

Projets, projet

Le bassin de vie de Rouen est le lieu de nombreux projets stratégiques et opérationnels, à court, moyen ou long termes, dont les effets dépassent très souvent le cadre strict de leur localisation. Leur rayonnement est dès lors intercommunal, métropolitain, régional, voire national. Les populations qui en bénéficient sont celles qui habitent ou fréquentent ces espaces.

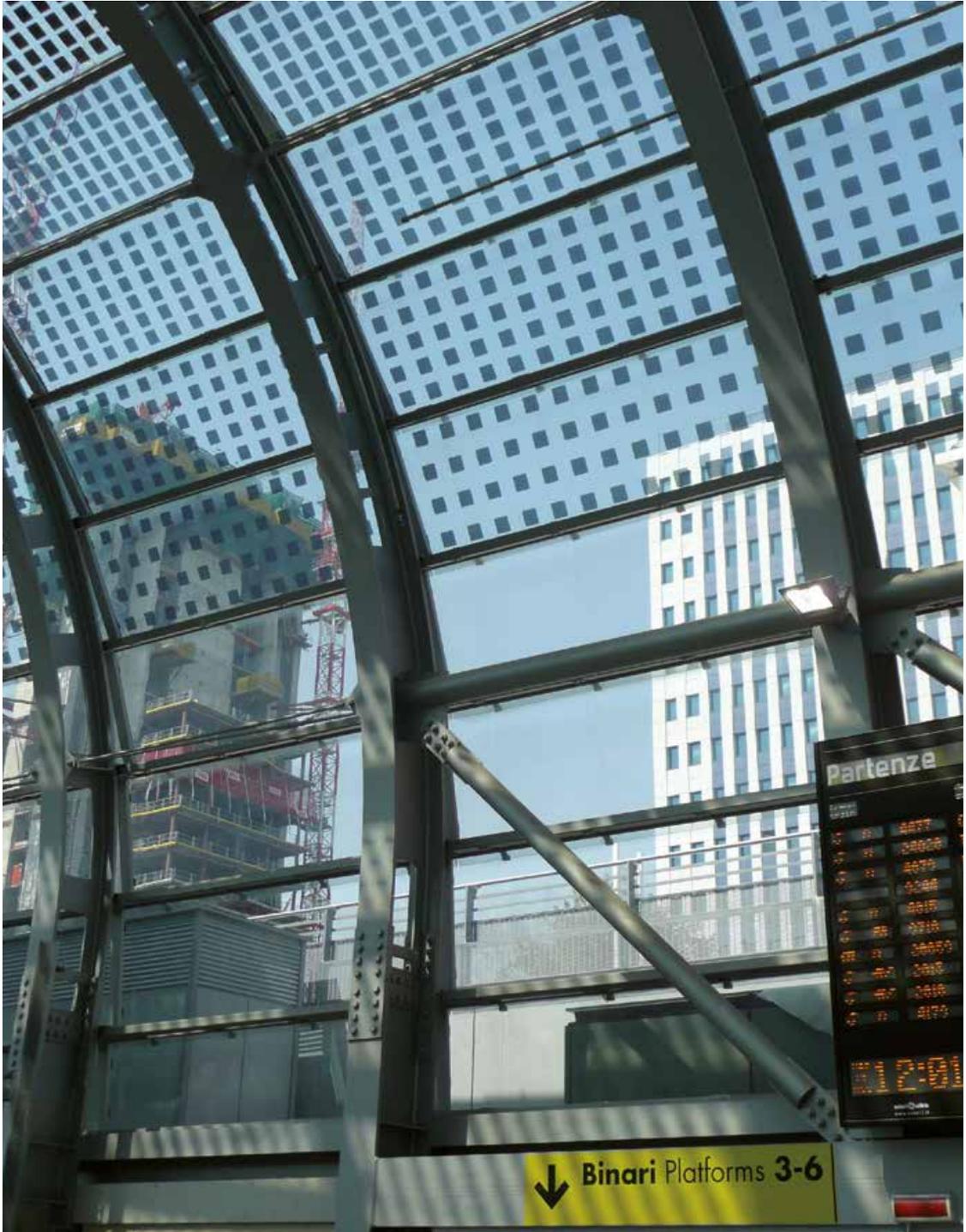
Dans cette deuxième partie, nous avons volontairement retenu les projets aux échelles les plus larges auxquels nous sommes associés, quels qu'en soient les degrés d'avancement et de maturation.

La réflexion engagée sur la vallée de la Seine, impliquant Paris, l'ouest francilien, les bassins de vie de Rouen, du Havre et de Caen, sert une ambition importante, de portée nationale, voire européenne. Dans cet espace guidé par la Seine, mis en tension par la « ville-monde » qu'est Paris Métropole à l'Est et son débouché maritime à l'Ouest, s'imbriquent des lieux d'une grande diversité d'usages et de fonctions, dont beaucoup présentent un fort potentiel de mutation.

Au cœur de cet espace, le bassin de vie de Rouen, tourné vers la Seine, est un point de confluence à même de rayonner sur de nombreux territoires tant sur un axe Est-Ouest que Nord-Sud. L'amélioration des conditions de sa desserte et des réseaux de communication est donc un enjeu fort que viennent soutenir, à un horizon de dix à quinze ans, les projets de nouvelle gare à Rouen en lien avec la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), et de contournement Est/liaison A28-A13. Nous nous attacherons, plus particulièrement, à souligner les multiples interactions que ces projets pourront construire avec les territoires desservis, dans une relation de valorisation réciproque. Ces interactions sont de tous ordres, sociales, économiques, urbaines, paysagères ; elles conditionnent l'efficacité des déplacements et viennent renseigner les collectivités sur les modalités d'aménagement et de programmation.

