

SITE STRATÉGIQUE VAL D'HAZEY-GAILLON

Communauté de Communes Eure Madrie Seine



Contrat de Plan Interrégional
État Région - Vallée de la Seine

Fiche 1.4 - DIAGNOSTIC TERRITORIAL



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

PRÉAMBULE

Le travail collectif sur le site Val d'Hazey-Gaillon s'inscrit dans le déploiement de la stratégie «Axe Seine», dont il constitue un site stratégique.

Le début des années 2000 voit l'émergence d'une nouvelle dimension du développement urbain autour de la planète : les mégapoles. Ces territoires urbains de grandes dimensions rassemblent une population importante (de 15 à 30 millions d'habitants), et concentrent les services, les capacités financières, les appareils de productions, la connaissance et les recherches. Le défi de ces mégapoles est de réussir à inscrire de manière durable leur développement. C'est à ce moment qu'émerge en Europe, «The Greater London», qui, avec plus de 15 millions d'habitants, et son pôle financier international de la «City», devient la première mégapole européenne.

L'ensemble des acteurs de l'Axe Seine prend ainsi conscience de la nécessité pour Paris et la France de s'engager dans une nouvelle étape de structuration et de développement de la Ville Monde de Paris. Le lancement des « colloques Axe Seine Paris-Rouen-Le Havre » par les collectivités locales, en parallèle de démarches participatives à l'image du « Grenelle de l'estuaire » participe à la constitution d'une ambition partagée.

La consultation internationale sur le Grand Pari(s), lancée en 2008 par la Présidence de la République, a permis l'émergence de visions prospectives portées par dix équipes pluridisciplinaires. Parmi elles, le projet porté par Antoine Grumbach « de Paris à la mer ». Sa vision du développement de la région parisienne passe par l'affirmation et le renforcement du corridor œcuménique Paris-Rouen-Le Havre, tissé par la Seine. Cet axe formé par une ville monde, des métropoles régionales et un tissu urbain plus ou moins dense compose un cadre unique et singulier entre la qualité du paysage architectural, urbain et naturel de la vallée de la Seine et l'urbanisation de ses rives au profit de l'industrie et des espaces de vie des populations. L'objectif est de bâtir et de mettre en

œuvre un projet de développement global « de Paris à la mer », permettant à Paris et à la France de se positionner en tant que ville monde du 21^e siècle.

Cette ambition a été partagée et renouvelée sous trois présidences successives. Elle donne lieu à des démarches de co-construction avec les territoires qui la portent, dans l'optique de proposer la première mégapole durable au monde.

En sollicitant de nombreux partenaires, l'État (Délégation interministérielle pour le développement de la Vallée de la Seine) et les Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France, réunis au sein d'un comité directeur, avec les Départements et les Agglomérations de Paris, Rouen, Caen et Le Havre, ont élaboré le schéma stratégique « Vallée de la Seine » en 2015. Il formalise une première étape de l'ambitieux projet d'aménagement et de développement durable partagé de ce grand territoire. La mise en œuvre opérationnelle des orientations du schéma stratégique est portée par un Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) signé le 25 juin 2015, qui couvre la période 2015-2020.

De Grumbach au CPIER, en passant par la création d'HaRoPa et le concept de Seine Gateway, ou l'avancée du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, la pluralité des énergies mobilisées autour du développement de l'axe Seine commence à donner corps à cette ambition. Elle témoigne aussi de l'appétence de tous les acteurs pour une ambition partagée du territoire de Paris jusqu'au Havre.

L'identification du site Val d'Hazey-Gaillon comme espace stratégique de l'axe Seine constitue une opportunité pour le territoire de la Communauté de Communes Eure Madrie Seine (CCEMS) qu'il importe de saisir. Le site stratégique Val d'Hazey-Gaillon est un point de rencontre entre les enjeux d'un territoire et les enjeux nationaux. Le présent diagnostic le met en évidence. Cependant, comment concilier développement d'activi-

tés économiques et portuaires et qualité du paysage? Comment proposer un développement de la zone d'activité économique qui participe à améliorer le cadre de vie résidentiel de la CCEMS? Par ailleurs, comment tirer parti de l'expérience offerte par le CPIER pour œuvrer à l'amélioration de ce qui peut faire défaut au site? Après nous être attachés à replacer les éléments de contexte de l'étude et à rappeler les enjeux intrinsèques au développement de l'axe Seine, nous présenterons l'analyse du site.

Ce diagnostic est le fruit du travail collaboratif entre la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) des Portes de Normandie, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), l'Établissement Public Foncier de Normandie et la Communauté de Communes Eure Madrie Seine (CCEMS). En outre, ce travail se nourrit de l'apport des parties prenantes à l'aménagement du territoire d'Eure Madrie Seine dont l'énergie a été mobilisée lors des différents séminaires de travail, conduits de juin 2017 à mars 2018.

Cette démarche de réflexion bénéficie du concours financier de la Région Normandie et de l'État (FNADT) dans la cadre de la fiche action 1.4 du CPIER portant sur la maîtrise du développement urbain. Ce diagnostic, réalisé conjointement par l'AURBSE et la CCI Porte de Normandie, doit apporter à la CCEMS les éléments de compréhension et de fonctionnement du territoire qui permettront d'alimenter la démarche PLUi en cours sur la CCEMS et de bâtir un schéma de développement pour le site stratégique du Val d'Hazey-Gaillon.

SOMMAIRE

VALLÉE DE SEINE : DU CONCEPT À LA RÉALITÉ OPÉRATIONNELLE page 6

- 1) L'axe Seine, un concept récent pour organiser une réalité centenaire
- 2) Le Seine Gateway : une vision stratégique à grande échelle
- 3) La naissance d'un cadre de gouvernance et de coordination
- 4) Le CPIER Vallée de Seine : un outil opérationnel

SITE STRATÉGIQUE VAL D'HAZEY-GAILLON : ÉTAT DES LIEUX..... page 12

- 1) Une zone d'activité économique historique
- 2) Un développement urbain désormais aux portes de la ZAE
- 3) Une ZAE désorganisée
- 4) Un nécessaire projet de renouvellement de la ZAE

PERSPECTIVES ET RÉALITÉS..... page 16

- 1) Un cadre de vie qualitatif/des atouts touristiques à valoriser
- 2) Une stratégie d'aménagement commercial à clarifier
- 3) Une refonte spatiale de la ZAE à envisager
- 4) Une trimodalité dont il convient de révéler le potentiel
- 5) Le site face aux risques

PERSPECTIVES DE TRAVAIL page 22

VALLÉE DE SEINE : DU CONCEPT À LA RÉALITÉ OPÉRATIONNELLE

1) L'axe Seine, un concept récent pour organiser une réalité centenaire

Ce bassin de vie concentre 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. Depuis les années 1980, la tertiarisation de l'économie transforme radicalement les activités, les compétences, l'emploi et l'organisation des territoires. Dans un contexte économique mondialisé et concurrentiel, et à l'aube de la transformation numérique de la société, l'émergence d'une stratégie globale et coordonnée à l'échelle de la vallée de la Seine est un prérequis à son renouvellement durable et à sa visibilité internationale.

Paris, ville mondiale et centre européen économique majeur, a besoin de la façade maritime qui lui permet d'être compétitive dans le paysage industriel, logistique et portuaire mondial. Des villes comme Rotterdam, Londres, Shanghai ou New York ont pu s'inscrire dans le réseau des flux mondiaux par leur capacité portuaire, par la mise en réseau des acteurs institutionnels et économiques et par la planification d'une nouvelle dimension de leur territoire. Les mutations liées à la transformation du modèle économique, vers une mondialisation plus vertueuse et durable, n'amointrissent pas les échanges commerciaux et ne repositionnent pas localement les activités. L'inscription dans les grands flux mondiaux reste une priorité et le développement portuaire une nécessité. C'est aussi une activité qui a besoin de beaucoup d'espaces. La démarche « Axe Seine » donne les capacités de le faire.

En termes d'aménagement, l'arrivée de la ligne de chemin de fer entre Paris et Le Havre au milieu du 19^e siècle a impulsé le développement économique au sein de la vallée de la Seine. Rapidement, des industries spécifiques se regroupent en clusters d'activités : textile, chimique et pétrochimique, aéronautique, automobile, agroalimentaire, etc. forgeant l'identité des territoires. Il est à noter que les sols sableux des plaines alluviales de la vallée de la Seine ont également été largement exploités depuis le milieu des années 50 par les carriers.

Les mutations successives de l'économie et les ajustements brutaux survenus au cours du 20^e siècle ont provoqué un phénomène de désindustrialisation important, fragilisant la sphère productive des territoires de l'axe Seine.

De nombreuses friches jalonnent ainsi les méandres du fleuve de Paris jusqu'au Havre, particulièrement en Normandie, et proposent des espaces de redéploiement vers les nouvelles activités, sans pour autant diminuer les capacités de productions agricoles, ni amoindrir les espaces naturels.



Zone portuaire de Rouen

2) Le Seine Gateway : une vision stratégique à grande échelle

Considérant que le transport maritime est un atout indispensable pour être compétitif à l'échelle mondiale, la concrétisation opérationnelle de l'Axe Seine a permis de préciser l'énonciation d'un projet de territoire structuré.

Au niveau opérationnel, les ports du Havre, de Rouen et de Paris se sont associés en 2012 dans le groupement d'intérêt économique commercial : HaRoPa. Cette alliance portuaire contribue à forger l'image d'un espace économique industrialo-portuaire unique et identifié en Vallée de Seine, rapidement devenu le 5^e complexe portuaire du range nord-européen.

