

Schéma stratégique

# Vallée de la Seine

Un projet  
de développement  
à l'horizon  
**2030**

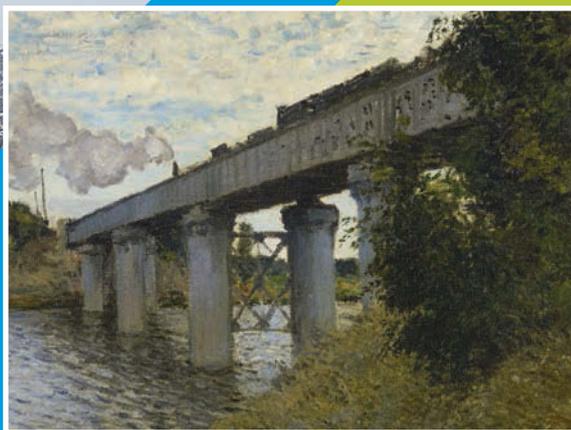


Schéma stratégique

# Vallée de la Seine

*Un projet de développement  
à l'horizon 2030*

## Crédit photos :

### Couverture :

*Porte-conteneurs Le Kerguelen, 17 500 conteneurs*, Port du Havre, 12 mai 2015 © HAROPA

*Berges de la Seine* © Fabien Persil (Silos du complexe céréalier Soufflet, Canteleu)

*Vue sur la Seine et l'Eure depuis Amfreville-sous-les-Monts* © Région Haute-Normandie

Camille Pissarro *Port de Rouen*, Saint-Sever en 1896, huile sur toile, H 0.655 ; L. 0.922, musée d'Orsay, Paris France © photo musée d'Orsay/RMN

Claude Monet (1840-1926) *Le pont d'Argenteuil*, 1874, huile sur toile H. 60,5 L. 80 cm ©RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski

### Intérieur :

*Pont de Normandie* © Région Haute-Normandie (page 6)

*Vue aérienne des boucles de la Seine* © Pepeira Tom/Iconotec (page 12)

*Barges sur la Seine à Rouen* © Patrice Le Bris/ADEAR (page 20)

Claude Monet (1840-1926) *Les charbonniers dit aussi Les déchargeurs de charbon*, vers 1875, huile sur toile H. 54 L. 66 cm © RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Jean-Gilles Berizzi (page 30)

Camille Pissarro, *L'Anse des Pilotes, Le Havre, matin, soleil, marée montante*, 1903, huile sur toile, H 54,5 ; L. 65 cm. Le Havre, MUMa, musée d'Art moderne André Malraux © 2005 MUMa Le Havre / Florian Kleinfenn (page 30)

Claude Monet (1840-1926) *Hôtel des roches noires*, Trouville 1870, huile sur toile H. 81 L. 58,5 cm © RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski (page 64)

## Crédits cartographiques :

### Intérieur :

*Réservoirs biologiques des SRCE de Normandie et d'Île-de-France* © CEREMA (page 16)

*Périmètre de la vallée de la Seine* © DREAL Haute-Normandie (page 9)

*Les pôles de compétitivité dans l'espace Seine-Normandie* © Cartographie CCIR / DPAT, Aurélien TIERCIN (page 14)

*La part des étudiants dans la population communale* © AUCAME (page 17)

*Les perspectives du ferroutage* © IAU IdF 2009 (page 22)

*Le Seine Gateway* © AURH (page 31)

*Seine Production Valley* © AURH (page 34)

*Relations entre entreprises et centres de recherche au sein du pôle de compétitivité Mov'eo* © AURBSE (page 34)

*Les salariés de la logistique terrestre et aérienne* © CCIR Haute-Normandie (page 35)

*Les pôles de compétitivité de la vallée de la Seine* © Région Basse-Normandie (page 39)

*Les coopérations potentielles entre campus de la vallée de la Seine* © Région Basse-Normandie (page 42)

*Les maisons d'artistes de la vallée de la Seine* © AUCAME (page 44)

*Les potentialités touristiques et culturelles de la vallée de la Seine* © Région Basse-Normandie (page 45)

*La Seine impressionniste de Paris à la mer* © Région Basse-Normandie (page 47)

*Liste des sites et des peintres impressionnistes, de leurs précurseurs et des postimpressionnistes* © DIDVS (Jean-Pierre Martin) (page 48)

*Le système portuaire de l'estuaire de la Seine* © IAU IdF (page 49)

*Les projets de transports de marchandise* © AURBSE (page 50)

*Les ports de la vallée de la Seine* © HAROPA (page 51)

*Transports et mobilités dans la vallée de la Seine* © DREAL Haute-Normandie (page 53)

*Le partenariat des agences d'urbanisme* © AUCAME (page 56)

*Développements urbains et résidentiels* © Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine (page 58)

*Niveau de protection du patrimoine naturel de l'estuaire de la Seine* © GIP Seine-Aval (page 59)

*Déesse Sequana – Reproduction de la statue du sculpteur Jouffroy – Commune de Source-Seine (Côte d'Or) -* © Gilles David (Quatrième de couverture)

|   |    |
|---|----|
| Schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine .....   | 5  |
| <b>I. DIAGNOSTIC : de nombreux atouts à fédérer dans un projet commun</b> .....   | 13 |
| I.1. Les complémentarités entre les trois régions sont évidentes et nécessaires .....   | 14 |
| I.1.1. Des atouts économiques de premier ordre.....   | 14 |
| I.1.2. Un patrimoine naturel et historique riche .....  | 16 |
| I.2. Les défis économiques et sociaux.....  | 17 |
| <b>II. ENJEUX : Fonder le développement du territoire sur une gouvernance solide</b> .....  | 21 |
| II.1. Conforter un développement économique durable au profit de la création d'emplois .....  | 21 |
| II.1.1. Identifier les domaines prioritaires d'action .....   | 21 |
| II.1.2. Construire une identité commune valorisée par une politique de marketing territorial.....   | 23 |
| II.2. Organiser la gouvernance pour faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain.....  | 24 |
| II.2.1. Se doter d'un cadre stable .....  | 24 |
| II.2.2. Connaître le territoire et mesurer son évolution .....  | 26 |
| <b>III. DES ORIENTATIONS AUX ACTIONS : les logiques de complémentarité sont au cœur du projet « Vallée de Seine »</b> .....   | 31 |
| III.1. Filières et développement économique : agir sur l'ensemble des leviers.....  | 32 |
| III.1.1. Coordonner une démarche de marketing territorial pour renforcer l'attractivité de la « Vallée de la Seine » .....  | 32 |
| III.1.2. Renforcer les secteurs stratégiques existants et développer les filières émergentes .....  | 33 |
| III.1.2.1. Développer la logistique et les mobilités durables.....  | 34 |
| III.1.2.2. Renforcer les écosystèmes économiques grâce à l'innovation.....  | 37 |
| III.1.3. Enseignement supérieur et recherche : développer la recherche partenariale et accroître la visibilité de formations interrégionales .....                            | 40 |
| III.1.4. Renforcer le potentiel économique à travers le développement touristique et culturel .....   | 42 |
| III.2. Flux, déplacements et réseaux : favoriser le maillage du territoire, la complémentarité des infrastructures et le développement des services logistiques .....         | 49 |
| III.2.1. Technologies de l'information et de la communication (TIC) : la nécessité d'aborder le sujet dans sa globalité .....   | 49 |
| III.2.2. Transport de personnes et de marchandises : promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau principal d'infrastructures ..... | 50 |
| III.3. La gestion de l'espace au service du développement durable.....  | 54 |
| III.3.1. Construire une vision commune de l'aménagement en Vallée de Seine .....  | 55 |
| III.3.2. Coordonner l'aménagement des sites stratégiques.....   | 57 |
| III.3.3. Restaurer les continuités et les milieux écologiques d'intérêt interrégional.....  | 58 |
| III.3.4. Valoriser les paysages, les berges et les sites naturels à forte valeur patrimoniale .....   | 59 |
| III.3.4.1. Améliorer la connaissance du patrimoine naturel.....   | 60 |
| III.3.4.2. Développer l'écotourisme .....   | 60 |
| III.3.4.3. Coordonner l'aménagement des berges .....  | 60 |
| III.3.5. Mieux gérer l'eau et les risques d'inondation .....  | 60 |

|  |    |
|--|----|
| Récapitulatif des orientations « Filières et développements économiques » .....                  | 61 |
| Récapitulatif des orientations « Flux, déplacements et réseaux » .....                           | 62 |
| Récapitulatif des orientations « Gestion de l'espace au service du développement durable » ..... | 63 |
| Annexe 1 Liste des partenaires ayant rédigé une contribution au schéma stratégique 2030.....     | 67 |
| Annexe 2 Bibliographie .....   | 69 |
| Annexe 3 Sitographie.....  | 73 |
| Liste des acronymes et des sigles.....   | 75 |

# Introduction

*Schéma stratégique  
d'aménagement et de développement  
de la Vallée de la Seine*



*Pont de Normandie*

**L**A VALLÉE DE LA SEINE de Paris à la mer forme un ensemble exceptionnel à l'échelle européenne, caractérisé par une ville mondiale, plusieurs métropoles régionales, une forte concentration urbaine et industrielle, la présence du premier complexe portuaire national et un patrimoine naturel et bâti remarquable.

Par décret du 22 avril 2013, le gouvernement a ainsi identifié le développement de ce territoire comme un enjeu d'intérêt national. Il s'agit de réunir les régions normandes et francilienne autour de plusieurs défis partagés : renforcer le réseau portuaire, maritime et fluvial ; structurer un système logistique multi-modal performant ; consolider les filières industrielles interrégionales ; conforter les coopérations au sein de l'enseignement supérieur, le tourisme et la culture ; utiliser de façon optimale un espace densément occupé. Ce projet doit aussi contribuer à atteindre l'objectif d'amélioration de la connectivité est-ouest en Europe, mis en évidence par la Commission européenne au titre du maillon ouest de l'«Atlantic Corridor».

Quelques indications chiffrées témoignent à elles seules de l'importance de la démarche pour le territoire national. La Vallée de la Seine représente 15 millions d'habitants, un tiers du PIB national et plus de 7,3 millions d'emplois, soit plus du quart des emplois de l'Hexagone sur 3 % du territoire. Cependant, d'importantes poches de chômage et des industries éprouvées par la crise économique et la compétition internationale nécessitent le renforcement de son appareil productif, la structuration de filières émergentes et l'encouragement des synergies en termes de recherche, d'innovation et d'attractivité économique, afin de s'inscrire dans le mouvement de reprise économique à l'échelle nationale.

En développant cette approche dans le cadre du présent schéma, l'objectif partagé de l'État et des trois régions est de consolider une dynamique de croissance durable, porteuse d'emplois, bénéfique pour ces trois régions mais aussi pour notre pays tout entier.

L'Île-de-France, qui se trouve en compétition avec les autres grandes régions à l'échelle européenne et mondiale, doit développer cet atout géographique qu'est la Seine, tirer tout le parti de cette vallée qui prolonge son territoire, avec ses villes, ses ports, ses bassins industriels, ses centres de recherche et d'enseignement supérieur, son dynamisme agricole, son patrimoine culturel et naturel et son attractivité touristique dont le potentiel a longtemps été sous-estimé.

Trait d'union avec les îles britanniques et le reste du monde, la Normandie doit pour sa part saisir l'opportunité qu'offre sa proximité géographique et ses liens étroits avec l'Île-de-France, premier pôle économique de notre pays et une des régions les plus riches et dynamiques de l'Europe.



Le schéma nous rappelle cependant qu'il est primordial de ne pas réduire ou conditionner la stratégie à quelques grands programmes d'investissement à l'instar d'infrastructures de transport et de logistique. Il est notoire que les seuls territoires qui bénéficient des retombées économiques et sociales attendues par l'arrivée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, par exemple, sont ceux qui ont su préalablement y adosser un véritable projet de développement.

La notion de territoire est ici fondamentale. Elle impose aux acteurs de raisonner ensemble à la même échelle, sans quoi le projet de territoire perd de son sens et ne se justifie plus auprès de ses habitants et des cibles qu'il s'est choisies. Il importe de favoriser son appropriation par les habitants et les acteurs, sans nier les réalités régionales distinctes. La Normandie ne constitue pas, ni morphologiquement ni statistiquement, une simple périphérie de l'agglomération parisienne ; elle peut profiter en revanche de la dynamique créée par le Grand Paris. L'enjeu se situe donc bien dans une perspective d'aménagement durable, de nouveau modèle de développement et non dans une perspective urbaine stricte.

L'appartenance à un territoire ne se décrète pas et ne relève pas de la planification : elle se construit. Elle naît d'une ambition collective dans un cadre défini, reposant sur une démarche politique.



L'élaboration de cette stratégie commune à l'échelle de la Vallée de la Seine a permis de travailler sur la complémentarité et sur la spécialisation de chacun au service d'un dessein partagé, susceptible d'offrir le climat de confiance indispensable aux acteurs économiques et portuaires mais également territoriaux et sociaux. À la faveur d'une gouvernance renouvelée, l'objectif collectif a bien été de construire pour la Vallée de la Seine ce projet territorial unique, déclinable en un programme d'actions interrégional. Sa mise en œuvre demandera une discipline durable des acteurs et une exigence de qualité vis-à-vis du projet global pour répondre à la temporalité de la stratégie définie.

Depuis plusieurs années, la Vallée de la Seine fait l'objet de nombreux travaux conduits à l'initiative de l'État, des collectivités territoriales et des acteurs socioéconomiques. Ces réflexions ont permis de clarifier les forces et faiblesses du territoire, d'identifier des leviers de développement, de définir des priorités. Un certain nombre d'initiatives concrétisent la structuration recherchée: la création d'HAROPA, groupement rassemblant les ports du Havre, de Rouen et de Paris, d'une part, le rapprochement des chambres de commerce et d'industrie au sein de l'association Paris Seine Normandie, d'autre part, en sont deux illustrations fortes. Il faut maintenant accentuer cette traduction opérationnelle et l'inscrire dans la durée.

L'alchimie de la réussite consiste à renforcer les coopérations existantes et en développer de nouvelles, en s'appuyant sur les forces respectives de chaque composante pour faire gagner le territoire tout entier.

La gouvernance du territoire mise en place par le gouvernement depuis avril 2013 illustre cette volonté de travail en commun: le comité directeur, associant l'État et les trois régions, pilote l'élaboration du schéma stratégique; le délégué interministériel anime et coordonne la démarche assisté par le préfet coordonnateur; enfin, une assemblée plénière permet la concertation et l'appropriation du projet par l'ensemble des partenaires concernés: collectivités territoriales, établissements publics, représentants socioprofessionnels et réseaux associatifs.

Il est essentiel que cette gouvernance partagée se pérennise afin que les politiques au service de la Vallée de la Seine soient pensées de façon partagée par l'ensemble des acteurs, dont l'unité d'action permettra de tirer le meilleur parti du potentiel de richesse. C'est à la mise en œuvre d'un projet commun motivé par un intérêt partagé que nous nous attelons désormais.



Le schéma stratégique permet de traduire cet objectif général en orientations de long terme. S'il n'a pas, en lui-même, de portée juridique et ne se substitue en rien aux autres schémas et documents de planification, il établit des bases solides pour un travail collectif et concret à l'échelle interrégionale.

Ce schéma pose le diagnostic du territoire et précise les enjeux majeurs, autour d'une volonté commune de favoriser l'emploi, de renforcer l'identité de la Vallée de la Seine et d'identifier une gouvernance inscrite dans la durée.

Il propose ensuite d'organiser l'action autour de trois orientations, étroitement complémentaires.

La première concerne le développement durable, autour de ses trois piliers, économique, social et environnemental, débouchant sur une gestion de l'espace soutenable cohérente et permettant de prévenir le gaspillage d'un foncier souvent rare. Déployer des principes d'aménagement partagés, construire une stratégie foncière de long terme – en particulier en reconvertissant les friches urbaines et industrielles –, restaurer les continuités écologiques, lutter contre les pollutions et maîtriser les risques naturels et technologiques, prendre en compte les effets du changement climatique et développer l'écomobilité sont autant de défis à relever pour garantir un développement harmonieux du territoire de la Vallée de la Seine et un cadre de vie renouvelé pour ses habitants.

La deuxième orientation vise à optimiser les flux et les réseaux. Cela inclut l'amélioration des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et aéroportuaires, mais aussi des réseaux numériques, pour garantir la couverture «très haut débit» du territoire. Cela passe aussi par une offre de services qui garantisse une utilisation optimale de ces infrastructures, consolidant notamment le système logistique de la vallée.





# Diagnostic

*De nombreux atouts à fédérer  
dans un projet commun*



*Vue aérienne des boucles de la Seine*

## I. DIAGNOSTIC : de nombreux atouts à fédérer dans un projet commun

Comme évoqué dans l'introduction, de nombreuses publications ont été produites ces cinq dernières années, depuis le lancement du Grand Paris et la sélection du projet d'Antoine Grumbach, par les agences d'urbanisme et les chambres consulaires notamment. La révi-

sion du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) fut également l'occasion de contributions importantes. L'objet du présent chapitre n'est pas de réécrire le diagnostic déjà développé dans ces travaux mais de mettre en évidence quelques éléments majeurs pour identifier les enjeux de la démarche Vallée de Seine, définir les orientations stratégiques puis mettre en œuvre ces dernières au travers de projets concrets et concertés.

### Les chiffres clés

- **15 millions habitants** pour les trois régions dont les trois quarts en Île-de-France, soit plus d'un cinquième du total de la France métropolitaine, sur 5 % de sa superficie
- **7,3 millions emplois** soit 28,5 % du total de la France métropolitaine
- **Un million d'établissements économiques**, soit un quart du total de la France métropolitaine
- **14 000 hectares** disponibles pour des implantations industrielles et logistiques
- **128 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux**, soit un tiers du total de la France métropolitaine
- près de **490 000 emplois liés à la fonction logistique**, soit 11 % de l'emploi total de la Vallée de la Seine et presque un quart du total de cette filière en France métropolitaine
- plus de **600 000 emplois dans l'industrie**, soit un cinquième de l'emploi industriel métropolitain total, l'Île-de-France restant la 1<sup>re</sup> région industrielle de France, en termes de nombre d'emplois
- le tourisme représente près de **10 % du PIB global** avec 420 000 emplois et 13,6 milliards d'euros de dépenses, Paris étant la première destination au monde
- les touristes franciliens représentent **28 % de la clientèle totale** en Normandie
- **720 000 étudiants** (30 % du total national) et **100 000 chercheurs** (41 % du total national), dans une des premières régions européennes pour la recherche et le développement
- **640 km** linéaires de rivage pour la façade maritime et **460 km** de berges pour le cours de la Seine
- **30 000 exploitations agricoles** occupant plus de 1,7 Mha, mobilisant plus de 40 000 unités de travail annuel et créant des complémentarités entre la céréali-culture, l'élevage, l'industrie agroalimentaire et un bassin de consommation dense

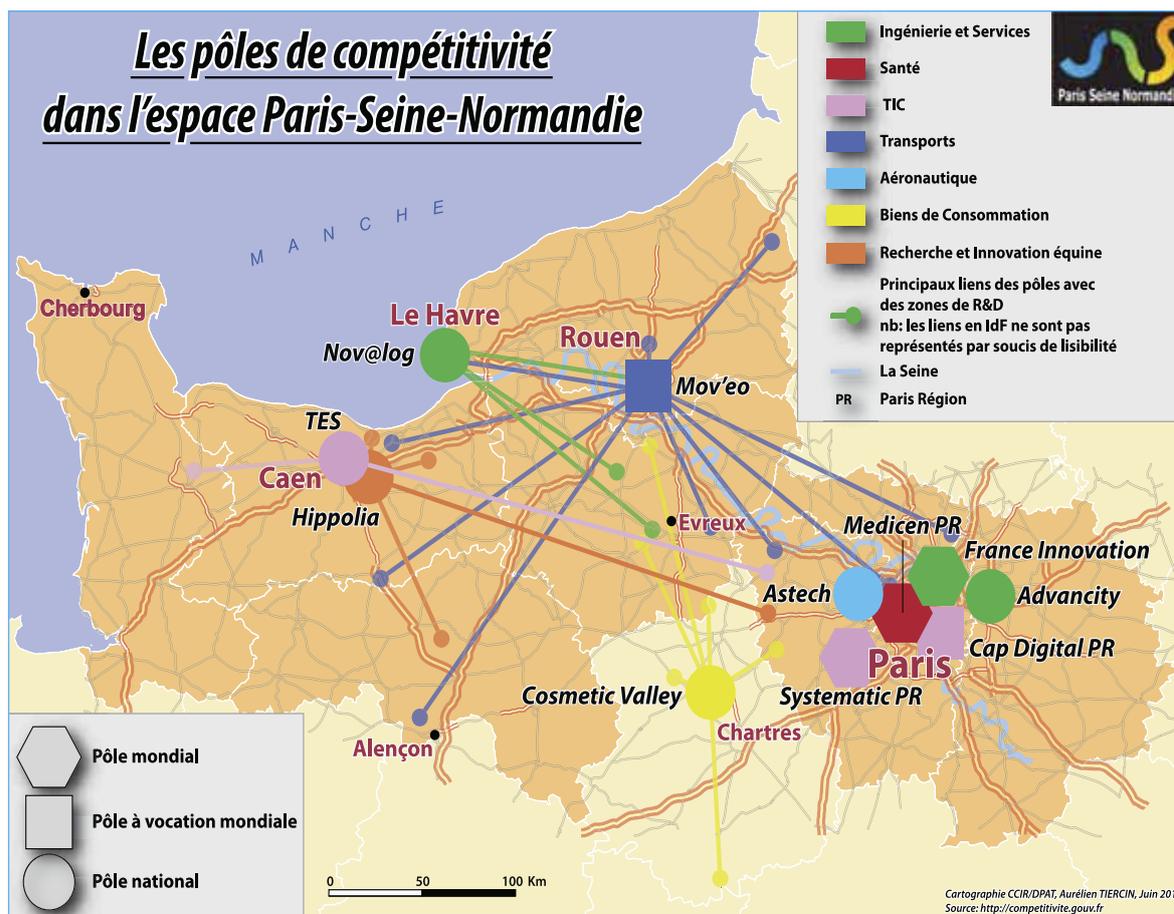
## 1.1. Les complémentarités entre les trois régions sont évidentes et nécessaires

### 1.1.1. Des atouts économiques de premier ordre

La Vallée de la Seine apparaît comme un espace industriel cohérent, riche d'une activité diffuse, le long de la Seine, autour des ports maritimes et des grandes agglomérations mais aussi dans le semis

de villes petites et moyennes. Le tissu industriel se compose de 45 000 entreprises de toutes tailles. Ainsi, les PMI représentent-elles un poids important de l'emploi industriel et des savoir-faire très diversifiés.

Des spécialisations anciennes marquent la Vallée de la Seine et ses abords: l'automobile, l'aéronautique, la chimie et la pétrochimie, l'agroalimentaire et les bioressources, le tourisme. Certaines de ses filières sont structurées notamment au travers de pôles de compétitivité.



Ainsi le territoire de la Vallée de la Seine apparaît-il comme un creuset d'expérimentations où émergent des activités d'avenir en lien surtout avec le développement durable, la transition énergétique, la santé et le numérique. Les projets innovants touchent des domaines aussi variés que les véhicules électriques, l'efficacité énergétique dans l'habitat, l'écoconstruction, la méthanisation, le captage et le transport de CO<sub>2</sub>, le recyclage des déchets, les flux logistiques, les énergies marines renouvelables (EMR) ou encore les nouvelles thérapies pour lutter contre le cancer. Les nombreuses innovations engagées font de la Vallée de la Seine un «territoire démonstrateur» propice à la mise en pratique d'idées nouvelles.

Dans un contexte de mondialisation, l'Île-de-France est en concurrence avec un nombre croissant de grandes métropoles mondiales (Londres, Singapour, San Francisco, Séoul, etc.). Celles-ci mènent des stratégies ambitieuses pour offrir un environnement économique très attractif et renforcer le dynamisme de la recherche. Les diagnostics régionaux ont mis en évidence la concentration des étudiants et des chercheurs en Île-de-France, résultat d'un processus à certains égards séculaire.

La Haute-Normandie et la Basse-Normandie ne comptent ainsi respectivement que 8,7 et 7,7 employés dans le domaine de la R&D industrielles pour 1 000 emplois, contre 25 en Île-de-France. À noter

toutefois en région Haute-Normandie, un poids relatif de la recherche privée plus important que celui de la recherche publique, 74 % des chercheurs travaillant dans le secteur privé contre 63,7 pour Île-de-France et 57,2 % pour la Basse-Normandie. Au-delà du

contraste en termes d'emploi et d'investissement sur la R&D, les ressources et les domaines de spécialisations développés en Haute et Basse-Normandie constituent un atout pour faire naître des projets innovants et irriguer le tissu productif.

**L'intérêt pour Paris de valoriser son accès direct à la mer**

De multiples raisons justifient que l'Île-de-France se tourne vers l'axe Seine. En complément de la mise en œuvre des dispositions du SDRIF pour structurer le territoire francilien, il est nécessaire de polariser le développement des territoires interrégionaux autour d'agglomérations attractives et bien reliées en transports en commun. Le chapelet des villes normandes propose une armature urbaine bien maillée sur laquelle s'appuyer pour limiter l'étalement urbain et l'accroissement des déplacements pendulaires automobiles.

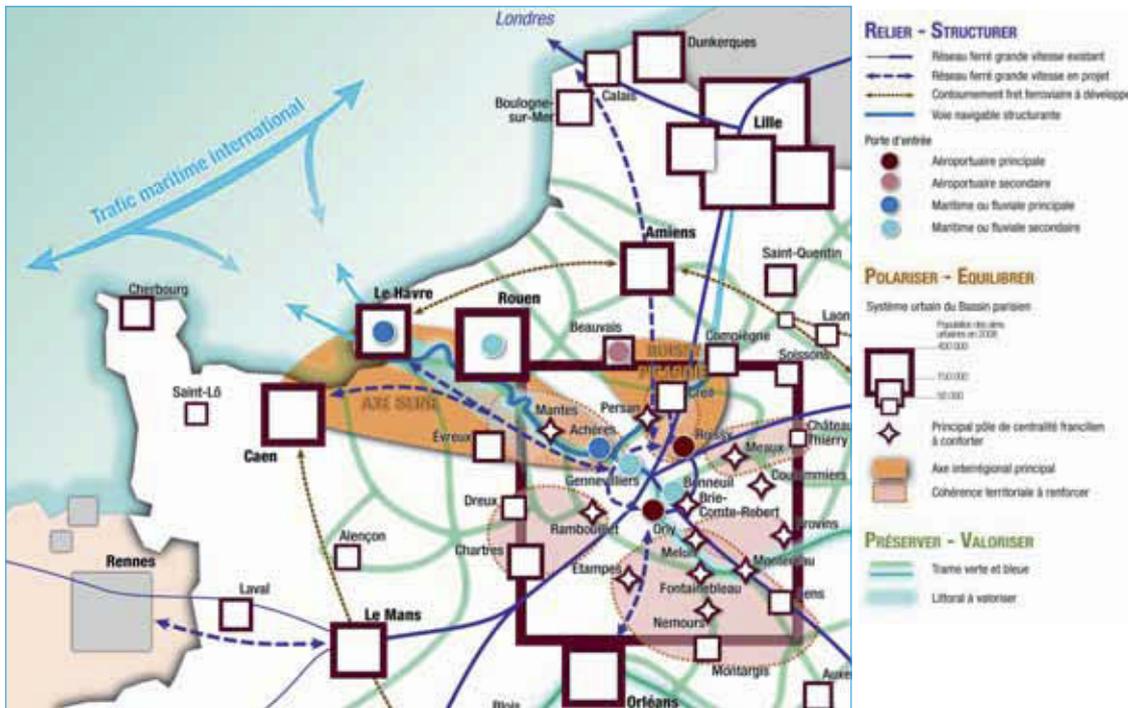
Concrétiser l'ouverture maritime de l'Île-de-France contribue à renouveler son insertion dans l'économie mondiale, en affirmant sa vocation de point de contact intercontinental pour l'Europe, en combinant offre aéroportuaire et maritime.