Enfin, le rayonnement du bassin de vie de Rouen, de dimension métropolitaine, lui offre toutes les capacités de renforcer son inscription dans les grands réseaux de coopération, et d'en être l'un des principaux acteurs.

La vallée de la Seine : une vision à 360°



“ En matière d'aménagement du territoire, le report modal ne se décrète pas : ce n'est pas en multipliant les infrastructures et les plateformes multimodales que, par enchantement, les acteurs de l'économie vont les utiliser [...] Vous pouvez créer des infrastructures, mais si vous ne travaillez pas sur les systèmes productifs, cela ne sert à rien. ”

Ludovic Vaillant, chercheur à l'IFSTTAR, directeur d'études au CETE Nord-Picardie.
Extrait des Rencontre(s) #7 de l'AURBSE, 25 octobre 2012.

“ L'échelle de lecture du port comme simple interface qui manipule des flux pour attirer des navires est révolue. L'autorité portuaire a maintenant un rôle qui dépasse ses simples attributions car ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais bien les corridors. ”

Yann Alix, délégué général de la fondation Sefacil.
« Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 26 juin 2012.

“ Le port du Havre dessert son hinterland à 85 % par la route, 10 % par le fleuve et 5 % par voie ferrée, ce qui constitue un véritable handicap de compétitivité pour l'Axe Seine. Les ports du Range font en général quatre fois mieux [...] On peut parler d'un certain tropisme français sur cette problématique de la multimodalité. ”

Philip Maugé, directeur du développement de Voies navigables de France.
« Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 26 juin 2012.

“ Les frontières administratives n'existant pas pour le tourisme, il faut arriver à construire, à l'échelle de l'Axe Seine, une offre thématique globale qui permette d'associer les richesses des différents territoires. ”

Catherine Barnouin, Comité régional du Tourisme d'Île-de-France.
« Axe Seine : une vision partagée », actes de l'atelier du 25 septembre 2012.

“C’est bien du projet que peut naître l’organisation, pas l’inverse. Le projet transversal de l’Axe Seine, quand il aura pris corps, sera le seul à même d’articuler ces différentes échelles [le bassin de vie de Paris, le grand Bassin parisien, la méga-région Paris-Londres-Randstad] dans le prolongement du Grand Paris ; c’est en cela qu’il est un projet d’avenir pour la compétitivité de la vallée de la Seine d’abord, qui en a bien besoin, de la métropole parisienne et de l’Europe du Nord tout entière.”

“Dans le prolongement de cette démarche stratégique, l’identité du territoire, sa « marque » ne saurait être le fruit d’une discussion entre des politiques et leurs conseillers en communication mais l’aboutissement d’un travail collectif [...] Onlylyon, qui n’est pas un objet de communication mais le résultat d’une démarche collective, en est un excellent exemple.”

Franck Vallérugo, professeur titulaire de la chaire d’économie urbaine à l’ESSEC.
« Axe Seine : une vision partagée », actes du colloque de Paris, 22 novembre 2012.

L'ambition d'une démarche cohérente d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine a fait l'objet de multiples réflexions portées par les collectivités territoriales, le monde économique, et soutenues par l'État, avec notamment la création d'un commissariat général puis d'une délégation interministérielle¹. Depuis 2010, les collectivités territoriales ont posé, par une série de déclarations finales lors de colloques annuels, les bases d'une collaboration plus forte dans des domaines définis comme majeurs, et pour ce faire, se sont appuyées sur le travail partenarial de leurs agences d'urbanisme.

Le territoire de la vallée de la Seine, qui forme l'un des côtés d'un triangle schématique reliant Paris, Londres et Amsterdam, est dans une position stratégique vis-à-vis de ce noyau de développement européen.

Le poids du territoire « Paris Seine Normandie » est très important à l'échelle nationale, puisqu'il rassemble 15 millions d'habitants, 4,5 millions d'emplois (dont plus de 600 000 dans l'industrie), près de 700 000 étudiants, un ensemble portuaire, Haropa, positionné au 4^e rang européen pour le trafic maritime et au 1^{er} rang pour le trafic fluvial.

Cet ensemble constitue une réelle opportunité pour asseoir une stratégie de développement bénéficiant au pays tout entier. Dès à présent, l'engagement de projets majeurs d'infrastructures et de stratégies thématiques, comme le tourisme ou la logistique, dessinent les premiers contours d'une grande vision d'aménagement du territoire.

Véritable « colonne vertébrale » de « Paris Seine Normandie », le projet de nouvelle ligne ferroviaire (LNPN) vise une mise en service par phases, dont la section prioritaire, Paris-Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot est programmée avant 2030, y compris la nouvelle gare à Rouen-Saint-Sever et le tunnel sous-fluvial.

Dans le secteur de la logistique, beaucoup d'initiatives ont été menées : projets de constitution de corridors à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest (Weastflows) et d'organisation d'un réseau d'échanges autour de la vallée de la Seine (Seine Gateway); mise en place d'un

observatoire par le réseau Logistique Seine-Normandie, recensant notamment l'offre multimodale disponible à cette échelle; alignement stratégique des ports de Paris, Rouen et Le Havre sous la bannière Haropa; animation de la recherche-développement sur le territoire par le pôle de compétitivité Nov@log. Plus largement, les chambres de commerce et d'industrie (CCI) réunies au sein de l'association Paris Seine Normandie ont développé une approche par filières économiques stratégiques. Le Département de Seine-Maritime a initié, en lien avec le Département de l'Eure, le pacte Grande Seine 2015 destiné à coordonner la gestion du fleuve et l'aménagement de ses abords.