Le concept de Seine Gateway, formalisé par l'Agence d'Urbanisme de la région du Havre en 2012, en est une autre dimension. Ce concept correspond à la structuration portuaire, logistique et industrielle de la vallée de la Seine par des infrastructures, mais aussi par des mises en synergie, contribuant à la construction et à l'organisation équilibrée d'un territoire métropolitain ouvert sur le monde. Il s'agit de la mise en œuvre d'un véritable écosystème économique à valeur ajoutée développant les synergies entre les composantes de l'activité portuaire (le transport maritime, fluvial, ferroviaire et routier, les activités manutentionnaires) et les opérateurs logistiques, qui servent l'industrie ou la distribution. L'avenir de l'industrie de la vallée de la Seine est lié à l'efficacité du système logistique et aux coûts de transport. Ce concept s'inspire des corridors logistico-portuaires structurés du nord de l'Europe et vise à renforcer la compétitivité en Vallée de Seine. Concrètement, il s'agit de structurer des plates-formes spécialisées le long de la Seine permettant des gains de compétitivités, et proposant une offre de service concurrentielle à l'échelle mondiale et au service de l'entièreté de l'Axe Seine.

Un autre aspect est le maillage des plates-formes, notamment conteneurs, pour permettre de coupler les activités liées au transport et les activités de traitement de la marchandise : non seulement manutentionner et transporter les conteneurs, mais aussi apporter de la valeur ajoutée à leurs contenus afin de créer de l'emploi et des activités.

Au sein des Gateway du nord de l'Europe, la coopération et la complémentarité entre les différents modes de transports sont organisées, pour permettre des tarifs uniques (tous modes) de circulations de marchandises entre les plates-formes du Gateway. C'est un élément d'amélioration forte de la compétitivité du Gateway de la Seine sur lequel la démarche Axe Seine cherche à apporter des solutions.

C'est ainsi que, par sa taille et sa configuration multimodale, le site de Val d'Hazey-Gail-lon a été identifié, dès les études de 2008 (étude Seine Oise, analyses liées au Schéma de développement de l'Axe Seine) comme un site à fort potentiel dans le maillage de la capacité logistique et portuaire du Seine Gateway.

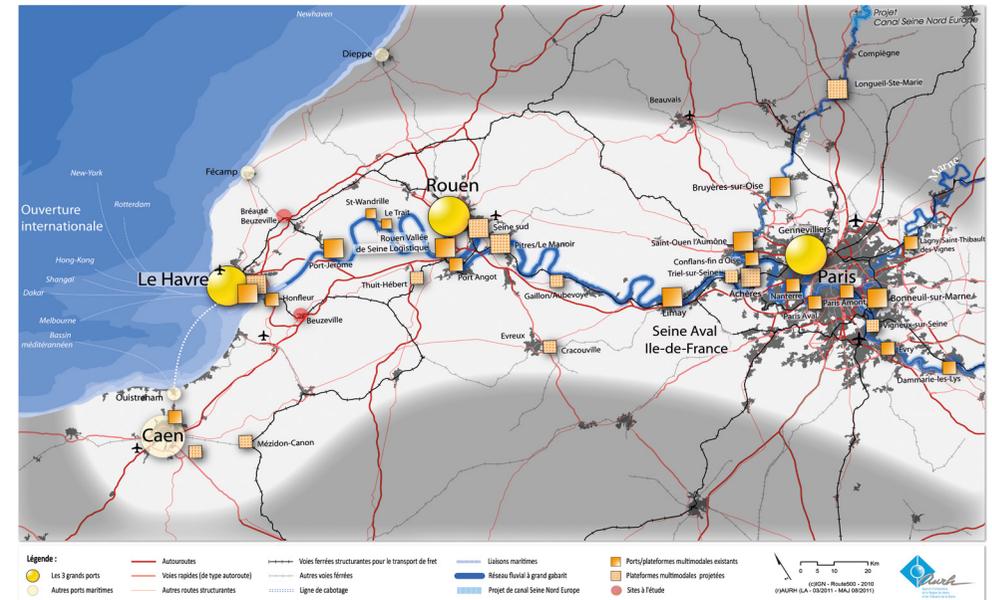


Illustration du Seine Gateway (AURH)

3) La naissance d'un cadre de gouvernance et de coordination

L'État a créé en 2013 la Délégation Interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine (DIDVS) pilotée par le Préfet François Philizot.

La création de la DIDVS a donné à l'aménagement de la Vallée de Seine une portée nationale. Directement rattachée au Premier ministre, la DIDVS incarne l'affirmation politique de l'enjeu d'aménagement du territoire de la Vallée de Seine porté par l'État. La DIDVS trouve ainsi sa légitimité auprès des acteurs institutionnels locaux et régionaux en les fédérant autour d'un projet partagé. Pour ce faire, le décret du 22 avril 2013, instituant la gouvernance de la Vallée de Seine et la création de la DIDVS, a prévu un dispositif complémentaire associant État et Régions, Départements et grandes villes, au sein du comité directeur de la Vallée de Seine, chargé d'approuver le schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de Seine et le contrat de plan interrégional État-Régions associé, permettant de décliner les orientations du schéma en traductions opérationnelles.

Le schéma stratégique a pour ambition le développement économique, social et environnemental du territoire en s'appuyant sur le renforcement des infrastructures de transports de biens et de personnes, la promotion d'une synergie des acteurs économiques, tout en veillant à tendre vers une urbanisation équilibrée et attentive à la préservation du paysage séquanien.

La Vallée de la Seine dispose d'une diversité d'activités économiques (automobile, agroalimentaire, aérospatiale, logistique), inscrites historiquement, spécialisées et détentrices d'un savoir-faire unique, notamment dans les filières de la recherche et de l'innovation. Afin de renforcer leur compétitivité, la mise en réseau des entreprises, des organismes de formations, des instances de recherche publique et privée, par des outils de dialogue adaptés et le renforcement des pôles d'excellence, permettrait, à l'appui d'un marketing territorial efficace, d'accroître la visibilité de la Vallée de Seine aux plans national et international dans une optique de renouveau industriel, durable et innovant. C'est ainsi qu'en parallèle de la DIDVS est née l'association PARIS SEINE NORMANDIE, qui fédère, à l'initiative des Chambres de Commerce et d'Industrie, le réseau d'acteurs économiques normands et construits des outils collectifs en lien avec la DIDVS.

Le renforcement des infrastructures de transport de biens et de personnes est une condition de l'efficacité de cette mise en réseau des acteurs de l'économie. La Seine devient le support d'une architecture logistique organisée et coordonnée de Paris au Havre. Les grands projets d'infrastructure à l'image de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, sont prioritaires et incontournables pour connecter et consolider la Vallée de Seine.

En étant l'un des premiers secteurs économiques de la Normandie, le tourisme contribue à la richesse et aux emplois du territoire. De nombreux sites remarquables et classés de notoriété mondiale, l'histoire marquée du territoire, la proximité de la capitale et de ses flux touristiques, participent à la renommée et au dynamisme touristique de la région. Encore une fois, il importe d'œuvrer à la synergie des acteurs et institutions touristiques pour valoriser les atouts normands et accroître la visibilité de la Vallée de Seine (croisières fluviales et maritimes, cyclotourisme avec le projet de vélo-route). La gouvernance Axe Seine, là encore réunit et fédère les acteurs, à l'image des croisières en Seine.

Les différents projets ont donc un pilotage qui mêle instances de la gouvernance locale et instances de la gouvernance de l'Axe Seine. Par exemple, le comité de pilotage du schéma portuaire de l'Eure, mené actuellement par VNF, a associé les élus des Intercommunalités et le Préfet Philizot le 23 mai 2018 à Gaillon.



Château de Gaillon - Foyer de la Renaissance en France

4) Le CPIER Vallée de la Seine : un outil opérationnel

Si le schéma stratégique de développement et d'aménagement durable de la Vallée de la Seine a posé les bases en matière d'enjeux et d'orientations, sa déclinaison opérationnelle revient au Contrat de Plan Inter-régional État Région (CPIER) Vallée de Seine conclu entre l'État, les régions Normandie et Île-de-France.