À cet égard, accroître le positionnement de la Vallée de la Seine permet, bien mieux que la liaison vers les grands ports du Benelux, le développement d'un système logistique s'appuyant sur les capacités du fleuve et une offre ferroviaire renforcée.

Du point de vue environnemental, la Seine est un axe majeur de la trame verte et bleue qu'il faut traiter de l'amont jusqu'à son débouché maritime afin de garantir l'équilibre entre les fonctions économiques du fleuve et son rôle de corridor biologique et paysager.

Enfin, en termes d'identité culturelle, le réseau fluvial constitue de longue date un élément fédérateur. Un patrimoine bâti lié à ces usages s'y est constitué (ports, quais, front de berges, etc.), porteur d'une histoire commune. Un renforcement de l'approche interrégionale offre la perspective d'une nouvelle dynamique.

**Les trois piliers du SDRIF : Relier-Structurer/Polariser-Équilibrer/Préserver-Valoriser**



Source: SDRIF

La Basse-Normandie et la Haute-Normandie constituent des réservoirs de productions agricoles, mais également de ressources naturelles pour la région Île-de-France. Ainsi, des stratégies peuvent-elles être conçues afin de favoriser l'approvisionnement des populations concentrées en Île-de-France, à partir de productions de proximité appuyées sur des circuits courts, répondant à la demande croissante de produits alimentaires de qualité ou liés à l'origine, tant des consommateurs que des industriels de l'alimentation. Par ailleurs, l'augmentation du recours aux matériaux recyclés doit permettre de limiter les prélèvements sur les ressources naturelles telles que les granulats liés aux projets de construction du Grand Paris, tout en exploitant de façon mesurée les gisements des régions voisines.

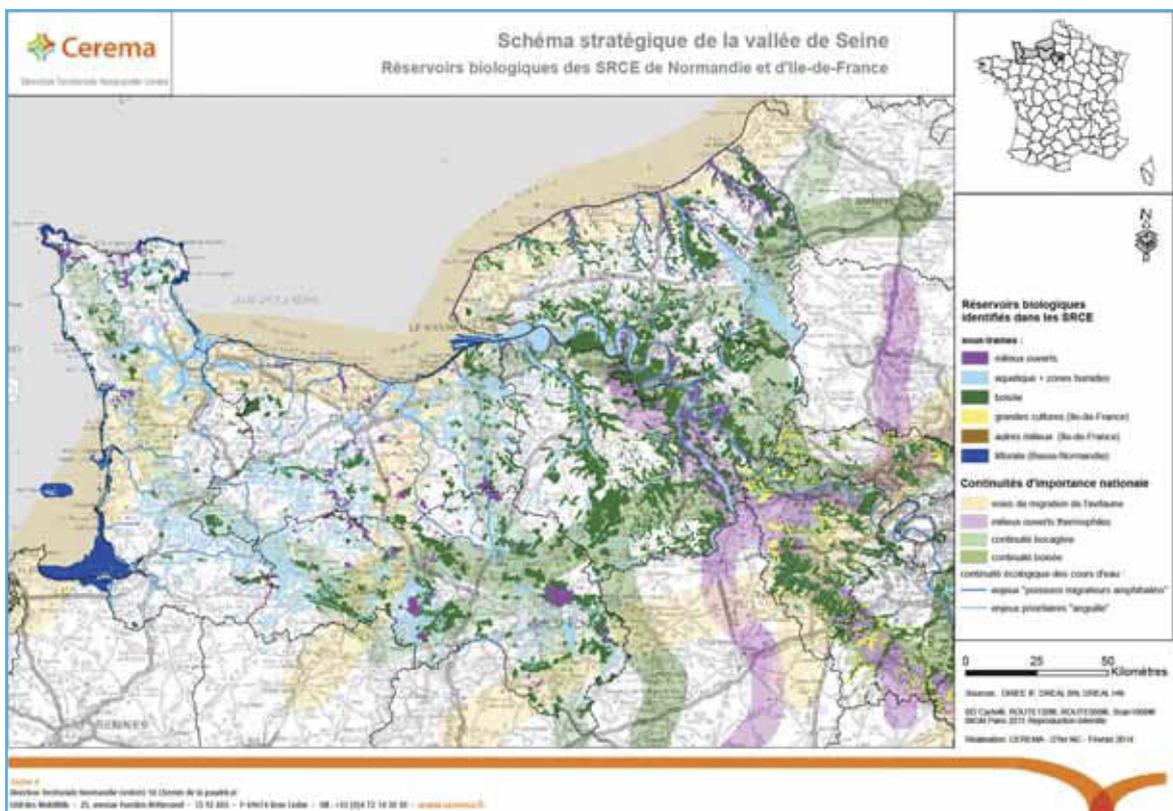
### 1.1.2. Un patrimoine naturel et historique riche

La Vallée de la Seine est un territoire structuré par le fleuve, le littoral, les ports et une trame dense de villes, d'activités économiques et de réseaux d'infrastructures. Ces espaces fortement développés s'inscrivent dans des zones naturelles et paysagères homogènes et remarquables (coteaux calcaires, terrasses alluviales, zones humides, vasières, côtes rocheuses et

sableuses, etc.), qu'il importe de préserver, non seulement en raison de leur qualité environnementale, mais aussi parce qu'elles constituent un atout majeur pour la valorisation du territoire.

La concentration de population et d'activités économiques dans le périmètre de la Vallée de la Seine entraîne de forts impacts environnementaux, notamment sur le lit mineur et majeur du fleuve, son estuaire et le littoral :

- fragmentation des espaces agricoles et naturels en raison de la dispersion de l'habitat et de la multiplication des infrastructures, notamment routières, aux dépens des continuités écologiques ;
- sensibilité du territoire aux risques d'inondation, en particulier pour les principales agglomérations ;
- importance des phénomènes de pollution (la Seine et son estuaire reçoivent les rejets de 30 % de la population nationale), malgré les investissements massifs et les progrès réalisés depuis de nombreuses années, sur le système d'assainissement francilien tout spécialement ;
- conflits d'usage : activités industrielles et logistiques, transport fluvial, aménagement urbain, zones de loisirs, ressources en matériaux, mais aussi rétablissement des continuités écologiques et gestion de l'eau, etc.



Bien que différentes mesures de protection, de gestion ou de valorisation du patrimoine naturel et

historique aient été prises (classement au titre des sites des boucles de Seine, classement du patrimoine Perret



La place de Paris «ville monde» se joue également sur sa capacité à offrir un cadre et des modes de vie en adéquation avec les aspirations sociales nouvelles. Les récentes études sur le classement des capitales mondiales soulignent que même si Paris reste attractive en raison de sa puissance intellectuelle et de son potentiel d'innovation, elle perd des places sur les questions liées au cadre de vie, d'où l'intérêt d'en penser l'aménagement et le développement à une échelle plus vaste. Mettre en place une politique de marketing territorial apparaît dès lors comme une évidence, de manière à valoriser l'ensemble des atouts (environnementaux, économiques, culturels, etc.) par le biais d'une approche et d'une communication globales.

En matière d'enseignement supérieur, la proximité de l'Île-de-France et la diversité de l'offre de formation qu'elle propose ont nui au développement dans les

régions normandes, des formations longues, spécialement pour le troisième cycle qui y est, de longue date, sous-représenté. Néanmoins, les nombreuses filières de niveau master présentes sur les campus des régions de la Vallée de la Seine, permettent en revanche la mise en place de synergies et de coopérations formalisées se traduisant par des coaccréditations et des parcours de formation intégrant des temps de formation en présentiel sur des sites normands et franciliens.

Ce travail de partenariat entre établissements d'enseignement supérieur et la structuration des réseaux de recherche sont déjà en cours, utilisant des supports variés, tels que, par exemple pour les espaces ruraux, la nouvelle génération de programmes de recherche «Pour et sur le développement régional» (PSDR). D'importantes marges de progression subsistent cependant.

# Enjeux

*Fonder le développement du territoire  
sur une gouvernance solide*



*Barges sur la Seine à Rouen*

## II. ENJEUX : Fonder le développement du territoire sur une gouvernance solide

L'objectif prioritaire du présent schéma est de susciter les conditions d'un développement économique durable du territoire facilitant la création d'emplois à partir de ses nombreux atouts et notamment son savoir-faire industriel et ouvrier.

Pour cela, le schéma définit des orientations prioritaires, à court, moyen et long terme et identifie une gamme de moyens nécessaires à leur déclinaison à différentes échelles d'espace (interrégional, régional et local).

Les éléments de diagnostic montrent également la nécessité d'organiser la gouvernance pour maintenir la mobilisation des partenaires, concevoir l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine, les mettre en œuvre en les inscrivant dans la durée. Pour accroître la visibilité et le rayonnement international du territoire, il est indispensable de construire une approche territoriale de développement intégré, où le développement économique s'inscrit dans une logique durable au profit de ses habitants.

De plus, le contexte économique, social et institutionnel dans lequel évoluent le territoire et ses habitants sera amené à changer. S'organiser pour poursuivre la réflexion commune et adapter, en tant

que de besoin, la déclinaison des grandes orientations du schéma stratégique en fonction de ces évolutions constitue donc une nécessité.

Au-delà des orientations thématiques qui sont présentées dans le chapitre suivant, les enjeux au regard desquels elles ont été identifiées se déclinent en termes d'objectifs et de moyens présentés ci-après.

### II.1. Conforter un développement économique durable au profit de la création d'emplois

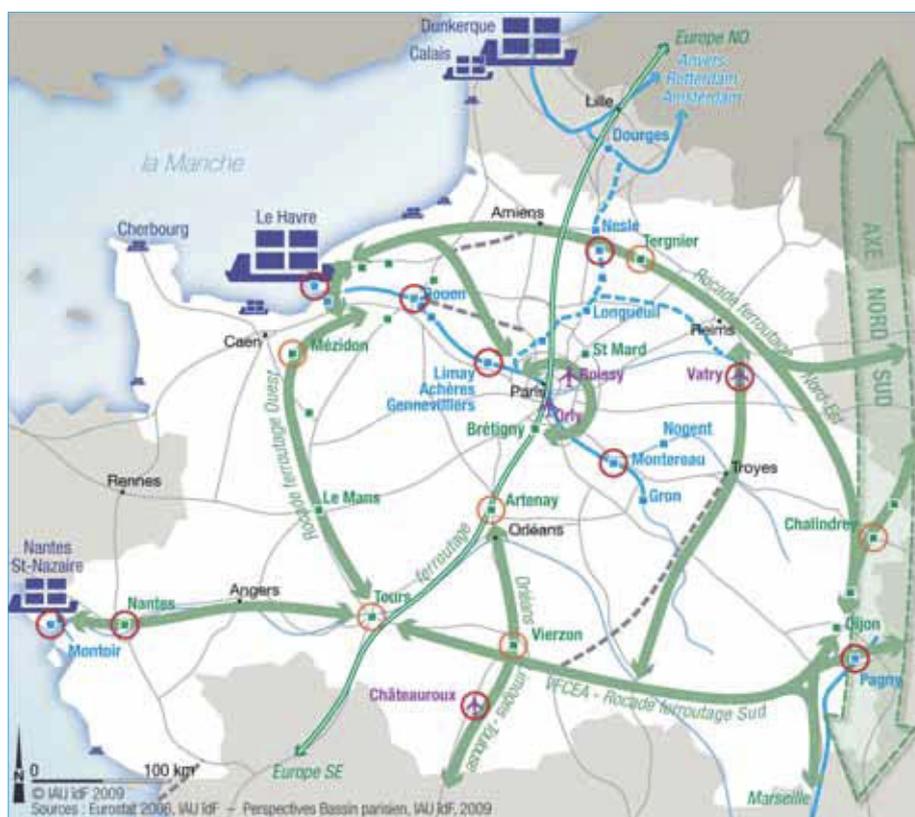
Les domaines dans lesquels le schéma peut contribuer à favoriser le développement du territoire sont multiples.

Il est indispensable, non seulement d'identifier ceux pour lesquels les actions conduites au titre du schéma peuvent avoir un réel effet levier, mais aussi d'accroître cet effet levier par des actions de marketing territorial.

#### II.1.1. Identifier les domaines prioritaires d'action

- 1) Favoriser le maillage de l'ensemble des territoires normands et franciliens pour le transport de voyageurs et de marchandises et développer l'offre foncière, immobilière et de services correspondante

### Les perspectives du ferroutage



Pour le transport des voyageurs, ce maillage se développera en évitant sa focalisation sur les mouvements pendulaires, intégrera l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports de Roissy et d'Orly, et permettra l'articulation entre les liaisons interrégionales et le futur réseau du Grand Paris. Ce maillage, appuyé sur le réseau existant en Île-de-France, est de nature à promouvoir l'intermodalité.

Pour le fret, l'offre devra être diversifiée, notamment grâce à de nouvelles liaisons entre Le Havre et la région capitale. Les ambitions portées en matière de trafic des conteneurs imposent un développement rapide de l'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour desservir l'Île-de-France et atteindre un hinterland plus vaste en France et à l'étranger.

L'attractivité du territoire repose en effet sur sa capacité à construire et proposer des solutions d'acheminement modulables et performantes. La conduite d'une action coordonnée des gestionnaires d'infrastructures (les grands ports maritimes et le Port de Paris à travers HAROPA, les autres ports déjà mentionnés, VNF, SNCF Réseau) au profit des acteurs de la logistique est essentielle pour permettre l'émergence d'un bouquet de services logistiques, s'appuyant sur les possibilités procurées par les technologies de l'information, la mise en place d'aménités favorisant l'installation des prestataires et la diversité des offres économiques pour les différents opérateurs. L'articulation renforcée entre le pôle logistique de l'estuaire et celui constitué autour de Roissy accroîtra l'attractivité du territoire.

En outre, pour fluidifier les échanges et contribuer à fixer de la valeur ajoutée sur les territoires, la complémentarité de l'offre de transports est indispensable. Cette valeur ajoutée provient à la fois des services offerts, d'une offre foncière et immobilière intelligemment répartie sur la Vallée de la Seine et ses abords, ainsi que de l'extension des bassins de consommation et de production desservis par l'ensemble portuaire de la Seine, à savoir les grands ports maritimes de Rouen et du Havre, le Port de Paris mais aussi les Ports normands associés et celui de Dieppe.

*2) Valoriser les filières d'excellence, anticiper les mutations et développer des filières d'avenir en s'appuyant sur l'enseignement supérieur et la recherche*

La Vallée de la Seine dispose d'un potentiel industriel important et d'outils de coopération interrégionale, pour certaines filières au moins. Il convient de faciliter l'évolution de ce tissu industriel, en jouant sur la complémentarité territoriale et le potentiel de

recherche, tout en saisissant les opportunités de diversification qui se présentent d'ores et déjà.

L'automobile, l'aéronautique, la chimie, lourde ou fine, le nucléaire, sont autant de points forts historiques. L'énergie offre des exemples pertinents de diversification, dans les énergies renouvelables, en tenant compte des investissements d'ores et déjà annoncés, ou le stockage de l'énergie, domaine largement encore au stade de la recherche.

Cet effort industriel tirera parti du riche appareil d'enseignement supérieur et de recherche qui déploie déjà des démarches collaboratives à l'échelle des territoires. Les structures de recherche académique ont su se fédérer depuis plusieurs années entre les deux régions normandes et entretiennent des relations étroites avec plusieurs laboratoires de l'Île-de-France. Il convient désormais de densifier et de structurer ces rapprochements et de créer des espaces de développement collaboratifs fondés sur les savoir-faire existants et sur les priorités socioéconomiques et industrielles identifiées dans la Vallée de la Seine.

La mise en œuvre d'actions dans ces différents champs suppose le développement, en parallèle, des infrastructures et services numériques (suivi des flux de marchandises en temps réel, échanges entre chercheurs, structuration de l'offre de services touristiques...).

*3) Réussir la transition écologique et valoriser les multiples atouts naturels, touristiques et culturels du territoire*

La qualité des espaces naturels constitue un facteur d'attractivité majeur pour le territoire. À ce titre, la préservation des paysages et la mise en valeur des berges du fleuve comme celle du littoral, dans un souci de prise en compte optimale des risques, constituent des enjeux de valorisation environnementale et économique. La Vallée de la Seine, par son potentiel en matière énergétique, constitue également un territoire privilégié pour innover en ce domaine. Elle est également un espace privilégié pour construire un modèle de développement urbain qui préserve les grands équilibres naturels, voire les restaure.

L'offre touristique de la Vallée de la Seine dispose d'un potentiel de croissance important autour de la croisière maritime comme fluviale ou des produits culturels thématiques (impressionnisme, mémoriel, patrimonial, etc.), qu'il s'agisse de viser des clientèles de proximité ou d'attirer le tourisme international. Il faut construire les produits adaptés à ces différents publics.

Dans un autre domaine, le développement du tourisme d'affaires doit s'appuyer sur les pôles de compétitivité et filières existants qui concourent au renouveau industriel du territoire (Mov'eo, Transactions Électroniques Sécurisées, Nov@log,

Cosmetic Valley, Medicen, Astech, Normandie AéroEspace, Nucleopolis), car ils constituent autant de points d'entrée sur le territoire pour les hommes d'affaires et personnalités, potentiels investisseurs ou vecteurs d'investissement.

### II.1.2. Construire une identité commune valorisée par une politique de marketing territorial

#### 1) Construire une identité commune autour de quelques principes majeurs

Marqué par une logique de reconquête économique et d'augmentation des mobilités, le développement futur de la vallée exige un projet territorial cohérent, permettant de concilier à la fois la croissance économique et la préservation des espaces naturels.

Ce projet ambitionne d'accueillir les activités économiques et les infrastructures, tout en préservant et valorisant les espaces naturels et les paysages ainsi qu'en restaurant les continuités écologiques. Il vise aussi à limiter l'étalement urbain et la vulnérabilité des territoires aux risques (notamment au risque inondation). Le projet s'attache enfin à promouvoir la mixité fonctionnelle, la qualité urbaine et la construction de logements.

Cette démarche repose sur un décloisonnement des approches en termes d'intégration territoriale et environnementale, en particulier pour les transports, les activités et les sites portuaires, logistiques, industriels et touristiques.

Elle contribue aussi à nourrir l'affirmation d'une identité commune aux trois régions, traduisant à la fois le partage d'éléments communs de morphologie tout le long de la vallée, coteaux calcaires et terrasses alluviales en particulier, et l'articulation ancienne entre les espaces urbains.

#### 2) Mettre en œuvre une politique de marketing territorial relayée par un label

La politique de marketing territorial consiste à connaître et maîtriser les facteurs d'attractivité du territoire. Présenter une offre non seulement visible mais aussi lisible et crédible, créer et animer des liens solides avec les acteurs économiques locaux, sont autant de moyens susceptibles d'accroître l'efficacité de son action économique et sa notoriété.

Pour les territoires, le bénéfice attendu est multiple: création d'emplois qualifiés grâce à un gain d'attractivité; meilleure adéquation des politiques de développement local à la conjoncture; détection de nouvelles opportunités de création de valeur par la connaissance des attentes des acteurs internationaux...

Pour les entreprises, l'intérêt réside principalement dans la détention d'une information sectorielle utile à leur positionnement concurrentiel et d'une meilleure connaissance des risques de marché, des tendances de la demande, d'opportunités d'affaires ou de partenariats technologiques.

La mise en place d'un label propre au territoire est un corollaire naturel de ces actions de communication et de prospection.

### Un label pour le territoire

La définition d'un label propre à la Vallée de la Seine a pour objet de renforcer son identité, afin de la rendre plus lisible au sein du territoire lui-même et à l'extérieur.

L'attribution du label constitue aussi un outil de reconnaissance de la contribution des acteurs à la construction de l'identité du territoire dans une action de long terme.

Il permet enfin au marketing territorial de s'appuyer sur un contenu opérationnel.

L'objectif premier du label est de faire reconnaître l'intérêt d'une action au titre du projet global de développement du territoire « Vallée de la Seine ». Pour les acteurs qui le portent, il donne accès en particulier à des circuits de communication, touristique notamment, dont le rayonnement est important. L'attribution du label peut être accompagnée d'un financement public, soit au titre du CPIER, soit au titre d'autres sources de financement, y compris privé, qui correspondront davantage à l'objet du projet et/ou à son échelle de mise en œuvre.

## Un label pour le territoire (suite)

La reconnaissance de l'intérêt du projet par un financement public spécifique ne constitue cependant pas une condition nécessaire à l'attribution du label, dans la mesure où certains projets disposent de sources de financement propres.

L'instauration de critères de labellisation des filières et des projets vise notamment à renforcer la place de la Vallée de la Seine à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest et, plus généralement, à l'international, à utiliser au mieux les atouts de la complémentarité entre les territoires, en allant au-delà de simples synergies interrégionales pour déboucher sur des projets d'intérêt commun, à favoriser l'émergence de projets transversaux et à concourir à l'excellence environnementale.

## Les critères d'éligibilité des projets traduisent l'exigence d'exemplarité du territoire

Les travaux préparatoires à la rédaction du schéma et l'analyse des contributions des partenaires ont permis de mettre en évidence les critères d'identification des projets ayant un caractère exemplaire à l'échelle de la Vallée de la Seine et contribuant à son rayonnement.

Qu'il s'agisse de la labellisation ou du financement des projets, ces derniers devront :

- présenter un caractère interrégional, soit parce que le projet associe directement des maîtres d'ouvrage implantés sur deux ou trois régions, soit parce que le projet, implanté sur le territoire d'une seule région contribue à développer clairement une des orientations stratégiques du schéma ;
- développer une approche innovante (dans leur objet et dans leurs modalités de mise en œuvre) ;
- contribuer au développement du territoire et à son attractivité ;
- favoriser sa notoriété et son rayonnement à l'échelle nationale et internationale.

## II.2. Organiser la gouvernance pour faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain

Accroître la notoriété de la Vallée de Seine à l'échelle nationale et internationale suppose que les acteurs du territoire s'inscrivent dans une vision commune de l'avenir, et que chaque initiative contribue à son édification. Il s'agit de densifier les solidarités observées aujourd'hui dans un processus participatif.

Ainsi conçu, le schéma stratégique s'affirme comme un outil de cohérence d'ensemble des initiatives interrégionales, régionales et locales et non comme une fusion artificielle dans un espace indifférencié.

Cela renvoie à une question centrale pour la pérennité de la démarche: comment organiser son animation pour consolider la dynamique actuelle?

### II.2.1. Se doter d'un cadre stable

#### 1) *Maintenir le dispositif actuel de pilotage autour d'un délégué interministériel et d'un comité directeur État-régions*

L'enjeu est à la hauteur de l'ambition, puisque la mobilisation de multiples acteurs, non seulement sur des thématiques qui leurs sont propres mais aussi sur des sujets transversaux, ne va pas de soi.

Pour que l'ambition soit partagée, il faut donc qu'elle soit clairement exprimée et, pour cela, que le pilotage soit visible et dynamique.

Le décret du 22 avril 2013 a prévu un dispositif à trois niveaux :

- en interne à l'État, une articulation entre un délégué interministériel, placé auprès du Premier ministre et un préfet coordonnateur, en l'espèce celui de Haute-Normandie,

- entre État et régions, une coresponsabilité équilibrée, le comité directeur de la Vallée de la Seine unissant État et régions pour approuver le schéma stratégique et le contrat de plan État-régions interrégional qui traduira leur action conjointe pour sa mise en œuvre ;
- une association large des autres partenaires, collectivités locales, départements et agglomérations, milieux socioéconomiques, qui assure l'enrichissement des réflexions et débats et démultiplie les points d'appui pour les actions à conduire.

L'équilibre général de ce dispositif a permis d'avancer rapidement en 2013 et 2014 et de tenir des échéances rapprochées. Le maintien d'une délégation interministérielle dédiée apparaît alors nécessaire.

Elle incarne, au niveau national, l'émergence de la Vallée de la Seine comme enjeu majeur de l'aménagement du territoire, affirmation politique forte, et donne à ce territoire la visibilité requise. Cet outil interministériel, directement rattaché au Premier ministre, a montré l'intérêt d'un appui spécifique pour animer l'échange entre administrations centrales et susciter leur participation active à la démarche. Il

fédère aussi les acteurs locaux et régionaux autour du projet partagé.

### 2) *Organiser l'animation, la mise en œuvre et le suivi du schéma stratégique*

L'objectif est de poursuivre et d'approfondir le travail partenarial au-delà de la signature du CPIER.

Faciliter l'appropriation du schéma stratégique par ses acteurs, attribuer le label, lancer les appels à projets et sélectionner les lauréats, assurer le suivi de la réalisation technique et financière du CPIER, évaluer l'impact des actions menées : autant de missions qu'il conviendra d'assurer pour que la mise en œuvre du schéma soit effective.

Des équipes ou des chefs de files devront donc être clairement identifiés pour mener à bien ces différentes missions, en conservant un échelon de synthèse et en s'appuyant le plus possible sur des services ou structures existants.

Par ailleurs, la recherche de maîtres d'ouvrage pérennes doit être privilégiée, pour garantir à la fois la mise en œuvre des projets déjà identifiés et l'émergence de nouveaux projets tout au long de la période de contractualisation, voire au-delà.

## Le contrat de plan interrégional

La mise en œuvre du contrat de plan appelle, par elle-même, des outils de pilotage entre services de l'État et des régions. La désignation d'un préfet coordonnateur, mesure qui a fait ses preuves dans le cadre de la conduite du plan Loire depuis plus de dix ans, permet d'identifier clairement le responsable opérationnel côté État. Cela recouvre le pilotage de la programmation et des engagements, année après année, et l'animation du suivi et de l'évaluation. Loin de dessaisir les services de l'État dans les deux autres régions, elle garantit la cohérence par un système d'information adapté et l'organisation d'équivalents interrégionaux des comités de l'administration régionale.

La poursuite d'un dialogue étroit entre État et régions est également indispensable. À cette fin, à l'instar de ce qui est pratiqué de longue date pour les contrats de plan, la mise en place d'un comité de suivi propre au contrat interrégional s'impose. Il conviendra de lui assigner une mission ouverte : au-delà du contrat lui-même, il a naturellement vocation à constituer un cadre d'échanges plus large sur les enjeux et politiques de développement de la Vallée de la Seine et à contribuer à la structuration du dialogue entre État et régions, d'une part, et autres partenaires, d'autre part. C'est la continuation de la mission assignée au comité directeur aujourd'hui.

### 3) *Animer la démarche pour pérenniser le travail partenarial*

Au-delà des questions de mise en œuvre et de suivi, l'élaboration du schéma stratégique a mis en lumière l'intérêt de l'association des autres collectivités territoriales et des acteurs socioéconomiques.

Afin de pérenniser cette dynamique, la fluidité de la circulation de l'information est un impératif. Cela

renvoie en particulier à la diffusion et au partage des documents produits par le dispositif d'observation et d'étude qui éclairera la démarche. Cela appelle aussi la tenue, à intervalles régulières, et au moins une fois par an, de réunions plénières qui permettent de présenter un bilan de l'action conduite et de débattre de ses perspectives.

Constituer une sorte d'assemblée de la Vallée de la Seine n'exclut pas, bien au contraire, de s'appuyer

pour des thématiques spécifiques sur des formations spécialisées. Un des enjeux d'ores et déjà clairement identifiés est la gestion du grand cycle de l'eau qui souffre aujourd'hui à l'aval de Paris d'un éclatement certain. La poursuite des travaux autour de la Vallée de la Seine permettra, chemin faisant, d'identifier les

domaines dans lesquels une intégration plus forte de l'action publique est nécessaire, sans qu'il soit requis d'en dresser dès à présent la liste même si les axes principaux du schéma et de sa déclinaison, *via* le contrat de plan interrégional, fournissent des indications thématiques.