Dans ce chapitre, nous aborderons essentiellement les enjeux du projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), la fonction logistique et la coopération des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine.

Les enjeux du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie peut être considéré comme l'évolution aboutie de la « LGV Normandie », inscrite au schéma directeur du réseau ferré national en 1991 puis abandonnée au profit de la liaison rapide Normandie vallée de Seine (LRNVS), au début des années 2000. À la suite des consultations du Grand Paris, ce projet d'amélioration de la desserte de la Normandie réapparaît en 2009 et est inscrit au schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Le projet de LNPN, dans son ensemble, fait l'objet d'un débat public en 2011. Sa première phase est retenue par le Premier ministre, le 9 juillet 2013, dans les projets prioritaires à réaliser avant 2030, suite aux propositions de la commission Mobilité 21.

Ce projet représente un élément majeur dans la stratégie des agglomérations et de la métropole normande pour leur rayonnement et leur attractivité vis-à-vis des autres territoires. Leur mise en relation avec les centres économiques et urbains nationaux et européens est un véritable enjeu de développement. Au-delà de leur liaison à Paris, les agglomérations de Rouen, Le Havre et Caen se trouveraient mieux connectées au réseau ferroviaire à grande vitesse européen ainsi qu'aux aéroports internationaux.

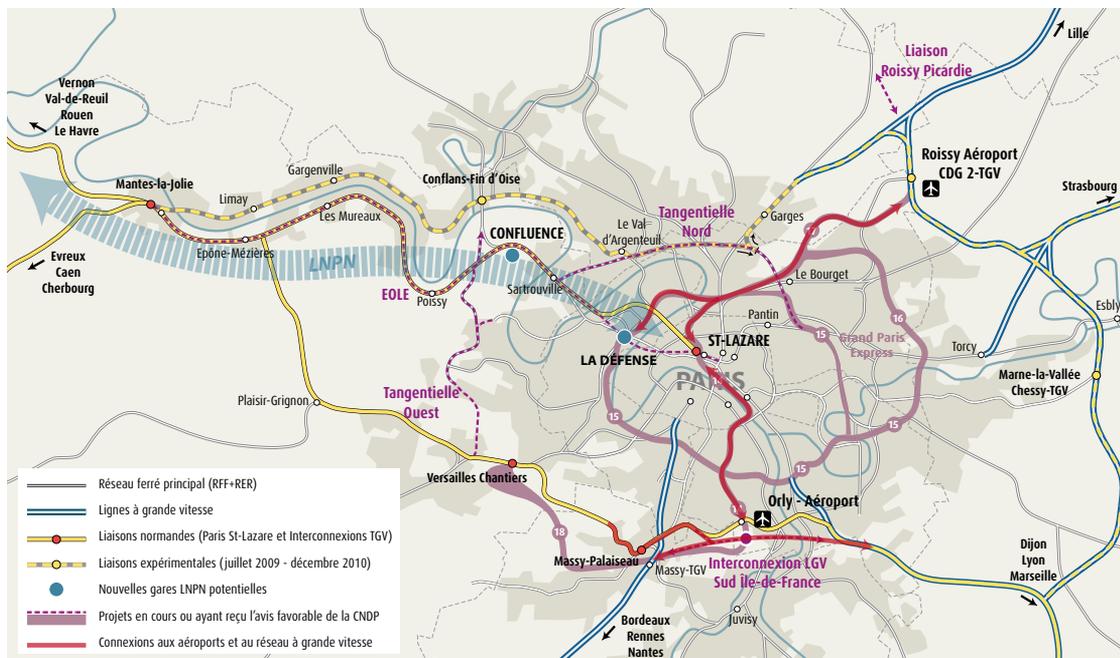
¹ Décret du 19 mai 2011 instituant le commissaire général au développement de la vallée de la Seine.

Décret du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

En plus des liaisons ferroviaires « intersecteurs » qui pourraient être développées grâce à l'augmentation de capacité inhérente au projet LNPN, la Normandie doit aussi pouvoir bénéficier du réseau francilien en s'assurant de la qualité des interconnexions avec le réseau existant et avec celui du Grand Paris Express en projet. L'accessibilité performante aux pôles urbains et économiques de l'Île-de-France et de Paris garantira la qualité des relations économiques et touristiques entre la Normandie et l'Île-de-France. De même, la LNPN devrait améliorer l'accessibilité aux aéroports de Paris et au réseau à grande vitesse. Que les liaisons s'effectuent en correspondance via le Grand Paris Express, ou sans rupture de charge, les solutions envisagées sont multiples et s'inscrivent dans des temporalités différentes. La solution d'une connexion aux aéroports via le réseau francilien offre l'avantage de proposer des fréquences élevées. En effet, les TGV d'interconnexion sont peu nombreux et leurs horaires contraints. En revanche, la correspondance entre deux systèmes de transports à haute fréquence (LNPN et métro automatique) offre

plus de flexibilité face aux horaires multiples de départs et d'arrivées des vols nationaux et internationaux. Le projet de ligne nouvelle offre l'opportunité de pouvoir relier le réseau du fret ferroviaire normand aux corridors de fret européens. Il permettrait d'augmenter la compétitivité des ports du Havre et de Rouen grâce à l'accès à la desserte européenne, mais aussi de développer leur activité en garantissant l'accès au fret aérien international via le pôle aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. En effet, le fret aérien nécessite souvent une interconnexion au fret ferroviaire rapide du fait de la nature des marchandises transportées, à haute valeur ajoutée ou périssables. La LNPN doit permettre de libérer des sillons fret compétitifs et garantir un accès par chemin de fer fiable et rapide aux grandes métropoles françaises et européennes, élément indispensable pour pouvoir concurrencer les grands ports européens. « Les nouveaux gisements de compétitivité se situent désormais dans le contrôle des segments terrestres du transport, qui

