



CAEN-METROPOLE

DANS L'ARMATURE URBAINE

DE LA FRANCE DU NORD-OUEST.

Caen-Métropole, entre Grand Ouest et Bassin Parisien.

La localisation de Caen, à 233 km à l'ouest de Paris, 184 km au nord-est de Rennes, et 160 km au nord du Mans participe d'un questionnement ancien sur sa place dans le territoire national. Ce questionnement se complète d'un autre sur sa place dans la Normandie et ses relations avec ses deux voisins Rouen (127 km) et le Havre (96 km).

Un espace visible à l'échelle nationale



Réalisation AUCAME, septembre 2007
Base : BDCARTO™ 2005, © IGN
Logiciel : Mapinfo™ V8.5 - 2007

La proximité relative de l'Île de France relève des liens historiques de la Normandie avec la Capitale. En effet, longtemps, elle fut considérée comme le principal fournisseur de produits laitiers et de viandes de qualité du marché parisien, puis, avec l'avènement du chemin de fer et le développement des stations balnéaires, comme une zone touristique.

Sans doute, la mise en service de l'autoroute A13 et les visions des aménageurs français dans les années 60, à travers le Schéma d'Aménagement de la Basse Seine par exemple, ont accentué une perception « finistérienne » de Caen dans le grand bassin parisien.

La Directive territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, qui couvre le territoire du SCoT participe à l'encrage de Caen au binôme formé par Rouen et Le Havre dans le cadre d'une grande métropole du Nord-Ouest Français. A cela s'ajoute le fait que les caractéristiques géologiques du territoire incluent la Métropole caennaise dans le Bassin Parisien.

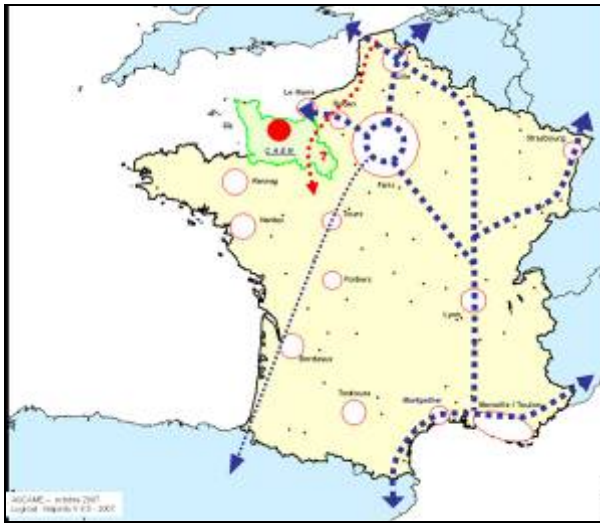
Or, aujourd'hui, un faisceau d'éléments divers montrent que ces relations, à priori « historiques », ne sont plus exclusives, et ce pour deux raisons :

- Le réseau autoroutier français s'est largement complété durant ces vingt dernières années et des liaisons ont été créées ou sont en voie de l'être avec d'autres métropoles du grand ouest : Autoroute des Estuaires (A84 Caen-Rennes), mise en LACRA de la RN158 (A88 Caen-A28 vers Le Mans et Tours).
- La création d'une passerelle ferry transmanche à Ouistreham, au milieu des années 80, permet de situer Caen sur un corridor européen Nord / Sud entre les Îles Britanniques et la Péninsule Ibérique. Cette passerelle a depuis été doublée et une nouvelle extension est d'ores et déjà à

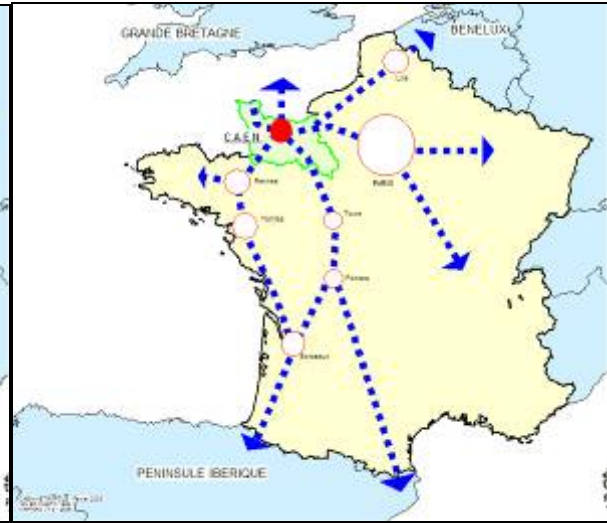
Caen-Métropole dans l'armature urbaine de la France du nord Ouest

l'étude, compte-tenu de l'augmentation du trafic. Elle a permis à Caen de redécouvrir sa façade maritime.

Les grands courants d'échanges actuels



Un axe alternatif Nord /Sud à valoriser



Réalisation AUCAME, septembre 2007 - Base : BDCARTO™ 2005, © IGN - Logiciel : Mapinfo™ V8.5 - 2007

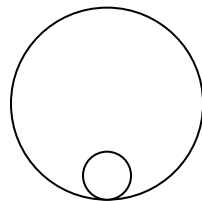
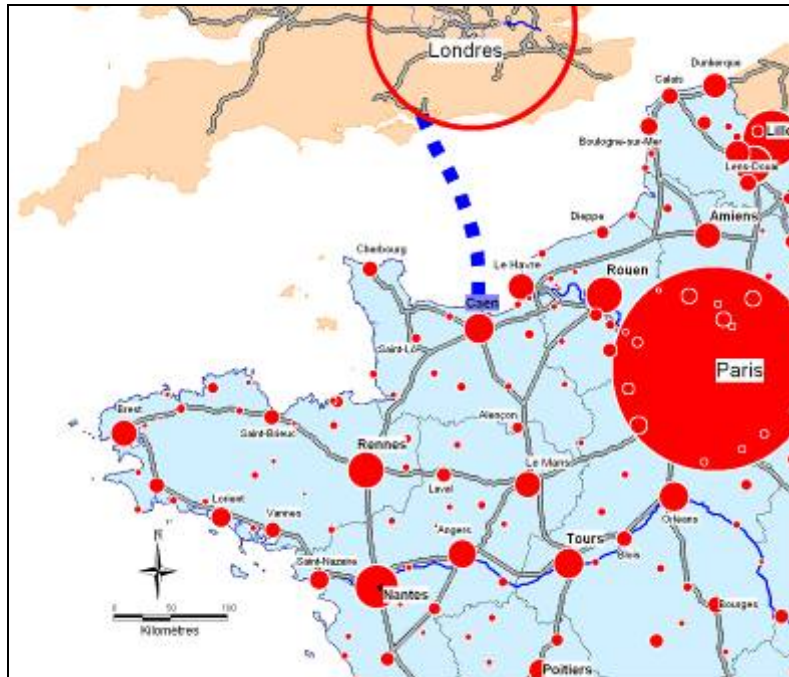
Cependant, ce positionnement reste fragile. En effet, avec la réalisation de l'A28 (Rouen-Le Mans-Tours), les flux routiers nord/sud contournant l'Île de France peuvent désormais éviter Caen.

