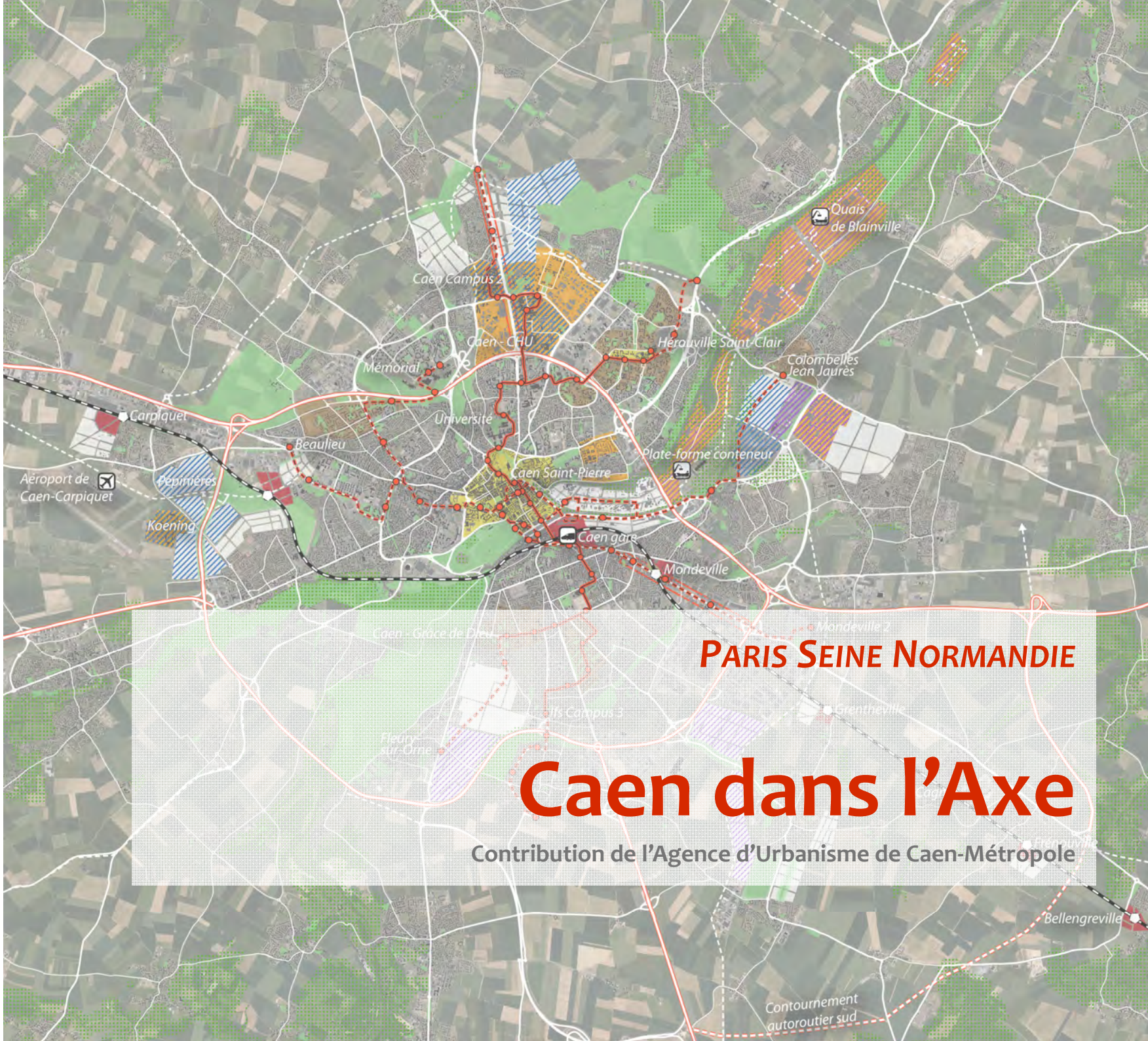
AUCAME

Juillet 2011



PARIS SEINE NORMANDIE

Caen dans l'Axe

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

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr

Directeur de publication : Patrice DUNY
Crédits photos et cartes : ©Aucame
Réalisation : 2011

Préambule

L'Agence d'études d'Urbanisme de Caen-Métropole participe aux travaux des six agences d'urbanisme de l'axe Paris Seine Normandie, initiés suite au colloque « Axe Seine » du Havre en mai 2010.

Suite au colloque « Axe Seine - Acte II » qui s'est tenu à Rouen le 23 mai dernier, les agences d'urbanisme ont été missionnées afin de poursuivre leurs travaux.

Parallèlement, la lettre de mission adressée par Monsieur le Premier Ministre à Monsieur Antoine RUFENACHT, Commissaire Général pour le développement de la vallée de la Seine, stipule que la stratégie de développement qui sera proposée s'accompagne *« d'un ensemble de projets et d'opérations d'urbanisme étroitement concertés avec les collectivités territoriales... »*.

Dans cette perspective, l'Agence d'études d'Urbanisme de Caen-Métropole a souhaité présenter les premières pistes opérationnelles concernant l'agglomération caennaise et dont l'échéance concorde avec celle du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Tel est l'objet de ce document, qui expose les grands éléments de ces projets, issus de deux sources :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale « Caen-Métropole », dont le projet arrêté en décembre 2010 devrait être approuvé avant la fin de cette année.
- Le projet d'agglomération de la communauté d'agglomération Caen la mer approuvé en 2009.