Projets et liaisons normandes en Île-de-France



comportent des enjeux financiers non négligeables. [...] Une offre terrestre performante devient un facteur de différenciation et d'efficacité². » De plus, la politique mise en œuvre au sein de l'Union européenne vise à limiter la croissance du transport routier et de ses effets négatifs sur l'environnement. Le projet LNPN s'inscrit dans cette démarche en offrant la possibilité au transport de marchandises normand de sortir d'une situation difficile de dépendance vis-à-vis du mode routier. L'inscription récente de l'Axe Seine dans l'un des neuf corridors prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)³ par les institutions européennes confirme l'importance stratégique du projet en la matière.

2 Rapport public thématique de la Cour des Comptes : « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action ». Juillet 2006.

3 Corridor atlantique.

Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013.

Voir aussi : European commission : Core Network Corridors. Septembre 2014.

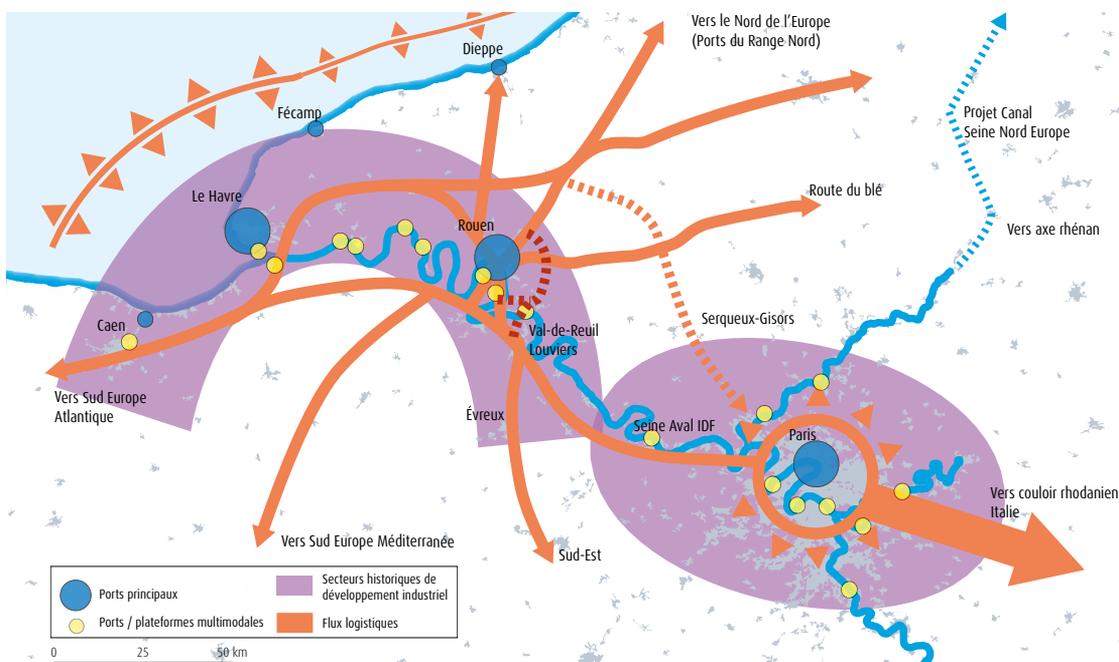
La fonction logistique est cardinale

On estime à 490 000 les emplois liés à la fonction logistique à l'échelle de Paris Seine Normandie.

La logistique est au cœur des enjeux géostratégiques régionaux et des ensembles métropolitains de son territoire. L'importance du phénomène de métropolisation est en effet fortement corrélée à l'inscription du territoire dans un système d'échanges qui s'appuie à la fois sur la circulation des personnes et sur celle des marchandises. C'est ce même système qui a permis le développement industriel du bassin de vie de Rouen et qui fait, par conséquent, l'objet d'une attention soutenue.

En 2011, l'agence d'urbanisme a repris les travaux initiés par les CCI de l'Eure et de Rouen, visant à partager et à développer une vision commune sur l'enjeu logistique. Ces travaux, associant les collectivités territoriales et le monde économique, se sont conclus en février 2012 par un consensus des participants sur la nécessité pour le

Corridors industriels et grands axes de communication logistique



bassin de vie de Rouen de renforcer son positionnement central sur l'axe Seine. Selon le diagnostic partagé, si le territoire possède une position géographique initiale très avantageuse, cette dernière ne suffira pas à maintenir une position concurrentielle face aux développements des autres ports du nord de l'Europe et des projets comme le canal Seine-Nord Europe. Au-delà de l'échelle territoriale du bassin de vie de Rouen, dans la mise en place d'une région gateway⁴, dite « Seine Gateway », l'affirmation d'un projet logistique pour la place rouennaise est essentielle. En prenant en considération l'ensemble des projets et des collaborations en cours, les travaux ont souligné cinq axes stratégiques :

La gouvernance a été relevée comme l'élément central articulant l'ensemble des autres axes et dans le même temps transversal à l'ensemble des thématiques couvertes par la logistique⁵. Il s'agit d'une gouvernance globale, mais aussi d'une gouvernance qui se décline dans chacun des quatre axes : les infrastructures, l'aménagement, l'observation et l'innovation. Les partenaires ont d'abord mis en avant les difficultés objectives à établir des liens entre les différents « collèges » de la logistique que sont les entreprises, les collectivités territoriales, les corps intermédiaires et le Grand Port Maritime. Ensuite, le besoin d'un projet global logistique suffisamment lisible a été énoncé par les entreprises.

