

# Actes Atelier SCoT Caen-Métropole



## Atelier SCoT « Développement économique métropolitain »

Actes du jeudi 07/12/06  
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

### « Les fondements de l'économie métropolitaine »

#### Introduction

Monsieur Michel MARIE, Vice-président de la Commission SCoT du Syndicat Mixte Caen-Métropole, inaugure cette formule de travail.

Ce premier atelier traite des fondements de l'économie métropolitaine, c'est-à-dire la production de biens ou de services et les moyens de production, c'est-à-dire l'entreprise, incluant la main d'œuvre.

Le sujet est abordé dans un premier temps sous la forme d'un exposé qui va successivement présenter les principales caractéristiques et l'évolution du contexte économique régional, les caractéristiques de l'appareil productif de Caen-Métropole, et enfin les principales données sur la population active et les emplois métropolitains.

Dans un deuxième temps, l'intervention des représentants d'Agrial et de Renault Trucks mettra en lumière les attentes de deux entreprises majeures du territoire de Caen-Métropole.



Michel MARIE,  
Vice-président de la  
Commission SCoT  
du Syndicat Mixte  
Caen-Métropole

## Le contexte économique caennais : un territoire dynamique

- **Présentation de Frédéric DELBOS, de l'AUCAME**

1. Le contexte économique régional

Les grandes tendances sur le chômage, l'emploi salarié et le nombre de créations d'entreprises vont dans le sens d'une reprise de l'activité économique en Basse-Normandie, et plus particulièrement sur le territoire de Caen-Métropole.

2. L'appareil productif métropolitain

Une économie désormais tertiaire, avec une forte représentation des établissements de taille intermédiaire (50-200 salariés) et dont les grands employeurs sont surtout publics

L'agriculture est très présente sur le territoire même si le nombre d'emplois directs reste limité (2000 emplois). Elle est a priori plus diversifiée qu'on ne pourrait le penser. La présence de l'élevage, dans les vallées, vient compléter la grande culture qui monopolise les plateaux. **sur le territoire métropolitain, les différents cheptels** (bovin, porcin, volaille) représentent entre 11 et 15% des cheptels calvadosiens.

L'industrie, avec 413 établissements de plus de 10 salariés et 22 000 emplois, s'appuie sur quelques grands établissements phares (34% des emplois dans les 4 premiers employeurs). Cependant, ses champs d'activités sont très diversifiés : trois secteurs ont une importance majeure (le secteur de l'électronique, de la construction automobile et de la métallurgie.). Quatre autres secteurs peuvent être qualifiés d'importants pour l'économie locale : le secteur de l'agroalimentaire, de la pharmaceutique, de l'énergie et le secteur des équipements industriels.

Les services représentent désormais plus de 103 000 emplois, dont un tiers d'emplois publics. Cent vingt huit établissements emploient plus de 100 salariés et les domaines concernés sont variés. Au-delà de 500 salariés, il s'agit presque exclusivement d'employeurs publics.

3. La population active et les emplois métropolitains

Les grands indicateurs sont favorables au territoire métropolitain. Population et emplois ont connus des évolutions positives depuis 1990. Le taux de chômage, en baisse sensible depuis 2004, concerne les personnes peu qualifiées. Il est lié à l'attractivité économique de l'agglomération.

Le taux d'activité moyen et le taux d'emploi élevé reflète notamment une forte concentration de l'emploi sur quelques communes de l'agglomération (les 2/3 sur Caen, Hérouville et Mondeville). La périphérie de l'aire urbaine caennaise, revêtant un caractère très résidentiel, reste soumise à l'influence des villes situées au-delà de sa limite.

On peut aussi retenir la forte présence de catégories socioprofessionnelles qualifiées (40%) et le poids de la fonction publique dans la catégorie socioprofessionnelle (C.S.P.) des cadres (60%). On note que 10% des cadres résidents sur le territoire métropolitains travaillent en dehors. Plus qu'une fuite des compétences, il faut y voir des choix résidentiels qui privilégient l'offre culturelle ou l'offre de services.

La répartition des catégories socioprofessionnelles dans l'espace montre que les « C.S.P. + » et les employés habitent en ville et que les ouvriers et les indépendants habitent à la campagne.

### **Constat :**

- Une économie dynamique, diversifiée et désormais tertiaire ;
- Les plus grands établissements sont soit publics, soit industriels dépendants de donneurs d'ordre internationaux ;
- Une forte concentration territoriale de l'emploi ;
- Une forte présence de l'emploi public.

### **Questions :**

- L'autonomie économique pour la métropole caennaise ?
- La diffusion de l'emploi en milieu périurbain ?