Néanmoins, des relations économiques durables se sont tissées avec l'est de la Bretagne et le niveau de services et d'équipements de la capitale bas-normande positionne l'aire urbaine de Caen, la 20^{ème} de France par sa population, comme l'un des espaces urbains Français « qui compte », au profil certes atypique, mais dont le potentiel de croissance reste élevé.

En effet, aujourd'hui, la métropole caennaise constitue un territoire doté d'une façade maritime, disposant d'un environnement préservé et d'un niveau d'équipement élevé, qui lui confère une réelle qualité de vie, même si elle reste trop méconnue au-delà de ses frontières.

Caen-Métropole, poids moyen du grand Nord-Ouest ?

L'aire urbaine de Caen dans le grand Nord-Ouest Français



Population des aires urbaines

11 millions d'habitants

500 000 habitants

AUCAME octobre 2007 – Base : BDCARTO 2005, IGN – Logiciel : Mapinfo v8.5, 2007

L'armature urbaine du grand Nord-Ouest Français comprend environ 80 aires urbaines. Parmi celles-ci, 11 sont constituées autour d'une agglomération de plus de 100 000 habitants.

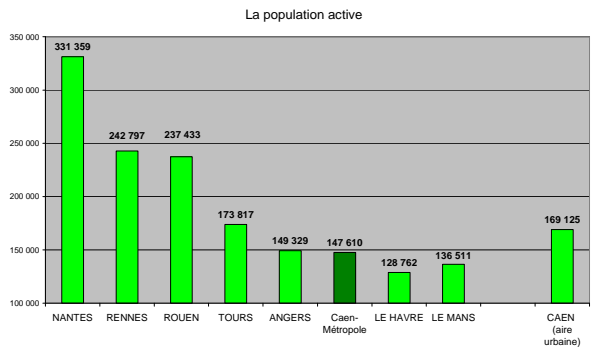
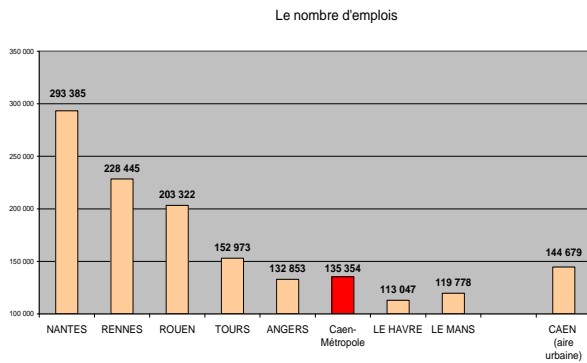
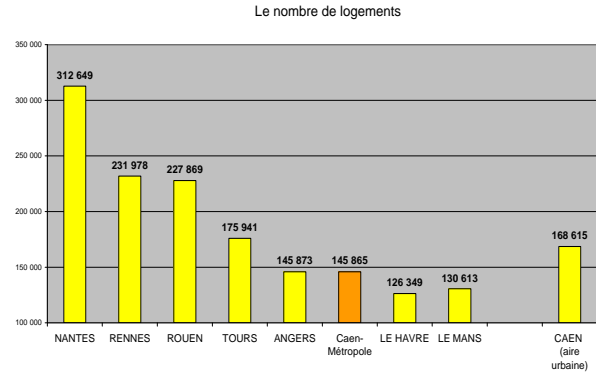
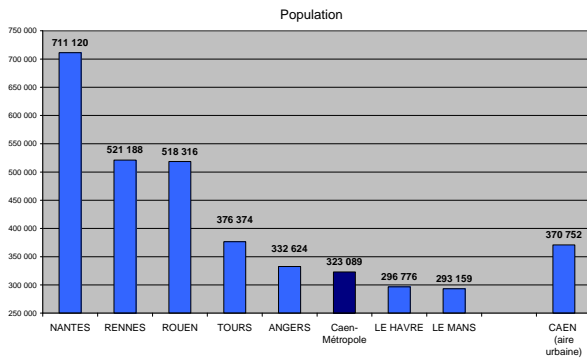
Au regard de son poids, tant en termes de population, de logements que d'emplois, L'aire urbaine de Caen se place en 5^{ème} position, et apparaît comme la plus petite des capitales régionales du grand Nord-Ouest.

Le territoire du SCoT, qui regroupe 87% de la population de l'aire urbaine de Caen, constitue un ensemble qui s'intercalerait entre la 6^{ème} aire urbaine (Angers) et la 7^{ème} (Brest), sauf en ce qui concerne l'emploi où elle devance Angers.

Compte-tenu de l'écart qui existe entre Nantes, Rennes, Rouen (plus de 500 000 habitants et plus de 200 000 emplois) et les autres aires urbaines du Nord-Ouest, son 5^{ème} rang confère à l'aire urbaine caennaise un rôle de métropole moyenne.