Le CPIER « Vallée de la Seine » développe une stratégie d'ensemble articulée autour de trois axes principaux :

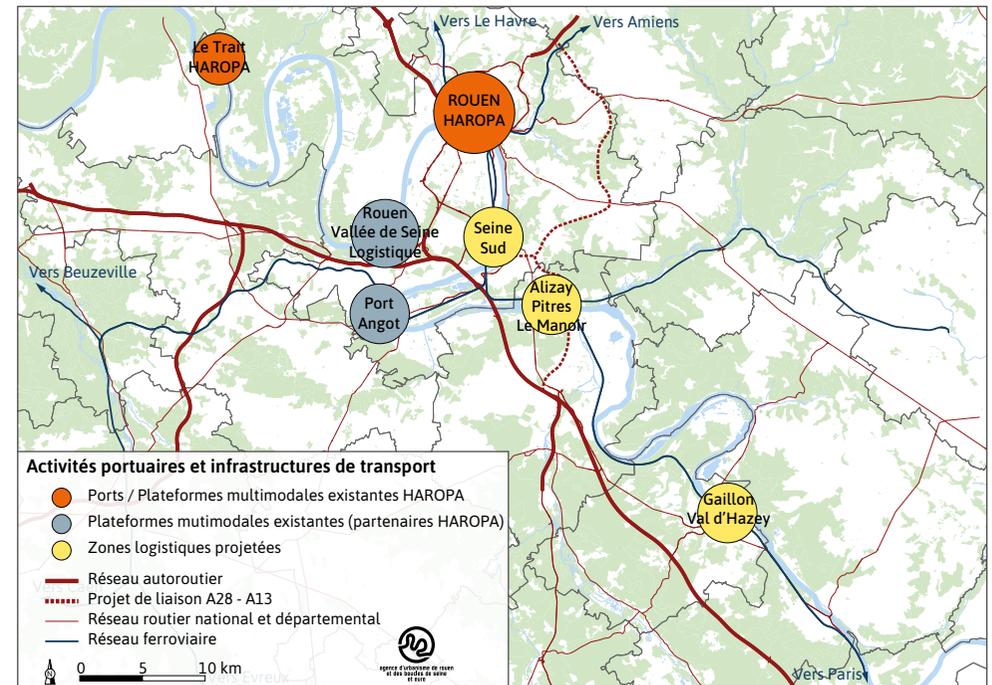
- La gestion de l'espace et le développement durable
- La maîtrise des flux et des déplacements
- Le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche

Le CPIER répond au besoin d'une gouvernance coordonnée et opérationnelle de la Vallée de la Seine. Il prend en charge des sujets et des projets, de façon complémentaire à ce qui est présent dans les CPER des régions Île-de-France et Normandie. Les 13 fiches actions thématiques du CPIER déclinent ainsi les interventions et les rôles de chacun des acteurs pour atteindre les objectifs de ce plan ambitieux.

D'importants enjeux fonciers sous-tendent le développement de la Vallée de la Seine. Dense et attractif, cet espace concentre néanmoins friches industrielles et zones sou-mises aux risques naturels et technologiques. Il en résulte une tension sur les marchés immobiliers et fonciers.

Sur ce territoire majeur d'intervention, les Établissements Publics Fonciers de Normandie et d'Île-de-France sont mobilisés dans la mise en œuvre du CPIER à travers la fiche action 1.4 qui leur est dédiée. Portant sur la maîtrise du développement urbain, la fiche action 1.4 doit répondre à deux enjeux majeurs : Conserver et développer l'emploi en Vallée de la Seine en renforçant les activités existantes et en favorisant l'implantation de nouvelles filières d'activités créatrices d'emplois, réduire la consommation excessive des espaces naturels et agricoles, au profit de l'urbanisation et des activités économiques. La priorité est clairement donnée au recyclage du foncier déjà urbanisé, en favorisant en particulier celui des friches industrielles, et en s'attachant à la densification du tissu bâti. Dans ce cadre, l'EPF Normandie soutient la requalification des sites stratégiques en accompagnant les collectivités concernées dans la définition et la réalisation d'études permettant de préparer cette requalification.

Le site Val d'Hazey-Gaillon a été identifié parmi la liste des sites stratégiques normands. La présente démarche de réflexion et de diagnostic territorial conduit depuis 2015 avec la CCEMS, l'AURBSE, la CCI Portes de Normandie et l'EPF Normandie doit traduire les premiers éléments nécessaires à la construction du projet de territoire.



En 10 ans, le territoire de la Vallée de la Seine a su capter l'attention et se positionner comme un corridor économique stratégique à l'échelle nationale. La multiplicité des énergies et initiatives observées témoigne de l'intérêt et de l'appétence des acteurs publics et privés à œuvrer collectivement au développement économique du territoire. De nombreux challenges sont à relever afin d'inscrire la Vallée de Seine dans une perspective de développement et d'aménagement durable.

ENJEUX

- > Définir, partager et porter une ambition pour une Mégapole économique durable de Paris jusqu'à la mer, dont les territoires sont partie prenante.
- > Développer les infrastructures structurantes de cette mégapole étendues : LNPN, infrastructures et maillage de plates-formes portuaires et logistiques maritimes, ferroviaires et fluviales.
- > Initier une démarche de marketing territorial en vue d'accroître la visibilité de la Vallée de la Seine.
- > Promouvoir les secteurs en développement générateurs d'emplois et de richesses (tourisme, aéronautique, agro-industries, logistique...).
- > Œuvrer au renouvellement des nombreuses ZAE existantes par la résorption des friches et l'optimisation, la restructuration foncière de certaines activités.
- > Inscrire Paris et la Vallée de la Seine dans le maillage maritime et portuaire mondial.
- > Développer les liens inter-entreprises par la mise en réseau des acteurs économiques de la Vallée de Seine.
- > Accompagner la mutation des filières industrielles traditionnelles en réponse aux évolutions de l'économie mondiale et aux enjeux liés au changement climatique.
- > Valoriser les 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.
- > Diversifier l'activité agricole en s'appuyant sur les circuits-courts et les formes agricoles alternatives et locales (permaculture, agriculture urbaine, micro-ferme...), afin d'assurer une autonomie alimentaire de la Ville Monde.
- > Proposer une offre de formation sur le territoire de la Vallée de la Seine en lien avec la réalité économique du territoire.
- > Promouvoir la bonne insertion urbaine, paysagère et naturelle des activités industrielles et portuaires, tout en veillant à la compatibilité avec leur environnement.
- > Développer l'économie circulaire.

Bien que la présence de la zone d'activité économique soit le point d'entrée à l'analyse menée sur ce site dans le cadre de la fiche 1.4 du CPIER, le périmètre de réflexion s'étend largement au-delà des limites de la ZAE. En effet, le diagnostic territorial s'attache à comprendre le fonctionnement de la ZAE et de ses abords dans la perspective d'un réaménagement global, intégré, structuré de toutes ses composantes.



SITE STRATÉGIQUE VAL D'HAZEY-GAILLON : ÉTAT DES LIEUX

1) Une zone d'activité économique historique

L'arrivée de la ligne de chemin de fer entre Paris et le Havre au milieu du 19^e siècle a impulsé le développement économique au sein de la Vallée de la Seine. Grâce à cette infrastructure, de nombreuses industries spécialisées s'y développent : automobiles, aéronautiques, textiles, énergies, chimiques et pétrochimiques... En outre, la facilité d'aménagement des plaines alluviales de certains méandres, la possibilité de captage d'eau pour le refroidissement des process industriels, la capacité de dilution de la Seine, favorisent le développement de l'industrie.

Le site Val d'Hazey-Gaillon présente toutes ces caractéristiques. Il accueille rapidement des activités industrielles productives à l'image de l'entreprise Carel et Fouché (constructeur des rames du métro de New York). L'usage du fleuve et de la voie ferrée pour le transport de marchandises y est alors particulièrement intense, comme en témoigne encore aujourd'hui la présence de nombreux appontements fluviaux et embranchements ferrés. Le développement des activités s'est poursuivi au cours du 20^e siècle notamment sous le prisme des exploitations de carrières dès 1950 pour les besoins de la reconstruction. À partir des années 1980, sous l'influence des crises économiques, le site rentre dans une phase descendante et se désindustrialise peu à peu. Certaines activités industrielles évoluent au profit d'implantations d'activités de services et de commerces.

Ce site, dont le fonctionnement et le développement se sont réalisés de manière déconnectée de l'action publique, subsiste dans une forme désorganisée, l'implantation des entreprises s'étant faite au gré des opportunités foncières. De nombreux ensembles fonciers disséminés sur la zone (friches, dents creuses) restent encore potentiellement mobilisables.

ENJEUX

> Favoriser le développement/renouvellement de la zone d'activités économiques, par l'énonciation d'une stratégie de développement et d'aménagement.



Évolution de la ZAE de 1973 à 2015 (source : IGN)