### Du pilotage à l'évaluation : les conditions d'une réussite

| THÉMATIQUES                                | EXEMPLES D'ACTION   |
|--|---|
| Observation et prospective                 | Construction et exécution d'un programme commun des agences d'urbanisme, des agences de développement et des services de l'État et des régions.   |
| Dialogue partenarial                       | Comité directeur.<br>Rencontre plénière annuelle.<br>Séminaires thématiques en appui aux travaux en groupes de travail.   |
| Conseils aux partenaires                   | Assistance aux projets d'aménagement et de recherche.   |
| Actions de communication                   | Information et promotion autour de la démarche et des travaux en cours.   |
| Marketing territorial                      | Marketing auprès des acteurs nationaux et internationaux sur le potentiel économique de la Vallée de Seine, en lien avec Paris région entreprises, la Miriade, les agences de développement, les chambres consulaires et Business France. |
| Labellisation de projets exemplaires       | Appel à projets annuel, sur des approches thématiques ou territoriales.   |
| Mise en œuvre des projets retenus au CPIER | Assistance aux maîtres d'ouvrage sur projets identifiés.  |
| Financement d'autres projets               | Appels à projets thématiques ou organisationnels.   |
| Suivi financier, bilans, évaluation        | Consolidation au niveau interrégional et veille sur la bonne articulation des financements interrégionaux.  |

#### II.2.2. Connaître le territoire et mesurer son évolution

##### 1) Constituer un dispositif pérenne qui garantisse des conditions optimales pour la collecte, l'agrégation et l'exploitation des connaissances

C'est un des aspects auxquels a vocation à répondre le contrat de plan sur les deux domaines principaux : les dynamiques territoriales, sociales et économiques d'une part, les milieux et leur évolution, d'autre part.

Il s'agit ainsi d'inscrire clairement dans la relation entre l'État, les régions et les agences d'urbanisme franciliennes et normandes un travail collectif sur la Vallée de la Seine, sur le fondement d'un programme d'études construit en commun avec elles.

Parallèlement, au niveau national, il sera nécessaire d'intégrer l'échelle de la Vallée de la Seine dans les outils d'observation et d'analyse de l'État, en liaison avec le commissariat général à l'égalité des territoires.

Sous un autre angle, la connaissance des milieux est une condition de la pertinence des actions conduites.

Sur l'aval du territoire, le GIP Seine-Aval conduit depuis de nombreuses années des travaux dont la qualité est reconnue et qui reposent sur un partenariat étroit entre l'État, ses établissements publics et les collectivités locales. Un des objectifs du schéma étant d'œuvrer dans la continuité du linéaire du fleuve et de ses abords, il importe de faire évoluer dans ces différents champs le dispositif d'études et d'observations. Sans préjuger à ce stade du cadre juridique le plus approprié, un rapprochement des différents acteurs et une meilleure structuration de leurs travaux, là encore traduits par un programme défini en commun, apparaissent indispensables.

L'objectif n'est pas, on le comprend, d'empiler les structures, mais bien au contraire de constituer un réseau à partir des acteurs d'ores et déjà présents pour disposer en continu d'un potentiel d'analyses et de connaissances optimisé. Une telle organisation, indispensable pour orienter l'action publique, permet au surplus de consolider un esprit « Vallée de la Seine » fondé sur cette dynamique collective.

## Création d'une base de données territoriales sur le patrimoine

Une meilleure identification des éléments patrimoniaux exceptionnels de la Vallée de la Seine apparaît nécessaire dans une perspective interrégionale de développement touristique, ne serait-ce que pour mieux répartir les flux entre les différents sites de la Vallée de la Seine.

La première étape de cette démarche consisterait en l'élaboration **d'une base de données, recensant les sites patrimoniaux et les équipements culturels présents dans la région**. Les régions Île-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie ont, depuis le transfert, en 2004, aux régions, de l'inventaire général du patrimoine culturel, mené un effort important en la matière. Toutefois, ces institutions ne travaillant pas de façon concertée sur une problématique interrégionale, une instance de collaboration est nécessaire pour mener ce travail.

**À cet effet, un Groupement d'intérêt scientifique (GIS) pourrait être le dispositif contractuel de collaboration ad hoc** afin de fédérer des moyens (personnels, matériels, locaux) et de définir les modalités d'utilisation permettant la réalisation des recherches. Il peut être rapidement mis en œuvre par la signature d'une convention constitutive qui, classiquement, mettrait en place une instance administrative, composée des représentants des parties signataires et un comité scientifique, composé d'experts, qui émet des recommandations sur les activités scientifiques et participe à la sélection des projets de recherche développés dans le cadre du GIS.

Une telle structure réunirait les différents acteurs administratifs (conseils régionaux, DRAC), mais aussi des établissements culturels et des centres de recherche. Des membres de laboratoires, travaillant sur l'histoire et la culture de la région, comme ceux rattachés à l'école doctorale 558 « Histoire, mémoire, patrimoine, langage » constituée sous l'égide du PRES Normandie Université, sont tout à fait légitimes pour être représentés dans le GIS, tout particulièrement dans son instance scientifique.

Le calendrier de travail pourrait être envisagé comme suit :

- **Le premier temps est celui d'un bilan du recensement actuel** des sites et équipements culturels de la Vallée de la Seine en procédant à un état des lieux des bases de données des trois services de l'inventaire qui pourrait être confié à un centre de recherches participant au GIS.
- **Le deuxième est celui d'une fédération des moyens pour collecter les données manquantes.** Les institutions mobilisées dans cette démarche devront, au préalable, s'accorder sur les éléments à prendre en compte dans la base de données. Ce travail ne peut être réalisé, de manière collaborative, que par les services régionaux de l'inventaire.
- **Le troisième est celui d'une réflexion du comité scientifique,** à partir de la base de données, sur les convergences les plus représentatives de l'identité culturelle de la Vallée de la Seine qui pourraient faire l'objet d'un plus grand développement touristique.
- **Le quatrième est celui d'une organisation définitive des données pour pouvoir être diffusables en open data,** en s'appuyant de préférence sur les bases existantes, et les rendre ainsi accessibles au grand public. Les services de l'inventaire devront être au cœur de cette démarche.

### 2) *Anticiper, pour concevoir une stratégie transversale, innovante et robuste*

La déclinaison en orientations thématiques permet aujourd'hui d'identifier les axes prioritaires d'action au vu du contexte actuel.

Sur la base de ces premières orientations, l'ambition est de développer des capacités d'anticipation et d'adaptation, permettant d'intégrer les évolutions, d'accompagner les mutations, d'encourager les innova-

tions et de réorienter les actions, afin que le territoire et ses habitants puissent bénéficier des progrès engendrés.

En prenant par exemple quelques variables (vieillesse de la population, évolution de la structure familiale et des modes de vie, évolution du prix de l'énergie, émergence de nouvelles filières, changement climatique, etc.), il apparaît que la tendance et le rythme de leurs évolutions interagissent les uns sur les autres.

- Pour cela deux outils doivent être privilégiés:
- l’ancrage dans la réalité territoriale, car il permet de comprendre les besoins et de décliner les actions à l’échelle locale, régionale, interrégionale, nationale ou internationale ;
  - la prospective qui, à partir de situations connues et d’évolutions en cours, visera à anticiper les évolutions futures et, de ce fait, à créer les conditions permettant de s’y adapter et d’en tirer parti.

# Des orientations aux actions

*Les logiques de complémentarité  
sont au cœur du projet « Vallée de Seine »*

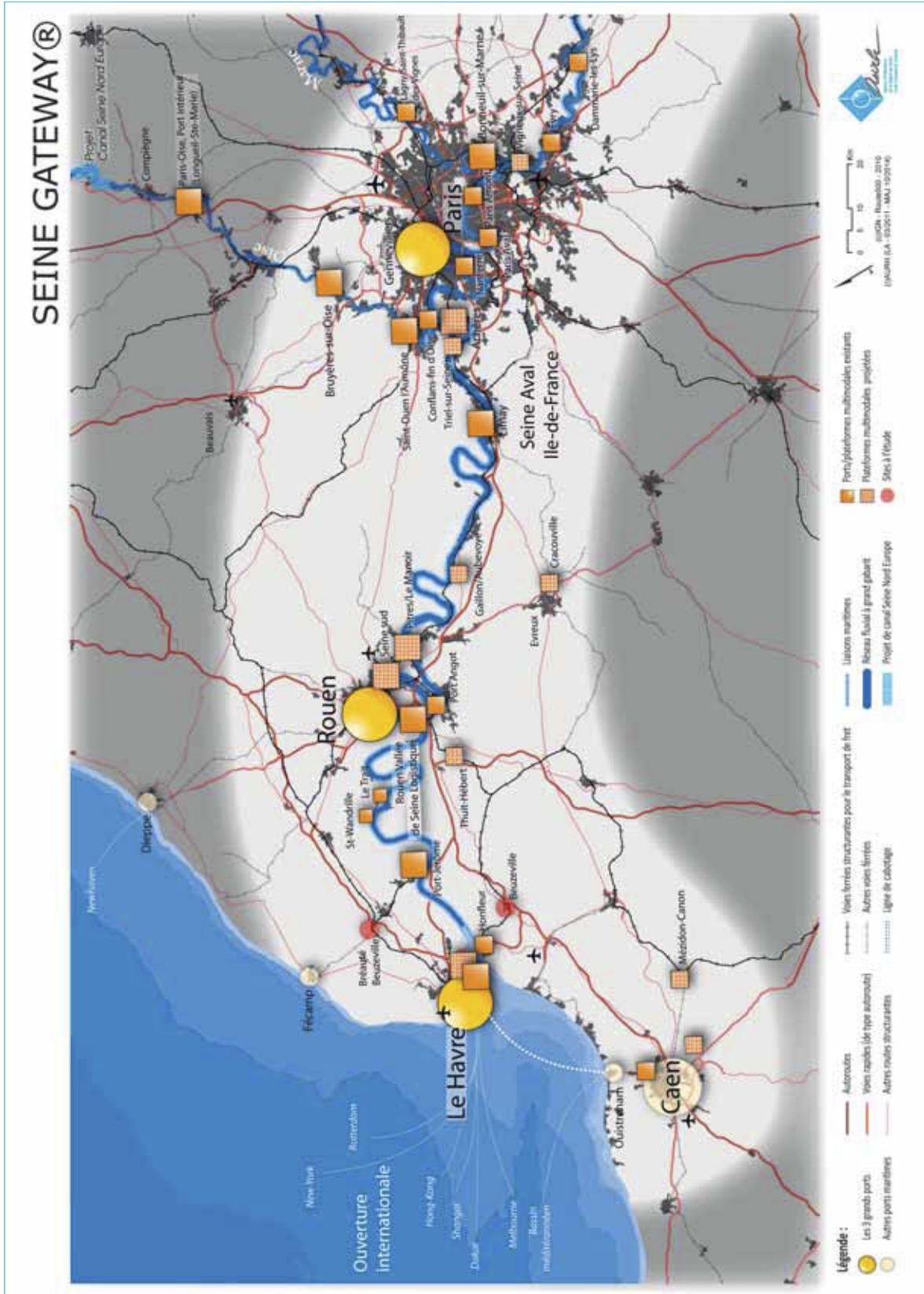


*Claude Monet (1840-1926) Les charbonniers dit aussi Les déchargeurs de charbon, vers 1875, huile sur toile H. 54 L. 66 cm, Paris, musée d'Orsay*



*Camille Pissarro, L'Anse des Pilotes, Le Havre, matin, soleil, marée montante, 1903, huile sur toile, H 54,5; L. 65 cm. Le Havre, MUMa, musée d'Art moderne André Malraux*

III. DES ORIENTATIONS AUX ACTIONS : les logiques de complémentarité sont au cœur du projet « Vallée de Seine »



Le développement de la Vallée de la Seine a pour objet le développement économique, social et environnemental du territoire. Pour cela, il est nécessaire de définir une stratégie de gestion des flux et de moderniser et construire des infrastructures de transport, dans une logique de gestion durable de l'espace. Les orientations et actions proposées pour chacune de ces trois grandes thématiques, retenues par le comité directeur, ont été ainsi ordonnées dans ce document.

### III.1. Filières et développement économique : agir sur l'ensemble des leviers

L'état des lieux propre aux problématiques de filières et de développement économique s'est appuyé sur les diagnostics territoriaux stratégiques (DTS) élaborés pour préparer les programmes européens et sur les stratégies de spécialisation intelligente (RIS3) adoptées dans chacune des trois régions.

La volonté des acteurs en matière d'innovation et de développement s'exprimant au-delà des RIS3, les orientations pour la Vallée de la Seine se fondent également sur un corpus de stratégies territoriales et de schémas régionaux tels que les stratégies régionales de développement économique et d'innovation (SRDEI), la stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2011-2016 (SRDTL) et le schéma interrégional de développement touristique des régions de Basse-Normandie et de Haute-Normandie 2010-2020 (SRDT), les schémas territoriaux des établissements publics à caractère scientifique et technologique (EPST), les contrats de développement territoriaux (CDT) autour du Grand Paris ou encore les quinquennaux des universités.

Enfin la réflexion s'est enrichie d'un ensemble de travaux portant spécifiquement sur le développement de la Vallée de la Seine et de ses territoires, comme le document *Axe Seine: une vision partagée*, les engagements des CCI à travers leur partenariat au sein de l'association Paris Seine Normandie, la préfiguration du Gateway de la Seine présentée notamment par les agences d'urbanisme, le projet stratégique HAROPA 2030, le protocole de l'opération d'intérêt national Seine Aval ou encore le regard des agences d'urbanisme sur la recherche et l'innovation en tant que levier pour le développement de la Vallée de la Seine, élaboré à l'occasion du colloque tenu à Caen du 13 décembre 2013.

#### III.1.1. Coordonner une démarche de marketing territorial pour renforcer l'attractivité de la « Vallée de la Seine »

L'offre territoriale implique d'associer un site et des ressources, un interlocuteur crédible ayant la

capacité de fédérer les acteurs en dépassant les fragmentations institutionnelles, et un ensemble cohérent de services accompagnant une implantation durable. Pour améliorer son attractivité et sa compétitivité, la Vallée de la Seine trouvera avantage à développer un marketing territorial alimenté par un système d'intelligence économique, articulé avec les stratégies déclinées dans ces trois régions pour éviter la redondance des actions et la confusion de la communication.

La Vallée de la Seine recèle d'importantes ressources en matière d'enseignement supérieur et de recherche-innovation, de même qu'un fort potentiel économique adossé aux nombreuses entreprises présentes sur le territoire, qui sont autant de facteurs d'attractivité à valoriser. Elle dispose de filières fortes, à l'échelle internationale, sur lesquelles s'appuient naturellement les actions.

Le schéma stratégique constitue dès lors une opportunité majeure pour conforter les pôles d'excellence, permettre aux acteurs d'améliorer leur structuration par la mise en place de réseaux et/ou de filières, ou encore développer des actions de marketing territorial en vue d'accroître leur notoriété et leur visibilité aux plans national et international.

Dans ce domaine, il est important de donner aux entreprises, aux collectivités territoriales et à tout acteur du territoire Vallée de la Seine, les moyens de renforcer leur compétitivité. Des collaborations sur l'innovation sont nécessaires en termes d'analyse et de prospective en mettant en place des outils de type *business intelligence*.

La mise en place d'un label « Vallée de Seine » peut à ce titre constituer une des réponses pour consolider le dynamisme économique et l'attractivité du territoire. L'instauration de critères de labellisation des filières et des projets vise à renforcer la place de la Vallée de la Seine à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest et, plus généralement, à l'international.

Les actions envisagées s'inscrivent dans une approche intégrée reliant les domaines de la recherche, de l'innovation et de l'entreprise: favoriser les coopérations entre les campus technologiques et de recherche; développer les liens entre l'industrie et les établissements d'enseignement supérieur et de recherche; soutenir l'innovation (technologique et non technologique) en partant des potentialités des trois régions, notamment en matière d'entrepreneuriat et de diversification industrielle; encourager l'évolution des pôles de compétitivité, des clusters et des filières existantes avec la volonté d'engager une démarche interfilières pour aider les entreprises à développer leurs réseaux et les potentialités de marchés.

Le territoire « Vallée de Seine » a également vocation à devenir un lieu d'expérimentation et de développe-

ment de nouvelles complémentarités. Il convient pour cela de favoriser la mise en place d'un cercle vertueux (notoriété nationale et internationale, complémentarité public-privé, création d'emplois, amélioration du

cadre de vie et attractivité du territoire) et renforcer les dynamiques ayant déjà cours, en particulier les pôles de compétitivité ou les réseaux de recherche, en les inscrivant dans la stratégie nationale de renouveau industriel.

### Logistique et marketing territorial

Par ses actions de communication (SITL, Les 5 Jours de la logistique, etc.) LSN contribue déjà à la visibilité du territoire. Il est souhaitable d'associer d'autres clusters logistiques d'Île-de-France et nationaux à ces prochains événements afin d'en amplifier l'impact.

Par le biais de son Observatoire de la logistique déjà expérimenté sur la région Haute-Normandie, LSN a pu valider la méthodologie nécessaire à l'inventaire des prestataires de la logistique, de la cartographie du foncier et des principaux indicateurs de performance : taux de service, efficacité, rapidité d'exécution, empreinte environnementale.

L'objectif final de ce travail est d'aboutir à la réalisation d'un document de marketing territorial valorisant, par des données chiffrées, notre territoire (à l'instar de ce que peut réaliser « Logistics in Wallonia » par exemple).

LSN prévoit dans ses actions « Hub Seine Performance » la définition d'un « Label Performance durable » qui pourra être expérimenté localement dans un premier temps, puis rapidement promu à l'échelle de l'Axe Seine.

Ce label devra non pas sanctionner et exclure les entreprises en difficulté, mais au contraire accompagner le plus grand nombre possible d'entreprises logistiques dans une démarche de progrès au travers d'une méthodologie pertinente, déjà validée par le déploiement en Normandie de l'action Objectif CO<sub>2</sub>, impliquant tour à tour :

- engagement du dirigeant
- implication de l'ensemble du personnel
- fixation d'objectifs de progrès
- mesure de la performance par des indicateurs

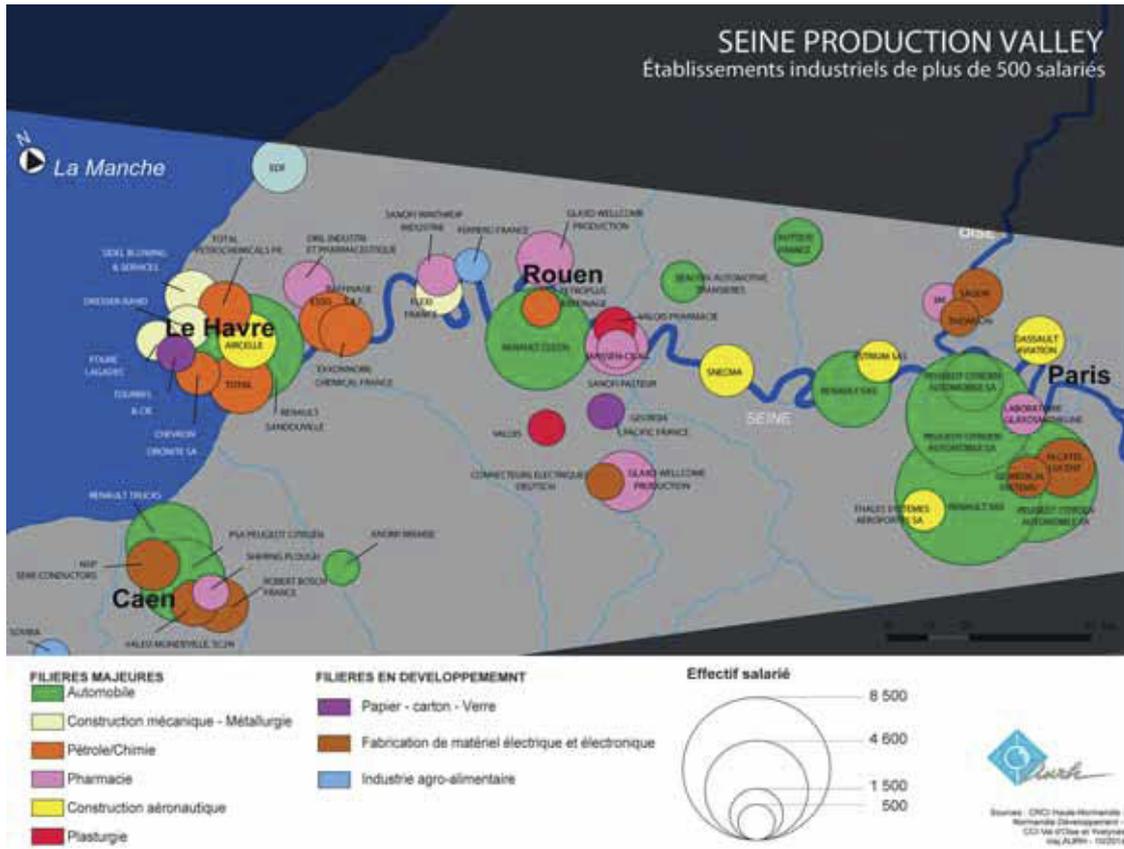
#### III.1.2. Renforcer les secteurs stratégiques existants et développer les filières émergentes

Les pôles d'excellence des filières déjà constituées ont une place à conforter, notamment au travers des pôles de compétitivité. Il s'agit d'identifier les perspectives, d'anticiper les mutations et d'accroître le rayonnement de ces filières.

Conforter les pôles d'excellence nécessite de renforcer les liens avec l'enseignement supérieur et la recherche, mais également de déployer les formations adaptées pour répondre à l'ensemble des besoins

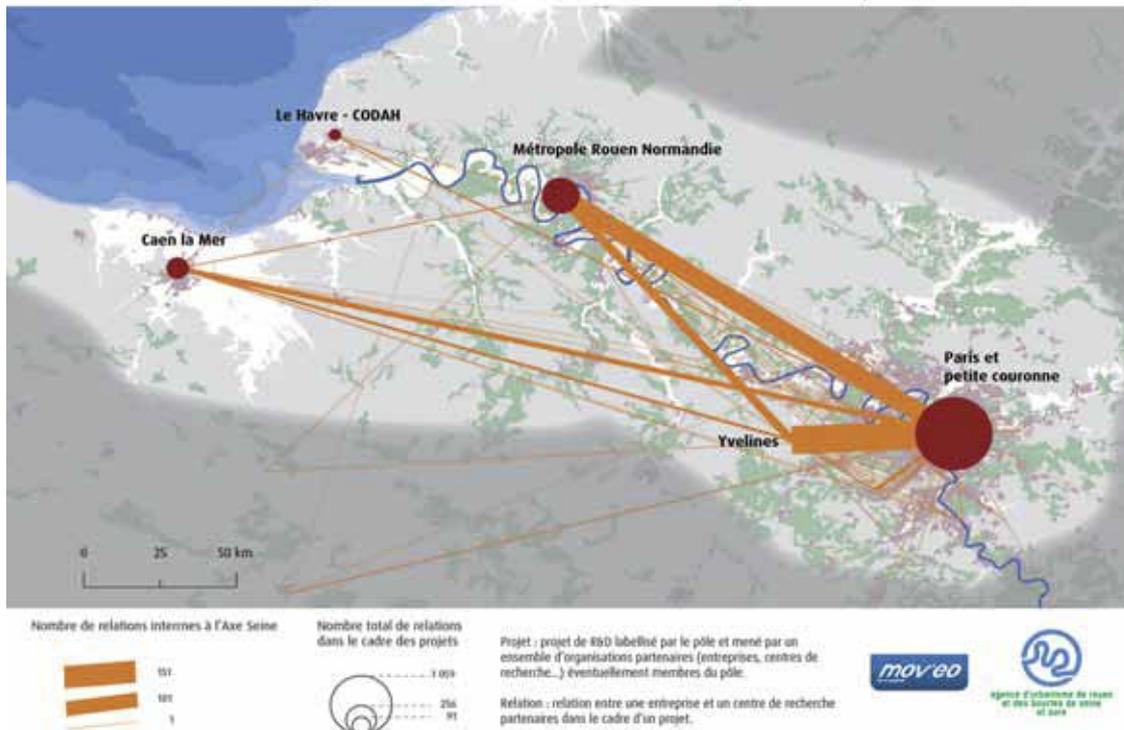
d'une filière, en termes de niveau de compétence (du CAP à l'enseignement supérieur) et d'objet: tous les métiers de la filière, existants et à venir, doivent être pris en compte.

Une attention particulière est requise, dans le même temps, pour le développement de l'offre de services aux entreprises, notamment l'accompagnement de leurs mutations et de leurs reconversions, ainsi qu'à leurs salariés. Les liens entre recherche, innovation et production (y compris en matière de retours d'expériences et d'amélioration des procédés) devront, eux, s'appuyer, lorsqu'ils existent, sur les pôles de compétitivité.



### III.1.2.1. Développer la logistique et les mobilités durables

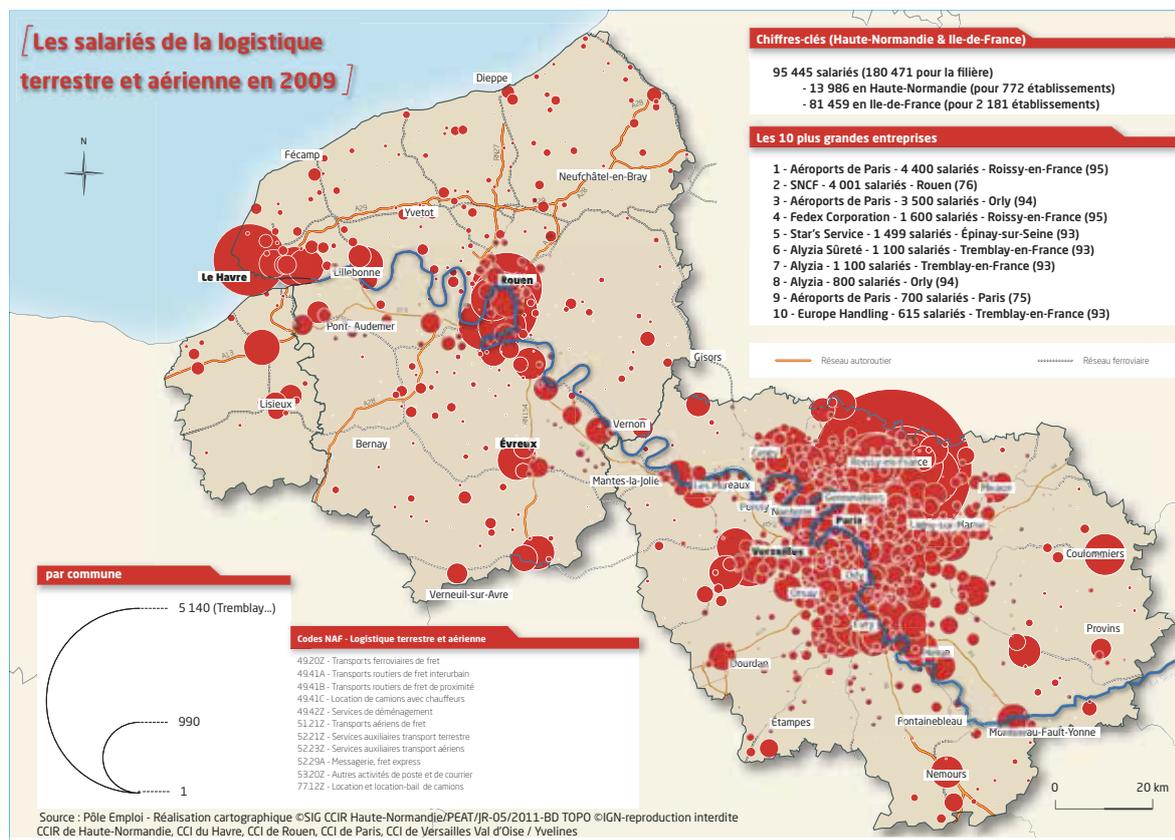
#### Relations entre entreprises et centres de recherche au sein du pôle de compétitivité Mov'eo



Cette orientation recouvre les filières fondatrices des démarches «Axe Seine» ou encore «Seine Gateway» qui, sans être exclusives dans le projet de développement de la Vallée de la Seine, en constituent néanmoins des piliers. Il s'agit tout spécialement de

la logistique, de l'automobile et de l'aéronautique, permettant par là même de s'appuyer sur les deux pôles de compétitivité interrégionaux Nov@log, Mov'eo et sur le pôle Astech.

