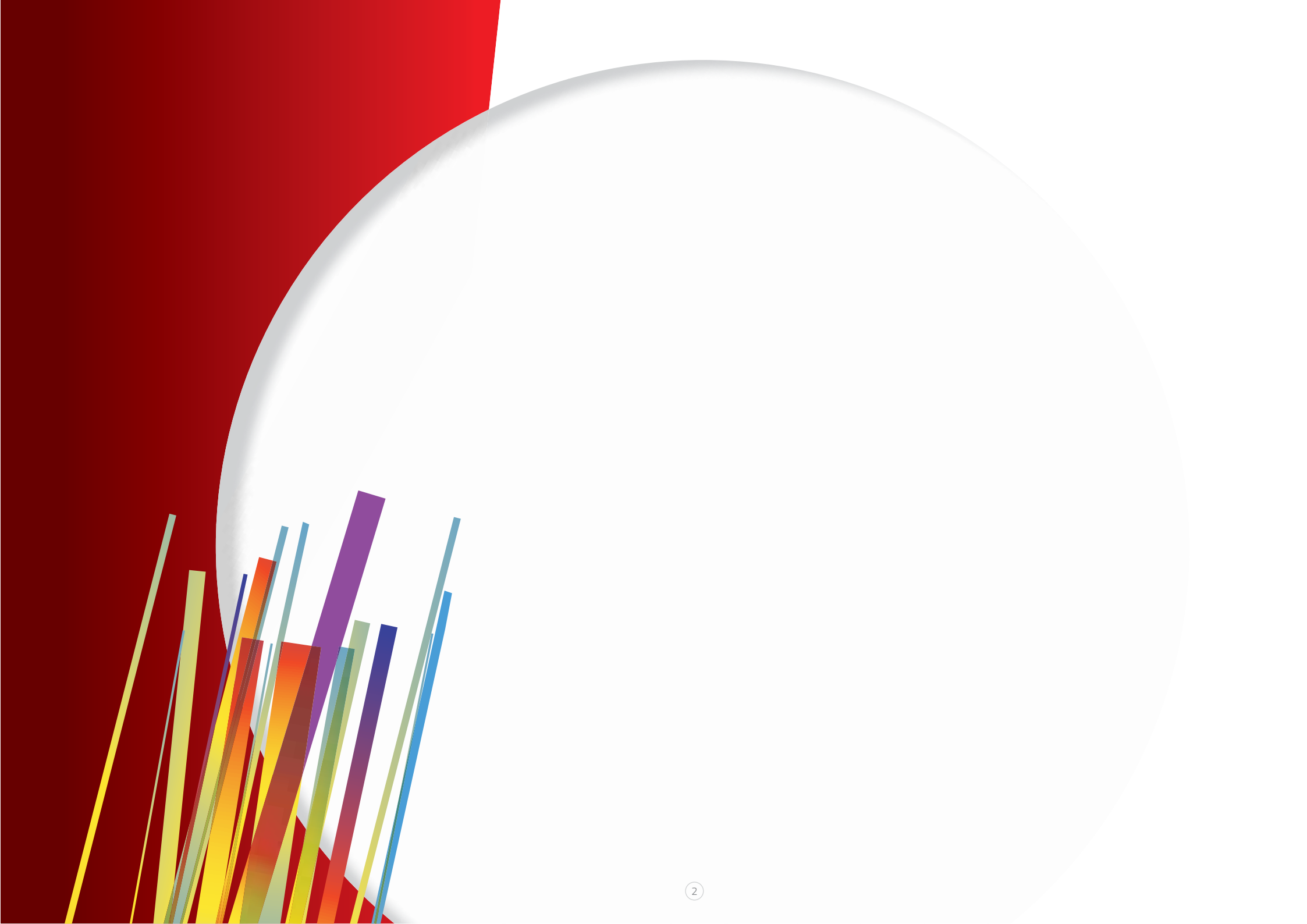


COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME

APUR / AUCAME / AUDAS / AURBSE / AURH / IAU-ÎDF

Les données essentielles

Paris
Rouen
Le Havre
Axe Seine



Mai 2011 - Reproduction autorisée avec indication de la source.



Ce sigle sur les cartes : APUR / AUCAME / AUDAS / AURBSE / AURH / IAU-ÎDF

Conception de maquette et réalisation du document : Mad'Line Communication Rouen

Sommaire

> Économie

p.6

> Enseignement supérieur - recherche

p.16

> Tourisme, culture, paysage et patrimoine

p.24

> Transports et mobilités

p.32

Avant-propos

Les premiers signataires de la déclaration finale et initiateurs du colloque « Une Seine d'avenir » qui s'est tenu le 4 mai 2010, au Havre, MM Antoine Rufenacht, Bertrand Delanoë et Laurent Fabius, ont demandé aux agences d'urbanisme de proposer, ensemble, les modalités d'un travail partenarial afin de poursuivre leur réflexion sur le projet de développement de « l'axe Seine ». C'est à partir de ce mandat et au regard de la cohérence d'un espace « Seine Normandie » ouvrant des perspectives de coopérations renforcées qu'ont été associées aux agences d'urbanisme du Havre (AURH), de Paris (APUR) et de Rouen (AURBSE), celles de Caen (AUCAME), Seine-Aval Île-de-France (AUDAS), et l'IAU Île-de-France pour réaliser ce travail collectif. Les agences d'urbanisme, outils partenariaux de réflexion et de débat, sont légitimes à s'investir sur les espaces vécus, dépassant les limites administratives. La taille de ce territoire, réunissant de grandes agglomérations, structurant un maillage dense d'unités urbaines, et constituant l'articulation indispensable à l'ouverture maritime de la « ville monde » qu'est la métropole parisienne, confère à l'ensemble une réelle singularité à l'échelle européenne, voire mondiale. Nous avons souhaité que ce premier document ne constitue pas une démonstration ou un état des lieux exhaustif. Les quatre principaux thèmes retenus résultent eux-mêmes d'un choix, sont traités sur la base d'observations, mais aussi de paris sur un avenir aujourd'hui partagé. Les propositions formulées invitent à poursuivre le débat. En effet, ce document, fruit de la réflexion des agences d'urbanisme, n'a pas valeur d'engagement pour les collectivités qui en sont adhérentes. Le territoire de Seine Normandie dispose de nombreux atouts : la présence d'une porte maritime, de ports dynamiques, d'infrastructures, d'un tissu productif performant, de centres décisionnels et de recherche, et d'un patrimoine naturel et historique exceptionnel, notamment autour du fleuve, la Seine. L'optimisation du réseau des excellences locales de l'enseignement supérieur et de la recherche renforcera la puissance économique de cet espace multipolarisé. Chacun des pôles concentre, en effet, des fonctions proprement économiques associées aux atouts urbains, sociaux, touristiques et culturels. L'histoire, le patrimoine, la création artistique, l'eau, les paysages et la nature représentent autant de sources d'inspiration possibles pour organiser demain un événement festif sur ce grand territoire. Il s'agit en effet non seulement d'accroître sa notoriété et son attractivité, mais également de démontrer qu'il s'agit d'un espace à vivre pour ses habitants actuels et futurs.

L'articulation pertinente de cet ensemble, des nombreux projets urbains et de développement engagés par les collectivités territoriales, avec la ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie, permettra d'inventer une nouvelle architecture de la mobilité. Celle-ci répondra, à la fois, aux évolutions des modes de vies des populations, à l'intensification des échanges économiques et aux exigences environnementales. Les politiques publiques définies et conduites par les Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France (particulièrement pour le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche, le tourisme, et les transports), ainsi que les réflexions et les actions menées dans le « cadre stratégique » du Bassin parisien porté par les huit Régions qui le composent (C8), s'inscrivent pleinement dans cette stratégie de développement et lui donnent une cohérence à large échelle. Son développement durable passe par une coopération volontaire et renforcée autour de projets communs.

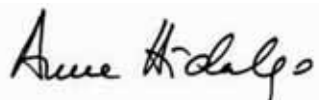
Pierre Bourguignon

Président de l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)



Anne Hidalgo

Présidente de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)



Jean-Paul Huchon

Président de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France (IAU-IDF)



Hugues Ribault

Président de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Seine Aval (AUDAS)



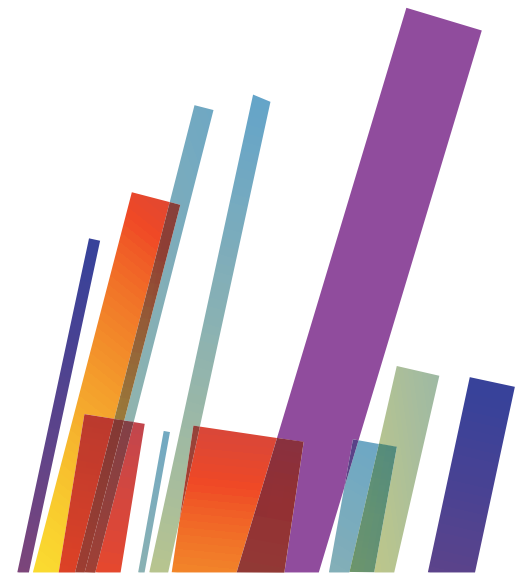
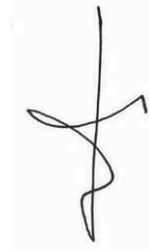
Antoine Rufenacht

Président de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)



Colin Sueur

Président de l'Agence d'études d'Urbanisme de Caen-Métropole (AUCAME)



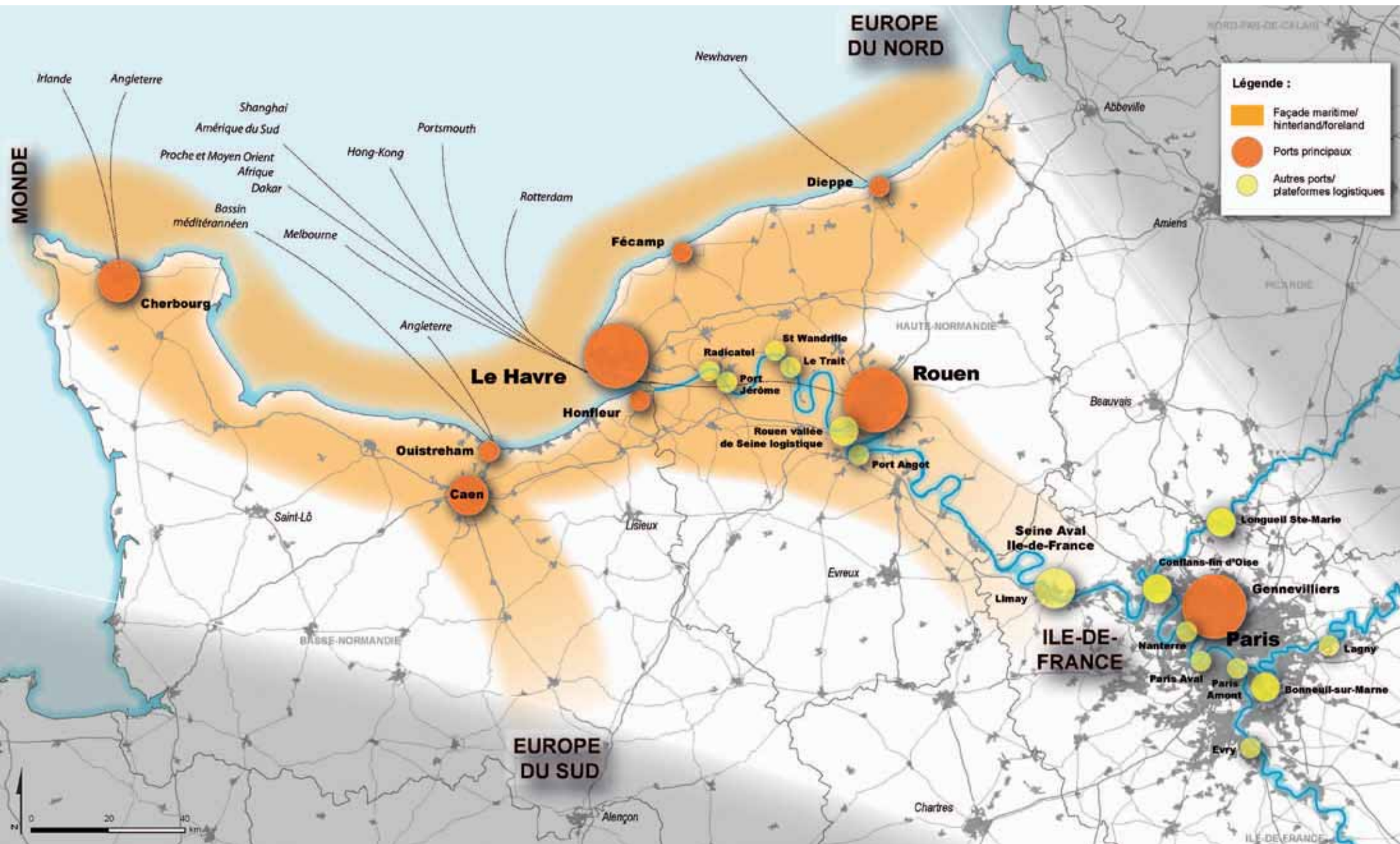
Paris Seine Normandie : économie

Lors du colloque inaugural du 4 mai 2010, au Havre, le « soutien aux politiques de renforcement de la façade maritime métropolitaine et de l'activité de l'ensemble formé par les ports du Havre, de Rouen et de Paris, dans une perspective d'aménagement durable et équilibré du territoire » a été affirmé. Ce territoire porte une économie diversifiée où s'additionnent le rôle mondial de la région-capitale, l'ouverture maritime internationale des Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, ainsi qu'un tissu à la fois tertiaire et industriel, tiré par des technologies émergentes et des activités à haute valeur ajoutée. La réflexion engagée sur Seine Normandie s'inscrit dans un contexte de globalisation et de concurrence internationale accrue. Elle vise l'alliance d'économies de taille et de composition différentes, au profit d'un fonctionnement novateur, porteur de dynamisme économique durable, d'attractivité et de bien-être. Si le redéveloppement industriel est central, le tourisme est un bon exemple de fructueuses complémentarités à renforcer, entre les grands pôles franciliens, les atouts du littoral normand, les ressources des territoires d'arrière-pays, notamment en Basse-Normandie, et le potentiel du fleuve. La prédominance de l'économie de l'Île-de-France n'est plus à démontrer. L'ensemble normand qui se caractérise par une économie productive, logistique et touristique, apporte à cette dernière un appui conséquent.

Le bassin de vie de la Seine rassemble le cœur économique de l'Île-de-France, de la Haute-Normandie et de la Basse-Normandie.

Avec un Produit Intérieur Brut de 640 milliards d'euros (33% du PIB français), une population de 15 millions d'habitants (23% de la population française), 7,3 millions d'emplois (28% des emplois en France) et une valeur ajoutée de 573 milliards d'euros (33% de la valeur ajoutée nationale), sa dimension économique est comparable à celles des grandes régions européennes.

La normandie : façade maritime de la métropole parisienne

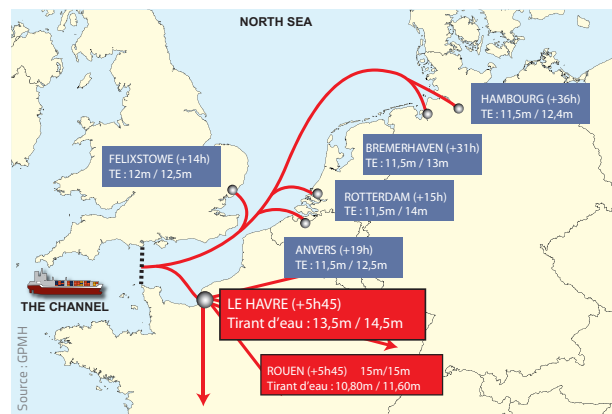


Un territoire à haut niveau de service

Ports et hinterlands

Le territoire étudié regroupe Paris Île-de-France, métropole d'envergure internationale, avec **les métropoles de la CREA, de Caen et du Havre, qui constituent l'ouverture de Paris sur l'économie mondiale, dont 80% des échanges sont maritimes**. Le « foreland » de ce territoire est le monde maritime ; l'hinterland, outre la vallée de la Seine et la place parisienne, est le territoire national et une partie de celui de nos voisins européens. La façade maritime, particulièrement bien située et structurée (Le Havre, Rouen et Caen) en entrée du Range, constitue un avantage géostratégique d'avenir. La vallée fluviale est marquée par l'effet de ces trois ports auxquels s'ajoutent les « Ports de Paris », première place fluviale française. Cette vallée bénéficie d'un appareil industriel diversifié et puissant, hérité des « Trente glorieuses » qui, à l'instar de l'Allemagne par exemple, peut se redévelopper et s'articuler avec les échanges et les marchés aujourd'hui mondialisés.

