



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Vallée de la Seine

Pour une Vallée de la Seine décarbonée

SCHÉMA STRATÉGIQUE 2040


GOVERNEMENT
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **Région
île de France**

 **RÉGION
NORMANDIE**

OR
N
S

Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction | 5 |
| Le diagnostic : de nombreux atouts à valoriser dans la poursuite du projet commun | 9 |
| 1. UN CONTEXTE GLOBAL QUI A FORTEMENT ÉVOLUÉ DEPUIS 2015 | 13 |
| 1.1 • Un contexte géopolitique et économique profondément modifié | 13 |
| 1.2 • De premiers retours d'expérience qui ouvrent la voie à l'accompagnement des mutations | 15 |
| 2. DEUX RÉGIONS, UN TERRITOIRE | 16 |
| 2.1 • Des atouts économiques d'envergure nationale | 16 |
| 2.2 • Des espaces et des paysages remarquables | 26 |
| 2.3 • Un environnement fragile | 28 |
| Les enjeux stratégiques pour accompagner le développement de la vallée de la Seine | 33 |
| 1. LES DÉFIS ÉCONOMIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX | 36 |
| 1.1 • Un tissu économique fragilisé qui doit évoluer et faire des transitions des opportunités | 36 |
| 1.2 • Un contexte environnemental qui va guider les modes de développement | 37 |
| 2. UNE STRATÉGIE DE MOYEN ET LONG TERME RENOUVELÉE ET APPUYÉE SUR UNE GOUVERNANCE SOLIDE | 38 |
| 2.1 • Un besoin de connaissance partagée sur les différents enjeux du territoire | 38 |
| 2.2 • Un pilotage État-Régions ouvert aux apports des différents cercles d'acteurs mobilisés | 38 |
| 2.3 • Un projet d'ampleur nationale à traduire en marketing territorial | 39 |
| 3. DES PRIORITÉS POUR AMÉNAGER ET DÉCARBONER LA VALLÉE DE LA SEINE | 42 |
| 3.1 • Innover dans la gestion de l'espace pour accompagner les transitions écologique et énergétique | 42 |
| 3.2 • Réindustrialiser la vallée de la Seine, accompagner les mutations et déployer la décarbonation des activités économiques | 46 |
| 3.3 • Améliorer, développer et adapter les mobilités aux transitions | 49 |
| Des orientations aux actions | 53 |
| 1. UN AMÉNAGEMENT DURABLE ET RÉSILIENT À L'AUNE DES TRANSITIONS | 56 |
| 1.1 • Se projeter à moyen et long terme | 56 |
| 1.2 • Poursuivre des actions d'aménagement stratégiques pour le développement et l'adaptation au changement climatique | 59 |
| 1.3 • Accompagner les acteurs, mobiliser une ingénierie adaptée et mettre à disposition les outils pertinents | 64 |
| 2. ACCÉLÉRER LES TRANSFORMATIONS DES MOBILITÉS | 66 |
| 2.1 • Favoriser la structuration et la visibilité de la vallée de la Seine | 67 |
| 2.2 • Disposer de services performants et favoriser le report modal | 69 |
| 2.3 • Assurer la sobriété et la décarbonisation des mobilités | 70 |
| 2.4 • Rendre les réseaux et les services plus agiles et plus résilients | 73 |
| 3. FILIÈRES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : AGIR SUR L'ENSEMBLE DES LEVIERS | 74 |
| 3.1 • Contribuer à l'attractivité et la compétitivité du territoire | 74 |
| 3.2 • Soutenir les filières stratégiques et les filières émergentes | 82 |
| 3.3 • Agir en faveur de la décarbonation et plus généralement des transitions pour renforcer la compétitivité des entreprises | 88 |
| 3.4 • Renforcer les formations et l'articulation entre l'enseignement supérieur, la recherche et le monde économique | 91 |



*L'Île-Saint-Denis, vue sur Villeneuve-la-Garenne depuis la ZAC de l'écoquartier fluvial.
Usages et modes d'occupation contrastés des bords de Seine.
Crédit photo : © Ambroise Tézenas & Jérémie Léon*

La vallée de la Seine représente

25 % de la population
métropolitaine,
35 % du PIB national
et 30 % des emplois

INTRODUCTION

La vallée de la Seine s'inscrit dans un territoire beaucoup plus vaste que l'axe qui relie l'amont de Paris au Havre et à Cherbourg, en passant par Rouen ou Caen. Elle représente 25 % de la population métropolitaine, 35 % du produit intérieur brut (PIB) national et 30 % des emplois (7,7 millions dont 630 000 industriels et 460 000 dans la logistique). Vallée d'un fleuve à méandres, elle frappe par l'harmonie des sites, la beauté des villes et la grandeur des souvenirs historiques.

Principale porte d'entrée et de sortie maritime des flux internationaux de marchandises, ce corridor portuaire, industriel et logistique relie le Grand Paris à la mer. Pilier de la stratégie nationale portuaire, il est aussi un territoire indispensable à la souveraineté énergétique et alimentaire dont le sujet a été révélé par la crise sanitaire mondiale et la guerre en Ukraine.

Ce puissant bassin industriel (automobile, raffinerie, pétrochimie, aéronautique, pharmacie) a néanmoins perdu la moitié de ses emplois industriels entre 1990 et 2017 (contre un tiers en métropole) et émet aujourd'hui plus de 16 % des gaz à effet de serre du pays. Malgré tout, la vallée de la Seine reste très attractive. Elle a récemment attiré de nouveaux investisseurs privés sur son territoire et de nouveaux projets industriels.

La vallée de la Seine doit également gagner en compétitivité portuaire et logistique face à ses concurrents du nord de l'Europe, Anvers et Rotterdam : l'accueil et la valorisation des marchandises sont des facteurs clés de la réindustrialisation, de la résilience, de l'approvisionnement et de la souveraineté de notre pays.

Ses activités économiques doivent par ailleurs cohabiter avec des espaces agricoles, forestiers et naturels à préserver, autour d'un fleuve impacté par l'activité humaine et dont il convient de poursuivre la restauration des fonctions écologiques.

Le foncier disponible est enfin de plus en plus rare : son usage devra respecter, en 2050, le principe de « zéro artificialisation nette » (ZAN) qui impose de compenser l'artificialisation de toute parcelle de sol par la restitution à la nature de l'équivalent en surface et en biodiversité.

La vallée de la Seine doit donc continuer à relever de nombreux défis pour :

- réussir ses transitions (écologique et énergétique), sans perdre en attractivité ou en compétitivité ;
- se réindustrialiser en décarbonant ses activités et en relocalisant des industries stratégiques, sobres en énergies, en eau et en foncier ;
- repenser les modalités de transformations urbaines de ces zones d'activité dans une logique d'optimisation et d'intensification de l'usage de leur foncier.

En 2013, avec la création de la mission du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, l'État a souligné l'importance qu'il accordait à ce territoire. En 2015, l'État et les Régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île-de-France ont élaboré un schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine : texte d'orientation à horizon 2030, il était destiné à guider la coopération des pouvoirs publics et à répondre aux grands enjeux d'aménagement et de développement. Ce schéma stratégique identifiait les grands axes de coopération possible à l'échelle interrégionale et mettait en avant le caractère indissociable des différents sujets à traiter pour un développement équilibré du territoire.

Ces orientations ont été déclinées en projets opérationnels au travers d'un contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER), en lien avec les trois contrats de plan État-Région (CPER). Conclu pour la période 2015-2020, le CPIER a été prolongé jusqu'à la signature du prochain contrat.

Le bilan des actions menées et des coopérations à l'œuvre depuis 2015 traduit le caractère exceptionnel de ce grand territoire et entraînent à leur tour la mobilisation d'acteurs toujours plus nombreux. Désireux de poursuivre les coopérations engagées, l'État et les Régions Normandie et Île-de-France ont décidé, en avril 2022, de mettre à jour ce schéma stratégique. Sept ans après son adoption, il était en effet nécessaire d'en rappeler et d'en actualiser les priorités.

Il convient de renforcer certaines thématiques et d'en intégrer de nouvelles. On peut citer notamment, les thématiques de décarbonation de l'industrie et des mobilités, l'économie circulaire, la production d'hydrogène vert et d'énergies renouvelables, le numérique, la résilience des réseaux d'infrastructures et des services, l'accompagnement de la transformation dans sa dimension humaine, l'adaptation au changement climatique.

Il y a lieu aussi de mettre davantage l'accent sur l'attractivité culturelle et touristique.

L'enjeu foncier a déjà fait l'objet d'une attention particulière depuis 2015. L'importance de l'occupation humaine, en particulier autour du fleuve Seine, imposait en effet de promouvoir la sobriété foncière et la conciliation des usages (économiques et environnementaux notamment tout en y intégrant leur acceptabilité sociale). Cet enjeu revêt aujourd'hui une acuité croissante au regard, en particulier, de l'accélération du changement climatique et des questions d'adaptation et de résilience

des territoires. La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et l'objectif national de ZAN à l'horizon 2050 en sont les traductions. Il convient de répondre plus particulièrement aux enjeux de biodiversité, de souveraineté alimentaire, de limitation des îlots de chaleur et de prévention des inondations.



*Saint-Germain-en-Laye, gare d'Achères Grand-Cormier -
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

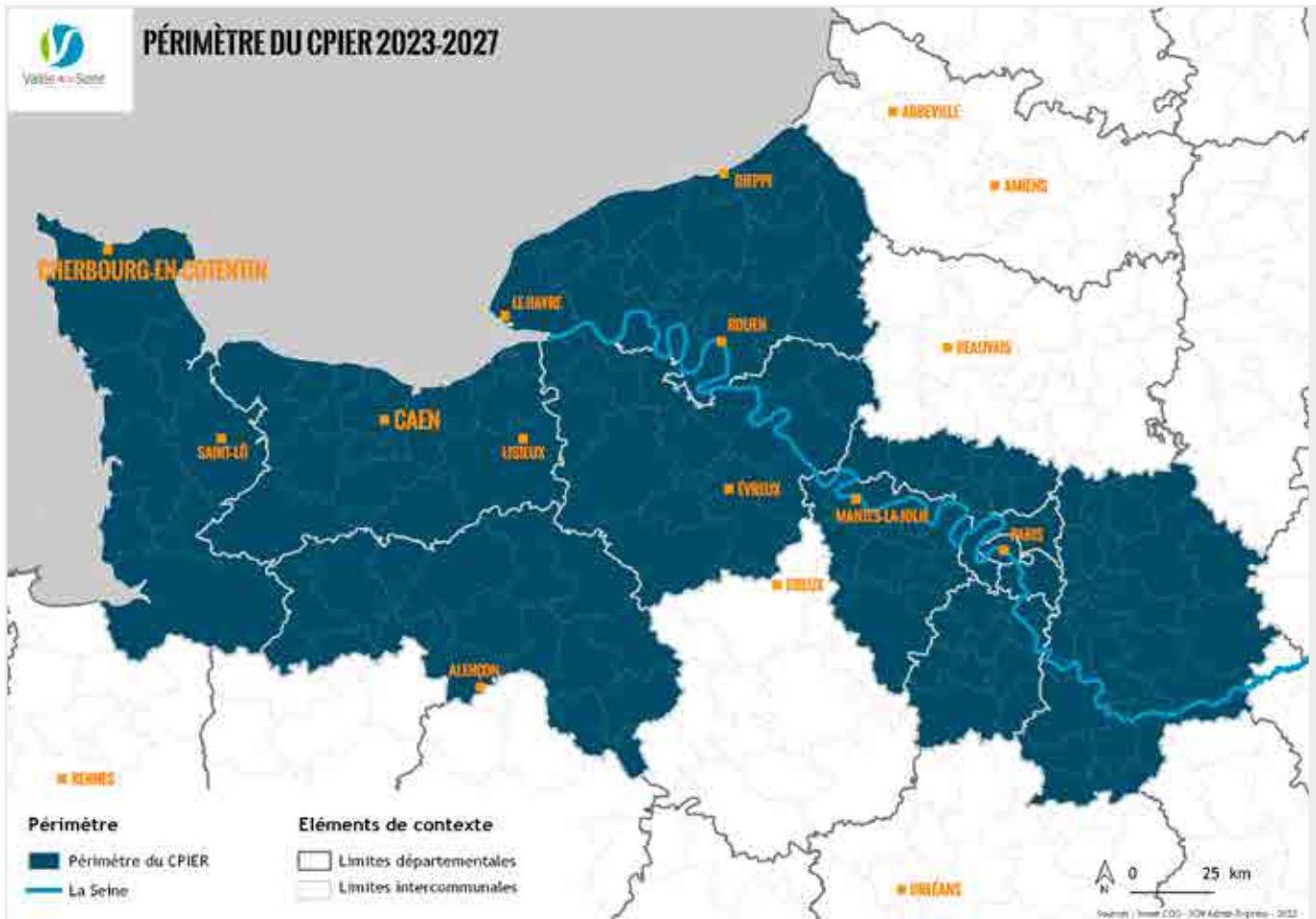
Le schéma stratégique actualisé est la traduction concrète de la volonté de l'État et des régions Normandie et Île-de-France de poursuivre leur coopération.

Bien que les espaces qui composent la vallée de la Seine soient différents et que les documents de planification ne soient pas partout de même nature, il importe de poursuivre une démarche d'ensemble et de mettre en évidence des objectifs stratégiques communs à atteindre en matière foncière.

À cet égard, il est important de rappeler la spécificité et l'importance d'HAROPA PORT, créé en 2021. En Île-de-France mais plus encore en Normandie, son périmètre géographique inclut des espaces urbanisés, naturels et agricoles. Dans le même temps, il constitue un acteur économique industriel et logistique de niveau européen et le développement de ses dessertes portuaires, fluviales et ferroviaires lui est indispensable pour gagner des parts de marché. De fait, ses activités propres et celles développées sur son périmètre imposent de raisonner en termes de conciliation des usages et de s'engager fortement dans la décarbonation.

Les orientations retenues doivent aussi répondre aux priorités affichées depuis 2015 par les stratégies nationales (bas carbone, logistique, portuaire, fret ferroviaire), aux nouvelles dispositions législatives et réglementaires (lois MAPTAM, NOTRe, orientation des mobilités, 3DS, anti-gaspillage pour une économie circulaire, climat-résilience...), à celles du SDAGE Seine-Normandie et du plan « Eau », et à celles des schémas régionaux (SRADDET, SDRIFE, SRDEII, SRCE...) et leurs déclinaisons locales.

Parce que l'ensemble des territoires franciliens et normands contribuent au développement de la vallée de la Seine, il a été estimé que le périmètre initial du CPIER devait être élargi à la Seine amont en Île-de-France, en incluant les départements de la Seine-et-Marne, de l'Essonne, du Val-de-Marne, et au département de l'Orne en Normandie.



Le schéma stratégique actualisé traduit ainsi la volonté de l'État et des Régions Normandie et Île-de-France de poursuivre leur coopération pour soutenir et amplifier la dynamique engagée depuis 2015. Il jette aussi les bases d'une coopération plus large avec l'ensemble des acteurs publics et privés qui peuvent contribuer au développement du territoire. C'est la raison pour laquelle les partenaires ont souhaité que cette actualisation fasse à nouveau l'objet d'une large concertation et qu'elle se nourrisse de toutes les contributions.

Les principes qui ont guidé l'écriture de ce schéma reposent sur une approche co-construite, apprenante et écosystémique. Partant des expériences acquises sur les stratégies et les projets développés et des contributions des acteurs, ce schéma confirme une ambition

interrégionale pour répondre aux défis d'ampleur du territoire, concilier les usages et trouver des plus-values économiques, sociales et environnementales.

Ce schéma actualisé doit permettre à la vallée de la Seine de relever les défis des transitions écologique et énergétique. Il s'agit aussi de la promouvoir comme démonstrateur national de décarbonation des industries et des mobilités et de production d'énergies renouvelables et d'hydrogène. Il manifeste la volonté d'allier développement et sobriété, tout en augmentant la résilience face au changement climatique et aux risques. Il doit enfin favoriser l'émergence d'actions et de projets structurants pour offrir à ses habitants les emplois de demain dans un cadre de vie préservé et même amélioré.

Les observatoires photographiques des paysages (OPP) de la vallée de la Seine sont des outils d'observation, d'aide à la décision, de suivi et d'évaluation des paysages et des politiques territoriales mises en œuvre.

261 points de vue ont été sélectionnés, des portes de Paris à l'embouchure de la Seine, à partir des propositions d'Ambroise Tézenas et Jérémie Léon en Île-de-France, de Claire Tenu et Maxence Rifflet en Normandie, artistes-photographes retenus pour assurer ces commandes. Les points de vue sélectionnés permettent de poser un regard contemporain sur le cadre de vie des habitants et d'offrir de nouveaux supports de débat sur les manières d'habiter la vallée et de nourrir les réflexions indispensables aux actions et aménagements à venir.

Le schéma stratégique 2040 est illustré par de nombreuses photographies issues des observatoires. Il présente ainsi concrètement les travaux menés et les paysages référencés.



LE DIAGNOSTIC

De nombreux
atouts à
valoriser dans
la poursuite
du projet commun





Baignade un jour de canicule sur un ancien appontement à proximité de Pressagny-l'Orgueilleux, dimanche 9 août 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.



La Roche-Guyon, réserve naturelle nationale des coteaux de la Seine
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon. OPP de la vallée de la Seine francilien.

DE NOMBREUX ATOUTS À VALORISER DANS LA POURSUITE DU PROJET COMMUN

L'objet du présent chapitre n'est pas d'agréger ou de résumer les nombreux diagnostics posés sur la vallée de la Seine avant 2015 et depuis cette date. En effet, de nombreuses publications ont été produites dans le cadre du CPIER depuis 2015 (études et cartographies de la coopération des agences d'urbanisme et de l'École nationale supérieure de paysages de Versailles, études INSEE...). Une grande partie de ces ressources sont accessibles sur le site Internet de la vallée de la Seine (www.vdseine.fr).

Il s'agit avant tout ici de s'appuyer sur quelques éléments majeurs qui ressortent notamment des contributions reçues dans le cadre de l'actualisation du schéma stratégique pour arrêter des orientations communes à l'horizon 2040. Pour l'État et les Régions Normandie et Île-de-France, ces orientations serviront de cadre pour l'élaboration du contrat de plan interrégional 2023-2027 et des suivants.

Les sujets pour lesquels une approche commune et interrégionale, créatrice de valeur ajoutée en termes d'aménagement et de développement durable, sont privilégiés.

35 % du PIB national

7,7 millions d'emplois soit 30 % du total de la France métropolitaine dont près de 630 000 salariés dans l'industrie (17 % du national, l'Île-de-France restant la 1^{re} région industrielle de France par le nombre d'emplois), 460 000 emplois logistiques et plus de 300 000 emplois liés au tourisme (30 % du national).

9,3 millions de voyageurs sur la ligne SNCF Paris Normandie (2019)

312 TWh d'électricité consommée pour 26 TWh produits par ENR et 61 TWh de nucléaire, soit 87 TWh de production décarbonée.

60 % du fret fluvial national

1,15 million d'élèves et d'étudiants (27 % du national) et 100 000 chercheurs (41 % du national), dans une des premières régions européennes pour la recherche.

110 000 trajets quotidiens en véhicule individuel sur l'A13.

251,5 millions de nuitées touristiques (2019)

15 millions d'habitants pour les deux régions, soit 25 % de la population métropolitaine sur 5 % de la superficie métropolitaine.

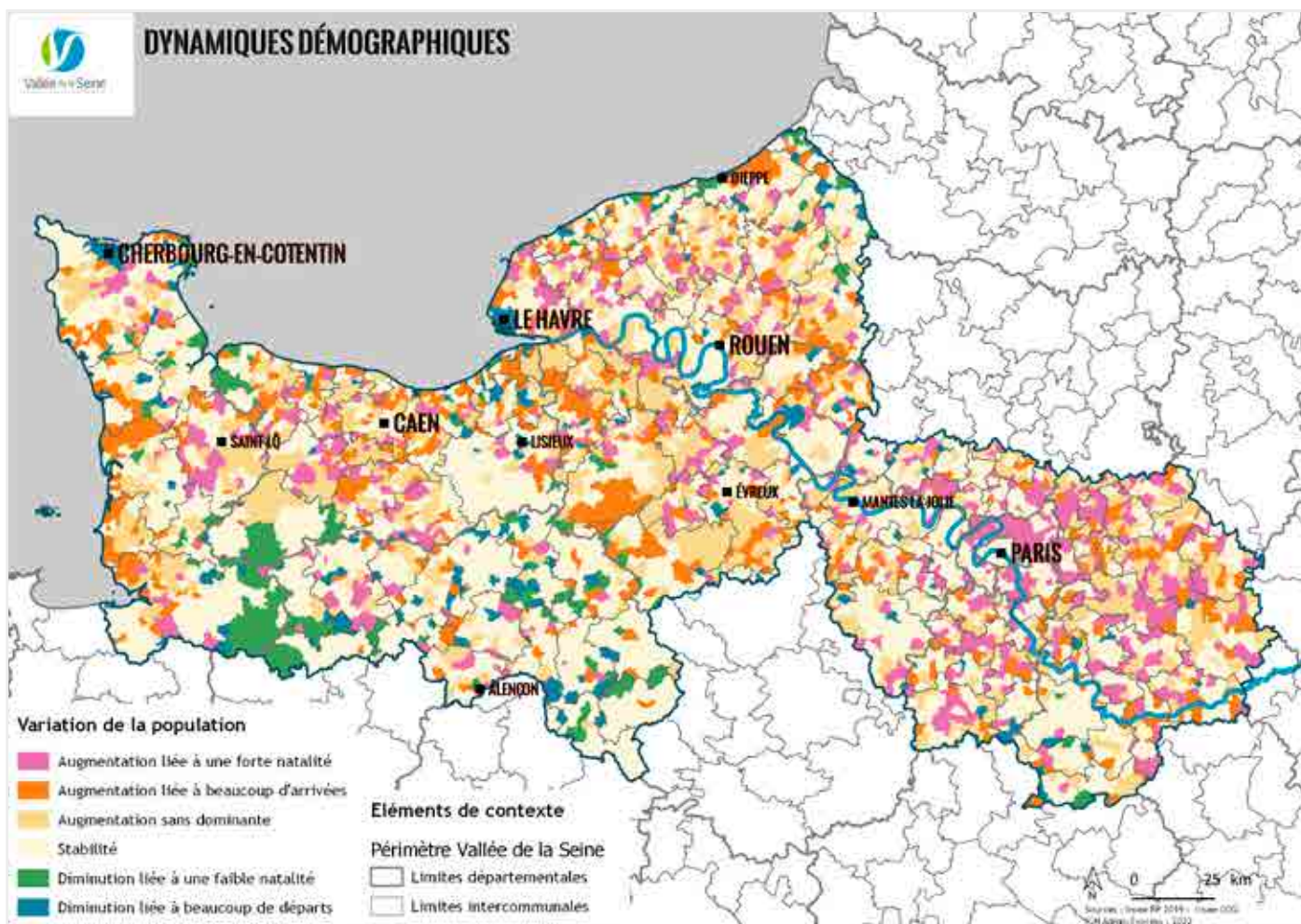
70 Mt de CO₂ émis chaque année (37,9 Mt en IDF et 32,1 Mt en Normandie), soit 17 % de l'empreinte carbone nationale.

3 000 hectares consommés en moyenne par an l'équivalent d'un tiers de la surface de Paris.

1.

UN CONTEXTE GLOBAL QUI A FORTEMENT ÉVOLUÉ DEPUIS 2015

1.1 UN CONTEXTE GÉOPOLITIQUE ET ÉCONOMIQUE PROFONDÉMENT MODIFIÉ



Le développement de la vallée de la Seine, identifié depuis 2013 par l'État comme un enjeu d'intérêt national, a été marqué par la pandémie mondiale inédite qui a touché de plein fouet les deux régions et a freiné leur dynamique de développement, à l'instar des grandes régions mondiales ouvertes sur le monde.

Par ailleurs le contexte géopolitique est plus instable : Brexit et retour d'une « frontière » entre le Royaume-Uni et l'Union européenne ; COVID et mise en évidence des questions de souveraineté industrielle ; guerre en Ukraine et perturbation des flux mondiaux de produits énergétiques, industriels et agro-alimentaires...

Les objectifs de développement doivent aussi tenir compte des évolutions de flux prévisibles du fait notamment de la réalisation programmée du Canal

Seine nord-Europe et de la montée en puissance des investissements portuaires et ferroviaires (voire aéroportuaires) de la Chine dans sa « route de la soie ».

Le tissu économique de la vallée de la Seine représente

17 % des emplois de l'industrie nationale sur 5% de la superficie totale de la France métropolitaine.

Un grand port fluvio-maritime :
HAROPA PORT depuis le 1^{er} juin 2021

5^e ensemble portuaire de l'Europe du nord

- 1^{er} port français pour les conteneurs
- 1^{er} port pour le commerce extérieur de la France
- 1^{er} port fluvial européen pour le vrac
- 1^{er} port exportateur de céréales
- 1^{er} port français pour l'approvisionnement énergétique
- 1,2 milliard d'euros d'investissement pluriannuels

Les différentes crises ont aussi mis en évidence la dépendance excessive de l'économie française à l'approvisionnement en biens critiques et stratégiques (composants électroniques, médicaments, matériaux pour le BTP, engrais...). La crise sanitaire a révélé une perte du savoir et des compétences acquises dans ces domaines. Afin de défendre la souveraineté industrielle, numérique, énergétique, alimentaire et sanitaire, il convient d'identifier les activités clés des chaînes de valeur qui doivent être considérées comme stratégiques et les sécuriser contre les pénuries et les ruptures d'approvisionnement.

La crise énergétique incite à accélérer le déploiement des énergies renouvelables et à mettre en place des démarches de sobriété et d'efficacité.

85,1 millions

de tonnes de
marchandises
pour HAROPA
PORT en 2022,

9% étant post-acheminées
par le rail et 27% par le fleuve.
Dont 8,6 Mt de céréales.



Paris, quais de Seine au pont du Garigliano
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

1.2 DE PREMIERS RETOURS D'EXPÉRIENCE QUI OUVERT LA VOIE À L'ACCOMPAGNEMENT DES MUTATIONS

La vallée de la Seine a les atouts et les savoir-faire pour se transformer et se positionner en territoire leader de la transition écologique et énergétique. L'effort doit conduire à :

- accompagner les mutations nécessaires des appareils productifs par une réorientation vers des filières nouvelles,
- de soutenir la construction de synergies entre industries en vue d'optimiser leur efficacité énergétique et diminuer leur empreinte carbone,
- de mieux mobiliser l'offre de transport multimodale. L'issue souhaitée est de faire émerger des écosystèmes de production, de transport, de distribution et d'utilisation d'énergies vertes, pour constituer un avantage dans la maîtrise des cycles de vie et le bilan carbone des produits.

L'activité d'HAROPA PORT en est une illustration : majoritairement liée à des activités dépendantes des énergies fossiles, elle peut apporter des solutions nouvelles de mobilité bas carbone.

La vallée de la Seine a déjà montré sa capacité d'expérimentation des transitions, un grand nombre de projets ayant pu voir le jour grâce au soutien du CPIER depuis 2015. Ces projets innovants concernent la décarbonation des mobilités (verdissement des flottes et véhicules électriques par exemple) et des industries, l'utilisation des biomatériaux, l'écoconstruction, la logistique urbaine, la méthanisation, le captage et le transport de CO₂, le recyclage des déchets, les flux logistiques, les énergies renouvelables ou la production d'hydrogène vert. Les nombreuses innovations engagées font bien de la vallée de la Seine un « territoire démonstrateur » propice à la mise en pratique d'idées nouvelles.

Toutes ces transformations nécessiteront des plans ambitieux de qualification et de formation aux métiers de demain.

La vallée de la Seine possède une forte concentration d'étudiants et de chercheurs, avec plus de 300 000 emplois liés à la recherche et à la conception, soit 40,1% du total de la France métropolitaine. Majoritairement situés en Île-de-France, des ressources et des domaines de spécialisations sont aussi développés en Normandie pour constituer des atouts sur l'ensemble du territoire, susciter l'innovation et irriguer le tissu productif.

Ces modifications des systèmes productifs - pour gagner en sobriété et décarbonation, pour s'adapter aux nouveaux marchés, aux besoins de souveraineté et aux objectifs de réindustrialisation - viendront également modifier l'occupation de l'espace. Ces transformations doivent donc aussi emporter l'adhésion des populations.

Un partage de ces trajectoires et des types de projets à développer contribuera à l'accompagnement de ces mutations.



Les Mousseaux et l'île du Roule depuis Villers-sur-le-Roule, dimanche 17 mai 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.

2.

DEUX RÉGIONS, UN TERRITOIRE

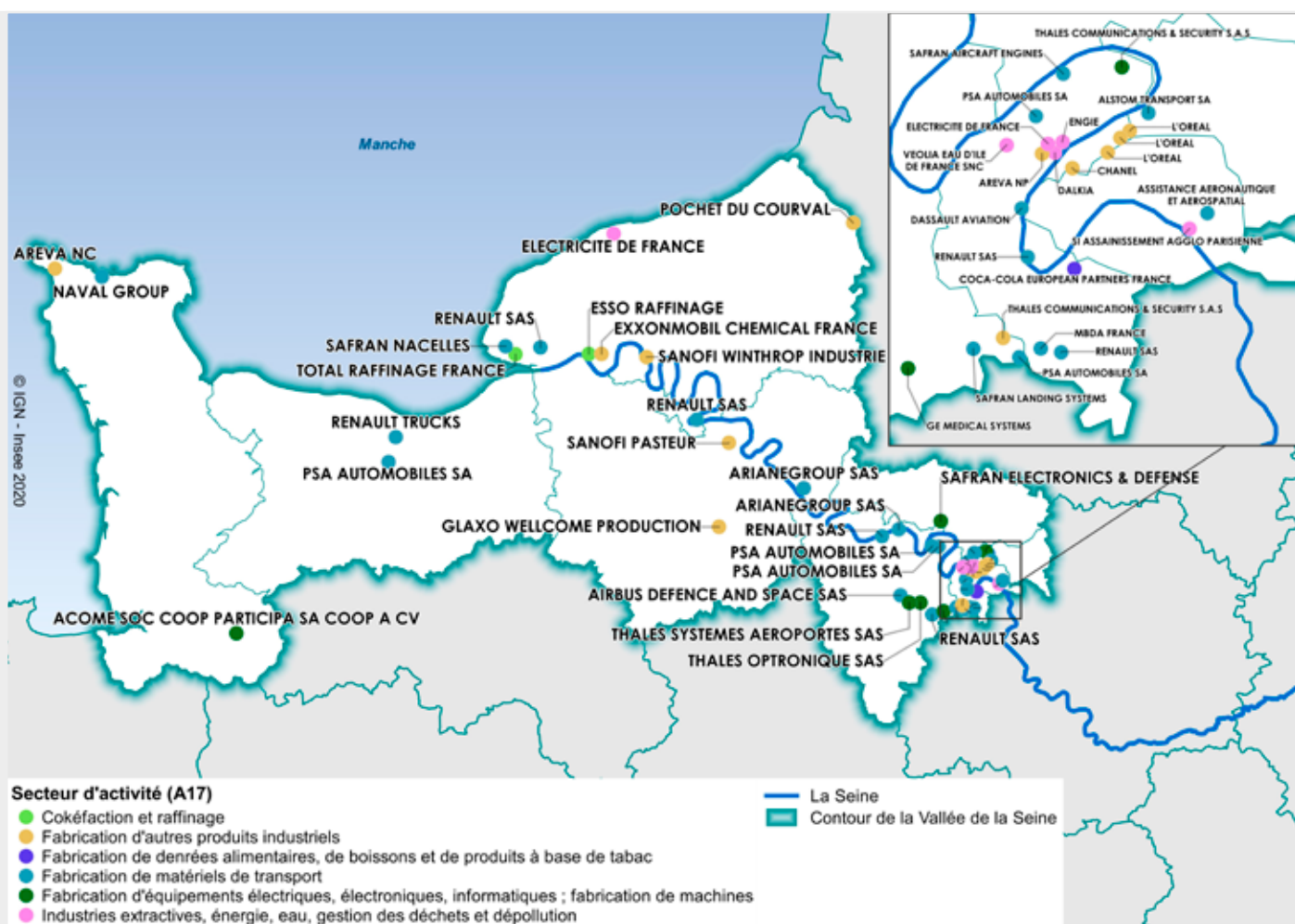
La vallée de la Seine dispose de nombreux atouts économiques : les complémentarités entre les deux régions sont évidentes et les coopérations nécessaires.