1) La logistique constitue un des piliers économiques de la Vallée de la Seine



Elle se situe à la croisée de multiples secteurs d'activité sur lesquels il lui faut capitaliser pour s'épanouir et fonctionner efficacement: les réseaux, l'automobile, l'informatique, l'électronique, les télécommunications, l'enseignement, la formation professionnelle, l'urbanisme. La logistique apparaît en retour comme un gage de réussite pour mettre en place un modèle de développement renouvelé, durable, basé sur la production et les échanges, qui tienne compte des impératifs environnementaux et des nouveaux modes de vie et de consommation des habitants.

La Vallée de la Seine constitue d'ores et déjà le premier système logistique français, appuyé aux deux extrémités de son territoire sur les pôles majeurs constitués autour du Havre et de Roissy. Faire prospérer ce potentiel, en captant des trafics et des activités nouveaux, en facilitant la circulation des biens au service de l'ensemble de l'appareil de production est une priorité majeure.

La qualité des chaînes d'approvisionnement est une condition fondamentale du dynamisme économique.

À la faveur de la construction de nouvelles infrastructures de transport, de l'installation de plateformes logistiques, du regroupement des ports du Havre, Rouen et Paris (GIE HAROPA) et des coopérations interportuaires (HAROPA et PNA en particulier), du rapprochement des systèmes d'information (AP+ autour du Havre, CIN autour de Roissy), cette filière est vouée à prendre une place majeure au sein d'une stratégie «Vallée de Seine» soucieuse de faire de la Normandie la façade maritime du Grand Paris et de l'ensemble, un espace d'importance mondiale en ce domaine.

Les synergies entre les ports, maritimes et fluviaux, l'offre aéroportuaire, les plateformes multimodales et de distribution, mais également les villes, sont de ce point de vue, à encourager et à accompagner.

L'identification de sites logistiques d'intérêt interrégional permettra d'ailleurs de mieux articuler les systèmes logistiques et urbains (par exemple la liaison maritime

projetée entre Le Havre et Caen pour le transport de conteneurs), de contenir l'étalement urbain, de faciliter le recyclage et la reconversion des friches.

### Le Seine Valley Community System

Le *Seine Valley Community System* (SVCS), porté par Paris Seine Normandie (PSN), a pour objectif de contribuer à l'optimisation d'ensemble des grandes filières industrielles de la Vallée de la Seine, en développant une chaîne d'approvisionnement industrielle et logistique intégrée, pour accroître le volume, la valeur ajoutée et l'efficacité économique des flux entrant et sortant de la vallée. Le *Seine Valley Community System* a vocation à mettre en commun des systèmes d'information existants logistiques et industriels tels que notamment AP+, Cargo Community System (CCS) aéroportuaires, CCS privés des entreprises logistiques et industrielles, en relation avec les intervenants publics.

La réussite de ce projet appelle un large partenariat avec les acteurs territoriaux déjà présents (AURH/Gateway-Weastflows, Toile industrielle, Nov@log, UMR IDEES/DEVPORT, etc.). Elle implique également la définition d'une feuille de route pluriannuelle.

Améliorer la compétitivité et l'optimisation de la chaîne logistique des filières industrielles (notamment éolienne, automobile ou agroalimentaire) reste toutefois un prérequis indispensable à la réalisation de cet objectif. Dans une optique de performance d'exploitation des infrastructures, de qualité de service rendu et de création d'emplois, la formation et la qualification dans le domaine des métiers de la logistique, des transports et de la mer sont à tout point de vue de nature cruciale.

Les établissements d'enseignement et de formation situés sur le territoire de la Vallée de la Seine auront ici encore un rôle à jouer de tout premier plan (exemple de la ComUE Normandie Université, de l'ISEL du Havre ou du LPMA de Cherbourg). Il en va de même des systèmes d'information qui permettent d'assurer le suivi et le traitement des marchandises et garantissent la fluidité de leur circulation.

#### 2) *L'industrie automobile est traditionnellement un employeur de premier rang en Vallée de Seine*

Y sont implantés des sites majeurs comme Blainville-sur-Orne, Sandouville, Cléon, Flins, Poissy. Confrontée à des difficultés considérables depuis quelques années, elle est aujourd'hui en pleine mutation.

Au regard des 34 plans de la nouvelle France industrielle et des adaptations liées à la transition

écologique et énergétique, densifier les partenariats entre Île-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie consolide les dynamiques déjà en place et les complémentarités entre les trois régions. Soutenir la recherche et l'innovation sur les thématiques telles que l'efficacité énergétique des systèmes de propulsion ou de l'électro-mobilité fera de la Vallée de la Seine le laboratoire d'expérimentation des nouvelles solutions de mobilités et de technologies relatives à l'intelligence embarquée, de la délégation de conduite, de la connectivité, des nouveaux usages associés à l'infrastructure et aux services pour une mobilité et une énergie partagées.

Une des clés pour atteindre cet objectif est d'inclure dans les actions à mener celles favorisant la diffusion des nouveaux produits au sein de la filière comme auprès du grand public (généralisation des bornes de recharge pour véhicules électriques par exemple). Cette démarche s'appuiera sur les initiatives déjà engagées par différentes collectivités : par exemple, la CREA avec le plan Crea'venir ; l'agglomération de Mantes qui a défini un programme de déploiement de bornes de recharge électrique ; ou encore la région Haute-Normandie et l'ADEME qui ont signé, en mai 2014, une convention pour la mise en place du plan régional de déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (implantation de 200 bornes), etc.

### Un exemple d'anticipation : innover et rayonner dans le champ de la mobilité durable et l'offre de services

Sur la base des travaux conduits par les laboratoires de recherche et les pôles de compétitivité présents (Mo'veo, Vedecom, etc.), il est important que les collectivités territoriales de la Vallée de la Seine s'engagent à être expérimentatrices et partenaires de ces derniers, non seulement dans le cadre d'appels à projets de recherche mais également pour faire remonter auprès des laboratoires leurs besoins et attentes ainsi que ceux des usagers et des entreprises. On peut citer, à titre d'exemple, la démarche conduite par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sur le Plateau de Saclay avec le développement d'un service d'auto-partage en véhicules électriques issu de la réponse à un projet de recherche FUI en 2011 avec le techno-centre Renault.

L'attractivité du territoire et son dynamisme sont liés à sa capacité à s'investir auprès des acteurs de l'innovation et de la recherche en contractant avec eux des liens opérationnels. Il s'agit d'un pilier de la stratégie susceptible d'être développée dans le cadre du projet de marketing territorial sur la Vallée de la Seine.

#### 3) La Vallée de la Seine constitue le premier bassin aéronautique français

Si l'on n'y trouve pas d'usine d'assemblage final, il existe un tissu dense d'intervenants constitué de grands industriels de l'aérospatial, d'équipementiers et de PME présentes sur des niches, complété par un réseau étroit de centres d'ingénierie et de R&D. Les compétences et les opportunités de croissance et d'emplois sont manifestes, grâce en particulier à la présence sur le territoire de filières structurées comme Astech et Normandie AeroEspace, dont le rapprochement, d'ores et déjà engagé, fournit un point d'appui précieux.

Parmi les 34 plans industriels proposés récemment par le gouvernement, l'accent a été mis sur l'émergence de nouvelles filières aéronautiques, dont les dirigeables, voués au transport point à point de charges lourdes en zones d'accès difficile (en matière de logistique urbaine par exemple). L'objectif est également de valoriser au mieux les liens et complémentarités entre ces nouveaux outils de mobilité et les pôles de compétitivité en ce qui concerne des technologies périphériques, à l'image de Nov@log ou Vedecom. Ainsi, il importe de favoriser la mise en réseau des compétences de chacun, de déployer les plateformes de recherche mutualisées et d'accompagner la recherche et l'innovation liées aux projets de développement des dirigeables.

De nouveau, l'accent sera mis sur la formation d'une main-d'œuvre qualifiée et sur la capacité des entreprises de la filière à attirer et retenir cette main-d'œuvre.

#### III.1.2.2. Renforcer les écosystèmes économiques grâce à l'innovation

Cette orientation s'applique tout spécialement aux filières émergentes de la Vallée de la Seine, encore

en phase de structuration et offrant un fort potentiel en matière de développement économique grâce à la recherche et l'innovation.

Au cœur du redressement économique de nos territoires, l'énergie dont la demande mondiale ne cesse de croître, est un atout majeur pour la Vallée de la Seine dans le champ de l'innovation, pour accompagner de nouvelles filières industrielles et la création de nouveaux pôles de croissance, de richesses et d'emplois. Les énergies renouvelables sont d'ailleurs l'une des 34 priorités industrielles nationales.

La presqu'île du Cotentin ainsi que d'autres territoires de la baie de la Seine disposent de ressources énergétiques importantes encore inexploitées, capables d'offrir au territoire de la Vallée de la Seine des perspectives de dimension internationale. C'est ainsi que, dans le domaine des énergies marines, trois fermes éoliennes offshore vont être prochainement implantées aux abords de la baie de Seine et que la construction de deux sites industriels est programmée au Havre et à Cherbourg. L'hydrolien, dont 50 % du potentiel français se situe au large du Cotentin dans le raz Blanchard, offre, lui, des perspectives très significatives de développement industriel-portuaire.

En matière de production énergétique, le fort potentiel présent sur le territoire de la Vallée de la Seine (nucléaire, éolien, hydrolien, bois-énergie, méthanisation, etc.) renvoie aux enjeux liés au stockage, au transport et à la gestion de l'énergie, dont les collectivités, les laboratoires et les industriels doivent impérativement se saisir à travers le lancement de programmes de recherche et d'innovation. La mise en place de synergies entre acteurs, le développement de la recherche, de l'expertise et du transfert de technologie constitueront autant de facteurs propices à

l'implantation de ces nouvelles filières industrielles, autour de l'éolien offshore, de l'hydrolien ou de la valorisation de la biomasse. Il revient à la Vallée de la

Seine de créer les conditions pour accueillir démonstrateurs industriels, équipes de recherche académique, industriels et grands opérateurs de l'énergie.

### Les énergies renouvelables en mer : atout majeur de la Vallée de la Seine

Le développement des énergies renouvelables en mer participe de la nécessaire diversification des ressources énergétiques (éolienne offshore, hydrolienne), dans le cadre de la transition énergétique, avec, notamment, l'objectif de fournir 4 % de la consommation électrique en Europe d'ici à 2020, et offre l'opportunité de faire émerger une nouvelle filière industrielle particulièrement porteuse d'emplois et d'innovation.

Grâce à sa façade maritime, la Normandie bénéficie d'atouts uniques en France pour devenir la région des énergies marines renouvelables : des côtes pour la plupart peu profondes, des vents au régime régulier et relativement soutenu, des courants puissants (50 % du potentiel hydrolien métropolitain), une capacité établie de connexion au réseau de transport d'électricité, la présence des ports de Cherbourg (100 M€ investis dans les EMR) et du Havre (57 M€ d'investissements) qui disposent d'un grand nombre d'atouts de nature logistique et industrielle et s'apprêtent à accueillir des unités de production dédiées, dans l'optique de créer une filière et des milliers d'emplois.

D'ores et déjà, dans le cadre du premier programme français d'éolien offshore, les projets d'implantation des parcs éoliens au large de Courseulles-sur-Mer, de Fécamp et du Tréport, ainsi que le site démonstrateur de Veulettes, attestent de ce potentiel inégalé.

Par ailleurs, la filière des énergies marines renouvelables peut s'appuyer sur une offre de formation et de recherche significative : les universités de Rouen et du Havre, l'antenne de l'université de Caen, les écoles d'ingénieurs ESIX Normandie, INSA de Rouen, ISEL, ESIGELEC, les IUT de Cherbourg Manche et du Havre, INTECHMER, les campus des métiers et des qualifications énergies et efficacité énergétique présents dans les deux régions, et, pour la recherche, les laboratoires du GRR « Électronique, énergie, matériaux », le futur centre R&D d'Areva sur le site du Madrillet, le LUSAC, le GREYC, le CORRODYS, CEVEO, le LOMC, le GREAH, le LEMA et, prochainement, au lycée de Fécamp, un chantier-école destiné à la formation initiale et continue en matière de maintenance éolienne.

Ces développements pourront également trouver application dans le domaine des énergies fossiles et du nucléaire ainsi que dans les domaines à forts enjeux tels que l'aéronautique, l'automobile, l'électronique, les télécommunications et les systèmes d'information.

Dans le domaine des **nouveaux matériaux** (fibres végétales, bois-construction, matériaux pour l'énergie et la combustion propre...), une fois encore, les coopérations entre production, recherche et industrie seront favorisées, de même que la structuration des filières, la recherche et l'innovation pour relever les défis du développement durable et de l'efficacité énergétique (lin, chanvre, bois, biopolymère, etc.). Cela offre l'opportunité de mieux valoriser des productions traditionnelles et d'ouvrir des perspectives plus diversifiées aux terroirs agricoles.

Au regard des potentialités et des enjeux du territoire en matière d'économie circulaire, d'énergies renouvelables, de valorisation des déchets, de

construction/déconstruction, d'alimentation et d'agroalimentaire, la Vallée de la Seine aura vocation à devenir un territoire d'expérimentation d'une industrie responsable, notamment en accompagnant les démarches d'écologie industrielle. Dans cette perspective, les dynamiques de coopération entre entreprises sur les grandes plateformes industrielles (zones portuaires en particulier), sont des vecteurs importants pour identifier et diffuser les bonnes pratiques.

**La santé** est un thème stratégique majeur identifié comme l'un des marchés porteurs par la Commission européenne et sur lequel la Vallée de la Seine dispose d'un fort potentiel et d'indéniables atouts. Dans le secteur de la santé et de la sécurité sanitaire, les synergies entre recherche académique et utilisation thérapeutique favorisent les mutualisations dans le domaine des sciences de la vie (c'est-à-dire la chimie des matériaux, la biochimie, le diagnostic moléculaire, la toxicologie et toxicologie alternative),

mais aussi les domaines propres à l'instrumentation (alliant physique et problèmes inverses, électronique embarquée, capteurs, traitement du signal, imagerie, contrôle et interfaçage homme-machine). La recherche et l'innovation en matière de santé humaine, de santé équine et de sécurité sanitaire feront progresser l'imagerie nucléaire, l'hadronthérapie, les technologies biomédicales et thérapeutiques, les biomarqueurs ou encore la cosmétique.

**Le numérique** est au cœur des enjeux liés au concept des « smart cities » ou villes intelligentes, qui utilisent les technologies issues des télécommunications et des systèmes d'information pour améliorer la vie des habitants.

Cela se traduit par une meilleure gestion de la consommation d'énergie, des transports plus fluides

et plus rapides ou un accès simplifié aux différents services et administrations. Levier de modernisation de secteurs existants ou d'épanouissement de filières émergentes, le développement numérique bénéficiera lui aussi de la mise en réseau des acteurs afin de garantir le passage de la recherche académique à la commercialisation de produits. Cet enjeu s'appuiera utilement sur une structuration renforcée des filières autour des trois pôles de compétitivité actifs dans la Vallée de la Seine (Cap Digital, Systematic et Transactions électroniques sécurisées), permettant ainsi à cette vallée de se positionner comme territoire d'expérimentation en matière de sécurité informatique ou de systèmes embarqués et d'utiliser au mieux le croisement des champs propres à ces différents pôles.



## Projets communs aux trois pôles numériques de la Vallée de la Seine

La Vallée de la Seine compte trois pôles de compétitivité qui travaillent dans le secteur de l'économie numérique : Cap Digital et Systematic, deux pôles franciliens, et TES (Transactions électroniques sécurisées), pôle à vocation normande.

Ces pôles se sont déjà engagés dans des projets collaboratifs dans des domaines tels que TIC et santé qui associent Systematic et Cap Digital ainsi que le pôle Medicen, des projets Ville numérique avec Cap Digital, Systematic et Advancity, une action sur le secteur de l'internet des objets entre Cap Digital et Systematic et une action sur le marché du tourisme commune à Cap Digital et TES.

À partir de ces collaborations existantes, trois domaines ont été identifiés, qui pourraient donner lieu à des projets communs entre les trois pôles ou entre deux d'entre eux : la logistique/transport ; le tourisme ; l'e-santé. Dans ces domaines stratégiques, ils animent un réseau de pôles et de clusters pour développer des solutions françaises en matière de projets, de produits et services, sources de compétitivité et d'emploi.

Dans la perspective de la cohérence territoriale, il conviendra de mettre en place les conditions d'implication équilibrée des trois acteurs.

D'ores et déjà, dans le secteur du tourisme, une collaboration entre Cap Digital et TES porterait sur l'identification d'un parcours type d'un visiteur étranger comportant des étapes de diffusion innovante, ainsi que sur des sujets transversaux liés au paiement sur mobile et au m-tourisme dans une stratégie ATAWAD.

Dans le secteur de la santé, TES et Systematic envisagent une collaboration autour de la gestion électronique d'un établissement hospitalier et, également, de la sécurisation des documents médicaux (avec ASIP Santé). Une autre collaboration entre TES et Cap Digital est à l'étude, sur l'enseignement par simulation et l'aide pour le chirurgien qui opère, via l'utilisation de la réalité augmentée.

### III.1.3. Enseignement supérieur et recherche : développer la recherche partenariale et accroître la visibilité de formations interrégionales

L'innovation, le transfert technologique et leur visibilité à l'international constituent une des clefs du succès du développement économique de la Vallée de la Seine. C'est pourquoi il convient de soutenir les initiatives dont l'objectif est de valoriser les résultats de la recherche académique par le monde industriel. Le regroupement des compétences académiques et les centres de transfert technologique au sein de campus dédiés permettront de créer de véritables réseaux de compétences thématiques : Plateau de Saclay, Plateau nord de Caen, Technopôle du Madrillet, Campus biomédical de Rouen, Université du Havre, Pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise.

L'investissement dans l'enseignement supérieur et la recherche contribue à l'innovation des entreprises et au développement économique régional. Une coordination à l'échelle des trois régions permettra de proposer une offre de formation harmonisée sur le

territoire de la Vallée de la Seine, en adéquation avec les besoins de l'économie, des entreprises et des salariés. Renforcer les liens entre entreprises et établissements d'enseignement et de recherche résonne de ce point de vue comme une constante qu'il faut traduire pour atteindre les objectifs fixés.

Il s'agit de rendre plus visibles les formations supérieures de qualité qui s'inscrivent dans les axes forts de coopération interrégionale et sont susceptibles de bénéficier aux étudiants dans une logique de continuum formation-recherche-valorisation. La démarche vise à coordonner, voire coaccréditer, les formations supérieures pour éviter les concurrences territoriales stériles et identifier la valeur ajoutée qu'offre un cercle élargi de formations dans le périmètre défini sur les trois régions Île-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie.

L'objectif final est de renforcer l'attractivité des territoires et le dynamisme des filières, et de faire bénéficier les étudiants de la Vallée de la Seine de cette coordination, notamment par des « circulations » entre académies. Pour mener à bien ce travail et repérer les coopérations potentielles entre campus, les formations prioritaires de niveau master ont été classées en

fonction de leur maturité et de l'ancienneté de leur implantation :

1) *Les formations confirmées et reconnues*

- La physique des matériaux et le nucléaire
- La chimie pharmaceutique et la sécurité sanitaire
- L'énergie propulsion/systèmes embarqués (en lien avec les pôles de compétitivité Mov'eo et ASTECH)
- Les sciences de l'environnement
- La biologie et les neurosciences
- Les sciences humaines
- Les sciences nucléaires
- La mémoire : patrimoine et culture à l'ère du numérique

2) *Les formations confirmées mais plus récentes*

- La logistique (en lien avec les pôles de compétitivité Nov@log et TES)
- La chimie cosmétique (en lien avec le pôle de compétitivité Cosmetic Valley) et la sécurité sanitaire
- La performance énergétique du bâtiment
- Numérique et mémoire

3) *Les formations récentes liées à la diversification des champs industriels*

- Les énergies renouvelables et l'éolien

Les formations supérieures de niveau master et doctorat, dans les thématiques citées plus haut, sont implantées sur les différents campus qui intéressent, selon les cas, deux des régions voire les trois du territoire de la Vallée de la Seine.

Les nombreuses formations, du niveau master, présentes sur des campus de deux ou trois régions de la Vallée de la Seine, doivent permettre des synergies et des coopérations formalisées se traduisant par des coaccréditations et des parcours de formation intégrant des temps de formation en présentiel sur des sites normands et franciliens.

1) Formations supérieures, niveau master, implantées sur des campus des trois régions :

- Physique des matériaux : Saclay ; Nanterre ; Cergy-Pontoise ; Caen ; Madrillet ; Le Havre
- Chimie pharmaceutique : Saclay ; Cergy-Pontoise ; Caen ; Rouen ; Le Havre
- Énergies renouvelables et éolien : Saclay ; Caen ; Madrillet ; Cergy-Pontoise ; Fécamp ; Cherbourg, Le Havre
- Biologie et neurosciences : Saclay ; Nanterre ; Cergy-Pontoise ; Caen ; Madrillet ; Mont-Saint-Aignan
- Sciences de l'environnement : Saclay ; Nanterre ; Cergy-Pontoise ; Caen ; Mont-Saint-Aignan ; Le Havre

2) Formations supérieures, niveau master, implantées sur des campus de deux régions :

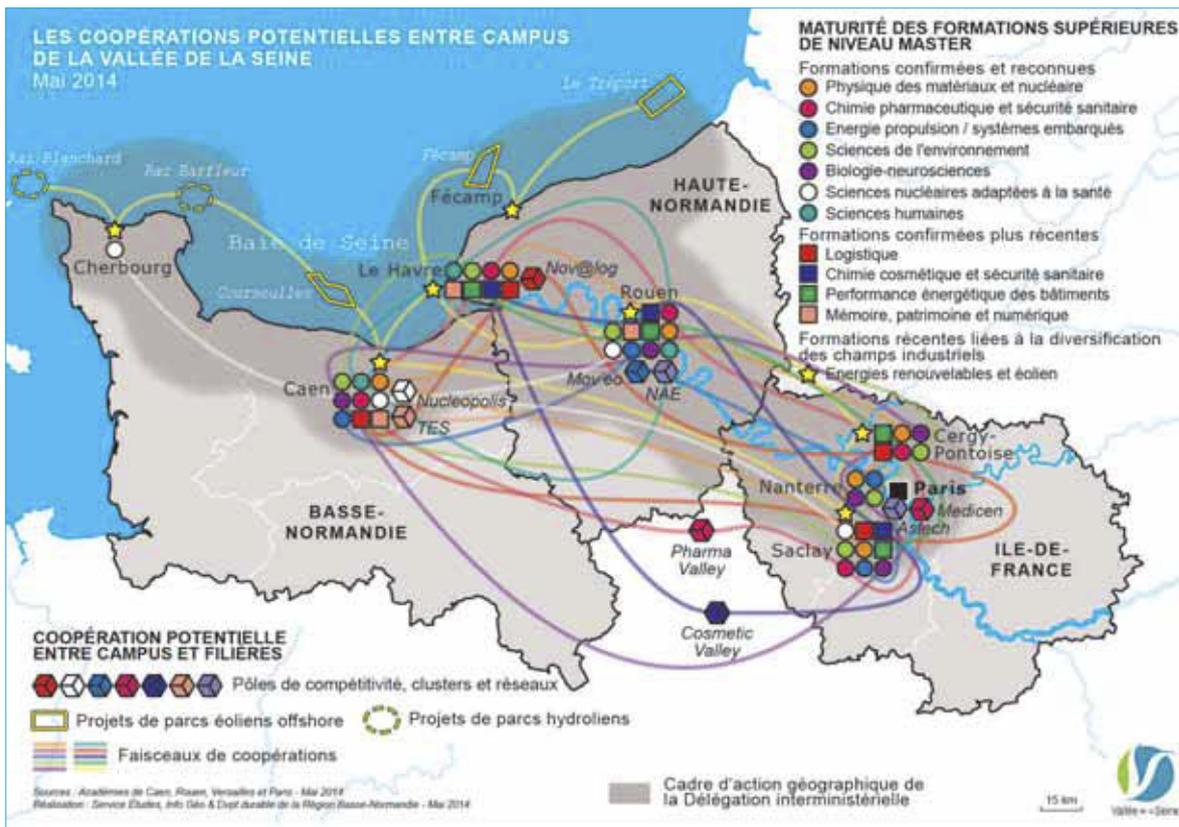
- Logistique : Saclay ; Caen ; Cergy-Pontoise ; Le Havre
- Chimie cosmétique et sécurité sanitaire : Saclay ; Madrillet ; Le Havre
- Énergie propulsion/systèmes embarqués : Saclay ; Caen ; Nanterre ; Madrillet
- Performances énergétiques du bâtiment : Saclay ; Cergy-Pontoise ; Madrillet ; Le Havre
- Mémoire, patrimoine et numérique : Caen ; Mont-Saint-Aignan ; Le Havre

Les atouts des trois régions sur ces formations d'excellence trouvent leur prolongement dans l'offre de recherche et les débouchés économiques. On note à ce propos la bonne cohérence des pôles de compétitivité avec les thématiques des formations dispensées.

L'implantation des pôles renforce l'intérêt de développer les coopérations au sein de la Vallée de la Seine. Il s'agit cependant d'accroître la visibilité des formations offertes par la Haute-Normandie et la Basse-Normandie et de les rendre plus attractives. Il

convient d'avoir pour objectif de proposer à un grand nombre d'étudiants, dans le cadre de coaccréditations, des parcours intégrant des temps de formation en présentiel sur les sites tant normands que parisiens, par exemple des stages intégrés dans les cursus dans les laboratoires situés en Île-de-France.

Ces formations sont souvent en lien avec les pôles de compétitivité qui passent des conventions avec l'État dans lesquelles sont intégrés des éléments relatifs au renforcement des coopérations interrégionales.



### III.1.4. Renforcer le potentiel économique à travers le développement touristique et culturel

Le tourisme est au service de l'attractivité du territoire et du rayonnement international. Il est en même temps un des tout premiers secteurs économiques dans la Vallée de la Seine et un pourvoyeur d'emplois et de richesses important. Il dispose d'une forte capacité de mobilisation des énergies, grâce notamment à l'appui des deux comités régionaux du tourisme (CRT) et en termes de coordination des événements liés au fleuve, au littoral, au patrimoine et à l'histoire.

Les démarches et les actions mises en place doivent être inscrites dans le long terme pour avoir une portée significative.

Le tourisme culturel est un point d'accroche manifeste. Dans ce domaine, le territoire de la Vallée de la Seine dispose d'une offre extrêmement diversifiée: il compte des sites emblématiques mondialement connus, classés (UNESCO<sup>1</sup>) et tire parti du rayonnement et de la force d'attractivité économique, touristique et culturelle de Paris.

<sup>1</sup> Saint-Vaast-la-Hougue (Forteresse Vauban 2008); Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret (2005); Paris, rives de la Seine (1991).

### La convention du 12 juillet 2012 entre le CRT Normandie et le CRT Paris Île-de-France pour la promotion des offres touristiques liées à l'impressionnisme

Cette convention, dans son préambule, part du constat d'une histoire de l'impressionnisme marquée par la continuité et une imbrication entre la Normandie et l'Île-de-France :

« L'histoire de l'impressionnisme, de sa naissance à sa consécration mondiale, mêle intimement et à chaque moment la Normandie et l'Île-de-France. (...) »

Suivant la Seine et utilisant les chemins de fer, « les peintres du bonheur » sont allés en permanence de l'Île-de-France à la Normandie, de la Normandie à l'Île-de-France, à la recherche d'un lieu de vie ou d'un motif, d'un marchand ou d'un lieu d'exposition.