Transit time des ports du Range nord-européen

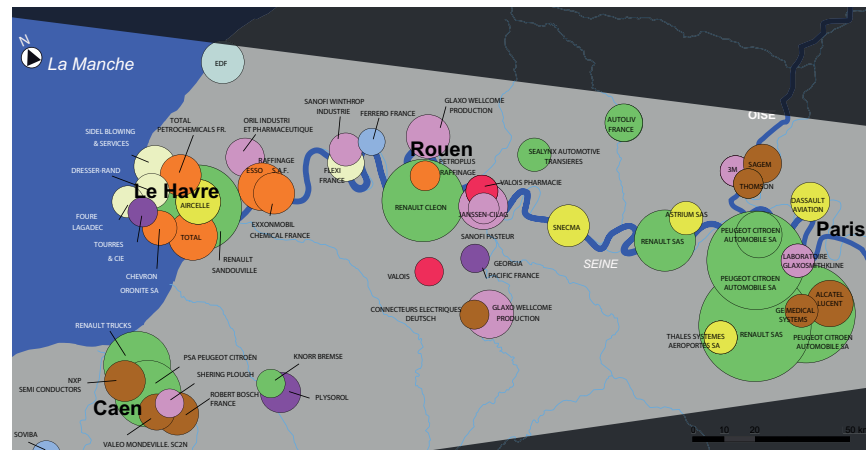


Une vallée de Seine industrielle en mutation

La question industrielle est première pour combler le retard préoccupant pris par notre pays, et dont la résolution induira des développements tertiaires, directs et indirects, auxquels notre territoire peut prétendre. Le développement d'une industrie durable, innovante, adaptée aux exigences de notre siècle - en particulier environnementales - est décisif pour renforcer l'attractivité du territoire.

Seine Production Valley

Établissements industriels de plus de 500 salariés



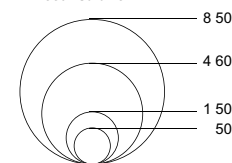
FILIERES MAJEURES

- Automobile
- Construction mécanique - Métallurgie
- Pétrole/Chimie
- Pharmacie
- Construction aéronautique
- Plasturgie

FILIERES EN DEVELOPEMENT

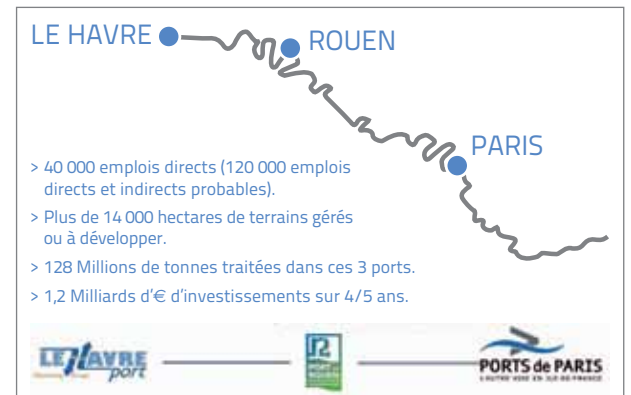
- Papier - carton - Verre
- Fabrication de matériel électrique et électronique
- Industrie agro-alimentaire

Effectif salarié



L'axe Seine : 1^{er} complexe portuaire français

(Octobre 2009 : création du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine)



Traffic conteneurs des principaux ports européens

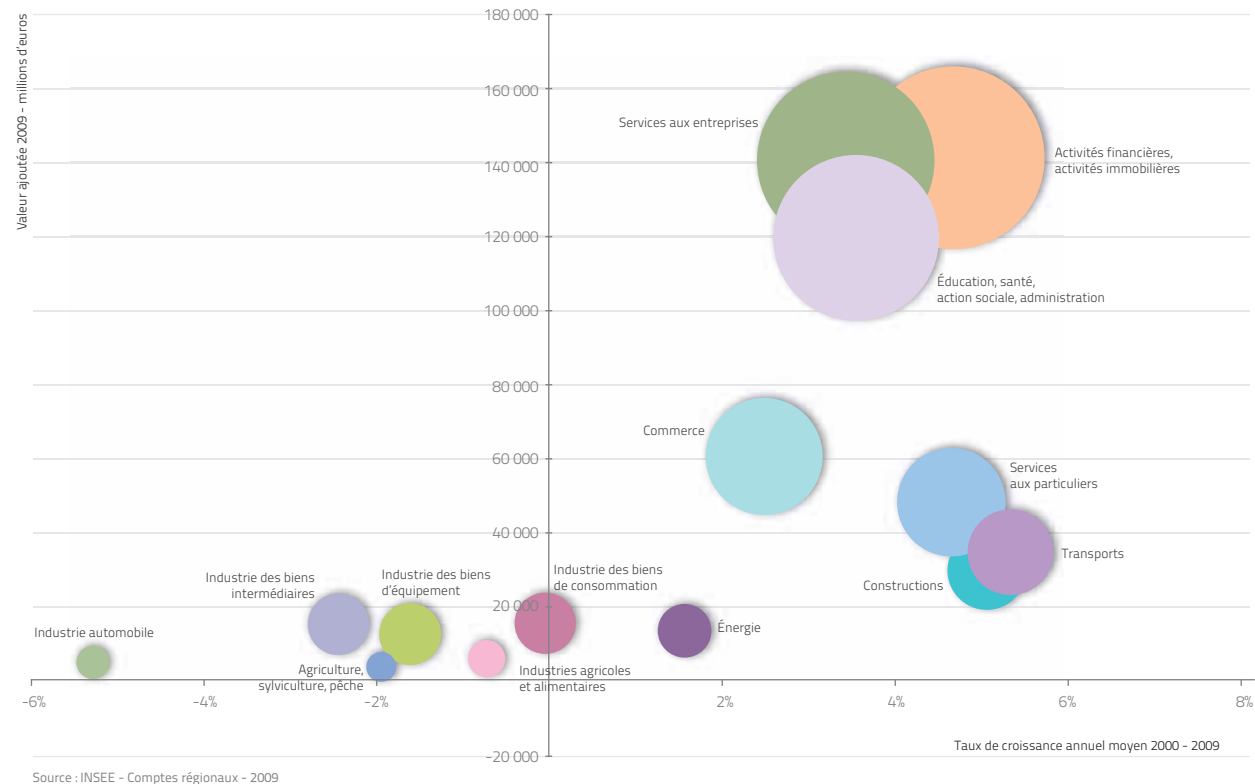
Année	Tonnage
1950	550 MT
1970	2,5 Mrds T
2000	5,8 Mrds T
2008	8,2 Mrds T

Source : DTML 2009

C'est donc à l'échelle de ce territoire complexe que quelques hypothèses peuvent être formulées :

1. Le **développement durable** comme priorité : outre les questions environnementales, la meilleure juxtaposition des établissements industriels et des espaces naturels classés, l'écologie industrielle, des transports économes en CO₂.
2. La « **mise en système** » pour définir un réseau de référence opérant, ouvert, innovant, identifiable, qui fertilisera l'ensemble du territoire, et permettra à chacun de mener localement ses développements propres (parfois même en concurrence).
3. La **recherche du haut niveau de service** du territoire comme logique d'aménagement et d'attractivité. La structuration d'une partie essentielle de notre pays en espace de visibilité mondiale.
4. La **recherche d'exemples étrangers**, notamment européens, remarquables.
5. La **place des PME, du tertiaire privé, de la recherche**, renforcée par les effets de ces stratégies d'aménagement du territoire.
6. En regard de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et de la ligne fret Le Havre-Paris, la coordination interportuaire Le Havre-Rouen-Paris peut être étendue aux Ports Normands Associés (Caen-Ouistreham, Cherbourg). La dynamique des villes soulève la nécessité des **retours possibles sur investissements publics, induits par cette nouvelle échelle d'aménagement.**

Contribution des secteurs d'activité à la croissance dans le bassin de vie de la Seine



Vers un système de production et de distribution performant : le Gateway

Le Gateway de la Seine

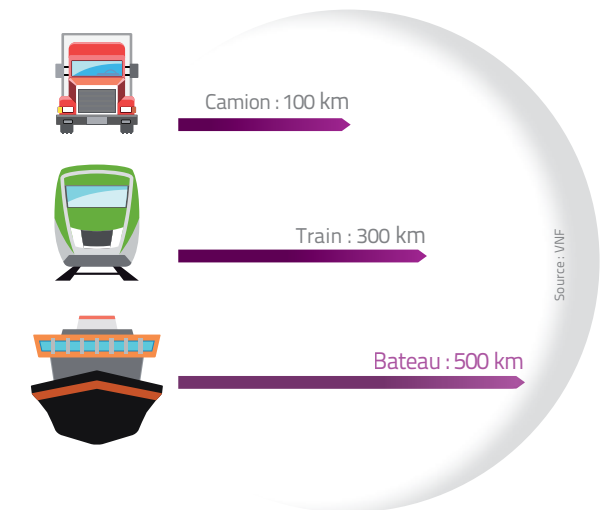
Les «Gateways» sont des dispositifs visant l'accroissement et la qualification des flux, non pas traversant, mais générant un ensemble de valeurs ajoutées, le long de ce qu'on appelle les « supply chains ». Ces dispositifs mondiaux, mais aussi plus locaux, d'échanges fiabilisés par des systèmes partagés et certifiés, offrent aux industriels des avantages importants, tant pour leurs approvisionnements que pour l'écoulement de leurs produits. De même, ils fournissent aux places urbaines des approvisionnements en quantité et en qualité (logistique urbaine). Ces chaînes et les services associés concernent à la fois des ouvrages publics, ports, voies fluviales et ferrées, mais aussi des opérateurs privés. Le flux d'hinterland de nos ports, malgré leur situation avantageuse, n'est pas à la hauteur, expliquant par là pourquoi 60% des conteneurs importés en France transitent actuellement par le Nord de l'Europe, fortifiant les économies de la «banane bleue» et défavorisant notre économie nationale.

Le repositionnement de la France doit se faire et se fera à partir des territoires industriels, des outils et des savoir-faire, articulés avec les potentiels portuaires, pour l'export et l'import, à l'échelle des grands bassins de consommation. La Normandie et la Vallée de la Seine constituent la pièce maîtresse de la France dans cet échiquier mondial.

À l'échelle continentale, le projet «Seine Gateway» s'inscrit dans le Système ouest-européen, où les places de Londres, de la Randstadt et de Paris assureront, en concurrence mais aussi en complémentarité, les fonctions d'interface de notre continent dans le monde globalisé du XXI^e siècle.

Décisif pour le développement économique de la France, «Seine Gateway» doit donc bénéficier d'un soutien national à la hauteur.

Distance couverte avec 5 l de carburant pour 1t de marchandises



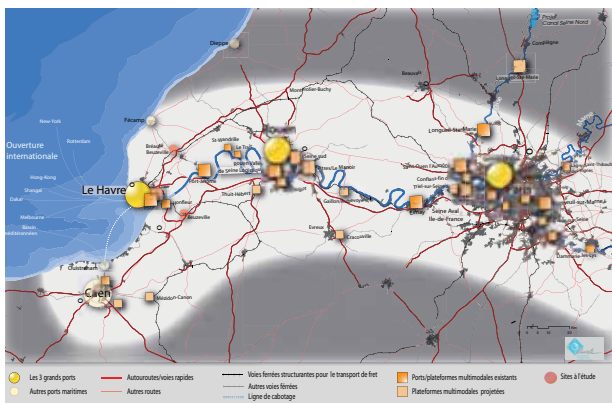
Système ouest-européen face à la mondialisation



Rang 2009	Ports	2009 (trafic EVP)*
1	Rotterdam (NL)	9579
2	Hambourg (BE)	7031
3	Antwerpen (BE)	7014
4	Brememaven (DE)	4552
5	Valencia (ES)	3654
6	Felixstowe (UK)	3021
7	Algeciras (ES)	2953
8	Gioia Tauro (IT)	2725
9	Le Havre (FR)	2257
10	Barcelona (ES)	1846

* EVP : Equivalent Vingt Pieds. - Source : DTMPL 2009

Seine Gateway



Exemple d'un Gateway européen performant

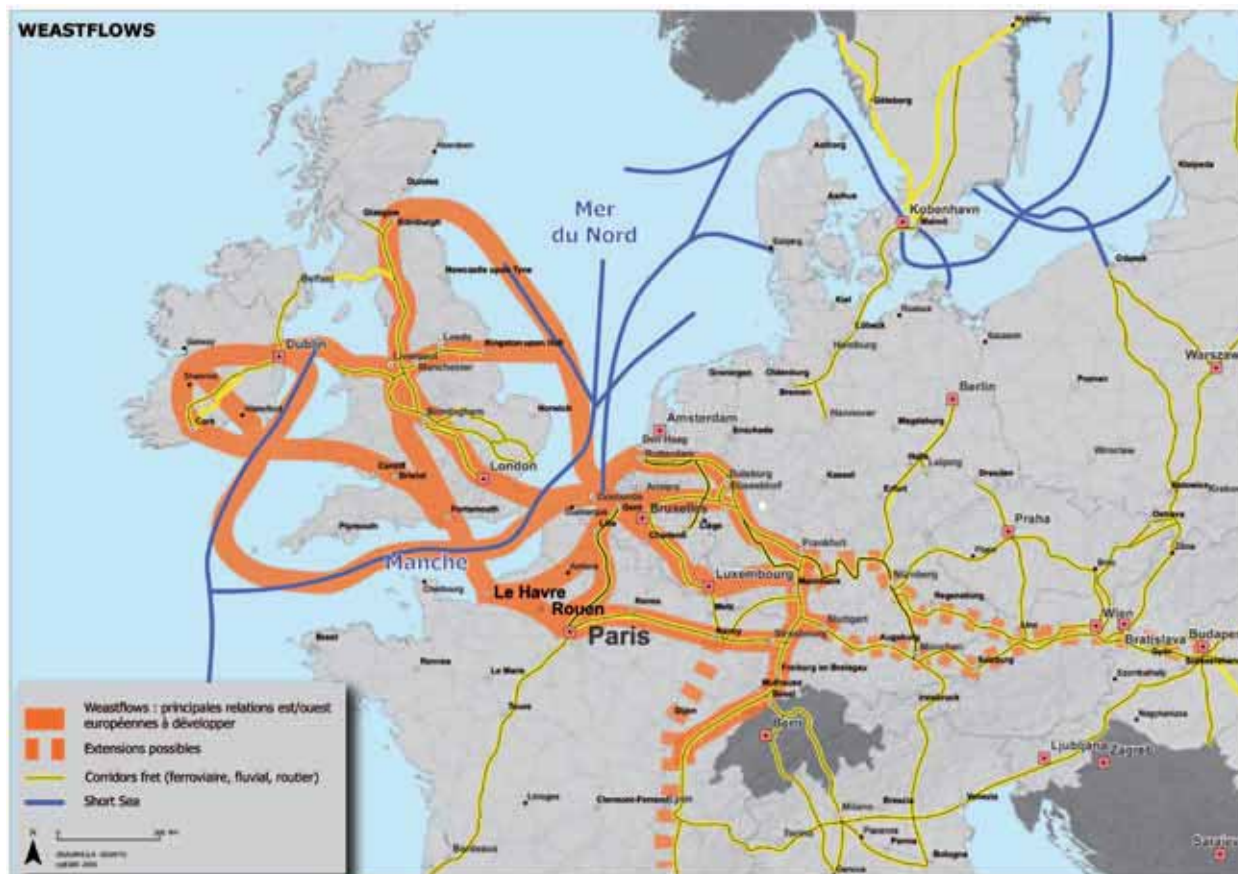


Un système de production performant à mettre en place : le gateway

Il convient de construire et d'intensifier l'organisation portuaire, logistique, industrielle de la vallée de Seine pour structurer l'ouverture maritime de la capitale parisienne. « Seine Gateway » correspond au plan stratégique qui doit traduire la vision du développement économique de la vallée de Seine. L'approche « Gateway » permet de traiter les liens physiques (infrastructures), les relations (acteurs) et les échanges (flux, circuits). Il s'agit d'une approche en réseau, dépassant les concurrences territoriales.

Weastflows - programme européen INTERREG IVB NWE

L'Europe cherche à mobiliser les ports de l'Ouest pour palier le congestionnement des ports et hinterlands centraux



Vers un système de production et de distribution performant : le Gateway

Développer la façade maritime

Il est nécessaire de trouver et d'organiser les complémentarités portuaires entre Cherbourg, Caen-Ouistreham, Honfleur, Le Havre, Dieppe, Rouen et Paris.