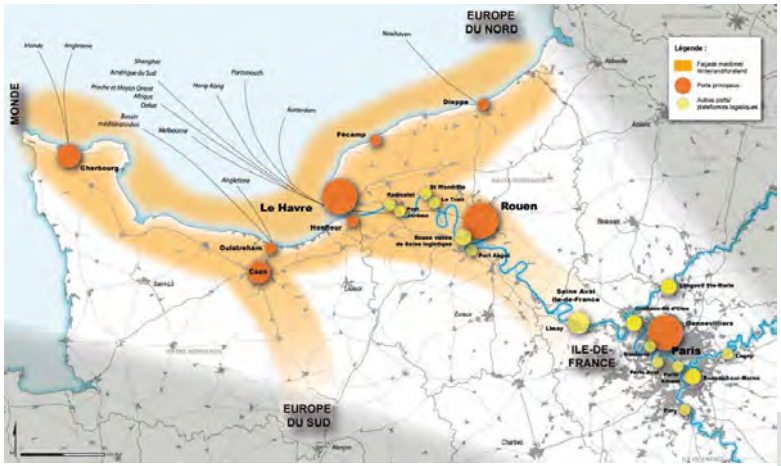
Sommaire

Introduction 5

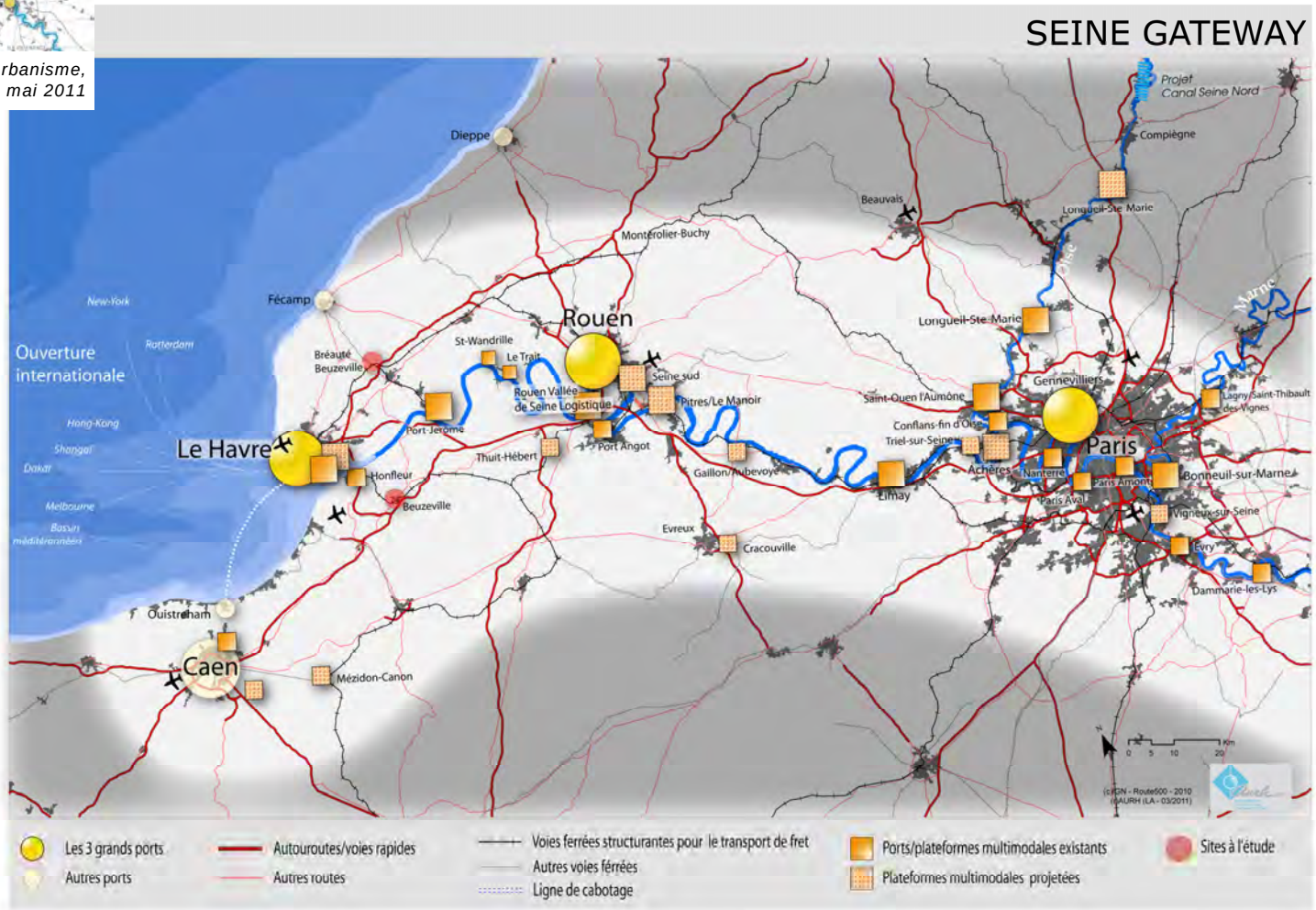
La dynamique urbaine 6

L'expression d'une ambition métropolitaine .. 7

Conclusion 15



Source : document de coopération des agences d'urbanisme, « Données essentielles » - mai 2011



Source : document de coopération des agences d'urbanisme, « Données essentielles » - mai 2011

Introduction

Le Grand Pari(s) comme « détonateur »

Depuis 2008 et la consultation internationale du Grand Paris, nous assistons à une mobilisation sans précédent et à une formidable accélération des projets sur l'Axe Seine Normandie. De l'annonce de la construction de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, à l'objectif affiché de faire du Havre le port du Grand Paris, les premiers jalons d'une nouvelle stratégie nationale d'aménagement et de redynamisation économique ont été posés.

Les élus bas normands, via la réunion des exécutifs régionaux, départementaux et des grandes agglomérations, ont fait unanimement part de leur volonté de s'inscrire dans cette stratégie. Plus particulièrement, les élus de la métropole caennaise ont mandaté leur agence d'urbanisme, l'AUCAME pour participer aux travaux techniques initiés dans ce cadre par Paris, Rouen et Le Havre, et alimenter leur propre réflexion.

De « Seine Métropole » à « Seine Gateway »

« Seine Métropole », d'Antoine Grumbach, *« Paris et la mer »* de Jacques Attali, les travaux menés par les agences d'urbanisme des territoires de l'Axe Seine Normandie : tous partagent la vision d'un monde toujours plus « globalisé » où les échanges commerciaux s'intensifient, notamment par voies maritimes et où seuls les territoires organisés autour d'une façade maritime – les « villes-mondes » – font face aux défis du 21ème siècle.

Paris, seule métropole mondiale en Europe avec Londres, n'a pas su jusqu'à présent - contrairement à son homologue britannique - tirer profit de son fleuve, et de sa large façade maritime, et plus globalement du réseau des grandes agglomérations du bassin parisien. A moyen terme, elle court le risque de ne pas atteindre la taille critique lui permettant d'être réellement compétitive et efficace, et perdre ainsi son « rang ».

Le concept de « Seine Gateway » consiste à organiser l'ensemble des activités économiques de l'Axe Seine Normandie autour d'un système fluviomaritime performant. Il s'agit de favoriser, notamment dans les villes de Caen, du Havre et de Rouen, le développement des fonctions métropolitaines, de maximiser leurs atouts dans l'économie de la connaissance et le potentiel d'attractivité qui en découle.

Le littoral bas-normand constitue une part importante de ce système fluviomaritime, et son dispositif portuaire - Cherbourg, Caen-Ouistreham et 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 toute la région, les activités industrielles et de logistique avancée en lien avec les ports. Le projet de mise en place d'une navette conteneurs entre les terminaux de Port 2000 et Caen s'inscrit dans cette logique.