2) Un développement urbain désormais aux portes de la ZAE

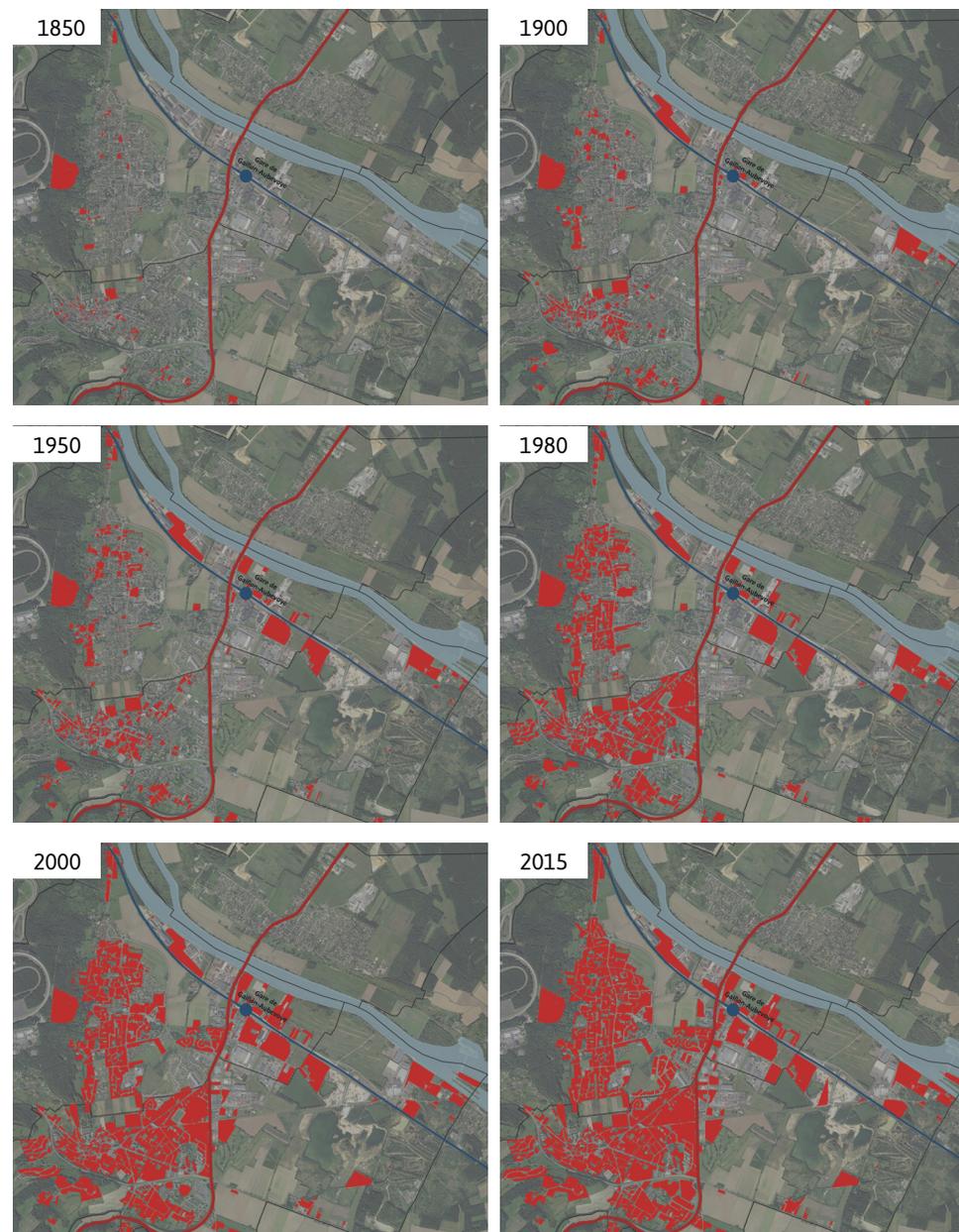
À partir de 1950, la politique volontariste de l'État, en matière de construction de logements et de promotion de l'accès des ménages à la propriété, génère un développement résidentiel important des communes de Gaillon et du Val d'Hazey, qui doublent leurs populations respectives en 25 ans. Essentiellement composé de maisons individuelles construites sous la forme de lotissement, le développement urbain des deux communes se fait au détriment de l'espace naturel et s'étend substantiellement. Rapidement des ensembles résidentiels s'implantent à proximité de la RD 316. D'autre part, l'essor de la motorisation après-guerre façonne les modèles de développement urbain : la circulation automobile devient le paradigme de l'aménagement et transforme les modes de vie. Ce modèle de développement subsiste encore aujourd'hui avec un taux de motorisation des ménages de 85 % à Gaillon et au Val d'Hazey.

La RD 316 dessine une ligne de partage entre la ville habitée et le tissu industriel, sur laquelle bute l'expansion résidentielle de Gaillon et du Val d'Hazey. Les habitations proches de la RD cherchent ainsi à s'en protéger et à la mettre à distance (talus, écran végétal...). L'intensité du trafic, notamment des flux de poids lourds en transit ou en lien avec la ZAE, induit une coupure du tissu urbain et une cohabitation tendue entre habitat et infrastructure, propice aux conflits d'usages.

Par ailleurs, l'absence de foncier urbanisable à l'ouest de l'infrastructure (côté ville habitée), liée notamment au risque inondation de la Seine et à la topographie (coteaux), pousse la collectivité à trouver de nouvelles implantations, à l'image de la piscine intercommunale. Cet équipement qui rayonne à l'échelle de la CCEMS se retrouve de fait en marge de la ville habitée et mis à distance par la RD 316.

ENJEUX

- > Trouver les moyens d'une cohabitation apaisée entre habitat et activité dans la perspective du renouvellement de la ZAE en veillant à la résolution des conflits d'usage par la réorganisation spatiale de la zone.



Cartographie de l'expansion urbaine des communes de Gaillon et d'Aubevoye

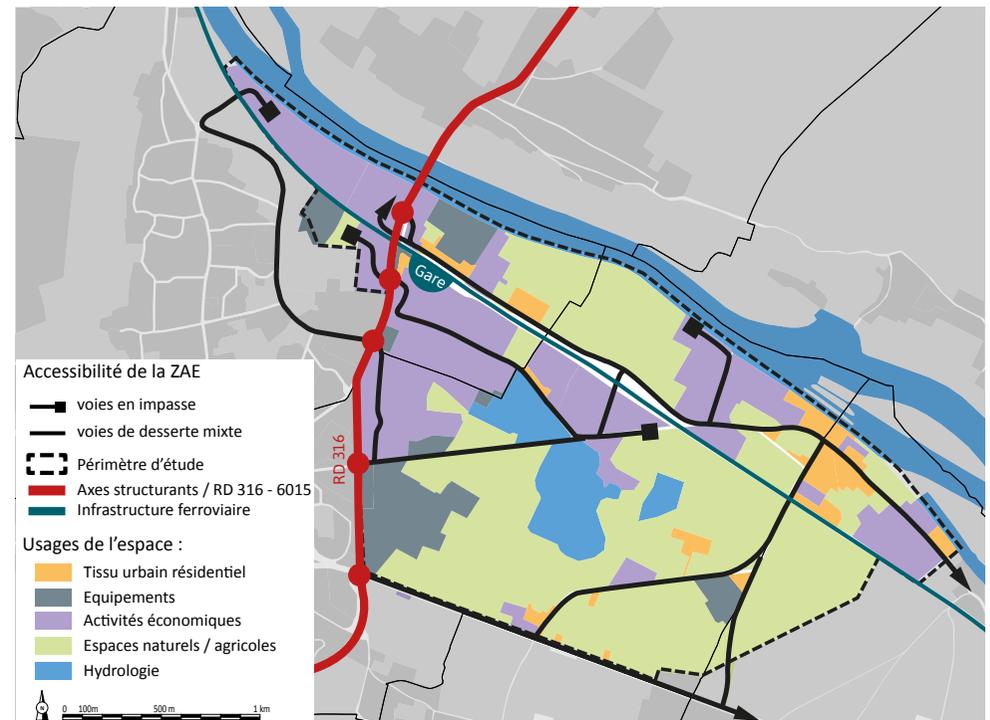
3) Une ZAE désorganisée

La ZAE du Val d'Hazey-Gaillon s'est constituée au coup par coup, au gré des nécessités d'implantations : carriers; industrie chimique à localiser hors des villes, industries proches de la voie ferrée ou du bord de Seine. Les activités industrielles et d'extraction s'y sont implantées sur de larges emprises, qui ont façonné l'organisation spatiale de la ZAE. Le site est ainsi constitué d'îlots très vastes, d'une desserte viaire sommaire et aménagée au besoin, sans anticipation. Il en résulte une absence d'organisation spatiale des entreprises entre elles et une certaine étanchéité des espaces, qui empêche la compréhension spatiale de la zone et donc la visibilité des entreprises.

Par ailleurs, les grandes infrastructures ferrées, routières et fluviales génèrent des frontières altérant la lisibilité du site et son accessibilité. Ainsi, l'espace nord-ouest de la ZAE, entre la Seine, la voie ferrée et la RD, est un exemple des situations d'enclavement que comporte le site.

Depuis son réaménagement en 1990, la RD 316 dispose de ronds-points pour distribuer les espaces qu'elle traverse. On dénombre ainsi 5 points d'entrées possibles pour desservir la ZAE. Le site n'est ni identifié ni considéré comme une entité unique formant un tout. Chaque secteur continue de fonctionner de manière insulaire, autonome.

De par son statut de route départementale, la création d'entrées/sorties directes sur la voirie est réglementée. Les points de connexion s'égrènent ponctuellement le long de la RD 316. Il en résulte de longues séquences constituées de façades arrières de bâtiments industriels, de jardins privés, sans animation urbaine.



Vue depuis la RD 316

ENJEUX

- > Réorganiser les accès, reconfigurer la desserte interne de la ZAE.
- > Réaménager la RD 316 en boulevard urbain.
- > Œuvrer à la recomposition viaire et foncière.
- > Construire une identité propre à la ZAE.
- > Apporter de la visibilité et de la lisibilité au site et aux entreprises.

4) Un nécessaire projet de renouvellement de la ZAE

Ces dernières années, la CCEMS a concentré l'essentiel de son ingénierie sur la création de nouvelles ZAE, notamment la ZAE des Champs Chouette située sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon et plus récemment sur Courcelles-sur-Seine, avec la ZA du « Trou à Crillon ». Située en bordure d'un échangeur de l'A13, la ZAE des Champs Chouette dispose d'une excellente desserte et d'une visibilité exceptionnelle. Au contraire du site objet de la présente étude, la ZAE a été conçue au préalable de l'installation des entreprises, avec un plan de circulation, des aménagements d'espaces publics qualitatifs (mobilier, urbain, signalétique, trottoirs...). La ZA du « Trou à Crillon » est en cours de commercialisation, les aménagements viaires ont été livrés.