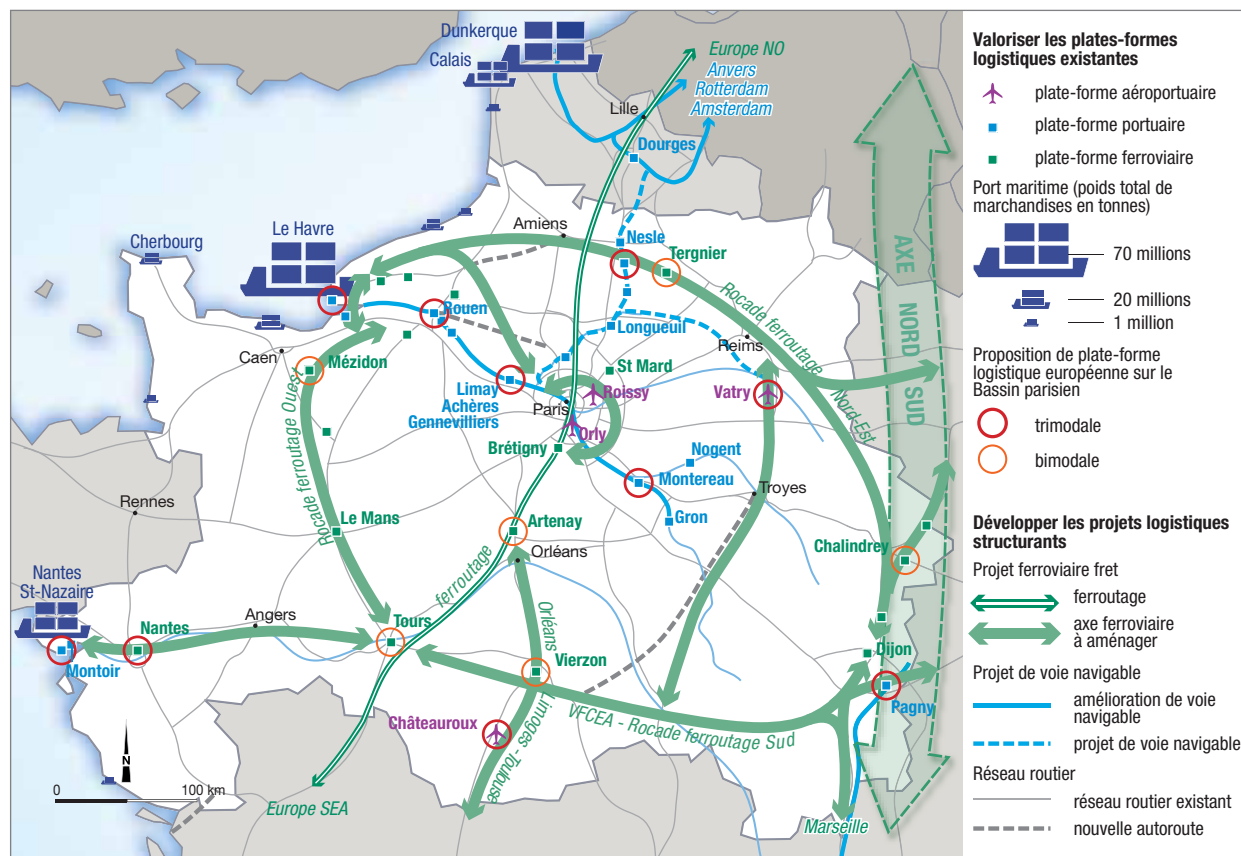
Chacune dotée d'un port, les trois grandes agglomérations normandes (CODAH, Caen-la-Mer, CREA) doivent constituer le coeur de ce dispositif et organiser une coopération efficace pour tirer parti des flux de marchandises au-delà de la simple gestion des transits. À l'échelle de la Basse-Normandie, la place caennaise - et notamment la future plate-forme logistique de Mézidon-Canon - est amenée à constituer le point de convergence des flux en provenance des ports de Cherbourg, de Caen-Ouistreham et du Havre. Grâce à son noeud ferroviaire, elle permettra la redistribution de ces flux vers l'ouest et le sud de la France et proposera une alternative efficace de contournement de l'Île-de-France.

Le littoral normand, en dehors des espaces portuaires, doit amplifier son rôle touristique en renforçant ses atouts propres, mais également en organisant les complémentarités avec le potentiel touristique considérable que représentent les paysages, la production agricole et l'art de vivre de l'arrière-pays. Ce littoral et son dispositif portuaire (Cherbourg, Caen-

Ouistreham - Honfleur) sont appelés, en lien avec le Grand Port Maritime du Havre, le port de Dieppe et les ports de la Seine, à constituer le complexe multi-ports de Paris et à capter une partie de la valeur ajoutée en développant les activités industrielle et de logistique avancée. La coopération portuaire Caen - Le Havre - Rouen - Cherbourg est d'ores et déjà en marche.

Organiser le transport et le fret dans le Bassin parisien

Octobre 2009



La Normandie : façade maritime



Le Havre et l'Estuaire de la Seine

Dans un contexte très concurrentiel, le port du Havre a pour ambition de doubler son trafic et d'accroître sa part de marché dans le Range nord-européen.

Cela passe en particulier par l'objectif fixé d'une capacité d'accueil de 6 millions d'EVP et par une augmentation de la part des modes massifiés ferroviaires, fluviaux et de cabotage « short sea », pour élargir et consolider l'hinterland du Havre.

A l'échelle du bassin de la Seine, 3 objectifs sont distingués :

- > articuler plus fortement portuaire maritime et portuaire fluvial, au profit d'une meilleure inscription du bassin dans les réseaux européens, vers l'ouest et le nord ;
- > optimiser l'effet d'entraînement entre les flux logistiques et le développement économique ;
- > opérer la mutation vers une logistique durable en augmentant les parts modales du fer et du fleuve, au moyen d'infrastructures adéquates (avec un transbordement plus direct) et d'une adaptation des pratiques de tous les acteurs de la chaîne économique.

Un domaine portuaire de 9 500 hectares pleine propriété du GPMH depuis 2008



L'Estuaire de la Seine et Le Havre sont au cœur du 1^{er} pôle européen de développement de l'éolien en mer

L'appel d'offres gouvernemental éolien en mer prévoit le développement de 6 000 MW d'ici 2020 par des installations éoliennes en mer (1 200 éoliennes offshore de 5MW prévues à terme). Le complexe industriel et portuaire havro-fécampoïse est le seul capable d'assurer, en collaboration avec la plateforme de Saint-Nazaire, une mise en place rapide et une exploitation efficiente des projets en Manche/Mer du Nord. 4 des 5 zones retenues par l'appel d'offres sont situées dans l'espace maritime Manche/Mer du Nord : Le Tréport, Fécamp, Courseulles, Saint-Brieuc.

Aujourd'hui, le port du Havre (1,2 million de m² d'entrepôts) est l'un des premiers hubs logistiques de France avec Roissy et a développé une spécificité dans la logistique automobile, les secteurs du « froid », des produits chimiques et marchandises dangereuses, les colis lourds et bien sûr des conteneurs.

Outre l'achèvement de Port 2000, les principaux éléments structurants de ce schéma qui valorise les espaces à vocation économique de la plaine alluviale, sont :

- > le développement du pôle énergétique havrais (pétrole, gaz, charbon, éolien...);
- > le développement des modes massifiés et l'amélioration de la fluidité des transports (chantier multimodal) ;
- > le projet EMERHODE de prolongement du Grand Canal du Havre pour favoriser la fluidité des transports et accélérer les flux notamment fluviaux ;
- > la modernisation des terminaux du port rapide aval ;
- > le renforcement de la capacité d'accueil des activités logistiques, source de valeur ajoutée, en accompagnement du développement des trafics et notamment des flux de conteneurs (2,2 millions de conteneurs EVP en 2009).

L'espace industrialo-portuaire de l'Estuaire, appareil productif stratégique, comprend le port actif du Havre et sa zone de transformation immédiate, Port-Jérôme, ainsi que Honfleur. Il s'étend sur les deux rives de la Seine (10 000 ha) et est l'un des principaux sites de production français dans les domaines de l'industrie chimique, la pétrochimie et l'automobile.

Les mutations de ces activités font l'objet d'une réflexion prospective menée autour du concept d'écologie industrielle qui devra envisager l'organisation spatiale de l'appareil productif industriel et portuaire.

La CREA : un territoire d'excellence

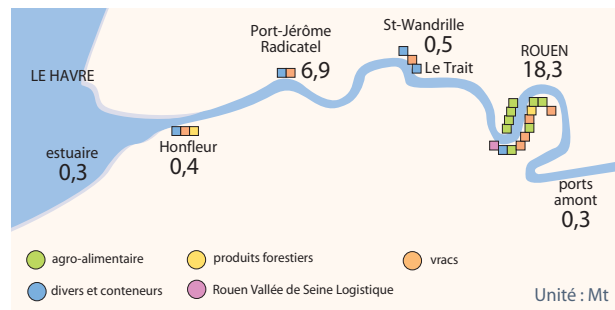
La Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA), cœur de l'axe Seine, participe à l'élaboration d'un plan de développement logistique sur le bassin de vie de la Seine :

- > coordonner l'offre foncière disponible sur son territoire ou à proximité (Seine Sud, Domaine portuaire, Pîtres-le-Manoir) en fonction des besoins exprimés par les filières utilisatrices du fleuve ;
- > mettre en réseau les plates-formes logistiques de l'axe Seine : les plates-formes multimodales situées en amont du site portuaire (Seine Sud et Pîtres-le-Manoir) sont complémentaires de l'offre maritime (Rouen Vallée de Seine logistique, Port-Jérôme) ;
- > capter de nouveaux flux : la valorisation des produits recyclables, le transport fluvial des colis « hors normes » et le transport des matériaux de construction ;
- > engager des démarches de prospection ciblée sur les filières porteuses pour favoriser l'émergence de clusters en bord de Seine, notamment d'un pôle chimie bio-sourcée, en lien avec l'importance de l'activité de recherche et d'innovation (CHU, Université, Établissements d'enseignement supérieur et de recherche...);
- > renforcer la performance logistique grâce aux TIC et à des systèmes d'information efficaces ;

Vers un système de production et de distribution performant : le Gateway

- > faire du territoire un laboratoire des systèmes innovants d'information et de gestion des flux, en lien avec le pôle de compétitivité Nov@log, dédié à la logistique et aux métiers de la «supply chain» de demain : c'est l'un des objectifs de Seine Innopolis, CREAPOLE dédié à l'économie numérique, aménagé par la CREA à Petit-Quevilly ;
- > mobiliser du foncier pour l'accueil d'activités diversifiées dont une part prépondérante résultera de la reconversion et de la requalification d'anciennes grandes friches industrielles. Seine-Cité illustre cette ambition en déployant une offre tertiaire, depuis la future gare d'agglomération, sur un site exceptionnel : les rives de Seine.

Le GPMMR : un domaine portuaire de la CREA à l'Estuaire



L'ambition du département de l'Eure

Parmi les 7 axes stratégiques prioritaires retenus par le Conseil général de l'Eure et l'ensemble de ses partenaires, le développement de l'activité logistique est particulièrement identifié. Ainsi, l'Eure souhaite tirer parti de l'activité logistique à valeur ajoutée en s'inscrivant dans une complémentarité avec les projets des territoires limitrophes de l'Île-de-France (Achères) jusqu'au Calvados. Les axes opérationnels à mettre en œuvre concernent notamment la création d'une ou deux plateformes multimodales fluviales et le développement de zones logistiques à valeur ajoutée d'accompagnement.

Seine Aval IDF : territoire d'enjeux pour Paris et l'Île-de-France

Seine Aval IDF constitue une pièce maîtresse du Gateway en Île-de-France et concentre les enjeux pour Paris :

- > se positionner comme un espace performant à la confluence de la vallée de la Seine (Le Havre/Paris) et de l'Europe du nord avec l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. Cette fonction de carrefour et de « territoire porte » entre le cœur de l'agglomération parisienne et la Normandie sera renforcée par la création de la plateforme multimodale d'Achères (120 ha puis 420 à terme) et du port de Triel-sur-Seine (27 ha d'ici 2015), en complément de l'offre portuaire de Limay (premier port fluvio-maritime d'Île-de-France), ainsi que la future liaison ferrée Paris Normandie (LNP), qui augmenteront les capacités actuelles de transport de fret, créant ainsi une offre foncière et logistique attractive.

- > accompagner la mutation de l'ensemble de la filière industrielle (de la production à la R&D) sur la vallée de la Seine. Le territoire dispose d'un tissu industriel de premier plan, mais à la recherche d'un second souffle. Des filières prioritaires sont identifiées et soutenues dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval :
 - les éco-activités (fortement liées aux besoins de l'agglomération parisienne et de l'industrie-déconstruction, recyclage) ;
 - le secteur portuaire et la logistique (notamment fluviale) ;
 - la filière automobile (voiture électrique : batteries à Flins) ;
 - l'aéronautique ;
 - l'éco-construction.

De plus, Seine Aval IDF disposera à court et moyen termes de plus de 600 ha de foncier mobilisable pour l'accueil d'activités économiques.

Sites d'activités économiques en Seine Aval



Confluence Seine-Oise : un espace stratégique de développement

Bénéficiant de la double attractivité de Seine Aval IDF et de l'agglomération de Cergy-Pontoise, la Confluence Seine Oise concentre les projets d'envergure.

Outre les ports d'Achères et de Triel et le débouché du Canal Seine Nord Europe, sont aussi envisagés dans ce secteur le bouclage de l'A104, la desserte par le RER E (prolongement d'Éole), par la tangentielle Ouest et par la future Ligne Nouvelle Paris Normandie. Ce secteur est appelé ainsi à devenir, avec l'offre ferroviaire et routière actuelle, l'un des nœuds de transport majeurs en Île-de-France (cf. partie transports et mobilités).

L'agglomération de Cergy-Pontoise et la Boucle de Chanteloup en Seine Aval IDF présentent également un potentiel foncier important pour réaliser de grands projets d'aménagement, associant zones d'activités économiques innovantes et quartiers multifonctionnels, proches de la capitale.

Les ports de la métropole parisienne

Le port d'Achères viendra compléter le réseau de terminaux à conteneurs que Ports de Paris met en place actuellement, portant la capacité d'accueil à 600 000 EVP par an sur l'ensemble de l'Île-de-France. La plateforme accueillera également une zone d'activités logistiques fonctionnant en synergie avec le terminal à conteneurs.

L'ouverture de cette plateforme permettra un rééquilibrage vers l'ouest des activités logistiques franciliennes et offrira aux logisticiens et aux chargeurs de nouvelles possibilités d'implantation, favorisant à la fois l'utilisation des ports normands et le recours au mode fluvial.

En second lieu, la plateforme d'Achères offrira de nouvelles capacités portuaires pour la filière BTP et pourra également accueillir de nombreuses autres activités sur les filières utilisant traditionnellement la voie d'eau. Elle pourrait constituer une offre intéressante pour l'organisation de la filière automobile. Ce port « nouvelle génération » sera conçu en étroite collaboration avec les collectivités locales

concernées, et notamment la Ville d'Achères, de manière à être exemplaire tant dans sa conception que dans son intégration environnementale.

Outre les projets évoqués pour Seine Aval IDF, qui concentre la majorité des investissements pour le développement de l'activité portuaire et logistique d'Île-de-France, les autres projets de Ports de Paris pour 2011-2013 sont les suivants :

- > Bruyère-sur-Oise : poursuite du développement de la plateforme,
- > Port de Gennevilliers : renouvellement de l'occupation et densification des ouvrages fluviaux, maintien de la qualité des installations portuaires,
- > Bonneuil-sur-Marne : deux projets d'extension,
- > Seine Amont : un fort développement prévu, avec la création d'un terminal à conteneurs à Montereau, la création d'un nouveau terminal conteneurs dans le secteur du carrefour Seine-Francilienne, et la création de nouvelles capacités portuaires en Seine Amont.