Ce qui est recherché n'est pas le leadership d'un acteur, quel qu'il soit. C'est bien le projet de territoire et l'adhésion autour de ce projet qui sera le préalable à la construction de la gouvernance.

L'organisation et la gestion des infrastructures ont été relevées comme le deuxième axe stratégique.

Le constat de la congestion est unanime. Elle résulte d'un ensemble de carences en matière d'infrastructures, soit parce qu'elles sont inadaptées, soit parce qu'elles sont insuffisamment développées au regard de l'ensemble des flux. Or, dans la concurrence entre les régions gateways, le facteur de performance, c'est-à-dire

d'accessibilité et de fiabilité des temps de parcours, est un critère discriminant.

Les participants ont donc évoqué comme une nécessité l'organisation d'un réseau d'infrastructures, co-construit entre gestionnaires et usagers, sur un principe d'intermodalité.

Les enjeux de **l'aménagement**, troisième axe, concernent avant tout le développement d'outils permettant d'améliorer les relations entre les entreprises qui cherchent à s'implanter, qui ont besoin de foncier, et les actions des collectivités territoriales en matière d'aménagement du territoire, de libération foncière et d'aménagement de ce foncier.

Une vision coordonnée à long terme qui soit le fruit d'une construction partagée, ce qui ramène à la notion de gouvernance, serait utile au développement de la fonction et des acteurs logistiques. Elle doit intégrer les risques et l'environnement. Les entreprises l'ont dit : « Les contraintes peuvent être des éléments de dynamique qui permettent de valoriser le territoire ; on peut être innovant en gérant la contrainte. »

L'observation et l'information constituent le quatrième axe et sont indissociables de la gouvernance : bien se connaître permet de bien fonctionner ensemble. L'attractivité du territoire et son développement sont fortement liés à l'observation, qui permet d'avoir une vision partagée, à l'information, qui permet aux acteurs de mieux se coordonner, et à la communication. Depuis, les démarches Seine Gateway et l'observatoire de la logistique piloté par Logistique Seine-Normandie ont développé les partenariats et contribuent à la diffusion et au partage de l'information.

Le cinquième axe, **la formation et l'innovation**, rassemble des enjeux tout aussi importants que ceux évoqués précédemment.

Les entreprises ont témoigné de leurs difficultés pour recruter de la main-d'œuvre à différents niveaux de formation. L'innovation peut aussi être renforcée par le développement des formations. Des démarches expérimentales doivent être menées, car elles sont facteur d'attractivité pour les entreprises comme pour les étudiants puisqu'elles témoignent du dynamisme et du

4 OCDE, Notteboom, Théo, The relationship between seaports and the intermodal hinterland in the light of global supply chains - European challenge. Discussion paper n°2008-10, mars 2008.

5 Cinq thèmes ont structuré la réflexion durant le travail sur le référentiel logistique : la logistique portuaire, la logistique industrielle, les infrastructures, la logistique urbaine et la logistique de plateforme.

volontarisme local pour le développement de la filière. La nécessité de renforcer les liens entre les collectivités, les entreprises, les corps intermédiaires et les établissements de recherche et d'enseignement a été soulignée. En prolongement de cette réflexion partagée sur l'enjeu logistique et en lien avec les projets d'infrastructures comme le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 ou les aménagements des accès nord et sud du pont Flaubert, il nous est apparu important d'orienter les travaux vers les enjeux qui concernent à la fois les infrastructures et l'aménagement du territoire : c'est un binôme indissociable.

La première réflexion proposée consiste en la co-construction d'un dispositif d'observation des infrastructures économiques de référence, pour mieux en comprendre le fonctionnement et ensuite, éventuellement, pour engager des expérimentations. Elle viserait à l'observation ciblée des mouvements, la définition d'un réseau routier économique favorisant la performance du déplacement des marchandises et le report modal, l'intégration des problématiques de sécurité des déplacements. Elle permettrait, en outre, de travailler sur des exemples d'aménagements, d'infrastructures, de systèmes d'information aux usagers, dans l'objectif d'encourager l'intermodalité, à l'échelle des grands projets métropolitains, notamment autour de Seine-Sud.