2.1 DES ATOUS ÉCONOMIQUES D'ENVERGURE NATIONALE

2.1.1 UNE INDUSTRIE PUISSANTE EN MUTATION

La vallée de la Seine est un espace industriel de premier plan, tant par le poids des activités et des emplois implantés sur le territoire, que par le pourcentage qu'ils représentent dans l'ensemble de l'économie française. Elle contribue à la souveraineté industrielle de la France.

Elle apparaît comme un espace industriel cohérent, riche d'une activité diffuse, autour des ports maritimes et des grandes agglomérations, dans les petites et moyennes villes, sur l'ensemble du territoire. La vallée de la Seine est aussi caractérisée par la présence de nombreux



« Localisation des 50 plus grands établissements employeurs industriels de la vallée de la Seine »
 Source : Insee, Flores 2017

sièges sociaux et de centres de recherche, concentrés en grande partie en Île-de-France.

Le tissu économique se compose de 52 400 établissements dont l'activité principale est de type industriel. Il concentre 17 % des emplois - salariés et non-salariés - de l'industrie nationale sur 5 % de la superficie totale de la France métropolitaine. Il est marqué par des spécialisations anciennes, l'automobile, l'aéronautique,

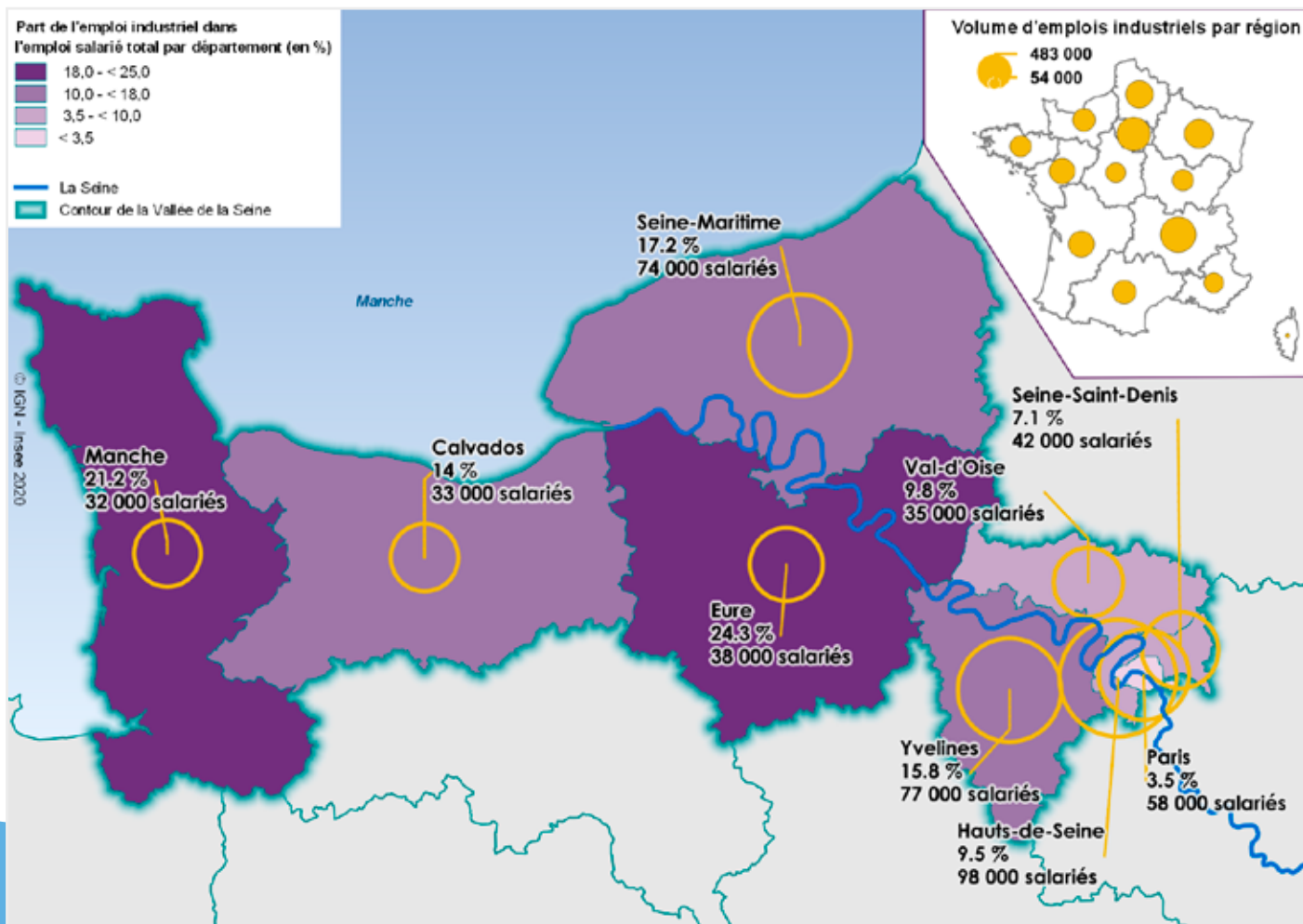
la chimie et la pétrochimie, l'agroalimentaire et plus récemment les matériaux bio-sourcés et l'économie circulaire. Les établissements industriels sont souvent de grande taille. En effet, près d'un salarié sur trois travaille dans un établissement de 500 salariés ou plus, contre un sur cinq dans l'industrie en France métropolitaine. Il se situe sur un axe de flux de marchandises essentiel entre les deux régions, ouvert sur l'Europe et le monde.

Le tissu économique se compose de

52 400 établissements dont l'activité principale est de type industriel.

Axe majeur, elle pèse, selon le Panorama de l'industrie dans la vallée de la Seine (publié en novembre 2020),

pour plus d'1/5^e de la richesse dégagée par l'industrie métropolitaine, soit plus de 55 milliards d'euros en 2017.



« Emploi industriel dans les départements de la vallée de la Seine (2017) »
Source : Insee, Flores 2017

Plus de 60 % des emplois salariés industriels étaient concentrés dans six secteurs employeurs avec, en première position, celui de la fabrication de matériels de transport avec 16,9 % de salariés de l'industrie, soit 82 100, et près d'un quart des salariés du secteur en France métropolitaine. Venait ensuite le secteur des industries agro-alimentaires avec 13,2 % des salariés de l'industrie du territoire, soit 64 100 emplois, et constitutif d'un des deux secteurs en croissance avec l'énergie. En troisième position, le secteur de la production et la distribution d'électricité représentait 9,6 % de l'emploi salarié industriel, avec 46 700 emplois.

Depuis 1990, la vallée de la Seine a été particulièrement impactée par la désindustrialisation, même si, en parallèle, le développement des emplois tertiaires s'est intensifié. En effet, entre 1990 et 2017, le nombre de salariés de l'industrie a été pratiquement divisé par deux, tandis qu'en métropole il ne déclinait que d'un tiers. La part des emplois industriels dans la vallée de la Seine est passée de 18 % en 1990 à 9 % en 2017. 100 000 emplois industriels ont ainsi été supprimés entre 2007 et 2017.



*Juziers, vue sur la cimenterie Calcia de Gargenville
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

L'impact de la désindustrialisation a été particulièrement fort entre 1990 et 2017.

Cette baisse concerne presque tous les secteurs : celui de la fabrication de matériels de transport a connu le plus fort taux de baisse en volume d'emplois, avec -20 % soit 20 000 postes ; pour la fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques, la baisse est de -30 %, soit 12 500 emplois ; enfin pour la production du travail du bois, des industries papier et des imprimeries, elle est de -40 %, avec 10 700 emplois.

A contrario, deux secteurs connaissent une légère hausse des emplois sur ces dix dernières années : l'industrie agro-alimentaire, +1 400 emplois (+2,2 %) et la production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné, avec +750 emplois (+1,7 %).

Dans le même temps, le territoire apparaît comme un creuset d'expérimentations où émergent des activités d'avenir en lien surtout avec le développement durable, la transition énergétique, la santé et le numérique.

Les projets innovants touchent des domaines aussi variés que les véhicules électriques, l'efficacité énergétique dans l'habitat, l'écoconstruction, la chimie du futur, l'hydrogène, le captage et le transport de CO₂, le recyclage des déchets, les flux logistiques, les énergies marines renouvelables (EMR) ou encore les nouvelles thérapies pour lutter contre le cancer.

Les nombreuses innovations engagées, la mise en réseau et la mobilisation de très nombreux acteurs, font de la vallée de la Seine un « territoire démonstrateur » propice à la diffusion d'idées et de pratiques nouvelles.



*Saint-Martin-la-Garenne, carrière de granulats de Sandrancourt
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*



*Pompe d'alimentation en eau d'un gabion et raffineries Total de part
et d'autre du Grand Canal du Havre, Lundi 27 juillet 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet. OPP de la vallée de la Seine normand.*

2.1.2 UNE DES DESTINATIONS TOURISTIQUES LES PLUS ATTRACTIVES AU MONDE

Grâce à son patrimoine exceptionnel, la vallée de la Seine dispose d'une offre touristique extrêmement diversifiée : elle compte des sites emblématiques mondialement connus, classés par l'UNESCO, et tire parti du rayonnement et de la force d'attractivité économique, touristique et culturelle de Paris.



Bonnières-sur-Seine, depuis le pont routier de Bonnières
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Cette attractivité touristique tient aussi à la qualité de ses infrastructures d'accès et d'hébergement.

En Île-de-France, les rives de la Seine sont longées par des monuments mondialement connus : la tour Eiffel et le Trocadéro, la cathédrale Notre-Dame de Paris, le musée du Louvre, le jardin des Plantes... D'autres sites dans la région contribuent également à cette renommée internationale comme la butte Montmartre, le château de Versailles et ses jardins. Paris accueillera également de grands événements de renommée internationale (la coupe du monde de rugby en 2023 ; les Jeux olympiques et paralympiques de 2024...) ou célébrera de grandes dates-anniversaires (les « 150 ans » de l'impressionnisme en 2024).

De son côté la Normandie possède également un rayonnement international grâce à plusieurs sites emblématiques comme le Mont-Saint-Michel, Giverny et plus largement les sites de l'Impressionnisme, les plages du débarquement du 6 juin 1944, Honfleur, Deauville-Trouville, Étretat...

Un patrimoine exceptionnel,
une offre touristique
extrêmement diversifiée.

Avec 50 millions de visiteurs par an, l'Île-de-France est la première destination touristique au monde. Avec 6,5 millions de touristes en 2019 (année de référence avant Covid), la Normandie enregistre des flux touristiques significatifs en provenance de l'Île-de-France (résidences secondaires, courts séjours...)

et bénéficie de la notoriété internationale de son nom. Des coopérations ont été engagées pour tirer profit du rayonnement de la capitale, permettre à la Normandie de capter une partie des flux touristiques accueillis en Île-de-France et développer les activités qui y sont liées (croisières, tourisme d'affaires, congrès, vélo).



La Seine depuis la Côte Saint-Jacques,
Les Andelys, mercredi 29 juillet 2020
Crédit photo : © Claire Tenu.
OPP de la vallée de la Seine normand.



*Le Château des Tourelles et le Vieux-Moulin depuis le quai Charles-Garnuchot, Vernon, jeudi 21 mai 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.*

Avant la crise sanitaire,

5 millions de visiteurs se déplaçaient pour côtoyer les impressionnistes.

Toutefois, le tourisme en Île-de-France et en Normandie a connu deux années très difficiles avec la crise sanitaire et la chute du nombre de visiteurs. Les entreprises touristiques ont alors rencontré de grandes difficultés et la crise a impacté durablement la manière de voyager et d'être touriste. Après deux années difficiles un réel rebond se dessine.

Berceau de l'impressionnisme, la vallée de la Seine accueillait 5 millions de visiteurs sur ce thème avant la crise sanitaire et doit viser un retour à ce niveau à partir de 2023. Le développement de la fréquentation de la destination « impressionnisme » repose sur un contrat « Normandie Paris Île-de-France-destination impressionnisme » signé en 2014 qui associe 50 signataires (État, régions, comités régionaux du tourisme et 45 partenaires institutionnels, culturels et touristiques) et a permis de poser les bases d'une stratégie de développement à l'international. L'objectif a été d'agir collectivement pour renforcer l'attractivité des territoires liés à l'impressionnisme et de fédérer les acteurs publics et privés autour d'objectifs communs en matière d'ingénierie et de promotion de la destination.

Par ailleurs, la vallée de la Seine dispose d'un fort potentiel pour développer et enrichir son offre touristique avec d'autres thématiques (patrimoine, itinérance fluviale et fluvestre, l'industrie, le tourisme vert et sportif) et selon d'autres modèles que le tourisme de longue distance, à savoir un tourisme responsable et de proximité adapté à ses spécificités.



*Baignade un jour de canicule sur un ancien appontement à proximité de Pressagny-l'Orgueilleux, dimanche 9 août 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.*

Ces dernières années, le tourisme à vélo est en progression régulière. Son développement correspond à une évolution profonde des pratiques touristiques vers plus de bien-être, d'attention portée à l'environnement, au choix de consommation et au partage. Sous l'impulsion des partenaires du CPIER et sous pilotage de l'association des départements de l'axe Seine (ADAS), l'offre continue de s'étoffer en cohérence avec le schéma national des véloroutes. Inaugurée en octobre 2020, la Seine à vélo (ou V33), axe structurant de cette nouvelle offre, propose un itinéraire de 950 km dont 31% en site propre. D'autres itinéraires (inscrits dans le schéma national des véloroutes) sont également très attractifs comme la Véloscénie Paris - Le Mont-Saint-Michel, l'Avenue verte London-Paris, Seine impressionniste, Vélomaritime.

2.1.3 LA LOGISTIQUE : UNE ACTIVITÉ ESSENTIELLE QUI NÉCESSITE DES IMPLANTATIONS ADAPTÉES

La crise Covid a mis en exergue l'importance stratégique de la logistique et conforté la vallée de la Seine comme un axe important de circulation dotée d'une offre de transport complète (fleuve, route, fer, aérien).


Ce secteur correspond à un ensemble d'activités de services visant à l'optimisation des flux et constitue un facteur de performance des entreprises.

La logistique et les modalités de transport associées sont déterminantes pour l'implantation des activités.

L'économie de la vallée de la Seine se caractérise par le poids des fonctions logistiques. Ce secteur s'inscrit dans une dynamique de croissance entre 2010 et 2020 avec une évolution de 28% en termes d'établissements et plus de 52 000 emplois générés (+27,8%). Elles sont particulièrement concentrées d'une part sur l'axe Seine, avec les franges est et nord de l'Île-de-France ainsi que sur une partie aval de la Seine. Les entreprises logistiques sont localisées pour l'essentiel à la périphérie des principaux bassins de consommation et à proximité du réseau autoroutier.

Un des atouts de la vallée de la Seine est de disposer de quatre types de logistique. La logistique portuaire qui compte des activités d'import et d'export et se caractérise par des besoins en entrepôts de grandes surfaces dans une optique de massification des flux. La logistique industrielle, qui concerne des activités de stockage, de produits manufacturés et de matières premières, s'identifie par une grande variété d'entrepôts qui sont proches des industries. La logistique de distribution vise à l'approvisionnement d'une zone régionale ou inter-régionale avec des entrepôts de grandes tailles (entre 40 000 et 60 000 m²). Enfin la logistique urbaine, qui consiste à acheminer les flux de marchandises au sein des villes, s'appuie sur des centres de distributions et des entrepôts urbains.

Les aléas de la conjoncture mondiale et leur impact sur les chaînes logistiques, la compétition portuaire et la concurrence des ports du Range nord - y compris dans la perspective de la mise en service du futur Canal Seine nord-Europe (CSNE) - la raréfaction de l'offre foncière disponible, les difficultés d'accès au foncier le long de l'axe Seine et la question de l'acceptabilité sociale des sites et des entrepôts logistiques sont de réels défis pour la logistique.



Une activité
dans une logique
de croissance, en capacité
de générer des emplois.

Pour répondre à ces défis et accompagner l'évolution de la logistique en vallée de Seine, en particulier sa décarbonation, la massification et la multimodalité du transport de marchandises sont des atouts indéniables.

Les fonctions logistiques évoluent rapidement. Elles se sont encore transformées depuis 2018 et ont dû s'adapter aux besoins des industriels, producteurs et consommateurs.

2.1.4 VERS UNE PLUS GRANDE INTERMODALITÉ DES FLUX DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES



*Voies de chemin de fer et jardins ouvriers, Saint-Etienne-du-Rouvray, mardi 23 juin 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet. OPP de la vallée de la Seine normand.*

2.1.4.1 Le réseau ferroviaire est sous tension

Le réseau ferroviaire est sous tension pour faire face aux besoins de déplacement gérés par les autorités organisatrices des mobilités (Région Normandie pour le TER, Île-de-France Mobilités pour les RER E et transilien) et aux besoins des utilisateurs du fret, en particulier pour les marchandises en provenance ou à destination du grand port fluvio-maritime HAROPA PORT.

L'ambition est de concilier la réalisation des déplacements massifs de voyageurs en Île-de-France dans les meilleures conditions possibles avec un minimum d'aléas, l'amélioration de l'offre inter-régionale de transport de voyageurs et le développement du fret.

La liaison inter-régionale est essentielle pour absorber les flux des navetteurs franciliens et normands et les flux touristiques. Depuis 2015, la plupart des temps de trajet ont augmenté. En 2022, Caen se situe à 2h02 de Paris contre 1h48 en 2015, Cherbourg est à 3h17 contre 3h06 en 2015, Rouen est restée sur le même temps de trajet moyen (1h25). Seul le Havre a gagné 5 mn en passant de 2h15 en 2015 à 2h10 en 2022 ; si la ponctualité s'est améliorée et atteint 92% en 2022, la saturation du réseau et le temps de trajet continuent de représenter un frein à l'utilisation du train. Ces temps de parcours ne favorisent pas le report modal de la voiture vers le train, l'A13 enregistrant un trafic quotidien de plus de 110 000 véhicules.

Une liaison ferroviaire de qualité est donc essentielle pour concrétiser l'ambition de faire du Havre l'accès à la mer de la capitale et de l'Île-de-France, d'étendre l'hinterland des activités à l'ensemble de la vallée de la Seine, et de faciliter les mobilités professionnelles pour une meilleure attractivité de l'axe. Elle est également déterminante pour dégager des capacités sur le réseau existant pour développer le transport ferroviaire des marchandises et ainsi améliorer l'attractivité portuaire.

2.1.4.2. Un maillage portuaire renforcé

La vallée de la Seine est l'une des principales portes d'entrée en France des flux internationaux de marchandises, un pilier de la stratégie nationale portuaire et un instrument de souveraineté, sujet notamment révélé par la crise sanitaire mondiale et la guerre en Ukraine.



Gennevilliers, port, darse n°2
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Le 1^{er} juin 2021 a été créé le grand port fluviomaritime « HAROPA PORT », par fusion des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris. L'objectif est de gagner en compétitivité et de reconquérir des parts de marchés alors même que le Canal Seine nord-Europe va faciliter l'accès à l'Île-de-France pour les marchandises en provenance de ports concurrents.

HAROPA PORT dispose aujourd'hui d'un projet stratégique approuvé pour la période 2020-2025, d'une trajectoire d'investissements de 1,3 Mds € d'ici 2025 pour atteindre des objectifs en matière de trafics compris entre 92 et 95 millions de tonnes de marchandises (Mt) dont 3,1 à 3,3 millions de « conteneurs équivalents 20 pieds » (MEVP). En 2021, son trafic total est de 83 Mt dont 3 MEVP.

À la création d'HAROPA PORT est associée l'expression d'objectifs ambitieux.

2.1.4.3 Un transport fluvial en plein essor

La Seine relie la région capitale à la mer et aux réseaux transeuropéens. Elle forme avec ses affluents un réseau de 1 300 km dont 350 km de voies à grand gabarit. Le bassin de la Seine représente plus de 40 % du trafic fluvial national en tonnes, soit 22,5 millions de tonnes de marchandises transportées, et plus de 50 % du trafic national en tonnes-kilomètres (3,9 milliards de t-km) en 2021.

Loin d'être saturé, l'axe Seine pourrait accueillir quatre fois plus de trafic de marchandises qu'aujourd'hui et offrir des solutions plus performantes et plus écologiques que le transport routier pour le transport de marchandises.

Voies navigables de France (VNF) bénéficie d'un contrat d'objectif et de performance 2020-2029, qui permettra de régénérer et de moderniser ses infrastructures vieillissantes (barrages, écluses et quais), et d'anticiper, en partie, les risques climatiques d'inondation, de submersion et de baisse du débit de la Seine qui pourraient mettre en difficulté le transport fluvial dans les prochaines décennies.



Andrésey, quai de l'Oise
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Loin d'être saturé, l'axe Seine pourrait accueillir quatre fois plus de trafic de marchandises qu'aujourd'hui et offrir des solutions alternatives et plus écologiques que le transport routier.

2.1.4.4 Un trafic routier dense

Le trafic routier représente une part majeure dans les mobilités de l'axe Seine, tant pour les marchandises que pour les personnes, avec un impact en termes de qualité de l'air, de congestion et d'émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, la mobilité quotidienne locale (mobilité des personnes) en vallée de la Seine émet 4,9 Mt CO₂ soit 4 % des émissions de CO₂ du transport routier français (source : https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-final_VdS_Fevrier-2021.pdf).

La décarbonation de ce secteur est un enjeu national. Elle passe par une évolution des usages et des comportements, le développement de nouvelles mobilités décarbonnées (électrique, hydrogène pour la mobilité lourde, transports publics express, systèmes vélo pour

la logistique du dernier kilomètre ou les mobilités du quotidien...), le renforcement du report modal vers des modes massifiés, notamment vers le ferroviaire et le fluvial, ou encore, le développement de solutions intermodales.

Le projet de contournement Est de Rouen (liaison A28-A13) a aussi pour objectif de limiter l'impact du trafic de transit sur les accès et la pollution du centre-ville. Ce transit concerne des flux nord-sud entre l'Europe du nord et le sud de la France (« contournement ouest de Paris ») et est-ouest entre la Normandie et l'Île-de-France. Il est estimé à 19/29 000 véhicules / jour, dont 2 à 7 000 poids lourds.



L'autoroute A13, Val-de-Reuil, vendredi 27 novembre 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.

2.2 DES ESPACES ET DES PAYSAGES REMARQUABLES

2.2.1 DES PAYSAGES TRÈS DIVERS ET CONSTITUTIFS DU CADRE DE VIE

La vallée de la Seine est un large territoire, dessiné et structuré par son environnement naturel ; il est aussi fortement anthropisé. La forte occupation humaine amène ainsi à aborder la question d'un territoire habité où les paysages urbains et industriels sont une composante majeure du cadre de vie, comme l'ont montré les nombreux travaux menés par l'École nationale supérieure de paysage et l'Agence d'urbanisme de la région havraise depuis 2015.

Elle offre des paysages qu'il importe de préserver en raison de leur qualité environnementale et qui constituent des facteurs d'attractivité et de résilience face aux effets du changement climatique.

Les acteurs de la vallée de la Seine ont ainsi su préserver et valoriser des paysages remarquables, des traditions maritimes et fluviales et des monuments historiques qui font un territoire riche, doté de nombreux sites à découvrir, au sein et à proximité du bassin parisien.

Dans le cadre du CPIER 2015-2020, de nombreux travaux ont été conduits sur les paysages afin de mettre en évidence les éléments constitutifs de l'identité visuelle de la vallée de la Seine. Ces travaux seront à prendre en compte dans la définition des projets d'aménagement.



*Port-Villez, depuis les coteaux de Port-Villez
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*



*Calvaire à l'angle du chemin de la Briqueterie
et du chemin de la Cavée, Oissel,
mercredi 31 mars 2021
Crédit photo : © Claire Tenu.
OPP de la vallée de la Seine normand.*

2.2.2 LA VALLÉE DE SEINE : UN TERRITOIRE RICHE DE SES ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS

La vallée de la Seine est une vaste région agricole, avec une grande variété d'exploitations et de situations. Les zones de grandes cultures ont tendance à s'étendre ; le nombre des exploitations agricoles est en baisse (-26% en Normandie et -13% en Île-de-France entre 2010 et 2020).

Les flux, tant sur les circuits courts que vers l'exportation par voie maritime, sont stratégiques. Les projets de diversification se développent, aussi bien en matière alimentaire qu'en matériaux bio-sourcés. Pour le lin, par exemple, la Normandie représente 63% de la production française de lin textile et oriente cette production principalement à l'export.

Cette diversification doit s'intensifier pour s'inscrire dans une véritable transition agricole attendue pour répondre à l'enjeu de raréfaction des ressources en eau.



*La Roche-Guyon, réserve naturelle régionale de la boucle de Moisson
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*



*La Roche-Guyon, réserve naturelle nationale des coteaux de la Seine
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon. OPP de la vallée de la Seine francilien.*

Enfin, sur la question forestière, les régions Normandie et Île-de-France regroupent 687 000 hectares de forêt dont 400 000 en Normandie. Les forêts de ces régions doivent concilier de nombreux usages au premier rang desquels l'accueil du public. Par ailleurs, une production de qualité pouvant aller vers le développement d'une filière face à la demande de bois de construction très forte dans le bassin parisien est possible. De ce fait, si la sensibilité des forêts au changement climatique ne constitue pas une spécificité de la vallée de la Seine, elle peut néanmoins impacter certaines filières économiques liées en particulier à l'exploitation du hêtre et du chêne.

2.3 UN ENVIRONNEMENT FRAGILE

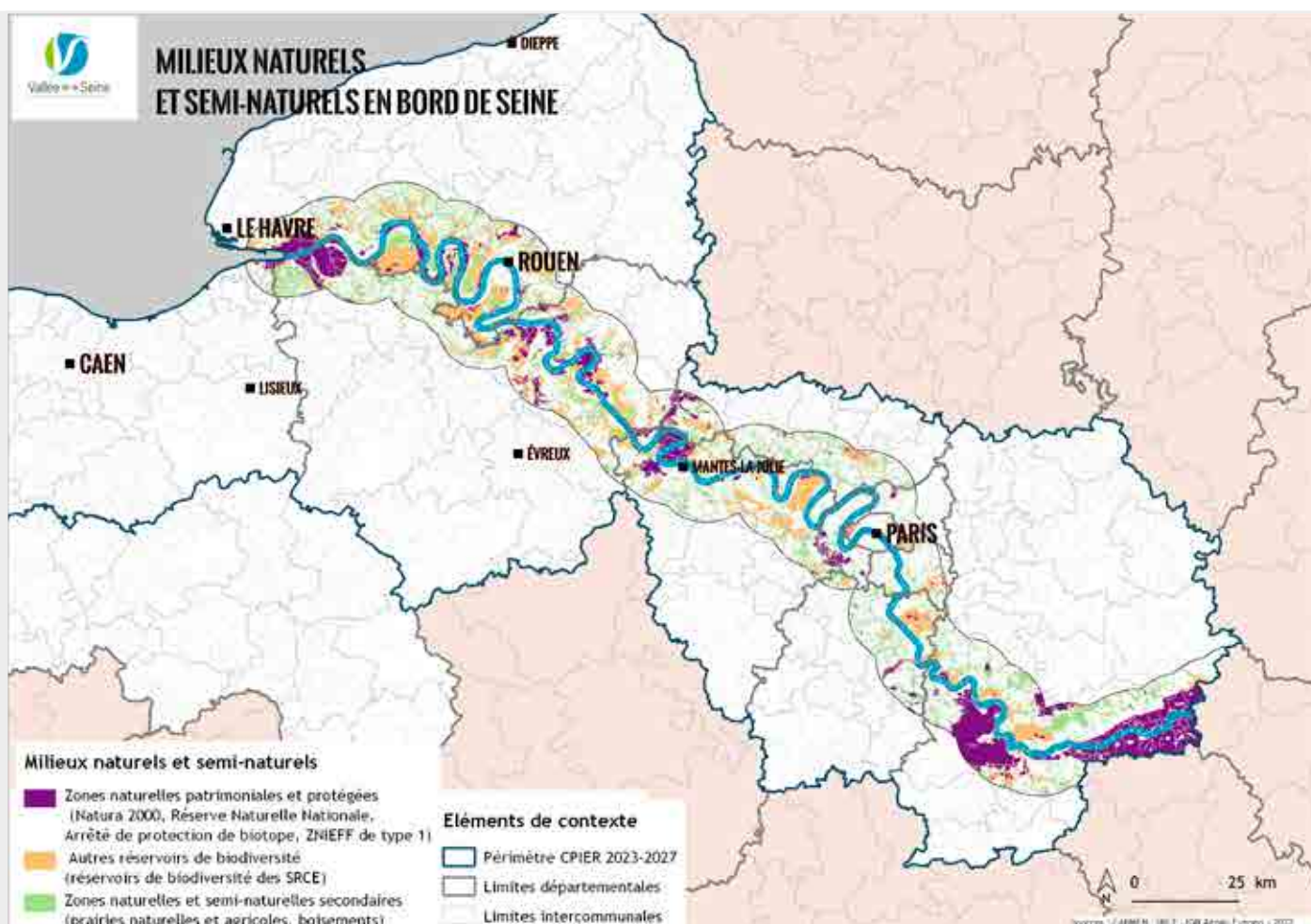
La vallée de la Seine est un territoire structuré par le fleuve, le littoral, les ports, une trame dense de villes, des sites d'activités économiques et des réseaux d'infrastructures. La concentration de populations et

d'activités sur ce périmètre peut ainsi entraîner une vulnérabilité particulière au regard du changement climatique, notamment sur le lit majeur du fleuve, son estuaire et le littoral.

