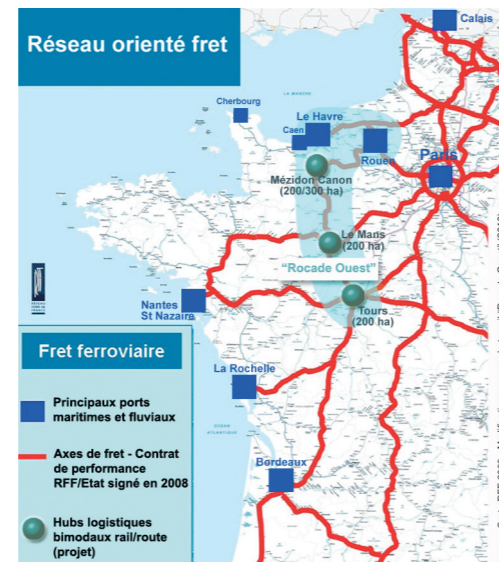


## Le Calvados et l'Orne pour le fret ferroviaire mais aussi des projets structurants complémentaires au service des entreprises

- **Le parc d'activités de Caen-Mézidon Canon.**  
Ce grand projet est centré sur une plateforme multimodale logistique de dimension internationale. Hinterland naturel de Port 2000, ce parc d'activité s'appuie notamment sur une grande capacité d'infrastructure ferroviaire, une réserve foncière importante (près de l'agglomération Caen la mer) et un bon positionnement géographique par rapport aux marchés cibles.
- **La zone logistique multisite de l'Orne.**  
Les parcs d'activité sont situés à Argentan, Sées et Alençon, le long du sillon Rocade Ouest et des autoroutes A28 et A88. L'Orne est ainsi la porte des flux entrants et sortants vers les Régions des Pays de Loire et du Centre (nœuds ferroviaire du Mans et de Tours).
- **La valorisation de la façade maritime du Calvados.**  
Le projet de navettes conteneurs interportuaires entre Le Havre et Caen a pour objectif d'élargir l'hinterland de Port 2000 et d'optimiser les flux sur le plan économique et environnemental.
- **Le renforcement du poids économique de « l'axe Nationale 13 ».**  
Les parcs d'activités du Sud Pays d'Auge (Lisieux...) seront mieux connectés à l'Axe Seine.
- **Un réseau numérique de très haut débit opérationnel pour les entreprises.**



Carte France Réseau orienté fret

### Résumé du cahier d'acteur

Indispensable aujourd'hui pour de multiples critères économiques, environnementaux et réglementaires, la croissance du transport ferroviaire de marchandises doit se faire harmonieusement avec celui des voyageurs. Le dossier fret de la Rocade Ouest de l'Ile-de-France est ainsi complètement connecté à la LNPN.

Les agences de développement économique du Calvados et de l'Orne soutiennent fortement ce grand projet « structurant » en

s'investissant dans le cadre d'une démarche collective d'acteurs économiques, source de préconisations et d'échanges.

L'enjeu est primordial à terme : **la mutation réussie de l'Axe Seine et le développement économique maîtrisé des territoires de Paris Seine Normandie**, source d'emplois notamment dans le Calvados et l'Orne.



calvados  
stratégie



### CALVADOS STRATÉGIE ET ORNE DÉVELOPPEMENT

Calvados Stratégie et Orne Développement sont les Comités d'expansion économiques du Calvados et de l'Orne. Ces agences sont des outils des Conseils généraux au service du développement économique de ces deux départements.

Leurs principales missions sont la promotion économique des territoires, la recherche et l'accompagnement de projets d'implantation et de développement d'entreprises. L'assistance technique aux collectivités permet notamment de faciliter la constitution d'offres territoriales adaptées aux activités des sociétés. Concernant la filière logistique, les infrastructures représentent un levier essentiel ; c'est pourquoi Calvados Stratégie et Orne Développement animent depuis 2009 un groupe de travail des acteurs économiques et des collectivités locales sur le fret ferroviaire.

#### COORDONNÉES

Calvados Stratégie  
40, avenue de l'Hippodrome  
14000 Caen  
Tél. : 02 31 15 62 70  
Mail : info@calvados-strategie.com  
Site : www.calvados-strategie.com

Orne Développement  
25, bd de Strasbourg  
61000 Alençon  
Tél. : 02 33 28 76 75  
Mail : contact@orne-developpement.com  
Site : www.orne-developpement.com

## Fret ferroviaire : la Rocade Ouest de l'Ile-de-France pour le développement de l'Axe Seine

Par ce cahier d'acteur, les Agences de Développement Economique des Conseils généraux de l'Orne et du Calvados, s'inscrivent dans une démarche collective en s'appuyant directement sur les travaux de la conférence des exécutifs de Basse-Normandie exprimés dans la « Plate Forme commune des acteurs bas Normands » et sa priorité N°6 « Intégration de l'axe Caen Le Mans Tours dans la problématique du fret ».