Comme l'a démontré en 2010 le premier festival « Normandie impressionniste » qui ouvrait ainsi la voie, les exemples sont innombrables. Corot naît à Paris, fait ses études à Rouen et sera l'un des premiers peintres à travailler à Barbizon ; Jean-François Millet naît dans le Cotentin, vit à Cherbourg puis au Havre mais s'installe à Barbizon où il mourra ; Claude Monet naît à Paris mais passe sa jeunesse au Havre où il peindra, plus tard, *Impression, soleil levant*, monte régulièrement à Paris rencontrer ses marchands, s'installe à Vétheuil puis à Giverny ; Pissarro vivra à Paris, Pontoise et Éragny-sur-Epte ; Renoir vit à Paris et fréquente la Côte d'Albâtre ; Degas peint ses premières courses de chevaux dans l'Orne. Tous les peintres se retrouvent régulièrement en Normandie, à la ferme Saint-Siméon à côté de Honfleur ou à Dieppe, et à Paris, chez Nadar ou au café Guerbois. »

Or, si les hauts lieux et les œuvres sont mis en valeur pour être proposés au public (villages d'artistes comme Giverny, Barbizon, Honfleur ou Auvers-sur-Oise, musées, grands événements, promenades pédestres et croisières thématiques), « la promotion n'a pas été systématiquement conduite auprès des amateurs d'art du monde entier pour leur proposer des offres complètes mettant en valeur la richesse de cette histoire, la proximité géographique et culturelle de tous ces sites, accessibles à partir des grands points d'entrée en France de la clientèle internationale pour qui l'Île-de-France est le hub naturel. »

Dans ces conditions, les deux CRT « ont décidé de coopérer au travers de la présente convention pour inventorier l'ensemble des offres disponibles sur la thématique impressionniste, faire émerger de nouvelles offres touristiques d'excellence internationale et les promouvoir auprès d'opérateurs identifiés sur l'ensemble des marchés ciblés pour qu'ils les mettent en marché. »

Dans le prolongement de cette collaboration, les deux CRT ont répondu conjointement à l'appel à projets « Contrats de destination V2 » lancé durant l'été 2014 par le gouvernement et leur projet « Normandie-Paris Île-de-France : Destination Impressionnisme » a été retenu en décembre 2014.

Ce contrat de destination a pour objectifs de :

- faire émerger et vivre la communauté des acteurs de la destination ;
- développer l'ensemble de l'offre culturelle et touristique et, particulièrement, l'itinérance entre les sites ;
- œuvrer pour la qualité globale d'une destination unique ;
- soutenir la politique événementielle ;
- mettre en œuvre une politique de promotion partagée sur l'ensemble des marchés cibles ;
- mieux mesurer l'impact économique de la filière.



## Les maisons d'écrivains en croisière

Les nombreuses maisons d'écrivains de la Vallée de la Seine bénéficient du label « Route historique ». Cette richesse patrimoniale pourrait constituer un volet du tourisme culturel, cette route pouvant se combiner avec un mode de transport fluvial dans la mesure où ces maisons sont, pour la quasi-totalité, à proximité de la Seine (Vulaines-sur-Seine pour Mallarmé; Bougival pour Tourgueniev; Port-Marly pour Alexandre Dumas; Montmorency pour J.J. Rousseau; Châtenay-Malabry pour Chateaubriand; Médan pour Maeterlinck et Zola; Petit-Couronne pour Corneille; Canteleu pour Flaubert; Villequier pour Victor Hugo) Seules les maisons d'Aragon et Elsa Triolet (Saint-Arnoult-en-Yvelines), de Michelet (Vascoeil) et de Maurice Leblanc (Étretat) sont quelque peu éloignées de la Seine.

Parallèlement à cette route historique, la région Basse-Normandie compte également d'importantes ressources culturelles à mettre en évidence en référence à des lieux de tourisme importants comme Cabourg, Honfleur ou Trouville en écho à Baudelaire, Duras, Proust, Allais et Sagan.

À titre d'exemple, l'édition 2013 de la manifestation « Normandie impressionniste » illustre bien la prise en compte des enjeux touristiques dans le cadre d'une programmation culturelle mêlant expositions patrimoniales et contemporaines, et d'une programmation dans les autres domaines artistiques autour d'une thématique commune qui est celle de l'eau.

L'enjeu « Vallée de la Seine » autour de cette thématique commune à tout le territoire, est maintenant d'élargir la construction d'événements et produits touristiques et culturels, à l'ensemble des trois régions

en s'appuyant notamment sur les deux CRT. Il est ainsi possible de proposer un parcours jalonné de paysages impressionnistes et de musées, depuis l'amont de Paris jusqu'à la baie de Seine. Ce potentiel touristique, aux atouts historiques connus du monde entier, doit être mieux exploité notamment en structurant sa lisibilité interrégionale et sa visibilité à l'international. La signature du contrat de destination « Normandie-Paris Île-de-France : Destination Impressionnisme », le 16 décembre 2014, y contribuera en fédérant et mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés de cette marque mondiale.



L'analyse partagée des nombreuses informations déjà disponibles (schémas, plans, études de marché) permet de développer des actions communes à l'échelle de la Vallée de la Seine et d'identifier de nouveaux produits à destination des visiteurs locaux, nationaux ou internationaux (circuits touristiques ou

guides interrégionaux valorisant les potentialités du territoire):

- Les croisières maritimes et fluviales, dont la clientèle se diffuse sur l'ensemble du territoire
- L'impressionnisme, à travers les nombreux sites emblématiques de ce mouvement

## Itinéraires impressionnistes

Le comité régional de tourisme de Normandie a publié récemment un manuel des ventes destiné à suggérer aux professionnels des itinéraires d'une ou plusieurs journées liés à l'impressionnisme afin d'en faire des produits touristiques.

« La Seine impressionniste de Paris à la mer ». Ce circuit peut être abordé de différentes façons. Il peut être conçu en un seul tronçon de Paris à la mer ; il faut alors compter quatre à cinq jours pour découvrir l'ensemble. Il peut également être divisé en plusieurs séquences, comme, par exemple, l'itinéraire Paris-Rouen ou l'itinéraire Rouen-Honfleur ; il faut alors compter deux à trois bonnes journées de visite par séquence.

1) **De Paris à Giverny et à Rouen** : le musée d'Orsay, à Paris ; le musée de l'Orangerie, à Paris ; le musée Marmottan-Monet, à Paris ; la maison et les jardins de Claude Monet à Giverny ; le musée des impressionnistes à Giverny ; la cathédrale Notre-Dame de Rouen ; la collection impressionniste du musée des Beaux-Arts de Rouen ; la visite commentée de Rouen « Sur les traces des impressionnistes ».

D'ores et déjà des produits existent, sur lesquels il est possible de s'appuyer : la croisière « Impressions de Paris » proposée par les vedettes de Paris ; une excursion fluviale sur la Seine autour de Giverny ; un survol en avion de la vallée des impressionnistes, vers Giverny ; l'atelier « Peindre comme Claude Monet » dans l'ancien atelier de l'artiste, face à la cathédrale de Rouen ; un déjeuner ou dîner impressionniste dans l'ancien atelier de Claude Monet ; les soirs d'été, le spectacle impressionniste sur la façade de la cathédrale.

2) **De Rouen à Honfleur et au Havre** : le Vieux-Bassin de Honfleur représenté par de nombreux peintres (Corot, Boudin, Monet, Seurat, etc.) ; le musée Eugène-Boudin, à Honfleur ; le musée d'art moderne André-Malraux (MuMa), au Havre ; la promenade impressionniste du Havre à Saint-Adresse ; la visite commentée « Sur les pas des peintres » à Honfleur.

Les produits existants sont les suivants : une excursion en bateau sur l'estuaire, depuis Honfleur ; l'atelier culinaire impressionniste, au Havre ; les itinéraires impressionnistes du comité départemental du tourisme de Seine-Maritime (Dieppe, Fécamp, Étretat, Rouen et le long de la vallée de la Seine).



Un opérateur offre déjà un produit conforme à cette logique Vallée de la Seine : la croisière « La Seine et les peintres impressionnistes » :

« Ce parcours original permet d'appréhender l'impressionnisme par la Seine. Au départ de Paris, cette croisière de sept jours alterne visites de sites et conférences thématiques à bord. En région parisienne, vous visiterez le fameux musée de Marmottan-Monet et l'étonnant château d'Auvers-sur-Oise. Vous poursuivrez ensuite en Normandie par les sites de Giverny, de Rouen, de Caudebec-en-Caux et de Honfleur. Des excursions vous permettront de découvrir la route des abbayes aux alentours de Rouen ainsi que la côte d'Albâtre d'Étretat à Fécamp, si souvent représentée par les artistes impressionnistes. »

## La Seine impressionniste de Paris à la mer



- La mémoire autour de la bataille de Normandie et de la Libération de Paris
- Les circulations douces empruntant les itinéraires des véloroutes et voies vertes (la Véloscénie Paris - Le Mont-Saint-Michel, l'Avenue verte London-Paris, Seine impressionniste, véloroute du littoral)
- La qualité environnementale et paysagère (les trois parcs naturels régionaux, les réserves naturelles, etc.)
- Le tourisme d'affaires (*meeting industry*) constitue une porte d'entrée intéressante pour le territoire dans la mesure où il permet, au-delà de l'événementiel

professionnel, de donner envie de revenir, soit comme touriste, soit comme habitant. En complément des points forts bien connus que sont l'agglomération parisienne et Deauville, dans des registres différents, l'articulation entre les acteurs est susceptible d'être renforcée

- Dans le tourisme aussi, l'innovation, technologique et non technologique, joue un rôle primordial pour le développement du secteur, à l'image de l'introduction des usages liés aux nouvelles technologies (services numériques, géolocalisation et navigation, virtualisation et réalité augmentée, etc.)

De nombreuses villes de la Vallée de la Seine ont inspiré les peintres impressionnistes ainsi que leurs précurseurs et les nombreuses écoles postimpressionnistes

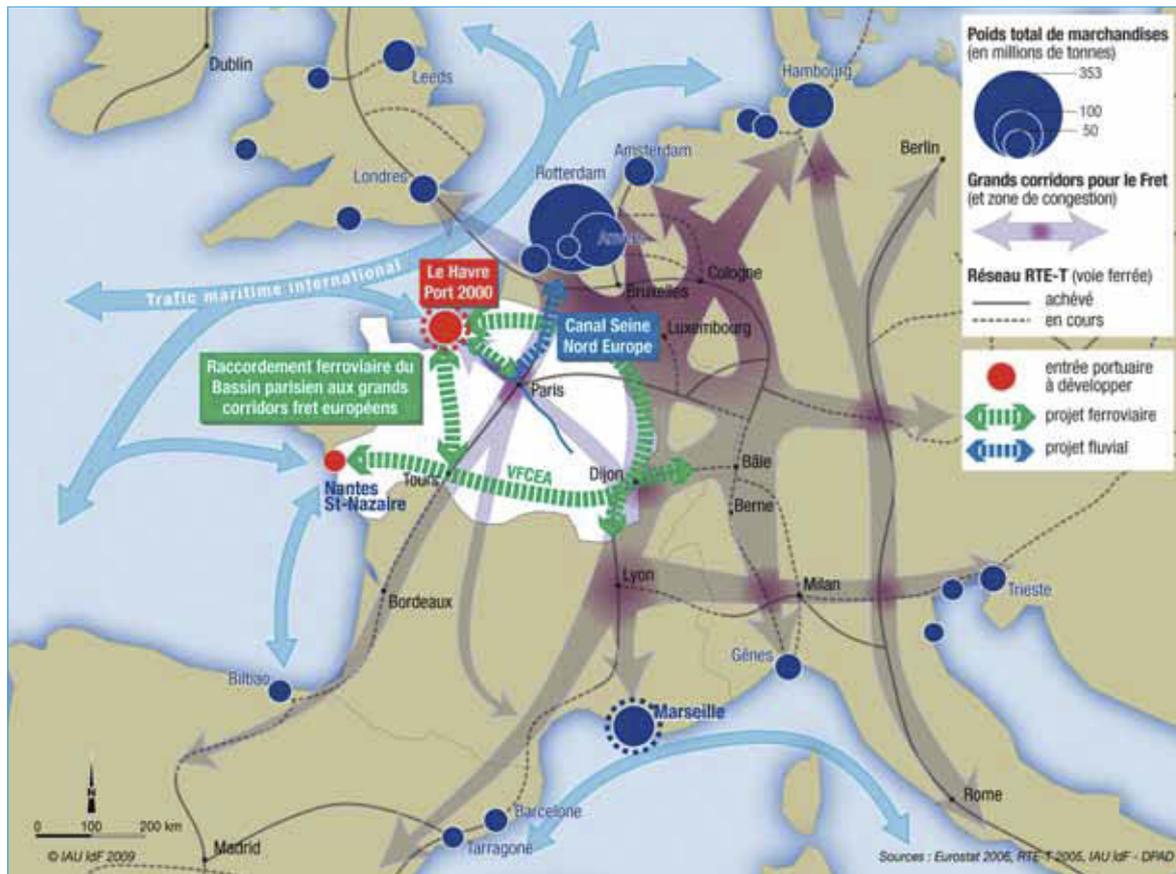
| Bonnard | Boudin | Caillebotte | Cals | Cézanne | Corot | Courbet | Daubigny | de Staël | de Vlaminck | Degas | Delacroix | Dufy | Friesz | Gauguin | Guillaumin | Jongkind | Lépine | Luce | Manet | Marquet | Marisse | Monet | Morisot | Pissarro | Renoir | Seurat | Signac | Sisley | Tuerner | Valletton | Van Gogh | Whistler | Villes          |                    |                   |                     |
|---------|--------|-------------|------|---------|-------|---------|----------|----------|-------------|-------|-----------|------|--------|---------|------------|----------|--------|------|-------|---------|---------|-------|---------|----------|--------|--------|--------|--------|---------|-----------|----------|----------|-----------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| 2       | 95     |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        | 7    |       |         | 167     |       |         | 21       |        |        |        | 13     |         |           |          |          | Argenteuil      |                    |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          | x      | x      | x      |        |         |           | x        |          | Asnières        |                    |                   |                     |
|         |        |             |      | 38      |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         | 28       |        |        |        |        |         | 70        |          |          | Auvers-sur-Oise |                    |                   |                     |
|         |        |             |      |         | x     |         | x        |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          | Barbizon        |                    |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        | x      |         |           |          |          | Barfleur        |                    |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       | x       |          |        |        |        |        |         |           |          |          | Benneccourt     |                    |                   |                     |
|         |        | 1           |      |         |       | 3       |          | 27       |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       | 12      | 36       | 11     | 11     |        |        |         | 33        | 3        |          | Bougival        |                    |                   |                     |
| x       |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        | x    |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          | Caen            |                    |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       | x       |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         | x       |       |         |          | x      |        |        |        |         |           |          |          |                 | Canteleu           |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       | x       |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Chaillys-sur-Bière |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          | x           |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        | x      |        |        |         |           |          |          |                 | Chatou             |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       | x       |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Cherbourg          |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         | x       |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Conflans           |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        | x      |        |         |           |          |          |                 |                    | Courbovois        |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       | x       |          |        | 4      |        |        |         |           |          |          |                 |                    | Croissy-sur-Seine |                     |
| 3       | 37     |             |      |         | 5     |         |          |          |             |       |           |      | 9      |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Deauville          |                   |                     |
| x       |        | x           |      |         | x     |         | x        | x        |             | x     | x         | x    | x      | x       | x          |          |        | x    |       | x       |         | x     |         | x        | x      |        |        |        |         | x         | x        | x        |                 | Dieppe             |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    | Éragny            |                     |
| x       | x      |             |      |         | x     | x       |          |          |             | x     | x         | x    | x      |         |            |          |        |      |       |         |         | x     | x       |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Étretat            |                   |                     |
| 5       |        |             |      |         | 2     |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         | 3       |       | 11      | 5        |        |        |        |        |         |           |          |          |                 | Fécamp             |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    | Gatteville        |                     |
| 1       | 149    |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       | 4       |         |       | 60      | 4        |        | 13     |        | 1      | 9       |           |          |          |                 | Gennevilliers      |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    | Gisors            |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Giverny             |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Grandchamp          |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        | 14     |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Herblay             |
| 11      |        | x           |      |         | 12    | 5       | x        | x        |             |       |           | 10   | x      |         |            |          | 22     | x    | 9     |         | 3       |       | 29      |          |        |        | 7      | 1      |         |           | x        | 3        |                 | Honfleur           |                   |                     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Ile-de-la-Jatte     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | La Bouille          |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | La Frette-sur-Seine |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | La Roche-Guyon      |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Lavacourt           |
| x       | x      | x           |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Le Havre            |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Le Pays mantois     |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Le Touques          |
| 15      |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   | Les Andelys         |
|         |        |             |      |         |       |         |          |          |             |       |           |      |        |         |            |          |        |      |       |         |         |       |         |          |        |        |        |        |         |           |          |          |                 |                    |                   |                     |

### III.2. Flux, déplacements et réseaux : favoriser le maillage du territoire, la complémentarité des infrastructures et le développement des services logistiques

La Commission européenne a intégré la Vallée de la Seine comme un élément structurant du « Corridor

atlantique », reliant le cœur de l'Europe à sa façade océanique. Cette reconnaissance permet l'inscription de ce maillon ouest au réseau transeuropéen de transports (RTE-T), et assure l'éligibilité des projets de transports au financement européen au titre du mécanisme pour l'inter-connexion en Europe.

#### Le système portuaire de l'estuaire de la Seine dans les grands flux européens maritimes et terrestres de marchandises



Prenant en compte cet enjeu interrégional et européen, le présent schéma pose le principe d'une démarche interdisciplinaire, qui intègre et valorise les différents bassins de vie au sein de son espace naturel, et conçoit le renforcement des réseaux dans le but de contribuer au développement économique du territoire.

Pour cela, les actions et opérations doivent traduire un effort spécifique d'insertion dans un milieu économique, urbain et naturel existant, déjà fortement occupé.

Ainsi, qu'il s'agisse de l'acheminement de l'information, des personnes ou des marchandises, les infrastructures sont primordiales mais ne produiront leur plein effet qu'en renforçant leur complémentarité et les services qui y sont associés. Leur adéquation

optimale avec les besoins permet de consolider le développement du territoire et d'apporter une réelle valeur ajoutée pour les utilisateurs.

#### III.2.1. Technologies de l'information et de la communication (TIC) : la nécessité d'aborder le sujet dans sa globalité

Dans la mesure où le développement des infrastructures numériques relève d'abord des acteurs locaux, le schéma stratégique pour la Vallée de la Seine n'a pas vocation à traiter du détail de projets spécifiquement numériques.

En revanche, il convient de faciliter le maillage du territoire en termes d'infrastructures et de services

en partant des orientations définies par les stratégies régionales et précisées par les schémas départementaux d'aménagement numérique. De ce point de vue, deux axes de travail sont prioritaires :

- Inclure le réflexe « fibres » dans tous les investissements qui seront soutenus par ailleurs, de manière à disposer de fourreaux en attente, dûment repérés et localisés, sous maîtrise d'ouvrage public, permettant de faire face aux insuffisances qui pourraient apparaître et de disposer de capacités pour répondre aux exigences de connexion d'équipements de transmission mobiles. Le respect de ces prescriptions peut constituer une condition de labellisation ou, si nécessaire, de financement.
- Veiller à la création des interconnexions entre réseaux, en identifiant les plus stratégiques et en contractualisant leur réalisation. En contrepartie, une labellisation serait susceptible d'être accordée pour les zones d'activité très haut débit « Vallée de la Seine », constituant un atout important pour leur commercialisation et le développement des services. Une des actions à promouvoir est la réalisation d'une étude

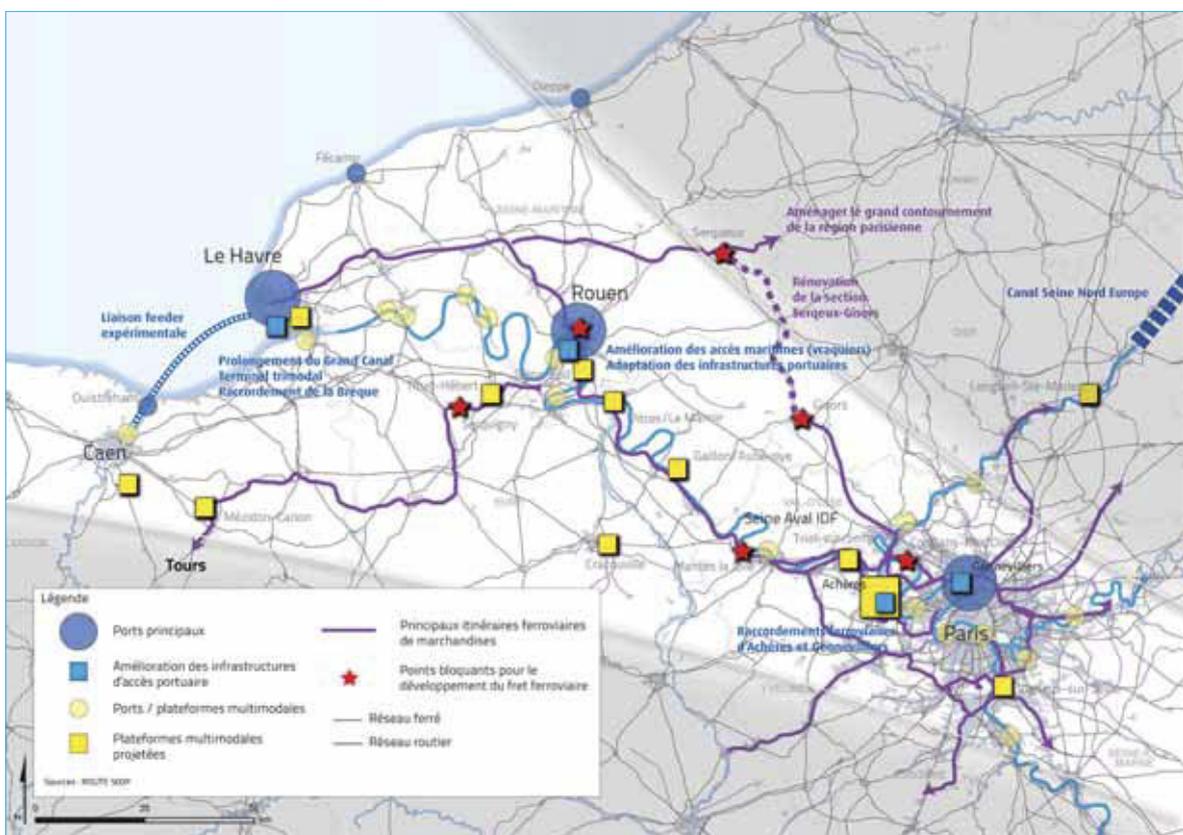
pour identifier des interconnexions utiles et déterminer les modalités appropriées pour les garantir, en lien avec la labellisation de services numériques et/ou de zones d'activités « Vallée de Seine ».

### III.2.2. Transport de personnes et de marchandises : promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau principal d'infrastructures

De nombreux projets visent à améliorer le niveau de services offert par le territoire de la Vallée de la Seine grâce à ses infrastructures et aux services associés. Il s'agit ici de mettre l'accent sur ceux dont la réalisation conditionne le développement du territoire à l'échelle interrégionale.

Pour répondre aux trois enjeux évoqués précédemment (maillage du territoire, complémentarité des infrastructures et soutien aux acteurs logistiques), quatre orientations sont proposées et déclinées en actions.

#### Les projets de transports de marchandises en 2011



Source: Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)

1) Identifier et financer les projets routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires et aéroportuaires d'échelle nationale ou interrégionale

Une liste des projets susceptibles de figurer dans le schéma stratégique a été constituée, corroborée par les contributions transmises. En matière de coûts, elle reprend les données disponibles et notamment celles issues des travaux de la commission Mobilité 21.

Est proposée une première sélection d'opérations qualifiées « d'exemplaires » pour le développement de la Vallée de la Seine, présentant un caractère interrégional structurant affirmé et dont la réalisation est, à ce jour, compatible avec l'application des principes évoqués au titre du développement durable. Quatre projets majeurs sont ainsi clairement identifiés :

**LNPN: (Ligne nouvelle Paris-Normandie):** cette opération a été déclarée prioritaire par le Premier ministre, selon un phasage et une temporalité compatibles avec les financements mobilisables et la capacité de réalisation du maître d'ouvrage. Il s'agit du seul projet assurant la desserte des quatre territoires métropolitains concernés, qui permettra une interconnexion directe et rapide entre les différents pôles d'emplois, de recherche et d'innovation et garantira la désaturation de l'axe ferroviaire historique.

**Modernisation de l'axe ferroviaire Serqueux-Gisors:** cette opération relève de la promotion des itinéraires alternatifs pour le transport de fret. Ce maillon ferroviaire est inscrit au réseau transeuropéen de transport au titre de l'amélioration de la desserte pour les biens et les personnes, entre la façade océa-

nique et le cœur de l'Europe. Nouvel itinéraire entre Le Havre et l'Île-de-France, il contribue au rééquilibrage des flux au profit d'un mode de transport massifié alternatif à la route, libérant en contrepartie des capacités sur l'axe ferroviaire de la Vallée de Seine. Il est indispensable à la massification des transports de conteneurs, pour assurer la desserte des ports.

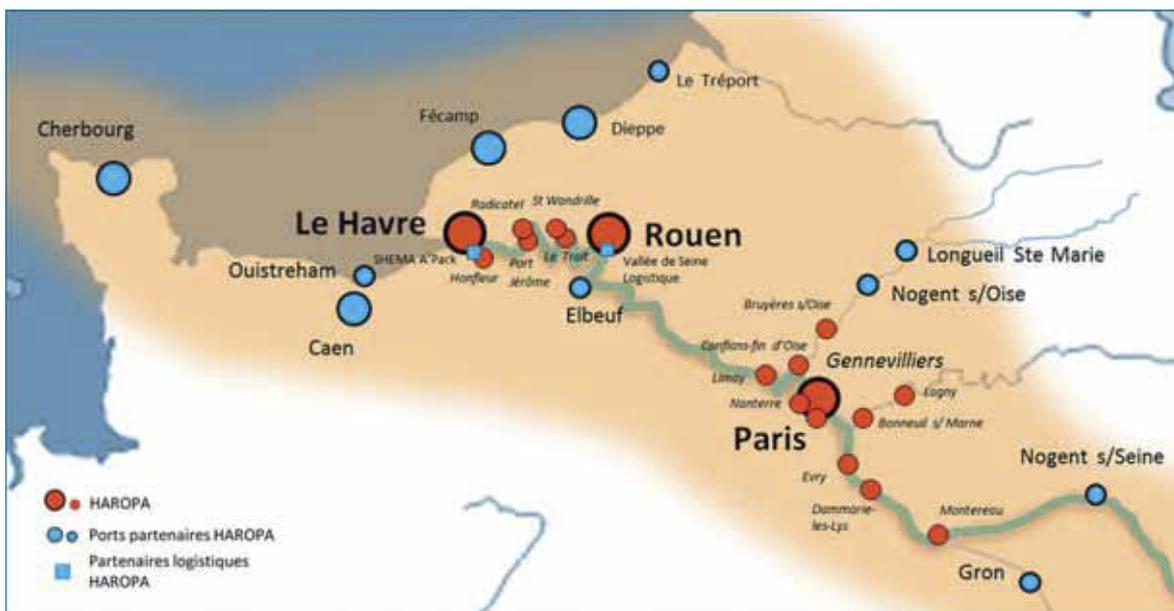
**Aménagement de Port Seine-Métropole, dans la zone d'Achères:** point d'interconnexion entre la Seine, l'Oise et l'Escaut, et entre les régions de la Vallée de Seine et celles du nord de l'Europe, réalisé par phases, l'Ouest d'abord, il représente une opportunité majeure pour conforter le système logistique francilien, en articulation étroite avec l'ensemble des ports fluviaux et portant, au surplus, l'ambition d'une insertion environnementale exemplaire.