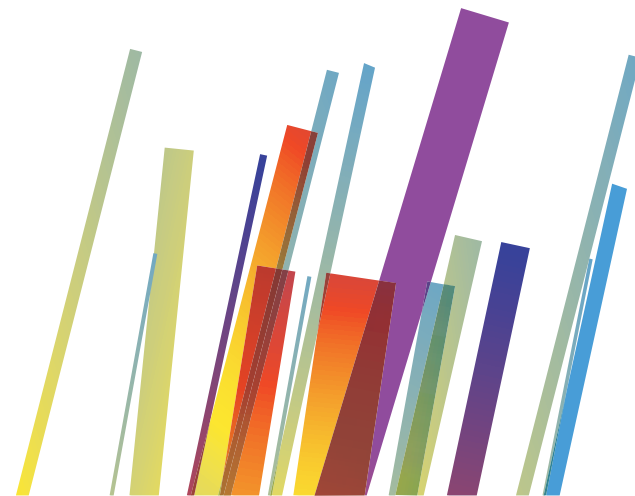
Canal Seine Nord Europe : défi et opportunité à la fois

Les 106 kilomètres de voie d'eau du canal Seine Nord Europe permettront à l'horizon 2016/2017 de relier les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais.

Le projet d'autoroute fluviale, maillon manquant entre Anvers et l'Île-de-France, peut conforter la position des grands ports du Nord (Rotterdam, Anvers) comme celle des Ports de Paris.

Ce projet est également une opportunité, pour accompagner le complexe portuaire havro-rouennais dans son développement et desservir l'ensemble du bassin de consommation parisien en s'appuyant sur le réseau de ports intérieurs. Dans cette logique, le Canal Seine Nord Europe permettrait de faire des ports de la Seine, le véritable port de Paris et pourrait également être le moyen d'étendre leur aire d'influence vers l'est de l'Europe, et jusqu'au Benelux.

Les spécificités et les atouts de l'axe Seine sont nombreux : une interface maritime, un bassin fluvial, un bassin de production et de services de haut niveau, un bassin de vie et de consommation majeur pour notre pays. Les valoriser constitue un enjeu véritablement national, qui appelle également un rassemblement des collectivités locales et des partenaires, publics et privés. C'est l'essence du projet de « Gateway » de la Seine, système ouvert et complet, opportunité à saisir pour tous les acteurs de l'axe Seine.

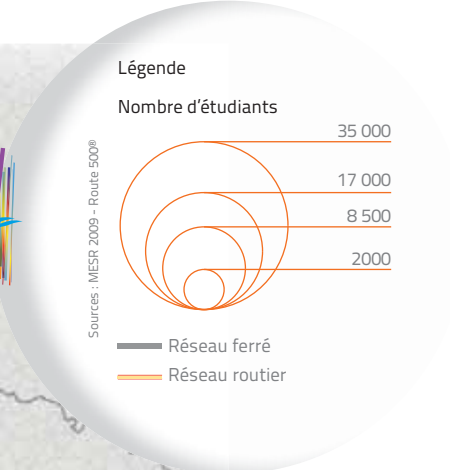
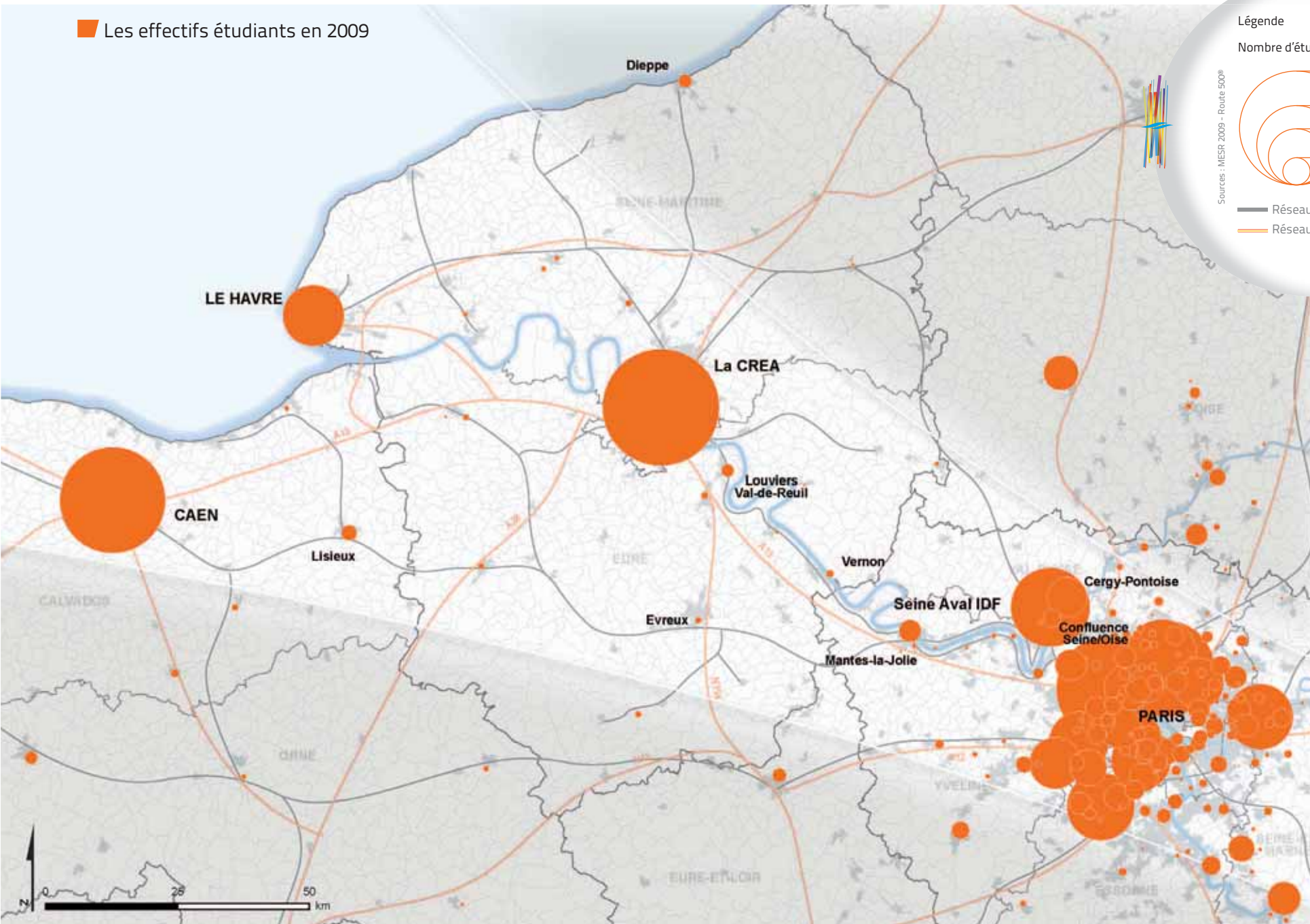


Paris Seine Normandie :

Enseignement supérieur - recherche

Essentiels en termes de compétitivité, d'attractivité et de rayonnement, les universités, les organismes de recherche et les grandes écoles, dès lors qu'ils ont atteint une taille suffisante, sont des leviers majeurs du développement économique des territoires. L'Île-de-France et l'ensemble normand accueillent environ 680 000 étudiants (31% des étudiants de France) et près de 100 000 chercheurs (41% des chercheurs de France). L'espace Seine Normandie se caractérise par un fonctionnement en réseau dont les spécificités et complémentarités des pôles font la force : notoriété internationale et attractivité de nombreux établissements, importance de grands équipements, évaluation très satisfaisante des équipes de recherche publique et importance de la recherche privée... Pour être compétitif aux échelles nationale et internationale, le bassin de vie de la Seine s'appuie sur des organismes d'enseignement et de recherche participant à des réseaux internationaux et ouverts sur le monde de l'entreprise. Une implication de l'enseignement supérieur et de la recherche dans le développement économique est à poursuivre et à encourager, afin de s'adapter aux mutations, qu'elles soient industrielles, énergétiques, sociales ou environnementales, et de les anticiper. Elle trouve sa traduction dans les actions de valorisation de la recherche et les transferts de technologie tels que les pôles de compétitivité, instituts Carnot, plateformes de transfert de technologie...

Les effectifs étudiants en 2009



Intensifier la R&D dans le tissu économique

En moyenne nationale, 65% des dépenses et investissements de recherche sont le fait du secteur privé. La recherche privée en France se concentre sur 5 branches de recherche : l'automobile, la pharmacie santé cosmétique, l'aéronautique, la chimie et les composants électroniques.

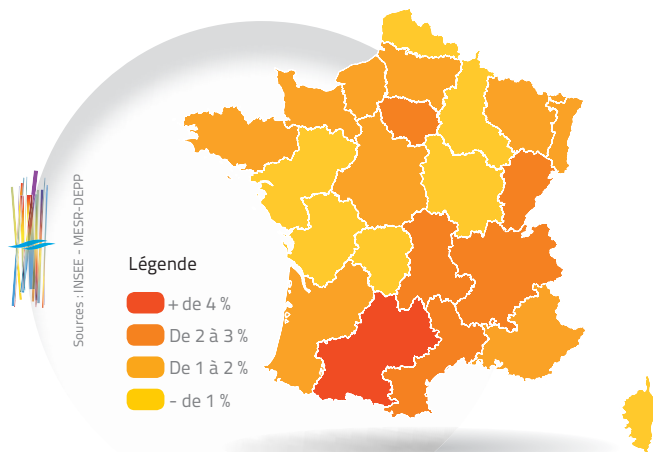
Une R&D tournée vers l'entreprise

Le bassin de vie de la Seine figure parmi les vingt premières régions européennes en intensité de recherche et développement, que ce soit en nombre de chercheurs, en nombre de brevets déposés ou encore en dépense intérieure de recherche et développement (DIRD) qui représente plus de 3% de son PIB.

Si l'Île-de-France domine largement le paysage français de la R&D, les régions normandes présentent des spécificités et des complémentarités.

Les activités de R&D en Haute-Normandie et Basse-Normandie, bien que s'appuyant sur des moyens financiers plus modestes, sont en continuelle progression.

Part des Dépenses Intérieures de Recherche et Développement (DIRD) dans le PIB par région en 2008



La recherche et le développement mobilisent en France près de 380 000 professionnels dont 142 500 (37%) sont en Île-de-France, 6 200 en Haute-Normandie et 4 450 en Basse-Normandie.

Il existe de grandes disparités sur le territoire français en terme d'intensité de R&D, que celle-ci soit mesurée par les moyens humains ou financiers : cette intensité doit être analysée au regard du modèle économique de chaque région, car un développement économique fondé historiquement sur l'industrie (ensemble normand) et sur le tertiaire (Île-de-France) n'implique pas les mêmes spécificités en matière de R&D.

La Haute-Normandie, 5^e région industrielle de France, est résolument tournée vers la recherche en entreprise. Près de 85% des moyens financiers de la R&D lui sont consacrés, et 3 emplois en R&D sur 4 proviennent des entreprises. Cette R&D privée se concentre dans les secteurs de l'automobile, de l'industrie chimique et de l'industrie pharmaceutique.

La R&D en entreprise est également très présente en Basse-Normandie (70% des moyens financiers de R&D) : les services informatiques, les industries agro-alimentaires et les activités d'ingénierie et de contrôles techniques sont les secteurs qui portent le plus la R&D en entreprise.

En Île-de-France 66% des moyens financiers de recherche et développement émanent du secteur privé. La recherche publique y est très présente à travers les grands organismes de recherche nationaux.

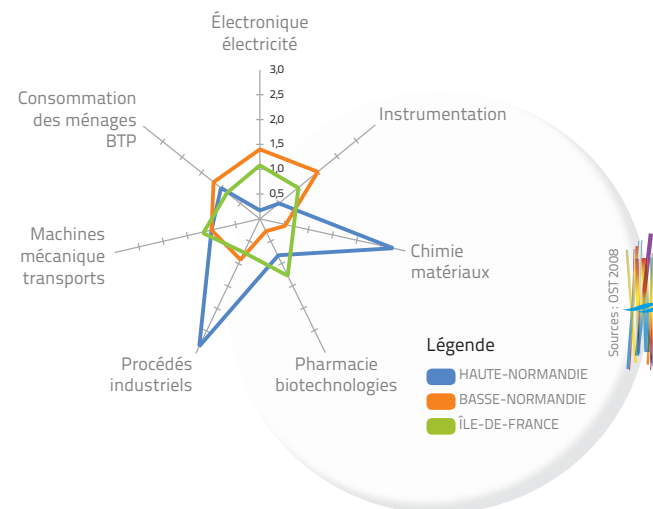
La France est au 4^e rang des demandes de brevets européens, avec une spécialisation dans les machines-mécaniques-transports, la pharmacie-biotechnologies et la chimie-matériaux.

La production technologique (demande de dépôts de brevets) est un bon indicateur d'activité de la R&D. En 2008, 45% des demandes françaises de brevets européens ont été déposées par les entreprises du bassin de vie de la Seine.

On note une réelle spécialisation :

- > de la Haute-Normandie dans les domaines des procédés industriels et de la chimie ;
- > de la Basse-Normandie dans le domaine des machines-mécaniques-transports et dans celui des biens de consommation des ménages ;
- > de l'Île-de-France dans le domaine des machines-mécaniques-transports et de la pharmacie-biotechnologies.

Spécialisation de la production technologique (Administrations et entreprises - Indice de spécialisation en 2008)



Une grande diversité des formations

L'ensemble normand rassemble - essentiellement dans les trois pôles urbains de la CREA, Caen et Le Havre - 86 000 étudiants et 5 500 chercheurs, dont 500 appartenant à des organismes de recherche publique, ainsi que deux grands équipements de recherche Ganil (Grand accélérateur national d'ions lourds) et Cyceron (Centre d'imagerie cérébrale et de recherche en neurosciences).

Selon l'AERES, les unités de recherche de l'ensemble normand sont particulièrement bien évaluées, puisqu'environ 50% des enseignants chercheurs sont inscrits dans des équipes de très bon niveau (A et A+).

L'Île-de-France qui concentre une grande part de ses établissements dans Paris, accueille 590 000 étudiants et près de 90 000 chercheurs, soit 27% des étudiants et 39% des chercheurs de France. Elle offre un ensemble très varié d'établissements : universités, organismes de recherche, écoles, instituts, grands établissements... de grande notoriété (Collège de France, École Normale Supérieure, Institut Pasteur...).

Le niveau de formation de la population et l'attractivité à l'égard des étudiants sont des atouts tant pour les territoires que pour le tissu économique. La performance des formations et le public le plus large auquel elles s'adressent sont également un facteur de cohésion sociale.

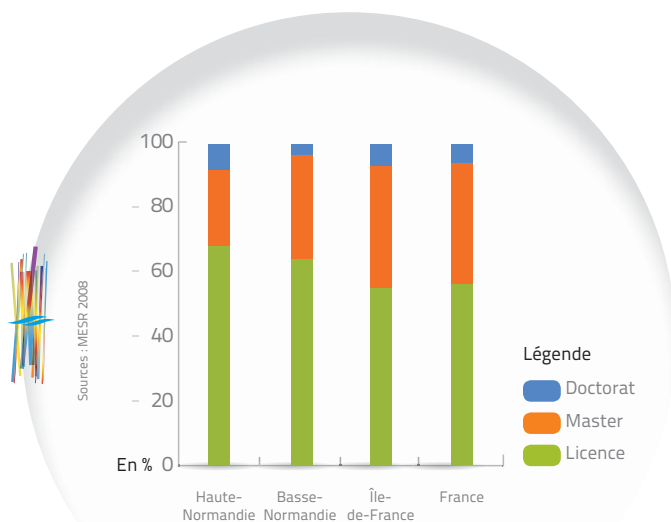
Les élèves ingénieurs représentent 7% des étudiants en Haute-Normandie soit plus que la moyenne nationale (5%), pour 4% en Basse-Normandie et en Île-de-France.

La part des étudiants inscrits en cycle court (licence) est supérieur à la moyenne nationale dans l'ensemble normand, alors que l'Île-de-France est dans la moyenne.

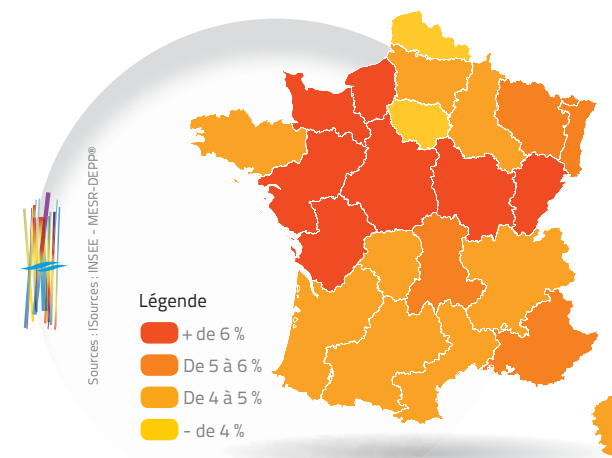
La Haute-Normandie et l'Île-de-France se distinguent par une proportion élevée de doctorants (8 et 7%) dans l'ensemble des effectifs étudiants.

