

Chapitre 5

Normandie

Superficie (km ²) : 29 907	PIB 2015 (milliards €) : 90,4
Densité (hab./km ²) : 112	PIB/emploi 2015 (€) : 70 346
Population 2015 : 3 334 657	Taux de chômage 1 ^{er} trim. 2016 (%) : 10,2
Population 1990 : 3 126 859	Capitale régionale : Rouen
Évolution de la pop. 1990-2015 (%) : + 7	Fusion : Basse-Normandie, Haute-Normandie

LA NORMANDIE, et les cinq départements qui la composent désormais, reste une petite Région (4 % du territoire national) présentant une diversité de facettes entre terres et mer et un subtil mélange de la France de l'Ouest et de la France du Nord. Agricole et industrielle, à la fois trop proche et trop loin de Paris, elle bénéficie d'un double positionnement avantageux qui structure l'organisation de son territoire : la vallée de Seine, axe urbain et économique majeur, et l'espace Manche qui lui confère la place de première façade maritime française. Son cadre de vie attrayant, la douceur du climat et son image de qualité associée à ses productions et à ses savoir-faire en ont fait le « Jardin de Paris ». À un littoral ouvert – à la fois touristique, industriel et commercial – s'oppose un intérieur plus rural teinté d'un certain conservatisme, une région « enracinée » comme aime à le souligner le géographe A. Frémont dans ses nombreux travaux.

Si le sentiment d'appartenance à la région est avant tout lié à un « pays » ou une ville, l'unification des deux Régions normandes s'est passée sans grands heurts. En revanche, le choix de la capitale régionale a soulevé plus de débats pour aboutir *in fine* à un partage des fonctions entre les trois grandes métropoles régionales que sont Caen, Rouen et Le Havre.

Une Normandie à multiples facettes

Une histoire et un long héritage partagés

La division de la Normandie en deux Régions est une construction récente qui a parfois fait oublier une longue histoire commune. Terre des Vikings, le Duché de Normandie de Guillaume le Conquérant fondé en 911 est une seule et même entité dont la puissance s'étend au-delà de la Manche et durant près d'un siècle et demi sur le Royaume d'Angleterre. Organisé et envié pour sa prospérité et sa richesse agricole, le Duché est rattaché au Royaume de France sous Philippe Auguste et devient une Province divisée en Généralités autour de Caen, Rouen et Alençon. Amputée du Royaume britannique et des îles anglo-normandes, la Normandie revêt alors déjà sa forme actuelle : en 1910, elle est composée de six départements (Eure-et-Loir en supplément) mais reste encore unie.

C'est après la Seconde Guerre mondiale, lors de la création des Régions françaises, que la Normandie historique est éclatée en deux Régions : Basse-Normandie et Haute-Normandie. Si les tentatives d'unification furent nombreuses (*cf.* projet de loi présenté en 1999 par Hervé Morin, actuel président de la Région Normandie), la concurrence entre les deux collectivités régionales les mettra en échec malgré de nombreux rapprochements, comme en témoigne l'existence d'un seul Comité régional du Tourisme ou d'une seule association des métropoles normandes « Normandie Métropole ». Ainsi, la fusion des deux Normandies en 2016 est-elle allée presque de soi, suscitant néanmoins quelques débats sur le partage des fonctions décisionnelles et administratives de la nouvelle Région entre des métropoles régionales jusque-là concurrentes.

Une grande diversité de paysages : plateaux, vallées et littoral

La Normandie présente une forte diversité de reliefs et de paysages qui structure les activités et l'occupation humaine. À une Normandie littorale s'oppose une Normandie terrienne, elle-même divisée entre une Normandie septentrionale aux reliefs compartimentés et une Normandie orientale, précurseur des grandes étendues horizontales du Bassin parisien.

À l'ouest, les structures du Massif armoricain font que collines de granite, de grès et de schistes alternent avec une succession de bassins et de plaines sédimentaires. La presqu'île du Cotentin, parcourue de failles qui donnèrent naissance à l'archipel des îles anglo-normandes (Jersey, Guernesey), abrite les roches les plus anciennes du territoire français, des gneiss (roches primaires) vieux de plus de 2 millions d'années au Nez de Jobourg. C'est le domaine des cultures légumières. Le relief ondulé bordé de côtes découpées laisse place à une vaste dépression marécageuse autour du Bassin de Carentan au centre de la presqu'île. Dans le

sud, le relief se relève formant des plateaux d'orientation nord-ouest/sud-est qui s'ouvrent sur une vaste baie autour d'Avranches et du Mont Saint-Michel. C'est le domaine des herbus, des prairies inondées et des prés salés propices à l'élevage. Ce paysage compartimenté de douces collines bocagères convenant à l'élevage se prolonge également à l'est. Il est alors marqué par de profondes entailles dans un relief qui devient escarpé, celui de la « Suisse normande », pour reprendre ses formes ondulées dans le département voisin de l'Orne et dans l'ouest et le sud du Calvados, du Bessin aux collines du Perche ornais.

Autour de Caen, le paysage change brusquement. Une vaste plaine sédimentaire se dessine, dédiée à une agriculture céréalière structurée autour du bassin hydrographique de l'Orne. Plus à l'est, dans le Pays d'Auge, le relief ondule à nouveau autour des vallées de la Dives, de la Vire et de la Touques. Cette alternance de vallées et de plateaux se poursuit dans les deux départements plus au nord, Eure et Seine-Maritime. La Seine marque une large coupure entre les plateaux du Pays de Caux et du Vexin aux reliefs ondulant ponctués de vallons et de vallées, et ceux du sud, de forme tabulaire, dégageant de vastes étendues horizontales, domaines de la culture céréalière. En bordure du littoral, les plateaux s'interrompent brutalement dévoilant de grandes falaises de craie (Étretat, Fécamp, Dieppe, etc.) qui dominent la Manche, auxquelles restent accrochées les valleuses, ces anciennes vallées suspendues presque dans le vide.

Entre ces plateaux se dessine la vallée de la Seine, aux nombreux méandres ponctués de terrasses alluviales sur leurs rives convexes, alors que des coteaux raides et boisés dominés par des plateaux (Roumois, Caux, etc.) composent les rives concaves. Le relief porte parfois les marques de l'histoire ancienne du fleuve, tel le bras mort de la rivière Austreberthe. Au-delà de ces plateaux, plus au nord, la boutonnière du pays de Bray s'étire selon une orientation nord-est/sud-ouest, de Dieppe à Beauvais dans le sud picard. Cette échancre longue de près de 60 km et dont la largeur varie entre 2 et 20 km dessine un ensemble unique et fermé limité par une cuesta. Dans cette dépression, le réseau hydrographique constitue les voies d'accès naturelles. Le paysage de la boutonnière s'organise en quatre grands ensembles : le centre ou « Fond de Bray », zone plate et humide composée de prairies bocagères et de marécages, le nord-est, ou « Haut Bray », composé de collines et de vallons du jurassique, domaine du bocage ouvert et de l'habitat dispersé, le sud-ouest appelé « Terrasses du Bray » aux versants en pentes douces cultivées ou boisées ponctuées de monts crayeux formant des buttes, et enfin les « Côtes de Bray » au paysage de coteaux et de vallons, domaine des grandes cultures et d'un habitat groupé aux pieds des coteaux.