**Développement des installations portuaires liées aux énergies marines renouvelables:** L'importance du potentiel énergétique de la Manche et la complémentarité des ports permettent de concevoir une offre optimale et articulée: sites industriels à Cherbourg et au Havre pour la production d'éoliennes; fonctions de maintenance à Caen, Fécamp, Dieppe et au Tréport.

À côté de ces quatre opérations exemplaires, l'analyse menée à partir des contributions et des études déjà réalisées, a permis d'établir une liste d'opérations plus large, pouvant être labellisées « Vallée de la Seine », même en dehors de financements spécifiques.

**Aménagements portuaires et/ou fluviaux:**

- L'accès fluvial à Port 2000 au Havre et l'accueil des porte-conteneurs, pour consolider la croissance actuelle des trafics ;



- Les accès nautiques au port de Rouen, grâce à l'arasement du chenal de navigation et à l'adaptation des quais ;

- La modernisation et la valorisation des équipements fluviaux de la Seine aval (barrages, écluses, passes à poisson...) et la prise en considération d'opérations ciblées en amont (liaison Bray-Nogent, bassin de l'Oise).

Cette dernière série d'investissements sera à intégrer dans le cadre global du projet Seine-Escaut, pour favoriser en particulier le développement de l'hinterland portuaire d'HAROPA et reprendre des parts de marché aux ports concurrents de la rangée Nord.

- L'évolution du réseau de ports fluviaux sur la Seine à l'amont de Rouen, Alizay, Limay, Triel notamment.

#### **Renforcement des axes ferroviaires:**

Il s'agit principalement de compléter le maillage ferroviaire existant accessible au transport de fret, afin de mieux raccorder des territoires ou des équipements structurants limitrophes (port de Dieppe, plateforme bimodale de Mézidon, axe Rouen - Caen - Le Mans - Tours, etc.) au réseau principal, et de favoriser ainsi le report modal au détriment du mode routier. Cette

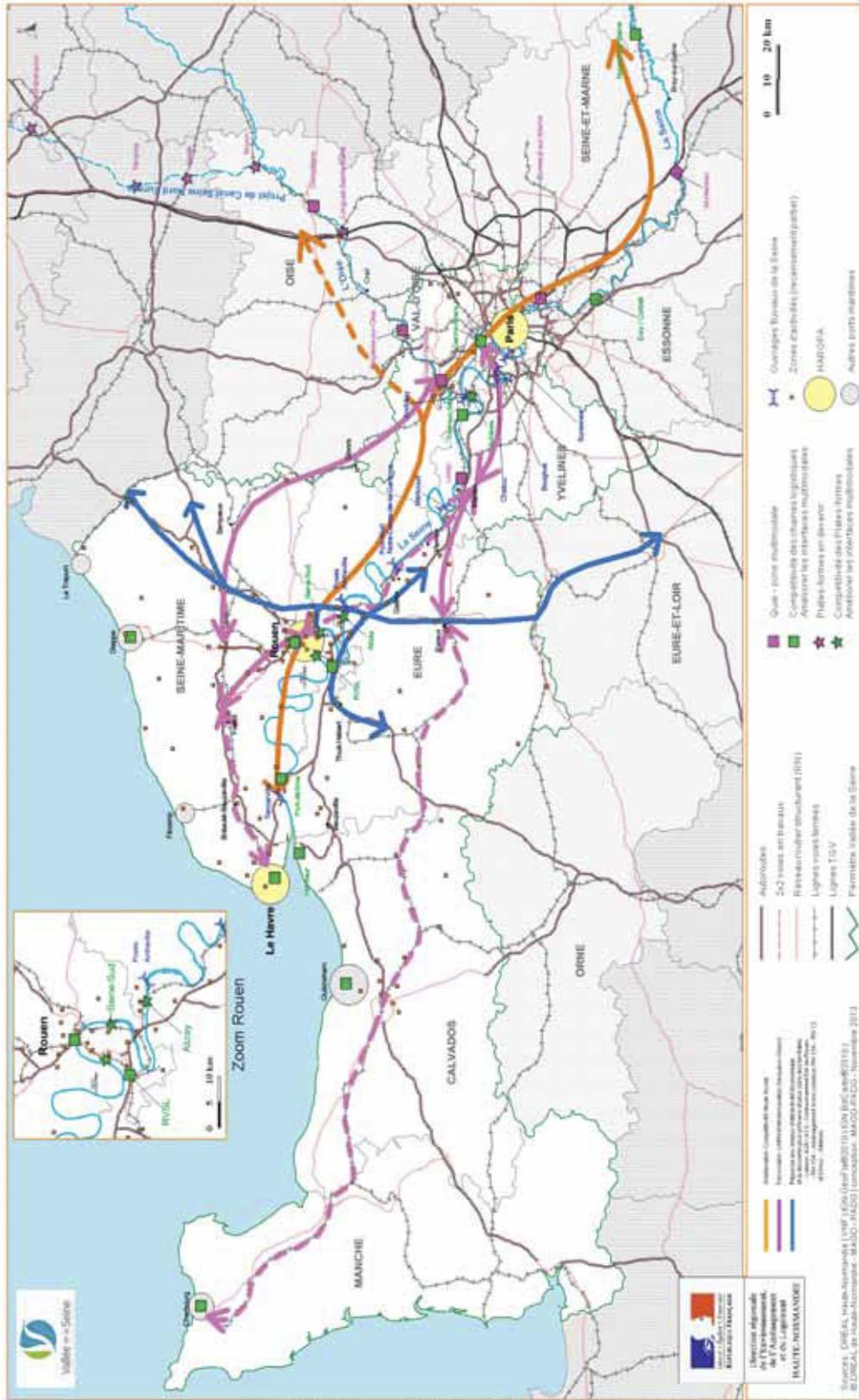
démarche sera conduite au regard des apports issus du grand projet de modernisation du réseau, conduit par SNCF Réseau.

#### **Desserte terrestre routière et désenclavement des zones urbaines denses et des zones logistiques d'intérêt majeur:**

- *Liaison A 28 - A 13 avec la desserte de plateformes logistiques multimodales du sud de Rouen* : opération déclarée d'intérêt national, retenue comme prioritaire par le Premier ministre en juillet 2013, cette infrastructure améliorera les conditions d'accès au port de Rouen, les conditions de vie des habitants de l'agglomération rouennaise (réduction des nuisances et développement des modes alternatifs à la voiture) et facilitera les échanges avec les autres territoires nationaux et européens en particulier pour les flux nord-sud. Cet aménagement assurera une desserte qualitative avec les plateformes logistiques multimodales existantes ou projetées (Rouen-Sud, secteur d'Alizay).

- *Amélioration de la desserte des pôles logistiques majeurs en Île-de-France*, en particulier pour la plateforme d'Achères, la périphérie de Roissy et le port de Bonneuil, grâce à la réalisation progressive des chaînons routiers manquants, pour la Francilienne en particulier.

Vallée de la Seine – Transports et mobilités



## 2) Hiérarchiser et développer les plateformes d'échelle interrégionale identifiées dans le cadre du Maillon ouest et du Corridor atlantique

Cette orientation reprend la logique exprimée dans plusieurs démarches, comme celle du «Maillon ouest» menée par les huit régions du Bassin parisien («C8») ou celle de Seine Gateway, concernant les plateformes logistiques multimodales.

L'enjeu majeur que constitue le maillage de l'espace «Vallée de Seine» par des plateformes dédiées à la logistique, offrant des coûts immobiliers compétitifs, et présentant une interface efficiente entre trois modes de transport, ressort de l'ensemble des contributions et des travaux.

Ces plateformes fluviales, ferroviaires, routières et aéroportuaires devront permettre de concilier le développement économique de ces espaces, leur intégration urbaine et leur acceptabilité, mais également la préservation des espaces naturels par la requalification des friches, industrielles en particulier.

À partir du recensement de l'existant, de l'identification des projets annoncés, il est nécessaire de construire une cartographie précise, traduisant la répartition des fonctions. Cette démarche permet d'alimenter un système d'information permanent et d'apprécier la nécessité de susciter de nouveaux projets correspondant à cette ambition d'une chaîne logistique cohérente.

Ces plateformes sont également le fondement d'une politique foncière adaptée, permettant de consolider les capacités d'anticipation.

## 3) Favoriser la rencontre de l'offre et de la demande, réunissant tous les modes de transport

Dans le cadre de cette orientation, plusieurs initiatives des acteurs institutionnels (gestionnaires d'infrastructures, chambres consulaires) ou des socio-professionnels (clusters, pôles de compétitivité, filières professionnelles), en lien avec le thème de l'innovation, pourraient être soutenues telles que :

- une démarche commune des gestionnaires d'infrastructures auprès des chargeurs et des opérateurs de la chaîne de transport pour opérer la massification et l'équilibre des flux entre l'amont et l'aval, de manière intermodale ;
- une déclinaison particulière du Plan d'accompagnement au report modal (PARM) susceptible d'être labellisée « Vallée de Seine » pour accompagner l'émergence d'un réflexe « intermodal » de la part des chargeurs ;
- un effort constant d'innovation, dans les champs administratif, juridique et financier, pour faciliter le développement de l'offre en matière de plateformes

physiques ou de services, et favoriser le report modal ;

- le développement de services numériques, à l'appui de clusters (ex. Marétique) sur le plan logistique de nature à améliorer la fiabilité de l'acheminement des marchandises ;
- une démarche permanente d'animation des réseaux professionnels de la logistique et des transports comprenant un dispositif d'observation aux bonnes échelles ;
- une articulation des systèmes d'information facilitant le suivi de la marchandise et les interfaces entre opérateurs, dans une approche intégrée.

## 4) Observer, évaluer et s'interroger sur les flux de demain

Au regard du rythme des évolutions technologiques et de l'impact de celle des prix de l'énergie, il est essentiel, *via* les acteurs de l'aménagement de ce territoire et les opérateurs de logistique et de transports, de suivre les évolutions en termes de trafics, d'usages et de qualité de services.

Ainsi la conduite d'une démarche prospective intégrant des questionnements sur le devenir des modes de vie et de consommation est-elle nécessaire pour développer une capacité de remise en cause ou de tests de robustesse des choix opérés. Le système universitaire et de recherche présent sur la vallée sera mobilisé au service de cette fonction.

## III.3. La gestion de l'espace au service du développement durable

Le développement durable et équilibré de la Vallée de la Seine nécessite la coordination interrégionale des politiques d'aménagement et de protection de l'environnement.

Sur un territoire où les réseaux sont déjà très denses et l'empreinte industrielle ancienne, l'objectif premier est d'accueillir les infrastructures et les activités nécessaires au développement du territoire en garantissant leur bonne insertion urbaine, environnementale et paysagère. À ce titre, les actions préconisées par le schéma doivent reposer sur le triptyque « éviter - réduire - compenser » : il faut non seulement compenser les éventuels impacts négatifs, mais surtout les minimiser en amont. Les projets correspondant aux orientations du schéma sont par ailleurs l'occasion de rétablir des continuités écologiques, d'améliorer et mettre en valeur les paysages, de reconverter les friches (industrielles notamment) et de promouvoir une utilisation plus économe de l'espace et du foncier.

L'aménagement est également une source d'attractivité pour le territoire et d'amélioration du cadre de vie des habitants. Les nombreuses initiatives pour

construire des quartiers urbains de qualité tournés vers le fleuve, reconvertir des espaces industriels dégradés et valoriser un patrimoine remarquable ont vocation à converger vers une ambition collective: faire de la Vallée de la Seine une référence de l'aménagement durable, en particulier grâce à la valorisation du lien avec le fleuve et à un équilibre adapté entre espaces bâtis et naturels.

Ce travail collectif sur les aménagements futurs dans la vallée est enfin l'occasion de forger une culture commune de la Vallée de la Seine, en identifiant de manière partenariale les traits distinctifs du territoire, les solidarités à renforcer et les ambitions partagées pour l'avenir. Cette vision commune servira notamment à l'élaboration des critères de sélection et de labellisation des projets, à l'échange d'expériences et à la diffusion des bonnes pratiques.

Le socle d'orientations et d'actions nécessaire à l'approfondissement, proposé ci-dessous, traduit cette approche. Certains enjeux, et en particulier la gestion des inondations et des continuités écologiques, nécessitent une coordination interrégionale plus poussée. C'est le cas des sites particulièrement stratégiques pour le développement de la Vallée de la Seine, qui présentent souvent des problématiques complexes en termes d'aménagement durable. De même, la reconversion des friches, la valorisation du cadre naturel et paysager et la gestion de l'eau demandent un effort renouvelé de coopération entre les acteurs du territoire.

### III.3.1. Construire une vision commune de l'aménagement en Vallée de Seine

La Vallée de la Seine compte déjà de nombreuses opérations d'aménagement exemplaires. Plusieurs écoquartiers et nouveaux quartiers urbains en bordure ou à proximité du fleuve inventent un urbanisme de qualité, économe en énergie et résilient aux risques naturels et aux évolutions climatiques. Des initiatives collectives, comme Seine Park et Arc en Seine, cherchent à généraliser les aménagements de qualité à une échelle intercommunale. Et les sites portuaires et économiques ne sont pas en reste, comme le souligne la charte «Sable en Seine», portée par Ports de Paris, dans un souci d'économie de foncier et de densification.

Il importe désormais de généraliser et relier ces expériences à l'échelle de la vallée. Cinq priorités doivent guider les opérations individuelles et les coopérations interrégionales:

#### 1) Une consommation maîtrisée du foncier et la reconversion des friches

Le développement de la Vallée de la Seine implique le respect des espaces agricoles et naturels, en privilégiant la reconstruction de la ville dans et sur la ville. Étant donné

le grand nombre de sites économiques en mutation sur le territoire, la reconversion des friches, notamment industrielles, est indispensable pour limiter l'étalement urbain et la consommation d'espace. Elle constitue, de fait, une opportunité à exploiter pleinement, en choisissant les usages les mieux adaptés, notamment les activités nécessitant une proximité avec le fleuve.

- Le traitement des sites aura plusieurs traductions:
- la réhabilitation de sites industriels dont le foncier est sous-utilisé, tels que certains sites automobiles ;
  - la requalification de friches en vue de l'accueil de nouvelles activités, à l'instar du site Petroplus à Rouen ;
  - la densification des zones d'activité, notamment industrialo-portuaires ;
  - la réutilisation des terrains pour le développement urbain ;
  - l'extension des zones d'espaces verts urbains ;
  - la renaturation et la création de zones d'expansion de crues ;
  - la constitution de réserves foncières de court et long terme.

Afin d'avoir une vision globale des besoins et des opportunités foncières de la Vallée de la Seine, les recensements existants doivent être mis en cohérence. Ce travail est appelé à déboucher sur la mise en réseau des dispositifs d'observation foncière destiné notamment à l'accueil d'activités économiques.

Le recyclage des terrains relève principalement des collectivités territoriales, des opérateurs fonciers publics et des établissements d'aménagement. La démarche «Vallée de la Seine» peut accompagner ces acteurs dans la définition des plans de gestion et des systèmes de portage foncier les plus adaptés, l'optimisation des coûts des projets, les opérations d'acquisition, la connaissance et le traitement des pollutions et le maintien d'activités industrielles. Le partage de l'information, structuré entre acteurs, facilitera la convergence des pratiques, en s'appuyant sur le réseau des établissements publics fonciers ou d'aménagement et celui des agences d'urbanisme.

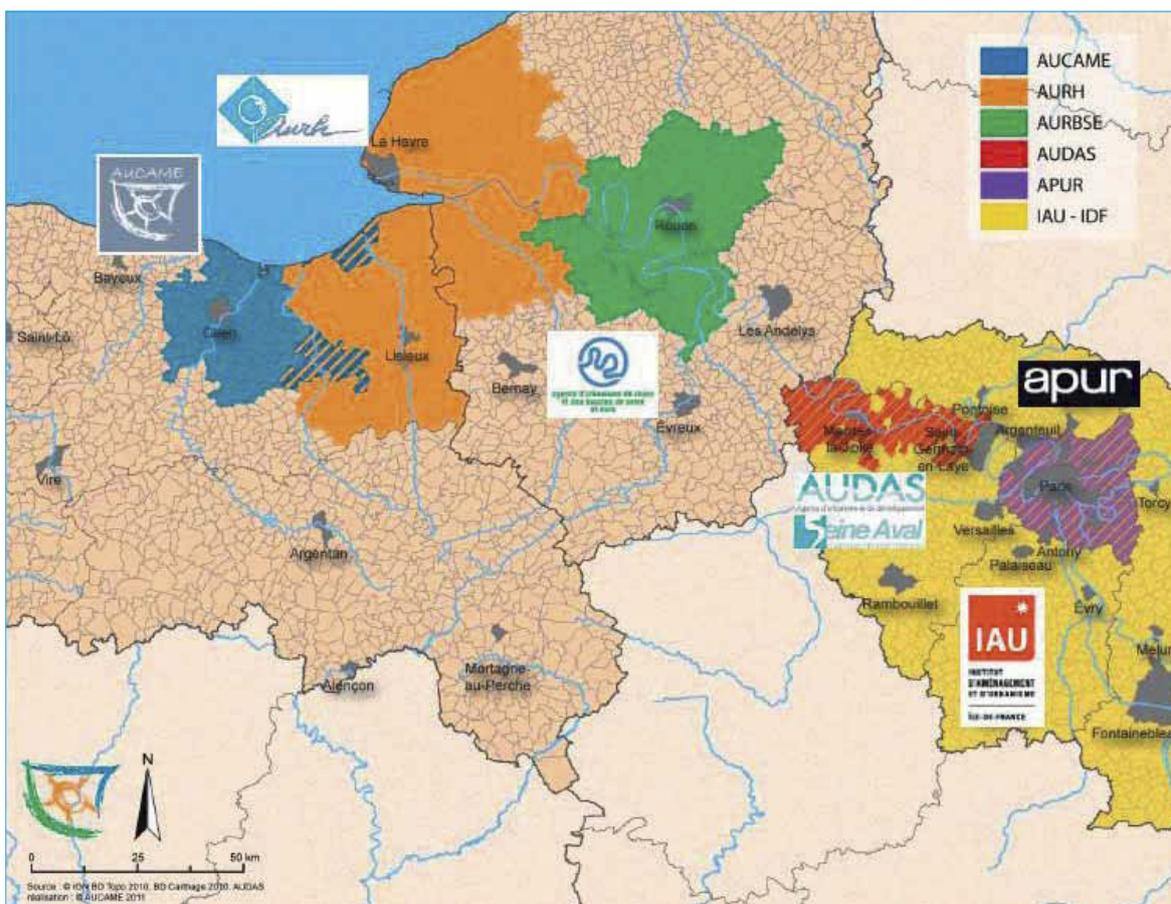
#### 2) La mixité des fonctions et la qualité de vie

L'équilibre et la mixité entre les fonctions urbaine, économique et écologique de la Vallée de la Seine est à chercher non seulement au niveau des grands territoires, mais aussi à l'échelle des quartiers, des zones d'activité, voire des opérations d'aménagement. Il faut créer les liaisons et soigner les lisières entre ces différents types. En particulier, la bonne insertion urbaine, paysagère et naturelle des activités industrielles et portuaires renforce leur acceptabilité sociétale, réduit leur empreinte environnementale et construit de nouvelles interfaces avec la ville.

La qualité de vie et la dimension humaine du territoire constituent des objectifs primordiaux en Vallée de la Seine. La construction de logements, l'amélioration de l'habitat et la réalisation de quartiers urbains de qualité participent à la redynamisation des territoires en perte de vitesse et renforcent l'attractivité de la vallée dans son ensemble.

Tous ces objectifs nécessitent un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes des territoires concernés afin de déterminer les conditions d'insertion des nouvelles activités et la mobilisation des espaces qui y sont dédiés, dans la recherche permanente d'équilibre entre urbanisation et protection des zones naturelles.

### Le partenariat des agences d'urbanisme



### 3) L'excellence environnementale, patrimoniale et paysagère

L'excellence environnementale est à rechercher en vue non seulement de la préservation et de la restauration des milieux écologiques, mais aussi de l'attractivité de la vallée et de la qualité de vie pour les habitants comme pour les touristes. Toute nouvelle opération respectera bien sûr les obligations réglementaires en termes de continuités écologiques, de pollution et de risques d'inondation. Aussi souvent que possible, il convient d'aller plus loin afin que la Vallée de la Seine devienne un territoire exemplaire en matière écologique.

La même remarque vaut pour le paysage. Au-delà de la préservation des sites remarquables, il faut aujourd'hui valoriser sa diversité tout au long de la vallée. Cette succession de sites industriels et portuaires, de villes et villages de renom et d'espaces naturels, agricoles et forestiers, qui a inspiré les peintres impressionnistes, voit alterner espaces naturels et urbains, coteaux souvent accentués et fonds de vallées humides. Cet enjeu paysager ne se limite pas aux berges du fleuve ni à son immédiate proximité. La trame paysagère de la vallée est également structurée dans sa profondeur, incluant par exemple les espaces agricoles, plaines et plateaux, et la diversité des reliefs qui configurent l'espace visuel.

#### 4) *La transition énergétique et la réduction des pollutions*

Les futurs aménagements concourent aux ambitions de la Vallée de la Seine en matière de transition énergétique. Il s'agit non seulement d'améliorer leur insertion écologique, mais aussi de soutenir plusieurs filières économiques d'avenir identifiées dans le volet développement du présent schéma stratégique. Ainsi les constructions, qu'il s'agisse de quartiers d'habitat ou de sites économiques, doivent faire appel aux énergies renouvelables, à la biomasse et notamment au chauffage à base de bois dans une démarche qui s'appuie sur la proximité des approvisionnements. Ces constructions doivent aussi privilégier les éco-matériaux d'une part, d'autre part recourir aux modes durables d'acheminement des matériaux, d'enlèvement des déchets et de recyclage, notamment la voie d'eau. L'importance des ouvrages prévus au titre du Grand Paris et du SDRIF appelle au demeurant une réflexion interrégionale sur l'organisation de ces flux de matériaux, la Seine et ses ports étant des atouts évidents pour une logistique économe en énergie et pour développer les sites de recyclage.

Ces efforts concourront à la réduction des pollutions de l'air, en développant au surplus des outils d'analyse communs grâce à la coopération entre les observatoires existants. Quant aux pollutions de l'eau, les futurs aménagements intégreront différents objectifs: réduire la consommation d'eau, minimiser le rejet des eaux pluviales et traiter sur place les eaux usées. Ces pratiques et méthodes contribuent par ailleurs à la restauration des milieux aquatiques et à l'utilisation de l'eau comme élément d'agrément et de lien identitaire au fleuve.

#### 5) *Une conception à l'échelle de la vallée*

L'aménagement appelle une « montée en échelle ». Les opérations locales participent à la mise en valeur de la Vallée de la Seine, en intégrant les spécificités du fleuve et les enjeux patrimoniaux partagés. Il faut instaurer un dialogue interrégional sur l'aménagement et généraliser les pratiques réussies. Plusieurs types d'actions sont de nature à contribuer à cet objectif:

- l'adoption par les partenaires de la Vallée de la Seine d'une charte d'aménagement proposant des principes communs ;
- l'organisation de manifestations professionnelles (colloques, ateliers, etc.) ;
- la sensibilisation des acteurs territoriaux, la diffusion de guides pratiques et l'évaluation des projets ;
- le soutien à l'ingénierie des collectivités territoriales et l'accompagnement des porteurs de projets pour la mise en œuvre de projets de qualité ;

- l'institution de cadres pour alimenter le dialogue et faciliter les projets de territoire interrégionaux dans les espaces aux « franges » tels que le Vexin, trait d'union entre l'Île-de-France et la Haute-Normandie.

### III.3.2. **Coordonner l'aménagement des sites stratégiques**

Le comité directeur labellisera, d'étape en étape, un certain nombre de sites particulièrement stratégiques pour le développement de la Vallée de la Seine à l'horizon 2030, que ce soit au titre des fonctions interrégionales qu'ils accueillent, de leurs potentialités de développement ou de l'exemplarité de leur aménagement. Le choix des sites stratégiques prendra également en compte l'intégration des principes d'aménagement décrits plus haut et l'effet levier d'un accompagnement public pour la réalisation des projets.

Quatre catégories de sites peuvent être distinguées:

#### 1) *Les sites d'activités portuaires et logistiques*

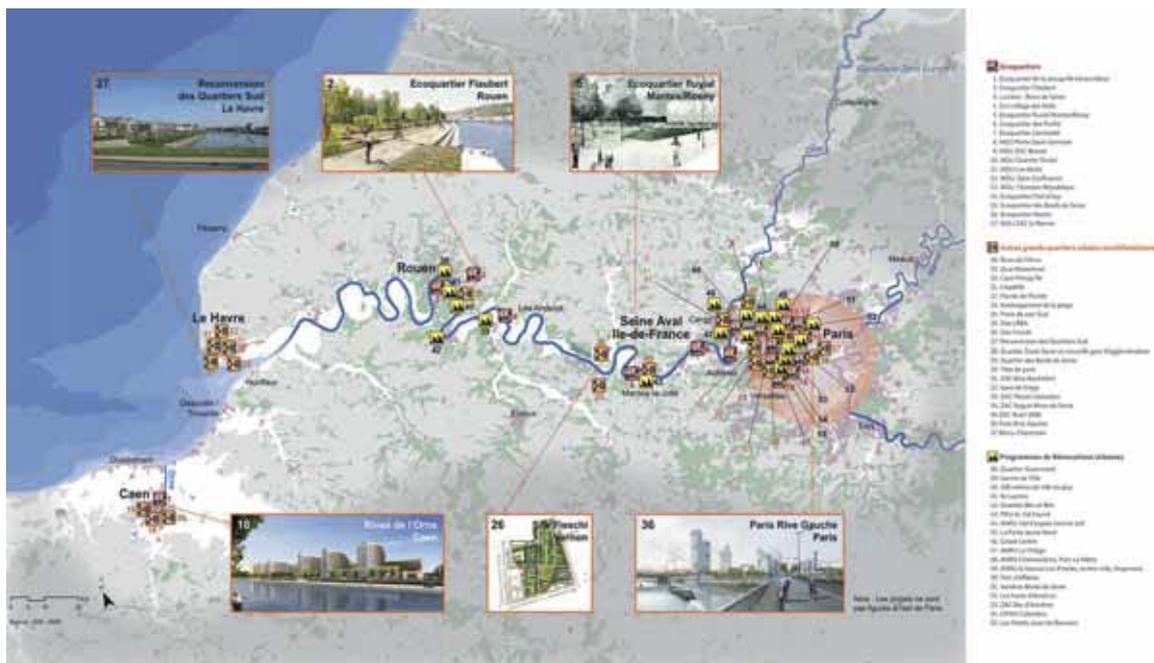
Le développement des ports et des grandes plateformes logistiques nécessite un accompagnement particulier en termes de densification des zones bâties, de maîtrise foncière et d'insertion urbaine, écologique et paysagère. La prise en compte des articulations entre pôles logistiques à l'échelle de la vallée est un impératif, de même que le renforcement des capacités d'anticipation et de dialogue.

#### 2) *Les sites d'activités économiques et les friches industrielles*

Si certains projets se distinguent par leur taille et leur poids économique, tels que le secteur de Flins, le site Petroplus à Rouen, d'autres se singularisent par leur capacité à renforcer les filières prioritaires de la Vallée de la Seine telles qu'elles sont définies dans le volet développement économique. La liaison avec les filières et leur potentiel de développement est un enjeu important, pour développer des coopérations de proximité.

#### 3) *Les quartiers urbains*

Certains aménagements urbains ont vocation à remplir des fonctions interrégionales, par exemple dans les quartiers des gares de la ligne Paris-Normandie ou autour des campus technologiques. Ils se distingueront tout aussi souvent par leur exemplarité au regard des objectifs d'aménagement durable, comme c'est le cas sur la presqu'île de Caen ou dans l'écoquartier de Carrières-sous-Poissy.