**L'intégration du fret sur l'axe ferroviaire Le Havre, Rouen, Mézidon-Canon, Alençon, Le Mans, Tours est une des clefs de la réussite de l'Axe Seine.**



Le contexte national et international est aujourd'hui favorable à la mise en oeuvre d'un plan d'envergure sur la logistique et le transport ferroviaire en France.

Sur le territoire Paris Seine Normandie, l'organisation d'un Gateway performant est devenue une priorité. L'objectif principal est d'évacuer rapidement le fret international des zones portuaires et de favoriser les

flux export. La montée en puissance en exploitation de conteneurs sur Port 2000 au Havre, la croissance de son trafic, sans oublier les potentiels de développement des ports de Rouen, de Caen et de Cherbourg, conduisent à la nécessité d'élargir l'hinterland des ports Normands.

Ce schéma s'inscrit dans le cadre de directives importantes :

- La mise en application du Grenelle 2 de l'Environnement prévoit que l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires.
- La politique durable des transports issue du livre blanc sur la politique européenne des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant (régénération, puis modernisation).
- Les contraintes environnementales, sécuritaires, énergétiques, concurrentielles, économiques sont favorables au développement de modes alternatifs de transport permettant de réduire le CO<sub>2</sub>, de décongestionner les ports, de contribuer à l'aménagement et au développement économique des territoires.



## La Rocade Ouest pour le contournement de l'Île-de-France, une solution logique de fret ferroviaire

En termes d'investissements en infrastructures pour RFF, la Rocade Ouest a l'avantage de s'appuyer sur un réseau ferroviaire existant bien positionné géographiquement pour une optimisation des flux de marchandises.

Le modèle économique et environnemental du transport ferroviaire est une réponse pertinente aux enjeux de développement durable. Depuis 10 ans, la part modale du fret ferroviaire en France a en effet chuté de 12,6% à 10,6% au profit du transport routier. Le transport des marchandises évolue avec la massification des flux et le recours à l'intermodalité.

### Un outil de développement pour les entreprises

La Rocade Ouest crée une nouvelle dynamique pour les échanges aussi bien à l'international qu'aux niveaux national et régional.

Dans un objectif de conquête de nouveaux marchés, la **nécessité de développer l'hinterland des ports normands** répond notamment aux évolutions suivantes :

- La croissance à terme des flux internationaux à destination et au départ de l'Europe occidentale, d'où un impératif d'anticipation de réorganisation des espaces territoriaux concernés, dont l'Estuaire de la Seine.
- Le contexte très concurrentiel des offres portuaires entre Rotterdam, Anvers et Le Havre sur le marché « mondialisé » des conteneurs. A ce titre, le projet d'investissement du groupe MSC dans quatre portiques sur Port 2000 est significatif.
- La saturation prévisible des sillons du contournement de l'Île de France (selon RFF) faisant de l'axe « Le Havre - Rouen - Serquigny - Mézidon Canon - Argentan - Alençon - Le Mans - Tours » une alternative forte par rapport au contournement Nord-Est de la région parisienne.
- La rareté foncière dans l'Île-de-France devenant une opportunité pour la création de zones logistiques sur les territoires de l'hinterland, source de création d'emplois.
- La libéralisation du fret ferroviaire à des acteurs privés, notamment pour le transport combiné, sachant que les armateurs recherchent une maîtrise complète de bout en bout, une bonne accessibilité de l'hinterland et des services qui desservent ces territoires.
- La réorganisation de la logistique des distributeurs et des chargeurs.

La Rocade Ouest s'intègre au réseau fret français dans le cadre d'un « **Axe Nord Sud Europe** » : c'est une solution complémentaire de l'itinéraire Paris - Lyon - Marseille en évitant l'engorgement de la région parisienne (plus grand bassin européen de consommateurs).