En marge des deux ZAE précédentes, le site du Val d'Hazey-Gaillon subsiste et continue d'exister malgré l'absence de projet et de vision d'ensemble. La difficulté pour la collectivité à identifier et à mobiliser l'ensemble des acteurs économiques rend complexe une intervention publique locale d'envergure favorisant la réalisation d'un schéma d'aménagement pour cette zone. Néanmoins, les élus locaux ont pris conscience de la nécessité de mener une réflexion globale et approfondie afin d'œuvrer au renouvellement de la ZAE du Val d'Hazey-Gaillon. Ils ont ainsi saisi l'opportunité offerte par l'éligibilité du site au CPIER dans le cadre de la fiche 1.4 pour bénéficier d'une ingénierie de projet spécifique. Par ailleurs, l'élaboration simultanée du PLUi valant SCoT est l'occasion de faire émerger une réelle stratégie d'aménagement.

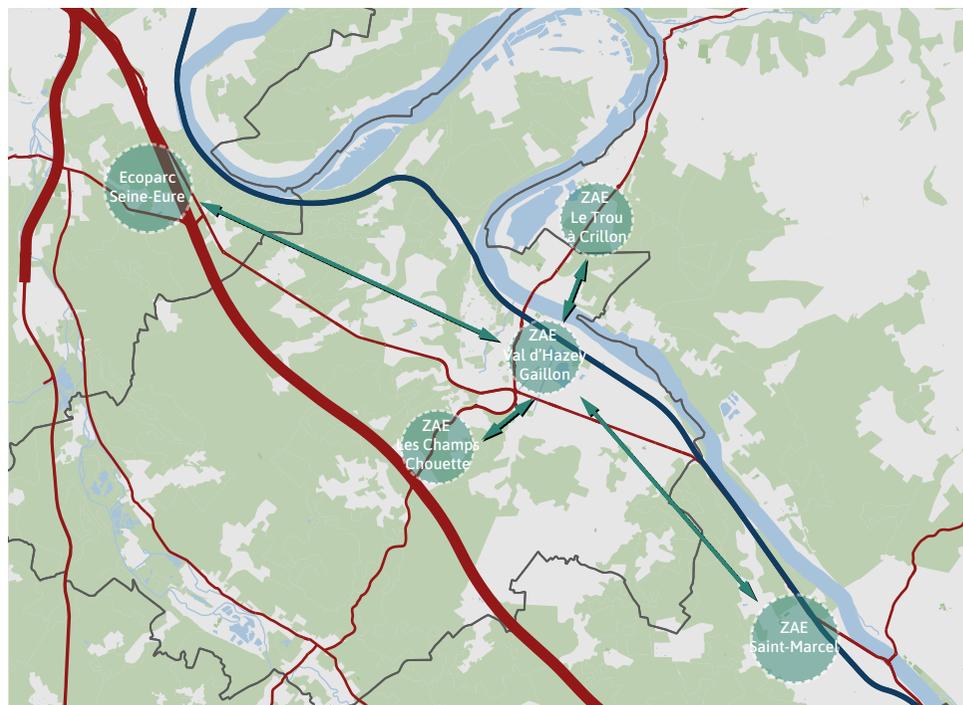
De fait, la ZAE constitue l'une des dernières opportunités foncières de la CCEMS en matière de développement économique. Le présent diagnostic mené dans le cadre de la fiche 1.4 du CPIER est l'occasion d'œuvrer à la recomposition de la ZAE selon une approche globale au regard des enjeux observés aujourd'hui et dans la perspective des ambitions d'avenir.

ENJEUX

- > Inscrire la ZAE dans un écosystème économique en lien avec les autres ZAE de la collectivité.
- > Profiter de l'élaboration du PLUi valant SCoT pour construire un projet concerté de renouvellement de la ZAE du Val d'Hazey.



Zones d'Activités Économiques des Champs Chouette & de Courcelles-sur-Seine



1) Un cadre de vie qualitatif/des atouts touristiques à valoriser

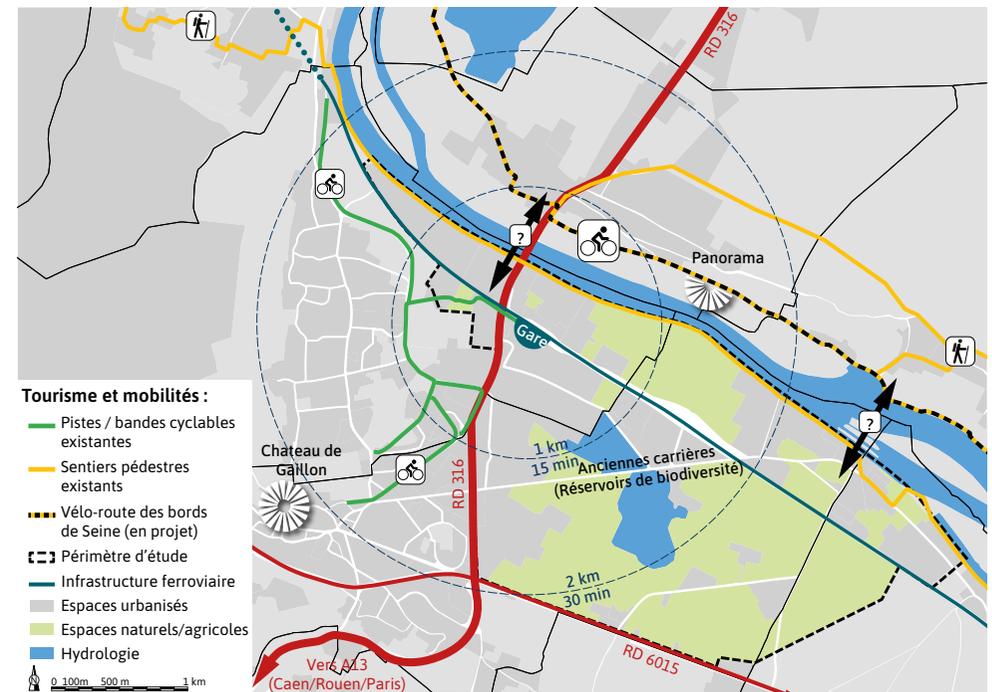
Le château de Gaillon, Foyer de la Renaissance en France, est un patrimoine d'exception qui catalyse les attentions. L'équipe pluridisciplinaire qui a remporté en mai 2018 le concours «Ergapolis» a proposé différents projets de réaménagement et de mise en valeur du site, qui viendront nourrir la réflexion des élus. Bien qu'appartenant à l'État, le château de Gaillon représente une opportunité pour la CCEMS de développer et renforcer son attractivité touristique. L'émergence d'une approche touristique transversale, nourrie par le concours «Ergapolis», le PLUI et les actions menées dans le cadre du CPIER, devrait permettre à la CCEMS de proposer un projet abouti à l'État, à même d'accroître son rayonnement.

En lien avec l'aménagement de la Seine à Vélo, le centre-ville de Gaillon et son château pourraient ainsi devenir une étape du parcours à condition que l'accessibilité du site soit pensée pour les cyclistes. Le tracé de la vélo-route passe sur la rive droite et ne prévoit pas l'aménagement du franchissement cyclable de la Seine par le pont de Courcelles-sur-Seine, malgré l'augmentation probable du nombre de cyclistes le long de la Seine. L'aménagement suscitant l'usage, il semble opportun d'imaginer un franchissement sécurisé de la Seine et des voies ferrées à destination des modes actifs. À ce titre, l'utilisation effective des aménagements cyclables réalisés autour de la gare (mobiliers urbains, pistes cyclables...) encourage la poursuite de cette dynamique. En outre, Courcelles sur Seine connaît un développement résidentiel important en lien avec la présence de la gare. Les déplacements vers la rive gauche augmentent, mais en l'absence d'aménagements adaptés aux mobilités actives, la voiture reste le principal mode de déplacement alors que la gare est à moins de 1 km de Courcelles-sur-Seine. Avec la vélo-route, la CCEMS dispose d'une opportunité importante pour porter un aménagement alternatif de l'espace, au bénéfice de la qualité de vie des habitants.

ENJEUX

- > Tirer profit de l'aménagement de la vélo-route des bords de Seine pour développer des itinéraires cyclables au service des habitants et du tourisme, notamment vers le centre de Gaillon et son château.
- > Etudier la faisabilité du franchissement piéton et cyclable du pont de Courcelles-sur-Seine.
- > Engager une réflexion sur la valorisation des équipements et des espaces naturels situés à l'est de la RD 316.

Sous réserve que les baux d'exploitation des carrières ne débouchent pas sur de nouveaux projets d'extensions, les secteurs des carrières, des zones boisées et lacs environnants présents sur la ZAE, pourraient revêtir une double fonction. Ces espaces naturels peuvent effectivement contribuer à l'attractivité de la zone d'activités sur le modèle d'un éco-parc industriel en s'appuyant sur une synergie écologique et économique et en valorisant le cadre naturel de qualité propre à la ZAE. En lien avec l'implantation des équipements sportifs que sont la piscine intercommunale et le golf, les anciennes carrières pourraient se positionner comme un espace qualitatif pour les riverains, salariés et touristes, au moyen d'aménagements récréatifs et de loisirs à l'image du parcours santé réalisé récemment autour des plans d'eau d'Acquigny ou du lac de Tosny, ou d'espaces dédiés à la pêche ou aux loisirs aquatiques.



