

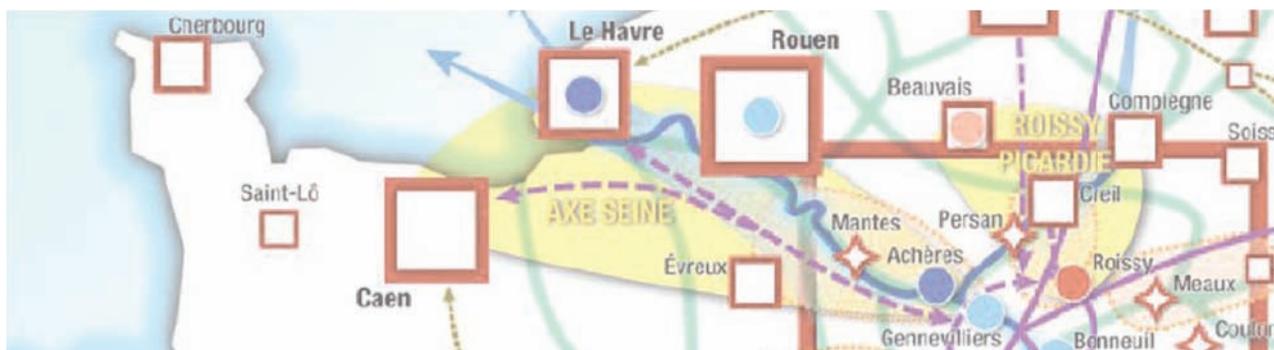
L'ÎLE-DE-FRANCE CONSTRUIT SON AVENIR DANS LE BASSIN PARISIEN

CAEN ET LES ENJEUX DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF)

N° 53

Mai
2013

QU'EN SAVONS-NOUS ?



Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) a été arrêté le 25 octobre 2012 après une longue procédure de révision du document antérieur approuvé en 1994 (Cf. Act'Urba n°8 « l'Axe Seine dans le SDRIF »). Élaboré par le Conseil Régional d'Île-de-France, en association étroite avec l'État, ce document de planification définit les grandes orientations qui présideront au développement de la Région-Capitale à l'horizon 2030. Les rédacteurs de ce schéma directeur ont identifié plusieurs enjeux pour lesquels il est nécessaire d'agir à une échelle territoriale plus vaste que celle de la région Île-de-France. C'est pourquoi l'application concrète de certains principes et objectifs du SDRIF suppose la mise en œuvre de partenariats avec les régions du Bassin parisien, mais également avec les villes qui structurent ces territoires, en particulier celles disposant d'une liaison ferrée avec la Capitale.

Dans le rapport du SDRIF, sont explicitement exposés le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et les réflexions autour de l'Axe Seine au sein duquel Caen est clairement intégrée. La mention de ces projets montre tout l'intérêt des travaux conduits par le partenariat des agences d'urbanisme, partenariat auquel appartient l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU-IdF), maître d'œuvre du SDRIF.

Le destin de Caen est étroitement lié à celui de la Région parisienne avec laquelle la Capitale bas-normande entretient des liens historiques. Il y a donc lieu d'identifier les enjeux que soulève ce nouveau schéma directeur pour la grande agglomération caennaise, afin de définir d'éventuels partenariats avec l'Île-de-France.

LE FONCTIONNEMENT MÉTROPOLITAIN DE PARIS DÉPASSE LES FRONTIÈRES DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Les principaux éléments de diagnostic et les grands principes et orientations définis par le SDRIF sont décrits dans le document « Défis, projet spatial régional et objectifs » du dossier du schéma directeur. A la page 76 de ce rapport, dans une partie intitulée « promouvoir une nouvelle cohérence interrégionale », il est précisé que : « l'Île-de-France rencontre un certain nombre d'enjeux communs avec les régions voisines. Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales ».

Parmi ces enjeux « supra franciliens », quatre intéressent directement l'agglomération de Caen :

- Penser une organisation logistique globale,
- Polariser le développement des territoires interrégionaux,
- Offrir une meilleure connexion aux hubs ferroviaires et aéroportuaires franciliens,
- Structurer en réseaux les polarités de recherche et d'innovation de haut niveau.



Dans le document « Propositions pour la mise en œuvre », le SDRIF préconise de réfléchir aux actions à conduire à échelle interrégionale dans le cadre de la « C8 », Conférence des Présidents des huit régions du Bassin parisien. Il propose également, pour les projets les plus stratégiques, de mettre en place des volets interrégionaux dans chacun des futurs Contrats de Projets État-Région (CPER).

LOGISTIQUE : DES ORIENTATIONS CAENNAISES COHÉRENTES AVEC LE SDRIF.

