

# Actes Atelier SCoT Caen-Métropole



## Atelier SCoT « Développement économique métropolitain »

Actes du jeudi 11 janvier 2007  
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

### Les échanges économiques

#### Introduction

L'objectif de cette deuxième réunion s'inscrit dans la suite logique de la réunion du 7 décembre, consacrée à l'appareil productif (tissu économique) et aux moyens de production (emploi et main d'œuvre). Il s'agit d'examiner comment travaille l'appareil productif et de se poser la question du parcours de la production, c'est-à-dire voir selon quelles modalités les entreprises travaillent ensemble, comment elles échangent et de voir quels sont les acteurs et les outils de ces échanges. Dans cette perspective, l'atelier abordera aussi la question de l'impact économique du port Caen-Ouistreham et de l'aéroport Caen-Carpiquet.

Derrière ces problématiques se profile la question de l'autonomie économique de la Métropole Caennaise, mais aussi des questions relatives aux infrastructures de déplacements des marchandises, qui sont les mêmes que celles des déplacements des personnes.

La thématique de cet atelier n'est donc pas sans lien avec l'atelier mobilité déplacements.



**Michel MARIE**,  
*Vice-président du  
Syndicat Mixte  
Caen-Métropole*

## Les échanges en Basse-Normandie : un constat de faiblesse

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

Elle a pour objectif une première approche des échanges régionaux, de la logistique métropolitaine, des nouvelles formes d'organisation des entreprises liées aux enjeux de la logistique et des outils des échanges.

### - *Concernant les échanges régionaux*

Leur niveau est, à l'échelle nationale, assez modeste (68MT en 2003). A l'échelle du grand centre-ouest français, ce volume est 2 fois moins important que celui de l'avant dernière région : la Région Centre, (127MT). Il s'agit avant tout d'échanges internes à la Basse Normandie (53%) et entre la Haute et la Basse Normandie (-/+8 MT). Le potentiel des échanges qui pourrait transiter par la Basse Normandie reste lui-même assez limité (-/+ 10MT par an). 96% des échanges se font par la route.

Le Calvados génère 52% des ces échanges. Le département échange d'abord avec lui-même (40%) et les départements des autres régions (36%).

Les échanges avec les départements de l'Orne et la Manche, excédentaires, sont limités (-/+6MT).

D'une manière générale, les échanges interrégionaux de la Basse Normandie sont légèrement déficitaires et concernent surtout des régions limitrophes ou proches.

Les échanges internationaux, de faible ampleur, restent limités et principalement européens. En revanche, ils sont équilibrés.

Les échanges bas normands restent fortement liés au caractère agricole de la région pour 42% des importations et 44% des exportations.

### - *Concernant la logistique métropolitaine*

Toutes les formes de la logistique sont présentes sur le territoire, à des degrés divers et avec des enjeux variés :

- La logistique industrielle est liée aux grands établissements locaux
- La logistique de la distribution, très présente, s'appuie sur l'implantation locale de grandes enseignes généralistes ou spécialisées et contribue au rayonnement de la capitale régionale, parfois au delà de la Normandie.
- La logistique de messagerie est portée par des groupes locaux (Normatrans, Noyon, ...), adossée à de grands opérateurs nationaux (Exapaq, Calberson) ou intégrée dans des réseaux à l'échelle européenne (Calexpress, Netexpress,...)



**Frédéric DELBOS**  
AUCAME

### **Ils ont dit :**



*« Il y a une corrélation forte entre volume des échanges économiques et revenu par habitant. La position de la Basse Normandie à ce niveau apparaît révélatrice. »*

**Basudeb CHAUDHURI**  
Université de Caen.

- La logistique intercontinentale, modeste certes, s'appuie sur un outil technique performant : le port de Caen

L'un des acteurs locaux majeurs (Groupe Noyon) a identifié trois enjeux majeurs pour cette activité :

- La gestion du temps : l'unité de mesure est le quart d'heure, y compris pour des trajets long (Ex : Caen-Marseille)
- La multiplicité des métiers, qui permet de diversifier les clientèles
- L'évolution prévisible des besoins en raison :
  - Du turn-over accéléré des marchandises (limitation des coûts)
  - L'incorporation de certaines tâches délaissées par les donneurs d'ordres (pré-assemblage, ...), qui nécessiteront plus de main d'œuvre
  - Des bâtiments moins gigantesques et plus spécialisés
  - L'impact du e-commerce, activité qui devrait très fortement se développer

*« L'existence d'une activité logistique performante constitue un facteur d'attractivité pour les entreprises qui souhaitent s'implanter sur le territoire »*

**Benjamin CRIKELAIRE**  
CCI de Caen

L'activité logistique sur le territoire métropolitain est surtout représentée par des transporteurs routiers, lesquels peuvent offrir des services annexes (Ex Noyon : transport, déménagement, stockage, packaging, pré ou post assemblage,...).