Caen, un positionnement d'interface à valoriser

Caen est à l'interface des « villes-monde » de Londres et de Paris. L'agglomération est à la fois un nœud sur l'axe européen nord-sud Grande Bretagne / Péninsule ibérique, et la porte occidentale du bassin parisien.

Son niveau d'équipement élevé, sa dynamique économique soutenue, ses fonctions métropolitaines, son complexe portuaire lui confèrent le rôle de point d'appui urbain d'un vaste territoire rural, à la fois résidentiel et touristique, mais également productif, notamment autour des filières agroalimentaire et automobile. L'image de ce territoire associe une ruralité opulente et un cadre de vie agréable, ainsi qu'une renommée mondiale liée aux plages du Débarquement et à la Côte Fleurie.

Son offre foncière urbaine potentielle rend Caen attractive pour y développer des activités tertiaires et des fonctions supérieures à la recherche de maîtrise des coûts.

De fait, Caen constitue l'un des pôles urbains structurants de la méga-région métropolitaine dont Paris est le cœur.

Les élus de la métropole caennaise ont souhaité inscrire cette vision dans leur projet de territoire, porté par le syndicat mixte Caen-Métropole et exprimée par un SCoT à l'échelle du bassin de vie de Caen, qui rassemble 143 communes, 11 EPCI et 340 000 habitants.

La dynamique urbaine

L'agglomération caennaise s'organise à la confluence de deux axes : d'une part l'axe nord sud guidé par la géographie physique : les vallées de l'Orne et de l'Odon, son affluent, et d'autre part l'axe historique de communication Est-Ouest reliant Caen à Paris d'une part et à Cherbourg de l'autre, par la route et le fer.

L'axe formé par la vallée à l'aval de Caen accueille, entre l'Orne et son canal, les activités indutrialo-portuaires qui ont tendance à se décaler vers l'aval, alors que les partie situées au cœur de l'agglomération voient leur vocation évoluer et sont promises à un redéploiement plus urbain.

A l'amont de l'agglomération, la confluence entre Orne et Odon constitue un vaste espace d'épandage des crues formant une large enclave naturelle protégée de l'urbanisation, la Prairie, qui s'étend jusqu'au cœur de l'agglomération avec l'hippodrome.

Le centre-ville de Caen, partiellement reconstruit, forme un cœur d'agglomération d'une taille resserrée, des rives de l'Orne jusqu'au Château ducal. A la périphérie immédiate se développent les faubourgs et des quartiers résidentiels mixtes, dont ceux de la gare en rive droite. Au delà alternent les grands ensembles collectifs et les zones pavillonnaires urbaines des années 50 à 80, et notamment la ville nouvelle d'Hérouville Saint-Clair, laboratoire architectural et social engagé dans un important programme ANRU.

Le périphérique qui ceinture complètement l'agglomération depuis 1997 est devenu le support d'un développement économique extensif sous forme de zones d'abord industrielles (dans les années 60) puis depuis quinze ans, de plus en plus commerciales ou logistiques. Il devient de moins en moins rare d'y trouver des activités tertiaires à l'origine dévolues au centre ville.

Sur cet axe qui cumule les fonctions de transit, de cabotage local et de porte d'entrée, se greffe un réseau de grandes radiales qui donnent à Caen une accessibilité routière confortable.

Aujourd'hui, la frontière physique de l'agglomération reste très marquée, sans zone de transition. On passe brutalement de l'urbain bâti à un espace agricole de grande culture, parfois au contact direct de la ville de Caen, plus particulièrement au nord ouest.

La première ceinture périurbaine (3 à 7 km du centre ville), développée de manière très extensive dès le début des années 70, a tendance à faire naitre de vastes conurbations pavillonnaires ou de grandes zones d'activités. Les espaces agricoles s'y trouvent de plus en plus fragmentés, notamment par d'amples voiries.

Au-delà de 5/7 km, la trame villageoise dense rythme l'espace d'openfield par ses clochers, boisements et ses lotissements récents, aux murs clairs et aux toitures vives. Ces couleurs jouent un rôle important dans cet espace plan, où les constructions de grande hauteur sont aussi autant de marqueur du paysage : silos, cheminée, entrepôts, pylônes de la ligne électrique haute tension et, de plus en plus, éoliennes.

Enfin, l'agglomération dispose, à 15 km au nord du centre ville, d'une façade littorale d'une quinzaine de kilomètres. Historiquement dédiée au tourisme balnéaire, ce littoral voit s'affirmer ses fonctions résidentielles et récréatives et son tourisme s'oriente vers les cours séjours en lien avec la proximité francilienne.

L'expression d'une ambition métropolitaine

La gouvernance du territoire a été organisée à l'échelle du bassin de vie de Caen. Les collectivités se sont fédérées au sein du syndicat mixte Caen-Métropole, établissement public maître d'ouvrage du Schéma de Cohérence Territoriale. Le syndicat mixte regroupe aujourd'hui la communauté d'agglomération Caen la mer, dix communautés de communes et trois communes hors EPCI, soit 333 500 des 384 500 habitants de l'aire urbaine de Caen.

Le projet de SCoT Caen-Métropole, arrêté le 17 décembre 2010, porte une ambition commune et la stratégie partagée par l'ensemble des collectivités, laquelle vise à préparer le territoire à faire face aux enjeux du 21ème siècle. Son ambition est de construire un territoire à la fois compétitif, éco-responsable et soucieux du bien vivre ensemble de ses habitants. L'un des objectifs est de permettre à la métropole caennaise d'utiliser au mieux les atouts identifiés dans le diagnostic pour maintenir son dynamisme économique et affirmer ainsi son rôle et son rang à l'échelle de la France et de l'Europe.

En effet, la question du positionnement stratégique de la métropole caennaise constitue un leitmotiv puissant qui guide ce projet de territoire. Elle revêtait un double questionnement : celui du (ou des) territoire (s) d'appartenance mais également celui du rayonnement, soit, dit autrement, également du rang et donc du statut dans l'armature urbaine nationale.

La visibilité à l'échelle nationale peut difficilement s'affranchir de la dimension quantitative. Les objectifs en l'espèce répondent à la nécessité de loger sur Caen-Métropole, les actifs qui y travaillent, dans le cadre d'un dynamisme économique soutenu et qui ne se dément pas. Le territoire se met ainsi en capacité d'accueillir 70 000 habitants nouveaux en 20 ans, pour atteindre une population de 400 000 habitants en 2030. Pour atteindre cet objectif, il conviendra de construire 50 000 logements, ce qui correspond à un effort conséquent.