### **Il ressort des échanges les éléments suivants :**

La situation géographique de l'agglomération caennaise, située à l'interface du Bassin Parisien et du Grand Ouest, constitue son atout numéro un.

Les indicateurs économiques étudiés sont bons. « Malgré le manque d'actualisation des données depuis 1999, on pressent qu'il y a eu des évolutions importantes » (M. LECONTE, Caen-Métropole).

Tout laisse croire qu'il y a une amplification de l'attractivité économique du territoire de Caen-Métropole. Bien que celle-ci se situe légèrement en-dessous de ce que connaît Rennes, elle apparaîtrait du même niveau que Nantes, ces deux villes étant deux grosses capitales régionales. « Il faut attendre les résultats du prochain recensement de l'I.N.S.E.E. pour confirmer ce point » (Patrice DUNY- AUCAME).

D'après les données de la Chambre de Commerce et de l'Industrie (C.C.I.) de Caen, 20 000 emplois ont été créés dans le secteur concurrentiel entre 1995 et 2005, ce qui représente 17% de croissance. Mais cette croissance s'est développée sur la période 1995-2000. « Depuis, elle n'est plus que de 3% » (M. CRIKELAIRE – C.C.I. de Caen). Toutefois, « s'il n'y avait pas eu la fermeture de Moulinex, les chiffres de la croissance seraient encore meilleurs » (Patrice DUNY, AUCAME). La fermeture de Moulinex nous

amène d'ailleurs à nous poser la question des territoires mono industriels. Peut-être faut-il privilégier l'accueil d'établissements moins importants. En effet, « en cas de disparition, l'impact est moins fort » relève Monsieur SCHMITT, délégué de Caen-Métropole. Ces grands établissements industriels font courir plus de risque, du fait de leur inscription dans le contexte de la mondialisation. « Le cas de l'industrie auto américaine est, de ce point de vue, un bon exemple » souligne Patrice DUNY, directeur de l'AUCAME.

Sur les thématiques des C.S.P. et de la formation, il a été souligné que les taux d'activités qui diminuent pour certaines tranches d'âge, notamment les 15-30 ans, mais également pour les seniors, doivent aussi être pris en compte. « Cela s'explique, pour les 15-30 ans, par l'allongement de la durée des études », précise Christophe SOULIER de la D.D.E. du Calvados.

Un des soucis majeurs relevé est le faible taux de qualification en Basse Normandie, qui fait partie des régions connaissant les plus faibles niveaux de diplômes à l'échelle nationale. Caen-Métropole, compte tenu de son tissu économique et de sa structure sociale, relève ce niveau moyen. « Aucun développement n'est envisageable si les villes moyennes de l'arrière pays de Caen ne relèvent pas leur niveau de formation et donc de qualification », indique Patrice DUNY, directeur de l'AUCAME.

Les bons indicateurs économiques ne doivent pas masquer certaines disparités.

En effet, d'après l'I.N.S.E.E., un normand sur huit se situe sous le seuil de pauvreté, dont 90 000 personnes titulaires d'un C.D.D.

Les jeunes diplômés quittent la Basse-Normandie (un jeune diplômé sur deux).

« Il faut mettre en avant cette situation du creusement des inégalités », précise M. TOUZET, de Caen-Métropole. Les jeunes diplômés quittent le territoire pour se diriger vers d'autres villes telles que Rennes et Nantes. « Les universités de province fournissent plus de diplômés que le marché local du travail de ces agglomérations ne peut en absorber » relève Frédéric DELBOS de l'AUCAME. On assiste à une augmentation des emplois dits « précaires » qui touche les jeunes et les femmes.

La ségrégation socio spatiale tend également à se développer. Les problèmes de l'offre de logements forcent les habitants à partir en zone périurbaine, parfois éloignée. On a donc à la fois « une augmentation des emplois précaires et une aggravation du problème du logement », dicit Patrice DUNY, directeur de l'AUCAME).

## Des acteurs économiques locaux : des attentes fortes en matière d'aménagement et d'urbanisme

- **Intervention de Jean-Marie MEULLE,**  
**directeur général d'Agrial**

Agrial est un groupe coopératif agricole et agroalimentaire récent dont le siège se situe à Caen. Le groupe représente 6500 emplois dont 3000 en Basse-Normandie.

L'ancrage au territoire est fort de part la nature des activités et sa forme juridique (non délocalisable, non cessible). Le groupe cherche à concilier proximité des marchés et des territoires et valoriser l'agriculture régionale. C'est un acteur important dans un secteur majeur de l'économie bas-normande.

Agrial a beaucoup évolué en intégrant les changements profonds de la politique agricole européenne. Le secteur agricole est effectivement de plus en plus exposé au marché européen, voire mondial, et la pérennité des activités agricoles passe par le développement de la transformation agroalimentaire.