Entre 1999 et 2005, 90 000m<sup>2</sup> de SHON ont été autorisées pour des entrepôts, ce qui reste assez modeste. Ces surfaces sont très concentrées dans l'espace et concernent avant tout le Sud et l'Est de l'agglomération.

#### ***- Concernant les nouvelles formes d'organisation des entreprises liées aux enjeux de la logistique***

La logistique a largement affecté l'organisation des entreprises qui, pour des raisons de rentabilité, ont externalisé les fonctions qui ne constituaient pas leur cœur de métier. Cela s'est traduit par :

- Une spécialisation des entreprises.
- Un élargissement des services offerts par les entreprises logistiques.
- Une nouvelle organisation des espaces économiques (Exemple Renault Trucks : de l'usine au parc industriel, apparition de parcs logistiques aux grands carrefours d'échanges).
- La pratique du flux tendu, qui n'a finalement pas supprimé les stocks mais les a partiellement reportés (sur la route, chez le fournisseur, sous-traités au logisticien,...). Le travail en flux trouve cependant ses limites dans une certaine fragilité de la chaîne de production, qui est alors soumise aux aléas d'une rupture d'approvisionnement, d'autant que celle-ci peut intervenir pour des raisons totalement extérieures à l'entreprises (ex : incident climatique, ...).
- Les entreprises ont multiplié leurs sites d'implantation, pour se rapprocher de leurs clients.

*« La Basse Normandie développe surtout une économie résidentielle. Celle-ci est moins productive mais elle crée des emplois »*

**Patrice DUNY**  
AUCAME

Sur ce dernier point, l'analyse de l'implantation nationale des entreprises dont le siège se trouve à Caen montre que celles-ci ont essaimées surtout

dans un grand Nord Ouest englobant la Normandie, la Bretagne, les Pays de Loire, le Nord-Pas-de-Calais et bien entendu, l'Ile de France, premier marché national.

A contrario, les établissements dont le siège est extérieur à Caen proviennent très majoritairement de l'Ile de France et des grandes métropoles françaises, ce qui est logique.

Une analyse croisée montre cependant que se développent des réseaux économiques, sur un territoire correspondant à la Basse Normandie et les secteurs limitrophes (Maine, Mayenne, Est Bretagne, Estuaire de la Seine, ...)

#### **- Concernant les outils des échanges**

Les échanges immatériels constituent un enjeu important et les outils qui permettront de les renforcer sont en cours de constitution (réseaux NTIC). La route reste l'outil majeur compte tenu de la configuration du réseau métropolitain, dense et performant, mais des alternatives existent, grâce à des outils économiques aujourd'hui limités dans leur capacité mais qui pourraient être améliorés : port, voie ferrée

#### **- En conclusion :**

##### Constat :

1. Caen-Métropole, est le cœur des échanges d'une région qui échange peu à l'échelle nationale et européenne
2. Deux filières économiques ont une base industrielle et génèrent un enjeu logistique fort : agroalimentaire et automobile
3. La filière logistique locale est transversale, répond à des besoins régionaux, et est dotée d'un potentiel de développement lié à la position géographique de Caen
4. Des fonctions de commandement économique d'envergure « régionale + » existent, elles sont liées à la fonction de capitale régionale mais l'autonomie métropolitaine est limitée à l'échelle nationale
5. Un outil privilégié : la route mais des alternatives possibles en cas de besoin ou de volonté politique forte

##### Questions :

1. La Basse Normandie devient-elle une région de transit ?
2. Si oui, quelles opportunités pour créer de la valeur ajoutée ?
3. Le territoire de Caen-Métropole a-t-il vocation à développer les activités logistiques ?
4. Si oui, l'offre en Z.A. est-elle adaptée aux enjeux de la logistique ?
5. La route est-elle la seule solution pour amplifier les échanges en Basse Normandie ? Comment rendre attractifs les autres modes de transport ?