La part des apprentis parmi les 16-25 ans est particulièrement significative (plus de 6%) dans l'ensemble normand où elle est supérieure à la moyenne nationale.

■ Répartition des effectifs étudiants dans les cycles universitaires en 2008



■ Part des apprentis dans la population des 16 à 25 ans par région en 2007

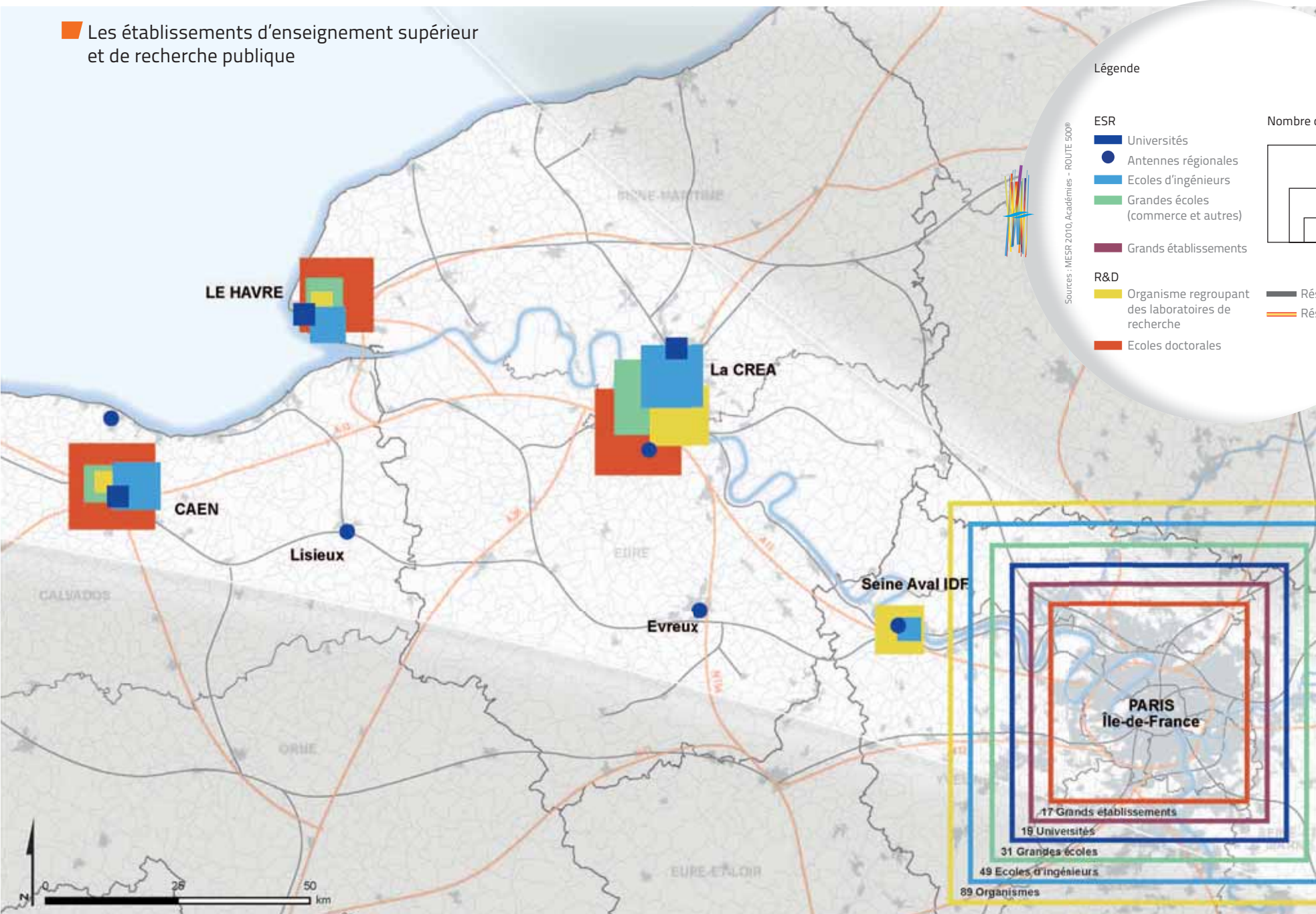


	Taux de réussite au bac
Haute-Normandie	81,9 %
Basse-Normandie	84,7 %
Île-de-France	80,3 %
France	83,5 %

S'appuyer sur les complémentarités au sein d'un réseau de recherche publique



Les établissements d'enseignement supérieur et de recherche publique



Encourager l'innovation et l'effet réseau

Les entreprises sont soutenues dans leurs efforts de recherche par des dispositifs locaux, nationaux ou européens : aides directes, coopérations avec des organismes publics... En 2008, 12% des travaux de R&D que les entreprises effectuent en interne sont financés par des ressources publiques.

L'objectif des «incubateurs d'entreprises» liés à la recherche publique est de favoriser la création d'entreprises innovantes à partir des résultats de la recherche publique ou en liaison avec la recherche publique. Le bassin de vie de la Seine a porté près de 800 projets, dont 45% ont abouti à la création d'entreprises.

47 projets sont issus de SEINARI en Haute-Normandie, dont 45% d'entreprises créées.

Normandie Incubation en Basse-Normandie a porté 53 projets, pour 33 entreprises créées.

Agoranov, Incuballiance et Paris Biotech en Île-de-France ont permis l'incubation de 681 projets, qui ont abouti à la création de 300 entreprises.

La diffusion des nouvelles technologies dans le tissu des PME, peu intensives en recherche, est plus difficile que le renforcement des partenariats entre les laboratoires publics et les grands groupes dotés de services de R&D ou les jeunes entreprises issues de la recherche. Elle se fait grâce aux centres de ressources technologiques, aux cellules de diffusion, et aux plateformes technologiques. Le bassin de la Seine compte 14 entités de ce dispositif : Il existe 3 structures de diffusion vers les PME en Basse-Normandie, 3 en Île-de-France et 8 en Haute-Normandie.

Le réseau Nov&a, réseau normand dédié aux biomatériaux, aux biotechnologies et à la chimie verte, est un acteur spécifique et innovant. Son objectif, en finançant des projets de recherche axés sur l'utilisation non alimentaire des agro-ressources, est d'encourager le développement économique local durable.

Les régions francilienne et normandes hébergent des pôles de compétitivité du meilleur niveau reconnu, ce qui est signe d'un véritable dynamisme de ces filières de pointe.

Ainsi, l'espace Seine Normandie compte trois pôles mondiaux (Medicen, Finance Innovation et System@tic Paris Région) sur sept existants et deux pôles à vocation mondiale (Cap digital Paris Région et Mov'eo) sur les onze répertoriés depuis 2005 par les différents CIADT. D'autre part, au titre des pôles nationaux, on peut relever Novalog, Cosmetic Valley, Transactions électroniques sécurisées et Filière équine.

La polarisation des établissements d'enseignement et de recherche, des étudiants et des chercheurs, renforce la dimension métropolitaine des agglomérations. Elle vient consolider leurs fonctions proprement économiques en s'associant aux dimensions urbaines, sociales et culturelles.

Ainsi, les excellences locales de chaque métropole mises en réseau n'ont pas seulement un effet cumulatif mais bien multiplicateur. La maximisation des atouts locaux de toutes les composantes urbaines des métropoles renforcerait leur attractivité propre, mais plus globalement la puissance économique du bassin de vie de la Seine dans son ensemble. C'est pourquoi il est particulièrement important de favoriser le fonctionnement en réseau.

Mov'eo - Pôle de compétitivité mondial

Près de 300 membres.

70% de la R&D automobile réalisée sur le territoire Seine Normandie.

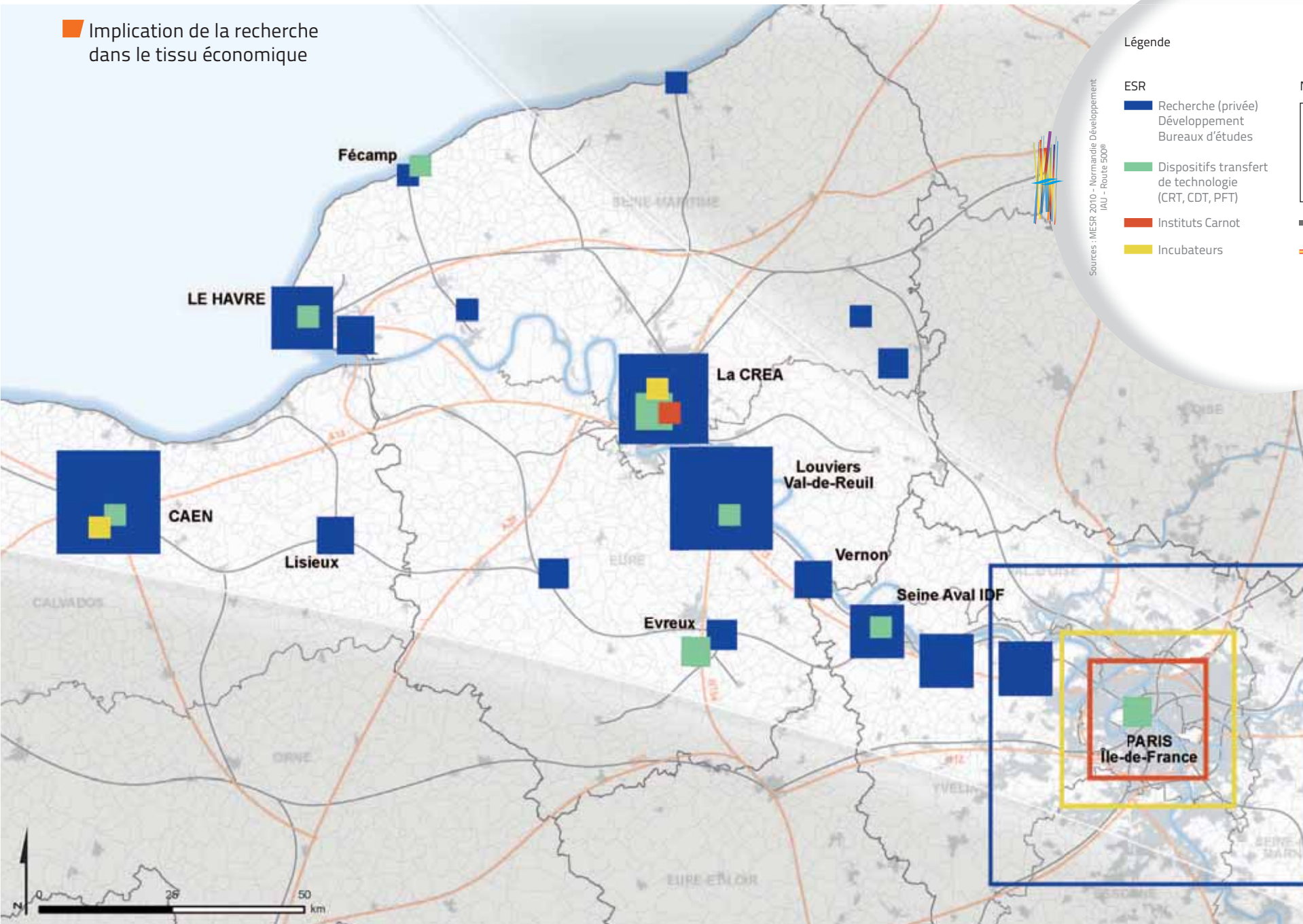
215 projets labellisés représentant un effort de R&D de 700 M€.

4 projets Territoriaux & Structurants (T&S) labellisés :

- > Campus Industriel de Recherche et d'Innovation Appliquées aux Matériaux (CIRIAM - Flers)
- > Campus Intégration Systèmes Embarqués (CISE - Technopôle du Madrillet)
- > Mov'eoTec (Versailles-Satory)
- > Centre de Recherche & de Technologie sur les Plastiques (CRTP - Alençon)

Sources : www.pole-moveo.org

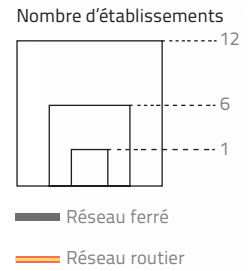
Implication de la recherche dans le tissu économique dans le tissu économique



Sources : MESR 2010 - Normandie Développement IAU - Route 509e

Légende

- ESR**
- Recherche (privée) Développement Bureaux d'études
 - Dispositifs transfert de technologie (CRT, CDT, PFT)
 - Instituts Carnot
 - Incubateurs



Paris Seine Normandie :

tourisme, culture, paysage et patrimoine

Le tourisme constitue une des bases de l'économie de Seine Normandie et l'un des secteurs d'activités les plus créateurs de richesses. Les régions Île-de-France et l'ensemble normand comptabilisent, en 2008, 72 millions de séjours et sont respectivement aux 1^{er} et 8^e rangs des destinations touristiques en France. 44 000 emplois salariés sont directement liés au tourisme dans l'ensemble normand, le situant ainsi au 7^e rang des régions françaises, l'Île-de-France, avec 268 000 emplois, étant la première. L'économie touristique de l'espace Seine Normandie s'appuie sur la présence de sites de renommées mondiale et nationale : les plages du débarquement, la Côte Fleurie, Honfleur, Étretat, Rouen, Giverny et les impressionnistes, et au-delà, Versailles et Paris (première destination touristique mondiale). Forgé par la rencontre entre les activités humaines et la nature, ce territoire propose nombre de paysages singuliers et de terroirs caractérisés par une culture originale, auxquels les populations locales sont très attachées, et de nature à générer une réelle attractivité touristique. Le tourisme contribue aussi à façonner une identité et une lisibilité forte des territoires vers l'extérieur. Les grands événements culturels et touristiques autour de la Seine (l'Armada à Rouen, le festival Normandie Impressionniste) sont populaires et renforcent le rayonnement. L'eau et la lumière apparaissent comme des éléments essentiels de l'identité naturelle et culturelle des territoires de Seine Normandie. La mer et les fleuves (particulièrement la Seine) racontent une grande partie de l'histoire économique, sociale et culturelle de nos territoires, des sites industriels qui y sont liés et des métiers qu'ils ont fait naître (comme ceux de la batellerie, de la pêche, de l'industrie, ou de l'activité portuaire). En dépit de l'importance de la fréquentation et de la notoriété de certains sites, le dynamisme touristique ne semble pas toujours profiter à l'ensemble de l'espace Seine Normandie. La qualité des paysages, la richesse de l'histoire, les arts et

la culture constituent pourtant un socle fédérateur. Une mise en réseau efficace de ces atouts, couplée à la synergie des initiatives, pourrait ouvrir de nouvelles perspectives de développement. Cette démarche permettrait en outre de forger une identité partagée et de promouvoir un tourisme « durable » basé sur de nouvelles mobilités et sur une attention plus grande portée aux dimensions environnementales.

Trois idées pour fédérer :

- > Une « mise en Seine des paysages » permettant une valorisation du patrimoine naturel, culturel et industriel du territoire ;
- > « De la Seine à la mer » : l'eau comme lien fédérateur et support de multiples projets et activités touristiques ;
- > « Seine de spectacle », un événement d'envergure sur Seine Normandie, rassembleur, festif, source de notoriété et d'attractivité.

Seine Normandie : une renommée mondiale



Source carte : IGN BD Topo® 2010 - Corinne Land Cover 2006 - Crédits photos : AUCAME / AURH / Offices de tourisme de Deauville, Honfleur, et du Mont-Saint-Michel.

La notoriété des sites a été définie à partir du croisement des chiffres des fréquentations (CRT Île-de-France et Normandie 2008 : les 30 principaux sites touristiques du Bassin parisien en 2007 - IAU) et de la hiérarchie des sites référencés dans les guides touristiques nationaux et internationaux (Rough Guide to France 2003, Lonely Planet 2009, Guide Vert Michelin 2008).

Une « mise en Seine » des paysages

Le patrimoine naturel et culturel : une vitrine à valoriser

La vallée de la Seine, de Paris à la baie de Seine, forme l'une des plus grandes continuités paysagères, naturelles et écologiques de France, faisant l'objet à ce titre de nombreux périmètres de protections environnementales. L'existence de parcs naturels régionaux (Vexin français, Boucles de la Seine Normande) témoigne également de la reconnaissance du caractère exceptionnel et de l'intérêt patrimonial que représentent les espaces naturels habités.

Les côtes, les falaises, les vallées et valleuses, les boucles, les marais, les vergers, les îles, les ports ou encore les plages déterminent des séquences paysagères de grande qualité et représentent autant d'opportunités de mise en valeur dans le cadre de circuits touristiques.

