, exceptionnel. La ligne nouvelle Paris Normandie, en rapprochant cette région de Paris – qui est une des 1ères destinations touristiques mondiales, devrait permettre de l'insérer dans les circuits touristiques nationaux et internationaux. »

Concernant les relations avec la Haute Normandie, il est évoqué le fait que la LNPN devrait permettre de développer fortement les liaisons directes entre les principales agglomérations normandes.

Concernant le renforcement de la coopération universitaire il est noté que « l'offre – universitaire et de recherche – peut être le ferment d'un développement tertiaire des agglomérations – à l'instar de ce que Caen a réalisé (le pôle de compétitivité Transactions Electroniques Sécurisées s'est développé à partir de laboratoires de recherche de l'ENSI Caen et a permis le développement d'un réseau de PME spécialisées dans le service aux entreprises). »

En matière d'effet de la LNPN sur les agglomérations elle-même, l'étude mentionne que l'arrivée de la ligne nouvelle « sera également un levier pour des politiques urbaines orientées dès aujourd'hui vers la construction d'un nouveau centre d'agglomération, dense et mixte. Les disponibilités foncières autour de la gare sont extrêmement conséquentes et des études urbaines sont d'ores et déjà en cours pour construire une stratégie urbaine autour de la gare ».

II - Appréciation du « territoire caennais » dans le diagnostic socioéconomique et aménagement du territoire à échelle des agglomérations (rapport D2)

L'agglomération caennaise est présentée pages 68 à 81 dans la partie 3 du rapport relative à l'Axe « Evreux-Caen-Cherbourg ». Trois périmètres de référence sont évoqués à des titres divers : Caen la mer, Caen-Métropole et l'Aire urbaine de Caen.

Il est écrit :

« La Basse Normandie reste marquée par une structure urbaine très traditionnelle : Caen-Métropole régionale, domine un réseau urbain hiérarchisé fait de villes petites et moyennes. Ces villes sont souvent spécialisées dans un type d'activité économique et polarisent des espaces encore essentiellement ruraux.

L'agglomération caennaise connaît des dynamiques extrêmement positives : croissance forte de la population et des emplois, élévation du niveau de formation... Ces dynamiques sont confortées par le positionnement de Caen comme capitale régionale, avec le développement des universités, de l'offre d'enseignement supérieur et des activités de recherche qui y sont associées. Caen, au regard des dynamiques démographiques, économiques, se distingue donc fortement de Rouen et du Havre

L'enjeu majeur pour Caen est de poursuivre son développement pour jouer un rôle structurant à l'échelle régionale, à l'échelle interrégionale normande, ainsi qu'à celle, plus large, du grand Bassin parisien. Si Caen, par bien des aspects, « résume » la Basse-Normandie (c'est-à-dire concentre une grande partie de ses activités, ses équipements et ses fonctions majeures), elle reste aujourd'hui une agglomération moyenne à la périphérie du Bassin parisien, relativement peu insérée –au regard de Rouen ou du Havre – aux dynamiques métropolitaines en lien avec la région capitale. »

Le rapport évoque :

- *« Un développement démographique important depuis les années 1960, qui se diffuse désormais sur la plaine caennaise »* mais également une aire urbaine qui se caractérise par *« une attractivité du cœur d'agglomération sur les jeunes actifs (18-25 ans) »* et *« une attractivité forte de la couronne périurbaine principalement pour les 0-15 attestant du poids des familles dans ces espaces »*.
- *« Une agglomération industrielle en forte évolution »*, avec des chiffres élevés de croissance d'emploi, une tertiarisation de l'économie par développement de l'économie présentielle et des fonctions métropolitaines.
- Une ville universitaire *« dont les laboratoires de recherche sont en fort développement dans des domaines qui devraient connaître des croissances fortes. Ce tissu universitaire a ainsi constitué l'une des bases de la diversification du tissu économique de l'agglomération »*.
- Un niveau d'équipement *« témoignant de sa forte capacité de polarisation »* avec *« des équipements culturels conséquents »* (un centre dramatique national, des salles de spectacles importantes - Zénith, le Cargo), *« une structure commerciale dense »*, sont également cités le parc des expositions, le centre hospitalier universitaire et les équipements universitaires et de recherche.
- Un *« potentiel touristique important »* et *« une offre touristique étoffée »* dont *« le taux d'occupation est relativement élevé »*. L'étude insiste sur le fait que *« Caen et ses environs disposent d'atouts considérables en la matière :*
 - *Des sites touristiques majeurs : les plages du Débarquement, le Mémorial, etc..*
 - *Une capacité d'accueil hôtelière importante*
 - *Une attractivité forte vis-à-vis des franciliens avec un nombre important de résidences secondaires. »*

Les enjeux de développement

Le rapport précise que « *Caen s'est fortement développée ces dernières années et a réussi la mutation de son tissu économique. De façon générale, les principaux enjeux de développement identifiés sont ainsi les suivants :*

- *De devenir l'un des pôles structurants à l'échelle du Grand Bassin parisien*
- *De structurer et concentrer sa croissance urbaine. Cette problématique est ainsi commune aux trois métropoles normandes. »*

L'étude estime que :

- Concernant le premier enjeu, le développement d'activités de recherche de rang national passe par des mises en relation plus simples avec d'autres sites de recherche du Bassin parisien et notamment le site du plateau de Saclay en Île-de-France (avec des interactions et des fertilisations entre les équipes de recherche regroupés autour du GANIL à Caen et les équipes du CEA comme du Synchrotron situées sur le plateau de Saclay).
- Concernant son mode de croissance urbaine, l'agglomération caennaise s'est développée de façon extensive, avec une dépendance à l'automobile qui pourrait à terme s'avérer problématique.
- Les objectifs des politiques publiques (dont le SCoT) se traduisent « *dans une politique d'aménagement extrêmement ambitieuse sur le cœur d'agglomération, et notamment autour de la gare SNCF* ».