Le projet de SDRIF insiste sur la nécessité de penser l'organisation logistique à l'échelle du bassin parisien compte tenu de son positionnement géographique dans l'Europe du Nord-Ouest. Il préconise de développer un nouvel axe logistique Ouest-Est le long de la Seine, au départ du port du Havre, afin de répondre aux saturations progressives des grands corridors historiques de transports de fret desservis par les ports hanséatiques (Mer du Nord et Mer Baltique).

Ce schéma logistique vise à favoriser les modes de transports fluviaux et ferroviaires au détriment du mode routier, aujourd'hui sur-dominant, mais facteur de saturation des infrastructures et gros émetteur de gaz à effet de serre.

Port de Caen-Ouistreham



Au plan fluvial, le dispositif s'appuie sur la Seine et sur l'Oise qui sera reliée à terme au bassin du Rhin par le percement du canal Seine-Nord. Ces deux cours d'eau offrent aujourd'hui une réserve de capacité considérable qu'il convient d'utiliser. La logistique fluviale sera assurée par le renforcement des ports du Havre, de Rouen et par les ports franciliens existants. L'optimisation de ce dispositif suppose la création à Achères, sur la confluence Seine-Oise, d'un important complexe portuaire et logistique, destiné en particulier au traitement et au stockage des containers. Le développement de cette logistique fluviale doit s'accompagner de la création de vastes zones logistiques, tant à proximité des grands secteurs logistiques franciliens que sur les points nodaux majeurs du Bassin parisien. Ces grandes plateformes logistiques multimodales devront être embranchées fer, mode de transport qui constitue la seconde priorité du SDRIF en matière de transport de fret.

Au plan ferroviaire, le SDRIF vise deux objectifs :

- Limiter les conflits d'usage de l'infrastructure entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs, notamment et particulièrement sur la ligne Paris-le Havre en réalisant la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui libèrera des sillons pour le fret,
- Réaliser un contournement ferroviaire de l'Île-de-France, afin d'éviter une convergence des trains de marchandises en transit, vers Paris.

Le schéma logistique porté par le SDRIF est en adéquation avec les orientations du SCoT Caen-Métropole en la matière. En effet, comme le SDRIF, le SCoT préconise de développer les modes autres que routier de transport du fret. Le dispositif local s'appuie sur le port de Caen-Ouistreham et sur la voie ferrée Caen-Le Mans-Tours qui constitue un segment important du grand contournement ferroviaire inscrit au SDRIF. Dans ce schéma, le site de Mézidon-Canon a une grande

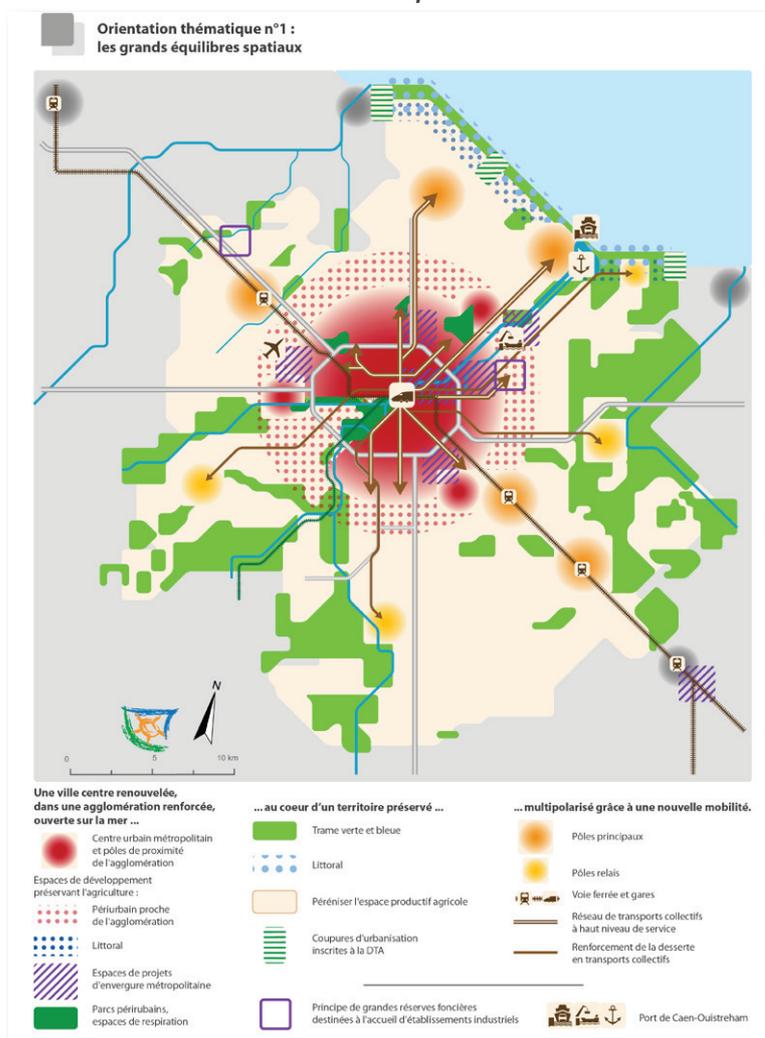
importance, puisque localisé à l'interface de l'ensemble portuaire normand et de ce contournement ferroviaire.