2.3.1 LES CONSÉQUENCES DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

De nombreux travaux présentent les risques associés au changement climatique, qu'il s'agisse de la stratégie d'adaptation du comité de bassin Seine-Normandie, des rapports locaux du GIEC de Normandie

et d'Île-de-France ou encore des documentations produites par l'office français de la biodiversité et les agences régionales de la biodiversité de Normandie et d'Île-de-France.



Les prochaines décennies devraient conduire à une augmentation du nombre de périodes de chaleur supérieure ou égale à 25°C. La Manche enregistrerait 60 à 90 jours de chaleur par an à la fin de ce siècle à l'intérieur des terres, comparable à ce que l'on observe aujourd'hui en région méditerranéenne. L'écart devrait se creuser entre l'intérieur des terres, qui subiront des vagues de chaleur plus intenses et plus durables, et les espaces sous influence océanique qui résisteront davantage à

l'augmentation de fréquence de cet aléa estival. Les épisodes à plus de 30°C devraient devenir réguliers dans l'intérieur des terres avec des épisodes où le seuil des 40°C sera dépassé. L'évolution des cumuls annuels de précipitations, à l'horizon 2100, marquerait une diminution de l'ordre de 10%, avec une inflexion nette à partir des années 2070. Ces changements pourraient avoir comme impact une diminution du débit du fleuve de 30% d'ici 2080, avec des incidences sur la qualité de la

Seine, les exigences d'assainissement et d'autoépuration naturelle, le trafic fluvial, mais aussi l'industrie, l'agriculture et le fonctionnement des 5 200 captages d'eau potable produisant 1 515 millions de m³ d'eau par an.

Dans le même temps, le nombre de jours de très fortes précipitations (cumul dépassant 20 mm par jour, soit 20 litres/m³) augmenterait de 0,2 à 0,8 jour de plus par an en moyenne. Les risques de ruissellement, d'érosion, de coulées de boue et de crues, déjà fort présents dans le bassin-versant, seront accentués.

La vulnérabilité de l'estuaire de la Seine aux risques d'inondation et de submersion s'accroîtra, du fait de la présence de nombreuses villes et d'implantations économiques.

La mise en œuvre de politiques fortes d'atténuation du changement climatique peut encore permettre d'en limiter les effets. Dans tous les secteurs, des politiques d'adaptation sont toutefois requises pour préparer le territoire aux impacts inévitables.

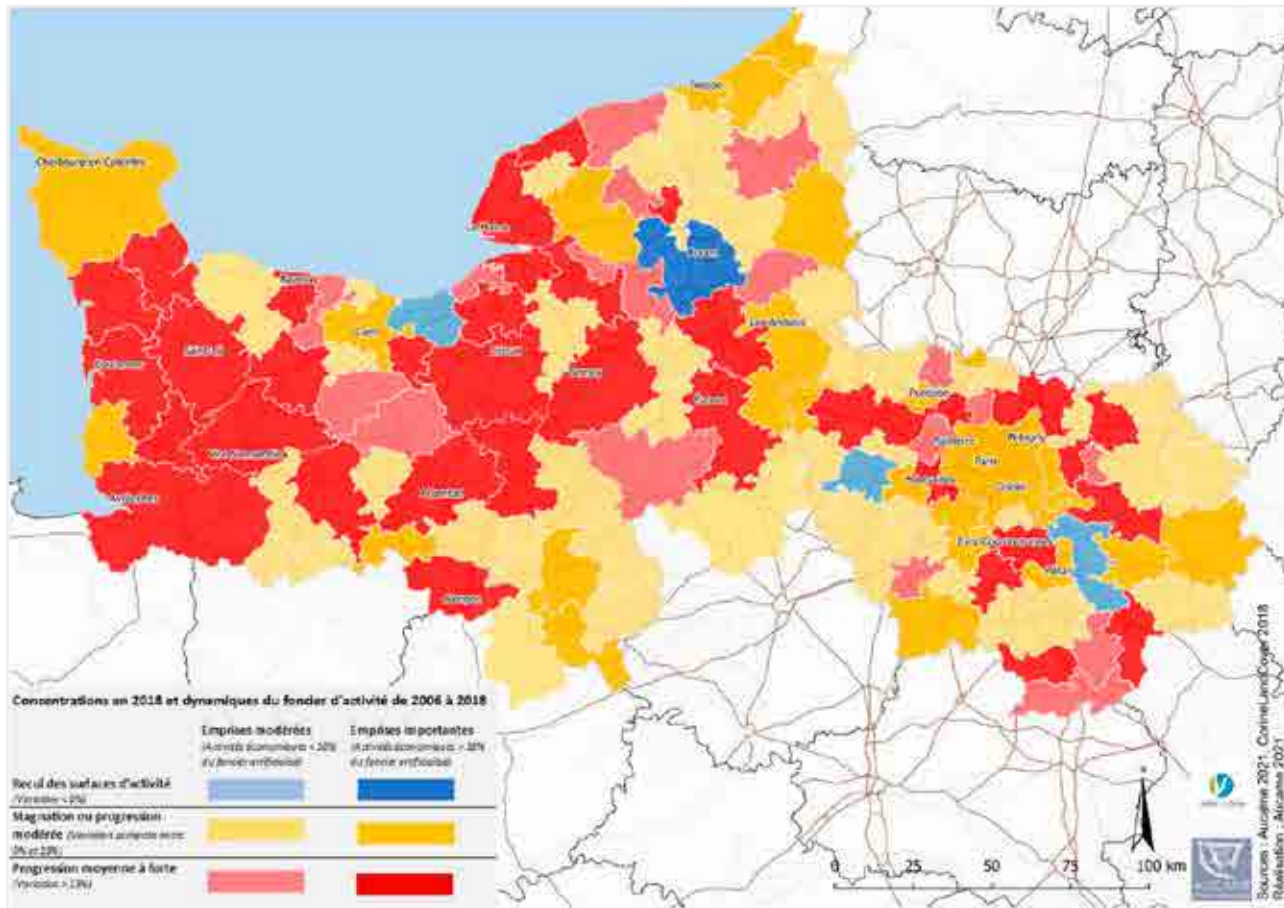
Hypothèse pour 2080 :
une diminution
du débit du fleuve de
30 %



2.3.2 LA VALLÉE DE SEINE : LA CONCENTRATION DE POPULATIONS ET D'ACTIVITÉS A DES IMPACTS IMPORTANTS EN TERMES D'ARTIFICIALISATION DES SOLS ET DE POLLUTIONS

La densité et l'intensité d'activités économiques génèrent un phénomène important d'étalement urbain avec une fragmentation des espaces forestiers, agricoles

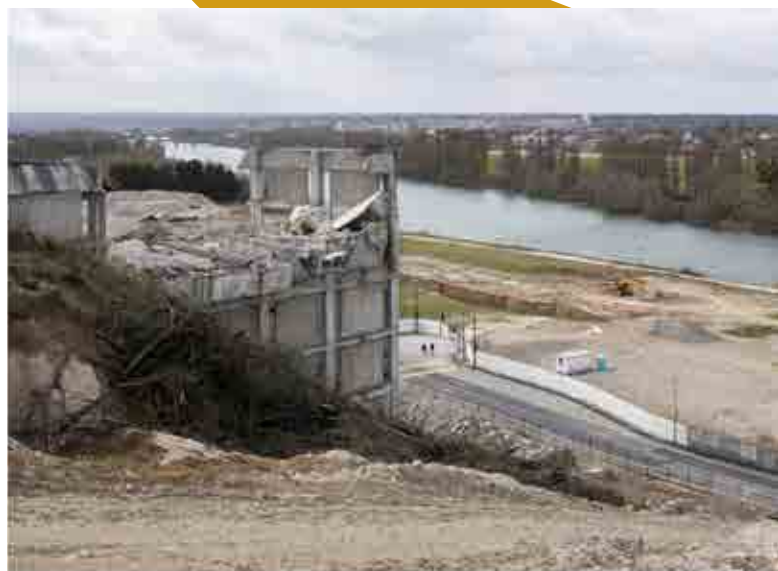
et naturels. Les forts impacts environnementaux portent notamment sur le lit majeur du fleuve, son estuaire et le littoral.



Ancienne décharge de Dollemard,
Le Havre, lundi 27 juillet 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet.
OPP de la vallée de la Seine normand.

Entre 2012 et 2018, 4 000 hectares du territoire francilien et 14 000 hectares du territoire normand ont fait l'objet d'un changement du mode d'occupation du sol, à destination de l'habitat, des infrastructures routières et de zones économiques, aux dépens des terres agricoles, des continuités écologiques et de la biodiversité. Au plan national, la Normandie est la 5^e région la plus consommatrice d'espaces et l'Île-de-France la 11^e. En prenant en compte les pourcentages d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés, l'Île-de-France occupe la 1^{re} place et la Normandie la 4^e. La prise en compte de l'évolution de ces espaces est donc essentielle pour les projets de développement face à l'objectif de zéro artificialisation nette.

Malgré les investissements massifs et les progrès réalisés depuis de nombreuses années sur les systèmes d'assainissement, franciliens en particulier, la Seine et son estuaire reçoivent les rejets de 30% de la population française, les rejets de 40% de l'industrie nationale et les pollutions diffuses de 25% de l'agriculture nationale et ne parviennent pas à atteindre un niveau de qualité répondant aux objectifs de la directive cadre sur l'eau.



Cormeilles-en-Parisis, site de l'ancienne usine Lafarge
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Les rejets dans la Seine et son estuaire :
30% de la population française,
40% de l'industrie nationale,
25% du total de l'agriculture.

Enfin, la vallée de la Seine est fortement impactée par la pollution atmosphérique issue de sources telles que les transports, le tertiaire, le résidentiel, l'agriculture, l'industrie. Cette pollution est particulièrement élevée dans les grandes villes et à proximité des axes routiers, où les valeurs limites réglementaires sont régulièrement dépassées sur des polluants tels que les oxydes d'azote

et les particules fines. Si de nombreuses mesures ont permis de réduire la pollution de l'air ces dernières années, celle-ci est toujours responsable de 2 600 décès par an en Normandie et de 7 900 décès par an en Île-de-France (sources : santé publique France et Agences régionales de santé – ARS-) et, par incidence, de la dégradation de la qualité des eaux de surface.

2.3.3 LA DESTRUCTION DES MILIEUX ET L'ÉROSION DE LA BIODIVERSITÉ

L'urbanisation, l'aménagement du fleuve et de ses berges, les coupures liées aux grandes infrastructures de transport engendrent un cloisonnement et une destruction des milieux, néfaste à la biodiversité. Ainsi, selon le SDAGE, la diminution des zones humides se poursuit inexorablement du fait des pressions anthropiques, et l'état de l'hydromorphologie (artificialisation des berges, déconnexion du lit majeur, obstacles en travers) arrive en tête des pressions négatives sur les cours d'eau. Un travail de reconquête est indispensable, pour installer un renversement de tendance durable.



LES ENJEUX STRATÉGIQUES

Les enjeux stratégiques pour accompagner le développement de la vallée de la Seine





*Clichy-la-Garenne, berge inondée en contrebas du quai de Clichy
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*



*La-Frette-sur-Seine, quai de Seine
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

LES ENJEUX STRATÉGIQUES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE

L'industrie de la vallée de la Seine est aujourd'hui confrontée à des enjeux d'innovation, d'attractivité, de formation, de recrutement, liés aux transitions écologique et énergétique, dans un contexte de désindustrialisation qui a été plus rapide qu'ailleurs sur le territoire national.

Ce territoire est l'un des plus grands émetteurs de CO₂ et dépend des énergies fossiles, ce qui vaut l'inscription des territoires normands, qui longent l'axe de la Seine, dans le périmètre d'intervention du Fonds de transition juste de l'Union européenne.

Il doit engager un chantier de décarbonation de ses activités et devenir aussi un territoire de production d'énergies bas carbone : l'électricité du nucléaire, l'éolien off-shore, la géothermie, le photovoltaïque et l'hydrogène.

Des réponses commencent à être apportées à cet impératif de transition écologique, avec des projets de recyclage de matériaux, de production d'hydrogène vert, d'économie circulaire et de production de matériaux bio-sourcés. Les réflexions visent à faire émerger des écosystèmes industriels de territoires et à développer des synergies. Ces évolutions peuvent aller jusqu'à des changements de modèles économiques.

La vallée de la Seine est déjà un territoire innovant, riche en projets collaboratifs et pluridisciplinaires. Ils ont été accompagnés par des outils de coopération interrégionale qui ont montré leur efficacité. Cette dynamique de filières et d'écologie territoriale, en vue d'une meilleure sobriété, d'une forte décarbonation et du développement de filières complètes et intégrées, est à conforter et à déployer comme une marque forte de savoir-faire.

1.

LES DÉFIS ÉCONOMIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Le poids économique du territoire est important. Son PIB s'élève à 800 Md€, soit 35 % du PIB national ; il génère 7,7 millions d'emplois (30 % de l'emploi métropolitain), dont 630 000 emplois industriels, soit un emploi sur six de l'industrie métropolitaine, et 460 000 emplois dans la logistique. Le nombre de ses emplois industriels et logistiques est supérieur au cumul de ceux des régions Grand-Est, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Toutefois, la moitié des emplois industriels ont disparu entre 1990 et 2017, contre un tiers seulement en métropole.

1.1 UN TISSU ÉCONOMIQUE FRAGILISÉ QUI DOIT ÉVOLUER ET FAIRE DES TRANSITIONS DES OPPORTUNITÉS

Le tissu économique se trouve fragilisé à plusieurs titres : surreprésentation des fonctions d'exécution et faiblesse des fonctions supérieures en Normandie et nombreux sièges sociaux en Île-de-France ; dépendance des établissements vis-à-vis de grands groupes dont les décisions sont prises en dehors du territoire ; fragilité des petites et moyennes entreprises et petites et moyennes industries (PME-PMI) sous-traitantes face aux conséquences de ces décisions.

Son économie est aussi fortement carbonée puisqu'elle émet 17 % des émissions de gaz à effet de serre nationales, sur 5 % du territoire métropolitain, avec 41,2 millions de tonnes d'équivalent CO₂ en Île-de-France et 32,1 Mt en Normandie. Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES), les industries vont devoir abandonner progressivement les énergies fossiles, modifier leurs process et adapter leurs produits aux impératifs de décarbonation et de compétitivité.

La transition écologique est devenue pour les entreprises non seulement une nécessité pour faire face à l'urgence climatique mais également une source d'innovation et d'économies qui doit favoriser leur compétitivité et la création de nouveaux emplois. Elle constitue aussi un argument de vente.

La réindustrialisation de la vallée de la Seine est déjà amorcée grâce à l'impulsion de la démarche « territoires d'industrie » et l'installation de nouvelles industries. Il conviendra de soutenir les briques manquantes dans les chaînes de valeur des biens et services et les relocalisations de certaines industries stratégiques.

Ces mutations sont à accompagner dans le cadre d'une stratégie de réindustrialisation et de transition environnementale (ressources, biodiversité, adaptation au changement climatique...).



*Une peupleraie et l'usine pétrochimique Collet au bord de la Rançon, Saint-Wandrille-Rançon, vendredi 10 juillet 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet.
OPP de la vallée de la Seine normand.*

1.2 UN CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL QUI VA GUIDER LES MODES DE DÉVELOPPEMENT

Les impacts du changement climatique et les obligations d'atténuation des émissions de GES sur les ressources (eau, énergie, foncier...) et les implantations d'activités humaines (infrastructures, habitat, activités économiques et équipements) justifie une posture générale de sobriété. À cet égard, les enjeux d'optimisation des fonciers des zones d'activités et des friches sont à prendre en compte avec une stratégie foncière à organiser et développer. De même, une vision et une stratégie de développement des énergies vertes et décarbonées à l'échelle de la vallée doivent contribuer à garantir le développement économique.

Il est donc important de connaître et d'évaluer les projets économiques au regard des enjeux environnementaux.



*Clichy-la-Garenne, berge inondée en contrebas du quai de Clichy
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

Connaître et évaluer pour concilier développement économique et enjeux environnementaux.

LE CENTRE DE RESSOURCES DE LA COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME

Les agences d'urbanisme de Normandie et d'Île-de-France (AUCAME à Caen, AURH au Havre, AURBSE à Rouen, APUR à Paris et IPR en Île-de-France) coopèrent depuis 2009.

Dans le cadre du CPIER, et sous l'impulsion des conseils régionaux et de l'État, les agences d'urbanisme ont consolidé leur coopération et développé une expertise et un socle de connaissances communs, accessibles sur un site internet dédié (www.vdseine.fr) et via twitter (@vdseine).

Ce socle commun repose sur :

- La mise en place d'un dispositif de suivi et d'observation statistique des grandes dynamiques du territoire ;
- La réalisation d'études sur des thèmes stratégiques pour le développement du territoire (développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel, Seine à vélo, la vallée de la Seine XXL, tourisme fluvial et maritime, Seine visions 2040, la Seine en action(s), des projets pour une vallée décarbonée).

La coopération des agences d'urbanisme concourt à rassembler et à fédérer les acteurs autour d'une culture commune. Par leurs travaux, les agences affinent la connaissance du territoire, suivent et anticipent ses évolutions, contribuent à développer une vision prospective et ainsi soutiennent les décideurs dans le développement de cet espace stratégique. Les cartes reproduites dans le schéma 2040 sont pour la plupart issues de ces travaux.

2.

UNE STRATÉGIE DE MOYEN ET LONG TERME RENOUVELÉE ET APPUYÉE SUR UNE GOUVERNANCE SOLIDE

2.1 UN BESOIN DE CONNAISSANCE PARTAGÉE SUR LES DIFFÉRENTS ENJEUX DU TERRITOIRE

La dynamique de la Vallée de la Seine s'inscrit dans une stratégie de moyen et long terme qui nécessite la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation commun et partagé. Le CPIER 2015-2020 a permis de définir plusieurs outils de connaissance dans le cadre de ses partenariats avec plusieurs structures comme les établissements publics fonciers (EPF), l'École nationale supérieure de paysage (ENSP), les agences d'urbanisme....

Dans un contexte économique et environnemental en pleine mutation, la mise au point d'outils pérennes de suivi de l'évolution du territoire sera indispensable. La mise en œuvre d'un projet de territoire commun à l'ensemble des acteurs implique un partage et une mise en cohérence des informations produites par chacun mais aussi la production de données innovantes et prospectives en phase avec les transitions en cours et à venir.

La mise au point d'outils pérennes de suivi de l'évolution du territoire est indispensable.

2.2 UN PILOTAGE ÉTAT-RÉGIONS OUVERT AUX APPORTS DES DIFFÉRENTS CERCLES D'ACTEURS MOBILISÉS

Dans l'objectif d'accroître la notoriété de la vallée de la Seine à l'échelle nationale et internationale, la gouvernance du CPIER 2015-2020 a œuvré pour que les acteurs du territoire s'inscrivent dans une vision commune de l'avenir et que chaque initiative contribue à son édification. La gouvernance mise en place en 2015 a établi le socle d'un travail solide qui s'appuie d'abord sur un comité directeur associant l'État et les deux Régions pour le pilotage du schéma stratégique et la mise en œuvre du CPIER. Le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine anime et coordonne la démarche. Le pilotage État-Régions a produit un véritable effet-levier dans la mobilisation des acteurs et le démarrage des projets.

La démarche repose aussi sur une assemblée plénière qui permet la concertation et l'appropriation du projet par l'ensemble des partenaires concernés. Elle regroupe pour les deux territoires, l'ensemble des départements, les métropoles et les villes (Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg), des établissements publics de coopération intercommunale, les chambres de commerce

et d'industrie, les conseils économiques, sociaux et environnementaux, les chambres régionales d'agriculture, HAROPA-PORT, Voies navigables de France, SNCF Réseau... Dans la prochaine étape de contractualisation, il conviendra d'encourager les acteurs à intervenir à l'échelle interrégionale par la mise en œuvre de projets structurants.

Enfin les partenaires du CPIER 2015-2020, pour acquérir une meilleure connaissance du territoire et construire une vision commune, ont suscité plusieurs partenariats avec les différents réseaux : agences d'urbanisme, acteurs du paysages, opérateurs fonciers et chambres consulaires...

Dans un contexte de mutation profonde du territoire, il convient de renforcer la participation de l'ensemble des parties prenantes à son développement et à l'accompagnement de ses mutations. Les dynamiques de coopération et d'articulation des réseaux et les actions doivent être ajustées pour tendre également vers plus d'opérationnalité.

2.3 UN PROJET D'AMPLEUR NATIONALE À TRADUIRE EN MARKETING TERRITORIAL

De nombreux facteurs d'attractivité et d'importantes ressources sont à valoriser :

- les établissements d'enseignement supérieur et de recherche-innovation ainsi que de nombreuses écoles ;
- des filières fortes à l'international (automobile, aéronautique, chimie, nucléaire...).
- des atouts environnementaux, culturels et touristiques.

Pour renforcer l'attractivité du territoire, le CPIER 2015-2020 a permis de déployer une stratégie de marketing territorial visant à mettre en valeur le caractère national de la vallée de la Seine, les filières stratégiques, les projets innovants soutenus et les différents partenariats mobilisés. Il s'agissait aussi de mettre à l'honneur les acteurs et opérateurs, d'une part, et les entreprises, d'autre part, qui œuvrent chaque jour en faveur du développement du territoire. Cette politique de communication s'est appuyée sur un site internet, des actions de communication fortes et la conception d'une marque propre à la vallée de la Seine.

Plusieurs conférences ont également animé la démarche territoriale.

Des publications ont jalonné le parcours : cahiers « enjeux et perspectives » par les agences d'urbanisme avec 5 volets : mutations du tourisme, foncier et logistique, intermodalité et décarbonation des flux, filières des matériaux de construction biosourcés, dynamiques agricoles et alimentaires ; « Plus grand que la Seine » réalisé par l'ENSP ; « Atlas de la vallée de la Seine » par Paris Seine Normandie. Enfin plusieurs vidéos ont également été réalisées pour présenter le territoire.

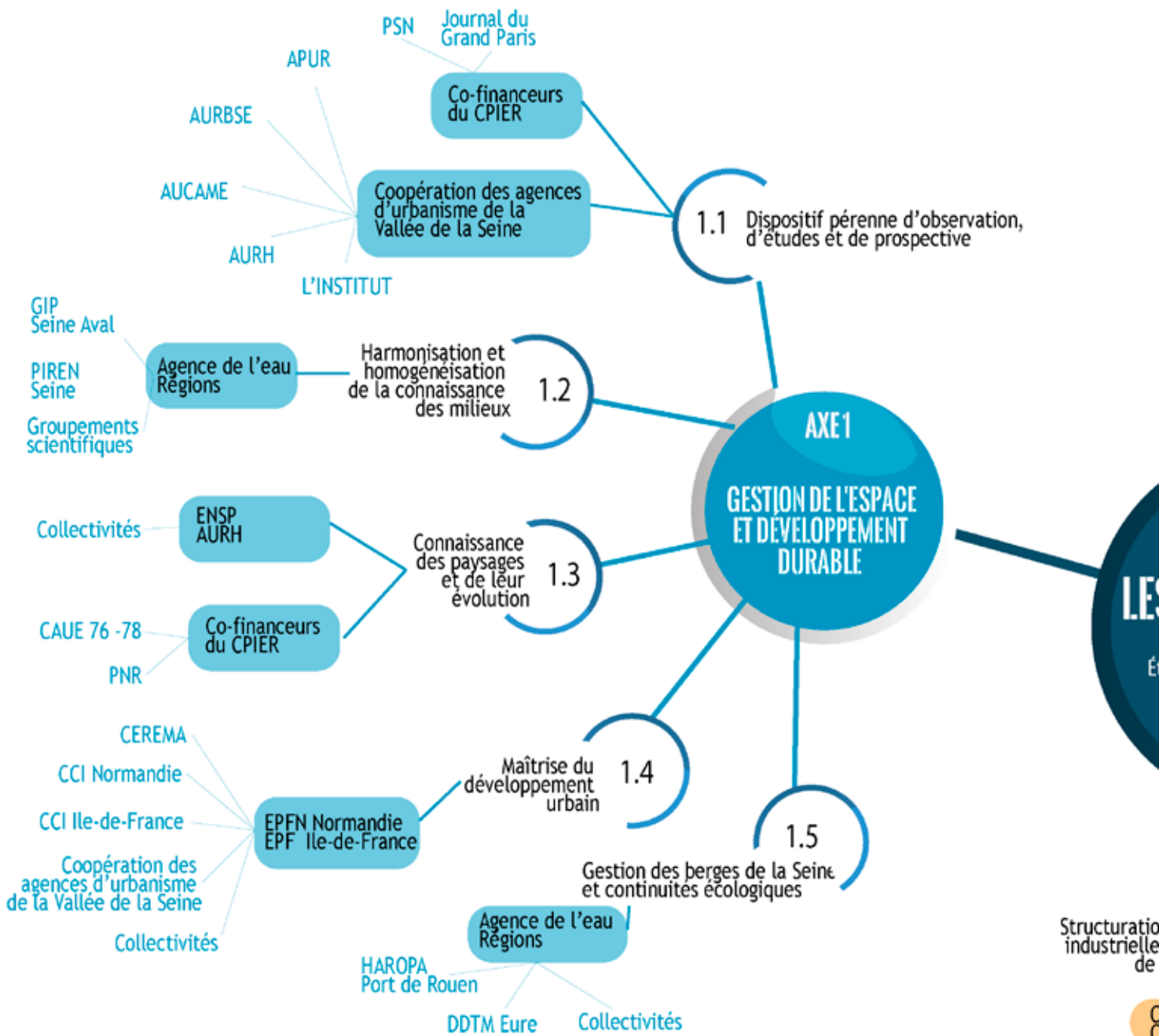
La marque « Vallée de la Seine » illustre fortement l'identité du territoire, rayonnant jusqu'au niveau mondial. Elle doit poursuivre son rôle de cohésion et d'attractivité.

La marque « Vallée de la Seine » doit poursuivre son rôle de cohésion et d'attractivité.

Dans un contexte de mondialisation, l'Île-de-France et le Grand Paris sont en concurrence avec d'autres grandes métropoles mondiales (Londres, New-York, Tokyo, Singapour, San Francisco, Séoul...). Leurs stratégies d'innovation et d'attractivité économique sont ambitieuses. Il convient donc de poursuivre les coopérations engagées depuis 2015 pour, dans certains cas, dépasser le stade de l'expérimentation et atteindre celui de l'industrialisation.

La politique de marketing territorial devra être renforcée pour valoriser les atouts environnementaux, économiques, de recherche et développement, culturels, touristiques... par une approche et une communication globales et soucieuses de développement et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Une démarche renforcée de communication et d'association des acteurs permettra d'accompagner les dynamiques engagées.



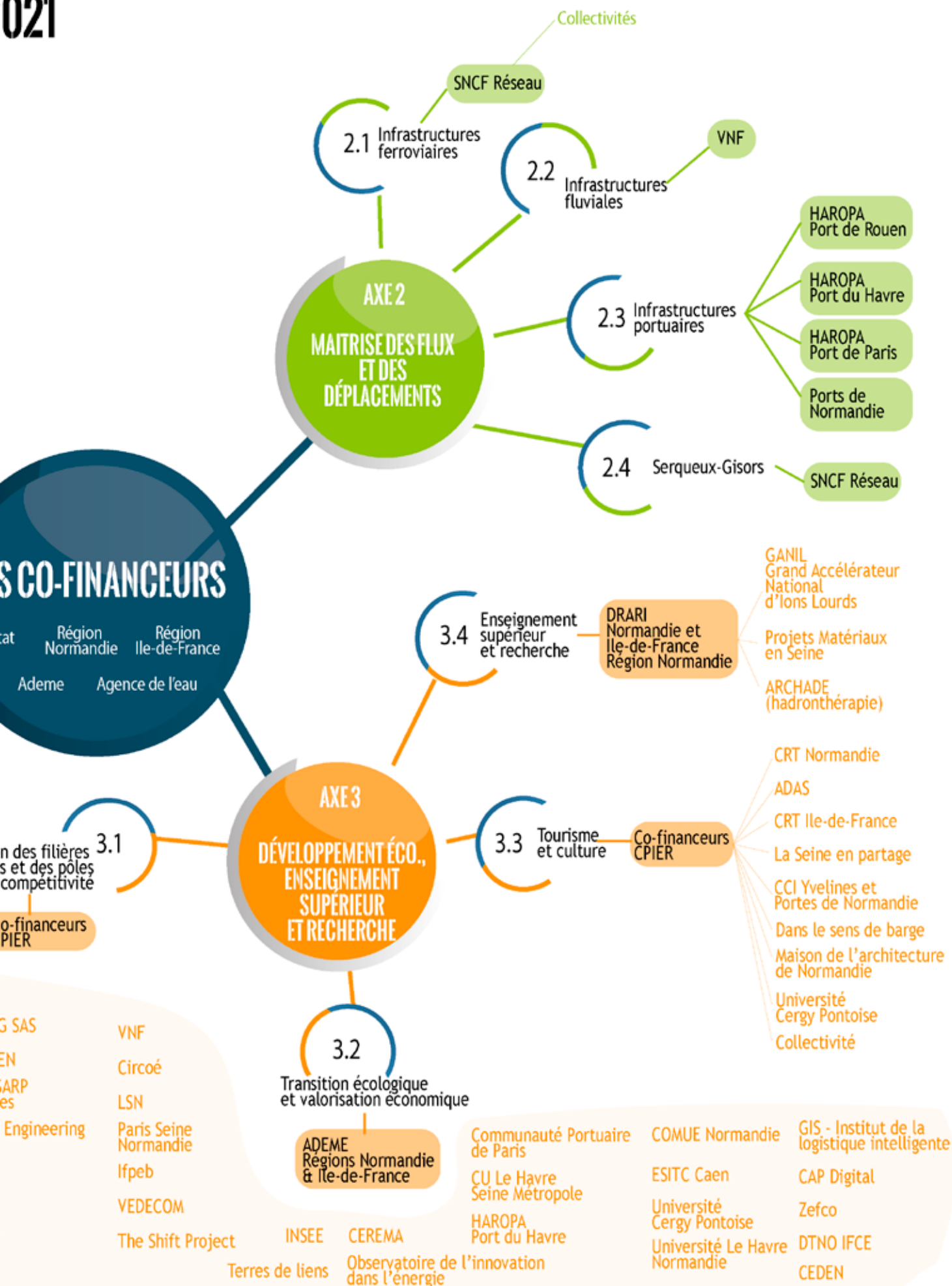
Structuration industrielle de...