L'aménagement du territoire métropolitain répond ainsi aux principes suivants :

- Rendre le territoire encore plus accessible, en favorisant la réalisation du projet LNPN, en développant les équipements portuaire et aéroportuaire, en complétant le réseau routier.
- Renforcer sa compétitivité économique, en favorisant le développement des équipements de recherche, d'enseignement supérieur et de formation, des fonctions de commandement, en permettant le développement de nouvelles technologies, notamment celles tournées vers la protection de l'environnement (éco-technologies) ou la circulation de l'information (réseaux très haut débit, technologies dites « sans contact », transactions électroniques, ...).
- Maintenir une forte diversité des emplois : en permettant le maintien voire le développement de son activité industrielle, en favorisant la diffusion des activités commerciales, artisanales et de services à la population dans les petites villes de la couronne périurbaine, en encourageant le développement touristique, notamment sur le littoral.

La stratégie territoriale est ainsi déclinée:

La compétitivité, un atout indispensable pour évoluer

Cette compétitivité s'appuie sur **une offre d'espaces stratégiques**, qui peuvent accueillir des projets de grande envergure. Il s'agit tout autant d'espaces centraux qui sont amenés à connaitre une reconversion ou une restructuration que de sites périphériques dotés d'une accessibilité optimale et aux disponibilités foncières importantes.

Les **projets d'amélioration des connexions avec l'extérieur** participent également de cette compétitivité. L'achèvement de la mise aux normes autoroutières de grandes infrastructures (RN13 Ouest, RN158), la finalisation du contournement autoroutier sud de Caen pour libérer le périphérique du trafic de transit et le développement et l'accessibilité des grandes infrastructures portuaires, la connectivité numérique à très haut débit sont d'ores et déjà engagés. Aussi, c'est l'accessibilité au réseau ferroviaire magistral qui constitue l'enjeu principal. Elle vise à favoriser le rôle de hub multimodal régional de Caen pour toute la Basse-Normandie.

Le respect des grands équilibres dans l'espace

Il s'agit de renouveler la ville centre, renforcer l'agglomération, ouvrir Caen-Métropole plus fortement sur la mer, préserver les espaces qui présentent les plus fortes qualités environnementales et de cadre de vie, organiser,

L'expression d'une ambition métropolitaine

structurer le territoire et enfin, se déplacer autrement.

Le projet propose une nouvelle organisation des espaces périurbains qui consiste à orienter prioritairement le développement sur des bourgs et petites villes, choisis en raison de leur niveau d'équipement et de service, qui leur donne un certain rayonnement sur les communes avoisinantes. La qualité de leur accessibilité, notamment en transports collectifs, ferrés ou routiers est également un critère important. En dehors de ces pôles, le développement doit être contenu.

Se déplacer autrement

Cette nouvelle organisation périurbaine polarisée permet de mettre en œuvre une ambitieuse politique d'offre crédible de transports périurbains alternatifs à l'automobile, s'appuyant avant tout sur une utilisation métropolitaine de la voie ferrée Paris-Caen-Cherbourg entre Bayeux et Lisieux. A terme, le réseau TER peut constituer une offre de transport publique structurante et diversifiée, desservant la ville de Caen, l'agglomération, les pôles périurbains renforcés situés sur la ligne, mais aussi les autres agglomérations bas-normandes.

L'organisation de cette nouvelle mobilité consiste à relier les pôles périurbains et le centre de Caen selon une offre de transports collectifs performante et cadencée, parfaitement connectée à un système de transports urbains et interurbains renforcé. Pour les liaisons en transports collectifs routiers, il doit s'agir de passer progressivement en site propre.

Polarisation et mobilité durable visent à diminuer nettement les déplacements automobiles tant en volume qu'en distance, afin de contribuer activement à la diminution des émissions de gaz à effet de serre produits par les déplacements.

Une nature préservée comme cadre de vie privilégié

Le territoire est richement doté en aménités paysagères et naturelles, avec de grands espaces protégés aux portes de l'agglomération, qui constituent des espaces de « respiration » et/ou des lieux récréatifs participant à la qualité du cadre de vie du territoire. La définition d'une trame « verte et bleue » dans laquelle les vallées jouent un rôle d'artère naturelle, irrigue complètement le territoire. Par ailleurs, le littoral concilie un caractère à la fois résidentiel et touristique avec la protection d'espaces naturels sensibles de haute valeur écologique.

Des espaces de projets d'envergure métropolitaine

Le cœur de l'agglomération, sur lequel un périmètre opérationnel de 300 hectares a été délimité et pour lequel une Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA), « Caen Presqu'île », a été créée pour mettre en œuvre un ambitieux projet de redéploiement du centre, visant à doter Caen d'un centre à l'échelle de son statut métropolitain.