Ainsi, si les fonctionnalités attendues par le SCoT consistent pour partie à organiser la logistique domestique de la grande agglomération caennaise, elles visent également à participer au schéma logistique global de l'Axe Seine, notamment en développant une navette container entre le Havre et Caen, afin de faciliter l'évacuation de containers débarqués dans le Grand Port Maritime du Havre et destinés au Sud-Ouest de la France.

Port du Havre



Extrait du ScoT de Caen-Métropole : PADD



LE PRINCIPE DE POLARISATION PORTÉ PAR LE SCOT CAEN-MÉTROPOLE S'INSCRIT DANS LA DYNAMIQUE DU SDRIF

L'un des trois « piliers » du projet spatial du SDRIF s'intitule « polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ». Ce pilier fait écho au principe de polarisation inscrit au SCOT Caen-Métropole.

Les objectifs qui ont conduit les deux territoires à adopter ce concept sont sensiblement les mêmes. Il s'agit à la fois de lutter contre l'étalement urbain, mais également de promouvoir un urbanisme de la proximité, plus favorable aux modes de déplacements doux et aux transports collectifs, mais également plus à même de rentabiliser les réseaux et équipements existants.

Cependant, les rédacteurs du SDRIF admettent désormais que l'échelle de l'Île-de-France n'est plus suffisante pour gérer les dynamiques de l'agglomération de Paris. C'est pourquoi, le SDRIF en appelle explicitement aux villes-centres des ré-

Aménagement des Rives de l'Orne

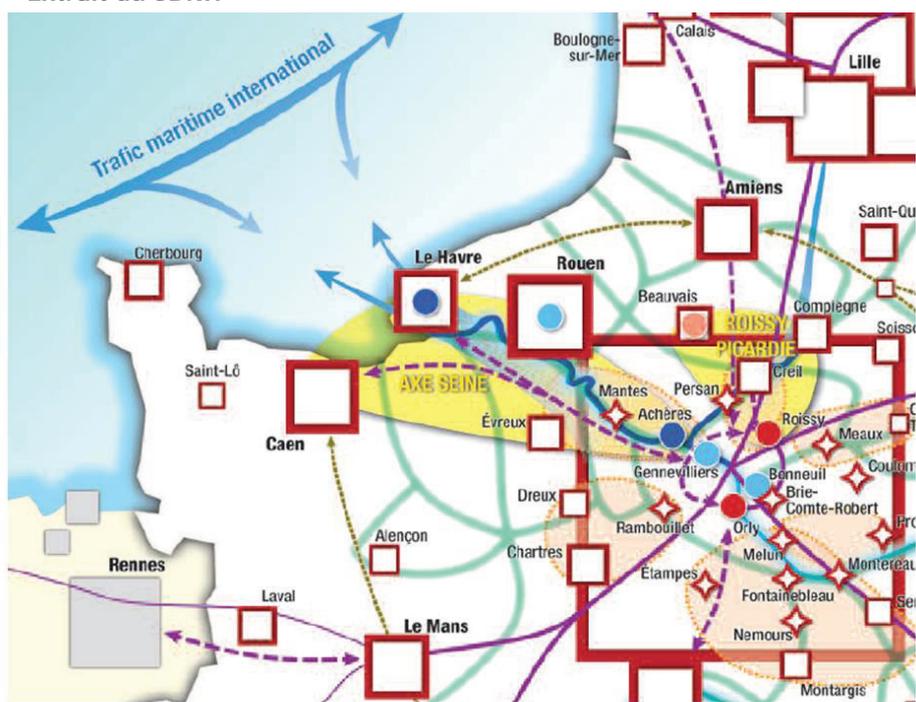


gions du bassin parisien, particulièrement celles qui bénéficient d'une liaison ferrée vers l'Île-de-France, afin qu'à l'échelle de leur bassin de vie, elles polarisent logements, activités économiques et équipements structurants.

Il s'agit ni plus ni moins, dans un souci de cohésion territoriale à grande échelle, de faire participer les grandes villes comme Caen à l'effort de construction de logements nécessaire au fonctionnement métropolitain de Paris.