- Astech Paris Région
- Biomis G3
- Cosmetic Valley
- Fibois Nolic + FDF
- France Chimie Normandie
- Mov'eo / Nextmove
- Normandie Aero space
- PAPREC Ile-de-France
- ACTH
- ACTILO
- CB GRE
- DIELIX S Industri
- Sixence
- SOGET
- Tellux
- Valôme



avec le soutien de :



3.

DES AXES PRIORITAIRES D'INTERVENTION POUR UN DÉVELOPPEMENT DES INDUSTRIES ET DE LA LOGISTIQUE VERS DES ACTIVITÉS DÉCARBONÉES, RÉSILIENTES ET SOBRES, DANS UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ.

Face aux nouveaux défis, les coopérations développées depuis 2015 sont à poursuivre pour dépasser le stade de l'expérimentation et accompagner de manière opérationnelle le développement économique. Cela concerne les outils et organisations industriels et logistiques et les aménagements sur le territoire.

3.1 INNOVER DANS LA GESTION DE L'ESPACE POUR ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Les transitions écologique et énergétique vont entraîner des évolutions sur la gestion des ressources, l'aménagement des activités et du foncier, l'occupation de l'espace, l'adaptation des milieux. Par exemple une nouvelle occupation de l'espace sera à développer pour la production, le stockage, le transport et la distribution d'énergie.

L'organisation et le fonctionnement des activités productives va fortement évoluer (défis de transitions, enjeux de souveraineté et de réindustrialisation) : cela doit s'opérer en partageant l'information sur ces grandes transformations dans les territoires et avec la population.

Concilier la préservation de la biodiversité et des ressources avec le développement d'industries adaptées est un enjeu à décliner dans un processus participatif. Ce dernier permettra de dégager une vision des trajectoires de transitions et de partager les déclinaisons opérationnelles à venir.

Mare et alignement de saules têtards dans une prairie restaurée servant de pâturage à un troupeau de vaches entre le village en pied de coteau et l'Epte, Giverny, jeudi 6 août 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.

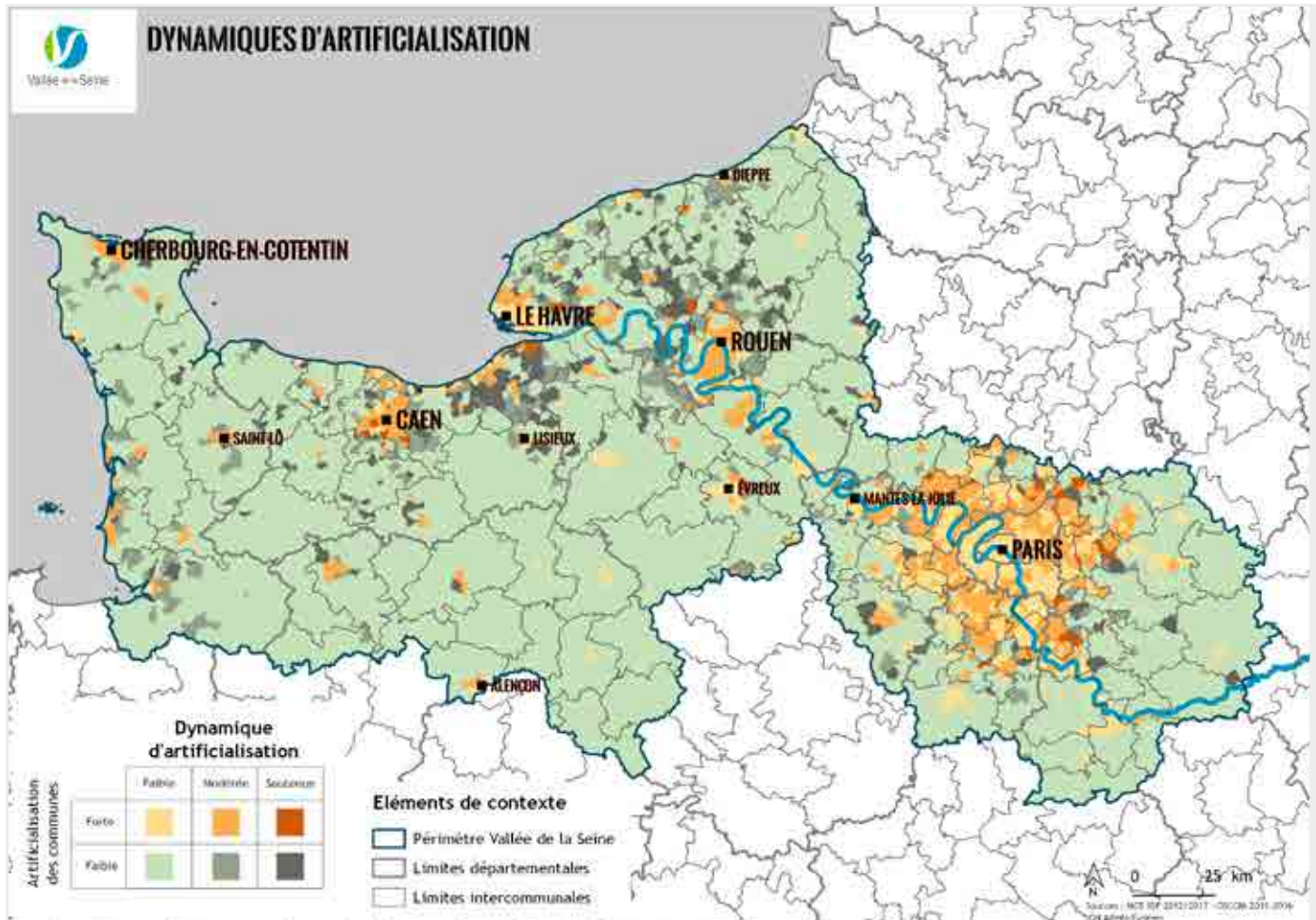


3.1.1 LES MODES D'AMÉNAGEMENT VISERONT UNE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE, UNE PRÉSERVATION ET UNE VALORISATION DES MILIEUX, ET UNE MEILLEURE RÉSILIENCE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Il conviendra d'assurer une cohérence avec les orientations du SRADDET de Normandie et du SDRIFE Île-de-France.

Avec l'objectif zéro artificialisation nette en 2050, l'optimisation du foncier sera un enjeu majeur. Une

stratégie foncière sur les enjeux économiques, intégrant les risques naturels et la biodiversité, visera à partager les éléments de connaissance du foncier, de potentialité – ou non – d'implantations, de calendrier de réalisation des projets, et à coordonner les actions à mettre en place.



L'optimisation foncière sera un enjeu majeur dans le contexte du zéro artificialisation nette à atteindre en 2050.

Une stratégie biodiversité sera nécessaire pour guider cette stratégie foncière économique. Elle pourra proposer des actions de renaturations, pensées en amont des démarches foncières de réindustrialisation et de mutation économique, afin de bien mener les démarches « éviter, réduire, compenser ».

Les ressources et les milieux seront bien sûr à préserver et valoriser. La vallée de Seine possède une grande richesse environnementale - avec des espèces vivantes diversement adaptées aux milieux variés - et des paysages marqués par le fleuve, les rivières, le littoral, les espaces ruraux et agricoles, son bâti et ses sites d'activité.

La valorisation des paysages typiques de la vallée sera poursuivie. L'objectif sera de fédérer davantage encore la population et de sensibiliser les acteurs au respect de leur patrimoine et d'accompagner les évolutions. Il est important de bien intégrer la question paysagère en amont des projets d'aménagement, d'autant que le zéro artificialisation nette et l'économie décarbonée vont demander des conceptions nouvelles d'infrastructures et de gabarits de bâtiments.

La connaissance et l'observation des milieux permettent de mieux comprendre le fonctionnement de la Seine. À la poursuite du programme de connaissance de sa qualité, de ses berges et des dynamiques de migrations piscicoles, s'ajoutera l'analyse des impacts du changement climatique sur les ressources naturelles et foncières.

Une ambition collective à concrétiser :
intégrer la question paysagère en amont
des projets d'aménagement.

Les actions de continuités écologiques, et notamment celles sur les passes à poissons sur la Seine, et d'aménagement des berges et des zones de frayères devront être engagées de manière plus soutenue.

Des actions d'adaptation au changement climatique seront à renforcer dès la période 2023-2027. Il s'agira le plus possible de s'appuyer sur des solutions fondées sur la nature. Des démarches concertées et organisées seront déployées pour faire face aux nombreux risques : submersion marine, inondations, évolution de la rareté de la ressource en eau, ruissellement et érosion, évolution des cultures forestières et agricoles, évolution de la biodiversité et des habitats.

Les ressources naturelles seront donc à préserver, en lien avec les dynamiques d'évolution qui se font jour avec les défis des transitions. Il sera également important de prendre en compte, de préparer et de mieux protéger les habitants contre les risques de chaleur extrême qui constituent des enjeux de santé publique de plus en plus prégnants notamment en zone urbaine (îlots de chaleur).



*La-Frette-sur-Seine, quai de Seine
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

3.1.2 L'ACTION DU GIPSA, GIP SEINE AVAL

Depuis sa création en 2023, le groupement d'intérêt public Seine aval (GIPSA) a structuré les démarches de recherche et de transfert de la recherche pour l'utilisation des outils développés. Cet usage concerne l'ensemble des partenaires du GIP Seine-Aval et des acteurs de l'estuaire de la Seine. Aujourd'hui, le GIPSA regroupe 12 membres financeurs et collabore avec de nombreux partenaires, dont certains en amont de l'estuaire. Ses actions peuvent en effet être étendues au reste du bassin Seine- Normandie en cas de travaux sur des thématiques ayant pour origine l'estuaire de la Seine ou ayant un impact sur celui-ci. Son équipe est constituée de 7 personnes, mobilisant des partenaires sur des expertises pointues multidisciplinaires.



*Carrières-sous-Poissy, parc du Peuple de l'herbe
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

EXEMPLES DE PROJETS SOUTENUS DANS LE CADRE DU CPIER 2015-2020

Le projet CONSACRE - CONtinuite écologique de la Seine et intérêt des ACteurs pour sa REstauration.

Ce projet a analysé les obstacles à la libre circulation des poissons. Une équipe pluridisciplinaire a travaillé sur le projet de 2018 à 2022 (Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement – INRAE-, école des Mines, universités de Nanterre et Sorbonne, Seine Normandie migrateurs – SEINORMIGR -, l'Union des Fédérations de Pêche et de Protection des milieux aquatiques du Bassin Seine Normandie, l'Institut Paris région et le GIP-Seine Aval).

Ainsi, au regard de la baisse de la diversité et des effectifs des poissons présents sur le fleuve et ses affluents depuis plus d'une centaine d'années, les pistes dégagées pour améliorer les continuités concernent les possibilités d'aménagements (ouvrages et qualité de l'eau), et l'amélioration de l'association des différents publics impliqués dans cette problématique. Le projet a permis d'objectiver et de renforcer plusieurs constats :

Les ouvrages de navigation représentent des obstacles pour les poissons, malgré la présence de passes à poissons et certains plus que d'autres. Des scénarii de restauration ont été définis, permettant de définir les ouvrages à aménager en priorité. La prise en compte du changement climatique a montré aussi l'arrivée de facteurs limitants naturels (température, oxygène...). Des zones de refuges seraient donc à développer, ainsi que des solutions pour rafraîchir la température de l'eau de la Seine.

Le Projet d'harmonisation et de renforcement du suivi haute-fréquence de la qualité de l'eau de la vallée de Seine PHRESQUES.

Il s'agit d'un dispositif de suivi en continu de la qualité de l'eau de la Seine, à travers :

- l'harmonisation des approches métrologiques et méthodologiques appliquées sur les réseaux existants,
- le renforcement spatial des réseaux et l'instrumentation de certains sites clefs non suivis pour le moment,
- l'innovation et le test de nouvelles technologies de capteurs permettant le suivi de nouveaux paramètres,
- la coordination et la valorisation de la démarche et des données acquises.

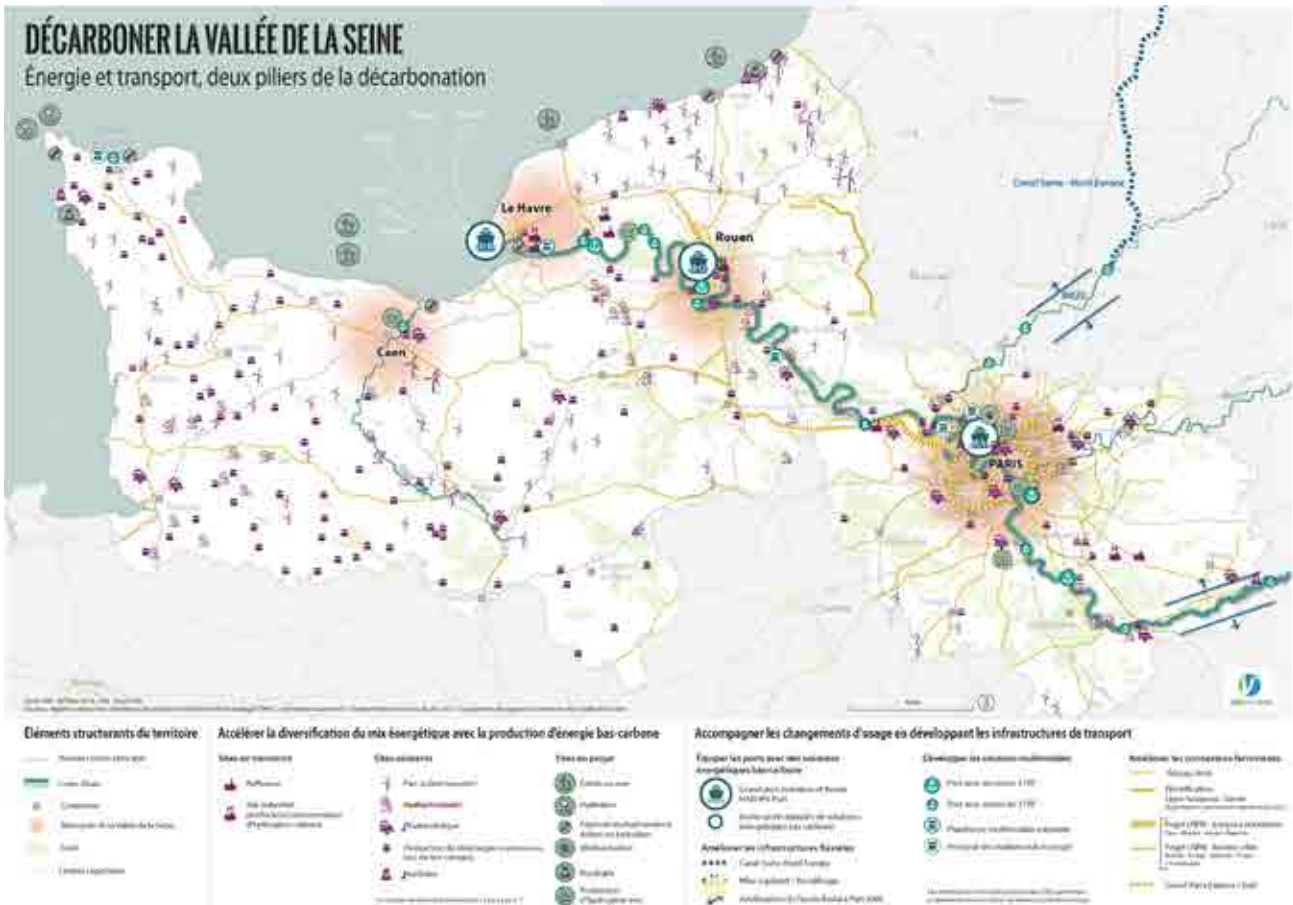
La bancarisation des données et la mise en place d'indicateurs à l'échelle du continuum Seine est en cours. Un observatoire en ligne est maintenant accessible : <https://www.phresques.fr/>

Le projet « FLUMEN » vise à établir un schéma d'aménagement des berges de Seine dans sa partie aval dans la continuité de ceux réalisés sur l'Île-de-France et l'Eure. <https://www.seine-aval.fr/actu-berge27/>. Il consiste ainsi à étudier, entre Paris et Le Havre, les abords immédiats et zones riveraines de la Seine dans un objectif de restauration des berges et constitue un outil d'aide à la décision.

3.2 RÉINDUSTRIALISER LA VALLÉE DE LA SEINE, ACCOMPAGNER LES MUTATIONS ET DÉPLOYER LA DÉCARBONATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'axe Seine est fortement ancré dans des activités industrielles (de la recherche-développement, à la production et à l'économie circulaire) elles-mêmes très liées aux activités portuaires et logistiques. Il a subi une baisse d'emplois industriels plus importante que la moyenne nationale alors que le défi des transitions écologique et énergétique s'impose pour les années à venir.

La décarbonisation a été favorisée par la désindustrialisation. Elle doit désormais se réaliser dans un contexte de réindustrialisation.



Port du Havre, quartier ouvrier de Mayville et Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, mardi 3 décembre 2019
Crédit photo : © Maxence Rifflet. OPP de la vallée de la Seine normand.

3.2.1 ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION DES ENTREPRISES ET LEUR ADAPTATION AUX TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Cette transformation du système productif pourra s'engager par la mise en synergie des acteurs publics et privés et l'engagement d'une dynamique collective ambitieuse.

Il s'agit notamment de travailler sur la maîtrise des consommations d'énergie et de matière, le développement des énergies renouvelables et de récupération, la mise en œuvre de solutions d'économie circulaire, la décarbonation des process et des filières, la transformation des outils et des organisations, l'évolution des modèles économiques intégrant la décarbonation des intrants, des flux et des produits, l'adaptation des filières et des entreprises pour augmenter leur résilience.

Les dispositifs « filières et pôles de compétitivité » et « transition écologique et valorisation économique » porté par l'État, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et les conseils régionaux dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) ont déjà permis d'accompagner les filières et les entreprises dans les transitions écologique et énergétique, en complément des aides de France 2030 et d'autres dispositifs de soutien régionaux. Ces soutiens pour des filières et chaînes de valeur de plus en plus décarbonées permettent d'impulser les évolutions attendues et continueront d'accompagner les projets économiques.

Le fond pour une transition juste (FTJ), issu du pacte vert européen, est un nouvel instrument financier mobilisable sur la vallée de la Seine normande pour atténuer le coût socio-économique de la transition écologique, énergétique et industrielle des entreprises.

Des transitions qui passent par la mise en synergie des acteurs publics et privés et par l'engagement d'une dynamique collective ambitieuse.

Le développement des démarches territoriales est également un enjeu important : la vallée de la Seine s'inscrit dans la dynamique des zones industrielles bas carbone (ZIBac) portées par un appel à projets de France 2030. Plus généralement il sera nécessaire d'accompagner et de développer des actions de décarbonation et d'écologie industrielle des territoires et des filières. Cela vise à optimiser le fonctionnement des entreprises notamment en matière de mutualisation de flux et d'énergies, de partage d'infrastructures, d'équipements et de services. Cela vise aussi à trouver des solutions pour décarboner, organiser les transports, gérer sobrement le foncier, développer la résilience au changement climatique, voire gérer les risques industriels. Il semble à cette fin pertinent de déployer une ingénierie appropriée dans les territoires.

À partir de l'expérience de quelques territoires, une dynamique est à développer pour généraliser des démarches similaires autant que nécessaire. Une ingénierie compétente mobilisant les acteurs et réseaux professionnels normand et francilien pourra apporter l'expertise, l'animation, la diffusion et le partage d'expériences pour réussir le passage à grande échelle.

Les expériences sur les territoires donneront lieu à une généralisation.

3.2.2 FACE AUX ENJEUX DE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE, NUMÉRIQUE, ÉNERGÉTIQUE, ALIMENTAIRE ET DE SANTÉ, SOUTENIR LES FILIÈRES ET LES SECTEURS STRATÉGIQUES.

Les partenaires du CPIER continueront à porter une attention particulière à l'accompagnement de sites économiques prioritaires stratégiques. Les travaux sur l'observatoire du foncier économique sont à poursuivre en lien avec d'autres démarches d'observation portant sur les friches, le fret et la logistique. Le réemploi des friches est un enjeu majeur dans le cadre d'une stratégie foncière à coordonner pour accompagner les activités économiques stratégiques du territoire.

En matière de R&D et de formation, les actions initiées au travers des projets « pôle étudiant pour l'innovation, le transfert et l'entrepreneuriat (PEPITE) » ou les groupements d'intérêt scientifique (GIS Trafis et GIS institut de la logistique intelligente) sont à poursuivre et à développer. Il importe de favoriser la mise en réseau des laboratoires, des pôles de compétitivité et des universités des deux régions. Il y a lieu aussi de développer des compétences nouvelles (comme sur l'hydrogène par exemple), avec des formations, pour accompagner les mutations.

Plus globalement, l'action Vallée de Seine vise à valoriser et renforcer l'attractivité de ce territoire d'excellence.

Son environnement, ses diversités de terroirs et de paysages, les services disponibles et son dynamisme peuvent encore être davantage préservés et développés.

Le tourisme comme facteur d'attractivité doit être favorisé. Les actions initiées seront amplifiées.

Les entreprises du secteur du tourisme ont connu des difficultés liées à la crise sanitaire et doivent entreprendre un tournant majeur. Elles doivent à la fois se consolider pour sortir des difficultés économiques et orienter leur modèle de développement vers un tourisme plus durable et plus résilient.

Les défis concernent toutes les composantes de l'activité

Les relations unissant l'Île-de-France à la Normandie, héritées de l'histoire, sont fortes : elles ont façonné l'identité touristique de la vallée de la Seine. Actuellement, deux logiques de développement touristique la structurent :

- l'une repose sur les circuits traditionnels du tourisme et s'appuie sur les réseaux de voyageurs et d'opérateurs de croisières. Cette stratégie de développement, très dépendante du tourisme international, est régie par des logiques parfois peu connectées au territoire.
- l'autre, plus récente, est liée aux évolutions des modes de vie (demande de séjours courts) et à une demande sociale croissante de pratiques durables et respectueuses des territoires. Elle s'inscrit dans le développement d'un tourisme de proximité, itinérant et privilégiant des modes de déplacements alternatifs à la voiture où se mêlent aménagements à destination des habitants et infrastructures touristiques.

Ces logiques ne s'opposent pas nécessairement ; elles trouvent parfois des complémentarités. La crise de la Covid-19 semble cependant avoir bouleversé profondément les équilibres.

Il convient dès lors d'accompagner ces mutations. Les actions interrégionales pour le tourisme sont à amplifier : tourisme doux et naturel (dont la Seine à vélo), croisière fluviale et maritime ; tourisme culturel autour de l'impressionnisme...

Facteur d'attractivité, un modèle plus durable et plus résilient, conciliant les circuits classiques et internationaux et la relation de proximité, est à promouvoir.

3.3 AMÉLIORER, DÉVELOPPER ET ADAPTER LES MOBILITÉS AUX TRANSITIONS

La vallée de la Seine dispose d'un réseau d'infrastructures fluviales et portuaires diversifié et dense qui ont fait de ce territoire :

- l'une des principales portes d'entrée en France des flux internationaux de marchandises ;
- le principal bassin de navigation reliant la région capitale à la mer, fort d'une part de 40% du trafic fluvial national.

De son côté, le réseau ferroviaire est sous tension et doit répondre aux besoins de mobilités des voyageurs et des acteurs du fret, notamment en lien avec le grand port fluviomaritime HAROPA.

C'est la raison pour laquelle les mobilités au sein du territoire et ses connexions terrestres avec le reste du pays et l'Europe constituent une priorité de longue date de l'État et des Régions.

Le premier enjeu est de disposer de services compétitifs, de qualité, robustes et adaptés aux besoins des mobilités des personnes et des marchandises. Pour y parvenir, et ainsi renforcer l'attractivité du territoire, plusieurs défis sont à relever. Le premier d'entre eux concerne les infrastructures actuelles. Celles-ci doivent être sécurisées, optimisées et modernisées pour garantir la pérennité des flux.

Le développement des échanges nécessaires à la vitalité du territoire impose en parallèle d'améliorer la qualité des services offerts : traitement des zones de congestion, standardisation des installations comme la longueur des écluses, amélioration des installations existantes y compris des lieux de massification des flux de marchandises, fonctionnalités performantes entre réseaux structurants, réseau capillaire et installations terminales ; meilleure connectivité des sites portuaires... Ce développement passe aussi par de nouvelles infrastructures pour offrir des capacités accrues qui font aujourd'hui défaut pour satisfaire tant les voyageurs que les acteurs du transport de marchandises. C'est notamment le cas de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

L'enjeu des mobilités est prioritaire pour l'État et les deux régions.

Ces nouvelles capacités peuvent également résulter de fonctionnalités étendues apportées au réseau existant. Des aménagements tels que l'élargissement du gabarit fluvial de l'Oise - pour connecter le bassin de la Seine au futur canal Seine nord-Europe -, la mise en gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, les itinéraires de contournement ferroviaire pour renforcer les connexions du territoire (ports, aéroports...) avec les grands pôles économiques nationaux et européens peuvent y contribuer. L'ambition visée par la stratégie nationale portuaire, partagée par les collectivités territoriales, est une reconquête de parts de marché sur les ports concurrents du range nord pour passer de 3 à 6 MEVP.

Cet objectif de supplément de trafics doit profiter aux territoires, notamment par leur réindustrialisation ou la valorisation locale d'une partie des marchandises acheminées.

Le deuxième enjeu est de réussir la transformation des mobilités pour les rendre sobres et décarbonées.

Si cette transition est déjà lancée par la mobilisation des acteurs en faveur de l'intermodalité et par la mise en place de bornes de recharge dans les ports et le long du fleuve, il s'agit maintenant d'accélérer et d'amplifier cette évolution. La dynamique des acteurs et des écosystèmes, l'évolution ou la transformation des réseaux d'énergie existants, l'émergence et la structuration de filières industrielles orientées vers les mobilités plus sobres, l'accompagnement des innovations et des expérimentations en sont les ingrédients.

Cette transformation passe aussi par une cohérence d'ensemble de la part des acteurs dans la mobilisation du foncier indispensable

Le troisième enjeu est de rendre les services de mobilités plus agiles et plus résilients. L'objectif est d'encourager les innovations technologiques utiles aux mobilités, de susciter la capitalisation des innovations disponibles et de favoriser leurs expérimentations.

Pour apporter leur pleine efficacité, les innovations doivent être portées par les écosystèmes auxquels

elles sont destinées. Aussi ces écosystèmes doivent eux-mêmes être préparés, accompagnés, incités à développer des capacités d'anticipation. La résilience des mobilités suppose également d'encourager l'articulation des réseaux et des services pour garantir les mobilités essentielles y compris dans un objectif de souveraineté des activités stratégiques. De par son positionnement et ses enjeux intrinsèques, préserver, consolider les réseaux d'information des flux et développer de nouvelles capacités et des fonctionnalités associées à l'économie des flux seront tout aussi essentiels à ce vaste territoire pour consolider sa transformation industrielle.

L'APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT (AMI) DU CONTRAT DE PLAN INTER-RÉGIONAL ÉTAT-RÉGIONS (CPIER) « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Depuis 2015, l'AMI CPIER soutient les projets de coopération interrégionale dans les domaines de l'économie circulaire, de la mobilité durable, des énergies renouvelables, des filières industrielles durables et de l'adaptation au changement climatique.

Financé par le conseil régional Normandie, le conseil régional Île-de-France et l'ADEME, en partenariat avec la DIDVS et les services déconcentrés de l'État, l'AMI a permis à ce jour de soutenir 55 projets pour un montant total de cofinancement de 16,7 M€ (le budget total des projets s'élevant à plus de 28 M€).

Les études, les expérimentations et démonstrateurs et les projets d'aide au changement de comportement soutenus ont profité à ce jour à plus de 120 bénéficiaires normands et franciliens, dont une cinquantaine d'entreprises et une trentaine d'associations.





L'AMBITION OPÉRATIONNELLE :

Des orientations aux actions





Ancienne voie ferrée desservant le centre de production thermique de Porcheville
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon. OPP de la vallée de la Seine francilien.



Esplanade Saint-Gervais depuis le pont Gustave-Flaubert, Rouen, mardi 10 mars 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.

DES ORIENTATIONS AUX ACTIONS

L'ambition est de constituer un territoire d'innovation dans la mise en œuvre de politiques publiques transversales et interrégionales et un laboratoire d'expérimentation pour atteindre l'excellence environnementale.

1.

PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT DURABLE ET RÉSILIENT À L'AUNE DES TRANSITIONS

Le développement durable et équilibré de la vallée de la Seine nécessite une approche interrégionale en matière d'aménagement, de protection de l'environnement et d'adaptation aux évolutions et risques climatiques.

En effet, les évolutions liées au changement climatique, aux mutations socio-économiques et aux transitions écologiques et énergétiques vont avoir des répercussions sur l'occupation du territoire et les usages du sol. De premiers effets apparaissent déjà. L'objectif d'un développement durable et équilibré implique une bonne approche interrégionale en matière d'aménagement, de protection de l'environnement et d'adaptation aux évolutions et risques climatiques.

Afin de tendre vers la résilience du territoire, il est proposé de changer de paradigme et de passer d'un territoire à aménager à un territoire à ménager. La préservation de l'environnement de la vallée de la Seine devient une condition première du développement économique, de la sécurité et du bien-être de ses habitants.

Les orientations à retenir pour un aménagement durable de l'espace sont à appréhender en fonction de ces enjeux, autour des axes suivants :

1- Se projeter à moyen et long terme, définir les aménagements stratégiques et les conditions d'un aménagement durable et résilient

2- Contribuer à mettre en œuvre des actions d'aménagement stratégiques pour le développement et l'adaptation au changement climatique

3- Accompagner les acteurs, mobiliser une ingénierie adaptée et mettre à disposition les outils pertinents.

1.1 SE PROJETER À MOYEN ET LONG TERME

La planification territoriale s'inscrit dans une hiérarchie des normes claire dans laquelle les grandes orientations sont définies par des schémas régionaux tandis que les modalités précises d'occupation du sol sont précisées dans les documents locaux d'aménagement et d'urbanisme.