Pour les entreprises, les sillons prolongeant la Rocade Ouest desservent ainsi les marchés :

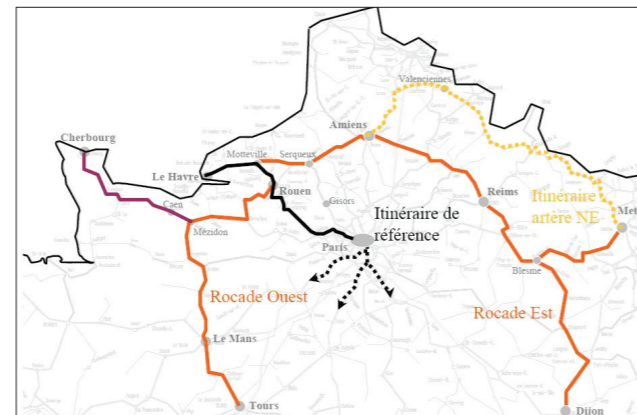
- d'Europe du Sud Ouest (Espagne, Portugal)
- d'Europe du Sud Est et centrale (Italie...)
- du grand Ouest de la France (Nantes - St Nazaire, Rennes)
- du Sud Ouest Atlantique (Poitiers, La Rochelle, Bordeaux, Hendaye)

**Le développement majeur des activités est donc situé sur l'Arc Atlantique.**

Des liaisons transversales avec les Régions Bretagne, Pays de Loire et Centre sont établies au Mans et à Tours, permettant de réaliser des opérations de massification des trains.

En Basse-Normandie, le port de Cherbourg doit être lié au dispositif fret de la Rocade Ouest, notamment pour amplifier les échanges avec la Grande-Bretagne. Le projet de navettes maritimes conteneurs entre les ports du Havre et de Caen répond au besoin d'un hinterland plus large. Le tissu industriel régional diversifié présente un potentiel intéressant de flux de fret. La Fédération des Clubs Logistiques de Basse-Normandie (FCLBN) intervient pour le développement de la filière.

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) auront un rôle important à tenir afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Il faut donc réaménager ou créer des Installations Terminales Embranchées (ITE). Cela contribuera au développement de parcs d'activités le long des axes ferroviaires, les entreprises réalisant des opérations de stockage et d'assemblage de produits ainsi que de picking.



Carte Rocade Ouest

## Un projet territorial de grande envergure

La Rocade Ouest s'inscrit totalement dans la stratégie globale de l'Axe Seine. La Manche ayant la plus forte densité mondiale de trafic maritime, l'organisation des hinterlands des ports de Rotterdam, d'Anvers et du Havre (« Seine Gateway ») est un élément très important. Les territoires traversés par la Rocade Ouest représentent l'hinterland sud du port du Havre.

**Compte tenu du développement de l'activité dans les prochaines années des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen, des ports de Basse-Normandie et de l'Atlantique, la Rocade Ouest de contournement de l'Île-de-France est une alternative au sillon rhodanien.** Elle contribue à la création d'activités logistiques, industrielles et économiques pérennes dans les territoires concernés en respectant les engagements du Grenelle 2 de l'Environnement.

- En 2009, un groupe de travail a été constitué autour de la thématique de la Rocade Ouest. Compte tenu des enjeux territoriaux, il regroupe des acteurs économiques des quatre régions traversées par la Rocade Ouest (agences de développement économique de département et d'agglomération).
- En 2010, le projet de Rocade Ouest a notamment été présenté au Ministre des Transports, Dominique Bussereau, par les Présidents des Conseils Généraux du Calvados, de l'Orne et de la Sarthe. Des réunions ont eu lieu avec des interlocuteurs de la Bretagne, des Pays de Loire et du Centre pour mieux analyser les flux et les infrastructures.

**Le projet territorial « Rocade Ouest » est cohérent avec le projet de modernisation de l'Axe Rouen Caen Le Mans Tours conduit par l'Etat, RFF et les 3 Régions ( Basse-Normandie, Pays de la Loire et Centre ), et dont l'étude est actuellement en cours sous l'égide de RFF Normandie.**

- L'axe « Rouen - Mézidon Canon (Caen) - Argentan - Alençon - Le Mans - Tours » est intégré dans le contrat de performance signé en 2008 entre l'Etat et RFF.
- Dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, cet axe est mentionné par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.
- La Région Basse-Normandie a inscrit cet axe parmi ses 15 grands chantiers, comportant notamment l'amélioration de la circulation des trains de fret en connexion avec les ports normands.
- Ce projet est en phase avec celui de Transline, soutenu par l'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO), dont les sillons desservent le Sud Est de la France et le corridor italien.

La Rocade Ouest définit donc un corridor logistique et industriel Normandie - Maine - Touraine, contrepoint au canal Seine Nord Europe. Ce corridor permet de désengorger l'Île de France, de contribuer au développement du Grand Port Maritime du Havre et de rééquilibrer les schémas de distribution physique de marchandises.

En termes d'aménagement du territoire, la Rocade Ouest favorise la création et le développement de parcs d'activités logistiques et industriels tout au long de son sillon.

### Projets pour le développement du fret ferroviaire