2) Une stratégie d'aménagement commercial à clarifier

À l'instar de nombreuses communes moyennes devenues rurbaines au fil de leur urbanisation, Gaillon et le Val-d'Hazey rencontrent des difficultés à trouver une stratégie commerciale unique. En effet, le commerce de proximité des centres-bourgs est en souffrance et se paupérise peu à peu, en témoignent la vacance importante des locaux commerciaux et la faible diversité des enseignes. Les élus de la CCEMS souhaiteraient conserver un tissu commercial de centre-ville qualitatif, notamment à Gaillon où la présence du château et la qualité architecturale du centre-bourg possèdent un potentiel d'attractivité touristique. À ce titre, les élus voient le centre-ville de Gaillon comme une vitrine de la CCEMS s'appuyant sur le château et ses pourtours notamment commerciaux. La mise en œuvre de cette vision nécessitera des investissements publics croissants à mesure que les flux liés au commerce se concentreront sur la RD316.

Parallèlement, l'urbanisation et le mode de vie des habitants se sont organisés sous le prisme des déplacements automobiles. Il en résulte une urbanisation pavillonnaire diffuse, une utilisation massive de l'automobile dans les déplacements quotidiens. L'analyse des mouvements pendulaires domicile/travail montre un accroissement de la mobilité et un allongement des distances moyennes. Cette mobilité s'effectue sur des infrastructures routières de périphérie, et invite les commerces à se localiser sur ces flux.

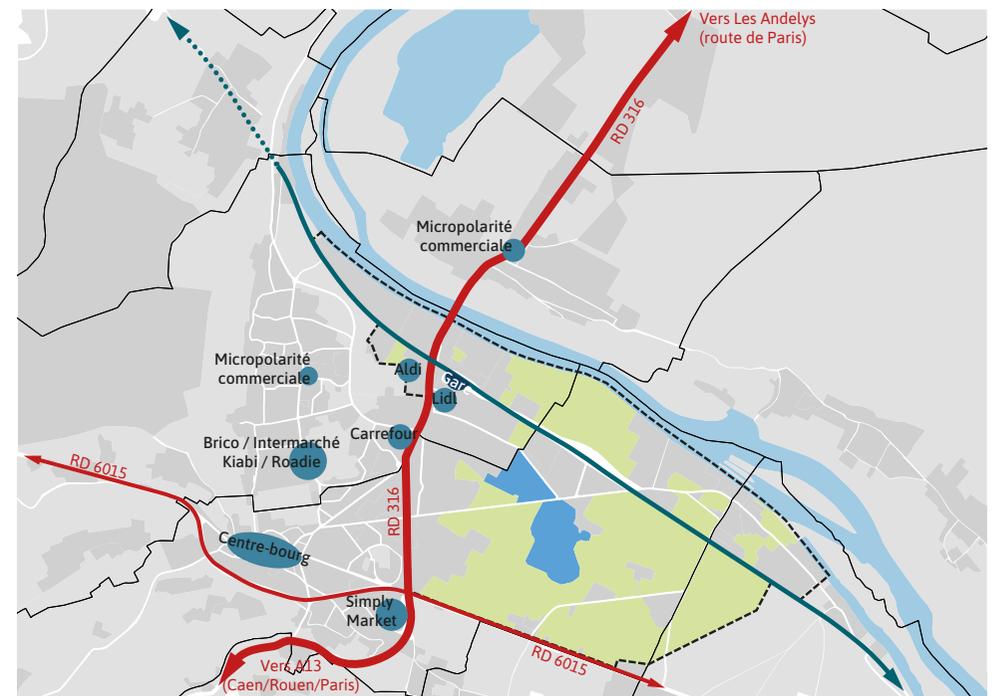
ENJEUX

- > Définir une stratégie d'aménagement commercial en parallèle du projet de renouvellement de la ZAE afin de sortir de la logique d'opportunité et maîtriser ainsi l'aménagement commercial du territoire de la CCEMS (L'OAP Commerce élaborée dans le cadre du PLUI valant SCoT répondra à cet enjeu.)
- > Trouver des modalités d'intégration de l'avenue commerçante de la ville, la RD 316, dans le fonctionnement urbain, permettant une sécurisation des parcours urbains de populations (vélos, piétons, etc.) par rapport aux flux industriels ou de transit.

Les principaux lieux de consommation de la CCEMS sont essentiellement concentrés autour de la RD 316. Ainsi, économiquement parlant, cette infrastructure routière passante constitue l'axe commercial de l'intercommunalité. Sur une séquence de 2 km, depuis le franchissement de la Seine jusqu'à la sortie de Gaillon, la RD dessert 2 discounters et 3 supermarchés.

Ce phénomène participe à la dévitalisation des centres-bourgs de la CCEMS. Ce modèle rend plus onéreuse la mise en œuvre d'une stratégie de maintien d'un commerce diversifié et de qualité en centre-ville. En l'absence d'une stratégie commerciale définie et affirmée, les lieux de consommation continueront de se concentrer autour de la RD 316.

L'étude commerce, menée dans le cadre du PLUI valant SCoT, doit permettre de définir une stratégie commerciale sur le territoire de la CCEMS.



3) Une refonte spatiale de la ZAE à envisager

Sous le prisme de la présente étude, la ZAE est considérée pour la première fois comme une entité à unifier. Il y a quelques années, les différents sites de la ZAE étaient identifiés en secteurs par des lettres. Bien que cela ne se perçoive plus sur le site aujourd'hui, chaque secteur continue de fonctionner de manière insulaire, autonome. L'aménagement de la ZAE générant de fait de l'isolement, la constitution d'une identité propre à la zone (nom, signalétique, logo, etc.), en accompagnement de sa recombinaison spatiale, apportera de la visibilité aux entreprises et au territoire de la CCEMS.

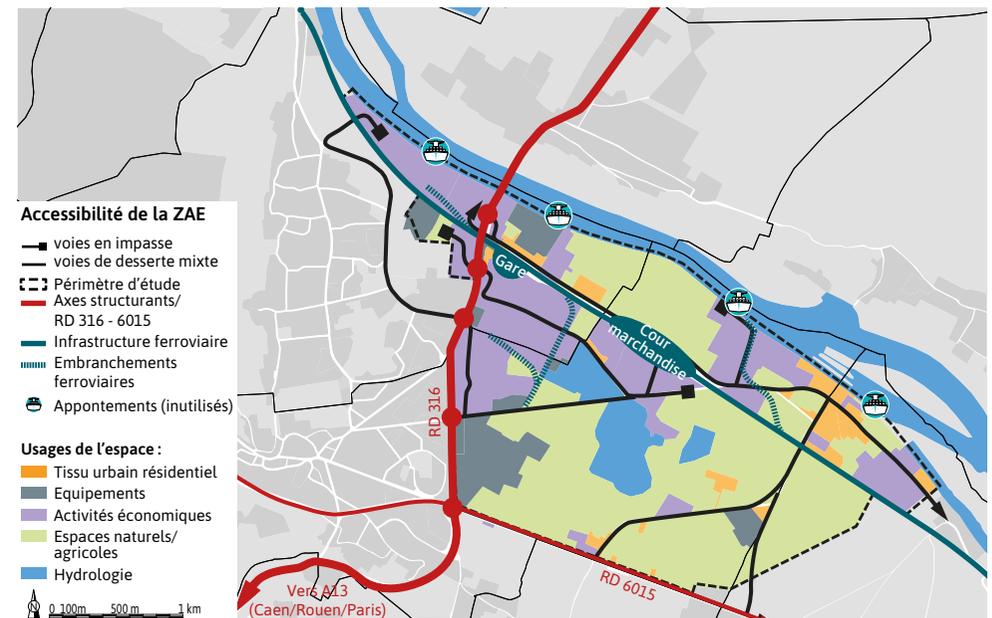
La ZAE souffre d'un double enclavement à la fois structurel, lié aux grandes infrastructures, et fonctionnel, lié à l'aménagement. En effet, la RD 316, de par ses flux (résidentiels, commerciaux, récréatifs, professionnels...), engendre une césure entre la ville habitée et la zone d'activité, renforcée par les franchissements des voies ferrées et de la Seine. La RD 316 pourrait tenir le rôle de commutateur urbain pour tisser des liens entre les entités disparates qui la bordent. Par ailleurs, l'expansion urbaine de Gaillon et du Val d'Hazey occasionne une cohabitation entre habitat et activité. La recherche de la meilleure compatibilité possible et notamment de la moindre nuisance des activités au sein du tissu résidentiel est à privilégier.

La gare capte aujourd'hui une part importante des déplacements domicile-travail des actifs. Ces derniers s'y rendent essentiellement en voiture. Ce lieu de destination fonctionnel est isolé, déconnecté de la ville et ne constitue pas aujourd'hui un élément de centralité. Dans ces conditions, et au-delà de l'éventuelle implantation d'un hôtel d'entreprises envisagée par la CCEMS, le développement de nouvelles activités à proximité de la Gare doit être analysé finement, et ce dans une perspective de complémentarité avec les centralités existantes. Le projet de la Seine à vélo pourrait contribuer à développer le secteur du cyclotourisme autour de la gare. En outre, la question de l'accessibilité de la gare depuis la RD doit être posée afin d'améliorer son fonctionnement et sa connexion avec la ville. À ce titre, à la demande de la collectivité, l'EPFN prépare une réflexion spécifique sur ce site via le dispositif Secteur Gare.

ENJEUX

> Cœuvrer à la recombinaison viaire et foncière de la ZAE et de ses abords dans la perspective d'une organisation cohérente, structurée et connectée de ses composantes : gare, activités, équipements, commerces...