La planification écologique nationale vient quant à elle apporter un cadrage supplémentaire et nécessaire aux bouclages énergétiques et climatiques des actions régionales et locales. Cette planification a pour finalité de permettre aux acteurs de se projeter et de se donner les moyens d'agir.

Ces démarches et constructions stratégiques se sont nourries les unes les autres depuis 2015 en s'appuyant sur les résultats des travaux réalisés et la montée en puissance de la dimension interrégionale et des logiques de transitions. La mise en résonance de ces stratégies se traduit dans une vision cohérente et partagée des trajectoires de mutations et de transition.

En cohérence avec ce contexte, les priorités du schéma stratégique 2040 constitueront les bases solides pour dialoguer avec les acteurs, se projeter dans l'avenir et apporter les réponses aux besoins identifiés au regard des enjeux de décarbonation, de réindustrialisation et de nouveaux usages et activités liés aux mutations économiques et à la transition écologique et énergétique.

Des trajectoires de développement et d'aménagement seront partagées. Il conviendra de travailler à différentes échelles, de concilier des approches distinctes mais aussi complémentaires, et de partager les priorités dans une vision de développement à moyen et long terme.

Pour ce faire, les évolutions possibles, probables et souhaitables du territoire s'appuieront notamment sur les travaux déjà menés dans le cadre du CPIER (études réalisées par les agences d'urbanisme, publications de l'ENSP...), des scénarii de transition disponibles au niveau national et des schémas élaborés par les deux Régions (SRDEII, SRADDET et SDRIFE/SRCAE,SRCE notamment).

Dans tous les cas, la prise en compte des enjeux environnementaux doit fonder ces choix pour porter une démarche commune d'excellence de l'aménagement dans les transitions et accroître les capacités de résilience du territoire face au changement climatique. Il s'agit notamment d'intégrer :

- une vision prospective des trajectoires de décarbonation qui aille au-delà de 2040 pour intégrer les effets du changement climatique et qui traite de l'insertion foncière et paysagère des grands équipements (infrastructures énergétiques et industrielles, logistiques et de transport), leurs impacts sur les ressources (eau, énergie...) et sur les continuités écologiques, leur acceptabilité sociale...
- la nécessité d'intégrer la démarche « éviter, réduire, compenser » dès la conception des projets pour préserver au mieux les atouts environnementaux ;
- une requalification environnementale des espaces en s'appuyant sur des solutions fondées sur la nature,
- une intervention sur le foncier économique permettant d'accompagner la réindustrialisation de la vallée de la Seine avec :
 - une sanctuarisation du foncier économique industriel stratégique pour lutter contre la pression foncière et l'éviction des activités productives et des emplois en périphérie, mais aussi pour permettre de créer une trame intégrant la chaîne des fonctions à l'échelle interrégionale
 - une densification du foncier industriel et logistique stratégique et une mutation de zones d'activités économiques et commerciales fragiles permettant le développement du maillage productif et la réintroduction de sites logistiques de proximité nécessaire aux hyper-centres
 - en dernier lieu, une consommation maîtrisée du foncier, en lien avec les objectifs de « zéro artificialisation nette », incluant la requalification des zones d'activité et la réutilisation des friches d'activités.

Cette consommation des espaces sera prioritairement destinée au développement des zones portuaires et logistiques basées sur une armature multimodale en lien avec le fleuve, à l'accueil de services urbains et d'installation d'économie circulaire ainsi que pour les activités industrielles et leur fonctions supports. En revanche, l'implantation des activités de logistique connectées à la route, des bureaux, restaurants; commerces de détail, loisirs, équipements accueillant du public doit être limitée.

- une intervention sur le foncier économique permettant d'accompagner la réindustrialisation de la vallée de la Seine avec :
 - une logique de requalification voire de mutation vers de l'activité plus productive
 - un effort d'intensification tout autant que de renaturation pour préserver et restaurer l'armature verte régionale
 - une mutualisation des usages des espaces, bâtiments et équipements. A ce titre les espaces de stationnement devront être limités, repensés et mutualisés.

La requalification des espaces partagés est un enjeu fondamental pour améliorer les cadres de travail des salariés et l'attractivité des sites économiques. En effet, par manque d'aménités urbaines et par dégradation des espaces publics et privés, des entreprises franciliennes ont du mal à recruter et même à conserver leurs salariés. Des actions particulières doivent donc être engagées pour renforcer la convivialité des sites économiques (services, équipements de loisirs pour les actifs, etc.), développer leur desserte en transports en commun et par les réseaux de modes actifs, et l'accès aux équipements, services et centralités environnants (gare, centre-ville, etc.).

Ces éléments, déjà détaillés, alimenteront les futures stratégies foncières issues des documents de planification.

L'aménagement prioritaire en vallée de Seine s'appuiera alors sur les **trajectoires du développement économique dans les territoires et du renforcement de leur attractivité, avec en amont la dimension écologique dans sa déclinaison territoriale, environnementale, énergétique et foncière.**

Ainsi par exemple, l'un des enjeux principaux vise à renforcer les espaces industrialo-portuaires et leurs hinterlands et à développer le report modal pour le transport des marchandises avec une montée en puissance du transport fluvial. Or il convient de veiller à la vulnérabilité particulière des sites industriels et logistiques au



Les îles de la Seine et Saint-Etienne-du-Rouvray depuis la côte Saint-Adrien, Belbeuf, vendredi 31 juillet 2020
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.

regard de deux enjeux contraires mais potentiellement importants dans les décennies à venir :

- un niveau de la Seine potentiellement insuffisant pour garantir sa navigabilité (le délit);
- un risque inondation particulièrement important autour de la Seine en raison de la concentration des espaces urbanisés et des zones économiques situés au bord du fleuve (la hausse de la mer).

Parmi les projets accompagnés par le CPIER, on peut citer l'exemple du projet mené par LSN et le CEREMA sur la définition des caractéristiques du « parc logistique du futur » et les suites qui y sont données au travers du Hub logistique axe Seine destiné à accompagner les porteurs de projets logistiques dans leurs choix d'implantation (accès au foncier, définition des projets en fonction de contraintes environnementale avec le principe « éviter-réduire-compenser », acceptabilité de ces projets pour les riverains...).

LES ACTIONS 2015-2022 DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE PAYSAGE (ENSP)

La démarche paysage en Vallée de la Seine

L'action mise en place dans le cadre du CPIER 2015-2020 vise à développer la connaissance sur l'évolution des paysages séquanais autour de l'animation d'un cluster de compétences. Il regroupe aménageurs, élus et étudiants autour de la discipline transversale du paysage pour croiser les expertises et fédérer les ambitions diverses.

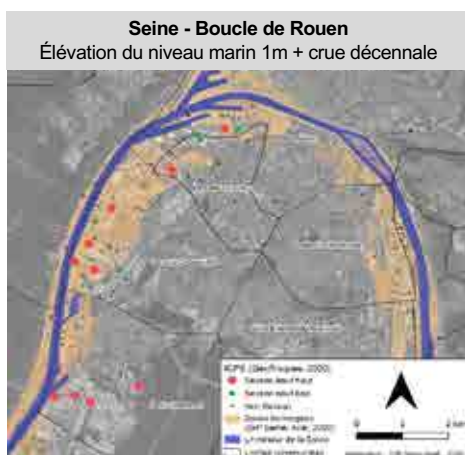
Dans ce cadre, l'ENSP et l'AURH ont monté des outils pour faire émerger une culture commune du Ménagement du territoire et la co-construction de projets pour maintenir la richesse des paysages dans un contexte de développement économique et de changement climatique.

En résulte 1 livre, 18 publications, 5 films documentaires, 3 expositions itinérantes, 2 posters édités, 1 annuaire avec plus de 2200 contacts, et 5 dispositifs d'animation. Différentes thématiques ont été abordées à l'échelle interrégionale comme l'évolution des paysages littoraux, l'évolution des paysages agricoles et de l'alimentation, l'évolution des paysages industriels, la transformation des paysages historiques et archéologiques, l'intégration dans le paysage des mobilités douces ou encore les paysages de lisière métropolitaine.

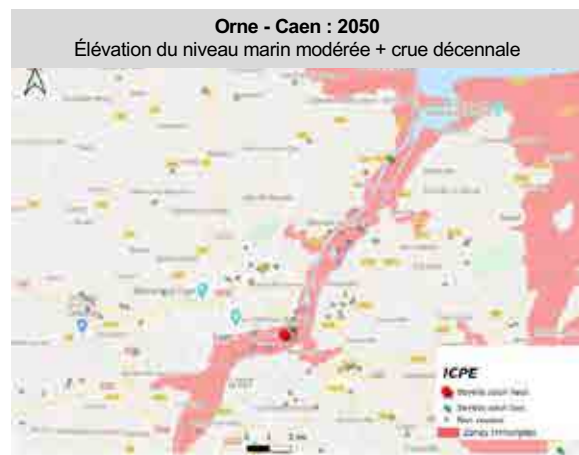
Inondation des vallées et Risque industriel



- ↗ Risque d'inondation des cours d'eau et sur le littoral dans la cadre du changement climatique (concomitance entre élévation du niveau marin et crue...)
- = ↗ Risque industriel pour les ICPE (dont SEVESO) par effet cascade



Projection ARTELIA/GIP Seine, modifiée avec ajout des sites SEVESO



Projection Climate central. *ClimateCentral.org* (Kulp et al., 2019 ; Kopp et al., 2017 ; modifiée avec ajout ICPE par Patault et Laignel)

Changement climatique = Accélérateur du multi-risques
 = Augmentation de l'intensité et de la fréquence des risques naturels
 = Augmentation des risques industriels, sanitaires et économiques

Laignel et al., 2020, GIEC normand

Illustration des travaux du GIEC normand : risques liés au changement climatique dans la boucle industrialo-portuaire de la Seine à Rouen et l'estuaire de l'Orne à Caen.

www.normandie.fr/giec-normand

1.2 POURSUIVRE DES ACTIONS D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUES POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

1.2.1 RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS STRATÉGIQUES EN VEILLANT AU RESPECT D'UNE DÉMARCHE GLOBALE

Créer les conditions d'un développement économique adapté aux enjeux d'attractivité et de compétitivité en s'appuyant sur la transition écologique et énergétique suppose d'innover en matière d'aménagement et de prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux.

L'aménagement devra prendre une forte **dimension intégratrice de tous ces enjeux, avec leurs dimensions techniques, réglementaires, financières ou encore d'acceptabilité sociale.**

Avec l'appui des EPF et du CEREMA, cette démarche intégratrice a déjà été accompagnée sur des sites stratégiques. Elle a vocation à être confortée.

En effet, l'identification et l'accompagnement de sites stratégiques au regard des enjeux en matière de transitions économiques, sociales et environnementales et la diffusion large des résultats obtenus permettent de mieux accompagner les porteurs de projets d'aménagements durables et résilients.

Pour exemple : projets menés par l'EPF de Normandie autour de sites stratégiques :

- Caen - Presqu'île : réutilisation des terres excavées avec gestion prévisionnelle sur site à court, moyen et long terme
- Le Havre - Citadelle, Magasins généraux et Technor : définition de nouveaux modes d'occupation de l'espace et de sobriété foncière, y compris sur des espaces pri-vés, au regard de l'évolution des enjeux climatiques, économiques et fonciers.

UNE STRATÉGIE TERRITORIALE INTÉGRÉE ET RÉSILIENTE GRÂCE AUX ÉTABLISSEMENTS PUBLICS FONCIERS

Les établissements publics fonciers (EPF) normand et francilien travaillent au développement de l'attractivité d'une vingtaine de fonciers économiques définis comme stratégiques.

Grâce à leur capacité d'ingénierie, des études préalables d'aménagement et de faisabilité économique sont menées en intégrant les partis d'aménager et également la pollution des sols, les risques naturels - en particulier les inondations et la submersion marine -, les enjeux de biodiversité et de valorisation des sols ou encore la desserte en mobilité durable.

La dynamique Vallée de la Seine a permis aux EPF de renforcer les partenariats utiles à ces approches intégrées, comme avec les chambres de commerce et d'industrie, les agences d'urbanisme, l'agence de l'eau, le CEREMA, l'école nationale supérieure de paysage de Versailles.

Cette démarche de stratégie territoriale intégrée et résiliente, à différentes échelles d'intervention, a permis une forte mobilisation des collectivités locales, et doit désormais déboucher sur des aménagements opérationnels pour l'accueil de nouvelles activités.

Les outils de connaissances et d'observation, tels que les observatoires des friches et du foncier économique, ont été consolidés sous la coordination des EPF. Les travaux de mise en cohérence et de partage de ces informations sont à poursuivre, afin que les stratégies foncières puissent se déployer de manière cohérente, partenariale et pertinente.

1.2.2 AMÉNAGER LES TRAMES BLEUES ET PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

1.2.2.1 Accompagner une gestion coordonnée des berges de Seine et ses confluences, ainsi que les zones humides attenantes et les continuités écologiques

Les travaux du CPIER, notamment avec le GIP Seine aval, ont permis de montrer les caractéristiques biologiques de la Seine et les freins à son équilibre, et de mettre en place un système de surveillance adapté, intégrant les enjeux du changement climatique. Ainsi, si la Seine est majoritairement artificialisée pour favoriser la navigation, permettant un avantage certain sur son équilibre biologique à travers le soutien d'étiage par les grands barrages en Seine amont, certains tronçons sont encore naturels et méritent d'être protégés. L'amélioration des qualités biologiques des cours d'eau est aussi un facteur de résilience face au changement climatique à travers l'amélioration des capacités auto-épuratoires alors que les débits devraient diminuer, et une temporisation des

variations de débits et des inondations. Plus globalement les caractéristiques naturelles du fleuve et des affluents sont à restaurer autant que possible, selon les orientations suivantes :

- restaurer les berges et les continuités longitudinales et latérales,
- créer des espaces de frayères,
- restaurer les zones humides alimentées par la Seine, en poursuivant aussi leur identification et leur cartographie,
- identifier, développer ou rendre fonctionnelles les zones d'expansion de crues,
- veiller dans les ports à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques,
- tout en tenant compte des enjeux de navigation fluviale et d'activités portuaires, y compris dans leur adaptation au changement climatique.



Épône, plaine de la Mauldre
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Les travaux de rétablissement des continuités sur les axes navigables doivent se poursuivre à un rythme plus rapide, avec une programmation ferme. Le développement de zones de frayères adaptées à cette structuration des continuités contribue à la réussite des montaisons et dévalaisons des poissons migrateurs. Plus largement, les continuités écologiques de bord de cours d'eau et de milieux ouverts des boucles de Seine seront à préserver et restaurer.

Sur beaucoup de ces sujets, les syndicats de compétence GEMAPI ont pour mission d'intervenir en s'appuyant sur les orientations et les préconisations du SDAGE Seine Normandie. Une coordination interrégionale paraît utile pour faciliter l'analyse et la mise en œuvre.

1.2.2.2 Préserver la ressource en eau

La Seine est un petit fleuve, avec un débit 3 fois inférieur à celui du Rhône alors qu'elle traverse notamment l'agglomération parisienne dont la population est dix fois supérieure à celle de Lyon. D'ores et déjà, compte tenu des multiples rejets domestiques et industriels, le seuil de dilution de la Seine est atteint. Cette forte pression nuit à l'atteinte des objectifs de qualité des eaux et au bon état des milieux aquatiques mais aussi à la migration piscicole.

De nombreux efforts d'assainissement ont été accomplis en matière d'assainissement ; les efforts sont à poursuivre pour gérer la pollution par temps de pluie et intégrer la perspective de la baisse des débits. Ils seront à reconsidérer pour garantir les normes de qualité. La gestion des eaux pluviales à la source est ainsi à systématiser, avec un objectif de zéro rejet des eaux pluviales et a minima la rétention des pluies d'occurrences mensuelles. Des programmes de déconnexion des eaux pluviales sont aussi nécessaires. Plus globalement la désimperméabilisation reste nécessaire pour atteindre les objectifs de qualité pour la Seine et ses affluents.

Les eaux souterraines, principalement les alluvions de la Seine, sont déclassées par les pesticides et autres polluants chimiques issus d'activités industrielles. Par ailleurs, conformément à la convention d'OSPAR (limitation de l'azote en mer du Nord), le SDAGE préconise une réduction progressive de 30 à 40% des rejets azotés agricoles d'ici 2039 sur les territoires normands et franciliens.

Des tensions sur la ressource quantitative des eaux souterraines existent aussi le long de la Seine.

Ces orientations majeures sont déployées à travers divers outils, notamment les CPER.



*Guernes, sommet de la boucle de Guernes
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.*

La Seine a un débit
3 fois inférieur au Rhône ;
l'agglomération parisienne
est 10 fois plus peuplée
que celle de Lyon.

1.2.3 METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

De manière générale, les solutions fondées sur la nature seront à privilégier et à développer ; l'adaptation au changement climatique est à prévoir le plus en amont possible dans les projets d'aménagement. Quelques priorités partagées sont à dégager pour utiliser des leviers d'action qui permettent d'agir efficacement :



*Esplanade Saint-Gervais
depuis le pont Gustave-Flaubert,
Rouen, mardi 10 mars 2020
Crédit photo : © Claire Tenu.
OPP de la vallée de la Seine normand.*

1.2.3.1 Développer des dynamiques de lutte et d'adaptation au risque d'inondation et de remontée des eaux

Les risques d'inondation, cumulés avec la remontée des eaux marines estimé à 1 m d'ici 2100, sont majeurs pour le développement économique de la vallée, notamment dans les zones industrialo-portuaires de la Seine, mais aussi sur les modalités de gestion de la navigation. Ces phénomènes sont à gérer en prévention dès l'amont

Pour la navigation et les sites industriels le risque d'inondation pourrait se cumuler avec celui de la remontée des eaux marines dès 2050.

1.2.3.2 Faire face à la baisse prévisible des débits des cours d'eau et des nappes phréatiques

Les prévisions de l'impact du changement climatique sont une baisse des débits des cours d'eau de 10 à 30% en 2030-2060, et un niveau moyen des nappes souterraines correspondant en 2050 à celui des 10% d'années les plus sèches connues à ce jour. Ces effets concernent à la fois la disponibilité en eau mais aussi la qualité et la capacité de dilution des rejets domestiques et industriels et des pollutions diffuses.

Des solutions diverses fondées sur la nature et à implanter largement sur le territoire peuvent réduire ces effets :

Une coordination étroite à approfondir avec de multiples acteurs.

du bassin. Ainsi, l'identification du potentiel de mise en place de zones d'expansion de crues depuis les Yvelines jusqu'à l'estuaire est à réaliser, en cohérence avec le travail d'identification mené en amont par l'EPTB Seine Grands Lacs. Ce travail doit aussi intégrer les hypothèses de remontée des eaux marines. Il conviendra de terminer ces études sur l'ensemble du réseau entre l'estuaire et Paris, voire sur d'autres fleuves côtiers. Des travaux de création et de restauration de zones d'expansion de crues sont à engager par les acteurs de la GEMAPI, dans une démarche coordonnée à l'échelle du bassin.

Les risques de ruissellement, de dégradation des sols, de coulées de boues, de gestion des eaux pluviales sont quant à eux à appréhender dès l'amont des bassins versants. Les CPER encadrent ces sujets.

Les fonciers d'activité exposés à ces risques d'inondation sont particulièrement stratégiques au vu des risques encourus. Il conviendra de développer une meilleure connaissance des risques d'inondation, une acculturation aux risques et des solutions de retrait ou d'adaptation aux inondations. Les démarches territoriales d'écologie industrielle des territoires pourront soutenir ces démarches auprès des acteurs économiques.

infiltration à la source, végétalisation, restauration de la connectivité et de la morphologie des cours d'eau, végétalisation des berges. La réduction des pollutions à la source est aussi à poursuivre.

La disponibilité en eau peut être essentielle pour le développement de certaines filières (filiale hydrogène...) et devra être appréhendée sans tarder. Des solutions partagées sur la ressource en eau et le traitement des rejets peuvent aussi être déployées à travers des démarches comme l'écologie industrielle des territoires. La réutilisation des eaux usées à des fins industrielles devra être développée.

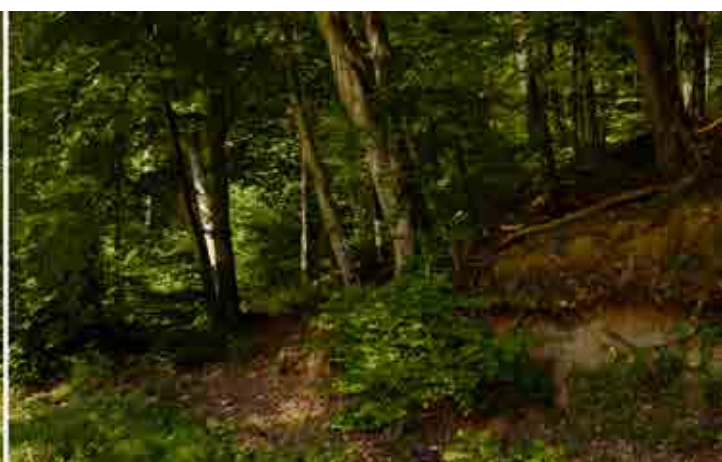
1.2.3.3 Se préparer aux risques du changement climatique sur les forêts

D'ici 2050, il est prévu de fortes modifications de la pluviométrie, en répartition temporelle et en intensité, une augmentation de la température avec une multiplication par 10 du nombre de jours de sécheresse hydrologique, une augmentation de l'évapotranspiration de 20% et une baisse des débits et des nappes phréatiques. La forêt est particulièrement menacée par ces épisodes de sécheresse, touchant la survie de certains plants voire d'essences forestières jusqu'à présent implantés sur le territoire mais inadaptés à la montée des températures et à la réduction d'une pluviométrie régulière. Toutes les essences forestières peuvent être menacées par les risques d'incendies. Le changement climatique engendrerait aussi davantage d'épisodes violents de fortes précipitations et de tempêtes, pouvant détruire

des parties de forêts. Certaines essences pourraient être mieux adaptées à ces risques. Déjà à l'œuvre, on constate depuis une quinzaine d'années une réduction de moitié du puits de carbone en France en lien avec la baisse de la photosynthèse en forêt.

Un enjeu majeur de plantation de plants voire d'espèces adaptés au changement climatique est donc à appréhender dès maintenant compte tenu de la progression de renouvellement des arbres à prévoir, et de la durée de leur croissance sur plusieurs décennies.

Des actions de prévention et de gestion des risques incendies et tempêtes en milieu forestier sont aussi à mettre en place. À noter que le transport fluvial peut être utile dans l'évacuation des bois chablis.



*Plantations récentes au bord de la route départementale 40, forêt de Brotonne, jeudi 21 mai 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet.
OPP de la vallée de la Seine normand.*

Le plan Eau 2023 a fixé une trajectoire de réduction de 10% des prélèvements à l'horizon 2030 pour l'ensemble des usages.

1.2.3.4 Prévenir les conséquences de l'assèchement des sols et de l'augmentation des températures qui nuisent au cadre de vie et peuvent fragiliser les activités agricoles et les constructions

L'évolution des modes d'agriculture est à appréhender au vu des évolutions climatiques. Cela peut impliquer des changements de mode de production et des diversifications.

En lien avec le développement des circuits courts et la loi EGALIM, les travaux du CPIER ont montré le poids non négligeable des coûts de logistique dans l'équilibre de ces nouveaux modes agricoles.

L'accompagnement des diversifications agricoles qui se font jour est donc à faciliter par le déploiement d'une logistique adaptée, aujourd'hui développée pour les céréales à l'export mais pouvant aussi être diversifiée

pour des besoins interrégionaux et locaux.

L'impact du changement climatique sur l'agriculture normande et francilienne doit être appréhendé aussi au regard des productions non agricoles, de l'importance des industries de transformation agro-alimentaires et de la spécialisation du port de Rouen dans l'export de céréales.

L'augmentation des températures dans le cadre des zones d'activités constitue un vrai handicap en termes de conditions de travail pour les salariés et devra conduire à la rénovation énergétique des bâtiments. Elle constitue aussi un enjeu grandissant sur les constructions. En effet les reconnaissances de catastrophe naturelle liées au gonflement d'argile deviennent de plus en plus importantes sur les bâtiments aux fondations limitées. L'augmentation des températures aura aussi un impact sur les bâtiments.

1.3 ACCOMPAGNER LES ACTEURS, MOBILISER UNE INGÉNIERIE ADAPTÉE ET METTRE À DISPOSITION LES OUTILS PERTINENTS

1.3.1 ENRICHIR LES BESOINS DE CONNAISSANCES DES ENJEUX ET DES CARACTÉRISTIQUES DE LA VALLÉE DE SEINE ET PARTAGER LES INFORMATIONS

Le CPIER vallée de Seine a déjà beaucoup œuvré pour enrichir la connaissance des milieux séquanais : travaux conjoints des cinq agences d'urbanisme en Normandie et Île-de-France, travaux du GIP Seine Aval sur les données de la Seine, travaux d'observation foncière, de recensement des friches avec les CCI, les EPF, les agences d'urbanisme et l'État, données paysagères caractéristiques du patrimoine séquanien etc...

Ainsi par exemple, le CPIER a soutenu une animation pour renforcer la lecture des paysages typiques de la vallée de Seine et en enrichir l'analyse partagée : un paysage à la fois composé de sites remarquables et d'une trame caractéristique des milieux séquanais tournés vers un fleuve, des rivières et la mer.

L'école nationale supérieure de paysage (ENSP) à Versailles et l'agence d'urbanisme du Havre (AURH) ont mis en valeur ces caractéristiques paysagères, à la fois dans leur diversité et leur cohérence d'ensemble, le présent et son évolution au cours de l'histoire. Les processus géologiques ont ainsi créé cet ensemble de cours d'eau, de vallées, de coteaux et de plateaux jusqu'à l'estuaire et le littoral. Les modes d'occupation des sols ont permis de marquer ce territoire, liés à cette géologie et aux activités qui ont trouvé les ancrages nécessaires à travers une agriculture de bassins, de plateaux et de bocage, des sites industriels et portuaires, les villes et les villages. Le CPIER a permis de développer des lectures partagées du paysage en différents sites de la vallée de la Seine à travers des ateliers paysages.

Les travaux menés dans le cadre d'observatoires photographiques des paysages confortent cette approche globale du territoire, à la fois historique, artistique, scientifique...

Si la richesse et la diversité de ses paysages sont reconnues, la vallée de la Seine est en prise à des transformations. Elle se transforme à travers les phénomènes de renouvellement urbain, d'adaptation au changement climatique, d'accélération de la transition énergétique pour atteindre la neutralité carbone, de réindustrialisation, des nouveaux besoins résidentiels. L'ensemble de ses éléments bousculent le cadre que l'on connaît aujourd'hui et posent l'enjeu de la participation des tissus anciens à ces transformations. La connaissance des paysages étant un préalable à leur protection et à l'accompagnement de leurs évolutions, il est important de les donner à voir. Les différents aménagements (bâti, terrassements, plantations) devront ainsi veiller à ne pas masquer des cônes de vue; les belvédères devront être préservés et mis en valeur, ainsi que leurs vues et leurs accès. Il faudra notamment tirer parti des infrastructures de mobilités actives en complément des mises en scène du paysage déjà opérées depuis les voies routières ou ferroviaires. Ces modes de déplacement peuvent améliorer l'expérience sensible des paysages chemins ruraux ou sentes urbaines offrant des percées visuelles ou des belvédères, véloroutes et voies.

LA CONTRIBUTION DES OBSERVATOIRES PHOTOGRAPHIQUES DES PAYSAGES

Les observatoires photographiques des paysages (OPP) de la vallée de la Seine sont portés, pour la partie francilienne, par les conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) des Yvelines, du Val d'Oise, des Hauts-de-Seine et le service patrimoine et inventaire de la Région Île-de-France, et, pour la partie normande, par le parc naturel régional des bocles de la Seine normande, les CAUE de la Seine-Maritime et de l'Eure et le conservatoire d'espaces naturels de Normandie, avec le soutien technique du centre photographique Rouen-Normandie.

Ces observatoires ont trois objectifs : constituer un état des lieux des paysages, sensibiliser aux mécanismes de transformation des usages et des structures paysagères, faire ressortir les enjeux paysagers et fournir de nouveaux éclairages pour les politiques à conduire. Ils s'appuient sur le principe de la reconduction des clichés photographiques pour inscrire cette démarche dans un temps long, le temps des dynamiques d'évolution des paysages, avec des campagnes de prises de vue régulières (tous les ans, tous les cinq ans, tous les dix ans). Cette reconduction permet de témoigner et d'informer sur la transformation d'un territoire (altérations, préservations, aménagements ...). Nouvel outil au service des projets de territoire, l'OPP ouvre sur une nouvelle méthode d'évaluation des politiques et des pratiques d'aménagement et facilite la sensibilisation de différents publics.

Ces deux observatoires, amenés à converger, sont soutenus par le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) au titre du contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) et par la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPS&O).

Il convient de poursuivre l'enrichissement de ces connaissances et favoriser l'analyse partagée.

Dans la mesure où ce territoire se trouve confronté à des enjeux majeurs de mutations économiques et d'attractivité, l'intégration amont du paysage dans les projets d'aménagement est à déployer plus systématiquement tant pour en préserver les caractéristiques fortes que pour mieux appréhender ses évolutions incontournables. Les enjeux du risque inondation font aussi parties des sujets à traiter.

Ces connaissances à partager concerne l'environnement, le foncier, les risques, les flux et l'empreinte carbone.

Des indicateurs pertinents seront utiles pour suivre les transitions à l'œuvre.

Pour ce faire, le recours aux bases de données sera à faciliter, en veillant à l'interopérabilité des bases de données, en accord avec les principes nationaux de transparence et d'échanges de données (CNIG, Directive INSPIRE...).

Enfin, les travaux de vulgarisation et de diffusion de cette connaissance sont à poursuivre auprès des porteurs de projets, des élus et des habitants dans un objectif de traduction opérationnelle dans la définition des projets d'aménagement.

Les territoires engagés dans des démarches territoriales d'écologie industrielle pourront être des interlocuteurs pertinents pour accompagner les acteurs économiques dans une meilleure connaissance de ces enjeux et la recherche de solutions opérationnelles.

1.3.2 APPORTER UNE INGÉNIERIE ET UNE ANIMATION COMPÉTENTES ET PERTINENTES POUR LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

La vallée de Seine connaît en matière d'aménagement des enjeux partagés : l'environnement et le cadre de vie, les écosystèmes d'activité et l'adaptation au changement climatique... Il est donc pertinent de tirer parti des expériences menées pour accompagner les acteurs de l'aménagement.