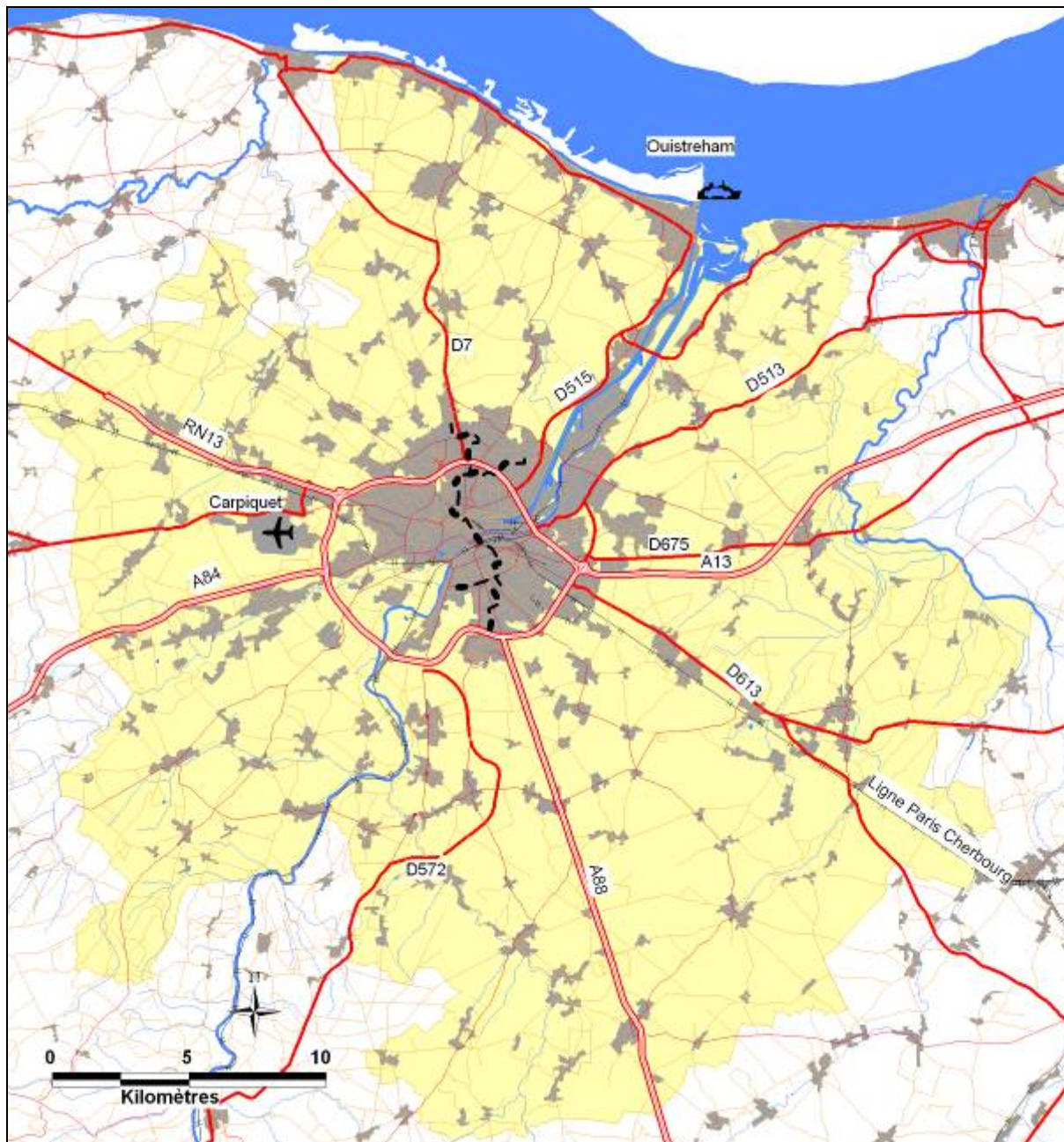
**Comparaison de Caen-Métropole
avec les aires urbaines du grand nord-ouest les plus proches**

Source : RGP INSEE – données 1999



Cependant, ce positionnement relativement modeste par rapport aux autres capitales régionales du grand ouest est compensé par son dynamisme économique, illustrée par les chiffres de création d'emplois et de construction de locaux d'activités, plus particulièrement à l'échelle de l'agglomération.

L'accessibilité de Caen-Métropole conditionne sa place dans l'armature urbaine française



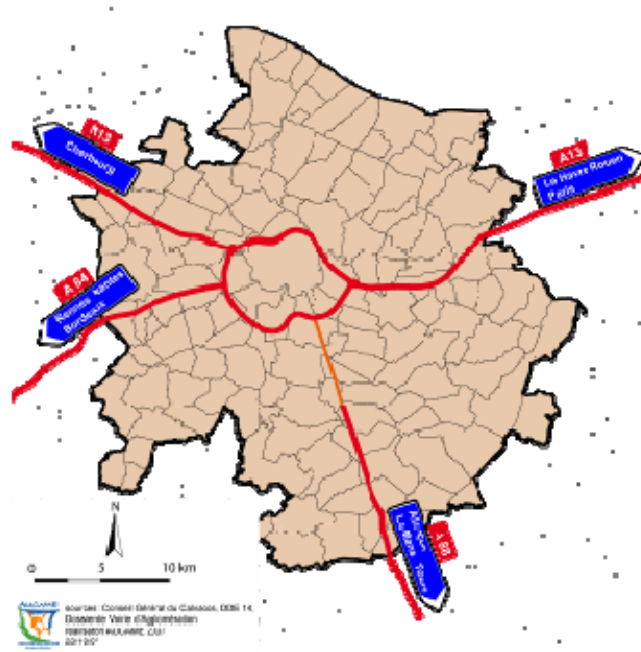
Dans un contexte de concurrence entre les territoires, l'accessibilité permise par les grandes infrastructures de transport est l'un des enjeux majeurs de l'attractivité des métropoles.

L'accessibilité peut se définir comme la possibilité d'accéder à un lieu pour le plus grand nombre dans le temps le plus court. Elle dépend donc de la qualité de la desserte du territoire et de l'importance (démographique, économique) des territoires avec lesquels ce dernier est relié.

L'accessibilité peut se lire de l'échelle locale jusqu'à l'échelle mondiale. Cette partie sera consacrée à l'accessibilité de la métropole caennaise vis-à-vis de l'extérieur, et non à l'accessibilité interne de la métropole pour ses habitants.

La métropole caennaise dispose d'une infrastructure multimodale complète : aéroport, port (voyageurs et marchandises), voies ferrées et autoroutes. L'élaboration du SCoT est l'occasion de se poser la question de la desserte actuelle et à venir du territoire métropolitain.

Un maillage autoroutier mis en place progressivement



La métropole caennaise bénéficie d'un maillage autoroutier récent :

- A l'est, l'A13 permet les liaisons vers l'agglomération parisienne, mais aussi vers le Havre et Rouen.
- A l'ouest, l'A84, complète depuis 2003, améliore les liaisons vers Rennes. Cette autoroute s'inscrit dans une grande dorsale atlantique, « l'autoroute des estuaires », reliant Bordeaux, Nantes, Rennes, Caen, Le Havre, Calais...
- Au Sud, la RN158, vers Falaise, est progressivement mise aux normes autoroutières, pour devenir l'A88. Cette autoroute permettra d'améliorer les liaisons vers l'Orne, mais aussi vers de grandes agglomérations de l'ouest comme Le Mans, Tours ou Angers.
- La RN13 vers Bayeux et Cherbourg n'est pas encore aux normes autoroutières.

La métropole caennaise disposera d'un réseau autoroutier complet lorsque la RN13 et la RN158 seront entièrement passées aux normes autoroutières.