La qualité des productions agricoles, souvent labellisées (AOC), donne une valeur particulière aux terroirs de l'espace Seine Normandie. Ces produits, réputés mondialement, sont partie intégrante de l'identité du territoire, à travers notamment sa gastronomie.

Les paysages industriels de l'espace Seine Normandie, points d'appui pour un tourisme scientifique et technique

De grandes industries automobiles, pétrochimiques, portuaires, agro-alimentaires, rejointes plus récemment par celles de l'aéronautique, de l'éco-construction ou des technologies de l'information, ont forgé et construit l'histoire économique de Seine Normandie et de ses paysages. Le territoire présente en conséquence un fort potentiel de développement du « tourisme industriel, scientifique et technique ». Ce tourisme va bien au-delà de la simple visite d'entreprises et s'appuie autant sur le patrimoine industriel (en activité ou non), que sur la mise en avant de l'innovation. Quant aux paysages « industriels », ils peuvent être l'occasion d'une nouvelle expérience « esthétique » par leur valorisation artistique et/ou culturelle, permettant ainsi d'en modifier une image souvent négative.

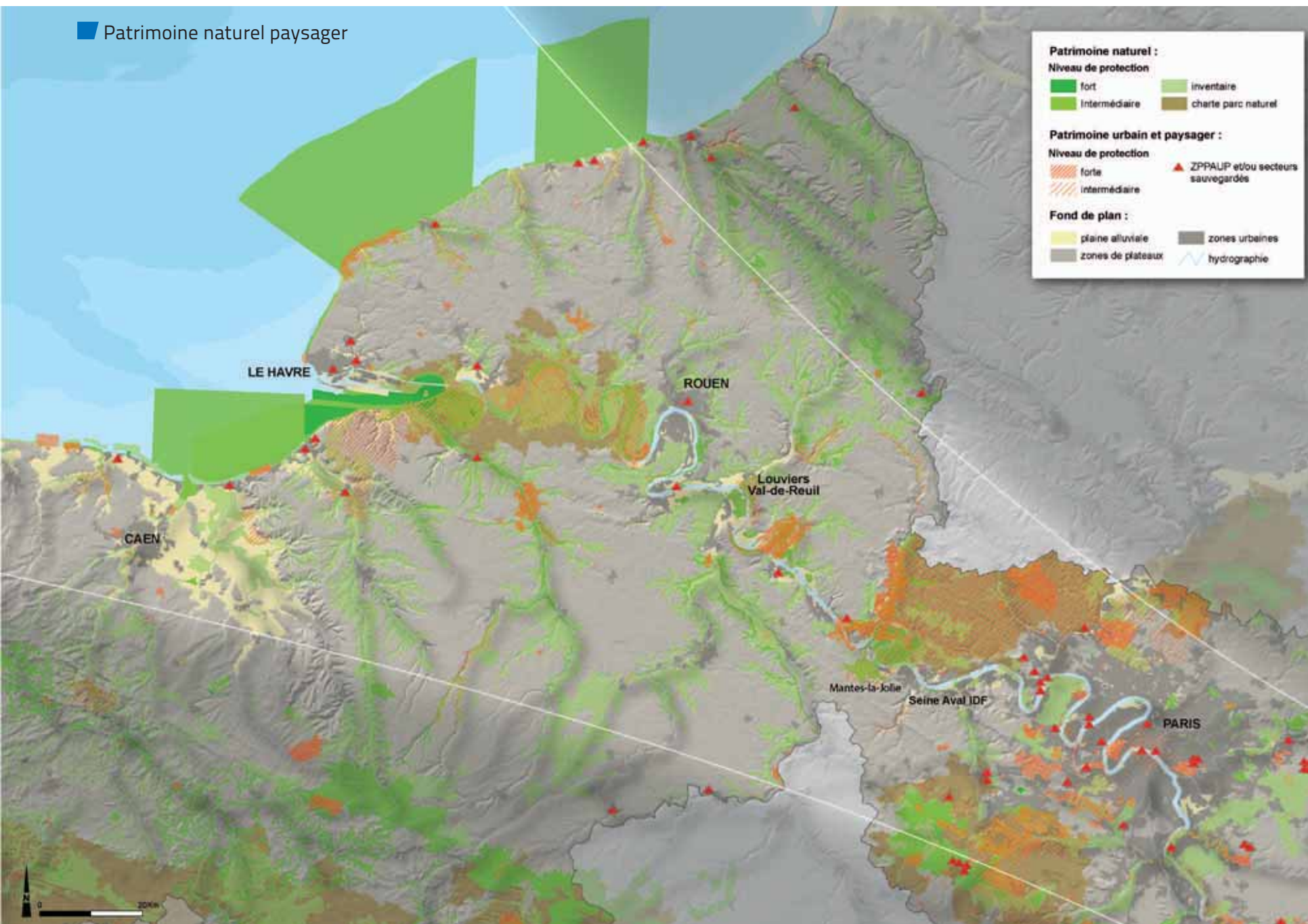
Vers une « mise en Seine » des paysages

La mise en scène des différents paysages urbains, naturels, patrimoniaux et de grandes infrastructures visibles depuis le fleuve pourrait avoir pour finalité d'en faire une destination touristique. Cela pourrait se traduire par l'élaboration d'une charte qui identifierait les espaces structurants pour un projet touristique commun à grande échelle. Il s'agirait ainsi de définir des orientations partagées et des modalités communes de mise en valeur du patrimoine existant, tant le long du fleuve qu'au bord de la mer.

Parmi les paysages de Seine Normandie, on peut notamment citer :

- > Les paysages de la côte (Bessin, Nacre, Fleurie, Albâtre),
- > Les paysages agricoles et naturels (plateaux de Caux, du Vexin, du Mantois, Pays d'Auge),
- > Les paysages de vallées (les estuaires de la Seine et de l'Orne, les boucles de la Seine Normande et d'Île-de-France, les marais de la Dives ou de la Touques),
- > Les paysages des ports (Le Havre, Caen-Ouistreham, Rouen...).
- > Le paysage unique des berges de Seine à Paris, classées au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Patrimoine naturel paysager



© DREAL - BDC@men 2010 - © ESRI - 2005 - © JURH (CA - 03/2011)

De la Seine à la mer, l'eau un lien entre les territoires

Les confluences entre la Seine et ses principaux affluents constituent autant de points stratégiques pour l'activité humaine qui doivent être respectés dans leur composante naturelle. En ce sens, l'adaptation de l'activité humaine à l'omniprésence de l'eau est caractéristique de l'identité spatiale de Seine Normandie.

De la Seine « patrimoniale » aux pratiques actuelles

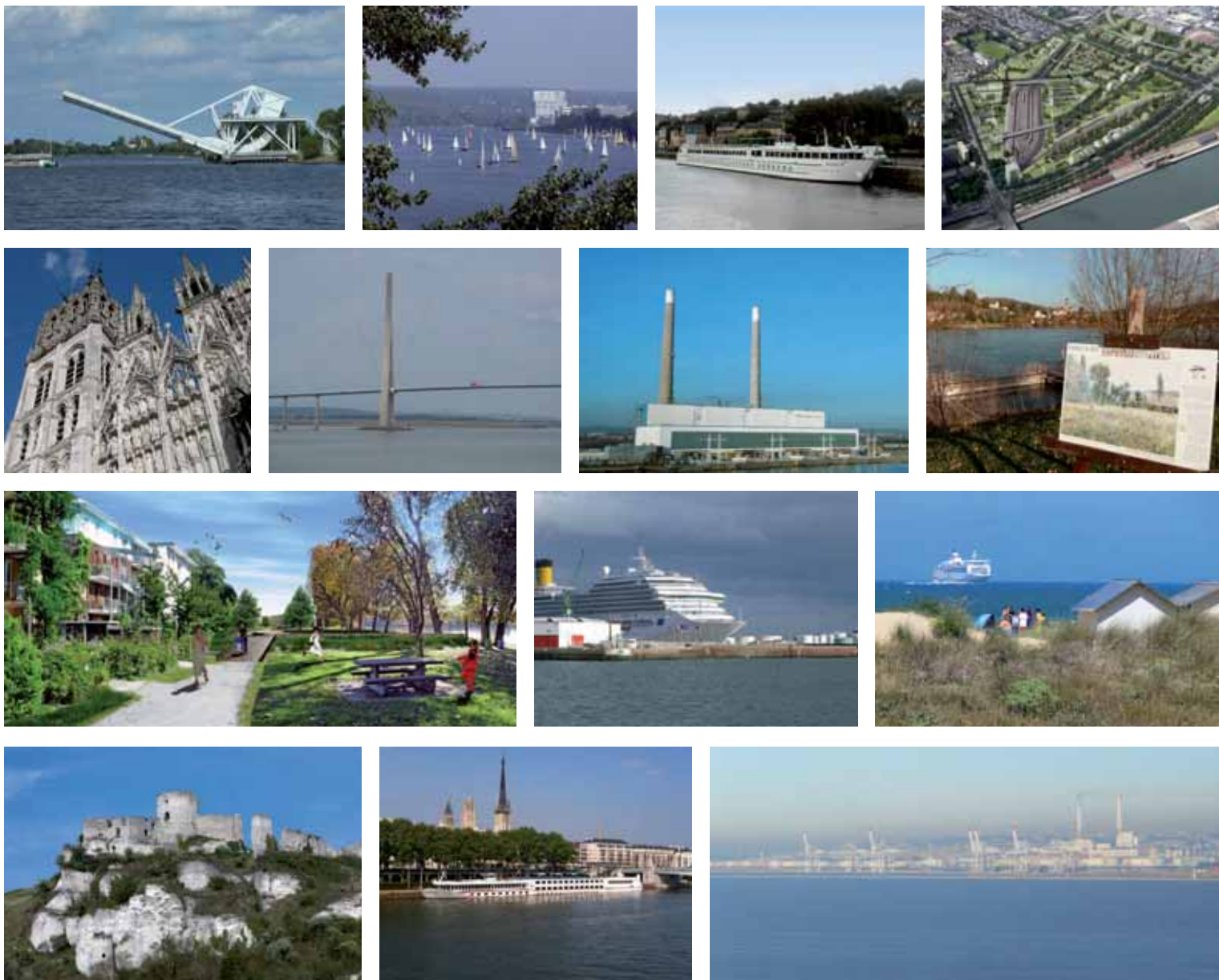
Les abbayes, les cathédrales, les châteaux, les parcs et jardins, et les cœurs urbains médiévaux sont emblématiques de la richesse historique du territoire. Des manifestations (Armada de Rouen) ou des équipements culturels (Musée maritime, fluvial et portuaire de Rouen, Musée de la batellerie à Conflans-Sainte-Honorine, Conservatoire maritime du Havre, Musée de la marine de Seine à Caudebec en Caux...) puisent leur inspiration dans le patrimoine fluvial et maritime de l'espace Seine Normandie. Écluses, barrages, ponts ponctuent le cours de la Seine et de l'Orne. Les ponts, en particulier, sont des ouvrages qui marquent fortement le paysage (Le Pont Neuf, la passerelle des Arts, les ponts Alexandre III, Flaubert, de Brotonne, de Tancarville, de Normandie, Pegasus Bridge...).

Réécrire le dialogue ville-fleuve, ville-port

Longtemps considérées comme supports d'infrastructures techniques, les rives des fleuves constituent aujourd'hui un enjeu de reconquête urbaine. Certaines communes ont saisi l'opportunité de retrouver un lien à l'eau en se réappropriant leurs abords. Leurs aménagements - pistes cyclables, chemins de randonnées, promenades - et la création de quartiers urbains sur les berges (Mantes-la-Jolie/Rosny-sur-Seine, Rives de l'Orne à Caen ou éco-quartier Flaubert à Rouen, par exemple) visent à réécrire le dialogue entre la ville et le fleuve. Cette volonté trouve aussi sa traduction dans les schémas d'aménagement des berges des fleuves portés par plusieurs collectivités territoriales (ex : Grande Seine 2015 en Seine-Maritime et Eure, aménagement des berges de Seine à Paris et à Rouen). Enfin, le redéploiement de sites portuaires importants amène à réurbaniser les friches et à repenser la relation entre la ville et le port, à l'instar des Quartiers Sud du Havre.

Le fluvio-maritime : un réel levier touristique

Au-delà de sa fonction de transport de fret et des équipements fluviaux liés à cette activité, la Seine dispose d'un potentiel largement inexploité en matière de tourisme fluvio-maritime. En dehors du succès de la découverte de Paris depuis son fleuve, l'usage touristique de la Seine est peu développé. Il existe certes ponctuellement des possibilités de promenades en vedettes, notamment depuis Rouen où trois bateaux effectuent des croisières régulières avec une clientèle essentiellement française, allemande ou américaine. Pourtant, la majorité des sites touristiques majeurs de Seine Normandie sont situés le long de la Seine ou sur la côte. L'ouverture du Canal Seine-Nord Europe pourrait constituer l'opportunité d'intensifier cette activité, en offrant la possibilité aux nombreux bateaux de croisières qui sillonnent les fleuves et canaux de l'Europe du nord, d'atteindre la Seine. Il convient d'ores et déjà de réfléchir à la création de circuits fluvio-maritimes incluant la vallée et la baie de Seine. Enfin, il serait opportun d'étudier plus en détail le potentiel économique que pourraient représenter les activités nautiques (plaisance) et de loisirs tout au long du fleuve, et en lien avec la mer.



Pegasus Bridge - Bénouville (Crédit photo:aucame) / Pôle nautique - Les Mureaux (Crédit photo:AUDAS) / Bateau Croisière - Paris (Crédit photo:CroisiEurope) / Projet d'éco-quartier Flaubert - Rouen (Crédit photo:Atelier Jacqueline Osty et Associés) / Cathédrale de Rouen (Crédit photo: B. Duclos) / Pont de Normandie (Crédit photo:AURH) / Centrale EDF - Porcheville (Crédit photo:AUDAS) / Les boucles de la Seine - Vêtheuil (Crédit photo:AUDAS) / Projet d'éco-quartier fluvial Mantes-la-Jolie/Rosny-sur-Seine (Crédit photo:EPAMSA) / Paquebot de croisière - Le Havre (Crédit photo:AURH) / Plage - Ouistreham (Crédit photo:aucame) / Château Gaillard - Les Andelys (Crédit photo:iStock) / Bateau croisière - Rouen (Crédit photo:AURBSE) / Embouchure de la Seine - Port 2000 - Le Havre (Crédit photo: AURH).

Des grands défis pour le tourisme en vallée de Seine

La qualité des paysages, l'histoire, les arts et la culture constituent des potentiels pour promouvoir Seine Normandie sur les scènes nationale et internationale. Dans cette perspective, trois défis se présentent :

Des arbitrages dans l'usage des espaces

En lien avec le « Grand Paris », l'espace Seine Normandie est appelé à connaître un développement économique et urbain. Dans cette perspective, des arbitrages équilibrés entre développement, préservation et mise en valeur des espaces devront être définis. Il est en effet indispensable d'inscrire le développement de l'axe Seine dans ce cadre environnemental, paysager et culturel d'exception. En particulier, la valorisation de certains espaces naturels fondateurs de l'attractivité touristique doit être une des composantes fortes du projet.

De nouveaux produits touristiques « durables »

Qu'il s'agisse de croisières fluvio-maritimes, d'activités dédiées à l'environnement (éco-tourisme) ou participant au développement économique et social local (tourisme agro-environnemental, tourisme industriel), le tourisme dans l'espace Seine Normandie devra s'inscrire dans une démarche de développement durable, dénominateur commun à l'ensemble des projets. Ceux-ci devront ainsi favoriser les mobilités décarbonées, préserver les ressources que représentent l'eau et la biodiversité, mais aussi mettre en valeur la culture traditionnelle et les savoir-faire des habitants.

Demain, une grande manifestation pour l'espace Seine Normandie

Au-delà de ses aménités touristiques, faire exister une métropole multipolaire du XXI^e siècle comme Seine Normandie, consiste aussi à diffuser une créativité artistique, à véhiculer une image, des valeurs et des ambitions singulières. Notre potentiel fluvial et maritime, nos paysages, notre richesse patrimoniale, culturelle et

historique, la cohabitation intéressante des sites industriels et patrimoniaux, représentent autant d'atouts pour y parvenir.

Des thèmes communs et innovants peuvent nous rassembler et constituer les bases d'une identité partagée. Des initiatives récentes ont montré qu'il était possible de développer des événements de grande envergure (les commémorations ou les spectacles vivants) en s'appuyant sur des thèmes communs : le débarquement, l'Impressionnisme, le nautisme...