L'une des évolutions majeures qui caractérisent Agrial est la forte diversification de l'activité du groupe, qui intègre, désormais, une dizaine de champs d'actions différents.

La progression régulière du chiffre d'affaires sur les cinq dernières années en fait un acteur incontournable de l'agroalimentaire français.

Les principaux enjeux en matière d'aménagement du territoire auxquels est confronté Agrial varient en fonction de l'activité du groupe.

Nous pouvons retenir que :

- La logistique est un facteur déterminant dans le domaine des fertilisants (approvisionnements, coûts de distribution), ce qui pose des questions d'évolution du réseau routier autour de Caen et de cohabitation des activités dans la zone portuaire avec les contraintes de la réglementation ;
- Dans le domaine des céréales, où la compétition est mondiale, la question de la pérennité de terres agricoles de qualité doit être posée. Un dispositif logistique adapté doit aussi être mis en place : les pratiques actuelles de la S.N.C.F. sur le fret sont pénalisantes ;
- Le développement d'une branche « légumes » quatrième gamme, dans le cadre d'une agriculture périurbaine autour de Caen, suppose un contrôle de l'urbanisation des zones proches de l'agglomération ;
- Agrial souhaite le soutien des collectivités, pour s'engager plus fortement dans les nouvelles filières du « développement durable » dans lesquelles le groupe a commencé son investissement : biocarburant (7000 ha. de colza), biomasse (valorisation de la paille etc.).



*« L'agriculture doit être intégrée en tant qu'activité économique à part entière et en tant qu'acteur de l'aménagement du territoire. La pire des choses serait des hectares inexploitable dans un modèle économique rentable. »*

Jean-Marie MEULLE,  
Directeur Général  
Agrial

- **Bilan du débat, suite à l'intervention de Jean-Marie MEULLE**

L'ensemble des problématiques mises en évidence concerne l'ensemble des ateliers, notamment la question des déplacements et de l'aménagement de l'espace.

L'outil agricole doit être protégé. Les terres de Caen-Métropole (70 000 hectares de surface agricole utilisée) sont parmi les plus productives de France. Hors entre 1988 et 2000, chaque année environ 300 hectares ont disparu au profit d'autres activités (Samuel Prudhommeaux, DDAF). Ce sont essentiellement les infrastructures et les zones d'activités économiques qui «concurrent» l'agriculture (2000 hectares sur 10 ans).

Les élus doivent gérer les conflits d'usages de l'espace, en évitant notamment de considérer la terre uniquement comme un espace à bâtir, et en évitant le morcellement des parcelles (Samuel Prudhommeaux, DDAF).

Caen-Métropole dispose d'une agriculture périurbaine à très haute valeur ajoutée. Comment faire cohabiter urbanisation et agriculture dans la mesure où de nombreuses communes sont périurbaines ? Certaines terres agricoles sont grignotées par une urbanisation croissante. Et la spéculation sur les terres agricoles se développe.

Collectivement, il faudra déterminer où s'arrêtent la ville et l'agriculture, et ce qu'il y a entre les deux. (Patrice Duny).

L'agriculture doit être considérée comme une activité économique, en raisonnant notamment en terme de filière.

Enfin, la question des réseaux de communication est apparue essentielle. Jean-Marie Meulle a fait remarquer la pauvreté de l'offre en matière de réseau ferré, que ce soit vers Paris ou vers la Province. Il a notamment insisté sur les problèmes que posent les réorganisations successives de l'activité fret de la SNCF. A titre d'exemple, Agrial exporte près de 50 % de ses céréales vers la Bretagne, et ne dispose que de 2 à 3 liaisons ferroviaires par semaine, au lieu de 1 train par jour auparavant. Le trafic abandonné par la SNCF s'est donc reporté sur la route.

- **Intervention d'Hugues DE VAULX**  
**Responsable communication de Renault Trucks**

Seule marque française de camions, Renault Trucks est aujourd'hui, au sein du Groupe Volvo, l'un des grands acteurs européens de son secteur.

Renault Trucks (Blainville/Orne) est le 1er établissement privé de Basse Normandie avec 2 500 salariés.