Cette diversité de reliefs permet à la Normandie de disposer d'une grande variété de paysages agricoles où alternent pays de bocage, dédié à l'élevage laitier, et grandes étendues ouvertes, dédiées aux cultures intensives. L'habitat y

est parfois regroupé ou dispersé en petits bourgs, petits villages ou hameaux qui animent cette campagne normande au climat doux et humide. Réputée pluvieuse, la région présente en réalité quelques nuances climatiques : en bordure du littoral, le climat est de type tempéré océanique avec des températures de faibles amplitudes saisonnières et des précipitations régulières. Dans l'intérieur, l'influence continentale se fait sentir, les températures hivernales sont plus basses et les jours de gel plus nombreux alors qu'en période estivale, les fortes chaleurs ne sont pas rares.

Une démographie dynamique mais contrastée

Petite région par sa superficie et son nombre d'habitants (3,3 millions hab., 5 % pop. nat., 9^e rang national) mais avec des densités proches de la moyenne nationale (112 hab./km²), la région a, jusqu'aux années 1990, maintenu des comportements démographiques hérités du « croissant fertile français », cette zone de forte natalité qui caractérisait le nord et nord-ouest du pays. Avec une natalité soutenue compensant des départs nombreux, la croissance démographique reposait sur un solde naturel positif. Mais peu à peu les comportements ont évolué : si le solde naturel est encore légèrement positif, il est loin de dégager les excédents observés par le passé.

Les deux anciennes Régions normandes se distinguent aujourd'hui par des rythmes de croissance et des évolutions différents de leurs soldes naturels et migratoires respectifs. L'ancienne Basse-Normandie enregistre des arrivées de populations actives, souvent en fin de carrière, ou de retraités qui compensent le départ des jeunes. Le solde naturel permet d'accroître très légèrement la population (+ 0,1 %/an). L'ancienne Haute-Normandie enregistre quant à elle des départs plus nombreux que ses entrées qui sont cependant compensés par un solde naturel positif et une structure par âge plus jeune favorisant la natalité.

Cette démographie régionale cache de profondes disparités entre départements. Le Calvados (20 % pop. région., + 0,3 %/an) connaît une progression soutenue, grâce essentiellement à ses grandes aires urbaines (Caen, Bayeux, Falaise, etc.). La Manche (15 % pop. région.) enregistre une faible croissance (+ 0,2 %/an depuis 2007) mais attire de nombreux migrants en zones périurbaines (Cherbourg, Saint-Lô, Granville) qui représentent près de 44 % de la population accueillie dans le département depuis 2007. Le littoral est également une zone privilégiée par les migrants retraités et ce phénomène, moins important qu'il y a dix ans, s'inscrit dans la durée. Département vieillissant, la Manche n'a rien à envier à son proche voisin ornaise. L'Orne fait en effet figure de mauvais élève dans la nouvelle Normandie. Avec des départs massifs de jeunes actifs, une natalité en berne, le repli démographique des principaux pôles urbains et une périurbanisation qui se poursuit (+ 0,4 %/an),

le département (9 % pop. région.) vieillit rapidement, particulièrement dans le rural profond. À l'inverse, l'Eure s'impose comme le moteur démographique régional. Avec une croissance soutenue (+ 0,7 %/an), des soldes naturel et migratoire positifs, l'Eure accueille 18 % de la population régionale. Mais cette croissance est hétérogène et favorise avant tout les petites communes de moins de 3 500 habitants au détriment des grandes aires urbaines. Sa voisine, la Seine-Maritime à l'inverse attire peu, mais son solde migratoire négatif est compensé par une population jeune et des naissances nombreuses. Mais à l'instar des autres départements normands, ce sont avant tout les zones périurbaines qui profitent de cette croissance démographique.

À l'échelle régionale, la croissance des pôles urbains se ralentit au profit des proches couronnes. La périurbanisation se poursuit à un rythme soutenu et les disparités sociales entre aires urbaines et zones rurales se font plus criantes : différence de revenus, inégalité d'accès aux services de base, à la santé. C'est également dans les zones rurales que le vieillissement de la population s'accentue le plus rapidement. La région compte deux actifs pour un retraité (+ 60 ans : 24,6 % ; - 20 ans : 25,9 %). L'Orne et la Manche sont les deux départements les plus vieillis (+ 60 ans : 28,3 % et 29,2 %). Dans ces deux départements, le vieillissement de la population s'explique soit par un non-renouvellement des classes d'âges jeunes alors que dans la Manche, s'ajoutent à ce phénomène, moins marqué, des migrations de retraités qui viennent gonfler les classes d'âges plus âgées. À l'horizon 2040, l'INSEE prévoit qu'un Normand sur 3 aura plus de 60 ans. Le département de la Manche sera alors en 15^e position des départements français les plus vieillis.

Cette évolution démographique peut être une opportunité pour la Région qui depuis 2014 a structuré une véritable filière autour de la « Silver-économie » en associant des entreprises innovantes de services à la personne, du numérique, de l'e-santé, de la domotique et du tourisme-loisirs. La Normandie a toute latitude pour valoriser ce vieillissement de la population et en faire un atout majeur pour son développement économique local.

Une métropole « parc » pour dépasser la concurrence des trois grandes aires urbaines

Une seule Région mais trois grandes aires urbaines postulant au titre de « métropole régionale » : c'est en ces termes que s'est posée la question de l'organisation et de la répartition des compétences et des fonctions régionales lors de la fusion entre les deux Régions. Qui de Caen, Rouen ou Le Havre allait concentrer les fonctions et les compétences de la nouvelle Région ? Le débat fut long, mais riche de propositions et donne lieu aujourd'hui à une organisation tripartite tout à fait spécifique visant à favoriser l'équilibre des territoires. Rouen accueille la Préfecture de Région tandis que l'Hôtel de Région est basé à Caen et accueillera

les commissions permanentes. Deux réunions plénières par an du Conseil régional se tiendront à Rouen, une se tiendra au Havre. Les fonctions régionales ainsi réparties se retrouvent en matière d'éducation : un Recteur d'Académie est basé à Rouen, un Recteur de Région académique à Caen. Les deux Conseils économiques sociaux et environnementaux régionaux (CESER) ont fusionné et organisent leurs sessions alternativement dans les deux métropoles régionales.

Ce triangle métropolitain regroupe les trois grandes aires urbaines normandes, Rouen, Caen et Le Havre, historiquement concurrentes, autour desquelles se concentrent les activités de services, industrielles et commerciales et qui sont interconnectées par différents modes de transport. Elles accueillent les principaux pôles d'enseignement supérieur, hospitaliers et d'innovation-recherche tout en offrant un vaste espace de loisirs et de tourisme balnéaire. Dans cette « métropole-parc », comme on aime à la nommer dorénavant, des villes moyennes peu éloignées les unes des autres assurent des fonctions héritées de leur histoire. Elles sont tantôt industrielles (Évreux, Elbeuf, ou Louviers), tantôt touristiques (Deauville, Honfleur, ou Cabourg) ou bien encore portuaires (Fécamp, Dieppe, Granville).