L'Armada de Rouen



Crédit photo : AURBSE



Exposition Claude Monet au Grand Palais - Paris



Source : Galeries nationales Grand Palais

Seine de spectacle

En analysant les expériences d'autres territoires, il apparaît que la stratégie « grand événementiel » a été porteuse de succès, pour peu qu'elle trouve un vrai ancrage territorial. C'est ce qu'ont réussi le Festival de la Ruhr 2010 par la valorisation culturelle et paysagère de son patrimoine industriel, la biennale de « l'Estuaire » de Nantes à Saint-Nazaire avec la découverte originale de sites fluviaux associée à un parcours artistique contemporain, Lille 2004 avec une très forte implication des habitants dans les manifestations culturelles, la Fête des Lumières à Lyon, avec une mise en lumière des monuments de la ville associée à des animations de rue.

Par l'implication forte des habitants, une échelle territoriale large, la promotion et la communication, ces manifestations ont diffusé une image attractive et bâti une notoriété nouvelle pour leur territoire. Rêvons d'un événement Seine Normandie, sur les thèmes de l'eau, des ponts, des rives et du littoral, de l'industrie transcendée ou encore des nombreux joyaux du patrimoine !



Paris Seine Normandie :

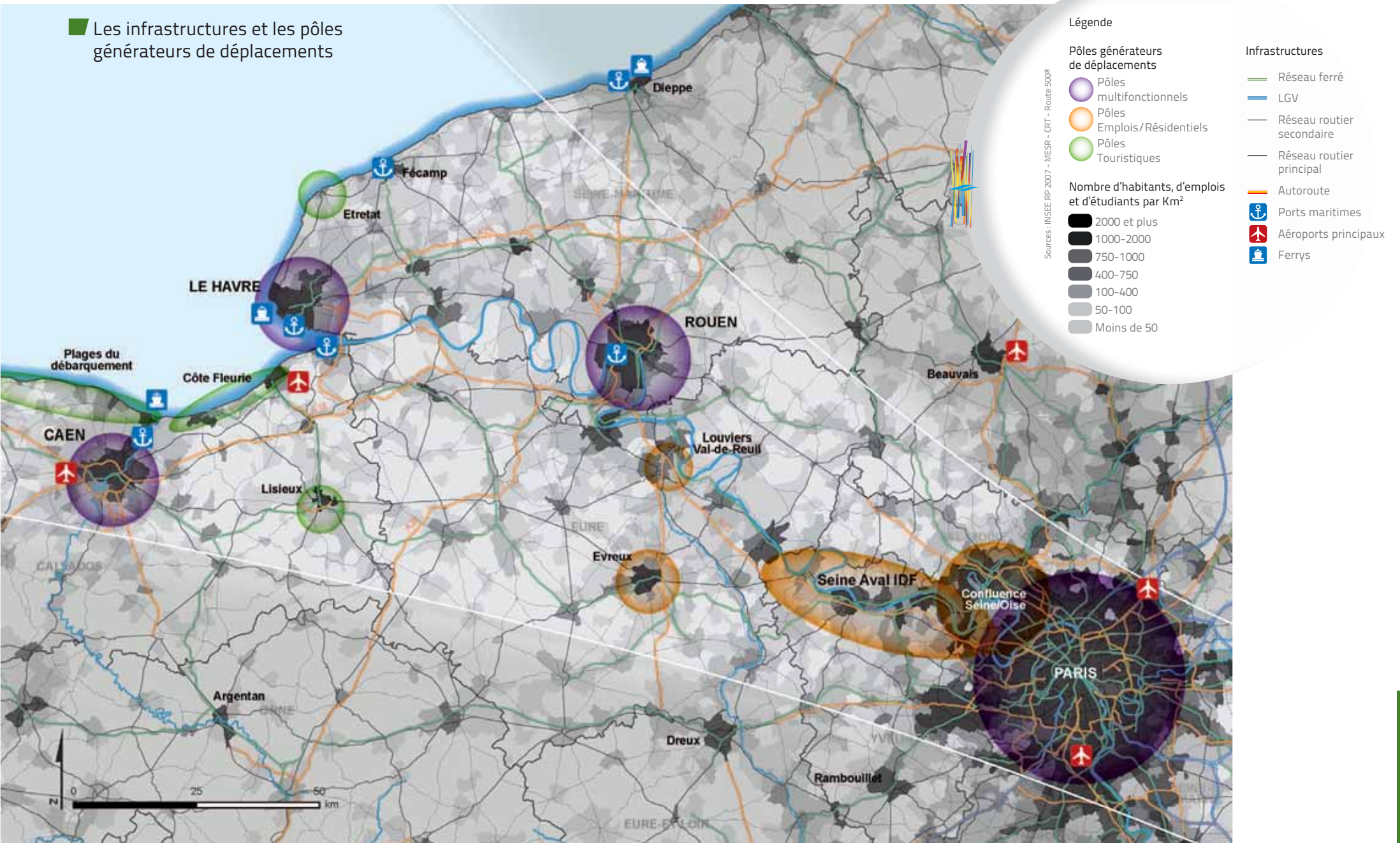
transports et mobilités

Rapprocher la principale porte d'entrée maritime de marchandises solides du pays de la vallée industrielle de la Seine et du bassin de consommation parisien ; faciliter les partenariats entre les acteurs de l'économie et de l'enseignement supérieur ; mettre en réseau les sites de tourisme et de loisirs ; tirer parti d'une position stratégique entre les deux villes mondes que sont Paris et Londres : le projet de développement du territoire Seine Normandie ne manque pas d'arguments ni de sens. Il passe nécessairement par la construction d'une architecture des mobilités performante.

L'axe Seine représente l'un des « couloirs » majeurs de transport de marchandises en Europe, les ports normands constituant la porte maritime naturelle vers la région parisienne. La création, dans les terres, de hubs multimodaux en lien direct avec les ports permettrait de sortir d'une logique où le bassin parisien constitue l'arrière-pensée principal du port du Havre, pour intégrer celle d'une place Seine Normandie véritable système portuaire, ouverte sur l'Europe. L'intensification des échanges de marchandises, souhaitable pour permettre aux places portuaires de monter en puissance et au territoire de développer son industrie, ne peut se faire qu'à condition de massifier les convois de marchandises et de développer les modes alternatifs au routier, afin de limiter l'effet de dispersion.

Face aux trois défis de la mobilité métropolitaine, de la mobilité durable et de l'ouverture portuaire, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie s'affirme comme un élément notable de cette nouvelle architecture des mobilités. Lors du premier colloque, l'importance de l'enjeu de la LNPN a été soulignée, autour de deux sujets stratégiques : le secteur du Mantois aujourd'hui engorgé, et une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever, nœud du trafic normand. Depuis ce colloque inaugural, RFF a réalisé un important travail d'étude, ce qui a permis la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, en mars 2011, qui a décidé d'un débat public lancé en octobre 2011. Comme l'ont rappelé Bertrand Delanoë, Antoine Rufenacht et Laurent Fabius, l'importance de la LNPN nécessite l'accélération des procédures et un soutien national réel à la hauteur de l'enjeu.

Les infrastructures et les pôles générateurs de déplacements



15 millions d'habitants, 7 millions d'emplois, 31% des étudiants de France, des pôles touristiques de renommées mondiales, présence du 1^{er} port de marchandises solides et du plus important bassin de consommation du pays... l'organisation des échanges sur un tel territoire revêt une importance cruciale.

Optimiser et diversifier les transports de marchandises

Fret : la route encore dominante

La forte progression du trafic conteneurisé, qui représente aujourd'hui 70%, en valeur, du trafic maritime, facilite l'utilisation des modes de transports massifiés. Contrairement aux principales places du Range nord-européen (Anvers, Rotterdam...), notre pays n'a pas encore saisi cette occasion pour développer les modes alternatifs à la route pour le pré- et post-acheminement portuaire.

L'héritage, les pratiques et le réseau fluvial performant des Pays-Bas et de la Belgique, associés à un réseau routier très contraignant, expliquent en grande partie le poids de la voie d'eau depuis les ports de Rotterdam et d'Anvers. Les allemands ont quant à eux développé une politique résolument tournée vers le ferroviaire, Hambourg étant aujourd'hui la première gare fret d'Europe.

Sur le territoire Seine Normandie, la prédominance de la route s'explique par un maillage fin permettant des relations rapides avec les régions limitrophes, alors même que les liaisons ferroviaires et fluviales directes sont très insuffisantes, en particulier vers le Grand ouest et l'Europe centrale.

Le Grenelle de l'Environnement table sur une part de fret non routier à 25% en 2020, ce qui paraît à la fois ambitieux et insuffisant face aux objectifs de croissance des ports maritimes normands qui prévoient une augmentation sur 10 ans de 1,9 à 4,2 millions de conteneurs EVP¹ dans l'hinterland.

En conséquence, même si la part modale du fer et du fleuve atteignait les 25% escomptés, le trafic routier de conteneurs depuis les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen pourrait encore doubler d'ici à 2020.

Le fort potentiel de progression du mode fluvial et la saturation du fret ferroviaire

Le trafic fluvial n'est aujourd'hui pas limité en capacité sur les sections courantes de la Seine, ce qui a rendu possible sa forte augmentation en 2009 et 2010, la plus importante depuis 30 ans. La Seine pourrait encore supporter le double de trafic sans aucune infrastructure supplémentaire. En revanche, la liaison ferroviaire Paris - Rouen - Le Havre

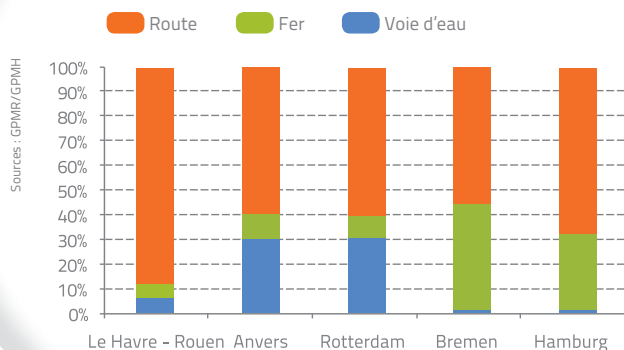
est aujourd'hui saturée. La mixité marchandises et voyageurs et les points de congestion au passage de Rouen et de Mantes-la-Jolie obligent en effet les trains de fret à circuler essentiellement la nuit². En outre, le contournement problématique de Paris via la Grande Ceinture ne permet pas la connexion nécessaire aux corridors de fret européens.

De nombreux projets, ferroviaires et fluviaux, ouvrent de nouvelles perspectives de développement pour les grands ports maritimes et témoignent d'une prise de conscience de la nécessité de développer les transports alternatifs à la route.

¹ Sources : GPMH/GPMR

² Cf. Rapport à M. Le Premier Ministre par le député Roland Blum : « La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes. » Mars 2010.

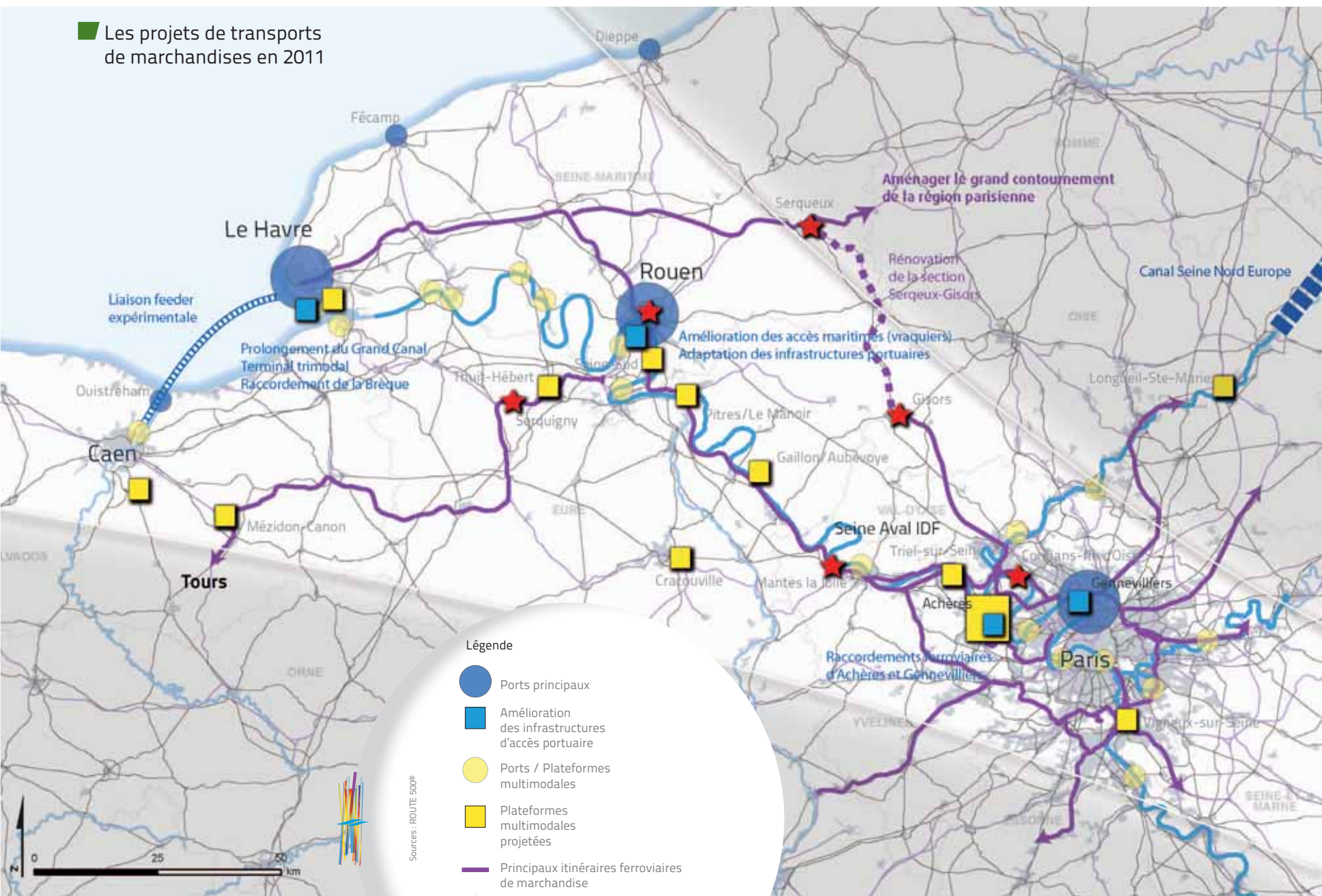
Répartition modale des transports de marchandises conteneurisées



Evolution prévisionnelle du trafic de conteneurs en considérant les ambitions de croissance et les objectifs de report modal des ports du Havre et de Rouen

	Trafic conteneurs EVP (en million) des GPM du Havre et de Rouen				
	Total trafic	Trafic transbordement	Trafic hinterland (hors transbordement)	Répartition modale	
				Fer+fleuve	Route
Situation actuelle (2010)	2,5	0,5	1,9	0,3 (16%)	1,6 (84%)
Horizon 2020	5,2	1	4,2	1,05 (25%)	3,15 (75%)

Les projets de transports de marchandises en 2011



Légende

- Ports principaux
- Amélioration des infrastructures d'accès portuaire
- Ports / Plateformes multimodales
- Plateformes multimodales projetées
- Principaux itinéraires ferroviaires de marchandise
- ★ Point bloquant pour le développement du fret ferroviaire
- Réseau ferré
- Réseau routier

Sources : ROUTE 500®

Vers une nouvelle architecture des mobilités

De forts besoins de mobilités

Les transports de voyageurs, partageant les infrastructures avec le fret, sont confrontés aux mêmes problèmes de congestion. Par exemple, la sous-capacité du tronçon ferroviaire Paris-Mantes pénalise l'ensemble des liaisons (grandes lignes, transiliens ou fret), où les retards se multiplient. On constate pourtant depuis 15 ans une hausse quasi-continue des trafics en gare, ce qui témoigne de l'importance des besoins de déplacement, notamment pour rejoindre les zones d'emploi.

Les migrations domicile - travail

L'analyse des relations domicile-travail issue des données du recensement de l'INSEE (sources : INSEE RP 2007), même si elle ne porte que sur une part restreinte des déplacements, permet d'appréhender le fonctionnement de cet espace multipolarisé. Les migrations domicile-travail entre les principales agglomérations de Seine Normandie concernent 83 000 actifs, soit 2,2% des actifs résidents de ces territoires. Dans le détail, ces chiffres révèlent d'importantes disparités. L'influence métropolitaine de l'agglomération parisienne maillée d'un réseau de

transport dense et performant tend à la singulariser. Seine Aval IDF, territoire ancré dans l'aire urbaine parisienne, en est l'exemple le plus probant : 50% des actifs travaillent en dehors de ce territoire (contre 17% pour les EPCI normands), près de 70% utilisent les transports en commun en direction de Paris.