## Les nouvelles formes de coopération inter-entreprises :

### Mov'eo : Pôle de compétitivité à vocation mondiale, quels enjeux pour les entreprises normandes ?

- **Intervention de M. Michel GIGOU, Directeur Général de MOV'EO**

Mov'eo constitue un pôle mondial de compétitivité mis en place dans le cadre d'une nouvelle politique portée par la DIACT (ex DATAR). Elle se définit autour de la thématique suivante : « *Des transports collectifs et individuels sûrs pour l'homme et son environnement* ».

La mise en œuvre du pôle de compétitivité Mov'eo veut s'inscrire en parfaite cohérence avec les principes du développement durable: respect de l'environnement, éthique sociale et sociétale, efficacité économique.

Le pôle s'appuie sur :

- a) une ambition scientifique bâtie des axes de recherche autour de la mobilité, de la sécurité et de l'environnement.
- b) La volonté de s'affirmer sur le secteur des transports individuels et collectifs, comme la première concentration européenne de forces scientifiques, industrielles et intellectuelles.

Le pôle vise à se situer au niveau des pôles mondiaux majeurs dans ce domaine (Détroit, Japon, Allemagne).

Il a deux objectifs :

- Générer des projets de recherche et développement entre entreprises, laboratoires publics et centres d'enseignement et de formation.
- Ancrer les activités de recherche aux territoires par l'implantation de grands équipements scientifiques, le développement de la formation et de l'enseignement et favoriser l'implantation d'entreprises.

Cinq axes de recherche ont été définis : énergie et systèmes de propulsion, environnement et cycle de vie, mobilité et services, sécurité routière et la mécatronique.

Opérationnel depuis peu (2006), le pôle de compétitivité porte un certain nombre de projets innovants (20 projets retenus, financements publics accordés pour 13 M €) et a permis de faire émerger un certain nombre d'acquis :

- Naissance d'une authentique dynamique de réseau, empreinte d'une forte volonté de coopération entre les acteurs.
- Prise de conscience de la légitimité de notre offre et de sa dimension internationale
- Mise en œuvre d'un fonctionnement par projets
- Elan d'enthousiasme partagé au niveau des acteurs du territoire

Michel GIGOU, suite aux questions posées par les participants sur le potentiel de développement de la métropole caennaise, a insisté sur le fait que, dans une économie mondialisée, la compétitivité internationale d'un territoire est liée sa (ses) compétence(s). Il est plus facile d'optimiser celle(s) qui existe(nt) déjà en leur donnant de la valeur ajoutée que d'en créer de nouvelles. En revanche, un site ou un territoire sans compétence

Ils ont dit :



**Michel GIGOU**  
Directeur Général de  
Mov'eo

« On ne peut pas ancrer  
notre futur sur le  
passé »

particulière est vulnérable.

## L'impact économique du port Caen-Ouistreham et de l'aéroport de Caen-Carpique

### • Intervention de M. Philippe THIEUW, Directeur Général des équipements gérés à la C.C.I. de Caen

Monsieur Philippe THIEUW présente *le port Caen-Ouistreham* dont on peut retenir les caractéristiques suivantes :

- 4ème port d'intérêt national
- 11ème port français en 2005 pour le trafic marchandises,
- 3ème port d'intérêt national et 7ème port français pour le trafic passagers.

Les chiffres de trafic 2006 sont les suivants : 1 078 161 passagers soit + 100 000 passagers par rapport à 2005 (120 000PL - 255 000 VL) et 3,9 MT de marchandises (+340 000T). Son chiffre d'affaires s'élève à 9.8 M€ avec 2M€ de bénéfices.

Le port s'étend sur 16 kms, dans 5 sites différents, chacun dédié à un type de trafic. Les sites les plus avas sont aujourd'hui les plus actifs, les sites amonts deviennent inadaptés aux activités industrialo-portuaires.

Les possibilités d'extension existent sur le site de Blainville et pour le terminal transmanche. A Ouistreham, un projet de 6ha de nouveau terre plein gagné sur la mer pour le transmanche et un aménagement de l'avant port sont envisagés.