#### 4) Les sites écologiques, paysagers et touristiques

En complément des protections existantes, le comité directeur labellisera enfin des sites concourant à la restauration des grandes continuités écologiques, à la valorisation de milieux naturels, patrimoniaux ou paysagers remarquables de la Vallée de la Seine et à la promotion des objectifs interrégionaux en matière de tourisme. Certains sites pourraient répondre aux trois critères, comme le marais Vernier dans le Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande ou le secteur de la boucle de Moisson et du confluent Seine-Epte.

### III.3.3. Restaurer les continuités et les milieux écologiques d'intérêt interrégional

Ambition majeure pour la Vallée de la Seine, la reconquête écologique se déploie grâce à trois champs d'action interrégionale :

#### 1) Un traitement exemplaire des nouvelles infrastructures

Le schéma préconise des travaux d'infrastructures de grande envergure en faveur de la mobilité à l'échelle de la vallée et de l'aménagement des sites stratégiques. Ces opérations sont naturellement l'occasion de favoriser une approche intégrée des enjeux de mobilité, de développement et de reconquête écologique et paysagère, notamment à travers le rétablissement des continuités écologiques lors de la réalisation des travaux. La Vallée de la Seine développera ainsi une nouvelle exemplarité environnementale, qui va au-delà des contraintes réglementaires sans pour autant remettre

en question la réalisation d'opérations nécessaires à la vie économique et sociale du territoire.

Les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) permettront d'identifier les sites écologiques sensibles et de déterminer avec les maîtres d'ouvrage les besoins en études complémentaires et travaux. Les études lancées par les parcs naturels régionaux (PNR), le GIP Seine aval et l'Agence de l'eau Seine-Normandie joueront un rôle important dans la mise en œuvre de ce volet. De façon générale seront utilisées les méthodes et pratiques déjà éprouvées dans la vallée.

#### 2) Le rétablissement des continuités sur les axes existants

La coordination des acteurs de la Vallée de la Seine est également nécessaire au rétablissement des continuités écologiques dans les cas suivants :

- coupures créées par les infrastructures interrégionales (par exemple l'A13) ;
- territoires à cheval entre deux régions, notamment :
  - entre l'Île-de-France et la Haute-Normandie : les vallées de l'Epte et de l'Eure ;
  - entre la Basse-Normandie et la Haute-Normandie : les vallées de la Vilaine et de la Callonne, les bocages du Pays d'Auge et du Pays d'Ouche ;
- grandes fonctionnalités écologiques de l'axe Seine (par exemple continuités pour les poissons migrateurs, restauration des annexes hydrauliques).

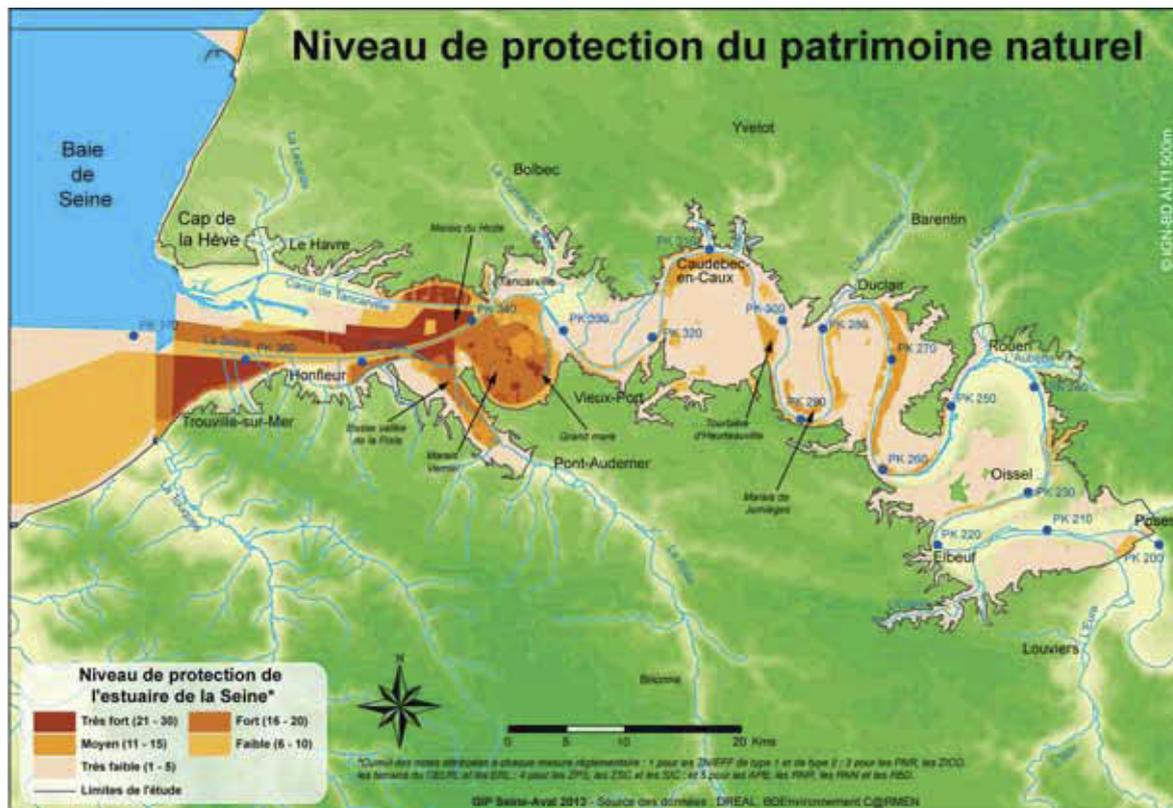
Le comité directeur de la Vallée de la Seine définira les sites à traiter par priorité, les actions à envisager et s'attachera à identifier les porteurs de projets les mieux adaptés pour garantir une maîtrise d'ouvrage efficiente.

### 3) Une gestion coordonnée de l'estuaire de la Seine

Le système estuarien, zone humide d'une grande importance fonctionnelle et patrimoniale, est aujourd'hui fragilisé par les activités humaines. Les problématiques particulières de cet espace nécessitent un effort coordonné pour préserver, voire restaurer ses fonctions écologiques et son patrimoine naturel remarquable, dans un cadre compatible avec

le développement des grands ports, des activités économiques et des infrastructures de transport et de logistique.

Il faut ainsi élaborer une vision commune des fonctionnalités écologiques et des travaux de restauration à mener à l'échelle de l'estuaire, en s'appuyant sur le GIP Seine aval et le PNR des Boucles de la Seine Normande.



Source : GIP Seine-Aval

Enfin, l'estuaire constitue un territoire d'expérimentation, par exemple pour l'enlèvement des macro-déchets accumulés en berge de Seine et dans l'estuaire.

#### III.3.4. Valoriser les paysages, les berges et les sites naturels à forte valeur patrimoniale

Le cadre naturel et paysager de la Vallée de la Seine est extrêmement riche, comme en témoigne le classement des sites des Boucles de la Seine les plus emblématiques.

La valorisation de cette richesse nécessite une approche globale qui traite ensemble :

- la mise en valeur paysagère et l'articulation entre espaces naturels et bâtis ;

- la restauration des fonctions écologiques et de la biodiversité ;
- la réappropriation du fleuve par les habitants et les visiteurs ;
- la contribution à l'identité et à la culture de la Vallée de la Seine.

Ce chantier repose sur un partenariat étroit avec les nombreux acteurs qui interviennent en faveur du patrimoine naturel et paysager de la vallée, notamment les services de l'État (STAP en particulier), les collectivités territoriales, l'Agence de l'eau Seine-Normandie, les parcs naturels régionaux et les différents conservatoires du territoire (Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, conservatoires régionaux des espaces naturels, Agence des espaces verts d'Île-de-France, Observatoire de la biodiversité de Haute-Normandie, Conservatoire botanique national du Bassin parisien).

### III.3.4.1. Améliorer la connaissance du patrimoine naturel

La première tâche est d'améliorer la connaissance des enjeux à l'échelle de la Vallée de la Seine. Il s'agit d'identifier les traits distinctifs, les fonctionnalités, les sites à forte valeur patrimoniale et les problématiques communes de la Seine aval, en s'appuyant sur les nombreux documents régionaux ou locaux existants.

Ce travail de recensement, fondé sur les travaux antérieurs, alimentera des initiatives de sensibilisation, par exemple une communication sur les sites naturels remarquables, des parcours culturels ou un travail d'éducation auprès des jeunes. L'objectif est de favoriser la prise de conscience écologique tout en développant l'identité patrimoniale de la Vallée de la Seine.

### III.3.4.2. Développer l'écotourisme

La stratégie de développement de l'éco-tourisme passe par le renforcement des hébergements de qualité et une place accrue donnée aux modes de déplacement doux. Il faut en particulier valoriser le potentiel touristique des grandes voies vertes, d'une part en poursuivant l'amélioration des véloroutes existantes (Paris-Londres et Paris-Le Mont-Saint-Michel), d'autre part en préparant le classement et l'aménagement de l'itinéraire Paris-Le Havre au regard des critères régionaux, nationaux et européens. Le développement de la navigation de plaisance sur le fleuve, en lien avec le tourisme littoral, répond au même objectif et impose une action de long terme sur les infrastructures d'accueil.

### III.3.4.3. Coordonner l'aménagement des berges

L'aménagement et la gestion des berges de Seine nécessitent un travail spécifique de coordination et d'échange d'expériences entre les partenaires du territoire, en s'appuyant sur les outils existants. Sont notamment concernés la gestion intégrée des berges, la protection contre les inondations et l'érosion, les opérations de restauration écologique et l'enlèvement des macrodéchets.

### III.3.5. Mieux gérer l'eau et les risques d'inondation

Les vulnérabilités de la Vallée de la Seine sont importantes face aux enjeux de gestion de l'eau: non seulement les risques d'inondation, mais aussi la pollution, l'artificialisation des milieux écologiques, la sécheresse et les problèmes d'approvisionnement en eau potable.

Ces sujets sont appréhendés à l'échelle plus large du bassin versant de la Seine. Touchant huit régions

administratives, le bassin est doté de nombreux dispositifs de gouvernance et de planification de l'eau, dont le comité de bassin, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et un contrat de plan interrégional État-régions spécifique, dédié à la gestion quantitative de l'eau (inondations, étiages), piloté par le préfet coordonnateur de bassin. La mise en œuvre de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) impose également une démarche au sein des bassins hydrographiques, tant en termes de gouvernance que de définition des actions à engager. Elle débouchera sur une réflexion intégrant l'estuaire et ses prolongements littoraux.

Le projet porté pour la Vallée de la Seine doit ainsi s'articuler avec la logique de bassin, dont la pertinence géographique est évidente, et ses outils spécialisés, en particulier le contrat de plan spécifique précité. Cela permettra d'atteindre les cinq objectifs décrits ci-après:

#### 1) Améliorer l'état écologique de l'eau et maîtriser les pollutions

Selon l'état des lieux établi par le Comité de bassin en 2013 au titre des directives européennes sur l'eau, l'ensemble des masses d'eau de la Seine et de son estuaire est en état écologique moyen, médiocre ou mauvais et présente un risque de non-atteinte du bon état écologique en 2021, date butoir fixée par la directive cadre sur l'eau (DCE).

Les efforts de réduction des apports de polluants (azote, nitrates d'origine agricole, métaux, PCB et hydrocarbures aromatiques, etc.) doivent être intensifiés dans le cadre de la mise en œuvre du prochain SDAGE (2016-2021). Les plans territoriaux d'actions prioritaires de l'Agence de l'eau Seine-Normandie identifient notamment les domaines nécessitant des actions spécifiques.

#### 2) Restaurer le bon fonctionnement des milieux aquatiques

Sur l'ensemble du bassin, il faut corriger de nombreuses altérations physiques qui entravent le bon fonctionnement des milieux aquatiques: l'artificialisation des berges, les obstacles hydrauliques, les activités de dragage, etc. La démarche Vallée de la Seine contribue à l'identification des potentialités de reconquête écologique et de restauration des zones humides autour d'un axe dont la fonction première est de favoriser la circulation des biens et des personnes. Cette démarche offre également une échelle pertinente pour le partage d'expériences, par exemple sur la restauration des berges, comme indiqué ci-dessus.

### 3) Réduire la vulnérabilité aux inondations

Volet majeur des démarches au niveau du bassin, la réduction de la vulnérabilité aux inondations trouvera plusieurs traductions à l'échelle de la Vallée de la Seine :

- l'intégration du risque d'inondation dès la conception des nouveaux projets d'aménagement ;
- la préservation et la restauration des zones naturelles d'expansion de crues ;
- le développement de la culture et de la conscience du risque, y compris auprès des acteurs économiques, des gestionnaires de réseaux et des services publics ;
- l'appropriation des enjeux et des objectifs qui seront définis dans les stratégies locales de gestion du risque d'inondation (SLGRI) et des territoires à risques importants (TRI), territoires qui couvrent les principales agglomérations.

### 4) Prendre en compte l'élévation du niveau des mers

L'élévation générale attendue du niveau des mers résultant du changement climatique devrait

induire une augmentation générale du risque d'érosion, d'inondation et de la difficulté d'alimentation des populations littorales en eau potable. De même, cette élévation aura un impact négatif important sur les infrastructures portuaires et le transport fluvial. La vulnérabilité de l'estuaire de la Seine nécessite dans un premier temps de mettre en place des outils d'observation pour, dans un deuxième temps, définir les stratégies d'atténuation et d'adaptation nécessaires.

### 5) La gestion du grand cycle de l'eau sur la Seine aval

Si la gouvernance de l'eau est déjà bien structurée, la maîtrise d'ouvrage mérite, quant à elle, d'être mieux coordonnée. Une étude préalable à la création éventuelle d'une structure de gestion du grand cycle de l'eau sur l'aval de la Seine a ainsi été lancée par le groupement «276» (région de Haute-Normandie, départements de Seine-Maritime et de l'Eure) sur la gouvernance. Les partenaires de la Vallée de la Seine s'appuieront en particulier sur les préconisations de cette étude, tout en prenant en considération les évolutions des compétences consécutives à la promulgation de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPAM).

## Récapitulatif des orientations « Filières et développements économiques »

- Promouvoir des actions de marketing territorial afin d'accroître la visibilité nationale et internationale du territoire, notamment par la mise en place d'un label « Vallée de la Seine ».
- Conforter les pôles d'excellence des filières historiques (automobile, chimie, aéronautique, pharmacie) en accroissant leur rayonnement et en anticipant les mutations.
- Développer la logistique et les mobilités durables, véritables piliers économiques de la Vallée de la Seine, en s'appuyant notamment sur les deux pôles de compétitivité interrégionaux, Nov@log et Mov'eo.
- Maximiser les atouts du territoire en matière d'énergies renouvelables, notamment marines, par le développement de la recherche et de l'innovation dans les domaines de la production, du transport, du stockage et de la gestion.
- Valoriser les atouts du territoire en matière de nouveaux matériaux et d'économie circulaire en recourant à l'expérimentation.
- S'appuyer sur le potentiel de la Vallée de la Seine dans le domaine de la santé pour développer les projets mutualisés.
- Diversifier les débouchés agricoles autour des circuits courts et des usages non alimentaires.
- Structurer le développement numérique autour des pôles de compétitivité afin de permettre à la Vallée de la Seine de se positionner comme territoire d'excellence dans ce domaine.
- Harmoniser l'offre de formation sur le territoire de la Vallée de la Seine en coordonnant les formations supérieures au niveau interrégional, en adéquation avec les besoins des entreprises et des salariés et en lien avec les pôles de compétitivité.
- Tirer parti des atouts patrimoniaux et culturels en construisant une offre touristique à l'échelle de la Vallée de la Seine pour développer son rayonnement international et son attractivité économique.

## Récapitulatif des orientations « Flux, déplacements et réseaux »

### Technologies de l'information et de la communication (TIC) :

Aborder le sujet dans sa globalité et faciliter le maillage du territoire en termes d'infrastructures et de services en partant des orientations définies par les stratégies régionales et précisées par les schémas départementaux d'aménagement numérique.

- Inclure le réflexe « fibres » dans tous les investissements qui seront soutenus.
- Veiller à la création des interconnexions entre réseaux, en identifiant les plus stratégiques et en contractualisant leur réalisation, sur la base d'une étude pour identifier des interconnexions utiles et déterminer les modalités appropriées pour les garantir, en lien avec la labellisation de services numériques et/ou de zones d'activités « Vallée de Seine ».

### Transport de personnes et de marchandises : promouvoir le transport durable

1) Identifier et financer les projets routiers, aéroportuaires, ferroviaires, fluviaux et portuaires d'échelle nationale ou interrégionale concourant au développement de la Vallée de la Seine.

- **LNPN : (Ligne nouvelle Paris Normandie)** : cette opération a été déclarée prioritaire par le Premier ministre, selon un phasage et une temporalité compatibles avec les financements mobilisables et la capacité de réalisation du maître d'ouvrage.
- **Modernisation de l'axe ferroviaire Serqueux-Gisors** : cette opération relève de la promotion des itinéraires alternatifs pour le transport de fret. Ce maillon ferroviaire est inscrit au réseau transeuropéen de transport au titre de l'amélioration de la desserte des biens et des personnes entre la façade océanique et le cœur de l'Europe.
- **Aménagement de Port Seine-Métropole, dans la zone d'Achères** : point d'interconnexion entre la Seine, l'Oise et l'Escaut, et entre les régions de la Vallée de Seine et celles du nord de l'Europe.
- **Développement des installations industrialo-portuaires dédiées à l'éolien offshore et aux énergies marines renouvelables (Ports normands associés, HAROPA, Dieppe et Fécamp), avec :**
  - Pour la Basse-Normandie : l'accueil de EMR sur le port de Cherbourg, et Caen Ouistreham, des travaux portuaires évalués à 105 M€ ;
  - Pour la Haute-Normandie : dans le cadre du programme « Éolien en mer », des investissements importants pour libérer des espaces actuellement occupés et renforcer des infrastructures portuaires publiques afin notamment de les adapter à la manutention de charges lourdes exceptionnelles pour un coût total prévisionnel évalué à 57,4 M€ HT.

À côté de ces quatre opérations exemplaires, l'analyse menée à partir des contributions et des études déjà réalisées, a permis d'établir une liste d'opérations plus large, pouvant être labellisées « Vallée de la Seine », même en dehors de financements spécifiques.

- **Aménagements portuaires et/ou fluviaux** : l'accès fluvial à Port 2000 au Havre et l'accueil des porte-conteneurs, les accès nautiques au port de Rouen, grâce à l'arasement du chenal et à l'adaptation des quais ; la modernisation et la valorisation des équipements fluviaux de la Seine aval (barrages, écluses, passes à poisson...), la prise en considération d'opérations ciblées en amont (liaison Bray-Nogent, bassin de l'Oise) et l'évolution du réseau de ports fluviaux sur la Seine à l'amont de Rouen, Alizay, Limay, Triel notamment.
- **Renforcement des axes ferroviaires pour compléter le maillage ferroviaire existant accessible au transport de fret**, (port de Dieppe, plateforme bimodale de Mézidon, axe Rouen-Caen-Le Mans-Tours,...) en lien avec le grand projet de modernisation du réseau, conduit par SNCF Réseau.
- **Desserte terrestre routière et désenclavement des zones urbaines denses et des zones logistiques d'intérêt majeur** : la liaison A 28 - A 13 avec la desserte de plateformes logistiques multimodales du sud de Rouen, les dessertes des plateformes logistiques en Île-de-France (Roissy, Achères, Bonneuil-sur-Marne) incluant le bouclage de l'autoroute A 104 (dont la complexité est notoire, mais indispensable à la fluidité à long terme des trafics).

### Récapitulatif des orientations « Flux, déplacements et réseaux » (suite)

2) Hiérarchiser et développer les plateformes d'échelle interrégionale identifiées dans le cadre du Maillon Ouest et du Corridor atlantique : à partir du recensement de l'existant, de l'identification des projets annoncés, construction d'une cartographie précise, traduisant la répartition des fonctions pour apprécier la nécessité de susciter de nouveaux projets correspondant à l'ambition d'une chaîne logistique cohérente et posant le fondement d'une politique foncière adaptée.

3) Favoriser la rencontre de l'offre et de la demande, réunissant tous les modes de transport en soutenant les initiatives des acteurs institutionnels (gestionnaires d'infrastructures, chambres consulaires) ou des socio-professionnels (clusters, pôles de compétitivité, filières professionnelles), en lien avec le thème de l'innovation.

4) Observer, évaluer et s'interroger sur les flux de demain, pour développer une capacité de remise en cause ou de tests de robustesse des choix opérés. Le système universitaire et de recherche présent sur la vallée sera mobilisé au service de cette fonction.

### Récapitulatif des orientations « Gestion de l'espace au service du développement durable »

- Faire de la Vallée de la Seine une référence de l'aménagement durable en lien avec le fleuve et le littoral
- Fédérer les nombreuses initiatives locales autour d'une charte d'aménagement, de la procédure de labellisation, de l'échange d'expériences, de la diffusion des bonnes pratiques et de l'appui à l'ingénierie territoriale
- Apporter un soutien particulier aux sites les plus stratégiques pour le développement de la Vallée de la Seine à l'horizon 2030
- Promouvoir la bonne insertion urbaine, paysagère et naturelle des activités industrielles et portuaires en assurant un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes des territoires concernés
- Sur les territoires à cheval entre deux régions, tels que le Vexin, favoriser les dialogues et les projets de territoire interrégionaux
- Construire une vision globale des besoins et des opportunités foncières en s'appuyant sur les recensements locaux et régionaux
- Réhabiliter les sites industriels dont le foncier est sous-utilisé et reconverter les friches
- Encourager dans les futurs aménagements le recours aux écofilères de la Vallée de la Seine notamment dans les domaines des mobilités durables, des énergies renouvelables, de la biomasse, des écomatériaux, des modes durables d'acheminement des matériaux de construction et de la valorisation des déchets
- Restaurer les continuités et les milieux écologiques d'intérêt interrégional en assurant le traitement exemplaire des nouvelles infrastructures, le rétablissement des continuités sur les axes existants et la gestion coordonnée de l'estuaire de la Seine
- Valoriser les paysages et le patrimoine naturel à travers la gestion coordonnée des berges, des communications sur la trame paysagère de la Vallée de la Seine et le développement de l'écotourisme, notamment autour des véloroutes
- Mieux gérer l'eau et les risques d'inondation, de sécheresse et de pollution en lien avec les démarches à l'échelle du bassin hydrographique de la Seine, notamment en structurant la gestion du grand cycle de l'eau sur la Seine aval



*Claude Monet (1840-1926) Hôtel des roches noires, Trouville 1870, huile sur toile H. 81 L. 58,5 cm, Paris, musée d'Orsay*

**Annexes**



# Annexe 1

## Liste des partenaires ayant rédigé une contribution au schéma stratégique 2030

### Agglomérations

#### Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA)

Contribution du projet de la CREA au schéma stratégique de développement de la Vallée de la Seine.

Contribution de la commission Axe Seine à l'élaboration du schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine.

Faire de Paris-Seine-Normandie un territoire d'innovation et d'expérimentation pour le renouveau industriel.

#### Pôle métropolitain CREA Seine-Eure

Vallée de la Seine, enjeux métropolitains.

#### Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines

Au cœur de la Vallée de la Seine, Mantes-en-Yvelines: escale métropolitaine verte.

#### Communauté urbaine de Cherbourg

Lettre du président de la Communauté urbaine au délégué interministériel.

#### Pays Dieppois Terroir de Caux

Inscrire le pays Dieppois-terroir de Caux dans les dynamismes de développement de la vallée de la Seine

(contribution conjointe avec la communauté d'agglomération de la région Dieppoise, la CCI de Dieppe et la ville de Dieppe).

#### Caen La Mer – Communauté d'agglomération

L'agglomération caennaise dans la dynamique Vallée de la Seine.

#### Ville de Rouen

Lettre du maire de Rouen au délégué interministériel.

#### Communauté d'agglomération havraise (CODAH)

La LNPN, les filières économiques, l'aménagement de l'espace et le potentiel touristique.

#### Association Confluence Seine-Oise

Contribution de la Confluence Seine-Oise à la préparation du contrat de plan État-interrégions Vallée de la Seine.

#### Grand Évreux Agglomération

Contribution du GEA au CPER et CPIER 2014-2020.

### Chambres consulaires – Organismes professionnels

#### CCI Paris-Seine-Normandie

Paris-Seine-Normandie: vers un « écosystème dynamique » ouvert sur le monde, tiré par l'avenir et ancré territorialement.

#### Chambre d'agriculture Normandie

L'activité agricole sur l'axe Seine, enjeux stratégiques et projets portés par la profession.

#### Chambre d'agriculture interdépartementale Île-de-France

Enjeu agricole et fonciers de la Vallée de la Seine en Île-de-France Ouest.

#### HAROPA

Haropa 2030: quatre ambitions.

#### Comité des armateurs fluviaux

Priorités de la profession en ce qui concerne le développement de la Vallée de la Seine.

#### Logistique Seine-Normandie

Contribution LSN au schéma stratégique de développement de la Vallée de Seine.

### Universités - Enseignement supérieur - Recherche-Culture

#### Université Paris Grand-Ouest (UPGO)

Contribution à l'élaboration du schéma stratégique de la Vallée de la Seine, note stratégique.

#### Direction régionale de l'action culturelle (DRAC)

Contribution des trois DRAC's de la Vallée de la Seine, en lien avec la DIDVS, à l'élaboration du schéma stratégique et du CPIER.

**Comité régional olympique et sportif :  
Haute-Normandie ; Basse-Normandie ;  
Île-de-France**

Vallée Seine: naissance de l'olympisme.

**Rectorats de Caen, de Rouen et de Versailles**

CPIER Vallée de la Seine: formations/coopérations entre campus.

**Conseil économique, social et environnemental régional (CESER)**

**CESER Haute-Normandie**

Paris-Seine-Normandie, cinq propositions pour concrétiser le projet.

**CESER Basse-Normandie**

Observations sur les projets de textes des groupes de travail Vallée de la Seine.

**CESER IdF**

Lettre du président au DIDVS se référant à l'avis du 11 avril 2012 relatif à «la Seine, territoire stratégique».

**Départements**

**Calvados**

Contribution du conseil général du Calvados.

**Eure**

L'Eure au cœur du développement de la Vallée de la Seine (contribution conjointe avec la CCI de l'Eure, agricultures et territoires, la chambre de métiers et de l'artisanat, le Grand Évreux, la communauté d'agglomération Seine-Eure, la CAPE, Seine-Aval et le PNR Boucles de la Seine).

Observations du département de l'Eure sur les documents de cadrage proposés par les trois groupes de travail préparatoires à l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine.

**Hauts-de-Seine**

Lettre du président du conseil général au délégué interministériel.

**Manche**

Lettre du président du conseil général au délégué interministériel.

**Seine Maritime**

Contribution du département de Seine-Maritime au schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine.

Positionnement stratégique du département de Seine-Maritime dans le cadre de la réforme territoriale.

**Seine-Saint-Denis**

Lettre du président du conseil général au délégué interministériel.

**Val-d'Oise**

Schéma stratégique de la Vallée de la Seine: commentaires et propositions.

**Yvelines**

Lettre du président du conseil général au délégué interministériel.

**Autres partenaires**

**Seine-Aval**

Contribution du GIP Seine-Aval aux réflexions sur le développement de la Vallée de la Seine.

**Parc naturel régional  
des boucles de la Seine-Normandie**

Lettre du président du PNR au délégué interministériel.

**Agence de l'eau Seine-Normandie**

Pour un territoire écologique et résilient favorisant l'attractivité de la Vallée de Seine autour de ses bassins de vie.

**Établissement public d'aménagement  
du Mantois Seine-Aval (EPAMSA)**

Contribution de l'opération d'intérêt national Seine Aval au schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine.