Les agences d'urbanisme, force de propositions transversales

En matière de logistique, le partenariat des agences d'urbanisme a également contribué à ébaucher une vision commune du territoire et à faire émerger des pistes d'action. Les acteurs ont unanimement fait valoir l'opportunité d'une gestion coordonnée des flux à l'échelle de la vallée de la Seine. Dans un contexte d'intensification des échanges mondiaux et de développement du trafic maritime, les ports peuvent en effet devenir de véritables points d'entrée du développement économique sur le territoire pour peu qu'ils soient bien reliés à l'hinterland. La vallée de la Seine dispose à cet égard d'un potentiel considérable, à l'entrée du « Range Nord » ainsi qu'à l'interface d'un axe mer du Nord-Manche-Atlantique et d'un axe Nord-Sud desservant

Paris et l'Europe méditerranéenne⁶. De même, elle bénéficie d'un hinterland dans lequel se situe le bassin de consommation le plus important d'Europe et où Paris réalise 80 % de ses échanges par voie maritime⁷. Pour autant, ce potentiel reste insuffisamment valorisé puisque 60 % des conteneurs importés en France transitent par les ports d'Europe du Nord. La fiabilisation des parcours intermodaux et le recours aux modes massifiés permettant d'augmenter la performance des flux logistiques sont recherchés avec la connexion de Port 2000 à la Seine, l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors ou la libération de sillons pour le fret grâce à la LNPN. Il s'agit aussi de renforcer la « mise en système » des infrastructures, des services, des zones d'activité et des acteurs. La constitution d'Haropa est une première étape, qui pourrait être étendue aux ports de la façade maritime (Ports Normands Associés)⁸. Dès lors, le périmètre de la vallée de la Seine deviendra un ensemble cohérent au sein des réseaux de transports européens, susceptible de capter les flux et de les fixer pour créer davantage de valeur ajoutée.

Dans la même perspective, le travail des agences d'urbanisme a également posé la problématique de la réindustrialisation des territoires à l'échelle de la vallée de la Seine. Plus de 700 000 emplois industriels se concentrent dans cet espace en 2011, soit le cinquième des emplois industriels nationaux⁹. Il s'agit donc d'un territoire à enjeux, qui accueille aussi bien de grands groupes mondiaux qu'une multitude de PMI très spécialisées (pour plus de 45 000 établissements au total), offrant ainsi d'intéressantes complémentarités à valoriser. Certaines filières se sont déjà organisées à cette échelle, comme l'automobile avec le pôle de compétitivité Mov'eo, mais de nombreuses coopérations restent à construire dans les autres filières majeures présentes sur le territoire : l'aéronautique, la chimie, les biotechnologies, l'agroalimentaire, ou encore l'énergie. Les ateliers de travail organisés à Rouen ont permis de formu-

6 AURBSE, Référentiel logistique. Diagnostic, enjeux. Introduction au séminaire du 16 février 2012. Rouen : AURBSE, 2012.

7 Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

8 Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2012.

9 Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2012.

ler des propositions en ce sens, et notamment l'ambition d'un pôle de compétitivité dédié à l'énergie, soutenue par les signataires de la déclaration finale du colloque de Paris en 2012.

Afin de favoriser la montée en gamme de leur production et la montée en compétences de leur population, les territoires de la vallée de la Seine peuvent également s'appuyer sur de puissantes capacités d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. Cet espace réunit près de 700 000 étudiants (soit 30 % des effectifs nationaux) et 100 000 chercheurs (41 % des effectifs nationaux), ainsi que 13 pôles de compétitivité¹⁰. L'essentiel de ces forces vives se concentre en Île-de-France, mais là encore, des interdépendances existent entre l'amont et l'aval. Le cas du bassin de vie de Rouen en témoigne, attirant des étudiants en début de cycle grâce à certains établissements spécialisés, mais en laissant partir d'autres, notamment vers l'Île-de-France, pour achever leur parcours de formation ou trouver des débouchés professionnels¹¹. Les régions auraient donc tout intérêt à mettre en commun leurs capacités par davantage de coopérations. La coordination des communautés d'universités et d'établissements (COMUE - ex-PRES), la fusion de certains établissements ou leur relocalisation font partie des pistes évoquées par les professionnels pour lutter contre les déséquilibres entre territoires et obtenir de nouveaux moyens d'action¹². La mise en réseau des sites d'excellence et de leurs grands équipements (Paris, Saclay, technopôle du Madrillet à Rouen, cluster du plateau nord de Caen...) est une autre piste¹³. Le périmètre de la vallée de la Seine formerait alors un véritable territoire de recherche et d'innovation, à l'origine de près de la moitié des demandes françaises de brevets européens¹⁴.

Enfin, la mise en valeur du cadre de vie et de l'identité de cet ensemble est un autre objectif à poursuivre pour fédérer les territoires et accroître leur rayonnement. De

Paris à la mer, le bassin de la Seine forme en effet une continuité naturelle, écologique et paysagère d'envergure majeure en France. Il se caractérise non seulement par la répétition de certains motifs (l'eau, les écluses, les ponts, les ports...), mais aussi par l'histoire commune dont il a été le support, liée à la navigation, à l'industrie ou à de grands mouvements artistiques comme l'impressionnisme. Il associe également des séquences distinctes (quais de Seine à Paris, bocage normand, falaises...) et des sites uniques, susceptibles de démultiplier la notoriété des territoires. Une valorisation de ces atouts émerge avec les aménagements ou opérations d'urbanisme en projet au bord de l'eau. Cette mise en valeur commune du bassin de la Seine constituera un premier pas vers le développement de son attractivité pour le tourisme. Déjà à l'origine de 72 millions de séjours, plus de 300 000 emplois et près de 10 % de la richesse produite à l'échelle des régions Normandie et Île-de-France¹⁵, le tourisme peut encore être étoffé grâce à une stratégie d'ensemble, par le développement de « packages » ou de parcours proposant la visite de plusieurs sites dans un même territoire. Le renforcement de l'offre de croisières fluvio-maritimes est également une piste d'actions.