Tableau 5.1 Le poids des trois agglomérations normandes

	Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer	Communauté d'agglomération havraise	Métropole Rouen Normandie
Superficie (km ²)	222,3	190,7	663,98
Population totale	236 605	236 997	488 630
Densité (hab./km ²)	1 064	1 243	736
Croissance annuelle de la population (%)	0	- 0,5	+ 0,1

Source : INSEE, 2016

Caen, à quelque 13 km de la mer, est une ville administrative et universitaire. Proche des plages du débarquement allié de juin 1944, la ville sort ravagée des combats pour la libération du pays. Elle s'est reconstruite en développant ses banlieues proches et des activités industrielles, dont certaines sont encore présentes aujourd'hui. La SMN (Société métallurgique normande) implantée sur le plateau de Colombelles a longtemps marqué le paysage caennais, tout comme Moulinex ou les papeteries Hamelin. La ville s'est étendue sur ses marges englobant les petits bourgs ouvriers industriels proches et donnant naissance à sa voisine Hérouville-Saint-Clair. Aujourd'hui, Caen est un centre polarisant l'essentiel des fonctions décisionnelles et économiques de l'ancienne région Basse-Normandie et regroupe 14 % de l'emploi régional. Car elle s'est développée sans aucune rivale à proximité, la vallée de Seine jouant le rôle de frontière et limitant l'influence des deux autres grandes métropoles normandes que sont Rouen et Le Havre.

Rouen, premier port céréalier français situé en fond d'estuaire sur les bords de la Seine, est un important foyer industriel textile dès le Moyen Âge, la ville se développant au XVI^e siècle grâce au trafic colonial. Avec 488 000 habitants, elle est aujourd'hui la seconde plus grande ville du Bassin parisien. Ville universitaire et industrielle et pôle administratif, l'agglomération rouennaise est le premier pôle urbain de la nouvelle Région.

Le Havre, sur la Manche, est fondé en 1517 par François I^{er} comme l'avant-port militaire et commercial de Paris. Rasée par les bombardements de 1944, la ville fut reconstruite au lendemain de la Seconde Guerre mondiale par Auguste Perret, ce qui lui vaut son classement actuel au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Reliée à l'ancienne Basse-Normandie voisine par le Pont de Normandie inauguré en 1995, la ville est aujourd'hui le grand port de la façade Manche, un port qui a su diversifier ses fonctions en développant sa propre université, en réaménageant son centre-ville et en valorisation son architecture portuaire de grand port du trafic de marchandises coloniales. Si son rôle administratif régional reste limité, Le Havre est un maillon économique et industriel essentiel de la région et du territoire national.

L'analyse fonctionnelle de ces trois métropoles régionales, entre sphère productive et sphère de la reproduction sociale, permet d'affiner les portraits esquissés précédemment. Le Havre se détache des deux autres villes pour l'importance de la sphère productive (51 % des emplois), due à la fois au poids de la production concrète (fabrication : énergie, hydrocarbures, automobile, mécanique) et des fonctions mobilité/transport/logistique. Caen se démarque par un profil plutôt orienté vers la sphère de la reproduction sociale (53,8 % des emplois), du fait en particulier du poids de la fonction publique (CHU et santé, université, instituts de formation, administrations publiques). Rouen joue la carte de l'entre-deux, avec 48,1 % des emplois dans la sphère productive, en particulier dans les fonctions dites abstraites, et 52 % des emplois dans la sphère de reproduction sociale, en particulier la reproduction privée (distribution, services de proximité, entretien, etc.). Au total, chaque entité métropolitaine présente donc un profil différent encourageant une gestion en symbiose du territoire régional.

Tableau 5.2 Part de l'emploi et par types de fonction des trois métropoles normandes (%)

Aires urbaines	Total de la sphère productive	dont production concrète	dont production abstraite	dont mobilité/transport	Total de la sphère de la reproduction	dont reproduction publique	dont reproduction privée
Rouen	48,1	34,7	39,3	26,1	52	47,6	52,4
Le Havre	51	35	33,2	31,8	49	44,5	55,5
Caen	46,2	35,4	39,7	25,8	53,8	47,9	52,1

Source : INSEE, 2016

Au-delà de cette « métropole parc », la Normandie se caractérise aussi par un maillage dense de petites et moyennes unités urbaines autour desquelles se polarisent les bassins de vie. Ces 35 villes petites et moyennes regroupent des services de proximité (Alençon, Saint-Lô, Bernay, Argentan, Falaise, Bayeux), quelques commerces et parfois une petite industrie locale (Flers, Vire) ou bien des activités portuaires et touristiques (Granville, Cherbourg, Dieppe). Cette armature urbaine et les bassins de vie qui y sont associés ont souffert des mutations industrielles et agricoles des dernières décennies. Cependant leurs paysages et leurs patrimoines et un prix du foncier attractif ont encouragé le développement des résidences secondaires. Ces dernières encouragent aujourd’hui le développement d’une économie résidentielle en milieu rural.

Terre de traditions et d’innovations

Avec un PIB de près de 90 milliards d’euros, la Normandie se classe au 9^e rang des régions françaises. Les 1,2 million d’emplois se répartissent essentiellement dans les services marchands (41 %) ou non marchands (32 %), devant l’industrie (17 %) et l’agriculture (3 %), alors que le chômage oscille autour de 10 % de la population active.

Afin de consolider son économie face aux chocs de la crise, la région dispose de nombreux atouts et a surtout fait le choix de voies parfois originales. Le secteur agricole cherche par exemple à limiter sa dépendance vis-à-vis d’une puissante filière agro-alimentaire en misant sur des produits de qualité et des filières courtes. Si l’industrie régionale, reposant avant tout sur un tissu de petites et moyennes entreprises et PME sous-traitantes, a beaucoup souffert des phases de transition des appareils productifs, des aléas économiques mondiaux et des stratégies de délocalisation des grands groupes industriels, en particulier dans l’automobile, de nouvelles voies se développent, cherchant à compenser une industrie plutôt déclinante. Le tourisme est l’une d’entre elles.

Richesse de la terre, richesse de la mer

Pommiers en fleurs, vaches normandes, maisonnette à colombage, le tout sous un ciel pluvieux, c’est là l’image d’Épinal qui est volontiers associée à la Normandie. Au-delà de cette représentation quelque peu étiquetée ou passéiste, la Normandie dispose de bien autre chose. Certes, elle est avant tout une terre d’élevage et de grandes cultures, une région enracinée attachée à ses terroirs, mais elle est également, et on l’oublie trop souvent, une grande région maritime. La Normandie a longtemps tourné le dos à la mer et pourtant, l’histoire de ses ports, de Granville au Tréport, témoigne d’une intense activité maritime.