## Annexe 2

### Bibliographie

#### 1. Travaux généraux sur la Vallée de la Seine

- APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDF, «Axe Seine - Une vision partagée», 2012, Paris.
- APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDF, «Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine. Les données essentielles», Rouen, 2011, 40 p.
- Attali J., *Paris et la mer: La Seine est Capitale*, Fayard, Paris, 2010, 200 p.
- Blanc C., *Le Grand Paris du XXI<sup>e</sup> siècle*, Le cherche midi, 2010 (notamment le dernier chapitre «La Seine, une ouverture sur le monde», p. 245 à 253).
- CCI Le Havre-Fécamp-Pays d'Auge, «Synthèse du Grand Paris de l'Estuaire», 2010, 28 p.
- CESER Île-de-France, «La Seine, un territoire stratégique» (rapporteur Nathalie Thomas), 2012.
- Commissariat général pour le développement de la Vallée de la Seine, «Rapport remis au Premier ministre», 2012, 99 p.
- Fremont A., «Le Havre, l'axe Paris-Seine et les routes maritimes mondiales», *Esprit*, juin 2013.
- Grumbach A., *Seine Métropole*, Archibooks, Paris, 2010, 191 p.
- IAU-Île-de-France, Le fleuve: un système, des territoires, des acteurs, *Cahiers de l'IAU*, n° 141, 2004.
- Mission d'études et d'aménagement de la Basse-Seine, «Schéma d'aménagement de la Basse-Seine», 1971.
- Normandy Avenue, «Normandy Avenue Magazine», Caen, Rouen, Le Havre, 2011-2012.
- Paris Normandie, «AvenirSeine.com», magazine pluriannuel, 2011-2012.
- Seine en partage, «Au fil de la Seine», 2005-2014.
- La Vallée de la Seine dans le bassin parisien**
- Berger M., Thiard P., «Le polycentrisme de l'aire métropolitaine de Paris: rhétorique de la planification territoriale ou organisation "métropolitaine" de l'espace?», *Territoires en mouvement*, n° 2, 2006, p. 3-14.
- Berroir S., Cattani N., Giraud T., Saint-Julien T., *Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, Une analyse de la mobilité des populations par les DADS*, DIACT, 2007, 108 p.
- Berroir S., Cattani N., Giraud T., Saint-Julien T., «Les mobilités quotidiennes, résidentielles et professionnelles des populations du Bassin parisien in *Le Fonctionnement métropolitain du bassin parisien*», *Du Bassin Parisien à la région économique de Paris*, DIACT, 2009, 62 p.
- Damette F., Scheibling J., «Le Bassin parisien: système productif et organisation urbaine», Paris, DATAR, 1992, 103 p.
- DATAR, «Livre blanc du Bassin parisien», Paris, 1966, 116 p.
- DATAR, «Livre blanc du Bassin parisien», La Documentation française, Paris, 1992, 135 p.
- Conférence des présidents des huit régions du Bassin parisien (C8), «Perspectives Bassin parisien: 7 engagements des régions pour un Bassin parisien attractif durable et solidaire», 2009.
- DATAR, «Le fonctionnement métropolitain du Bassin parisien. Du Bassin parisien à la région économique de Paris- 2004-2008», Paris, 2009, 64 p.
- Fremont A. (dir.), «Le Bassin parisien: contribution de l'État à de nouveaux enjeux interrégionaux», DATAR - MIIAT, La Documentation française, Paris, 2002, 311 p.
- Gilli E., «Le Bassin parisien. Une région métropolitaine», *Cybergeo - European Journal of Geography*, 2005, 21 p.
- Gilli F., Jayet H., Hammadou H., *Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, Partie 2, L'intégration régionale des mobilités résidentielles et professionnelles*, Paris, DATAR, 2009, 37 p.
- Gilli E., *Des espaces spécialisés dans le Bassin parisien les filières localisées au service de l'aménagement du territoire*, Paris, DATAR, 2003, 152 p.
- IAU Île-de-France, «Bassin parisien et interrégionalité dans les documents régionaux de planification», Paris, 2010, 43 p.
- IAU Île-de-France, «Le Bassin parisien, une méga-région», *Les Cahiers de l'IAU Île-de-France*, n° 153, 2010, 92 p.
- IAU Île-de-France, «Capitalisation des savoirs sur Le Bassin parisien», Paris, 2009, 60 p.
- Préfecture de région Haute-Normandie, «La Haute-Normandie dans le grand Bassin parisien», 1991, 138 p.
- Thiard P., «Le Bassin parisien, un espace fonctionnel reconnu mais instrumentalisé par les politiques d'aménagement du territoire», in Bleton-RUGET A., Commerçon N., Gonod P., *Territoires institutionnels, territoires fonctionnels*, institut de recherche du Val Mâconnais, 2006, p. 103-112.

Thiard P. « Les stratégies de développement économique des pôles urbains des départements limitrophes de l'Île-de-France », in Berger M., Diziani R., Halbert L., Rousset-Deschamps M., *Effets de débordement, polarisations économiques et stratégies d'acteurs en Île-de-France et dans le Bassin parisien*, rapport final, programme organisation de l'espace urbain et dynamiques économiques, PUCA, 2006, 328 p.

## 2. Aménagement durable et gestion de l'espace

Buléon P., *Atlas de la Basse-Normandie*, Autrement, Paris, 2006, 120 p.

Buléon P., Shurmer-Smith L., *Espace Manche. Un monde en Europe*, Région Haute-Normandie, 2007.

Comité de pilotage du Plan Seine, 2007, «Plan Seine 2007-2013».

Conseil général de l'Eure, «Projet du Grand Paris, L'ambition du département de l'Eure», Évreux, 2011, 32 p.

Douze géographes des universités de Caen, de Rouen et du Havre, *La Normandie en débat*, OREP Éditions, 2012, 175 p

DREAL Haute-Normandie, «La directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine», 2006.

Établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA), «Protocole de l'opération d'intérêt national Seine aval», 2007.

## 3. Développement

APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDE, INSEE Haute-Normandie «Panorama économique de l'espace Paris-Seine-Normandie», *Cahiers d'Aval* n° 92, INSEE, 2011, 48 p.

CCI de Normandie, «Panorama économique, 2012, La Normandie en chiffres et en cartes», 2012, 62 p.

CCI Le Havre, Rouen, Paris, Haute-Normandie, Île-de-France, «Rapport inter-consulaire, Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la mer», 2011, 28 p.

CRCI de Haute-Normandie, «L'axe Seine, un corridor économique à développer», Rouen, 2009, 4 p.

### Tourisme, culture et patrimoine

Bocard H., Ayrault P., «De Paris à la mer, la ligne de chemin de fer Paris-Rouen - Le Havre», *Collection Images du patrimoine* n° 239, 2006, 152 p.

Conseil régional de Haute-Normandie, «Le paysage industriel de Basse-Seine», CPHN, 2008, 264 p.

Gilson Jean-Pierre, «Images en Seine, entre Île-de-France et Normandie», *Point de vues*, 2012, 120 p.

dement, polarisations économiques et stratégies d'acteurs en Île-de-France et dans le Bassin parisien, rapport final, programme organisation de l'espace urbain et dynamiques économiques, PUCA, 2006, 328 p.

Frémont A., *La Normandie, Atlas et géographie de la France moderne*, Paris, Flammarion, 1977, 295 p.

Grand Évreux, «Territoire d'équilibre dans l'Axe Seine», Évreux, 2011, 10 p.

Guermond Y., *La Haute-Normandie sur deux horizons*, Paris, La Documentation française, 1993, 208 p.

Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande, «La charte du parc, 2013-2025», 2014.

Région Île-de-France, «Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)», 2014.

SUBRA P., *Le Grand Paris*, Paris, Armand Colin, 2009, 160 p.

Guillet E., «Naissance de la Normandie, Genèse et épanouissement d'une image régionale en France: la Normandie, 1750-1850, *Annales de Normandie*», Fédération des Sociétés Historiques et Archéologique de Normandie, Caen, 2000, 594 p.

Houyet, Delaune Y., *Vol au-dessus des boucles de la Seine Normande, de Giverny au Havre*, Marigny, Éditions Big Red One et Eurocibles, 2012, 176 p.

Malandain F., *Val de Seine et Traits de côtes*, 2004, 168 p.

Nicollet A., «La Construction d'une identité de la Normandie dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle», *Études normandes*, n°1, Mont-Saint-Aignan, 2003, p. 11-24.

Paris Seine Normandie, «Le tourisme entre en scène», 2<sup>es</sup> rencontres des acteurs économiques, 2012.

Rochette H., *Maisons d'écrivains et d'artistes*, Parigrammes 2012.

### Impressionnisme

Russell A., *La Seine des impressionnistes*, Herscher, 1998.

Fabius L., *Le Cabinet des douze, regards sur des tableaux qui font la France*, Gallimard, 2010 (notamment, les chapitres V «La France des villes», VI «Insouciance» et VII «Cathédrales»).

Crespelle A. et J.-P., *Monet et les impressionnistes - Paris Île-de-France*, Hazan, 2010.

Crespelle A. et J.-P., *Monet et les impressionnistes - Normandie*, Hazan, 2010.

CRT de Normandie, «Normandie impressionniste, manuel de ventes», 2014, 113 p.

CRT Paris Île-de-France, «Destination Impressionnisme», Guide d'aide à la programmation, 2013.

Delarue B., *Les peintres à Étretat, 1786-1940*, Éditions Bruno Delarue, 2005.

Delarue B., Chaine C., Ickowicz P., *Les peintres à Dieppe, Varengeville, Pourville et Arques-la-Bataille*, Éditions Terre en vue, 2009.

Delarue B., «Les peintres à Honfleur, 1818-1940», Éditions Terre en vue, 2006.

Delarue B., Lefebvre G., *Les peintres au Havre et Sainte-Adresse, 1516-1940*, Éditions Terre en vue, 2008.

Guide du routard, *La Normandie des impressionnistes, 12 itinéraires touristiques*, Hachette, 2013.

Eisenberg H. et Lespinasse F., *Peintres de la Seine*, Rouen, Éditions des Falaises, 2013.

Klein J.-S., *La Normandie, berceau de l'impressionnisme, 1820-1900*, Éditions Ouest-France, 1999.

Klein J.-S., *Lumières normandes, les hauts-lieux de l'impressionnisme*, Éditions Point de vues, 2013.

Le grand guide de la Normandie, *Sur les pas des impressionnistes*, Beaux-Arts Éditions et Eyrolles, 2014.

Lucenet M. et G., *La Seine impressionniste, itinéraire artistique et touristique*, Projection, 2010.

Musée des Beaux-Arts de Rouen, «Une ville pour l'impressionnisme, Monet, Pissarro et Gauguin à Rouen», catalogue d'exposition, Skira Flammarion, 2010.

#### 4. Flux et mobilités

Conférence des présidents des huit régions du bassin parisien (C8), «Maillon Ouest européen», 2012.

AURBSE, La mobilité des habitants des espaces périurbains, 2011, 36 p.

DREAL, ORTEM, «Mobilités domicile-travail Analyses territoriales et par catégories socio-professionnelles», 2012, 24 p.

Meissonnier J., *Provinciliens: les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan, 2001, 322 p.

##### Ports et transport fluvial

CESER Haute-Normandie, «Les ports et le territoire, à quand le déclin?», 2013.

Musée des impressionnistes de Giverny, «L'impressionnisme au fil de la Seine», catalogue d'exposition, Sivana Éditoriale, 2010.

Musée Tavet-Delacour de Pontoise, «Albert Marquet, les bords de Seine, de Paris à la côte normande», catalogue d'exposition, éditions Somogy, 2013.

Schlessler T., *Escapades impressionnistes de Paris à Honfleur: Musées, ateliers, maisons et paysages*, Parigrammes 2012.

Exposition à l'hôtel de ville de Paris, «Paris au temps des impressionnistes, 1848-1914», Skira Flammarion, 2011.

Exposition à Rueil-Malmaison, «Reflets de la Seine impressionniste», catalogue, 2008.

Tapié A., *Peindre en Normandie à l'époque impressionniste*, Somogy Éditions d'Art, 2010.

Les peintres de la Seine, DVD : 3 films de Dominik Rimbault, «Ciel d'artistes, Rêves de marins, Honfleur; Balades sur les planches, Trouville, Deauville; La Seine, muse des artistes de Paris à Honfleur», collection Les Lieux inspirés, 2003.

Exposition au Musée Marmottan Monet, «Impression Soleil levant, l'histoire vraie du chef-d'œuvre de Claude Monet», catalogue, 2014.

##### Recherche et innovation

APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDE, «Recherche et innovation, un levier pour le développement de la Vallée de la Seine», Caen, 2013, 71 p.

Baron M., Le Neindre C., Zanin C., «Mettre en cartes les universités du Bassin parisien», *Mappemonde*, n° 92, 2008 19 p.

Dupray P., «Port 2000: au fil de la Seine, un enjeu pour la Haute-Normandie et l'Île-de-France», *Cahiers de l'IAURIF* n° 141, 2004, pp. 129-135.

HAROPA, «Construire une ambition commune Haropa 2030», Ports de Paris-Seine-Normandie, 2013.

Merk, O., Ducruet C., Dubarle P., Haезendonck E. et Dooms M., *Compétitivité des villes portuaires: Le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)*, Éditions OCDE, 2011, 122 p.

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, «Stratégie nationale portuaire», 2014.

**Mission de reconfiguration du canal Seine-Nord-Europe - Réseau Seine-Escaut**, «Un projet pour la relance de la croissance. Rapport au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche», 2013.

**Sable en Seine**, «Pour une nouvelle génération de ports dans la ville. Répertoire de bonnes pratiques», 2013.

#### **Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**AUCAME**, «Une ligne à grande vitesse Paris-Caen - Basse-Normandie. Pourquoi ?», Caen, 201036 p.

**AURBSE**, «Ligne nouvelle Paris-Normandie, Nouvelle gare d'agglomération de Rouen», 2011-2012, 4 p.

**AURBSE**, «État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie», 2011, 40 p.

**Bazin S., Beckerich C., Blanquet C., Delaplace M., Vandebossche L.**, «Grande vitesse ferroviaire et développement économique local: une revue de la littérature», *recherche, transports et sécurité*, vol. 27, 2011, p. 215-238.

**Bazin S., Beckerich C., Delaplace M.**, «Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse: des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement», ASDRLF, 2011, 17 p.

**CESER Basse-Normandie**, «L'ingénierie financière du projet de LNPN», Caen, 2011, 38 p.

**CESER Haute-Normandie**, «Avis sur le projet de LNPN», Rouen, 2011, 18 p.

**Conseil général de l'Eure**, «Ligne nouvelle Paris-Normandie, Une liaison stratégique pour le département de l'Eure», Évreux, 2011, 24 p.

**Conseil régional de Basse-Normandie**, «Contribution au projet de développement de l'espace Paris, Seine-Normandie, Pour une LGV en Basse-Normandie», Caen, 2011, 31 p.

**CNDP**, «Compte-rendu "Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie" du 3 octobre 2011 au 3 février 2012», 2012, 77 p.

**CNDP**, «Bilan du débat public "Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie" du 3 octobre 2011 au 3 février 2012», 2012, 16 p.

**Frémont A., Ifsttar**, «Les grands enjeux fret liés à la LNPN», Paris, RFF, 2011, 68 p.

**Grand Évreux**, Spécial débat public LNPN, *Le magazine de l'agglomération*, supplément magazine, n° 10, 2011, Évreux, 5 p.

**Réseau ferré de France**, «Dossier du maître d'ouvrage, débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012», 2011, 132 p.

# Annexe 3

## Sitographie

### Colloques Vallée de la Seine

#### Le Havre – 4 mai 2010

[www.vallee-seine-caen-2013.fr/ressources/colloque-2010/](http://www.vallee-seine-caen-2013.fr/ressources/colloque-2010/)

#### Rouen – 23 mai 2011

[www.axe-seine.fr](http://www.axe-seine.fr)

#### Paris – 22 novembre 2012

[www.axeseine-colloquedeparis.fr/](http://www.axeseine-colloquedeparis.fr/)

#### Caen – 13 décembre 2013

[www.vallee-seine-caen-2013.fr/colloque-2013/le-programme/](http://www.vallee-seine-caen-2013.fr/colloque-2013/le-programme/)

### 1. Aménagement territorial

#### Établissement public d'aménagement du Mantois Seine aval (EPAMSA)

[www.epamsa.fr/fr/](http://www.epamsa.fr/fr/)

#### Grand Paris : les contrats de développement territorial (CDT)

[www.ile-de-france.gouv.fr/gdparis/contrats-de-developpement-territorial](http://www.ile-de-france.gouv.fr/gdparis/contrats-de-developpement-territorial)

#### Grande Seine 2015 (pacte d'aménagement)

<http://www.grandeseine2015.fr>

#### Parcs naturels régionaux

- Boucles de la Seine normande

[www.pnr-seine-normande.com/](http://www.pnr-seine-normande.com/)

- Vexin français

[www.pnr-vexin-francais.fr/](http://www.pnr-vexin-francais.fr/)

#### Plan Seine

[www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plan-seine-r128.html](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plan-seine-r128.html)

#### Seine en partage

[www.seineenpartage.fr/](http://www.seineenpartage.fr/)

### 2. Acteurs économiques

#### Paris-Seine-Normandie (chambres de commerce et d'industrie)

[www.paris-seine-normandie.fr/](http://www.paris-seine-normandie.fr/)

#### Pôles de compétitivité interrégionaux

- Cosmetic Valley (cosmétique et parfumerie)

[www.cosmetic-valley.com](http://www.cosmetic-valley.com)

- Mov'eo (automobile et transports publics)

[www.pole-moveo.org/](http://www.pole-moveo.org/)

- Nov@log (logistique et *supply chain*)

<http://novalog.eu/>

### 3. Transports et fret

#### HAROPA (ports Paris-Seine-Normandie)

[www.haropaports.com/](http://www.haropaports.com/)

#### Port Seine-Métropole

[www.port-seine-metropole.fr/](http://www.port-seine-metropole.fr/)

#### Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

[www.lnnpn.fr/](http://www.lnnpn.fr/)

<http://www.debatpublic-lnpn.org/>

#### Ligne Serqueux-Gisors

[www.ligne-serqueux-gisors.fr/](http://www.ligne-serqueux-gisors.fr/)

#### Weastflows (projet de fret durable pour l'Europe du Nord-Ouest)

[www.weastflows.eu/](http://www.weastflows.eu/)

#### Logistique Seine-Normandie (réseau d'acteurs du logistique)

[www.logistique-seine-normandie.com/](http://www.logistique-seine-normandie.com/)

### 4. Tourisme et culture

#### Fédération nationale des maisons d'écrivains et des patrimoines littéraires

[www.litterature-lieux.com](http://www.litterature-lieux.com)

#### Route historique des maisons d'écrivains

<http://www.chateaux-france.com/route-maisonsecrivains/>



## Liste des acronymes et des sigles

|  |  |
|--|--|
| <b>APUR:</b> Atelier parisien d'urbanisme  | <b>GEA:</b> Grand Évreux agglomération   |
| <b>AUCAME:</b> Agence d'urbanisme de Caen-Métropole  | <b>GIE:</b> Groupement d'intérêt économique  |
| <b>AUDAS:</b> Agence d'urbanisme et de développement de la Seine aval  | <b>GIP:</b> Groupement d'intérêt public  |
| <b>AURBSE:</b> Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure                                   | <b>GIS:</b> Groupement d'intérêt scientifique  |
| <b>AURH:</b> Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine                           | <b>GREAH:</b> Groupe de Recherche en Electrotechnique et Automatique du Havre                            |
| <b>C8:</b> Conférence des huit régions du Bassin parisien  | <b>GREYC:</b> Groupe de recherche en informatique, image, automatique et instrumentation de Caen         |
| <b>CCI:</b> Chambre de commerce et d'industrie   | <b>HAROPA:</b> Groupement d'intérêt économique des ports du Havre, de Rouen et de Paris                  |
| <b>CDT:</b> Contrat de développement territorial   | <b>IAU-IDF:</b> Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France                                 |
| <b>CESER:</b> Conseil économique social et environnemental régional  | <b>INSEE:</b> Institut national de la statistique et des études économiques                              |
| <b>CEVEO:</b> Centre d'Expertise et de Valorisation de l'EOLien (Rouen)                                      | <b>INTECHMER:</b> Institut de recherches et de formation en sciences et techniques de la mer (Cherbourg) |
| <b>CGET:</b> Commissariat général à l'égalité des territoires  | <b>ISEL:</b> Institut supérieur d'études logistiques du Havre  |
| <b>CODAH:</b> Communauté d'agglomération havraise  | <b>LEMA:</b> Laboratoire d'Ecotoxicologie des Milieux Aquatiques (Le Havre)                              |
| <b>CODIR:</b> Comité directeur   | <b>LNP:</b> Ligne nouvelle Paris-Normandie   |
| <b>ComUE:</b> Communauté d'universités et établissements   | <b>LOMC:</b> Laboratoire Ondes et Milieux Complexes (Le Havre)   |
| <b>CORRODYS:</b> Centre de technologies en corrosion, corrosion marine et biocorrosion (Cherbourg-Octeville) | <b>LPMA:</b> Lycée professionnel maritime et aquacole de Cherbourg                                       |
| <b>CPER:</b> Contrat de plan État-région   | <b>LSN:</b> Logistique Seine Normandie   |
| <b>CPIER:</b> Contrat de plan interrégional État-région  | <b>LUSAC:</b> Laboratoire Universitaire des Sciences Appliquées de Cherbourg                             |
| <b>CREA:</b> Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe  | <b>MAPAM:</b> Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles     |
| <b>DCE:</b> Directive cadre eau  | <b>MEDDE:</b> Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie                          |
| <b>DCSMM:</b> Directive cadre stratégie pour le milieu marin   | <b>PARM:</b> Plan d'accompagnement au report modal   |
| <b>DIDVS:</b> Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine                        | <b>PCB:</b> Polychlorobiphényles   |
| <b>DIRD:</b> Dépense intérieure de recherche et développement  | <b>PNA:</b> Ports Normands Associés  |
| <b>DRAC:</b> Direction régionale des Affaires culturelles  | <b>PNR:</b> Parc naturel régional  |
| <b>DTS:</b> Diagnostic territorial stratégique   | <b>PRES:</b> Pôle de recherche et d'enseignement supérieur   |
| <b>EISIGELEC:</b> Ecole Supérieure d'Ingénieurs en Génie Electrique (Saint-Etienne-du-Rouvray)               | <b>PSDR:</b> Programmes de recherche « Pour et sur le développement régional »                           |
| <b>EPAMSA:</b> Établissement public d'aménagement du Mantois Seine aval                                      | <b>PSN:</b> Paris Seine Normandie  |
| <b>EPST:</b> Établissement public à caractère scientifique et technologique                                  | <b>R&amp;D:</b> Recherche et développement   |
| <b>FUI:</b> Fonds unique interministériel  | <b>RIS3:</b> Stratégie nationale/régionale d'innovation pour une spécialisation intelligente             |

**RTE-T**: Réseau transeuropéen de transport  
**SDAGE**: Schéma directeur d'aménagement  
et de gestion des eaux  
**SDRIF**: Schéma directeur de la région  
Île-de-France  
**SGAR**: Secrétariat général pour les affaires  
régionales  
**SLGRI**: Stratégie locale de gestion des risques  
inondation  
**SRCE**: Schéma régional de cohérence écologique  
**SRDEI**: Stratégie régionale de développement  
économique et d'innovation

**SRDT**: Schéma régional de développement  
touristique  
**SRDTL**: Stratégie régionale de développement  
du tourisme et des loisirs  
**STAP**: Service territorial de l'architecture  
et du patrimoine  
**TIC**: Technologies de l'information  
et de la communication  
**TRI**: Territoires à risques importants  
**UNESCO**: Organisation des Nations unies  
pour l'éducation, la science et la culture  
**UPGO**: Université Paris Grand Ouest  
**VNF**: Voies navigables de France

*Le schéma stratégique 2030 pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine a été approuvé le 16 janvier 2015 par le comité directeur pour le développement de la Vallée de la Seine, qui réunit, sous la présidence du délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, le préfet coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la Vallée de la Seine, les présidents des conseils régionaux de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et de l'Île-de-France, ainsi que les préfets de Basse-Normandie et de l'Île-de-France.*

*Il a été adopté par délibérations du conseil régional de Basse-Normandie en date du 15 décembre 2014, de la commission permanente du conseil régional de Haute-Normandie en date du 11 mai 2015 et du conseil régional de l'Île-de-France en date du 16 juin 2015.*

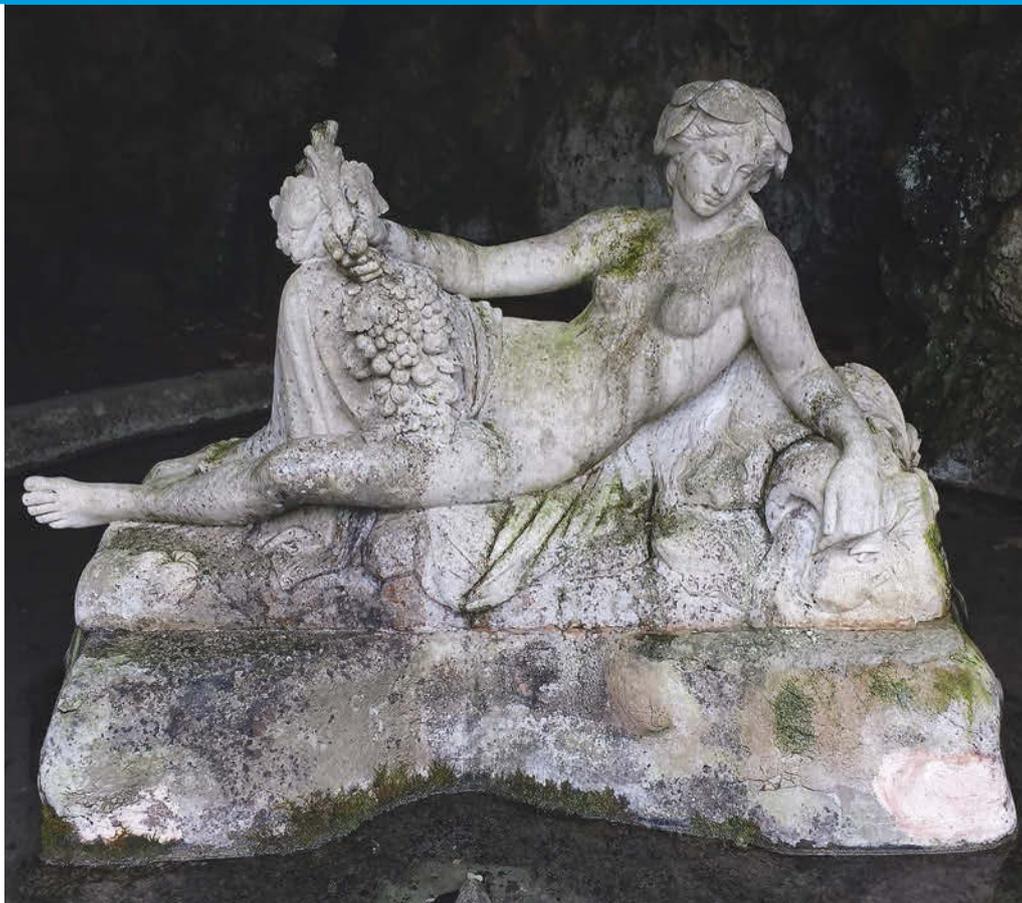
*Ce document est le résultat de la réflexion collective menée par trois groupes de travail associant les services des régions et ceux de l'État et animés par la délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine.*

**Conception graphique :** DILA (Direction de l'information légale et administrative)

---

Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative  
N° 614151704-000615 – Dépôt légal : juillet 2015





Statue de la déesse Sequana – Sources de la Seine (Côte-d'Or)



Vallée de la Seine