Ainsi, le CPIER soutient l'EPF de Normandie et le CEREMA sur 5 sites confrontés au risque inondation et/ou submersion marine. L'objectif de ce projet était de définir les modalités d'aménagement possibles sur ces sites, tant en termes d'aménagements pérennes que de solutions de résilience.

Différents moyens d'animation et de montée en compétence des acteurs de l'aménagement (outils, guides méthodologiques, ateliers de territoire, journées de partage...) ont montré leur intérêt : ce type de démarche doit être poursuivi.

Enfin, un réseau de personnes et de structures ressources pourra s'avérer utile pour déployer les stratégies et guider l'action auprès des acteurs de terrain. La mobilisation coordonnée et visible des ressources régionales d'aménagement et de développement est pour cela nécessaire.

Des ressources propres peuvent être mobilisées : cela a été fait avec la création d'un réseau de référents paysagers par l'ENSP et l'AURH pour accompagner les acteurs dans les évolutions paysagères du territoire et la concertation pour prendre en compte cette dimension. D'autres compétences sont à envisager.

2.

ACCÉLÉRER LES TRANSFORMATIONS DES MOBILITÉS

Répondre aux enjeux de mobilité des personnes et des marchandises, dans un contexte de décarbonation, reste un facteur déterminant dans l'attractivité et le développement du territoire.

Déjà structurante dans le schéma stratégique 2015-2030, cette priorité appelle à renforcer la coordination inter-régionale des politiques publiques liées aux mobilités autour des orientations suivantes :

- identifier, développer ou rendre fonctionnelles les zones d'expansion de crues,
- favoriser la structuration et la visibilité de la vallée de la Seine par une intégration de l'ensemble de ses territoires et de meilleures connexions avec les principaux pôles de développement nationaux et européens ;
- disposer de services compétitifs, de qualité, robustes et adaptés aux besoins des personnes et des marchandises pour faciliter le recours aux modes massifiés ;
- accompagner la transformation des mobilités vers plus de sobriété et la décarbonation afin de lutter contre le réchauffement climatique ;
- rendre les réseaux et les mobilités plus agiles dans le but de contribuer à la résilience des flux et à la souveraineté nationale.

Ces axes s'inscrivent dans les objectifs portés par les instances européennes, notamment avec le « Pacte vert » et l'évolution du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). Dans la révision du règlement relatif au RTE-T, la vallée de la Seine est confortée au sein du corridor Atlantique qui relie le cœur de l'Europe à sa façade océanique. De plus, les secteurs de Caen, du Havre, Paris et Rouen constituent des points d'interconnexion des modes à enjeux au sein du réseau structurant.

En cohérence avec les politiques nationales de mobilités, d'environnement et d'énergie, les axes présentés le sont avec les politiques des collectivités, compétentes en matière de mobilités.

La reconnaissance de ces territoires au niveau européen est une force en donnant accès aux financements au titre du mécanisme de l'interconnexion (MIE).

Ces axes sont également en cohérence avec les politiques nationales en matière de mobilités, d'environnement et d'énergie déclinées en particulier dans les stratégies portuaires, ferroviaires, logistiques et bas carbone mais également avec les politiques des collectivités territoriales, compétentes en matière de mobilités.

Les orientations à poursuivre concernent les infrastructures au sens large mais également les conditions d'exploitation, l'organisation et les services apportés par les réseaux.



Nanterre, passerelle enjambant l'entrée du port industriel
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

2.1 FAVORISER LA STRUCTURATION ET LA VISIBILITÉ DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Les mobilités par la qualité des réseaux et des dessertes jouent un rôle important dans la structuration des territoires et leur cohésion tant dans leur dimension économique que sociétale.

Il s'agit donc d'accompagner l'évolution des réseaux et d'améliorer les connexions pertinentes en lien étroit avec les besoins des territoires et au vue de leurs échanges.



Passage du bac entre Yainville et Heurteauville, mercredi 19 février 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet.
OPP de la vallée de la Seine normand.

Pour cela, plusieurs axes de travail sont à poursuivre :

a) Approfondir le travail d'observation et de prospective des mobilités et de leurs déterminants

Disposer d'une vision consolidée présente et prospective des flux à l'échelle du territoire est essentiel pour évaluer et orienter les actions à mener.

Les outils d'observation des flux, déjà en place, seront mobilisés. Le travail en réseau des entités existantes sera également privilégié. Le système universitaire et de recherche apportera son concours. L'enjeu est aussi de consolider les données.

Les mutations profondes et rapides de la société combinées aux bouleversements économiques conduisent à s'interroger sur les évolutions des modes de déplacements et des flux de marchandises dans une démarche prospective.

Ce travail est à poursuivre à l'échelle du territoire, y compris les franges périurbaines. Il peut être étendu aux aires limitrophes, si cela s'avère pertinent, pour appréhender toutes les problématiques de mobilités.

b) Assurer les connexions des réseaux indispensables à la cohésion et au développement du territoire

L'interconnexion des territoires oriente les politiques publiques mises en œuvre par l'Europe, l'État et les collectivités territoriales depuis de nombreuses années. C'est ainsi que la vallée de la Seine et son réseau de ports maritimes, de voies fluviales, de lignes ferroviaires et de nœuds intermodaux demeurent parties intégrantes du réseau transeuropéen de transport.

Il s'agit de poursuivre la mise en place et l'adaptation de ce réseau structurant pour accroître la performance des dessertes qui relient le territoire aux autres grands pôles d'intérêt nationaux ou européens. Il s'agit également d'accompagner l'intégration de ce réseau pour en accroître la valeur ajoutée.

Plusieurs grands projets sont aujourd'hui menés ou à l'étude. Ils doivent être poursuivis :

- la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie est un projet destiné à créer de nouvelles capacités de transport de personnes et de marchandises sur le réseau ferroviaire au nord-ouest de la France. Cette augmentation de capacité doit répondre à la fragilité du réseau existant et faire face à la densité du trafic.
- la connexion avec le canal Seine nord Europe par la mise à grand gabarit de l'Oise (projet Mageo) doit relier deux bassins de navigation (Escaut et Seine); les acteurs de la vallée de la Seine doivent préparer l'ouverture du futur canal afin de dégager des opportunités de développement avec le nord de l'Europe, notamment dans le dialogue avec les acteurs institutionnels et économiques des Hauts-de-France;
- l'adaptation d'itinéraires de contournement des nœuds ferroviaires notamment de l'Île-de-France ou de Rouen, va contribuer à leur désaturation, apporter des fonctionnalités adaptées aux besoins des clients, notamment de la longue distance, et optimiser la capacité du réseau;
- la mise au gabarit de la Seine entre Bray et Nogent doit accroître l'attractivité du fleuve et valoriser son potentiel de développement en ouvrant la navigation aux bateaux de plus grande capacité.

LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE : LES ACTIONS MENÉES SUR LA PÉRIODE 2015-2022

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) vise à doter la vallée de la Seine d'une liaison ferroviaire performante sur l'axe Paris – Mantes – Rouen – Le Havre, complétée par une section vers Caen et Cherbourg. La mise en service de cette infrastructure, objet d'un séquençement, doit améliorer significativement le niveau de service en offrant plus de capacité au réseau existant. Le projet prévoit la création d'une nouvelle gare à Rouen en rive gauche, qui deviendra la future gare principale. Située dans le quartier de Saint-Sever, elle s'inscrit dans un vaste programme de développement urbain.

La priorité du projet a été confirmée à plusieurs reprises depuis 2013, par la commission mobilités 21 et le conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2018 et en février 2023. Il figure, pour une première séquence, dans la programmation financière de la loi d'orientation des mobilités de 2019.

Dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine, l'Etat, la Région Île-de-France et la Région Normandie ont financé sur la période 2015-2022 la réalisation des deux premières étapes des études préalables à l'enquête d'utilité publique par SNCF Réseau et par SNCF Gares et Connexions pour la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever. Des mesures conservatoires ont également été financées pour être réalisées à l'occasion des travaux d'Eole.

Ainsi au total, les financements déjà mis en place entre 2015 et 2022 s'élèvent à 36,5 M€ pour l'Etat, 23,1 M€ pour le conseil régional de Normandie et 13,1 M€ pour le conseil régional Île-de-France.

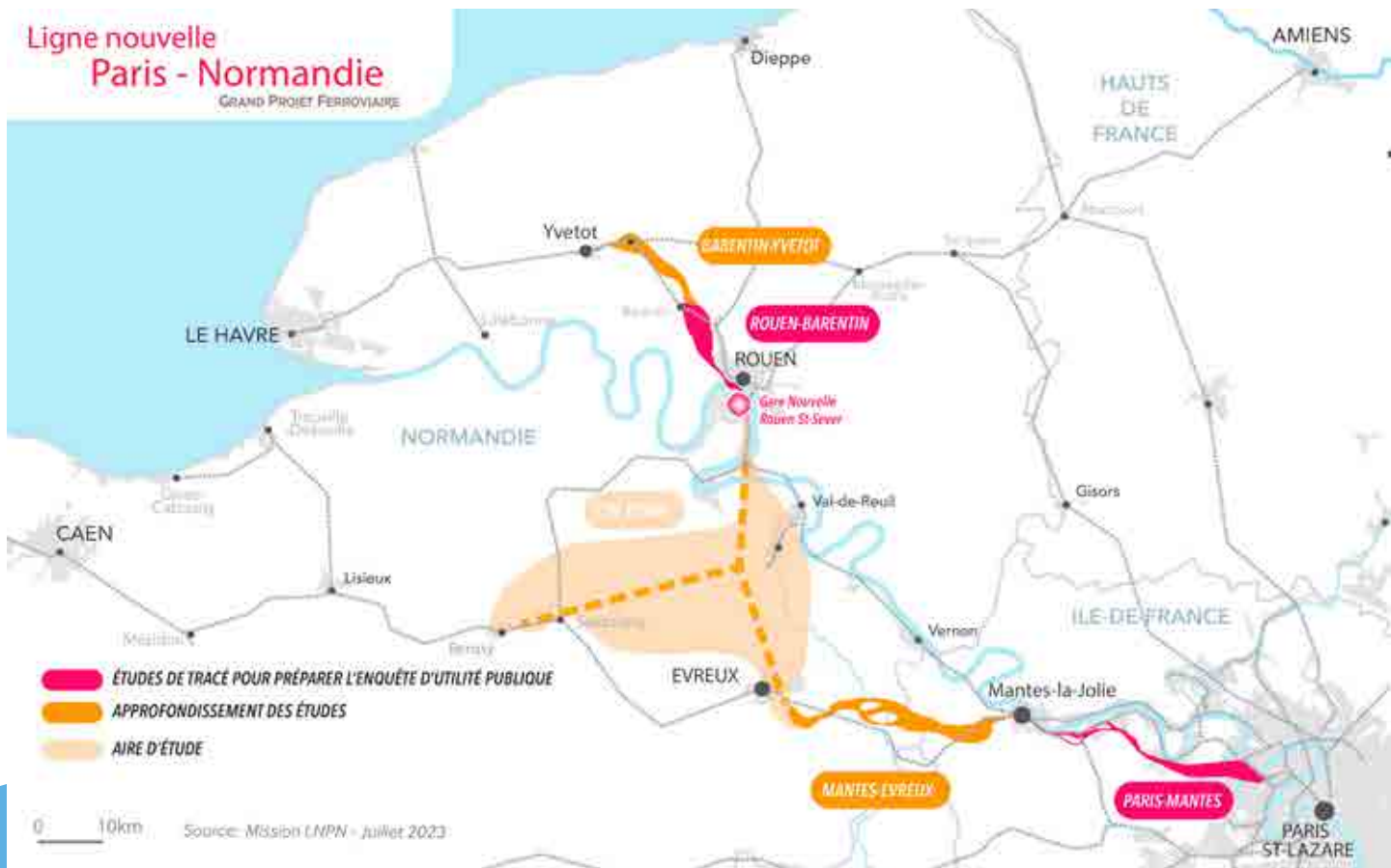
- **L'étape 1** d'un montant de 22 M€ a été conduite sur la base d'une réalisation séquencée du projet :
 - à moyen terme pour la section Paris - Mantes, le nœud de Rouen et la liaison jusqu'à Yvetot ainsi que la section Mantes – Évreux ;
 - à l'horizon cible incluant le « Y de l'Eure », le contournement de Mantes et les possibilités de gares nouvelles notamment à Évreux.

Ces études ont permis d'identifier, d'une part, les zones de passage préférentiel du projet sur les premières sections, à savoir Paris-Mantes et Rouen-Barentin incluant le nœud de Rouen, et, d'autre part, les approfondissements à mener sur les autres sections, notamment le franchissement de l'Eure.

- **L'étape 2** d'un montant de 23,8 M€ est **en cours** pour déterminer le tracé final des premières sections Paris - Mantes et Rouen - Barentin, y compris le nœud de Rouen, en vue de préparer le dossier d'enquête publique du projet à lancer avant 2027 et de mener les études complémentaires sur les autres sections.
- **A l'occasion des travaux d'Eole**, des aménagements d'un montant de 34 M€ ont été réalisés ou sont en cours pour préserver l'accueil de la nouvelle ligne LNPN : la plateforme ferroviaire entre Epône et Mantes pour installer ultérieurement une 4ème voie, l'adaptation du plan de voies de Mantes-la-Jolie pour intégrer les dessertes de la ligne nouvelle et le dimensionnement de la sous-station électrique des Martraits.

Au cours de chaque étape d'études, les collectivités, les administrations, les associations, les organismes socio-professionnels et le grand public sont associés à la conception du projet dans le cadre de la concertation.

En offrant plus de capacité et de qualité de service, la réalisation de la ligne Paris-Normandie porte l'ambition de faire évoluer les mobilités en vallée de Seine au profit de solutions décarbonées à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises.



2.2 DISPOSER DE SERVICES PERFORMANTS ET FAVORISER LE REPORT MODAL

Pour orienter et accompagner les mobilités des personnes et des marchandises, les solutions proposées doivent répondre à leurs besoins et être compétitives en termes de prix, de qualité et de robustesse. L'objectif est donc de créer les conditions pour faciliter le recours aux modes massifiés.

Plusieurs leviers peuvent y contribuer :

a) Sécuriser, optimiser et améliorer les infrastructures actuelles

De nombreux projets ont été réalisés ou sont en cours pour maintenir ou moderniser les infrastructures ; c'est notamment le cas de la régénération et la modernisation de nombreux ouvrages fluviaux (Méricourt...) financées par le CPIER 2015-2022.

Les efforts conjoints des maîtres d'ouvrage des infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires, de l'État, des Régions et des autres collectivités doivent être poursuivis et accélérés selon les financements mobilisables, en privilégiant les points les plus fragiles ou sensibles des différents réseaux. Les réseaux méritent d'être pris en compte de bout en bout, notamment lorsqu'il s'agit du transport de marchandises.

Les maîtres d'ouvrage doivent être résolument engagés à rechercher, concevoir et mettre en œuvre les optimisations et les améliorations de leur réseau avec l'objectif de maximiser compétitivité et efficacité de

l'exploitation et du service rendu. Les exemples sont la gare de Vernon, le passage fluvial de Suresnes, ou le réseau capillaire fret.

b) Optimiser et améliorer les points nodaux et les lieux de massification des flux des personnes et des marchandises

Les interfaces et les interconnexions sont intrinsèques aux réseaux en apportant à la fois des fonctionnalités supplémentaires mais aussi des contraintes ou de la complexité. Il est donc essentiel que la performance d'ensemble soit garantie. Pour cela, ces lieux de concentration des flux doivent être opérationnels, optimisés dans leur conception, leur évolution et leur exploitation pour disposer d'une capacité d'adaptation aux besoins et gagner en fluidité comme en compétitivité.

Ces objectifs visent les points nodaux tels que les nœuds ferroviaires, également points de congestion (ex. : grande ceinture en Île-de-France), les nœuds urbains – comme l'accès à la gare Paris-St-Lazare -, et les lieux de massification. Pour ces derniers, il s'agit en particulier des terminaux de transport combiné et des sites industriels, logistiques et portuaires. Les connexions entre ports de la vallée de la Seine et aéroports franciliens sont également importantes compte tenu de leur positionnement comme principales portes d'entrée des flux internationaux de personnes ou de marchandises et dans une approche résiliente des réseaux.

Dans une logique de bout en bout, les enjeux de développement de la vallée de la Seine peuvent conduire à s'intéresser à des aires géographiques plus éloignées, au-delà de certaines limites administratives. C'est notamment le sens de la réflexion sur les perspectives à long terme de nouveaux terminaux de

transport combiné dans les régions voisines, comme le Centre-Val de Loire.

Réussir cette approche intégrée de bout en bout doit permettre de doter la vallée de la Seine d'un réseau maillé nécessaire à un développement durable.



*Le canal et les écluses de Tancarville depuis le pont de Tancarville, jeudi 21 mai 2020
Crédit photo : © Maxence Rifflet.
OPP de la vallée de la Seine normand.*

Une approche intégrée de bout en bout doit permettre de doter la vallée de la Seine d'un réseau maillé nécessaire à un développement durable.

c) Être en capacité d'accueillir de nouvelles activités génératrices de flux ou de valeur ajoutée

Disposer de foncier pour l'accueil des activités génératrices de flux est stratégique et impose des actions de préservation, de reconversion, voire de sanctuarisation d'espaces. Mais cette condition à elle seule est loin d'être suffisante. Ce foncier doit être adapté et connecté grâce à des dessertes performantes.

Il est donc important de créer les infrastructures ou adapter les installations pour attirer et ancrer dans le territoire de nouvelles activités.

C'est notamment le cas des aménagements réalisés dans les ports au Havre ou à Cherbourg pour le développement de l'éolien en mer. La création du nouveau Port Seine-Métropole dans le secteur d'Achères, à la confluence de la Seine et de l'Oise, à terme connecté à l'Escaut (projet Mageo), est un autre exemple.

Préparer, adapter, construire des infrastructures ou des installations (plateformes, réseaux de distribution, ...) prend souvent autant de temps que l'implantation d'activité nouvelle. L'exigence est de s'organiser pour anticiper les phases et de préparatoires et disposer de toute la réactivité indispensable.

2.3 ASSURER LA SOBRIÉTÉ ET LA DÉCARBONISATION DES MOBILITÉS

Les mobilités doivent réaliser des efforts importants en matière de décarbonation à l'échéance du projet stratégique. Les cibles de décarbonation de l'Accord de Paris, du Pacte vert et des ambitions nationales imposent d'accélérer fortement les politiques menées depuis de nombreuses années pour orienter les mobilités des personnes et des marchandises vers des solutions massifiées et plus vertueuses.

Sur le territoire de la vallée de la Seine, il s'agit en priorité de :

a) Encourager l'intermodalité et la massification des flux

Les arbitrages modaux sont effectués sur des critères de prix, de qualité de service et de fiabilité au regard des besoins à satisfaire. Il s'agit donc, au-delà des évolutions d'infrastructures déjà évoquées, de créer les conditions qui orientent le choix des utilisateurs ou des clients en faveur des solutions intermodales.

De nombreuses actions ont déjà été engagées. La plateforme ferroviaire « services et infrastructures » crée un cadre de travail avec les autorités organisatrices, les organisations professionnelles, le gestionnaire de réseau pour partager les besoins et mieux anticiper les évolutions à apporter. La création d'un établissement public unique regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris permet d'offrir des solutions globales sur la vallée de la Seine indispensables pour accompagner les opportunités de développement, notamment en matière de conteneurs. L'augmentation des liaisons entre Cherbourg et le Royaume-Uni est une étape cruciale de la massification des flux après le Brexit.

Face aux perspectives de flux nouveaux, l'objectif est donc de poursuivre le travail engagé, en particulier pour développer les dessertes massifiées des zones portuaires, encourager la mise en place de solutions compatibles avec le déploiement des zones à faible

émission et promouvoir les dessertes intermodales des sites industriels ou logistiques. Les combinaisons de solutions entre modes, y compris dans une optique de logistique urbaine, sont également à encourager : entre la route et d'autres modes, entre modes non routiers notamment en zone urbaine.

À cette fin, le recours aux services massifiés doit être rendu plus accessible, plus simple notamment pour le ferroviaire par une offre de sillons plus adaptée, plus claire, plus robuste. L'organisation des gestionnaires de réseau doit également être orientée pour offrir le meilleur équilibre entre l'exploitation du réseau et la satisfaction des différents usages.

Encourager l'intermodalité suppose aussi de travailler à l'acceptabilité des projets auprès des populations et de leurs représentants.

DES PROJETS INTERRÉGIONAUX POUR LES MOBILITÉS ET LA LOGISTIQUE DURABLE

Depuis 2015, l'AMI CPIER « Transition écologique et valorisation économique » a apporté une contribution forte à la structuration des mobilités et de la logistique durable à l'échelle de la vallée de la Seine : une trentaine de projets interrégionaux ont été soutenus sur la période 2015-2022.

Financé par les conseils régionaux de Normandie et d'Île-de-France et l'ADEME, en partenariat avec la délégation interministérielle pour le développement de la vallée de la Seine (DIDVS) et les services déconcentrés de l'État, l'AMI a par exemple soutenu les projets suivants :

- **Bornes & Eau**, porté par Haropa Port et VNF, qui a permis le déploiement de bornes électriques interopérables et connectées pour la fourniture d'eau et d'électricité à destination des transporteurs fluviaux de marchandises ;
- L'étude **RER FRET**, porté par Samarcande, qui a contribué au développement d'une offre de logistique intégrée et de transport multimodal adaptée aux besoins du système logistique des entreprises et filières ;
- Le projet de **R&D HINTERLAND INTERNATIONAL SEINE AXIS**, porté par Opal Research, a analysé la place des modes de transport lourds dans la maîtrise des marchés captifs ainsi que les mesures envisagées en faveur d'un hinterland captif renforcé.
- Le projet **SIF - Système d'Information Fluvial** porté par VNF et Haropa a permis la mise en œuvre, à l'échelle de la vallée de la Seine, d'un outil d'aide à la navigation fonctionnel, collaboratif et accessible aux bateliers et aux armateurs de l'axe Seine.

Au total, plus de 60 acteurs normands et franciliens (acteurs privés et publics, fédérations...) ont participé à ces projets et contribué à cette dynamique.

b) Accompagner les acteurs dans ces transformations

La décarbonation des mobilités fait appel à de nouvelles technologies. Elle conduit à repenser les moyens mis en œuvre et les services nécessaires à leur exploitation. Ces transformations sont elles-mêmes des vecteurs de nouvelles activités ou de nouveaux usages notamment en favorisant la mixité des espaces urbains.

Il s'agit donc d'encourager les innovations et la réingénierie des solutions en place vers plus de sobriété, de faciliter l'émergence et le déploiement des technologies, comme l'utilisation de carburants alternatifs pour les flottes maritimes et fluviales et la mise en place des réseaux d'énergies.

La vallée de la Seine se prête également à la mise en place d'expérimentation en matière de transition écologique des mobilités afin d'évaluer les solutions émergentes au plan technique et économique. À cet égard, les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, assortis d'objectifs de décarbonation ambitieux, sont un catalyseur de ces transformations que l'ensemble des acteurs ont su utiliser notamment pour le verdissement de la flotte fluviale.

Pour être pleinement opérationnelles et efficaces, ces transformations requièrent une main d'œuvre compétente. C'est pourquoi les formations adaptées doivent être définies avec les acteurs économiques et intégrées aux projets réalisés pour être déployées dans un calendrier approprié.

NEXTMOVE

Pôle de compétitivité créé en juin 2006 et implanté sur les régions Normandie et Île-de-France (70% de la R&D automobile française), NextMove incarne, anime et promeut la « Mobility Valley », un territoire d'excellence européenne où sont inventées, développées, expérimentées et industrialisées les solutions pour relever les défis de la mobilité d'aujourd'hui et de demain.

De la recherche à l'industrie et aux services, NextMove tisse et anime les liens entre grands industriels, PME, startups, centres de recherche et territoires, dans un réseau dynamique capable de relever les défis technologiques d'une mobilité innovante, responsable et durable.

Fédérant les principaux acteurs de la mobilité et de l'industrie automobile française, NextMove accompagne ses 550 membres dans le renforcement et l'amélioration de leur compétitivité autour des 5 axes suivants :

- Animer et promouvoir l'écosystème de la Mobility Valley
- Faire émerger les projets R&D, innovants, industriels, favoriser les expérimentations sur les territoires, faciliter les synergies entre innovation et industrie
- Accélérer la croissance des start-up, PME, PMI et ETI
- Catalyser les projets fédérateurs et impactants pour la filière et les territoires
- Faire évoluer les compétences par la formation vers les métiers d'avenir

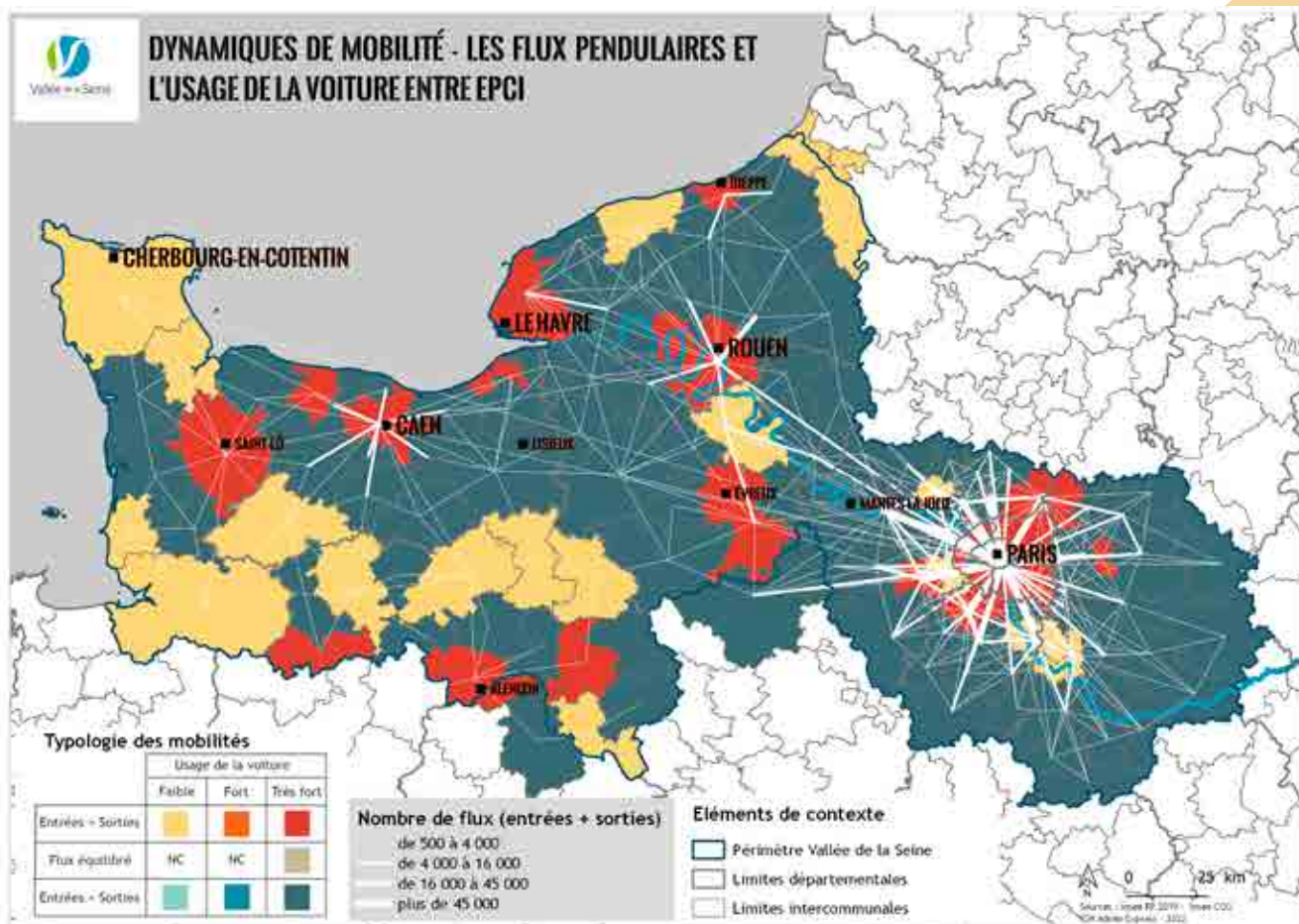
c) Contribuer à la dynamique des acteurs pour maximiser les effets de levier au service des transformations des mobilités

La mobilisation de tous les acteurs est évidemment essentielle sachant qu'en matière de mobilités elle a pour spécificité de concerner :

- l'organisation du foncier avec les EPCI, la coordination des services de transports collectifs avec les autorités organisatrices des mobilités la définition des besoins spécifiques aux franges périurbaines ;

- l'acceptabilité des projets et l'explicitation des enjeux collectifs induits par ces projets comme, par exemple pour les terminaux multimodaux ;
- le développement des services de mobilités performants et la mise en place des filières industrielles de la mobilité écologique, en particulier fluviale.

En ce sens, la promotion de l'intermodalité et la formation des prescripteurs de transport sont à privilégier pour faire face à des pénuries actuelles de main d'œuvre une réelle opportunité de changement.



2.4 RENDRE LES RÉSEAUX ET LES SERVICES PLUS AGILES ET PLUS RÉSILIENTS

La crise sanitaire et plus récemment la guerre en Ukraine ont conduit les acteurs à réagir face à des circonstances exceptionnelles pour assurer la souveraineté des échanges et trouver des marchés de substitution.

Compte tenu du caractère stratégique des mobilités et du positionnement de la vallée de la Seine comme porte d'entrée nationale des flux internationaux de marchandises, les réseaux physiques de données ainsi que les services doivent être rendus plus agiles et plus résilients pour mieux faire face aux évolutions, inattendues ou prévisibles.

a) Préparer les écosystèmes aux évolutions

Les interactions entre services et réseaux supposent de faire émerger des communautés de travail à la bonne échelle pour mener les réflexions prospectives nécessaires, anticiper, orienter et coordonner les stratégies à mener et préparer les acteurs aux changements.

Parmi les évolutions attendues, la future connexion à grand gabarit entre les bassins de la Seine et de l'Escaut devrait faire évoluer les flux et les zones de chalandises. S'y préparer conduira à mieux relever les défis et accroître les opportunités.

b) Assurer l'articulation des réseaux, des modes et des services en vue de maintenir leur continuité

L'exploitation des réseaux et la continuité des services peuvent être affectées pour de multiples raisons et sous de nombreuses formes. Préserver les flux physiques ou de données est donc stratégique.

Il s'agit de réfléchir à l'élaboration de plans de continuité d'exploitation et de mobilités capables de répondre aux difficultés susceptibles d'affecter tout ou partie des réseaux ou des services.