Sous réserve d'une amélioration de la liaison ferrée vers Paris, et notamment la réalisation effective de la LNPN, l'agglomération caennaise n'est pas opposée à un tel rôle, dès lors qu'il s'accompagne

Extrait du SDRIF



Source : SDRIF arrêté 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », p 79 – extrait nord-ouest

d'activités économiques et de fonctions métropolitaines partagées. C'est d'ailleurs pourquoi l'agglomération de Caen entend renforcer ses tissus urbains à proximité de la gare SNCF, d'abord sur les rives de l'Orne et sur son centre-ville, puis bientôt sur Caen-presqu'île.

LA LNPN : LA SOLUTION POUR UNE BONNE CONNEXION À LA CAPITALE ET AUX « HUBS » AÉROPORTUAIRES ET FERROVIAIRES FRANCILIENS.

Une organisation polycentrique du Bassin parisien suppose une amélioration significative de la connectivité, en particulier ferrée, à l'Île-de-France et une accessibilité améliorée aux grands « hubs » de transports que représentent les aéroports de Roissy et Orly et les gares TGV. C'est pourquoi le SDRIF préconise que les lignes de chemin de fer en provenance de l'extérieur de la Région soient connectées au réseau ferré francilien, en particulier aux nouvelles lignes prévues dans le projet du Grand Paris. Le projet de ligne nouvelle Paris Normandie est explicitement cité comme exemple-type de mise en œuvre de ce principe.

Concernant ce dernier projet, le SDRIF indique clairement que deux nouvelles gares de connexion avec le réseau francilien doivent être prévues : celle située dans le secteur d'Achères et celle de la

Défense. Cette seconde gare vise en particulier à établir une relation privilégiée entre le pôle de la Défense et la Normandie, notamment Rouen, Caen et Le Havre.

Ces dispositions inscrites au SDRIF ne peuvent que recevoir l'accord des acteurs caennais, tant les fonctionnalités ferroviaires proposées sont proches de celles qui étaient demandées dans les diverses contributions écrites du territoire, notamment les cahiers d'acteurs rédigés à l'occasion du débat public.

UNE NÉCESSAIRE MISE EN RÉSEAU DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION À L'ÉCHELLE DU BASSIN PARISIEN.

Le dossier du SDRIF précise, page 122, que « l'innovation est au cœur du renouveau de production de biens et de services. Elle naît, pour beaucoup, d'échanges et de transferts entre chercheurs et acteurs économiques dont il faut favoriser la mise en réseau. Pour valoriser cet atout et se placer aux avant-postes de l'économie de la connaissance, l'aménagement de grands sites dédiés qui associent une concentration d'unités et de laboratoires de recherche, des espaces d'accueil pour les entreprises, dont les incubateurs, et des lieux d'interface pour intensifier les collaborations sera favorisée. (...) L'objectif est ainsi de constituer des cités scientifiques ».

Il s'agit en premier lieu pour le SDRIF de renforcer l'attractivité et le rayonnement des universités et établissements de recherche de la région parisienne (Paris intra-muros, Saclay, etc.). Cependant, il est clairement indiqué que « Si l'échelle de collaboration bénéficie de la proximité, elle se démultiplie en articulation avec tout le potentiel régional, s'étend au niveau national et se déploie à l'international. Ces regroupements s'accompagneront donc d'un maillage des différents territoires de la recherche francilienne entre eux, ainsi qu'avec les principaux pôles économiques, y compris ceux situés dans les autres régions du Bassin parisien afin de renforcer les synergies » (p. 124).

Selon le SDRIF, la meilleure connectivité des grandes villes du Bassin parisien aux hubs aéroportuaires et ferroviaires franciliens constitue l'un des moyens de développer « la mise en réseau de ces pôles entre eux, avec les pôles des autres régions et en lien avec l'international » (p. 122).

Compte tenu du caractère stratégique des activités de recherche-innovation pour la grande agglomération caennaise, autour de l'Université de Caen-Basse Normandie, cet appel à un développement des réseaux scientifiques avec l'Île-de-France constitue un enjeu majeur.



Campus scientifique, Université de Caen

La question de la structuration, au sein de Paris Seine Normandie, de ces pôles de recherche et des réseaux de laboratoires qui les animent, apparaît comme essentielle. Cet affichage dans le SDRIF de la position francilienne constitue une opportunité pour mobiliser localement les acteurs du monde économique, de la recherche et de l'innovation et permettre ainsi à la Capitale régionale de Basse-Normandie de trouver toute sa place dans cette organisation polycentrique à l'horizon 2030.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- www.iau-idf.fr
- www.iledefrance.fr

SOURCES :

- SDRIF, arrêté le 25 oct. 2012, « Défis, projet spatial et objectifs », Conseil Régional d'Île-de-France

PHOTOS :

- Aucame

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2013



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,
flashez ce QR Code



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

DÉPÔT LÉGAL : 2^{ème} TRIMESTRE 2013
ISSN : 1964-5155