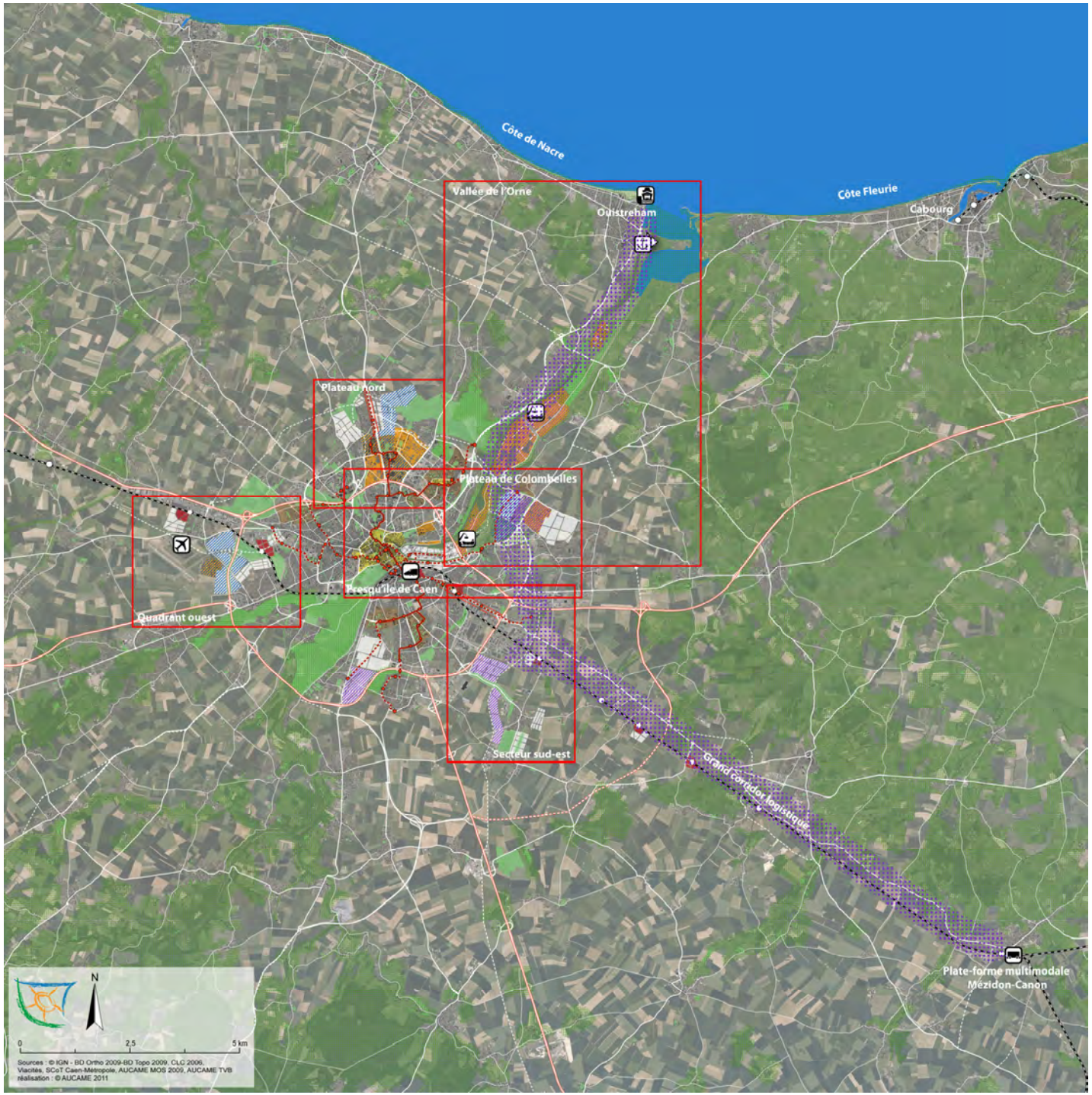
Les espaces à l'interface de l'agglomération et de ses couronnes périurbaines : le SCoT Caen-Métropole a identifié cinq secteurs stratégiques :

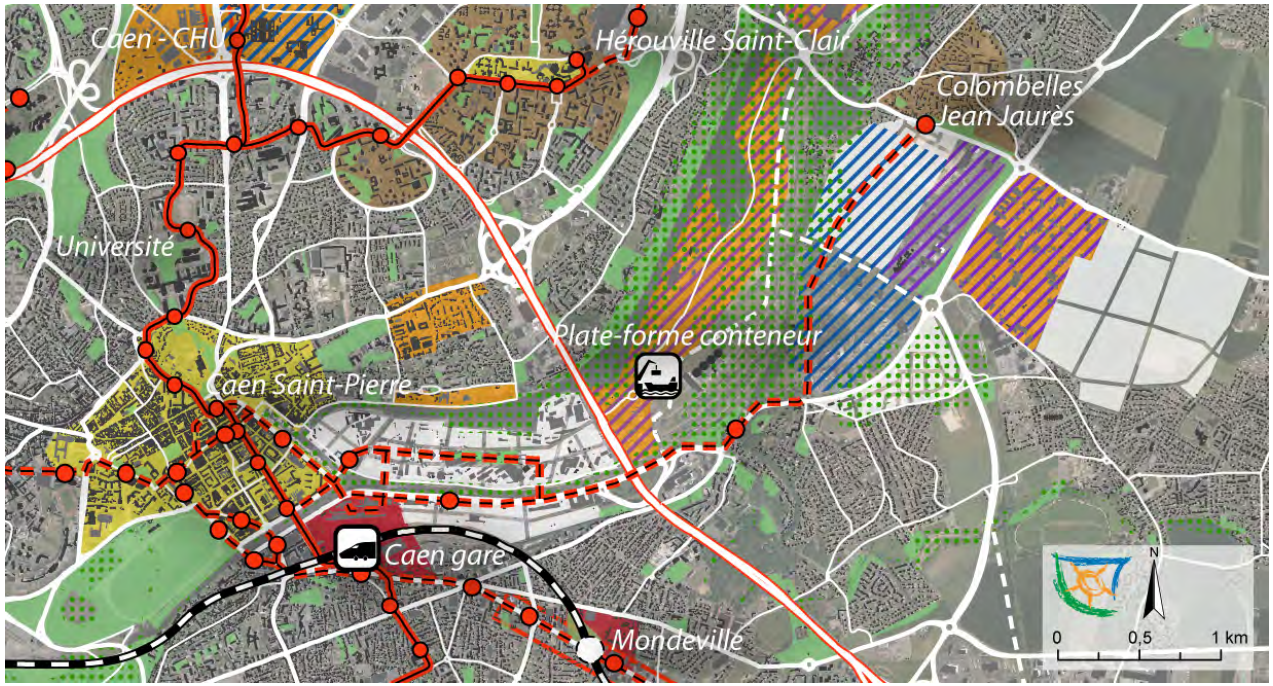
- Au nord, entre deux axes reliant Caen à la mer (RD7 / RD60), le plateau scientifique et technopolitain, qui s'articule autour du CHU, du GANIL et du golf.
- La Vallée de l'Orne à l'aval de Caen, jusqu'à l'embouchure de l'Orne et du Canal, site portuaire.
- Au nord-est, l'ancien site de l'usine sidérurgique de la SMN de Colombelles, en cours de reconversion, et son prolongement sur le plateau agricole.
- Au sud-est, les espaces compris entre l'A13, l'A88, le périphérique et le futur contournement autoroutier. Ils abritent un vaste ensemble industrialo-logistique.
- À l'Ouest, le secteur autour de l'aéroport de Caen-Carpiquet et de l'ex quartier Koenig, espace dédié aux filières économiques émergentes.

Enfin, à l'échelle métropolitaine, directement relié à Caen par la voie ferrée, **le site déporté de la plate-forme ferroviaire de Mézidon-Canon** constitue également un site majeur de projet.

Les premières études ont dimensionné la première phase du projet autour de 100 hectares. D'ores et déjà, près de trente hectares de friche militaires embranchés fer sont la propriété de l'Établissement Public Foncier de Normandie.

Ce projet, qui s'inscrit dans une logique de contournement ouest du bassin parisien pour le trafic ferroviaire fret, doit être articulé avec le développement portuaire de l'agglomération caennaise, avec lequel il est en lien direct.