Terre d'élevage et de grandes cultures, la Normandie s'impose comme une grande région agricole, non tant par la taille de ses exploitations (56 hectares en moyenne) que par les superficies consacrées à cette activité. 70 % des sols sont occupés par l'agriculture, ce qui la place en tête des Régions françaises. Favorisée par un climat relativement doux et humide, des sols variés et la proximité de grands marchés de consommation, elle a pu développer des productions de qualité, loin d'une agriculture intensive, privilégiant les filières courtes et des productions originales. Dans cette Normandie agricole de plaines et de bocages, deux mondes bien différents se côtoient : celui des céréaliers et celui des éleveurs.

La Normandie compte un peu plus de 35 400 exploitations qui emploient près de 67 600 personnes, un tiers de ces exploitations se localisant dans la Manche, moins de 14 % dans l'Eure, le reste se répartissant équitablement entre les trois autres départements. Les systèmes agricoles sont tournés vers l'élevage laitier (35 % des exploitations), la grande culture (22 %) et la polyculture qui tend à se développer (15 %). La composition des sols et la morphologie du relief ont imposé leurs marques structurant les orientations agricoles : en Manche, l'élevage laitier, l'herbe et les cultures fourragères dominent.

Dans le Calvados et l'Orne, cet élevage et les productions en herbe sont encore présents mais les exploitations sont moins spécialisées dans la production laitière, car la polyculture et le poly-élevage y prennent le relais. En Seine-Maritime, les trois systèmes se côtoient de manière équilibrée alors que l'Eure, à l'image du Bassin parisien, est avant tout tourné vers la grande culture céréalière (blé tendre et orge) ou industrielle (betterave sucrière, lin), complétée d'oléoprotéagineux (colza). On retrouve ce système agricole dans les plaines (Plaine de Caen, Argentan) et sur les plateaux (Neufbourg, Vexin, Petit Caux). Enfin, la polyculture est présente majoritairement en bordures des plaines, dans le sud ornais, le Perche, le Pays d'Ouche et le littoral est de la Manche. Dans le nord de ce département (Val de Saire) et le long de son littoral ouest (Créances) jusqu'à la baie du Mont Saint-Michel, la douceur du climat a permis le développement d'une agriculture légumière raisonnée assurant 10 % de la production française de carottes, choux, poireaux, une particularité du département.

Cependant, cette agriculture, qui n'a pas été épargnée par la mécanisation et les aménagements fonciers, connaît des difficultés comme l'ensemble du secteur, cependant plus limitées car elle n'a pas fait le choix du « tout intensif ». Elle résiste mieux aux pressions de l'industrie agro-alimentaire mais reste dépendante des politiques de quotas et de la fluctuation des prix. Comme ailleurs en France, l'emploi agricole recule (- 11,7 % en 15 ans), particulièrement dans les zones d'emploi de l'ancienne Haute-Normandie mais aussi autour de Caen (- 12 %) et dans la Manche (Avranches, Coutances). Le nombre d'exploitations recule d'un tiers depuis 2000, souvent faute de succession ou par

cessation d'activité face aux difficultés financières croissantes. Les terres agricoles sont grignotées par l'urbanisation, surtout en Manche et dans le Calvados (Surface agricole utile : - 4 à - 6 %). Pour autant, de nouveaux systèmes émergent qui privilégient les filières courtes alors que la filière bio progresse dans des terroirs qui, depuis de nombreuses années, cherchent à renvoyer une image d'agriculture de qualité. La région concentre 4,2 % des exploitations bio françaises, l'Orne y consacre 4,5 % de sa SAU, essentiellement dans la culture de céréales, et la Manche est le premier producteur de lait bio en Normandie. Les nombreux labels AOC, AOP et IGP sont une autre illustration de cette volonté affichée de qualité : Camembert, Livarot, beurre et crème d'Isigny, Pont-l'Évêque, Neufchatel, Calvados, cidre et pommeau, AOP des prés salés. Au total, 16 % des exploitations ont au moins un produit labellisé ou sous signe de qualité.

La Normandie est la première région productrice de fromages au lait de vache, de beurre, de crème, de pommes à cidre et de produits cidrioles, mais aussi de lin et d'équidés. La culture du lin, la fragile petite fleur bleue, couvre quelque 42 000 hectares, surtout en Seine-Maritime. Elle s'impose de plus en plus comme une marque de fabrique de la région, les conditions pédologiques et climatiques y étant réunies pour développer cette culture dont la production est exportée vers la Chine, grand consommateur et premier acheteur de la région pour cette production.

La Normandie, terre du cheval par excellence

La Normandie est une terre du cheval, les jeux équestres mondiaux de 2014 l'ont montré en mettant la région entière au cœur de la planète cheval. Avec un cheptel de 70 000 têtes, elle réalise 20 % de la production de chevaux de selle et de course français, une spécialisation très rémunératrice. Le paysage en porte les marques et c'est dans le Pays d'Auge et le Centre-Manche que se concentre la majorité des élevages. L'Orne, la Manche et le Calvados réalisent ainsi près de 40 % des exportations de chevaux et d'équidés français. Haras Nationaux (Haras de Saint-Lô, Haras du Pin), éleveurs, soigneurs, pôle de compétitivité Hipollia à Caen, Laboratoire Franck Duncombe spécialisé dans le traitement des pathologies équines participent à structurer une filière économique originale et performante. L'activité cheval est une marque forte de la région et génère plus de 18 000 emplois directs et indirects. Un poulain sur cinq qui naît en France est élevé en Normandie. Ce sont surtout des chevaux de selle et de courses qui y sont produits et qui seront entraînés par les quelque 500 entraîneurs normands, créateurs de pur-sang dont les prix peuvent atteindre des sommes considérables sur le marché mondial. Certains d'entre-eux seront en effet vendus fin août lors de la grande vente de Yearling de Deauville et s'envoleront de l'aéroport de la petite cité balnéaire vers les pays du Golfe persique et les Émirats. La Normandie est la région du cheval par excellence.

La Normandie s'affirme également comme une importante région maritime, dont on sous-estime parfois l'importance. Le long de ses 600 km de côtes, de Dieppe à Granville en passant par Cherbourg et Port-en-Bessin, la mer est largement exploitée. Elle a fait la richesse des Terre Neuvas qui partaient pêcher la morue au large de Terre-Neuve (Canada) dès le Moyen Âge et a permis le développement des ports de Dieppe, Fécamp, Le Tréport, Honfleur ou Granville autour de petites sociétés de pêcheurs, sorte d'enclaves dans une Normandie agricole. Elle reste une activité importante, particulièrement dans la valorisation des produits de la pêche.