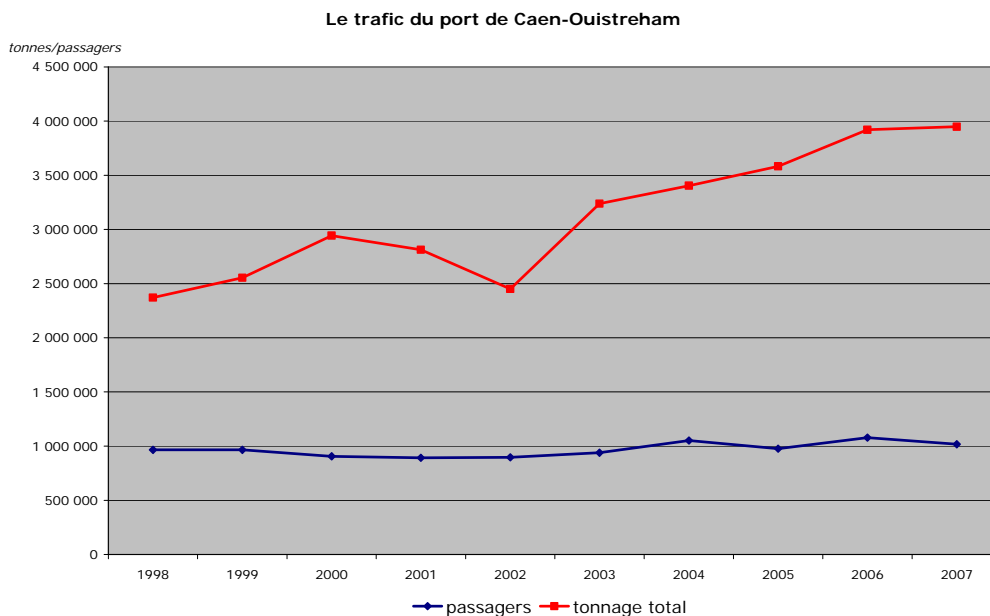
Toutes ces liaisons d'intérêts nationales se raccordent au périphérique de Caen, qui assure ainsi un rôle de continuité autoroutière, pour des échanges entre les agglomérations du grand ouest, en plus de son rôle de desserte locale. Le projet de grand contournement sud du Caen permettra de relier, pour le transit, les autoroutes A13, A88 et A84 sans perturber la desserte locale sur le périphérique de Caen.

Une desserte ferroviaire limitée

La gare de Caen est la principale gare normande, sur la ligne ferroviaire de Paris à Cherbourg. Cette ligne, électrifiée en 1994 permet de desservir Paris en 1h50 (meilleur temps de parcours) et relie Caen à Cherbourg, Bayeux et Lisieux. L'offre vers Paris comporte 15 Allers - Retours quotidiens en semaine. Cependant, il faut souligner que les temps de parcours entre Caen et Paris n'ont pas progressé depuis la mise en service des turbo-trains en 1970.

Certaines dessertes TER permettent des liaisons inter régionales, dont les temps de parcours ont été améliorés depuis la décentralisation des TER. Il s'agit de Caen-Rennes (2h50 mn), Caen-Rouen (1h28mn), Caen-Alençon-Le Mans-Tours (respectivement 1h10, 1h57 et ****). Ces temps de parcours demeurent cependant pénalisants par rapport à la voiture.

Le port de Caen-Ouistreham



Source : CCI de Caen – Direction des équipements gérés

Le port de Caen-Ouistreham s'étend le long du canal de Caen à la mer (canal de l'Orne), du bassin St Pierre à la plateforme ferry de Ouistreham.

Le port aval (Ouistreham) accueille le trafic transmanche à destination de Portsmouth depuis 1986. Trois rotations par jour sont assurées en basse saison, quatre pendant la période touristique. Le trafic est à la hausse,

notamment pour le fret. La ligne transmanche offre en effet un débouché sur l'Angleterre pour les poids lourds venant du sud de la France ou de l'Espagne, sans avoir à franchir la Seine.

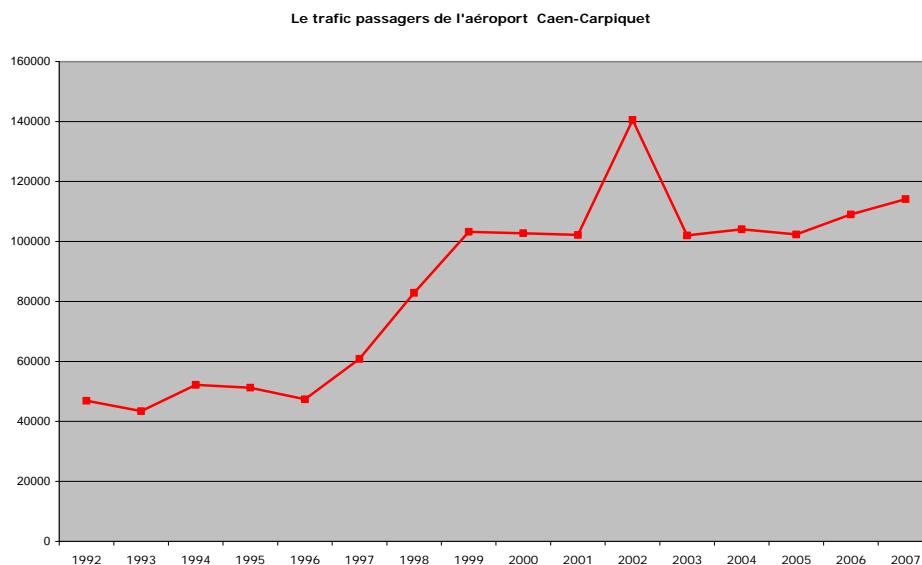
Dans l'autre sens, la ligne Portsmouth-Caen offre une porte d'entrée touristique depuis l'Angleterre vers l'ouest de la France (Bretagne, Pays de Loire et Basse-Normandie)

Le port amont (à vocation fret) a connu un ralentissement important avec la fermeture de l'usine SMN. Le trafic reprend depuis quelques années, porté par les importations d'engrais, de bois et les exportations de céréales.

En 2006 et 2007, le trafic portuaire total a retrouvé les niveaux de 1992, avant la fermeture de la SMN, alors que la ligne transmanche était déjà en service.

En 2006, le port de Caen-Ouistreham représentait le 10^{ème} port Français, le troisième des Ports d'Intérêt National. Depuis le 1^{er} janvier 2007, le port de Caen est transféré de l'Etat au Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg.

L'aéroport de Caen Carpiquet



Source : CCI de Caen – Direction des équipements gérés

La métropole caennaise dispose d'une plateforme aéroportuaire à Carpiquet. Avec plus de 100 000 passagers commerciaux par an depuis 1999, l'aéroport de Caen-Carpiquet se classe à la 36^{ème} place des 88 aéroports français, loin devant les autres aéroports normands (Le Havre : 51 000, Rouen : 40 000, Deauville/Saint-Gatien : 20 000). Le trafic connaît une augmentation sensible (+ 12% sur 2005-2007), en raison de l'augmentation de capacité sur la ligne Caen-Lyon, dont le trafic à cru de 17% depuis 2005.

L'exploitation d'une ligne *low cost* vers la Grande Bretagne par la compagnie « Buzz », arrêtée depuis, à même conduit à un pic de trafic de 140 000 passagers en 2002.