Les communes de Gaillon et du Val d'Hazey disposent de très peu de foncier disponible pour développer le parc de logements. La topographie limite sensiblement le développement urbain à l'ouest et au sud tandis que l'inondabilité des plaines alluviales au nord contraint fortement l'urbanisation. Le renouvellement urbain est donc à privilégier pour trouver de nouvelles opportunités de développement dans le tissu urbain constitué. Quelques friches d'activités pourraient ainsi être destinées à ce type d'opérations. Parallèlement, la réorganisation des activités au sein de la ZAE doit être l'occasion de dessiner une stratégie de développement urbain d'ensemble : résidentiel, économique, loisirs, viaire, commercial... En outre, les quelques espaces résidentiels inscrits dans le tissu d'activités, au nord de la voie ferrée, devront être appréhendés avec attention dans la perspective d'une intensification des activités sur ce secteur.



4) Une trimodalité dont il convient de révéler le potentiel

Factuellement, la configuration du site, au carrefour des infrastructures ferrées, fluviales et routières, le rend favorable à la trimodalité logistique. Le développement de cette trimodalité est cependant conditionné par l'intérêt que porteront les entreprises à utiliser une alternative à la logistique routière et par la réalisation des investissements de transfert modal nécessaires. Dans le cadre de la fiche action 1.4 du CPIER, une étude prospective sera lancée auprès des opérateurs de la logistique et du transport et relais de filières de l'Axe Seine, en juin 2018, pour confirmer l'intérêt logistique multimodale du site Val d'Hazey-Gaillon. Cette étude identifiera les conditions à réunir pour susciter l'intérêt des acteurs économiques et pour permettre une intégration harmonieuse de ces nouvelles activités sur le territoire de la CCEMS.

Logistique fluviale : L'étude du schéma portuaire de l'Eure menée actuellement par VNF a permis de révéler le potentiel logistique fluvial du site au regard du tissu d'entreprises existant aux alentours du site Val d'Hazey-Gaillon. Le développement des capacités portuaires au-delà du quai de l'entreprise Brangeon apporterait des solutions logistiques alternatives à même d'attirer de nouvelles entreprises. Cette étude a également démontré le potentiel de flux containers sur le secteur, qui justifierait l'éventuelle implantation d'un terminal portuaire containers sur le site du Val d'Hazey-Gaillon.

Logistique ferrée : Actuellement, les quelques entreprises disposant d'embranchements fonctionnels ne les utilisent plus, parce que l'opérateur historique a arrêté le service correspondant. Ces raccordements sont hérités de la période florissante du fret ferroviaire d'après-guerre. Actuellement, l'activité du fret ferroviaire demeure, mais devient concurrentielle au transport routier à partir d'un certain volume transporté et d'une distance parcourue minimum. Le fret s'adresse donc en priorité à de grands groupes, et nécessite une évolution des modes d'exploitation. La seule présence de l'infrastructure ferroviaire ne suffit pas à ce que son usage fret soit possible ou pertinent. Néanmoins,

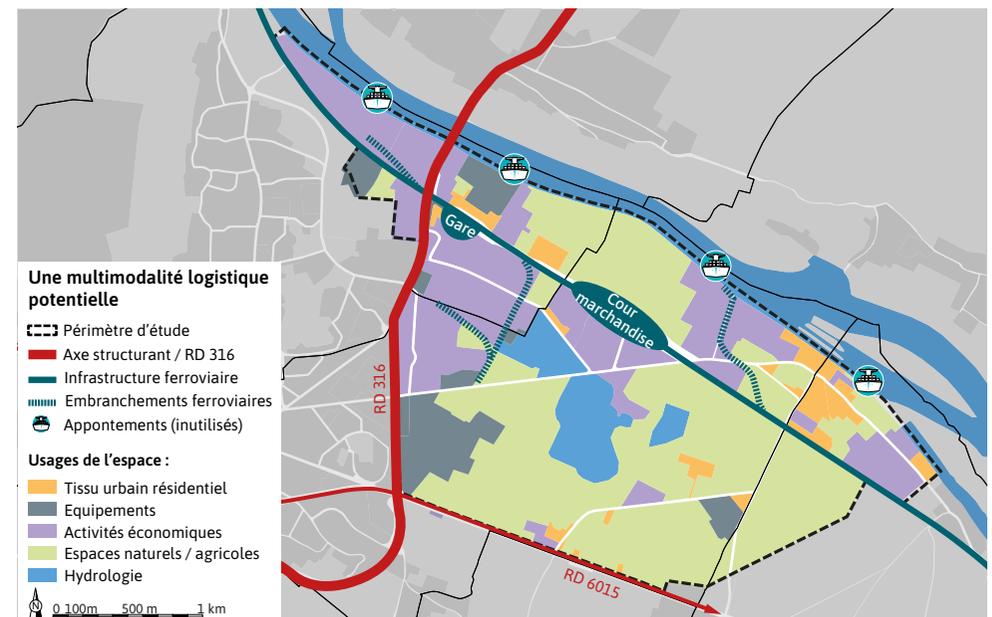
la cour de marchandises (transbordement wagons/camions) de Gaillon, principalement utilisée par les carriers, est la cour la plus utilisée de Normandie bien que ses créneaux d'utilisation soient courts du fait de l'usage intensif des voies par le transport de voyageurs.

Logistique routière : Le site est desservi par les RD 316 et 6015 et se situe à 5 km du double-échangeur de l'autoroute A13. L'accessibilité du site doit cependant être améliorée depuis la RD 316 et globalement repensée dans la desserte interne à la zone. La multiplicité des points d'entrée sur le site depuis la RD 316 altère la visibilité des entreprises et perturbe sa compréhension. En outre, une réorganisation viarie devra être envisagée aux abords et au sein de la zone afin de la connecter plus efficacement aux réseaux routiers.

Le site dispose donc d'atouts indéniables pour l'accueil d'activités logistiques. Cette perspective est également renforcée par la présence d'une importante emprise non bâtie au cœur du site (ancienne carrière, aujourd'hui réserve foncière EDF) et de terrains, propriétés de la CCEMS et des communes en bord de Seine.

ENJEUX

- > Évaluer l'intensité du développement d'activités logistiques auprès des acteurs économiques.
- > Tirer parti du potentiel d'implantation logistique ainsi révélé pour en faire une locomotive économique à même d'accroître l'intérêt des acteurs économiques et contribuer à l'attractivité du territoire.



5) Le site face aux risques

En l'absence de Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) sur le site Val d'Hazey-Gaillon, la crue de 1910 sert de référence pour l'instruction des autorisations d'urbanisme par les services de l'État. Les bords de Seine, dans lesquels s'inscrit la zone d'activités économiques, sont de fait soumis au risque inondation. La DDTM entame une étude approfondie de celui-ci dans le cadre de l'élaboration du PPRI. La question de la pollution dormante dans les sols, potentiellement lessivée par les phénomènes de crues, est également à prendre en compte. L'ancienne carrière située sur le terrain EDF a fait l'objet d'un remblaiement qu'il conviendra d'analyser finement en matière de stabilité géologique et de pollution, notamment dans l'hypothèse de l'implantation d'une plateforme logistico-portuaire sur le site.

Il est à noter que les activités dangereuses faisant l'objet d'un classement Seveso et d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) se situent également en zone inondable. L'histoire de la ZAE, en particulier son lien avec l'arrivée du chemin de fer, a généré une première vague d'implantation d'activités industrielles situées entre la voie ferrée et la Seine. Les entreprises à risque se situent donc de fait dans un interstice peu accessible et à distance de la ville habitée. Cette frange isolée, entre chemin de fer et Seine, est donc a priori propice au développement d'activités industrielles. Un secteur résidentiel du village de Saint-Pierre-la-Garenne est néanmoins à l'interface des deux PPRT. Dans le cas de nouvelles implantations, il conviendra de veiller à l'insertion qualitative des projets dans leur environnement. Un travail de requalification de certains bâtiments industriels existants et visibles depuis la berge pourrait être également mené.

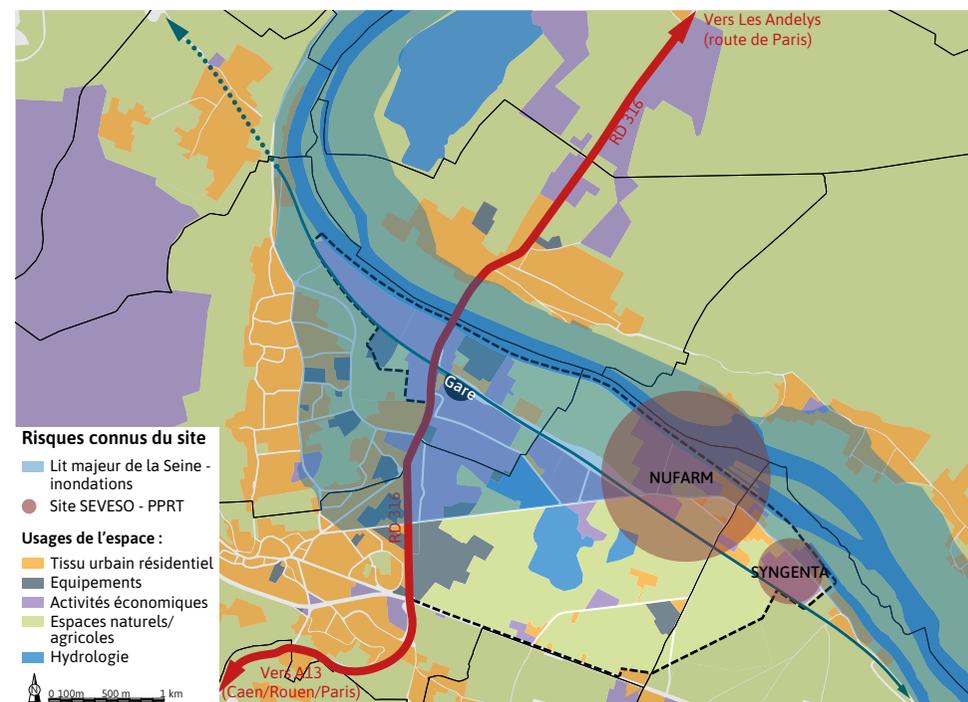
Paradoxalement, c'est au sein de cet espace industriel entre voie ferrée et Seine que l'on observe la plus grande mixité de fonctions résidentielles et économiques. Le développement de logements ouvriers s'amorce sur ce secteur dès la fin du 19^e siècle et se poursuit ponctuellement jusqu'au milieu des années 50. Quelques équipements sportifs et scolaires y sont également implantés. Néanmoins, l'accessibilité de ce secteur est

complexe, il n'y a pas d'accès direct à la gare SNCF et les habitants cohabitent avec l'activité industrielle. Aussi, la collectivité est favorable au déplacement des équipements sportifs et scolaires.