En termes de profils, les navetteurs sont très majoritairement masculins (65%), cadres et professions intermédiaires pour près des 2/3 ; les employés et ouvriers constituant le dernier tiers.

La polarisation des fonctions des grandes agglomérations implique une hiérarchisation du système urbain et l'augmentation des déplacements domicile-travail autour des pôles. Le contexte du marché immobilier francilien contraint notamment les catégories sociales les moins favorisées à résider toujours plus loin de leur lieu de travail. Concernant la répartition modale, les navetteurs utilisent principalement la voiture. La part des déplacements en transports en commun reste importante (près de 40% en moyenne), en lien avec l'offre ferroviaire entre ces agglomérations. C'est surtout le cas pour les déplacements en direction de Paris-première couronne (de l'ordre de 60% pour les navetteurs résidant de la CREA, de 54% pour ceux

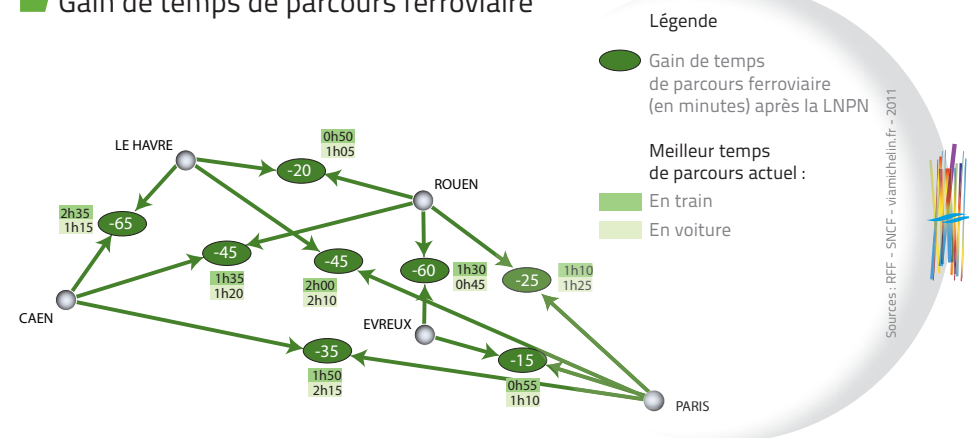
de Caen-la-Mer et 42% pour ceux de la CODAH), mais cette part demeure sensiblement inférieure aux pourcentages observés pour des liaisons plus performantes. Par exemple entre Tours et Paris, dont la distance est comparable à Caen - Paris, 75% des déplacements domicile-travail sont effectués en transports en commun, grâce à l'effet TGV. Toutefois le fer, s'il est relativement performant dans les échanges avec l'agglomération parisienne, n'est aujourd'hui pas concurrentiel face à la voiture entre les différents pôles normands, et notamment pour les plus courtes distances. Ainsi, 94% des déplacements s'effectuent en voiture entre la CREA et la Communauté d'Agglomération Seine Eure (CASE). Cela illustre l'importance de la gestion de l'intermodalité et de la connexion en gares à un réseau de transports urbains et périurbains performants.

Le projet LNPN, mais aussi la restructuration de l'offre régionale et périurbaine qui l'accompagnera, peut constituer un levier important pour encourager le report modal vers le transport collectif, tant pour les déplacements entre les grands pôles du bassin de la Seine que pour la desserte plus fine du territoire.

Parallèlement aux projets « classiques » de transports, des expérimentations sur les mobilités individuelles se développent en Seine Normandie.

La vallée de la Seine est l'un des berceaux historique de l'industrie automobile française, que traduit aujourd'hui l'implantation sur les régions Normandes et Île-de-France du pôle de compétitivité à vocation mondiale Mov'éo. Alors que se posent avec acuité les enjeux d'une mobilité durable et mieux intégrée dans les tissus urbains, et que des projets se développent à Paris (Autolib'), sur le territoire de Seine aval IdF (SAVE) et dans la CREA (CREA'venir), Seine Normandie apparaît comme un territoire pertinent pour expérimenter les nouvelles mobilités individuelles, comme compléments des transports en commun traditionnels. Système d'auto en libre-service, développement du véhicule propre (hybride ou 100 % électrique) et de la voiture intelligente, les potentiels de développement sont multiples. S'il devient, par exemple, possible de relier les métropoles normandes entre elles ou d'accéder au littoral depuis Paris, alors la voiture électrique aura fait ses preuves à l'échelle d'une grande région métropolitaine.

Gain de temps de parcours ferroviaire



Les 10 points clés du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie

Le projet LNPN sera porté au débat public à l'automne 2011. Les dix points clés détaillés ci-dessous, devraient y être largement discutés.

❶ Trois scénarii en Normandie.

Les trois scénarii répondent globalement aux fonctionnalités attendues notamment en termes de temps de parcours depuis Paris ; deux nouvelles gares sont créées à Rouen et dans le secteur de Louviers/Val-de-Reuil. Toutefois, chacun possède des avantages et inconvénients à débattre.

Les scénarii A et C permettent une liaison Rouen-Caen en 45 minutes, mais le A facilite en plus les correspondances régionales à Caen et à Rouen.

Le scénario B prévoit la création d'une gare supplémentaire au Nord d'Evreux, mais la liaison Rouen-Caen, importante en termes de flux de passagers, passe à 1H07 sans pouvoir maintenir le principe de gare de rendez-vous.

Enfin, le scénario C, reposant la question du 3^e franchissement ferroviaire de l'Estuaire, offre une bonne liaison Le Havre-Caen et une évacuation du trafic de marchandises par la Basse-Normandie, mais comporte des contraintes environnementales et techniques très sérieuses.

❷ Nouvelle gare de Rouen : le site de Saint-Sever se démarque.

Deux sites seront présentés au débat public pour l'implantation de la nouvelle gare de Rouen.

Le site de Saint-Sever présente une meilleure insertion dans la ville, et un plus grand potentiel urbain. Le site de Sotteville-lès-Rouen, dont le principal avantage réside dans sa situation sur la ligne actuelle, implique de nouvelles infrastructures de transports en commun, nécessite de réorganiser lourdement les faisceaux existants et de réaliser un ouvrage au nord de l'agglomération pour rejoindre l'infrastructure nouvelle. Basée sur le modèle suisse, la nouvelle gare de rendez-vous doit permettre de développer l'étoile ferroviaire rouennaise en réactivant les liaisons régionales.

❸ De nouveaux quartiers de gares.

Avec l'arrivée de la LNPN, plusieurs villes anticipent le développement de leur quartier de gare ; c'est le cas à Rouen, Caen, Le Havre, Achères, Vernon, Evreux et à Louviers-Val-de-Reuil, où une nouvelle gare est prévue dans les trois scénarii. Les nouvelles gares doivent à la fois s'inscrire dans des quartiers qui concentrent des opportunités de développement urbain multifonctionnel (résidentiel, loisirs, tertiaire..) et être localisées en position stratégique, ouvertes et connectées aux autres pôles des territoires en s'intégrant dans une architecture multimodale de transports.

❹ Connecter la Normandie à Roissy, et au réseau ferroviaire national et européen.

Les signataires de la déclaration finale du colloque du 4 mai 2010 considéraient « qu'une liaison Roissy-La Défense devrait être connectée au réseau ferroviaire normand, national et européen ». Cette demande ne sera pas directement inscrite au débat public car elle est liée aux réflexions actuelles sur le bouclage nord La Défense - Pleyel - Roissy de la rocade de TGV en Île-de-France. Néanmoins, cette fonctionnalité reste décisive. Par ailleurs, le positionnement et la desserte d'une nouvelle gare à La Défense devront permettre d'assurer une correspondance fluide entre la LNPN et le futur métro du Grand Paris Express (Temps estimé La Défense -Roissy CDG : 30 min).

Enfin, la liaison entre les TGV normands actuels et l'aéroport d'Orly devra être rendue possible par le projet de nouvelle ligne d'Interconnexion Sud de l'Île-de-France.

❺ Seine Aval Île-de-France : un doublet jusqu'à Mantes pour répondre aux enjeux de capacité.

RFF a entériné la réalisation d'une nouvelle ligne pour accueillir les trains sans arrêt entre Paris-La Défense et Mantes. Elle doit permettre de libérer de la capacité et de fiabiliser la ligne actuelle qui sera alors dédiée à la desserte locale. Pour concilier le transit et la desserte de Mantes, RFF

propose un contournement de la gare, tout en maintenant l'accès à la LNPN avec une possible mise à quatre voies aux abords de la ville.

❻ La LNPN, un levier de plus pour améliorer la desserte du quart nord-ouest francilien.

La LNPN et le prolongement du RER E, alliés aux projets de tangentielles Nord et Ouest renforceront les dessertes du quart nord-ouest francilien tout en offrant de nouvelles possibilités d'interconnexion aux usagers. Les premières conséquences en seraient la réorganisation du réseau en permettant d'adapter la desserte du RER E prolongé et d'offrir l'opportunité de basculer le RER A en totalité sur la branche de Cergy pour renforcer ses fréquences.

❼ Une gare à Confluence.

L'option d'une gare LNPN à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur le territoire de Seine Aval Île-de-France, sera présentée au débat public. Cet arrêt supplémentaire permettrait d'ancrer la LNPN dans ce qui s'annonce comme un noeud majeur du transport francilien (RER A et E, tangentielle Ouest, TGV intersecteurs), et également comme un territoire stratégique d'aménagement, avec la zone d'emploi et d'habitation de Cergy-Pontoise et le futur port multimodal à Achères.

❽ La Défense - une desserte en parallèle ou en série ?

Deux familles de scénarii pour la desserte de La Défense seront proposées au débat public, la première, « en parallèle », offre deux terminus : Saint-Lazare ou La Défense ; la seconde, « en série » prévoit les deux arrêts consécutifs. Cette dernière option permettrait d'augmenter la fréquence des arrêts dans le secteur de La Défense. Elle contribuerait à améliorer la desserte de l'ouest francilien à condition que l'implantation de la nouvelle gare assure une bonne interconnexion avec le RER E et le futur métro du Grand Paris Express. Ce positionnement reste à déterminer, avec comme options, Grande-Arche, La Folie, Nanterre-Université.

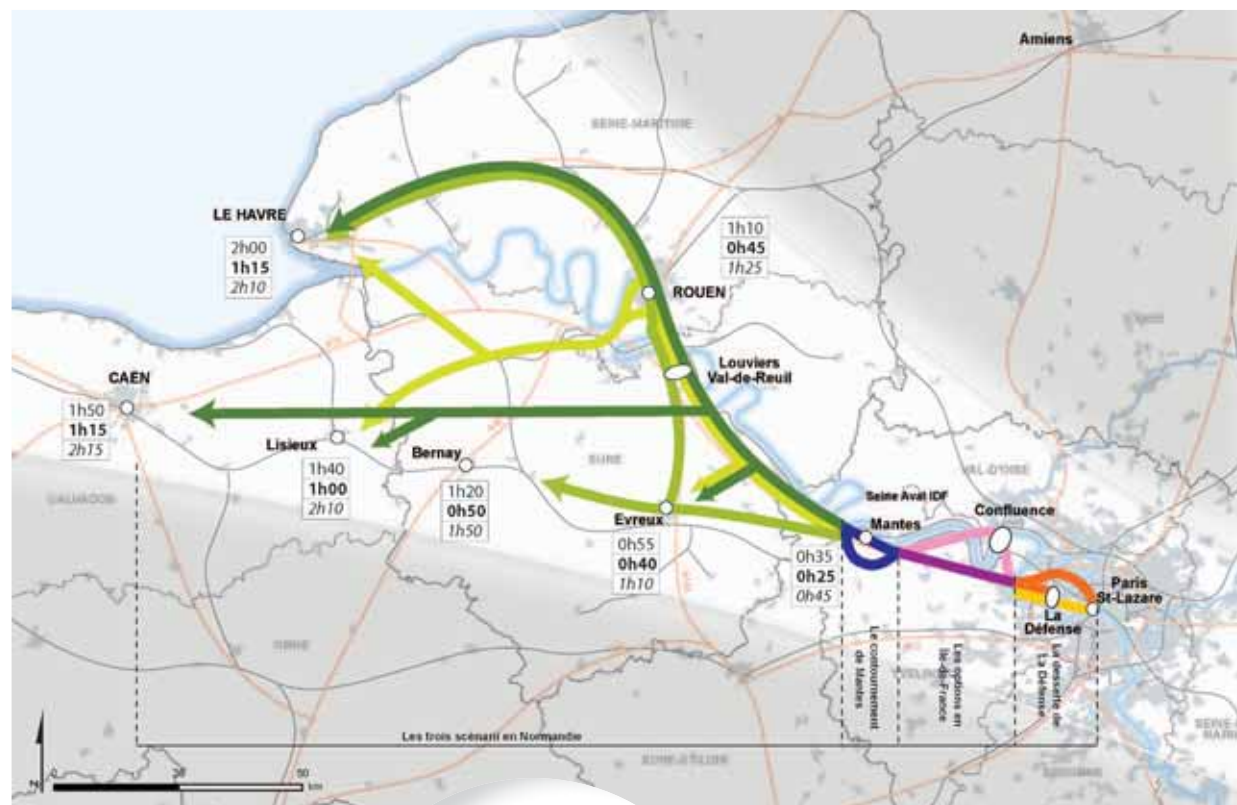
9 Quel matériel roulant pour la LNPN ?

Plusieurs éléments indiquent que le modèle TGV n'est peut être pas le plus approprié. La vitesse maximale envisagée sur la LNPN est seulement de 200 km/h entre Paris et Mantes, et 250 Km/h au-delà. La proximité des villes entre elles et les temps de parcours attendus nécessitent un matériel performant en accélération - décélération et en temps de montées et descentes des voyageurs. Ce choix dépendra également des quais des gares existantes dont beaucoup, notamment à Saint-Lazare, sont actuellement trop courts pour accueillir des trains longs sans entreprendre des travaux coûteux en gare.

10 Développer le trafic du fret ferroviaire.

Le projet LNPN, en libérant des sillons sur la ligne existante, devrait fluidifier le transport de marchandises. L'électrification de la ligne Serqueux-Gisors, prévue en 2015, offrira déjà une alternative aux points de congestion de Rouen et Mantes. Cela sera particulièrement intéressant sur le tronçon Le Havre – Motteville. Enfin, le raccordement en Île-de-France sur la Grande Ceinture et la desserte du port de Genevilliers et du futur port d'Achères sont deux enjeux essentiels pour le développement de ce mode de transport et l'accès aux corridors de fret ferroviaire européens.

Les scénarii de la LNPN



Sources : ROUTE 500® RFF - SNCF - viamichelin.fr - 2011

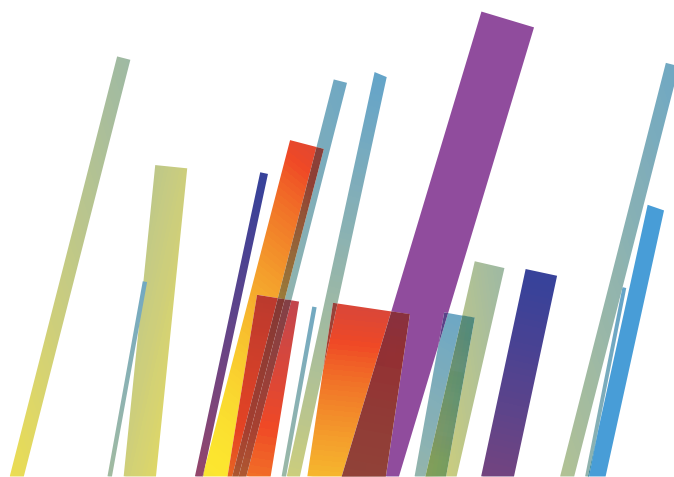
Légende

- Gares
- Les scénarii en Normandie
 - Scénario A
 - Scénario B
 - Scénario C
- Les scénarii en Île-de-France
 - Direct
 - Via Confluence
- Les scénarii de La Défense
 - En parallèle
 - En série
- Réseau ferré
- Réseau routier

*temps de parcours approximatifs

Les temps de parcours depuis Paris

0h55	Mode ferré actuel
0h40	A l'horizon de la LNPN*
1h10	Mode routier





agence d'urbanisme de rouen
et des boudes de seine
et eure