La principale liaison est la liaison Caen-Lyon, effectuant 3 rotations quotidiennes et permettant des correspondances vers toutes les métropoles régionales françaises depuis le hub de Lyon.

Le reste du trafic est constitué par une ligne régulière vers Brighton, des lignes saisonnières (charter), de l'aviation d'affaires à la demande (5 vols par jour), des vols sanitaires (101 vols en 2005) ou militaires, l'aéroclub (210 membres), les vols liés au club de parachutisme, aux écoles de pilotage, etc

On peut souligner le succès, en ce qui concerne les lignes saisonnières, de la mise en place d'une liaison Caen-Nice en saison estivale. L'amplitude de la saison a d'ailleurs été élargie, d'avril à octobre.

A noter que 80% des tickets vendus sont des e-tickets, ce qui en fait le troisième aéroport français en la matière.

La piste de 1900 mètres ne permet pas d'accueillir des avions moyens courriers (ex. : Airbus A320). Le Schéma directeur actuel préserve cependant la capacité à la faire passer à 2400m². Cet allongement, ainsi que l'amélioration des accès, donnerait une plus grande visibilité au site, qui génère 150 emplois directs et abrite une dizaine d'entreprises ou d'associations.

Un manque de connexion entre les grandes infrastructures de transports

Si Caen-Métropole dispose d'une offre de transport complète, les synergies entre les différentes infrastructures sont limitées.

L'aéroport, bien qu'à proximité de la voie ferrée n'est pas desservi par le train, et ne dispose pas d'accès direct sur le périphérique ou la RN 13.

L'accès à la plateforme ferry par la voie ferrée n'a pas été prévu, tant pour les passagers que pour le fret :

Pour le Fret, le trafic camion empruntant le ferry est soumis à deux contraintes : la traversée de certaines zones urbanisées de Ouistreham et le Viaduc de Calix, au trafic très chargé.

Pour les passagers, en revanche, des correspondances avec les Bus Vert du Conseil Général du Calvados assurent les liaisons entre Caen et la plateforme Ferry à chaque traversée.

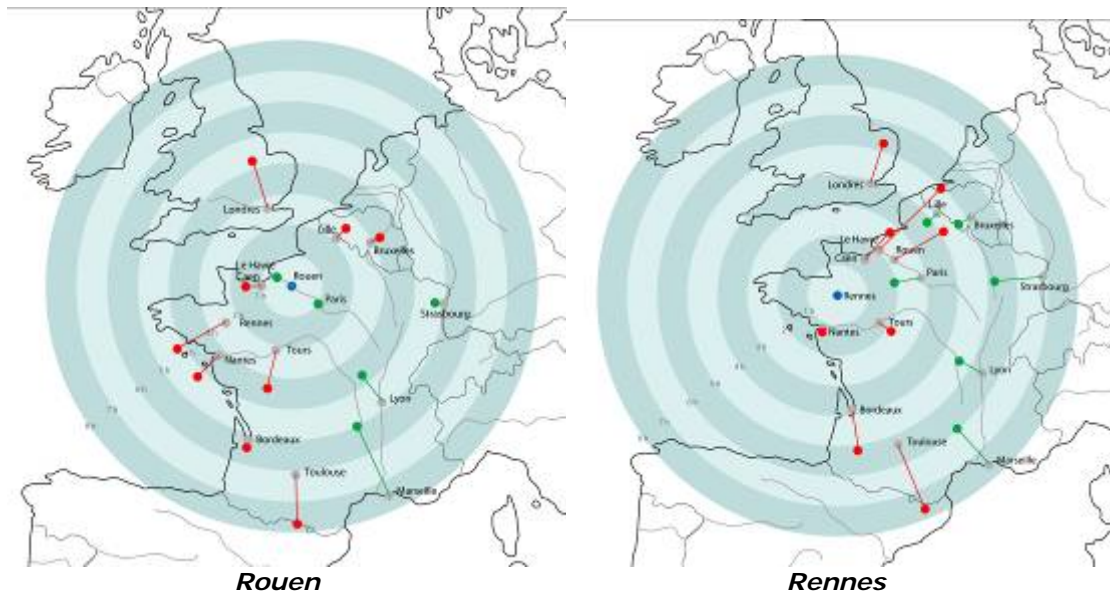
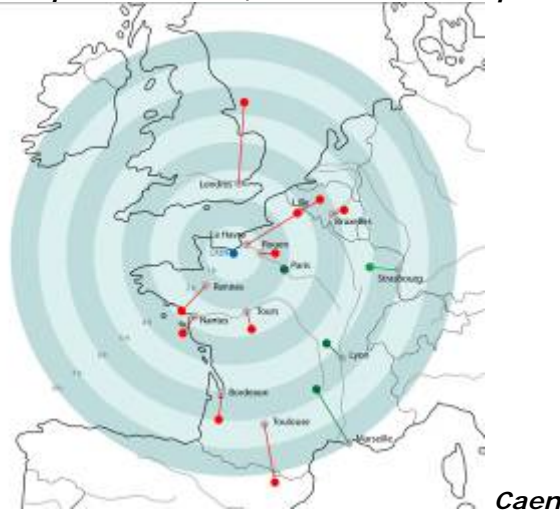
Accessibilité comparée des métropoles du grand Ouest

Par la comparaison des temps de parcours entre différentes agglomérations françaises et européennes, avec le centre des agglomérations de Caen, Rennes, et Rouen, selon différents modes de déplacements, il est possible de comparer l'accessibilité de ces trois métropoles.

En mettant en rapport ces temps de parcours avec les distances inter-cités, il est possible aussi d'évaluer la qualité de la desserte de chacune de ces trois métropoles.

Pour l'ensemble des cartes suivantes, un cercle représente géographiquement 100 km ou une heure de trajet.