La région se classe en effet en 3^e position des régions françaises pour la valorisation des produits de la mer. La pêche à la morue a cédé sa place à celle de la coquille Saint-Jacques qui fournit 1/6^e des tonnages pêchés dans la région, et représente en valeur un peu plus d'un quart des produits des ventes en criées. Les autres prises se répartissent entre harengs, maquereaux et buccins. Enfin, la région s'illustre aussi par sa production conchylicole et mytilicole. Avec son appellation « Huîtres de Normandie », elle est la première région de production d'huîtres en France (16 % prod.) réparties sur presque 1 000 hectares de son estran consacré à cette activité. Huîtres mais aussi moules normandes, puisqu'entre Barfleur et Grandcamp, un gisement naturel de moules permet de réaliser 30 % de la production nationale.

Adossée à une puissante industrie agro-alimentaire valorisant les productions régionales, la Normandie est au deuxième rang pour l'industrie du lait, la 3^e pour celle du poisson et dérivés ou les produits tropicaux importés (cacao, thé et café). L'agro-alimentaire y représente 17 % de l'emploi industriel régional (3^e rang) et dégage 2,6 milliards d'euros de valeur ajoutée pour un chiffre d'affaires de plus de 6 milliards par an. De grands groupes, dont l'implantation ancienne avait pour vocation première d'alimenter le marché parisien, sont présents dans la région : Lactalis-Nestlé, Graindorge, Besnier (marque Président), Bongrain ex-Union Laitière, Danone, Ferrero mais aussi Bigard.

Cette branche d'activité – forte de quelque 800 établissements, dont de grandes coopératives comme Agrial ou l'Union laitière – est portée par les productions régionales (viande, lait, crème et dérivés) et les importations de matières premières au Havre (cacao, thé et café). Cette industrie occupe une place de choix puisqu'un emploi sur quatre dans les départements du Calvados, de la Manche ou de l'Orne est un emploi de l'industrie « agroalimentaire ». Si l'image d'une région avant tout agricole colle à la Normandie, elle est moins perçue comme une région d'industries. Comme le reste de l'hexagone, elle a été confrontée à la crise de ses vieilles industries, aux nécessaires restructurations imposées par la mondialisation.

Industrialisation, désindustrialisation et nouvelles industries d'avenir

S'il est un domaine dans lequel les deux anciennes Normandies diffèrent, c'est bien celui de l'industrie. Alors que la Basse-Normandie n'a pas l'image d'une région industrielle, sa voisine est une des grandes régions industrielles du pays. La région n'est pas dénuée d'atouts et l'industrie est un secteur d'activité qui fournit un emploi sur six avec quelque 209 000 emplois. Ce secteur assure 6 % de la valeur ajoutée produite dans l'hexagone, soit près de 16 milliards d'euros par an. La Normandie s'illustre aujourd'hui par ses domaines d'excellence, ses sept pôles de compétitivité et les nombreux clusters régionaux qui animent ce secteur. Cette situation est le fruit de profonds bouleversements et de crises majeures.

Une succession de cycles historiques de développement

Dès le XVII^e siècle, la région avait développé une petite industrie autour du textile (Rouen, Elbeuf ou Louviers), de la petite métallurgie et de la fonderie (Villedieu-Les-Poëles et ses fameuses cloches), de l'imprimerie, de la construction et de la réparation navale. Ces industries traditionnelles bénéficiaient des ports rouennais et havrais, de la proximité du marché parisien et d'une main-d'œuvre jeune et peu qualifiée.

Des années 1950 à 1970, l'industrialisation de la région s'accentue avec la politique de décentralisation industrielle. Pétrochimie et chimie se développent en Basse-vallée de Seine autour de grandes raffineries à Gonfreville-L'Orcher (Total), Notre Dame-de-Gravenchon (Exxon-Mobil) et Petit Couronne (Petroplus). Le terminal pétrolier d'Antifer est construit en 1967 à proximité du Havre sur la Manche pour accueillir les supers-pétroliers. La Vallée de la Bresle, vallée du verre depuis le Moyen Âge, se modernise et se spécialise dans le flaconnage de luxe. À Caen, deux filières s'imposent, celle de l'automobile avec tout un réseau de petits équipementiers disséminés au cœur du rural normand (Valéo, Autoliv), et celle de l'électronique (Bosch, Philips Alcatel, Acome). De grands groupes s'installent dans la région jouant la carte de la proximité parisienne en mobilisant sur un modèle taylorien une main-d'œuvre d'origine rurale, jeune, peu qualifiée et peu payée : Peugeot-Citroën, Renault (Cléon, Sandouville) et Renault Truck et Philips Composants à Caen. Les ports du Havre et de Cherbourg se développent, les liaisons ferry avec l'Angleterre se mettent en place. Dans le même temps, la Manche devient le département du nucléaire, accueillant la centrale de Flamanville (1979) et surtout l'usine AREVA de retraitement des déchets nucléaire à la pointe de la Hague. C'est l'âge d'or de l'industrie normande.

Une région frappée par la crise dans les années 1990-2000

La seconde moitié du xx^e siècle marque un sensible coup d'arrêt ; nombre d'activités étant frappées de plein fouet par la crise et les mutations des appareils productifs. Des entreprises réputées, des filières entières qui structuraient la région vont disparaître. Moulinex, implanté depuis 1937 à partir de Paris, dépose son bilan en 2001 sous la pression des fabricants asiatiques, entraînant 6 000 pertes d'emplois dans le bocage normand ; la Société Métallurgique Normande (SMN), fer de lance de l'industrie caennaise implantée depuis le début du xix^e siècle, ferme en 1993. Le textile qui avait fait les grandes heures de la bourgeoisie rouennaise disparaît peu à peu. Le secteur automobile souffre sous les effets de l'internationalisation des groupes vers les pays à bas salaires (*cf.* Renault en Roumanie, Turquie ou au Maroc) et nombre d'équipementiers mettent la clef sous la porte alors que l'imprimerie et le secteur de l'édition tentent de résister. Dans l'industrie maritime, les chantiers navals du Havre ferment, les ports de pêche déclinent peu à peu. Pour autant, les petites PME locales – qui s'appuyaient sur une main-d'œuvre locale peu qualifiée mais nombreuse – résistent tant bien que mal et tentent de se moderniser comme Bohin, Guy Degrenne ou Saint-James.

Les territoires et leurs habitants resteront profondément marqués par cette période de désindustrialisation au cœur des pays normands. La main-d'œuvre peu qualifiée qui avait fait tout l'intérêt des grands groupes industriels a vieilli et est particulièrement difficile à reclasser (*cf.* Moulinex). L'industrie est incontestablement le secteur d'activité qui a le plus souffert avec des baisses entre 1998 et 2013 pouvant atteindre dans certaines zones d'emploi plus de 30 % (Pont-Audemer, Caen, Argentan ; Évreux : - 36 %).