Gare TGV
Plate-forme multimodale
Port
Plate-forme Ferry
Port de plaisance et extension
Aéroport
Réseau autoroutier
Projet autoroutier
Gare SNCF
Réseau ferré
Projet de halte ferroviaire
Arrêt Tramway
Tramway
Projet de TCSP
Continuité écologique
Nature en ville
Surface en eau
Bâti industriel ou publique
Bâti habitat
Quartier gare
Centralité existante
Quartier à recomposer
Quartier à requalifier
Quartier à créer
Vocation activité et logistique
Vocation recherche et tertiaire supérieur
Entrée de ville à requalifier

Caen Presqu'île : projet(s) pour un cœur d'agglomération d'échelle métropolitaine

Donner une nouvelle dimension au centre de l'agglomération, tel est l'enjeu majeur identifié sur un espace de près de 300 ha dans lequel se conjuguent les enjeux du renouvellement urbain, du développement des fonctions de centralité, de la qualité et de l'audace architecturale, des nouvelles mobilités, mais également, pour la partie dans la vallée des risques naturels, voire technologiques et de dépollution.

Ce projet s'appuie sur :

- l'extension du centre-ville vers la presqu'île et vers la gare,
- la création de nouveaux quartiers près de l'eau de part et d'autre du fleuve et du canal,
- le redéploiement des deux entrées directes vers le centre depuis le périphérique, l'une au nord de la vallée (Avenue Clémenceau, site de l'ex CHR) , l'autre au sud, en bordure du plateau ferroviaire (Cours Montalivet).

Colombelles / Plateau nord-est : donner de l'ampleur à la mutation industrielle

Riche de son histoire sidérurgique, le plateau de Colombelles trace, depuis 10 ans, sa nouvelle voie vers l'économie de la connaissance et des technologies microélectroniques « sans contact ».

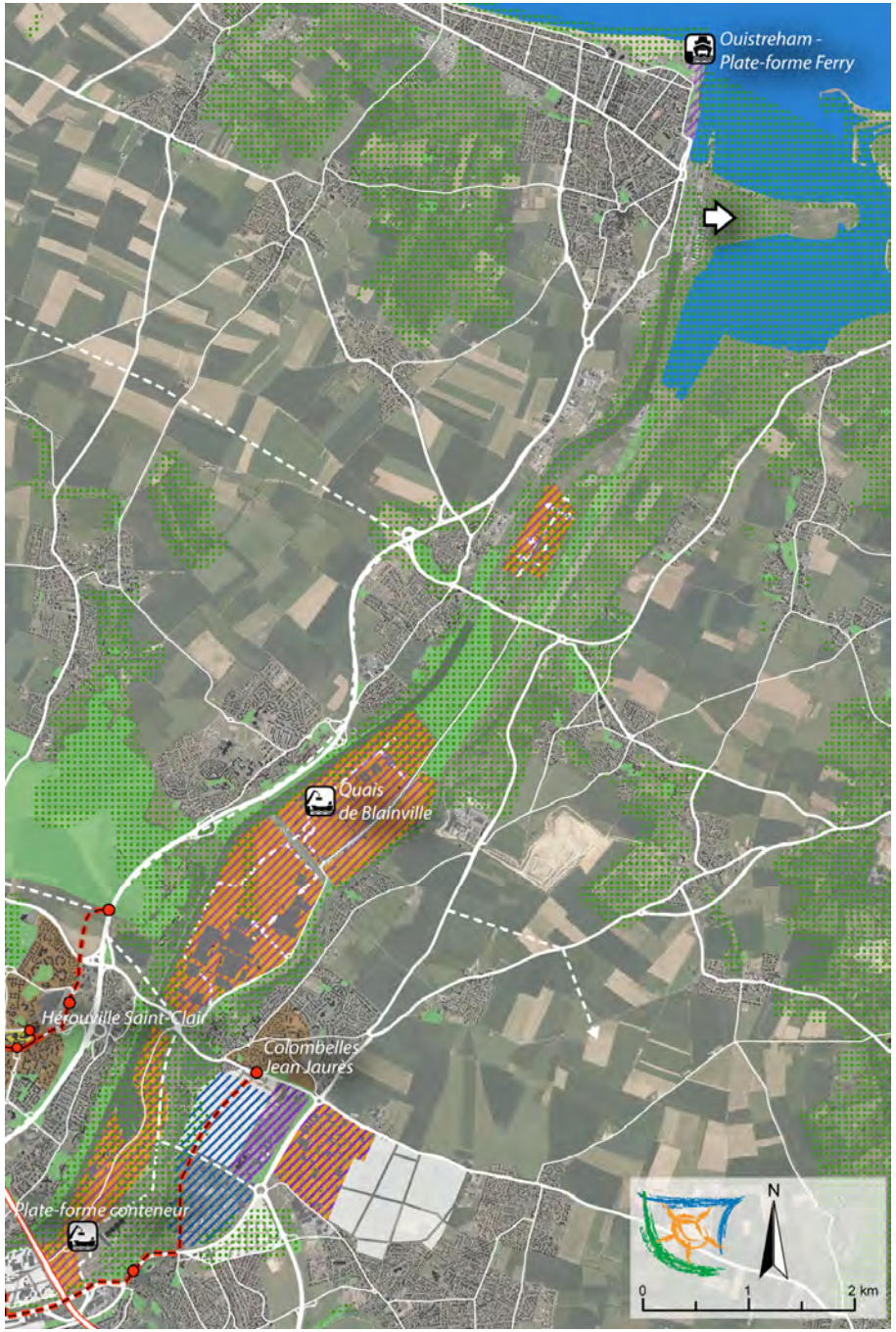
Renouvellement urbain, reconquête des friches industrielles, développement de nouvelles zones d'activités et de grands quartiers d'habitat, mixtes et urbains, doivent être opérés en renforçant les transitions et les liens physiques avec le cœur de l'agglomération, notamment avec le développement du réseau TCSP.

L'importance du potentiel foncier mobilisable n'obère pas la logique de maitrise de la consommation d'espace que le SCoT Caen-Métropole privilégie.

Plateau nord : conforter un pôle scientifique d'envergure internationale

À la fois premier pôle tertiaire bas-normand et campus scientifique de renommée internationale, le plateau nord de Caen a vocation à accueillir les services supérieurs ainsi que de grands équipements emblématiques de la recherche fondamentale (projet EURISOL, 1 milliard d'euros) et leurs dérivés dans la recherche appliquée, notamment aux domaines de la santé (hadronthérapie, imagerie médicale, ...) autour du CHU et des facultés de médecine et de pharmacie reconstruits. L'entrée magistrale par la RD7 a vocation à devenir un axe majeur de composition urbaine.