Pour ce faire, l'objectif est de renforcer les coopérations existantes entre gestionnaires de réseaux pour concevoir et déployer des solutions coordonnées de continuité des services.

c) Développer et déployer les innovations numériques au service des mobilités

Les innovations numériques ouvrent de nombreuses opportunités pour rendre les mobilités plus performantes, plus faciles d'accès, plus optimisées, donc plus attractives. Elles doivent viser aussi bien les réseaux que les services aux personnes et aux marchandises.

Elles doivent donc être encouragées notamment pour permettre d'accélérer la mise en œuvre des axes stratégiques identifiés dans ce schéma. Il s'agit par exemple de poursuivre l'amélioration des systèmes d'information au service des clients ou des utilisateurs, d'accélérer la convergence des systèmes d'information des flux de marchandises afin d'améliorer la compétitivité du passage portuaire, de moderniser les systèmes d'information, de pilotage et de surveillance des réseaux. À cette fin, les démarches déjà réalisées ou engagées et les outils en place seront valorisés.

Les activités liées au traitement des données relatives aux mobilités constituent par ailleurs un axe de développement économique et de recherche.

d) Assurer la résilience des flux et des systèmes d'information

Les mobilités sont dépendantes des systèmes d'information et cette situation ne peut que se renforcer. La résilience de ces systèmes est donc de la plus haute importance.

L'objectif est de renforcer la coopération entre acteurs du territoire pour réfléchir et conduire à une meilleure interopérabilité des systèmes, une gouvernance renforcée des systèmes d'information, notamment portuaire et logistique, et une amélioration continue en cybersécurité.

Progresser dans cette voie passe par une amélioration de la connaissance et des compétences en mobilisant les dispositifs de formation ainsi que le système universitaire et de recherche.

3.

FILIÈRES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : AGIR SUR L'ENSEMBLE DES LEVIERS

Les actions soutenues au titre du développement économique et social auront pour ambition de renforcer l'attractivité et la compétitivité du territoire et d'assurer la mise en œuvre des transitions, notamment écologique et énergétique, dans une logique d'excellence et d'exemplarité. Réussir ces transitions sera un facteur de compétitivité.

3.1 CONTRIBUER À L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DU TERRITOIRE

Historiquement, la vallée de la Seine est propice à l'accueil des ménages et des entreprises. Si les caractéristiques économiques des régions Normandie et Île-de-France sont différentes, elles peuvent assurer, sur le même bassin, des complémentarités favorables à la croissance économiques et au développement de l'emploi.

3.1.1 DÉVELOPPER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE

L'action commune des acteurs de la vallée de la Seine est de mettre en permanence l'accent sur les atouts et les richesses qui favorisent les décisions d'implantation et d'investissement : l'attractivité et la compétitivité d'un territoire résultent en effet de multiples facteurs.

L'ambition n'est pas seulement d'enrayer le déclin industriel ou de maintenir et transformer l'outil productif : elle vise la réindustrialisation en développant l'entrepreneuriat, en favorisant l'investissement local ou en attirant de nouvelles entreprises, issues ou non de grands groupes.

Sur ce point, les décisions dépendent, sans exhaustivité, de multiples considérations : prix et disponibilité du foncier, insertion dans l'environnement, facilité d'accès à l'énergie, diversité des voies de communication et accessibilité aux différents modes (fluvial, routier, ferroviaire, aérien), tant pour les personnes que pour les marchandises, accès aux réseaux et services, qualité et disponibilité des compétences utiles, accompagnement, conditions de préparation des décisions administratives, risques contentieux...

L'accent peut être mis ici sur les questions relatives au foncier – gestion des friches, aménagement des zones d'activité, objectif de non artificialisation nette



EDF, Flamanville.

L'objectif est de miser sur les atouts forts d'attractivité

des sols à l'horizon 2050, prise en compte des risques climatiques...-, la réalisation des études environnementales et le cas échéant la mise en œuvre d'actions de compensation. Le concept du « clés en main » peut servir de référence.

Cette approche globale par les entreprises relaie celle des salariés ou des ménages qui combinent également, pour leurs décisions, plusieurs critères : logement, cadre de vie et sécurité, transports, mobilités et communications, consommation de produits, offres, avec des critères – multiples de qualité, de diversité et d'accessibilité –, en matière d'éducation, de santé, de culture et de services...

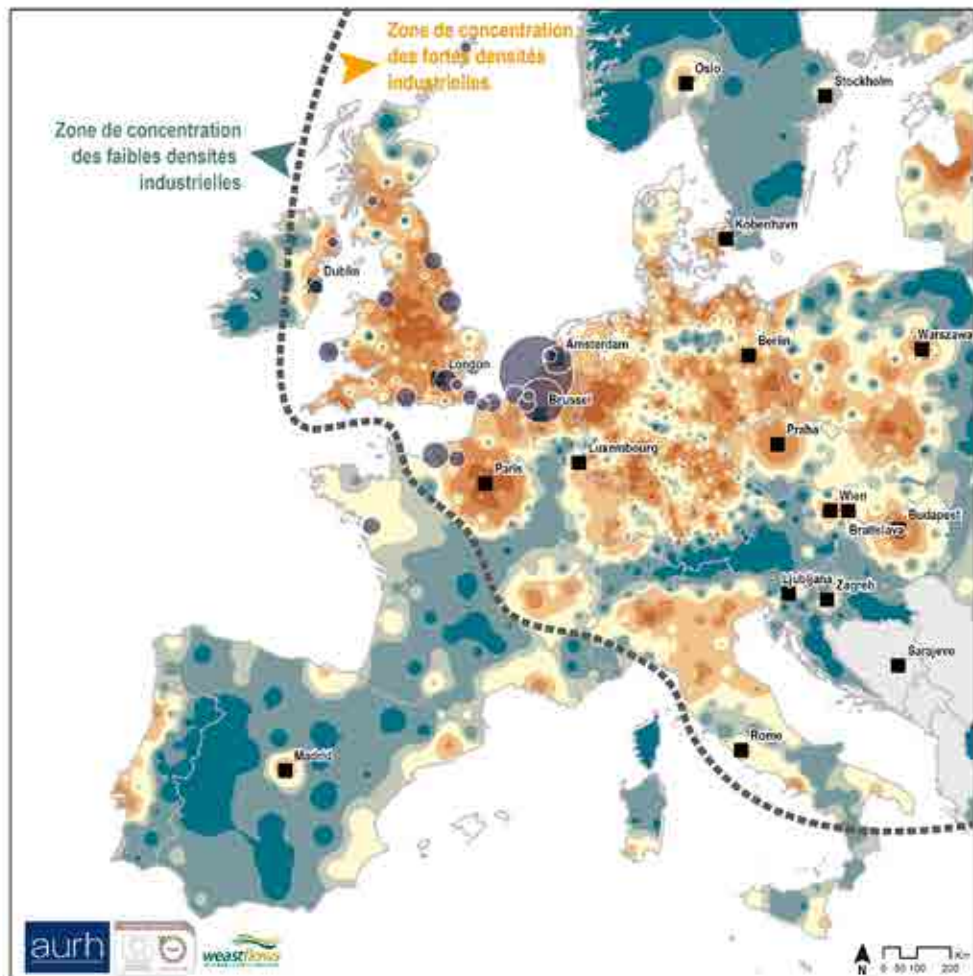
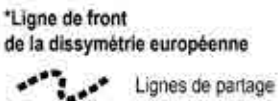
La vallée de la Seine peut aussi compter sur une offre touristique et culturelle riche qui en fait une destination de choix pour ceux qui souhaitent s'y installer et y vivre. Autour de la qualité de vie, la vallée de la Seine, privilégiée par sa géographie, ses traits climatiques et ses caractéristiques de développement, peut, en dépit de déséquilibres démographiques et territoriaux, miser sur des atouts forts d'attractivité.

Cette qualité de vie et ces atouts d'attractivité pourront alimenter des actions renouvelées en termes d'image, de communication et de marketing territorial pour renforcer la notoriété et le rayonnement du territoire.



Presqu'île de la communauté urbaine de Caen la mer.

**Dissymétrie européenne:
la densité industrielle**

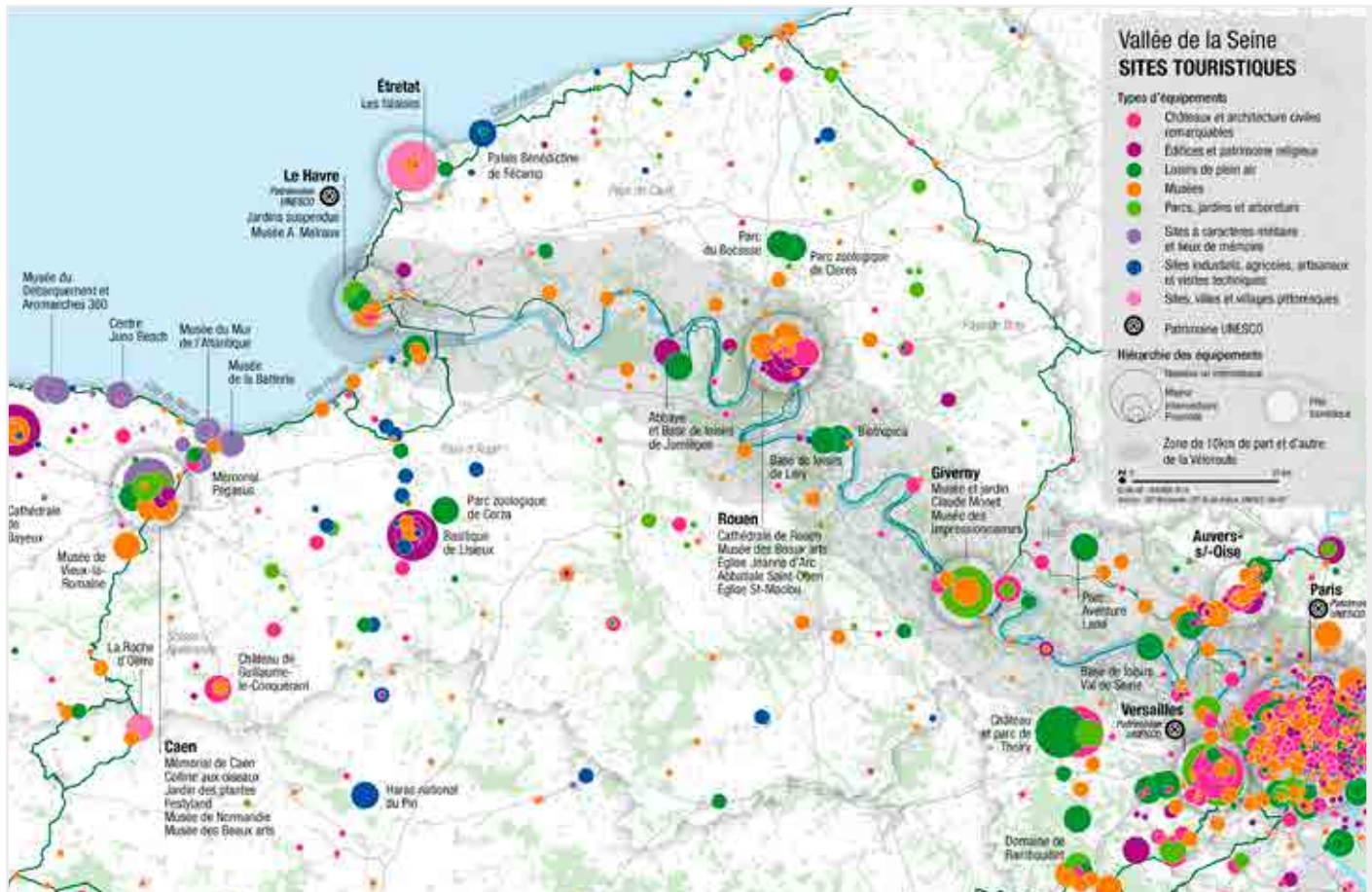


Data source: Corine Land Cover 2006. © Financed by AURH | Boudierix (EMBR) and EuroGeographics (ESRI) | Map data © OpenStreetMap contributors, ODbL | © AURH 2013/06

3.1.2 VALORISER LA DESTINATION SEINE

Le tourisme et la culture constituent des facteurs d'attractivité d'envergure internationale, nationale et locale. Le tourisme, en particulier représente un des premiers secteurs économiques de la vallée de la Seine, source d'emplois et de richesses. Le territoire dispose d'une offre touristique et culturelle extrêmement diversifiée avec des paysages et des sites emblématiques mondialement connus (les rives de la Seine à Paris, le château de

Versailles, le Mont Saint Michel et sa baie, la forteresse Vauban à Saint-Vaast-La-Hougue, les centres historiques et cœurs de ville, les plages du Débarquement...) et tire parti plus généralement du rayonnement et de la force d'attractivité de Paris. L'une des nouvelles composantes est également la redécouverte du rôle majeur du fleuve, de son capital naturel, historique et culturel.



Les actions soutenues s'inscrivent dans la continuité des projets touristiques et culturels initiés depuis 2015 autour des croisières fluviales et maritimes, des itinéraires à vélo, du contrat « destination Impressionnisme »... Elles devront se situer dans la dynamique des événements à venir sur la vallée de la Seine en lien avec tous les acteurs concernés (150 ans de l'impressionnisme, les jeux olympiques de Paris, Seine à vélo amont...) avec

pour trait la structuration de l'offre touristique par le développement des infrastructures d'accueil, de transport et de loisirs, l'amélioration continue de la qualité de services et la promotion auprès des publics cibles.

Lancé en décembre 2014, le Contrat de Destination Impressionnisme est un exemple de coopération interrégionale réussie.

LA DESTINATION IMPRESSIONNISME

La Destination Impressionnisme couvre la vallée de la Seine et deux régions, la Normandie et l'Île-de-France qui ont vu naître et s'épanouir ce mouvement pictural. Son objectif est de faire de ce territoire, berceau du mouvement impressionniste, une destination culturelle et une marque touristique phare pour l'attractivité de la France.

Prévu initialement pour une période de 5 ans (2014-2019), le Contrat de Destination Impressionnisme, qui a permis d'asseoir la légitimité de la Destination, de la faire exister et de lui assurer des bases solides, a été renouvelé en 2020 pour 5 ans.

Les acteurs du contrat ont élaboré une stratégie pour améliorer la qualité et développer l'offre de la Destination et une stratégie marketing et de promotion touristique.

- Le développement de l'offre touristique a été assuré notamment grâce à un colloque international adossé à un programme de recherche scientifique, l'organisation de forums annuels pour sensibiliser tous les acteurs, un « récit commun », un dispositif de concertation et un outil de formation en ligne pour les professionnels ;
- En termes de marketing, la marque commune « les Voyages impressionnistes, instants de bonheur » a accompagné le positionnement de la Destination : contenus visuels et vidéo, brochure touristique (2 langues, 60 000 exemplaires chaque année), site internet multilingue, guide du Routard, campagnes de promotion touristique sur le marché France notamment, réseaux sociaux pour toucher en 2023 plus d'un million de personnes chaque mois.

Ce travail, réalisé entre acteurs de la recherche et des institutions muséales, avec un socle scientifique commun formalisé, a mobilisé plus de 1,5 million d'euros.

La Destination Impressionnisme déploie désormais ses efforts sur la période 2021-2025 avec pour objectifs prioritaires de :

- mieux connaître et séduire les clientèles cibles, françaises et internationales ;
- proposer des offres positionnées sur les tendances touristiques nouvelles (expériences innovantes et attractives ; présence sur les grands itinéraires fluviaux et cyclables le long de la Seine...);
- promouvoir un territoire innovant et de qualité tant sur ses contenus, ses services que sur ses façons de présenter l'Impressionnisme aux clientèles touristiques (coopération entre la recherche et les lieux de visite ; plateforme numérique pour les acteurs touristiques et culturels ; développement de la recherche universitaire sur l'Impressionnisme et son rayonnement par un réseau d'experts nationaux, des bourses de recherche, un colloque scientifique international...);
- consolider le travail de promotion touristique (actions « on-line », notamment sur les réseaux sociaux Voyages impressionnistes)
- renforcer, à compter de 2024, date des 150 ans de la première exposition impressionniste, l'animation de l'ensemble de la vallée de la Seine et son rayonnement international (événements, nouveaux projets, action marketing, promotion touristique...) en appui notamment sur une exposition immersive et itinérante et un documentaire dédiés, projets exceptionnels par leur qualité et leur rayonnement international durable tout à fait inédit.



Littoral du Calvados - © Sylvain Guichard

Le soutien au tourisme interrégional impose également de relancer la croisière maritime et fluviale, après le ralentissement d'activité du fait de la crise sanitaire en 2020 et 2021 :

- enrichissement et diversification de l'offre touristique pour attirer vers les croisières ;
- aménagement des berges ou des haltes fluviales et promotion du tourisme fluvestre - qui met en lien les activités liées à la voie d'eau et celles de ses berges - ;
- valorisation des territoires avec l'action commune des offices de tourisme, des collectivités, des commerçants pour stimuler l'économie locale (les retombées économiques sont estimées, en 2023, à 130 M€ sur toute la vallée de la Seine) ;
- verdissement des flottes.

Ces nouveaux projets doivent s'inscrire dans une démarche de développement durable limitant les impacts environnementaux et la consommation d'énergie et répondre à plusieurs nouvelles tendances de comportement pour la clientèle de proximité :

- L'écotourisme (prédilection des zones naturelles, respect de l'environnement, consommation responsable...), le slow tourisme (repos et détente sans planning et contraintes) ou la staycation (vacances à la maison en s'évadant près de chez soi),
- Une demande culturelle et identitaire marquée par l'authenticité,
- La demande de déplacements doux (vélo, cheval, nautisme).



Littoral du Calvados - © Sylvain Guichard



Abbaye aux Hommes, Caen.

L'offre de services doit également être enrichie : réparations, stationnements et sécurité, bagagerie, développement d'une offre combinée (en complémentarité avec la croisière par exemple), connexions aux réseaux...

L'ambition consiste à promouvoir les différents patrimoines de la vallée de la Seine comme, par exemple, les sites en lien avec l'histoire gallo-romaine et médiévale, la mémoire autour de la bataille de Normandie et de la libération de Paris, ou encore le tourisme industriel et le tourisme d'affaires.

Mieux faire connaître les savoir-faire et les métiers, y compris ceux de l'industrie, peut constituer une piste d'actions tout comme travailler au-delà des sites emblématiques pour irriguer les clientèles vers des sites moins connus.

Enfin, l'attention doit également porter sur les ressorts favorisant l'augmentation de la durée moyenne des séjours pour renforcer l'intérêt économique d'une partie du secteur touristique et culturel.



Bras de Seine près de Giverny, soleil levant, Claude Monet, 1897
© Musée Marmottan Monet



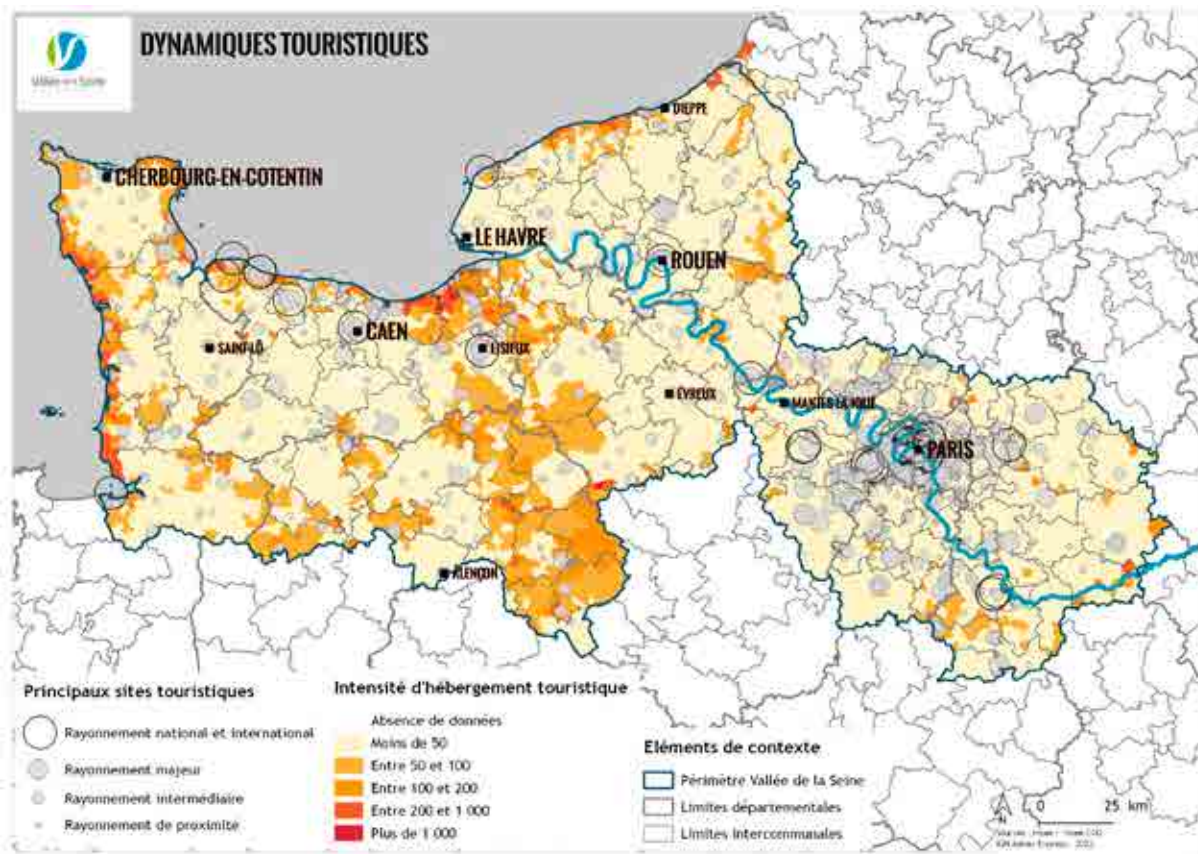
La barque pendant l'inondation, Port-Marly, Alfred Sisley, 1876
© Musée d'Orsay



La Gare Saint-Lazare, Claude Monet, 1877
© Musée d'Orsay



Le Pont Boieldieu à Rouen, Camille Pissarro, 1896
© Art Gallery of Ontario



3.2 SOUTENIR LES FILIÈRES ET SECTEURS STRATÉGIQUES ET LES FILIÈRES ÉMERGENTES

LA VALLÉE DE LA SEINE, LABORATOIRE D'INNOVATIONS

Le CPIER 2015-2020 a permis d'accompagner plus d'une soixantaine de projets économiques sur des sujets en lien avec la transition écologique tels que l'économie circulaire, la mobilité des personnes et des marchandises, le développement des énergies renouvelables, les filières industrielles à faible empreinte écologique ou l'adaptation au changement climatique et la résilience territoriale.

Ces projets ont favorisé l'émergence de nouvelles filières économiques, le soutien aux innovations du territoire, l'accompagnement d'études prospectives... Outre le soutien aux projets, le CPIER a suscité de nouvelles collaborations entre acteurs franciliens et normands.

Fort de cette expérience et pour inscrire définitivement le territoire dans un projet de développement durable, les futures actions interrégionales porteront prioritairement sur :

- des initiatives innovantes et écologiques concrètes et directement opérationnelles. La vallée de la Seine s'affirmera comme un laboratoire d'expérimentations et d'innovations, duplicables, en particulier sur les sujets de la transition énergétique et écologique. En complément, un accompagnement de moyen ou long terme sera proposé aux porteurs de projets pour passer de la phase « étude et investissement » à la phase opérationnelle. Un appui dans la recherche de financements pour assurer le développement du projet sera proposé.
- des projets intrinsèquement interrégionaux soit parce qu'ils concerneront les deux régions, soit parce qu'ils favoriseront des échanges entre elles, soit parce que la maîtrise d'ouvrage sera interrégionale. Les projets pourront également appeler une coordination interrégionale pour assurer leur éligibilité ou justifier d'un caractère innovant, si son rayonnement n'est pas interrégional, mais susceptible d'être complémentaire à l'autre région - ou reproductible sur l'ensemble du territoire ou au-delà.
- des projets qui contribueront au développement et au rayonnement de la vallée de la Seine en tant que territoire à enjeu national. Ainsi, l'échelle d'intervention pourra être élargie pour travailler sur des coopérations pertinentes, par exemple en matière de mobilités, de ressources, de bassins de vie et de bassins d'emplois... Au-delà de la relation interrégionale Normandie-Île-de-France, il sera possible de coopérer avec les acteurs implantés dans les régions limitrophes, comme les régions Hauts-de-France, Grand-Est, Bourgogne-Franche Comté et Centre-Val de Loire.

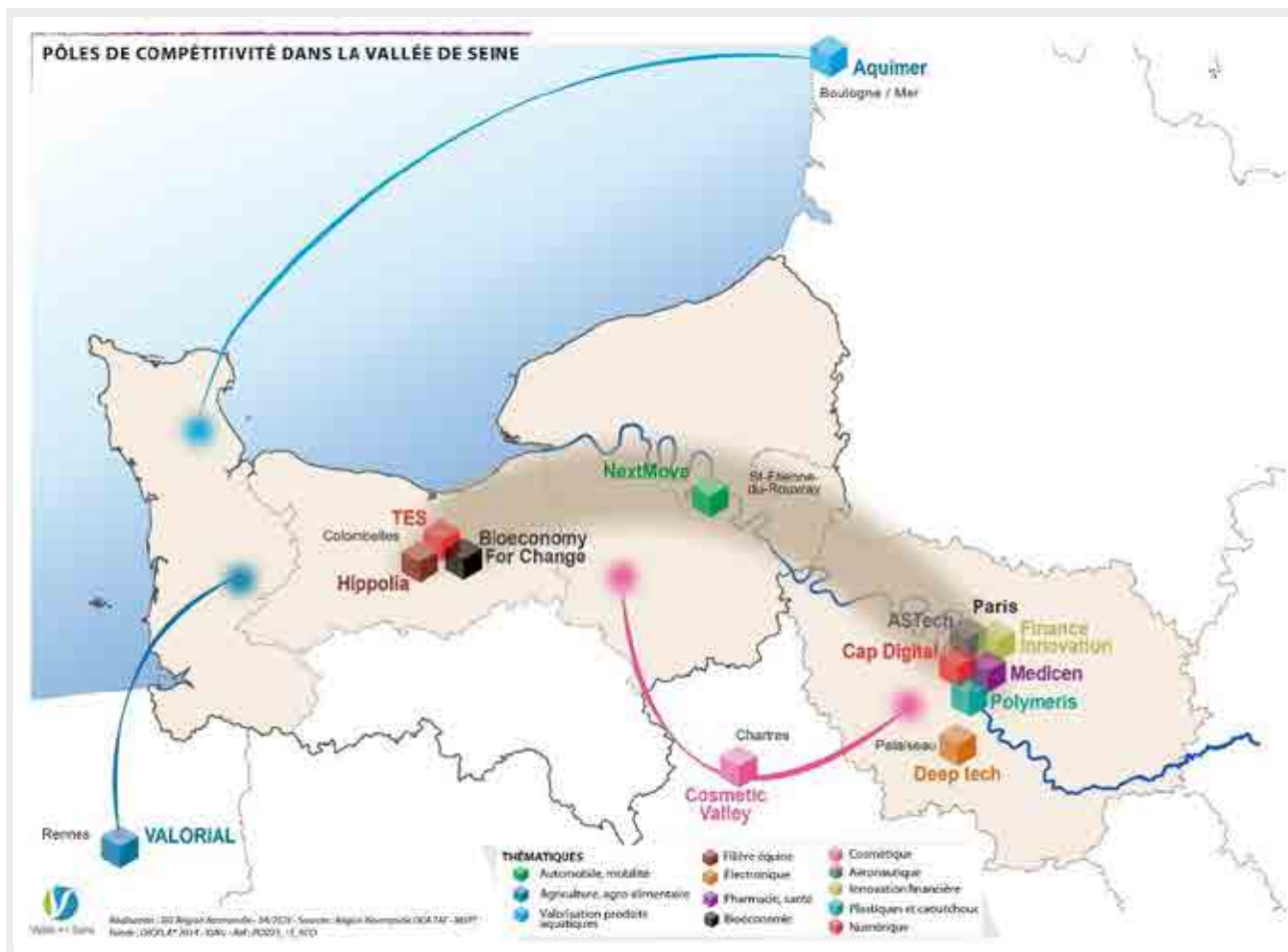
3.2.1 PROMOUVOIR L'INNOVATION EN S'APPUYANT SUR LES FILIÈRES ET LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

L'agriculture en vallée de Seine se caractérise par une grande diversité, avec une différence marquée entre l'Île-de-France (dominante de grandes cultures) et la Normandie (alternance de l'élevage, du maraîchage, des grandes cultures, de la polyculture-polyélevage, du lin et de la pêche...), la présence d'une importante industrie agro-alimentaire qui emploie près de 47 300 personnes et des infrastructures de transport qui facilitent la commercialisation des productions (logistique portuaire en particulier).

En outre, comme les autres régions françaises, le territoire a connu une diminution importante du nombre d'exploitations agricoles et fait face à une tension sur ses surfaces disponibles liée à l'urbanisation.

La vallée de la Seine concentre des filières qui exercent un rôle moteur dans le système productif énergétique et manufacturier : l'automobile et l'aéronautique, l'industrie agro-alimentaire, la production et la distribution d'énergie, la chimie, la cokéfaction et le raffinage, la cosmétique, la pharmacie, les biotechnologies...

La modernisation du tissu industriel, l'avènement de l'industrie du futur et l'intégration des transitions écologiques et énergétiques sont des impératifs et il est essentiel de continuer à développer les dynamiques interrégionales et collectives.



Pour accompagner la transformation de ces secteurs et la reconversion de leurs salariés, il convient de s'appuyer sur les filières et les pôles de compétitivité (NextMove, Normandie AeroEspace et ASTech Paris région, LSN, Cosmetic Valley...) et de poursuivre les démarches qui concourent à la coopération entre les acteurs pour

faire émerger de nouveaux projets communs. Le projet Booster Seine Espace qui regroupe les acteurs du spatial, du numérique et des applications en est un exemple.

Le dialogue avec les acteurs économiques doit franchir une nouvelle étape.

3.2.2 CONSOLIDER L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES FILIÈRES FAVORISANT LE MIX ÉNERGÉTIQUE ET L'INDUSTRIE VERTE

Depuis le 19^e siècle, avec le charbon, les hydrocarbures puis le nucléaire, la vallée de la Seine est devenue un territoire important de production et de circulation d'énergie.