Les effets possibles de la ligne nouvelle Paris Normandie

Le rapport souligne les points suivants :

- « *La ligne nouvelle Paris Normandie va sensiblement rapprocher Caen du cœur de l'agglomération parisienne et, en articulation avec le réseau Grand Paris Express, elle va simplifier les relations Caen-La Défense et Caen -le plateau de Saclay. Elle va également permettre des relations plus faciles entre Caen et les agglomérations haut-normandes. La ligne nouvelle est ainsi une opportunité pour développer des partenariats scientifiques – collaboration entre équipes de recherche, coopérations universitaires type codirection de master – à plusieurs échelles pour Caen :*

 - *Développement du partenariat avec Rouen et Le Havre : malgré les difficultés rencontrées pour construire le PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Scientifique), la coopération entre les trois agglomérations en termes de recherche et d'enseignement supérieur apparaît comme assez exceptionnelle au niveau du Bassin parisien. Le développement de la coopération pourrait permettre à chacun des sites de se développer et d'avoir une visibilité nationale.*
 - *Développement de coopérations avec les pôles franciliens. Le positionnement de Caen sur le nucléaire et la physique des particules implique des coopérations plus poussées avec le CEA.*

La ligne nouvelle Paris Normandie peut ainsi, en inscrivant plus fortement Caen dans le Bassin parisien et particulièrement dans un des espaces les plus intégrés à la métropole parisienne, permettre à l'agglomération caennaise de développer ses activités de recherche, son tissu universitaire et d'amplifier le développement de l'activité tertiaire ».

- Le rapprochement du cœur d'agglomération peut également « *être un levier pour le développement du tourisme sur l'agglomération caennaise* ». Deux échelles sont évoquées:
 - La mise en relation avec Rouen et Le Havre et le développement d'une offre normande « intégrée », pour le développement de séjours normands de courte durée ou l'intégration de 2 à 3 jours de visite en Normandie à des circuits sur la France développés par les tour-opérateurs.
 - L'intégration d'une offre touristique Normande à l'échelle du bassin Parisien pour développer des séjours de courte durée en Normandie à partir de Paris (et également de permettre aux franciliens d'accéder par les transports en commun à leur résidence secondaire).

Les effets de la ligne nouvelle Paris Normandie pourraient se développer à deux niveaux :

- Elle permettrait à Caen de ne plus être une ville périphérique du Bassin parisien. En la rapprochant ainsi des polarités principales du cœur d'agglomération, la ligne nouvelle pourrait permettre le développement des activités de recherche et plus généralement le développement et la diversification du tissu économique caennais.
- Le développement des liaisons avec Rouen et Le Havre permettrait à Caen de s'insérer dans un des espaces les plus intégrés à la métropolisation francilienne et ainsi de profiter à plein de ces dynamiques.

III - Benchmark des effets de la grande vitesse sur le territoire (rapport D3)

Ce rapport souligne les éléments ci-après à mettre en perspective au regard du potentiel de la région Caennaise :

- Augmentation forte de flux voyageurs entre les villes desservies (+20 % en moyenne). Inscription des territoires desservis dans les réseaux métropolitains, du fait de la croissance des relations entre villes
- Impact fort sur les trafics ferroviaires locaux si réorganisation de l'offre TER en accompagnement.
- Augmentation des échanges avec Paris, notamment les flux dit pendulaire, mais pas seulement, sans remettre en cause le fonctionnement de l'aire urbaine en tant que bassin économique.
- Attractivités résidentielle accrue pour les territoires déjà attractifs et dont les acteurs de l'immobilier ont anticipé la connexion nouvelle.
- Attractivité tertiaire autour de la gare pour les activités locales : réorganisation et dynamisation des marchés locaux de bureaux, pas forcément en lien avec la ligne nouvelle. Opportunité pour les activités locales de bénéficier d'une offre tertiaire techniquement « à niveau ».
- Les effets économiques positifs (création d'emplois – attractivités et diversification des activités) sont mesurables sur le temps long : >ou =10 ans.
- En matière d'enseignement, développement de l'offre d'enseignement supérieur si les acteurs locaux entreprennent une démarche de valorisation du territoire et si les structurent peuvent s'adosser au tissu économique local.
- Impact fort le la fréquentation touristique : excursionnistes et tourisme urbain notamment si potentiel avéré et renommée préexistante. Des effets importants à attendre sur l'immobilier touristique des littoraux.