Reconversion, modernisation et nouveaux secteurs

Un long travail de reconversion s'amorce et se poursuit alors même que se développent de nouvelles filières. Les nouvelles voies de l'industrie normande s'appuient aujourd'hui sur des activités anciennes modernisées et restructurées autour de pôles de compétitivité, mais également sur de nouvelles filières à forte valeur ajoutée. Pour autant, l'automobile, la chimie et le nucléaire restent des secteurs majeurs. L'industrie automobile – restructurée autour du pôle de compétitivité Movéo en association avec l'Île-de-France – emploie aujourd'hui 23 000 personnes. Le petit équipement automobile s'appuie sur les grands constructeurs qui ont traversé la crise récente mais reste soumis aux aléas économiques et politiques. Ce secteur a été complété par un campus technologique à Flers. La chimie-pétrochimie normande, au cinquième rang des régions françaises, génère 10 000 emplois. Mais l'avenir est incertain, particulièrement dans la branche pétrochimie ; le fuel lourd et l'essence traités dans les raffineries de la Seine ne correspondent plus aux besoins et aux tendances en matière de consommations énergétiques actuelles (consommation

de gazole, réduction de l'usage des transports individuels) et doivent investir pour se réorienter.

Le secteur du nucléaire est également un secteur industriel majeur pour la Normandie. Au 1^{er} rang mondial pour les activités liées à ce domaine, la Normandie accueille trois centrales nucléaires sur son littoral (Paluel, Penly, Flamanville) fournissant 20 % du nucléaire civil français, une usine de retraitement des déchets radioactifs et un futur EPR (*European Pressurized Reactor*) encore en construction. La région assure ainsi 13 % de la production totale énergétique et 17 % la production d'électricité en France. Elle emploie 25 500 personnes. Mais la remise en cause du tout nucléaire va-t-elle fragiliser cette branche d'activité dans les prochaines années ? La production énergétique reste pourtant une marque de fabrique de la Normandie comme en témoigne le développement des EMR (énergies marines renouvelables), un secteur porteur d'avenir pour la filière énergie et pour l'ensemble de la région.

Une région leader pour les EMR (Énergies marines renouvelables) ?

À la suite de deux appels d'offres lancés en 2011, la France a défini 6 projets de sites dédiés à l'éolien offshore, un récent appel à projet devrait compléter le dispositif d'une septième zone. Sur l'ensemble des projets, trois sites concernent les côtes normandes : Fécamp, Le Tréport et Courseulles-sur-Mer. Ils devraient générer 1 750 MW d'ici 2020.

Le potentiel est énorme, la Manche offre un formidable réservoir de vents et de courants, l'un des plus importants en Europe. Les forts courants marins (plus de 7 noeuds/seconde) dans les raz Blanchard et Barfleur et les vents forts et constants permettent d'envisager le développement d'un parc français énergétique majeur en Europe. Les voisins anglais ne s'y sont pas trompés, ils sont aujourd'hui les leaders mondiaux du domaine grâce aux fermes marines développées en Manche et mer du Nord. L'hydraulien, qui utilise les courants de profondeur, est également une voie privilégiée, les récents tests dans les deux raz de part et d'autre de la Presqu'île du Cotentin font promettre une production d'électricité importante et inépuisable.

Cette nouvelle filière EMR est un atout pour la région, et Cherbourg se positionne comme port de l'éolien offshore pour assurer l'implantation et la maintenance des installations. Les emplois pérennes attendus, entre 2 000 et 3 000, et les développements dans le domaine des R&D représentent une réelle opportunité.

Parmi les anciennes filières, l'électronique a pris le virage des systèmes embarqués et de la monétique dans la production de cartes à puce, appuyé par un pôle de compétitivité, un campus spécialement dédié (Effiscience) et des entreprises telles que NXP semi-conducteurs. Autre filière d'avenir,

l'aérospatiale (Secma, SEP, etc.) s'impose dans la région avec un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards d'euros pour quelque 14 000 emplois, faisant de la Normandie le troisième pôle national dans ce domaine après l'Île-de-France et l'Occitanie. Le numérique est également l'un des axes porteurs, particulièrement autour de l'édition numérique et des technologies dites NFC (*Near Field Communication*). De nouvelles activités ont vu le jour dans le domaine de la logistique et des transports boostés par le développement du Havre Port 2000 et du transport conteneur. Cette branche transport-logistique et entreposage représente 6 % des emplois.

La filière chimie a permis le développement des secteurs de la plasturgie, de la pharmacie et de la cosmétique (*Cosmetic Valley* dans l'Eure), tous soutenus par de gros laboratoires tels Sanofi, Pasteur ou Glaxosmithkline. La Vallée de la Bresle a réussi sa reconversion dans l'industrie du flaconnage de luxe et produit aujourd'hui 75 % des flacons de luxe à destination de la parfumerie, des spiritueux et de la pharmacie. La région s'impose également comme la seconde région pour la construction avec 18 000 entreprises artisanales employant 92 600 personnes. Sur ces quinze dernières années, ce secteur a enregistré de confortables hausses en terme d'emplois, particulièrement autour de Bernay, Évreux, Caen, Vire et Coutances. Enfin, la construction navale militaire avec la Direction des Constructions Navales basée à Cherbourg permet de maintenir une activité industrielle maritime de grande qualité (fabrication de sous-marins classiques) largement exportée (grands contrats avec l'Inde, le Pakistan, le Brésil, l'Australie). Le commerce est une autre facette de l'activité économique normande employant un Normand sur huit, soit 160 000 emplois. La région se classe au 6^e rang français pour le commerce de détail et le nombre de grandes surfaces. Elle est également le siège social du groupe Carrefour et accueille de nombreuses centrales d'achat dans l'agglomération de Caen-la-Mer.

Mais incontestablement, le secteur d'activité qui a le plus progressé reste celui des services marchand et non marchand. Il génère 61 % de la valeur ajoutée régionale et fournit 60 % des emplois, particulièrement dans les domaines de l'action sociale, de la santé, dans la fonction publique et la recherche. Une grande partie des nouvelles filières industrielles ou des services se sont développées sur un socle de R&D considérable (2^e rang national pour le privé), lui-même appuyé par de grands équipements de qualité internationalement reconnue dans la recherche fondamentale et appliquée, dont le GANIL (Grand Accélérateur National d'Ions Lourds de Caen) et le CYCERON (Cyclotron Chimie Positrons, imagerie médicale, Caen). La région compte aussi d'importants établissements universitaires : plus de 96 300 étudiants sont inscrits dans la COMUE Normandie composée des trois universités de Caen, Rouen et Le Havre et de leurs antennes respectives. Il faut encore y ajouter les écoles d'ingénieurs (INSA Rouen, Ensicaen) et les

écoles et formations spécialisées. Le domaine de la santé et du nucléaire, du numérique, des matériaux et de la *clean combustion* sont en tête des secteurs émergents. La Normandie se place ainsi au 6^e rang des régions françaises par le nombre de ses chercheurs.

Agricole, mais aussi industrielle et innovante, la Normandie a misé sur ses héritages pour renouveler son tissu industriel en restructurant des pans entiers de son économie. La petite industrie manufacturière a laissé la place à de nouvelles filières d'avenir qui doivent prendre de l'envergure. Les grandes filières qui structurent encore le paysage économique normand (automobile, pétrochimie et nucléaire) sont fragiles et peuvent être remises en cause à plus ou moins long terme. Le maintien d'un tissu industriel varié doit s'appuyer sur les opportunités qu'offre la région, à savoir, la proximité d'une des premières « autoroute de la mer », un axe Seine novateur, colonne vertébrale de la région ainsi qu'une vraie richesse environnementale, patrimoniale et historique.