*« Les terres agricoles doivent être préservées. Les investissements pour l'avenir sont faits aujourd'hui, il faut que nous soyons capables d'apporter des réponses maintenant ».*

B. SCHMITT,  
Délégué syndical  
Caen-Métropole

*« Il faut protéger l'outil agricole. On doit protéger le foncier et planifier son développement à long terme »*

Samuel  
PRUDHOMMEAUX,  
DDAF du Calvados

L'ancien site de l'usine SAVIEM des années soixante est aujourd'hui un parc industriel, premier site du Groupe Volvo avec sept « sites avancés fournisseurs », quarante prestataires de service (sur site) et cent cinquante entreprises partenaires. Bientôt, 4 000 personnes travailleront sur ce parc industriel. En effet, Renault Trucks prévoit 300 recrutements courant 2006/2007 du fait d'un marché européen en croissance.

Cent cinquante millions d'euros ont été investis entre 2000 et 2006 avec le partenariat de la puissance publique (Union Européenne, l'Etat, la Région Basse-Normandie, le Conseil Général, la Communauté d'Agglomération Caen-la-Mer et la C.C.I.-Port de Caen). Ce partenariat est jugé exemplaire par Monsieur DE VAULX.

Le plan d'investissement 2004-2008 prévoit 46 millions d'euros supplémentaires pour la poursuite de la transformation du site. Cependant, en terme de soutien, notamment sur des investissements orientés vers la qualité environnementale des sites, Renault Trucks estime que le montant des subventions reste faible (1% des investissements sur 28 millions d'euros pour le projet « Blainvillais » à comparer avec les montants accordés pour l'usine d'UMEA située dans le Nord de la Suède : 13 millions d'euros sur 65, sur un projet d'investissement dans une nouvelle installation de Peinture).

Renault Trucks s'implique également dans la filière auto à travers l'ARIA Basse Normandie et Mov'eo.



*« Qui sait qu'il y a en Basse Normandie, le second centre de production de cabines de camions d'Europe ? »*

**Hugues de VAULX**  
**Responsable**  
**Communication**  
**Renault Trucks**  
**(Blainville/Orme)**

### **Bilan du débat suite à l'intervention d'Hugues de Vaulx :**

Les enjeux territoriaux suivants ont été soulevés :

- La possibilité d'accéder rapidement au réseau routier stratégique : la réalisation dans les meilleurs délais de la « LIQN », entre le site de Blainville et l'A13, apparaît primordiale.
- L'accès à Paris par la voie ferrée doit impérativement être amélioré.
- La possibilité d'un accès aérien rapide vers un hub international en Europe du Nord, afin de faciliter les liaisons avec la Suède, le siège du Groupe AB VOLVO étant à Malmö. Aujourd'hui, l'accès via Lyon est pénalisant (double rupture de charge) et la coordination entre les opérateurs (Air France/SAS) est difficile.
- Le développement des réseaux de fibres optiques haut débit est nécessaire.

Pour la filière automobile, le territoire de Caen-Métropole dispose d'atouts qui ont été soulignés :

- Pas de problème de qualification et de formation de la main d'œuvre, ce qui n'est pas le cas de l'usine de Bourg en Bresse par exemple.
- Le cadre de vie local, le niveau et la qualité des équipements de la ville de Caen

Pour l'avenir, l'attention des participants est attirée sur les enjeux, à moyen terme, liés à l'évolution du site, et notamment à l'arrivée d'une nouvelle génération de matériel (nouvelle gamme poids lourds en 2012). Les différents sites du groupe Volvo seront en concurrence pour obtenir la fabrication des nouveaux modèles. Le(s) site(s) retenu(s) sera(seront) le(s) plus compétitif(s) mais devra(ont) aussi répondre à des normes exigeantes, en matière de respect de l'environnement, notamment, en lien avec la philosophie du groupe Volvo.

Enfin, Renault Trucks souhaite continuer à s'inscrire dans un partenariat avec les collectivités pour valoriser et consolider les réussites du parc industriel de Blainville.

### Synthèse

Cette première approche de l'économie métropolitaine, à travers ses fondements, laisse entrevoir un portrait plutôt positif des fondements de l'économie métropolitaine.

Caen-Métropole dispose d'atouts indéniables : sa localisation, son dynamisme, la qualité de sa main d'œuvre. Les principaux indicateurs économiques sont favorables, notamment lorsqu'ils sont comparés à ceux des agglomérations voisines.

Cette économie est désormais tertiaire. Cependant, l'industrie y constitue toujours l'activité structurante d'un territoire dont la puissance agricole ne se dément pas.

Les deux interventions des représentants d'Agrial et Renault Trucks sont apparues, de ce point de vue, très enrichissantes dans la mesure où elles ont mis en exergue des préoccupations fortes liées à l'aménagement de l'espace :

- La question des conflits d'usage (agriculture/urbanisation - activité portuaire/habitat) ;
- L'importance capitale que revêt la logistique ;
- Les liens de Caen-Métropole avec le reste de l'espace national, voire européen (notamment la question prégnante de la desserte ferroviaire).