L'accessibilité comparée de Caen, Rennes et Rouen par la voie ferrée,



Réalisation : AUCAME 2007 / Sources : www.voyage.sncf.com

Les cartes d'accessibilité en train montrent une accessibilité relativement faible ou médiocre de Caen aux autres villes du grand ouest. Le Havre, Rennes ou Rouen sont très éloignés de Caen en temps de parcours ferroviaire, au regard de leur éloignement géographique. Paris se situe à environ deux heures de Caen pour un peu plus de 200 km. Seules les villes éloignées du sud-est et de

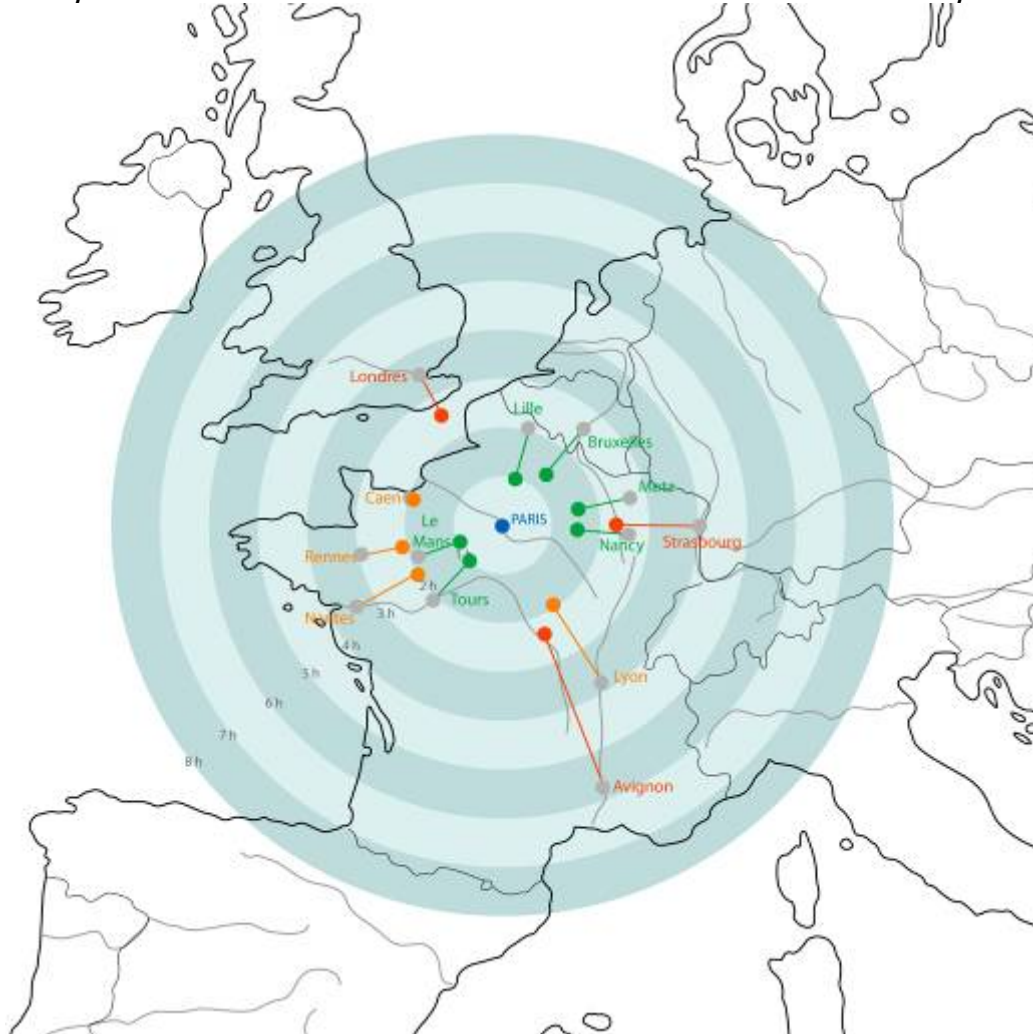
Caen-Métropole dans l'armature urbaine de la France du nord Ouest

l'est se trouve à une proximité relative de Caen, grâce à la connexion au TGV à Paris.

Si Rouen n'est pas mieux desservie que Caen par le train, mais bénéficie de la proximité de Paris pour les interconnexions au TGV, Rennes, en revanche, présente une meilleure accessibilité pour toutes les liaisons directes TGV : vers Paris, Lille, Strasbourg, et le sud-est.

Comme pour Caen, en revanche, ses liaisons ferroviaires avec ses voisins directs sont peu performantes.

Comparaison de l'accessibilité ferroviaire de Caen à Paris avec d'autres métropoles