Terre de mémoire

Des milliers de navires sont alignés le long de la côte dans le petit matin froid et pluvieux de juin 1944. Le débarquement de Normandie commence. Cette grande page de l'histoire du xx^e siècle s'ouvre dans une région qu'elle marquera pour des générations, tant dans les corps et les esprits que dans les paysages. Cimetières militaires, musées et sites commémoratifs (Omaha Beach, Pointe du Hoc, Mémorial de Caen...) sont autant de témoignages encore vivaces de ce passé qui fait de la Normandie l'une des régions francaises les plus connues dans le monde. Terre de mémoire, la région est un haut lieu du tourisme commémoratif.

Ce n'est pas là son seul atout. Terre des Vikings, Royaume de Guillaume le Conquérant, elle porte les traces de cette histoire mouvementée, relatée dans la Tapisserie de Bayeux. Les multiples édifices religieux (Mont Saint-Michel, cathédrale de Rouen, abbaye de Jumièges, abbaye aux Hommes et abbaye aux Dames, etc.), les châteaux (Caen, Falaise, Château-Gaillard, etc.), les ports anciens (Le Havre et Cherbourg) représentent un patrimoine architectural qui se double d'une activité culturelle importante (Festival du film américain de Deauville, Festival de Beauregard, Jazz sous les pommiers à Coutances, Normandie Impressionniste, etc.). Trois sites sont classés au patrimoine de l'UNESCO, la tapisserie de Bayeux, le Mont Saint-Michel et la ville du Havre reconstruite par Auguste Perret alors que les plages du débarquement sont également en cours de classement.

Du jaune de la pierre de Caen aux falaises de craie blanche d'Étretat, la région a également inspiré nombre d'artistes et a été le laboratoire des impressionnistes. Certains y ont séjourné tels Degas, Pissaro ou Renoir,

d'autres s'y sont installés comme Claude Monet à Giverny. Ces éléments patrimoniaux et culturels forts s'accompagnent d'un chapelet de stations balnéaires nées à la fin du XIX^e siècle : Deauville, la plus ancienne, Trouville, Le Tréport, Sainte-Adresse, Barfleur, Barneville-Carteret, Granville. La proximité des côtes anglaises est un autre atout majeur, déversant son flot de touristes britanniques quotidiens (966 500 visiteurs anglais/an) dans les ports ferry de Ouistreham, de Cherbourg de Dieppe ou du Havre. Ils sont épaulés par les touristes parisiens qui, pour un week-end ou quelques congés prolongés, viennent fréquenter le « jardin de Paris », y achètent des résidences secondaires et parfois s'y installent au moment de leur retraite. La région reçoit ainsi 1,8 million de touristes par an, parfois attirés par de grands événements de portée mondiale (70^e anniversaire du Débarquement, jeux équestres mondiaux, championnat du monde de canoë-kayak...). Les séjours sont souvent de courte durée et le fait pour les trois quarts de Français et pour le quart restant d'Anglais, de Hollandais ou d'Allemands mais aussi d'Américains. Les départements de l'ex-Basse-Normandie tirent avantageusement profit de cette activité aujourd'hui économiquement importante (5,7 % au PIB régional). Les efforts de promotion engagés par la Région portent leurs fruits et les accents sont aujourd'hui mis sur le développement du tourisme vert et la mise en valeur du patrimoine industriel et technique longtemps négligé, particulièrement dans l'Eure et la Seine-Maritime jusque-là moins attractifs.

L'environnement et les paysages participent à la construction de l'image touristique et dans ce contexte, l'ex-Haute-Normandie est un peu désavantagée. Considérée comme une région industrielle à risque avec plus de 60 installations classées SEVESO (1^{er} rang national), quatre usines de type AZF, deux centrales nucléaires (Paluel et Penly) et des installations pétrolières et portuaires nombreuses, le potentiel accidentogène est élevé. Difficile dans ces conditions de valoriser une image environnementale favorable. Pourtant, le Parc naturel des Boucles de la Seine, l'un des trois parcs naturels régionaux, participe de cette volonté affichée de préserver les milieux face à une urbanisation croissante et une périurbanisation galopante. La richesse écologique de la Vallée de Seine et de son estuaire est au cœur des politiques actuelles de la Région tout comme la gestion des littoraux et le suivi du trait de côte face à l'érosion marine et aux risques de submersion. C'est là un enjeu majeur tout comme peut l'être l'axe Seine dans le développement économique ou la Manche et les ports normands dans son ouverture au monde.

Nouveaux enjeux régionaux

La Normandie souffre de la proximité parisienne, c'est un fait établi. Pourquoi ne pas en tirer avantage ? C'est là tout l'enjeu du projet Axe Seine et de son territoire projet « Paris-Seine-Normandie ». Cela passe également par le développement des ports transmanche, de leurs hinterlands et donc d'un réseau de transport interconnecté et performant, véritable point noir actuel de la région. Les nouveaux enjeux régionaux se posent en ces termes : interconnecter, développer et ouvrir les territoires normands.

Interconnecter et développer les territoires

Dans l'ombre de Paris, la région est déficiente en matière de réseaux et d'interconnexion des transports ferroviaires. Les voies d'accès autoroutières sont efficaces et se sont développées pour couvrir la quasi-totalité du territoire régional en se connectant au réseau autoroutier national (A84) ou en favorisant les relations avec Paris. À l'inverse, le réseau ferroviaire régional souffre de liaisons insuffisantes entre les trois métropoles normandes, de manques de cadencements et de réelles déficiences au quotidien. Ajoutons à ces carences, une dégradation de la qualité des liaisons vers Paris alors que le projet d'une liaison grande vitesse devient une nécessité. Donnant lieu à de nombreux projets maintes fois abandonnés ou repoussés, le projet « Axe Seine » peut permettre de relancer ce débat et de développer un réseau ferré efficace et cohérent, incluant plateformes logistiques et meilleures liaisons entre hinterlands portuaires. Tout l'enjeu du développement des territoires normands passe par le développement de ses interconnexions.

Le projet de développement et d'aménagement « Axe Seine » est l'un des enjeux majeurs de la politique régionale des prochaines années. Cet écosystème mondial est reconnu pour ses atouts logistiques et industriels. Il regroupe nombre d'activités économiques à forte valeur ajoutée, l'objectif est donc d'en faire l'un des principaux accès au continent européen, un couloir entre l'Europe Atlantique et l'Europe Rhénane. Ce projet vise à connecter Paris et sa région à un système multimodal de niveau mondial relayé par deux grandes agglomérations, Rouen et Le Havre. Cette connexion passe obligatoirement par la Normandie. Le périmètre géographique concerné comprend tous les départements normands, à l'exception de l'Orne, et adjoint 4 des 5 départements de la couronne parisienne ainsi que la capitale. 11 millions d'habitants sont concernés par ce projet qui vise à favoriser le développement de l'innovation, de l'emploi et d'activités à forte valeur ajoutée et qui ne peut se faire sans regarder vers la mer et les ports transmanche.