Ce site métropolitain de haute valeur ajoutée, avec ses 20 000 emplois, conjugue les problématiques liées à l'extension de la ville, sa densification, son décloisonnement, la recomposition des espaces d'activités vieillissants : parcs tertiaires, centres commerciaux, zones d'activités, ... ainsi qu'à l'organisation de sa desserte interne par les transports collectifs et son accessibilité.



La vallée de l'Orne : concilier développement portuaire et fréquentation touristique, dans le respect de la sensibilité écologique et des risques

Entre les deux coteaux qui bordent de part et d'autre l'Orne et son canal, du pont de Colombelles jusqu'à Ouistreham, la vallée de l'Orne constitue la colonne vertébrale de la métropole caennaise.

S'y pose la question du partage des usages d'un espace qui est à la fois :

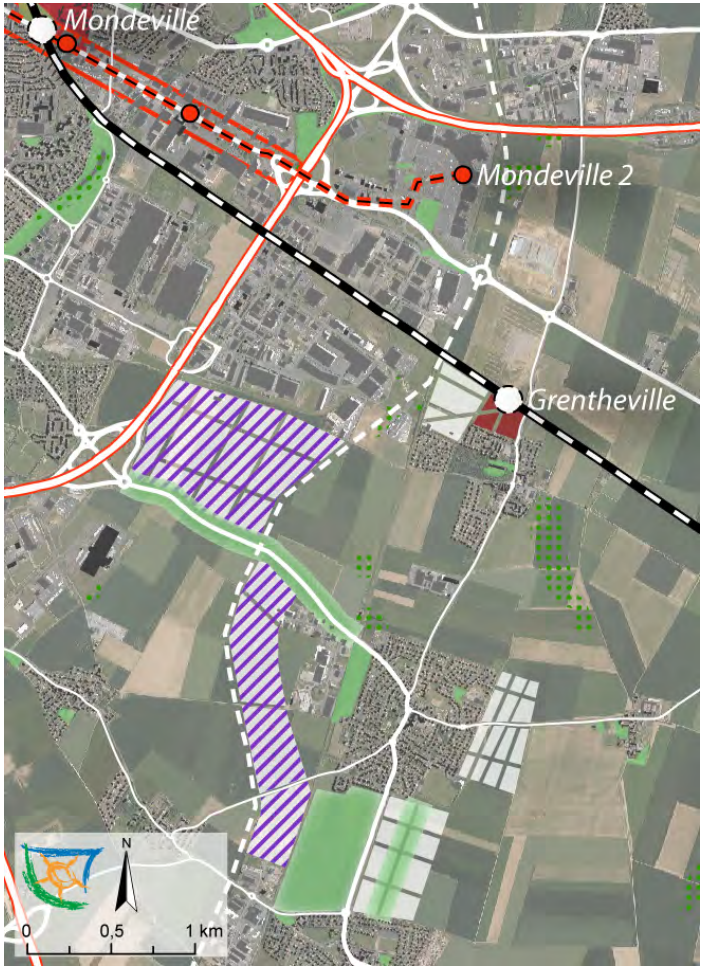
- Un site de redéploiement du large panel des activités portuaires (plaisance, trafic transmanche, parc logistique et industriel, et même pêche), dans la perspective d'une coopération portuaire étroite, notamment avec Le Havre et Cherbourg.
- Un espace de loisirs et de mobilités douces pour la population : pistes cyclables de Caen à la mer, parcs urbains (Beauregard), loisirs nautiques…
- Un espace de nature dans lequel interviennent le conservatoire du littoral et le Conseil Général au titre de sa politique des espaces naturels sensibles, plus particulièrement à l'aval et sur l'embouchure du fleuve, avec des espaces protégés Natura 2000.
- Un site international de mémoire (Grand Site Pegasus Bridge).

Aussi, les transitions avec les abords résidentiels de la vallée doivent faire l'objet d'une attention particulière. Le franchissement routier de la vallée constitue également une question cruciale.

Le pôle logistique sud-est de l'agglomération

Ce site, entre périphérique, A13 et A88, concentre les grands employeurs industriels et logistiques de l'agglomération, dont le potentiel de développement est conséquent. Fort lui aussi de près de 20 000 emplois, il accueille également la principale concentration commerciale de Basse-Normandie, dont le centre commercial régional Mondeville 2 (dix millions de visiteurs par ans). Aussi, l'accessibilité et la desserte interne constituent un enjeu majeur de son organisation.

La question de ses liens, en particulier ferroviaires, avec le complexe portuaire de la vallée doit être posée. Il conviendra également de veiller à une bonne articulation avec les zones d'habitat périurbaines proches.



Gare TGV
Plate-forme multimodale
Port
Plate-forme Ferry
Port de plaisance et extension
Aéroport
Réseau autoroutier
Projet autoroutier
Gare SNCF
Réseau ferré
Projet de halte ferroviaire
Arrêt Tramway
Tramway
Projet de TCSP
Continuité écologique
Nature en ville
Surface en eau
Bâti industriel ou publique
Bâti habitat
Quartier gare
Centralité existante
Quartier à recomposer
Quartier à requalifier
Quartier à créer
Vocation activité et logistique
Vocation recherche et tertiaire supérieur
Entrée de ville à requalifier

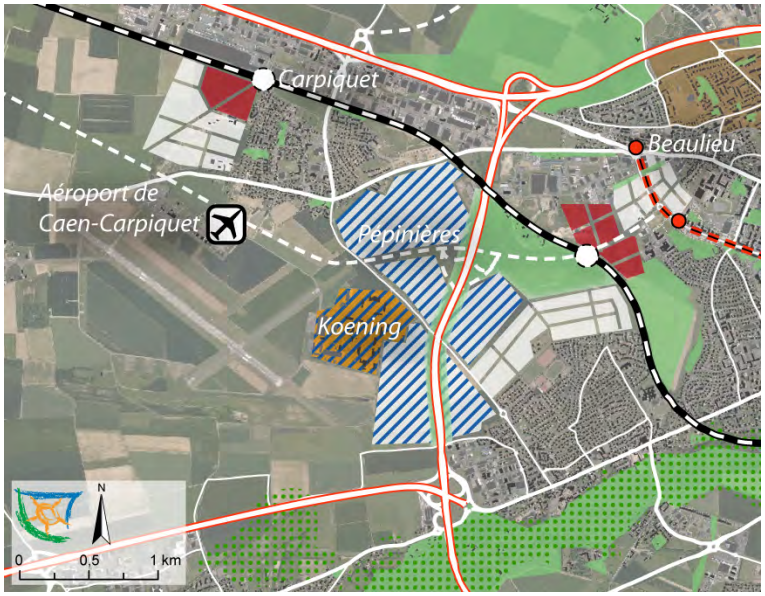
Koenig/quadrant ouest : un espace de projet

Au-delà du périphérique ouest, qui marque la limite physique de l'agglomération dense, l'ex site militaire en attente de reconversion jouxte le premier aéroport normand.