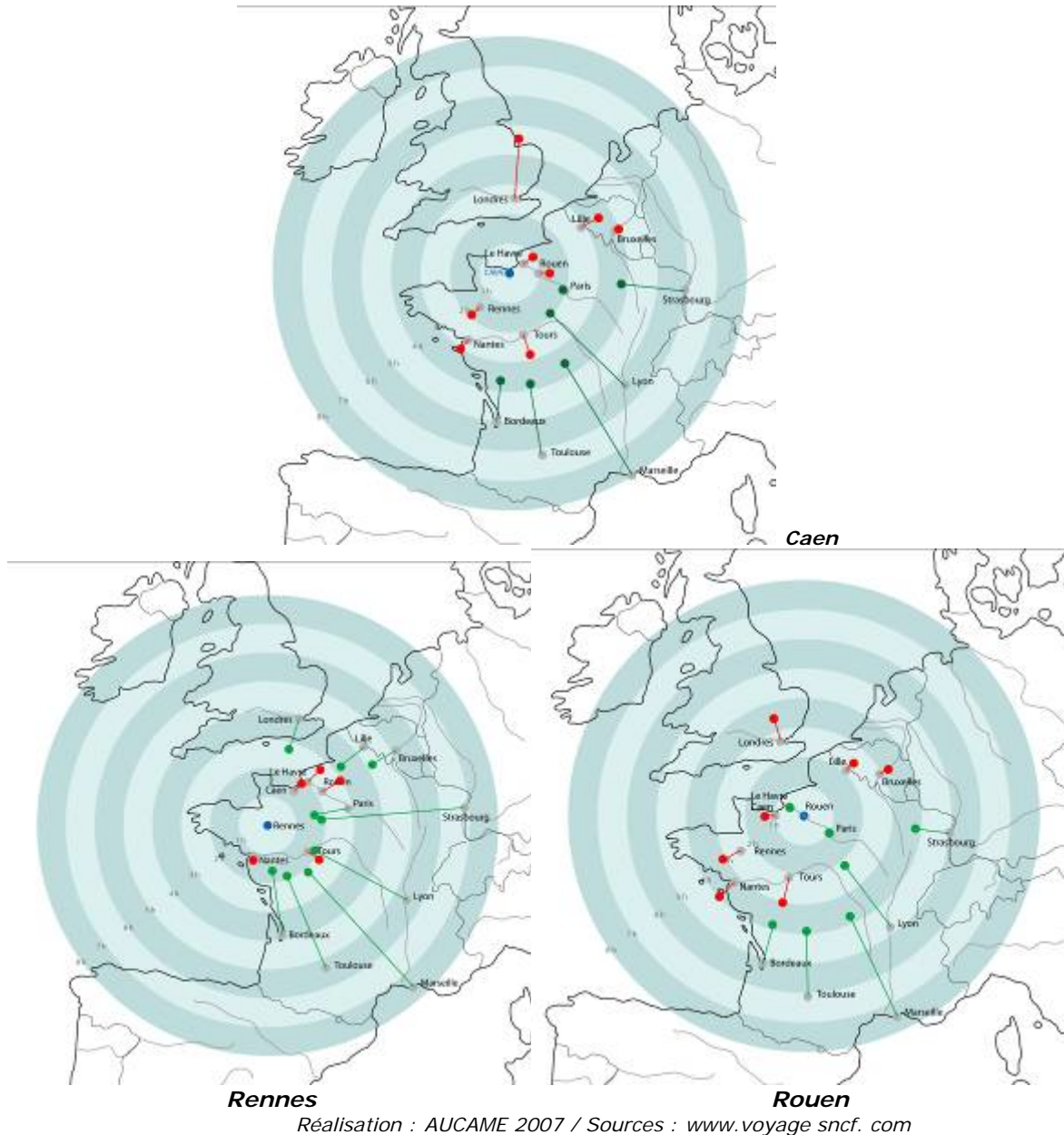


Réalisation : AUCAME 2007 / Sources : www.voyage.sncf.com

La même représentation graphique, mais centrée sur Paris, permet de comprendre « l'effet TGV ». Celui-ci joue un rôle important en rapprochant de Paris des agglomérations plus éloignées géographiquement que Caen.

Ainsi, la Métropole caennaise est plus éloignée de Paris, en temps de parcours, que des agglomérations telles que Lille, Bruxelles ou Tours, et se trouve en concurrence directe avec des agglomérations plus importantes telles que Londres, Lyon, Rennes, Nantes ou Strasbourg.

L'accessibilité comparée de Caen, Rennes et Rouen, tous modes confondus



Les cartes d'accessibilité tous modes confondus permettent de réintégrer les temps de parcours routiers et ariens, pour déterminer le meilleur temps *in fine*.

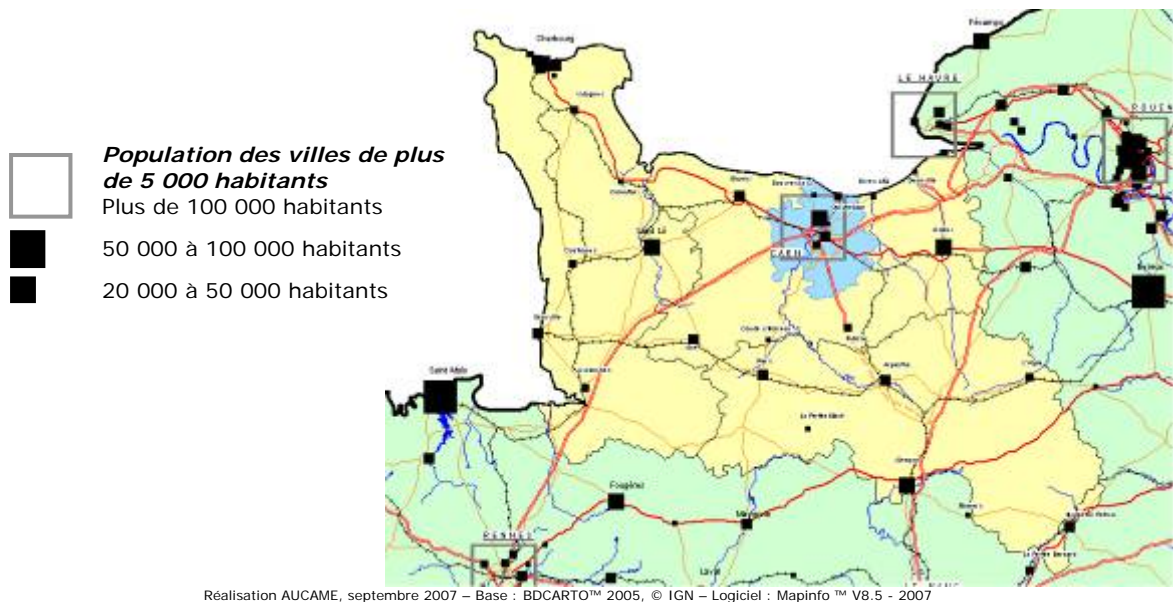
Grâce à ses liaisons vers le hub régional de Lyon, les temps de parcours entre Caen et les autres métropoles françaises s'améliorent fortement, au détriment cependant, de la fréquence et du coût. Bien que les agglomérations voisines de Caen se rapprochent, grâce au maillage autoroutier (A84, A13), elles restent cependant pénalisées, eu égard à leur distance.

Rouen bénéficie de la densité du maillage autoroutier et de la proximité de l'Île de France pour améliorer ses relations avec les autres agglomérations, et se trouve dans une configuration proche de celle de Caen.

L'effet est plus spectaculaire pour Rennes, dont la desserte aérienne directe vers plusieurs agglomérations françaises, ainsi que Londres et Bruxelles, combinée aux TGV, permet un rapprochement de la quasi-totalité des agglomérations dans une distance-temps comprise entre deux et trois heures.

Caen-Métropole, bassin de vie de la capitale bas-normande

La Capitale Régionale de la Basse-Normandie constitue le premier ensemble urbain régional par sa superficie, sa population, son nombre d'emplois et de logements notamment. Les aires urbaines situées à proximité : Bayeux, Lisieux, Argentan, Saint Lô, Cote Fleurie,... restent de taille modeste (moins de 50 000 habitants) et celles de Cherbourg et d'Alençon, situées aux marges de la région, sont de taille moyenne (120 000 et 65000 habitants).

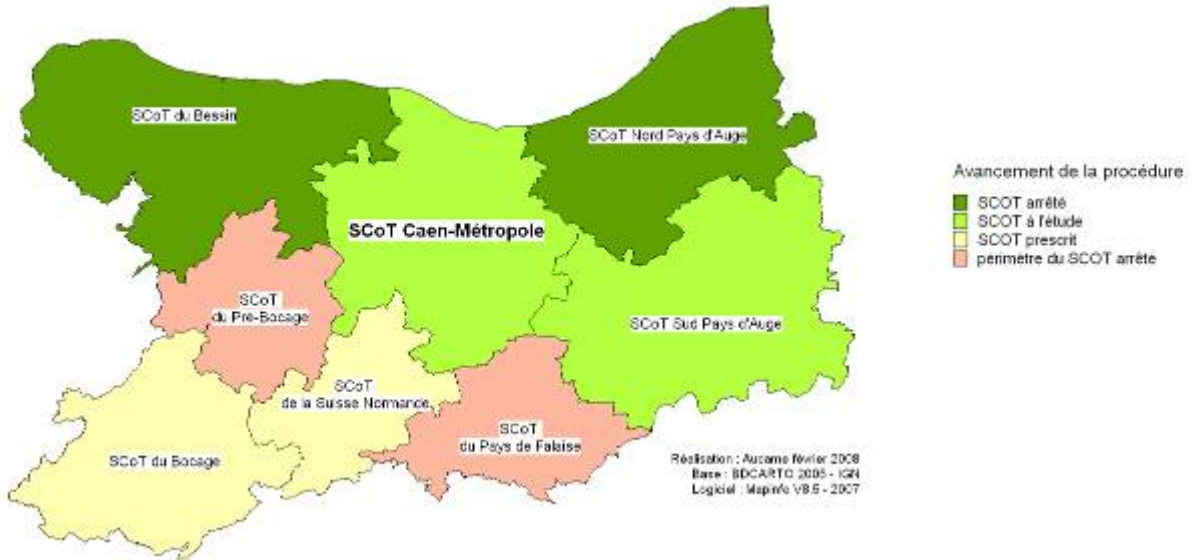


Le SCoT « Caen-Métropole » est limitrophe de 6 SCoT dont l'élaboration se situe à des étapes très variables :