Fédérer

Concevoir l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine apparaît comme une démarche fédératrice, qui ne saurait se résumer à la juxtaposition des initiatives locales, mais implique au contraire d'articuler celles-ci dans une logique de coopération pour accroître leur réussite. De l'industrie au tourisme, en passant par la logistique et les paysages, chaque domaine témoigne en effet de l'étroite imbrication des intérêts des différents territoires. Les projets qui y sont menés doivent être réinterrogés à la lumière d'une véritable stratégie globale, afin que la vallée de la Seine, qui n'est pas un territoire « prétexte », s'affirme comme un territoire de projet.

10 Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

11 AURBSE, Attractivité résidentielle du bassin de vie de Rouen : qui arrive, qui part ? Infolio #4, 2013.

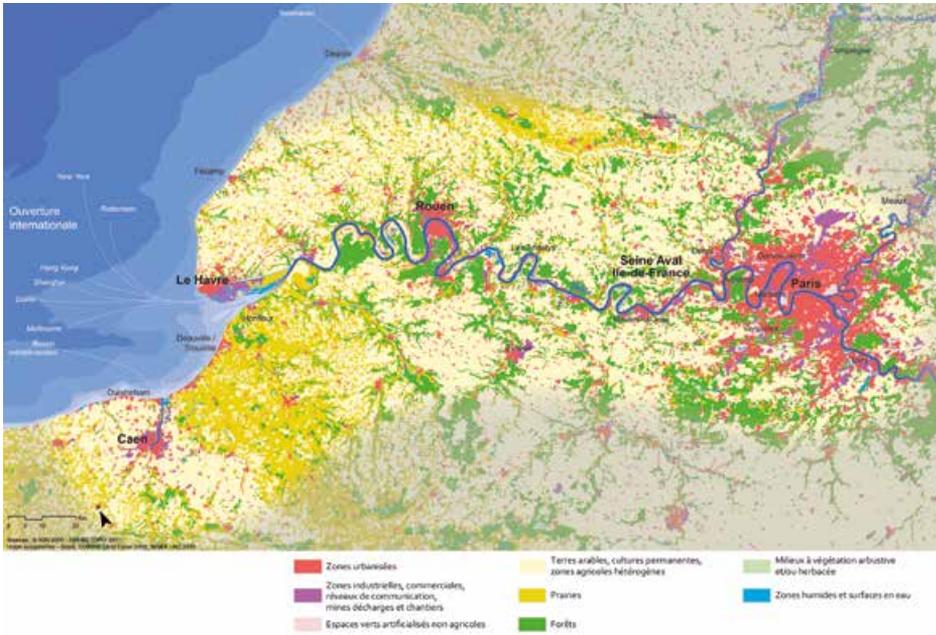
12 Axe Seine : une vision partagée. Paris : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2012.

13 Recherche et Innovation, un levier pour le développement de la vallée de la Seine. Caen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2013.

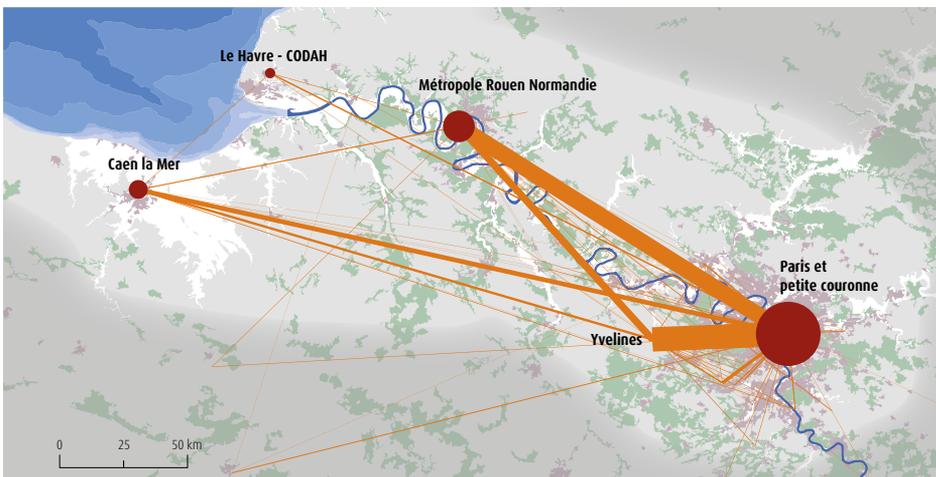
14 Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

15 Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine - Les données essentielles. Rouen : AURBSE, APUR, AUCAME, AUDAS, AURH, IAU-IDF, 2011.

Le territoire et les grands paysages



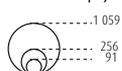
Relations entre entreprises et centres de recherche au sein du pôle de compétitivité Mov'eo