S'ouvrir au monde

Appartenant à la partie méridionale de la *Nothern Range*, cette puissante façade maritime européenne se déployant de la Normandie à Hambourg, la Manche est l'un des premiers couloirs de circulation maritime au monde et un quart du commerce maritime international passe devant les côtes normandes chaque année. Un bateau entre ou sort des « mâchoires de la Manche » toutes les 3 minutes. Plus de 200 bateaux – porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers, chimiquiers – s'y engouffrent chaque jour, ralliant les ports transmanche ou plus au Nord ceux d'Anvers, Rotterdam, Brême ou Hambourg. Dans cet espace maritime où l'activité est intense, les ports normands tiennent une place de choix du fait de leur puissant hinterland.

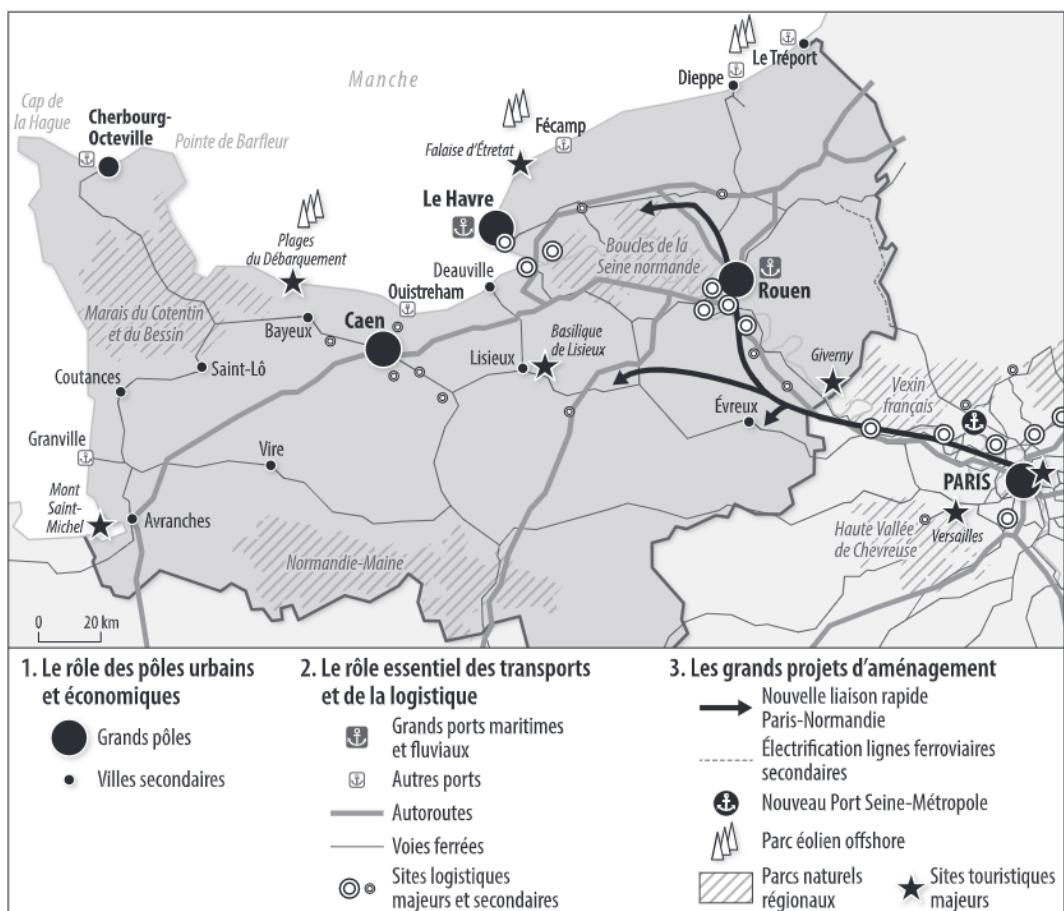


Figure 5.1 Le Projet Axe Seine

Depuis 2012, les ports du Havre, de Rouen et de Paris sont regroupés dans un complexe portuaire unique, HAROPA, ce qui leur permet de se hisser à la cinquième place des ports du *Nothern Range*, juste derrière Amsterdam et Hambourg. Le Havre est un port ancien, développé par François I^e. Port militaire, abrité, aux conditions de marée favorables, il prend réellement son envol lorsque la taille des bateaux augmente et que Rouen, port de fond d'estuaire et porte d'accès à Paris, devient inaccessible aux grands navires. L'importation des produits tropicaux (café, thé, cacao) va développer toute une filière industrielle de transformation alors que les liaisons transatlantiques – symbolisées par l'aventure des paquebots *France* et *Normandie* – vont jouer un rôle considérable jusqu'à l'essor de l'aviation commerciale intercontinentale. Port autonome, il est aujourd'hui le premier port français (68,3 millions t. de fret, 2 600 millions de conteneurs déchargés) alors que Rouen, bénéficiant de la proximité des zones de production agricoles, est aujourd'hui le premier port céréalier européen (trafic total : 22,5 millions de tonnes).

Plus au sud, les ports de Caen et de Cherbourg sont de taille plus modeste. Cherbourg, grand port militaire doté d'un arsenal, est aujourd'hui un port ferry et un port militaire qui se positionne comme futur port des EMR. Caen et son avant-port Ouistreham sont essentiellement un port ferry. Depuis 2004, les ports de Cherbourg et Caen-Ouistreham sont associés (PNA – Ports Normands Associés) pour mieux résister et tenter de peser dans le concert très concurrentiel du trafic maritime national et européen. L'ouverture sur la mer de la Manche est un atout indéniable pour la région. Le développement d'une logistique adaptée et de transports multimodaux efficaces peut permettre la mise en place d'un nouveau corridor en Europe de l'Ouest, concurrençant un couloir rhodanien déjà saturé.

S'ouvrir au monde est aussi une nécessité pour exporter les produits régionaux : pétrole raffiné, produits pharmaceutiques, produits chimiques et agricoles. 35 % du PIB régional est dû à l'exportation, la région se classe ainsi en 6^e position en France et échange essentiellement avec l'Europe, l'Asie et le Proche et Moyen-Orient. L'ouverture au monde ne passe pas uniquement par les échanges de biens, mais aussi par celui des personnes. La façade maritime transmanche accueille ainsi la moitié des ports de transport passagers transmanche assurant les liaisons entre les deux rives de la Manche. Ces ports ferry sont des liens essentiels entre île et continent et génèrent un trafic annuel de plus de 2,8 millions de passagers. Enfin, depuis quelques années, l'ouverture se fait également au-delà de la Manche, grâce à la relance de l'activité croisière au départ des ports du Havre et de Cherbourg, dans la grande tradition de leurs histoires maritimes respectives.