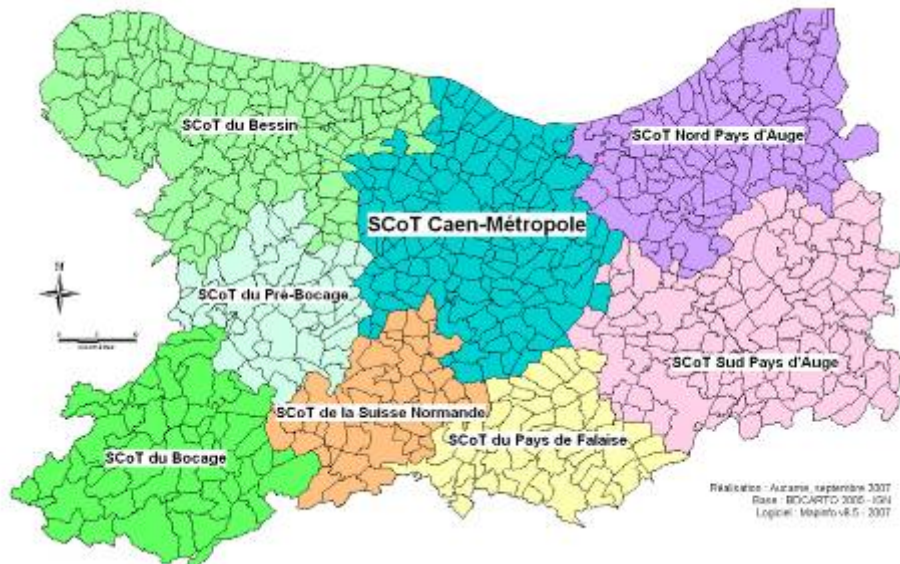
- Le SCOT Nord pays d'Auge, arrêté et entré en phase de consultation des personnes publiques associées. Il s'appuie sur le maillage des petites villes de la Côte Fleurie et de l'arrière-côte ;
- Le SCoT du Bessin fédère 8 communautés de communes autour de Bayeux-Intercom. Il est lui aussi arrêté et entré en phase de consultation des personnes publiques associées.
- Le SCoT Sud Pays d'Auge, rassemblant 6 EPCI autour de Lisieux, prescrit et dont les études sont en cours ;
- Le SCoT de la Suisse Normande, prescrit, est axé sur le binôme Thury-Harcourt / Condé-sur-Noireau ;

- Le SCoT du Pays de Falaise, porté par la CdC du même nom, et le SCoT du Pré-Bocage, autour de Villers-Bocage / Aunay-sur-Odon, dont les périmètres ont été arrêtés.

L'état d'avancement des SCoT dans le Calvados



Les périmètres des syndicats de SCoT dans le Calvados



Le SCoT « Caen-Métropole » rassemble près de la moitié de la population du département du Calvados, sur environ seulement 15 % de sa superficie.

Le SCoT Caen-Métropole : les collectivités composant le Syndicat Mixte



Réalisation AUCAME, septembre 2007
Base : BDCARTO™ 2005, © IGN
Logiciel : MapInfo™ V8.5 - 2007

Ce qu'il faut retenir du positionnement stratégique de Caen dans l'espace national

Sa localisation géographique place la métropole caennaise au cœur d'un espace régional soumis à d'importantes forces centrifuges, entre Grand Ouest et Bassin Parisien.

Si son poids démographique et économique, moyen dans le grand Nord-Ouest français au regard d'autres métropoles régionales, peut paraître handicapant dans la concurrence entre territoires, la multiplicité des liens économiques, critère important dans une économie mondialisée, est favorisée par le développement des infrastructures de déplacements :

1. La desserte autoroutière de Caen, permet une accessibilité correcte vers Paris et les métropoles du grand ouest. De plus, des projets de mises aux normes autoroutières des nationales vont permettre à la métropole caennaise de disposer d'une véritable étoile autoroutière. Le grand contournement sud de Caen complétera cette offre autoroutière.
Les nouvelles autoroutes A84 et A88 contribuent à placer la métropole caennaise sur un grand axe nord/sud, entre l'Angleterre et l'Espagne ou le Sud-Ouest de la France.
2. Les liaisons vers l'Île de France et Paris souffrent de la comparaison avec les « villes TGV ». D'autre part, si certaines métropoles de l'ouest sont accessibles en train, les temps de parcours vers les grandes métropoles de l'ouest ne sont pas compétitifs face à la voiture.
Des marges de progrès existent cependant : la capacité des voies permet encore d'augmenter l'offre, et la Région investit dans le renouvellement des voies et l'électrification pour améliorer l'exploitation (vitesse et régularité).
3. Le port de Caen-Ouistreham constitue une réelle possibilité d'ouverture sur le monde pour la métropole caennaise. Cependant, son accessibilité, pour des trafics importants et certaines infrastructures vieillissantes limitent son développement. Le trafic transmanche connaît une progression régulière et constitue un atout pour le territoire.
4. L'aéroport de Caen-Carpiquet est le principal aéroport normand et cet équipement est perçu comme étant essentiel pour le fonctionnement de l'économie locale. Mais son trafic est faible par rapport aux aéroports parisiens et l'accès à ces derniers constitue donc un enjeu majeur pour la desserte internationale de Caen-Métropole.

Dans un contexte de concurrence entre les territoires, l'accessibilité est l'un des enjeux des métropoles. Caen dispose d'une infrastructure complète, dans tous les modes de transports, mais la qualité et le nombre de liaisons possibles sont faibles. Caen-Métropole joue ainsi un rôle de pôle multimodale régional, mais très dépendant de Paris (pour les liaisons aériennes et ferroviaires), et avec une qualité de desserte ferroviaire et aéroportuaire moindre que des métropoles du grand ouest de niveau supérieur (Nantes, Rennes).

La synergie des investissements entre les différents modes d'accessibilité à la métropole caennaise constitue un préalable à l'amélioration de son positionnement dans l'espace national.