Nombre de relations internes à l'Axe Seine



Nombre total de relations dans le cadre des projets

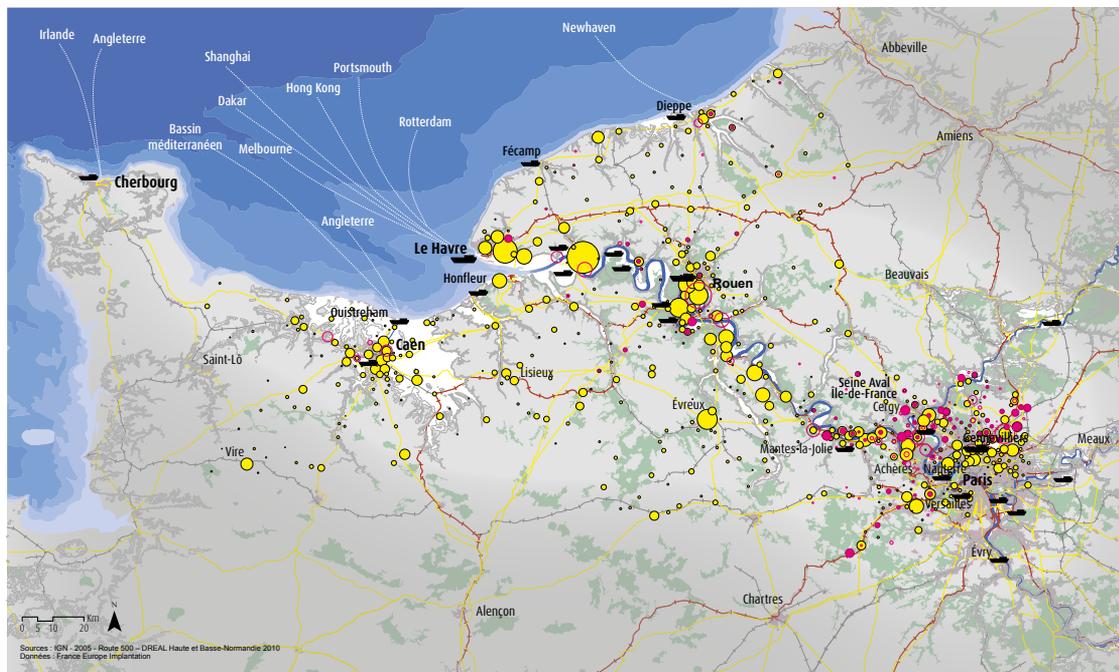


Projet : projet de R&D labellisé par le pôle et mené par un ensemble d'organisations partenaires (entreprises, centres de recherche...) éventuellement membres du pôle. En 2012 étaient répertoriés 119 projets, répartis en 7 domaines d'action stratégique (source : site Internet de Mov'eo).

Relation : relation entre une entreprise et un centre de recherche partenaires dans le cadre d'un projet.



Surfaces existantes et en projet, affectées à des activités industrielles



- Site portuaire
 - Réseau routier principal
 - Voies ferrées « fret » structurantes
 - Autres voies ferrées
-
- | | | |
|---|--|--|
| <p>Zones accueillant des activités industrielles (cumul des superficies par commune)</p> <p>Zones existantes et en développement</p> <ul style="list-style-type: none"> 500 ha 250 ha 100 ha | <p>Projets attendus (court/moyen terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> 500 ha 250 ha 100 ha | <p>Projets à l'étude (moyen/long terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> 500 ha 250 ha 100 ha |
|---|--|--|

Contrat de Plan Interrégional État – Régions vallée de la Seine 2015-2020

Acte fondateur de la démarche, le schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine a fixé le cadre de long terme dans lequel s'inscrit le premier Contrat de Plan interrégional État – Régions (CPIER) de ce territoire. Le CPIER soutient une ambition globale de développement durable. Il intègre les projets et démarches ayant une claire valeur ajoutée interrégionale permettant de développer les synergies entre acteurs de la vallée de la Seine et de tirer le meilleur parti économique et environnemental de ce territoire.

La stratégie d'ensemble se déploie autour de trois axes principaux :

1. La gestion optimale du territoire et son développement durable, valorisant tant les espaces urbanisés que les zones naturelles ;
2. La maîtrise des flux et déplacements, grâce à un réseau promouvant la cohérence, l'interconnexion des différents modes et le report modal du transport routier vers le transport ferré et fluvial ;
3. Le développement des filières économiques d'excellence, du tourisme et des coopérations en matière d'enseignement supérieur et de recherche.

Charte de coopération des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine

Les six agences d'urbanisme engagées depuis 2010 dans une réflexion sur l'aménagement futur de la vallée de la Seine décident de donner un cadre formel à la poursuite de leur coopération au moyen d'une charte. Celle-ci a été signée le 17 novembre 2014 entre l'APUR (Paris), l'AUCAME (Caen), l'AUDAS (Seine-Aval), l'AURBSE (Rouen), l'AURH (Le Havre), et l'IAU Île-de-France.

Les agences d'urbanisme sont des outils mutualisés d'ingénierie territoriale et urbaine, inscrits dans la durée. Elles sont constituées sous forme d'associations, dans lesquelles les collectivités territoriales, l'État et les acteurs de l'aménagement et du développement local sont réunis. Elles s'efforcent, dans leurs travaux et leurs projets, d'articuler les échelles de marier les disciplines et de combiner les approches, au plus près des exigences de transversalité du développement durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale.

Les missions des agences sont définies notamment à l'article L121-3 du Code de l'urbanisme.

> Sélection bibliographique

Insee Haute-Normandie,
18 000 emplois sur le complexe
industriolo-portuaire de Rouen,
Aval n° 135, 2013.

Insee Haute-Normandie, La Haute-
Normandie, atout logistique dans
l'espace Paris Seine Normandie,
Cahier d'Aval n° 96, 2013.

Notteboom, Thierry, ITMMA,
University of Antwerp, The relation-
ship between seaports and the
intermodal hinterland in the light
of global supply chains, Discussion
paper n°2008-10, 2008.

AURBSE, Référentiel logistique.
Diagnostics, enjeux. Restitution
du séminaire du 16 février 2012,
Rouen : AURBSE, 2012.

[AUR1183](#)

AURBSE, Référentiel logistique.
Diagnostics, enjeux. Introduction
au séminaire du 16 février 2012,
Rouen : AURBSE, 2012.

[AUR791](#)