L'impact du port sur l'économie de Caen-Métropole peut être considéré comme majeur. Le nombre d'emplois directs générés par son activité peut être estimé à près de 1000, auxquels s'ajoutent les emplois des filières qui l'utilisent pour leurs échanges (bois, construction automobile, agroalimentaire,...).

Il présente ensuite *l'aéroport Caen-Carpique*, dont on peut retenir les éléments suivants : avec plus de 100 000 passagers commerciaux par an depuis 1999, il se classe à la 36<sup>ème</sup> place des 88 aéroports français, loin devant les autres aéroports normands. Le trafic enregistré en 2006 a connu une augmentation sensible (107 000 passagers).

Dans le cadre de sa concession, la CCI assure une large gamme de prestations techniques mais aussi commerciales. De ce fait l'aéroport génère 150 emplois directs et son site abrite une dizaine d'entreprises ou d'associations.

Au delà du trafic commercial régulier (3 vols quotidiens *BRITAIR* Caen-Lyon), l'éventail des activités s'étend à l'aviation d'affaires à la demande (5 vols par jour), vols touristiques charters en saison, aviation militaire, sanitaire (101 vols en 2005), maintenance aéronautique, aéroclub (210 membres) , parachutisme, écoles de pilotage,... L'aéroport a donc dû mettre en place une offre de services élargie (sécurité, entretien technique, avitaillement, ...).

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

#### Ils ont dit :



« C'est une chance d'avoir un port et une liaison maritime qui permettent la valorisation des entreprises telles que Renault Trucks »

« Le port développe une capacité de stockage permanent de 200 000 tonnes de marchandises »

**Philippe THIEUW**  
Directeur Général des Equipements gérés CCI de Caen



« Les perspectives de développement de l'aéroport se placent dans un contexte général d'augmentation du trafic aérien »

**Philippe THIEUW**  
Directeur Général des Equipements gérés CCI de Caen

Les perspectives de développement du trafic commercial apparaissent aujourd'hui importantes pour cet équipement. Dans les prochaines semaines, la mise en service d'un appareil d'une capacité de 100 places sur la ligne Caen-Lyon (soit + 25% de capacité) en est l'illustration.

De ce fait, l'allongement de la piste actuelle constitue un enjeu important permettant l'accueil d'avion de plus grande capacité (Airbus A320). Caen la Mer, à qui revient la compétence «aéroport» depuis le 1<sup>er</sup> janvier, a commandé une étude pour évaluer de quelle manière cet équipement à caractère métropolitain pourrait être valorisé.

A la suite de cette présentation, qui n'a pas appelé d'observations majeures de la part de l'assistance, un large consensus semble se dégager sur le fait que le port et l'aéroport participent pleinement à l'attractivité métropolitaine de Caen et qu'à ce titre, ces outils doivent être pérennisés. Patrice Duny souligne que l'abandon de ces équipements fait courir à Caen le risque d'une « perte de statut ».

### Synthèse

**La Basse-Normandie ne développe qu'un faible niveau d'échanges avec le reste du territoire national et du monde. Ceux-ci se concentrent sur les deux filières économiques majeures présentes localement : agroalimentaire et automobile.**

**On observe l'existence d'une filière logistique locale répondant à des besoins régionaux, mais que la position géographique de Caen pourrait permettre de développer.**

**Si la route reste l'outil privilégié des échanges, la présence d'infrastructures ferroviaires et portuaires rend des alternatives possibles, sous réserve d'une volonté politique forte.**

**Par ailleurs, la métropole caennaise possède des fonctions de commandement économique liées à sa fonction de capitale régionale. Certaines de ces fonctions dépassent cependant les limites bas-normandes (Cf. les entreprises métropolitaines ayant des établissements secondaires en Hte Normandie, Pays de Loire et Bretagne). Son autonomie reste cependant limitée à l'échelle nationale.**

**Le territoire dispose d'un tissu économique et des outils nécessaires pour élever le niveau de sa compétitivité sur ses domaines de compétences et s'ouvrir sur le monde.**

**Ils doivent être conservés voire améliorés et les atouts doivent être mis en valeur.**



**Christian DEULEZE**  
Rapporteur de l'Atelier  
Membre du Bureau de  
Caen-Métropole