L'ampleur des espaces qui pourront potentiellement être développés autour de ces deux éléments nécessite d'en organiser l'accessibilité. Aujourd'hui principalement périurbain, ce site porte une ambition économique forte à long terme, que vient conforter la présence de l'aéroport de Caen-Carpiquet.

Les facteurs d'évolution s'appuient sur les éléments suivants:

- La création de haltes ferroviaires nouvelles, couplées à de nouveaux quartiers résidentiels urbains.
- La réalisation du boulevard des pépinières qui structurera la nouvelle entrée d'agglomération par l'ouest.
- Au-delà du périphérique, l'émergence d'un pôle économique orienté vers les filières économiques émergentes, et notamment l'éco-construction, la logistique culturelle et les activités sportives de haut niveau.



Conclusion

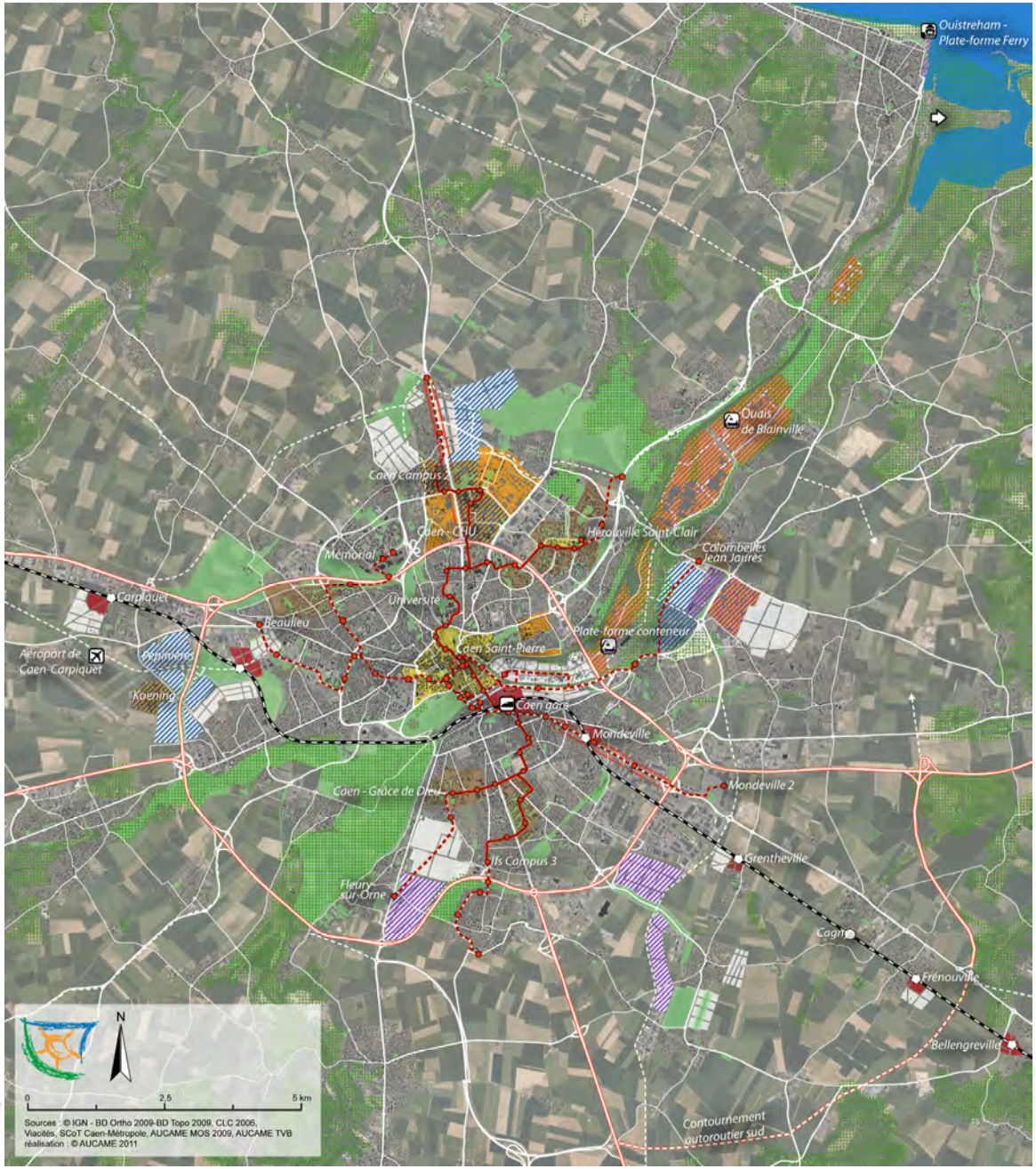
Ainsi, l'agglomération caennaise, appuyée sur un bassin de vie de près de 400 000 habitants, porte un projet de territoire cohérent et ambitieux autour d'une ville renouvelée dans une agglomération renforcée, ouverte sur la mer, au cœur d'un territoire préservé, multi-polarisé grâce à une nouvelle mobilité.

Ce projet articule compétitivité, nouvelle mobilité et nouveau mode de « faire la ville », ainsi que respect de l'environnement agricole et naturel, au service de sa région.

C'est pourquoi ce territoire doit prendre toute sa place dans la logique qui préside aux réflexions sur l'aménagement de l'axe Paris Seine Normandie.

Cette vision découle de la certitude que 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 cet axe.

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



Gare TGV
Plate-forme multimodale
Port
Plate-forme Ferry
Port de plaisance et extension
Aéroport
Réseau autoroutier
Projet autoroutier
Gare SNCF
Réseau ferré
Projet de halte ferroviaire
Arrêt Tramway
Tramway
Projet de TCSP
Continuité écologique
Nature en ville
Surface en eau
Bâti industriel ou publique
Bâti habitat
Quartier gare
Centralité existante
Quartier à recomposer
Quartier à requalifier
Quartier à créer
Vocation activité et logistique
Vocation recherche et tertiaire supérieur
Entrée de ville à requalifier

Crédits photographiques : ©Aucame

Directeur de publication : Patrice DUNY
Crédits photos et cartes : ©Aucame
Réalisation : 2011