En convergence avec l'approfondissement des connaissances des risques, un travail itératif en amont des projets avec les services de l'État permettra d'appréhender la question du risque dès la conception des projets. Par ailleurs, la présence de deux sites classés SEVESO (Nufarm et Syngenta) et de leurs PPRT sera également à prendre en compte dans l'élaboration des projets. Enfin, le maintien des habitations est également à interroger compte tenu de leur vulnérabilité face au risque inondation, de la potentielle intensification des activités sur cette portion de la ZAE, et particulièrement dans le cas d'une implantation d'une activité logistico-portuaire.

ENJEUX

- > Limiter la vulnérabilité des populations face aux risques naturels et technologiques.
- > Définir des projets d'aménagement compatibles avec la sécurité des personnes et des biens.
- > Intégrer la culture du risque dans les projets d'aménagement.



Les séminaires de travail menés ces derniers mois avec l'ensemble des partenaires publics et privés associés à la démarche de la fiche 1.4 du CPIER ont permis l'émergence de nombreuses réflexions et l'identification d'enjeux utiles à la définition d'une stratégie d'aménagement.

ENJEUX

- > Favoriser le développement/renouvellement de la zone d'activités économiques par l'énonciation d'une stratégie de développement et d'aménagement.
- > Trouver les moyens d'une cohabitation apaisée entre habitat et activité dans la perspective du renouvellement de la ZAE en veillant à la résolution des conflits d'usage par la réorganisation spatiale de la zone.
- > Réorganiser les accès, reconfigurer la desserte interne de la ZAE. Réaménager la RD 316 en boulevard urbain. Œuvrer à la recomposition viaire et foncière. Construire une identité propre à la ZAE. Apporter de la visibilité et de la lisibilité au site et aux entreprises.
- > Inscrire la ZAE dans un écosystème économique en lien avec les autres ZAE de la collectivité. Profiter de l'élaboration du PLUI valant SCoT pour construire un projet concerté de renouvellement de la ZAE du Val d'Hazey.
- > Évaluer l'intensité du développement d'activités logistiques auprès des acteurs économiques. Tirer parti du potentiel d'implantation logistique ainsi révélé pour en faire une locomotive économique à même d'accroître l'intérêt des acteurs économiques et contribuer à l'attractivité du territoire.
- > Œuvrer à la recomposition viaire et foncière de la ZAE et de ses abords dans la perspective d'une organisation cohérente, structurée et connectée de ses composantes : gare, activités, équipements, commerces...
- > Définir une stratégie d'aménagement commercial en parallèle du projet de renouvellement de la ZAE afin de sortir de la logique d'opportunité et maîtriser ainsi l'aménagement commercial du territoire de la CCEMS.
- > Trouver des modalités d'intégration de l'Avenue commerçante de la ville, la RD 316, dans le fonctionnement urbain, permettant une sécurisation des parcours urbains de populations (vélos, piétons, etc.) par rapport aux flux industriels ou de transit.
- > Tirer profit de l'aménagement de la vélo-route des bords de Seine pour développer des itinéraires cyclables au service des habitants et du tourisme, notamment vers le centre de Gaillon et son château. Étudier la faisabilité du franchissement piéton et cyclable du pont de Courcelles-sur-Seine.
- > Engager une réflexion sur la valorisation des équipements et des espaces naturels situés à l'est de la RD 316.
- > Limiter la vulnérabilité des populations face aux risques naturels et technologiques. Définir des projets d'aménagement compatibles avec la sécurité des personnes et des biens. Intégrer la culture du risque dans les projets d'aménagement.

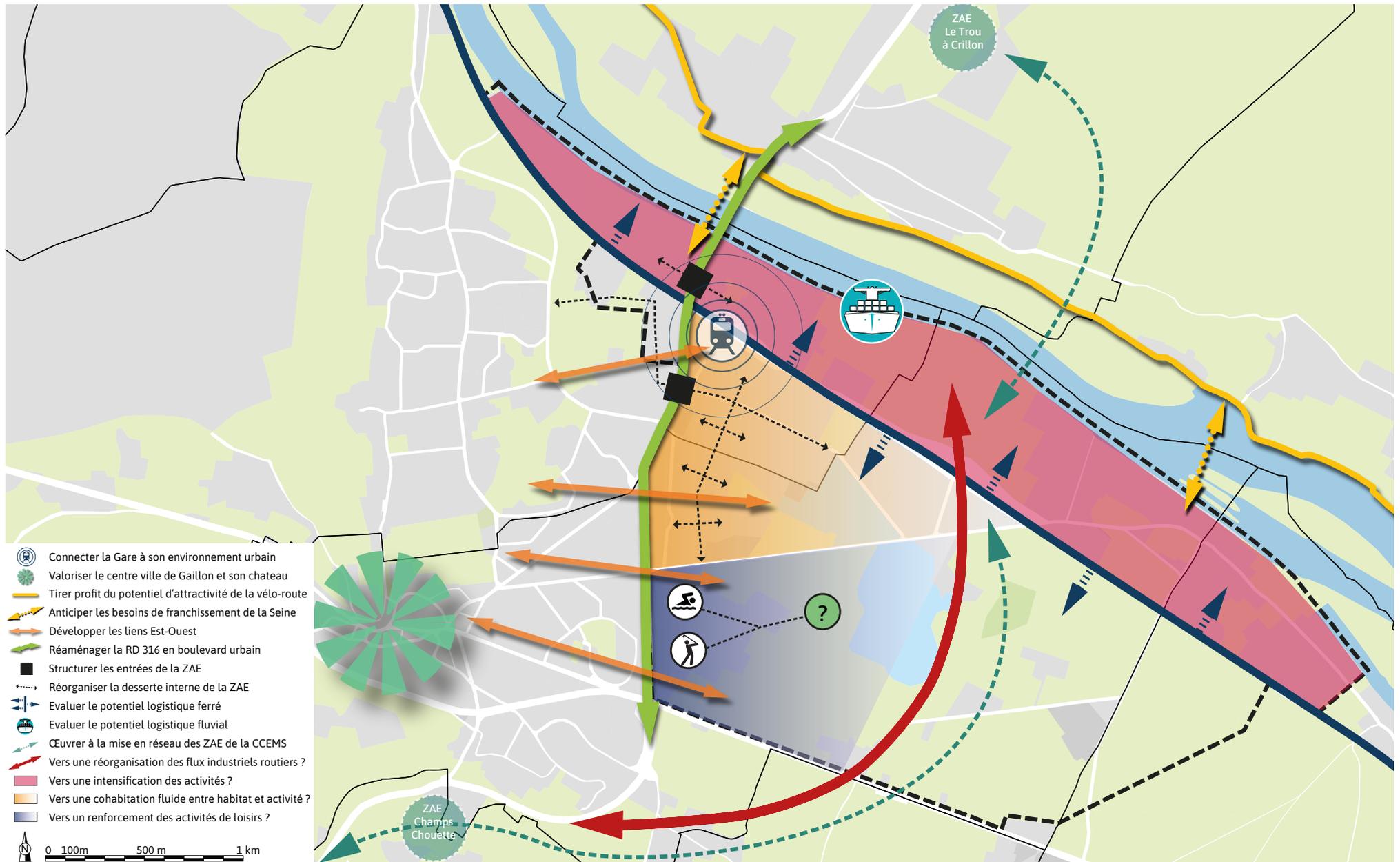
PERSPECTIVES DE TRAVAIL

Un prochain séminaire de travail sera organisé pour travailler à la réalisation d'un schéma de recomposition fonctionnelle et usuelle de la ZAE et de ses abords. Il s'agira de capitaliser le travail d'analyse, effectué dans les séminaires précédents et retranscrit dans ce diagnostic, afin de traduire les enjeux identifiés en propositions opérationnelles.

L'essentiel du travail a été mené sous le prisme de l'analyse spatiale. Les propositions viseront donc à améliorer le fonctionnement actuel tout en intégrant les perspectives de projets. Ce schéma doit pouvoir nourrir la réflexion des élus et leur permettre d'initier une réelle démarche de projet pour la restructuration de la ZAE du Val d'Hazey-Gaillon et de ses abords.

Le schéma ci-contre traduit cartographiquement les enjeux identifiés au diagnostic.

Cartographie des enjeux



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@urbse.org
Site : www.urbse.org