Elle dispose de ressources énergétiques renouvelables importantes (éolien off-shore, hydrolien et énergie solaire, gaz vert : méthanisation, pyrogazification, méthanisation des biodéchets...) et programme la fin progressive des centrales thermiques, la consolidation des capacités électronucléaires et le développement de l'énergie éolienne terrestre et marine.

L'évolution du mix-énergétique se concrétise notamment par :

- des raffineries et des sites industriels en transition, cinq industriels (Air Liquide, Total, Esso, Yara et Borealis) ayant signé un accord d'engagement à capter jusqu'à 3 millions de tonnes de CO₂ par an à l'horizon 2030 ;
- une présence forte de la production d'énergie via le nucléaire qui, avec trois grands sites (Flamanville, Penly et Paluel), représente 69% des capacités de production d'énergie en 2023.

En 10 ans, le poids des énergies renouvelables a doublé dans le mix énergétique global (pour atteindre 12% en 2023). Les centrales solaires, l'éolien et les bioénergies se sont fortement développés ; l'ensemble du territoire est maillé.

L'orientation en faveur du mix énergétique implique une dimension « recherche et innovation » notamment sur les sujets liés au stockage, au transport et à la gestion de l'énergie : les collectivités, les laboratoires et les industriels doivent se saisir de ces sujets.

En complément, il convient d'évoquer la structuration d'une nouvelle filière ayant un impact majeur en termes d'emplois, la filière hydrogène, et les actions à conduire sur la bioéconomie et l'économie circulaire et celles à

mener pour les technologies du futur.

a) Le développement de la filière hydrogène pour la production, la distribution et le stockage

Le développement d'une filière hydrogène « décarboné » est favorisé par la nature des industries du territoire (engrais, raffinage, métallurgie, chimie, automobile, aéronautique...), le poids de la logistique et des mobilités lourdes sur l'axe Seine (bateaux, trains, avions, poids lourds) et les capacités de production en énergie bas carbone ou renouvelable.

Ces atouts placent le territoire en position privilégiée pour la structuration d'une filière nationale voire mondiale dans le champ de l'hydrogène bas carbone, ancrée localement pour assurer création d'emplois et production de valeur ajoutée.

Il s'agit donc de :

- Développer la production, la distribution et le stockage d'hydrogène « vert » et décarboné en passant par des projets intégrant l'usage de l'hydrogène. Ce développement passe par des infrastructures adaptées, la production et la mise à disposition d'énergies renouvelables et de récupération et le déploiement des usages de mobilité hydrogène ;
- Poursuivre les innovations et les expérimentations permettant d'accompagner l'intégration de cette technologie par les entreprises tant pour la production que pour les usages ;
- Identifier les acteurs qui auront les besoins les plus importants : industriels, HAROPA, TRANSDEV, collectivités territoriales... pour faciliter l'émergence d'écosystèmes associés ;
- Développer des usages de l'hydrogène dans les flottes terrestres captives et dans le transport fluvial (de personnes et de marchandises) avec notamment le développement d'une filière « bateaux hydrogène » ;
- Concevoir et proposer des actions de formation territorialisées pour répondre aux besoins de compétences des entreprises du secteur (techniciens, ingénieurs...).

SOUTENIR LE DÉPLOIEMENT DE ZONES INDUSTRIELLES BAS-CARBONE (ZIBAC)

Le déploiement de Zones Industrielles Bas carbone, soutenu par l'État, via l'ADEME, dans le cadre de France 2030, a pour objectif d'accompagner la transformation globale de zones industrielles dans une perspective de décarbonation.

L'inscription des acteurs industriels de la vallée de Seine dans les démarches ZIBac sera un axe fort pour la co-construction de trajectoires de décarbonation à l'horizon 2030 et à l'horizon 2050.

L'ensemble des parties prenantes (industriels, gestionnaires d'infrastructures, collectivités, acteurs de la formation professionnelle...) sera impliquée, à différentes échelles, du site de production aux zones industrielles.

b) La bioéconomie et l'économie circulaire : éco-conception, réemploi, recyclage

La vallée de La Seine dispose de nombreuses ressources minérales, agricoles, forestières et aquacoles qui doivent être gérées en prenant en compte les enjeux de protection de la biodiversité et des habitats naturels. L'utilisation durable de ces ressources visera à renforcer le système alimentaire du territoire tout en produisant, dans la mesure du possible, des matériaux biosourcés ou de l'énergie.

• Développement des filières de produits biosourcés locaux

Les produits biosourcés offrent de nombreuses solutions pour produire des matériaux destinés au secteur du bâtiment, de l'automobile, de l'emballage, des sports et loisirs, des molécules pour le secteur industriel (cosmétique, hygiène, peinture...), ou de l'énergie.

Ils sont issus de différentes sources de biomasse locales : bois, paille, chanvre, lin, miscanthus, terres crues, ressources halieutiques, résidus et coproduits...

Ces ressources peuvent notamment contribuer à réduire l'empreinte environnementale du secteur du bâtiment et de la construction où les enjeux sont de taille : la vallée de la Seine concentre à elle seule 32 % du marché national du bâtiment et 150 000 logements par an doivent être rénovés pour atteindre les objectifs nationaux (30 000 en Normandie ; et 120 000 en Île-de-France).

Les complémentarités interrégionales concernent les ressources et les usages.

Capitaliser sur les bonnes pratiques et conforter l'émergence de nouvelles filières, tels que les projets FILMI sur l'émergence d'une filière miscanthus ou PROBOIS sur le développement de produits constructifs en hêtre, sera un axe d'action-clé en portant une attention particulière, d'une part, à l'éco-conception des filières biosourcées (via le développement d'analyses de cycle de vie), et, d'autre part, à la cohérence entre les filières de matériaux biosourcés et les filières agricoles pour éviter les concurrences avec les ressources alimentaires.

• Développement de l'économie circulaire pour une utilisation rationnelle des ressources naturelles

Les différents axes de l'économie circulaire offrent de nombreuses opportunités pour consolider le tissu économique, développer de nouvelles activités fondées sur la réutilisation des ressources, des produits et des déchets et sortir du modèle linéaire du « tout jetable ».

Seront en particulier poursuivis :

- la mise en œuvre de démarches innovantes telles que l'écoconception de produits ou de services,
- le partage de ressources (énergies, eau, matières, déchets, équipements, expertises...) entre entreprises,
- le développement de nouveaux modèles économiques fondés sur la performance d'usage via l'économie de la fonctionnalité,
- l'allongement de la durée d'usage par le consommateur à travers le réemploi, la réutilisation et la réparation,
- le renforcement des actions de recyclage,
- la gestion et le traitement des déchets des entreprises,
- la gestion et le traitement des biodéchets...



Herblay, plaine de Pierrelaye-Bessancourt
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

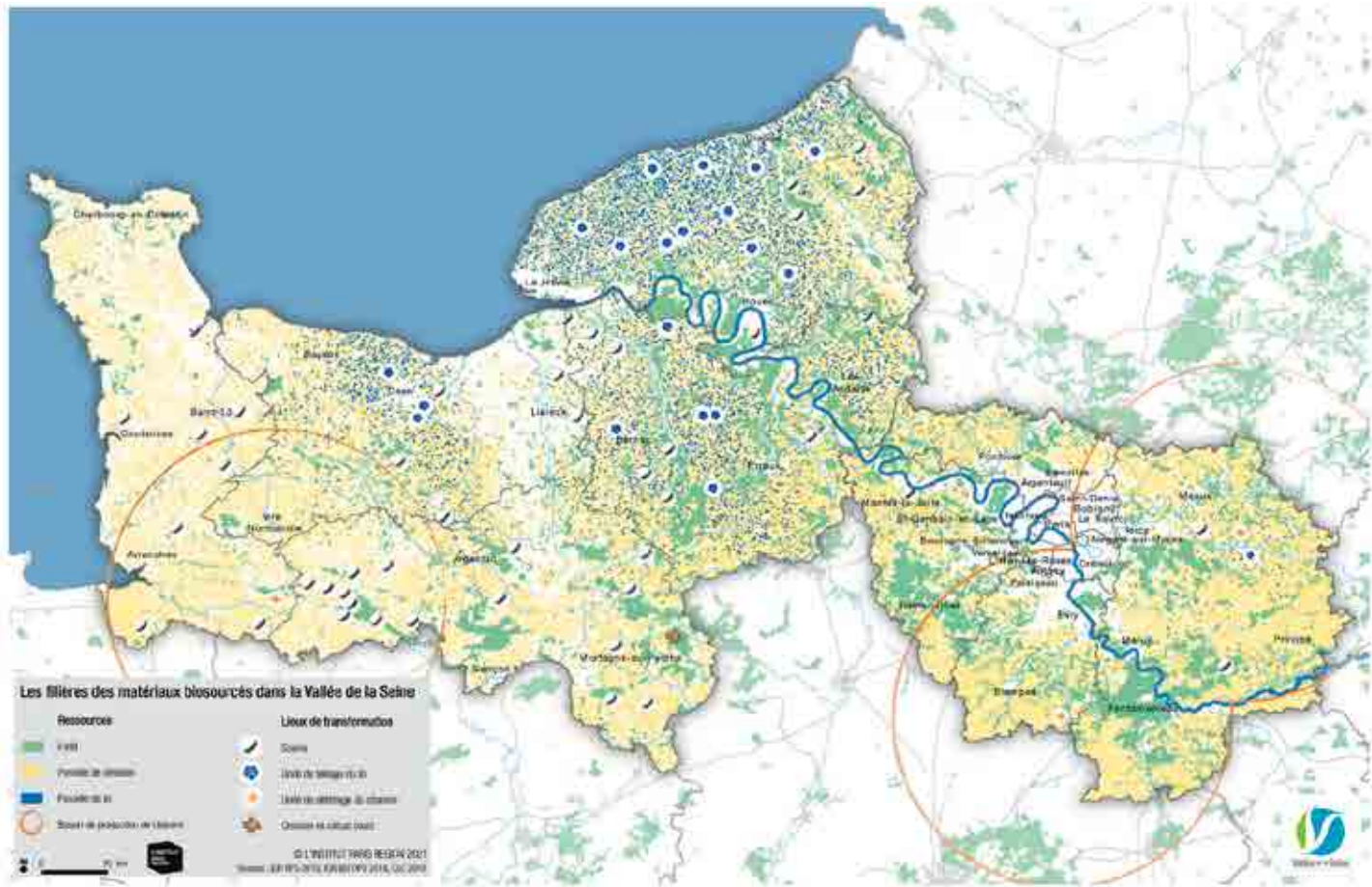
Par le CPIER a été ainsi soutenu, à titre d'illustration, un projet d'Upcycling dans la filière textile.

L'innovation dans le domaine de l'économie circulaire à destination de l'industrie doit pouvoir également porter sur :

- La transformation de la matière,
- L'optimisation de l'impact des sites de transformation,
- La diffusion de nouveaux matériaux biosourcés ou transformés notamment pour plusieurs filières : automobile, aéronautique, construction-BTP, plastique, cosmétique, pharmaceutique...
- La diffusion de nouveaux matériaux biosourcés ou transformés notamment pour plusieurs filières : automobile, aéronautique, construction-BTP, plastique, cosmétique, pharmaceutique...

• Circuits courts et relocalisation

De manière plus globale, des filières émergent dans une logique de circuits courts et de relocalisation, pouvant aussi engendrer de la réindustrialisation et de nouveaux circuits logistiques.



c) Favoriser les nouvelles technologies, l'industrie et les services du futur

La numérisation de l'économie et de la société, la multiplication des objets connectés, la production et la disponibilité croissante des données, l'augmentation des puissances de calcul numérique et du recours à l'intelligence artificielle constituent des enjeux majeurs, tant en terme d'opportunité de nouveaux services et d'usages, que d'appropriation et de maîtrise (dont souveraineté numérique, cybersécurité...) et enfin d'articulation avec les enjeux de sobriété énergétique et environnementale.

Des bénéfices pour les territoires sont attendus notamment en termes de meilleure gestion de la consommation d'énergie, de transports plus fluides et plus rapides ou encore pour un développement d'accès simplifié et inclusif aux différents services et administrations dans des conditions sécurisées et durables. Levier de modernisation de secteurs existants ou d'épanouissement de filières émergentes, le développement numérique bénéficiera lui aussi de la mise en réseau des acteurs et de l'accompagnement du changement afin de garantir le passage de la recherche académique à la commercialisation de produits.



Ancienne voie ferrée desservant le centre de production thermique de Porcheville
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

À la transition écologique et énergétique s'ajoute la transition numérique avec l'impact de ses incidences et les besoins en formation.

3.2.3 CONFORTER LA LOGISTIQUE, COMME FACTEUR DE COMPÉTITIVITÉ

Les activités de transport de marchandises et de logistique sont des leviers indispensables à l'économie et au fonctionnement des territoires en qualifiant la performance des systèmes productifs.

La vallée de la Seine constitue le premier système logistique français avec, aux deux extrémités de son territoire, les pôles majeurs du Havre et de Roissy : faire prospérer ce potentiel, générateurs d'emplois, en captant des activités et des trafics nouveaux, en facilitant la circulation des biens au service de l'ensemble de l'appareil de production et en assurant la qualité de la chaîne d'approvisionnement, reste une priorité.

La filière est au cœur de la stratégie « vallée de la Seine » dont l'objectif est de faire de la Normandie la façade maritime du Grand Paris et de faire de cet ensemble un espace d'importance mondiale. La modernisation et l'optimisation des infrastructures de transport, le développement et le renouvellement des plateformes logistiques multimodales (Le Havre, Rouen, Limay-Porcheville, Gennevilliers...), le regroupement des ports du Havre, Rouen et Paris (HAROPA PORT), ou le rapprochement des systèmes d'information (S)One autour du Havre, CIN autour de Roissy contribuent à la réalisation de cet objectif.

Quatre axes sont privilégiés pour l'action :

- L'identification de sites logistiques d'intérêt inter-régional, notamment les terminaux de transports combinés et les plateformes portuaires multimodales, pour mieux articuler les systèmes logistiques et urbains, contenir l'étalement urbain, faciliter le recyclage et la reconversion des friches et développer davantage de valeur ajoutée ;
- L'amélioration de la compétitivité et de l'organisation des chaînes logistiques des filières industrielles et agricoles ;
- L'amélioration continue des solutions liées aux systèmes d'information pour assurer le suivi fiable, fluide et sécurisé des marchandises et de leur circulation ;
- La formation et la qualification dans le domaine des métiers de la logistique, du fluvial, du portuaire, des transports et de la mer, dans une optique de performance d'exploitation des infrastructures, d'accompagnement des transitions, de création d'emplois et de qualité des services rendus.

Les établissements d'enseignement, de formation et de recherche auront un rôle de tout premier plan à exercer dans les coopérations à conduire avec les représentants de l'activité de transports et logistique.

Une logistique compétitive est nécessaire pour donner corps à la façade maritime du Grand Paris.

Depuis 2015, le CPIER a accompagné de nombreux projets sur différents thèmes : observation du foncier logistique (observatoire du foncier logistique normand porté par Logistique Seine Normandie), réseau de plateformes logistiques multimodales performantes, accompagnement de la performance des entreprises avec la fluidification des échanges pour gagner en compétitivité (industries pharmaceutiques, cosmétiques...).

L'ambition est d'encourager la filière logistique à capitaliser ces acquis et à mettre en place un modèle de développement durable, basé sur la production, les échanges et les services, et tenant compte des impératifs environnementaux et des nouveaux modes de vie et de consommation des habitants.

Ainsi, en cohérence avec les actions menées dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique d'Île-de-France et de la stratégie logistique normande et les ambitions de la stratégie nationale portuaire et de la stratégie pour le fret, il importe :

- De poursuivre et développer, avec l'ensemble des acteurs publics et privés, la connaissance du système logistique et du fret ;
- De consolider le corridor logistique axe Seine comme axe multimodal structurant pour renforcer l'attractivité et la compétitivité de HAROPA PORT, de Ports de Normandie et du tissu industriel en accompagnant notamment la croissance du trafic conteneurisé, en apportant des services logistiques complémentaires (pour anticiper par exemple l'investissement de MSC au Havre) et en favorisant le report modal ;
- D'assurer les conditions de décarbonation des activités (verdissement des flottes, chaînes logistiques multimodales, transition numérique...) dans une logique de sobriété foncière ;
- D'assurer une meilleure maîtrise des risques industriels et environnementaux (adaptation de l'offre foncière et immobilière, anticipation des effets du réchauffement climatique, phénomène NIMBY...).

LOGISTIQUE ET MARKETING TERRITORIAL

Logistique Seine Normandie (LSN), association regroupant des entreprises de transports et de logistique, contribue à la visibilité du territoire à l'échelle de la Normandie et de l'Ile-de-France notamment par ses actions de communication : salon international du transport et de la logistique – SITL-, multimodalité Axe Seine,...).

La volonté est d'associer plus encore les acteurs franciliens du transport et de la logistique, en s'appuyant, entre autres, sur les associations nationales (France Logistique, Afilog,..), et en mobilisant les collectivités territoriales et leurs réseaux d'entreprises, faute de cluster régional équivalent à LSN en Ile-de-France.

Avec son observatoire logistique, LSN recueille et diffuse la connaissance sur ce secteur d'activité par l'analyse des dynamiques de l'emploi, de l'immobilier et du foncier et le recensement des défis et difficultés auxquels les acteurs sont confrontés.

Le « Hub Logistique Axe Seine » est également un centre de ressources et une démarche de marketing territoriale mettant en avant les atouts logistiques du territoire, à l'instar de ce que réalise « Logistics in Wallonia », par exemple.

De même, la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique Régional en Normandie contribue au développement d'une vision partagée public/privé sur les enjeux de développement de la filière et les besoins fonciers et immobiliers associés pour définir une stratégie foncière adaptée et déclinée dans les territoires, y compris dans la perspective du « zéro nette artificialisation » (ZAN) retenue par la législation.

LSN agit enfin pour accompagner les professionnels du transport et de la logistique face aux défis majeurs du XXIème siècle, en particulier celui lié à la transition énergétique, avec les travaux de deux commissions « performance » : sur la transition écologique et sur la multimodalité.

3.3 AGIR EN FAVEUR DE LA DÉCARBONATION ET PLUS GÉNÉRALEMENT DES TRANSITIONS POUR RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

L'accentuation de la crise climatique et la montée en puissance des enjeux de souveraineté imposent de mettre au premier plan le sujet de la décarbonation. La décarbonation ne peut être traitée isolément.

Accompagner les entreprises dans la transition écologique suppose de s'intéresser à la décarbonation et d'accompagner la reconversion industrielle et professionnelle.

3.3.1 ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS POUR EN FAIRE UN VECTEUR COMMUN DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET TERRITORIAL

Une approche forcément systémique et coopérative des transitions : le besoin de développer une véritable ingénierie des transitions

Les changements à opérer dans les domaines environnemental, climatique et numérique ne peuvent être traités séparément tellement ils concernent le fonctionnement interne des entreprises, leur modernisation mais aussi leur modèles économiques et les services attenants. De même, on ne peut considérer l'enjeu des gaz à effet de serre, sans prendre en compte aussi l'adaptation au changement climatique, la gestion des ressources et des matières, la biodiversité, l'évolution des paysages et des aménagements, la sécurité ou encore la souveraineté économique. Les évolutions sont à fois dans les innovations de process, de savoir-faire et de modèles économiques.

Ainsi les transitions énergétique et écologique sollicitent des innovations de performances énergétiques, que ce soit techniques ou de management de l'énergie, de réduction des pollutions et nuisances, de sobriété de matières, d'économie circulaire, de développement de la réparation et du réemploi, d'économie du partage et de la fonctionnalité, de consommation et de durabilité des produits et tout autre évolution qui vont toucher jusqu'aux modèles économiques des entreprises de production.

La numérisation de l'économie et de la société est un facteur de modernisation des industries, permettant aussi une meilleure prise en charge des enjeux énergétiques et environnementaux. Il convient d'intégrer le numérique dans la démarche des transitions.

Il s'agit de donner aux territoires la possibilité de s'engager dans les transitions prises dans leur globalité, pouvant nécessiter de recourir à un savoir-faire complet et des moyens mutualisés, voire rationalisés ou coordonnés (exemple : DataLab Normandie, projet d'antenne normande du Cybercampus national).

Il convient pour cela de pouvoir disposer d'une ingénierie variée, systémique et de qualité : une véritable filière de l'ingénierie des transitions est à monter.

Des actions de mise à disposition et de partage d'informations essentielles pour définir et accompagner les évolutions industrielles et logistiques

L'action consiste à bien articuler les écosystèmes industriels et logistiques, en se nourrissant d'analyses et de données. Les acteurs ont pris l'habitude de travailler ensemble pour partager des éléments de connaissance sur les milieux, le foncier, les dynamiques, les ressources...

Il conviendra de poursuivre l'action concertée avec différents acteurs producteurs de données et d'ingénierie dans les domaines économiques, sociétaux, sociaux et environnementaux. Il s'agit notamment d'avancer sur la connaissance et le partage d'informations avec les pôles de compétitivité, les chambres consulaires (commerce & industrie, agriculture, métiers & artisanat), LSN, HAROPA, VNF, le Cerema, les agences d'urbanisme, les établissements publics fonciers, l'école nationale de paysage, le GIP Seine aval, les parcs naturels, l'ADEME ou encore l'agence de l'eau Seine Normandie.

Ce travail sera renforcé pour produire les données nécessaires aux entreprises dans les transitions, et aux collectivités pour accompagner ces évolutions.

La partage des connaissances et des perspectives contribuera à la déclinaison des trajectoires de transition et à leur acceptabilité.

3.3.2 IMPULSER DES PROJETS COMMUNS POUR LA DÉCARBONATION ET LES AUTRES TRANSITIONS

De nombreux leviers pourront être activés pour décarboner les entreprises. Si l'ensemble du secteur économique est concerné, l'enjeu est particulièrement prégnant pour plusieurs filières industrielles : pétrochimie, automobile, aéronautique, agroalimentaire.... L'accent sera également mis sur le développement de nouvelles filières décarbonées/industries bas-carbone en accompagnant les projets innovants et les démonstrateurs (déploiement du vecteur hydrogène...).

Les évolutions qui se font jour dans le cadre des transitions sont d'une telle ampleur qu'elles nécessitent une démarche d'ensemble, individuelle et collective. Cela s'explique pour les raisons suivantes :

- Les périmètres d'analyse que sont les « SCOPE » des bilans carbone partent de l'échelle du site d'activité d'une industrie avec le SCOPE 1, jusqu'aux échelles locales, interrégionales et même mondiales des approvisionnements énergétiques (SCOPE 2) et de tous les intrants, transports et produits (SCOPE 3),
- L'accompagnement du changement ne peut réussir sans une démarche collective, que ce soit pour le partage d'expériences entre industriels ou encore les changements de comportement dans la manière de consommer et donc de produire.

Il convient donc de conforter une dynamique collective, avec une animation particulière qui reposera sur les territoires tout en gardant une vision claire des besoins structurants tels que les infrastructures de réseaux nécessaires au développement industriel et logistique (infrastructures et services énergétiques, numériques, écologiques, logistiques, fonciers...).

Conformément au besoin d'une démarche collective et systémique, les territoires et les écosystèmes d'acteurs et d'entreprises seront soutenus pour agir en faveur de l'intégration des transitions.

a) Soutenir des démarches plus globales d'écologie industrielle territoriale

La démarche collective d'écosystèmes industriels est à favoriser car elle permet de mutualiser des réseaux (énergies, eau, numérique, logistique, CCUS...), des biens et des équipements, des services et des expertises, mettre en synergie des matières et déchets (les déchets de l'un pouvant être une matière de l'autre, également avec les énergies fatales), ou encore faciliter les partages de bonnes expériences pour la conduite du changement. Cela permet de réaliser des économies d'échelles, de diminuer les impacts environnementaux et d'avancer dans la conduite du changement.



Juziers, vue sur l'Usine Renault de Flins
Crédit photo : © Ambroise Tézenas et Jémémie Léon.
OPP de la vallée de la Seine francilien.

Une attention particulière sera portée sur l'accompagnement des TPE/PME, à côté des grands projets tel le projet ZIBAC.

À l'image du projet ASTER, qui a appuyé la stratégie d'écologie industrielle sur le territoire de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole en lien avec les EPCI de l'axe Seine, une animation de terrain pourra être soutenue pour susciter et favoriser ces synergies et solutions partagées inter-entreprises, en s'appuyant et en complétant le cas échéant les réseaux existants.

b) Faire de la vallée de la Seine un territoire résilient par la maîtrise des risques technologiques, climatiques et écologiques.

Il convient également de rappeler la nécessité de renforcer la culture de sécurité et de faire de la vallée de la Seine un territoire résilient par la maîtrise des risques technologiques, industriels et climatiques. Cela passe notamment par :

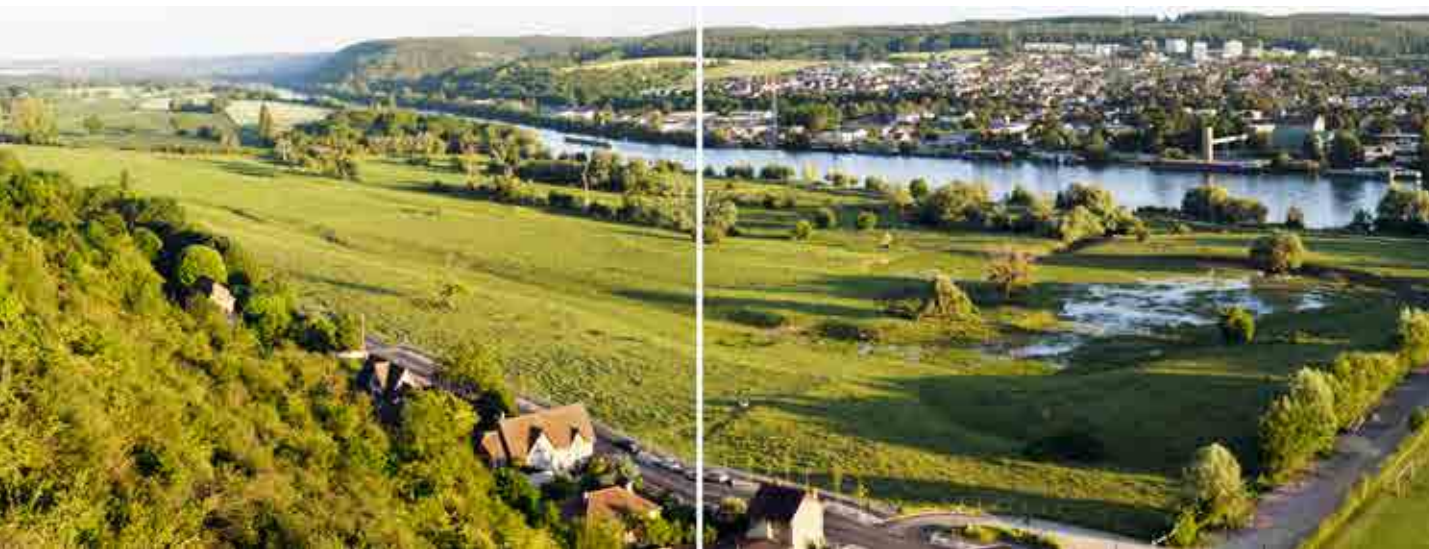
- L'accompagnement à la transformation des entreprises. Ainsi, suite à l'accident de Lubrizol à Rouen, l'action SELI « SEcurité Logistique et Industrielle » a été lancée pour accompagner les entreprises industrielles et logistiques dans la mise en œuvre des évolutions réglementaires relatives aux entrepôts de stockages de combustibles et aux stockages de liquides inflammables.
- L'émergence de projets résilients et le soutien à de nouvelles démarches collectives, à l'image du travail mené par le CEREMA sur quatre sites stratégiques de la vallée de la Seine soumis à des risques naturels combinés (inondation, submersion, ruissellement).

- L'anticipation des risques climatiques sur les activités industrielles et logistiques. Il convient de continuer à accompagner les projets tel que le projet Seine RésilSpace visant à modéliser les impacts des aléas climatiques actuels et futurs sur les flux de transport et l'organisation logistique en vallée de la Seine.

c) Renforcer les synergies entre les acteurs pour encourager les nouvelles initiatives structurantes

Développer des pôles d'attractivité territoriaux propices à l'investissement et à la relocalisation industrielle basées sur la mutualisation d'équipements, de services et d'utilités en boucles courtes, et plus globalement des dynamiques collectives de transition est un enjeu majeur. La mobilisation des territoires dans l'animation de ce type de démarche constitue un réel atout, à côté de la fourniture de services essentiels, par exemple :

- des infrastructures énergétiques et numériques
- le développement de nouvelles mobilités et le report modal vers des modes massifiés, notamment vers le ferroviaire et le fluvial, le développement de sites et solutions intermodales....
- le développement d'un foncier adapté à la fois aux besoins des acteurs économiques et aux enjeux environnementaux et sociaux devrait aussi favoriser les choix industriels. Ces implantations de zones dédiées aux activités économiques doivent privilégier la proximité avec le fer et l'eau (transports ferroviaires, maritimes et fluviaux) ainsi qu'avec les transports en commun... Une stratégie foncière de développement économique permettra de tracer des perspectives.



*Prairie humide (dite Île de l'Horloge), Grande Île et extension urbaine de Vernon depuis la côte Sainte-Catherine, Vernonnet, lundi 14 juin 2021
Crédit photo : © Claire Tenu. OPP de la vallée de la Seine normand.*

Des analyses sur les chaînes de valeur à l'aune des enjeux de décarbonation (SCOPE 3 notamment), pouvant amener l'intérêt d'une relocalisation, faciliteront les choix de filières et de territoires volontaires pour de telles initiatives. L'enjeu de la souveraineté accompagne cette démarche.

La coopération entre les différentes filières sera encouragée, ainsi que le partenariat avec les TPE/PME. Différents leviers sont aussi à activer comme l'évolution des usages et des comportements, qui vont influencer les produits et les services proposés sur le territoire (économie du partage, circuits courts...).

3.4 RENFORCER LES FORMATIONS ET L'ARTICULATION ENTRE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, LA RECHERCHE ET LE MONDE ÉCONOMIQUE

Déjà bien développées en vallée de Seine, les synergies interrégionales et entre acteurs publics et privés de la recherche et de l'innovation (pôles de compétitivité) seront encore soutenues. La Vallée de la Seine présente un réseau d'enseignement supérieur et de recherche déséquilibré.

En dépit du déséquilibre entre les deux régions en matière d'enseignement supérieur et recherche, plusieurs pôles de compétitivité (Next Move, Astech, la Cosmetic Valley...) contribuent à accompagner la structuration de la recherche notamment la recherche industrielle, et se complètent bien à l'échelle interrégionale pour proposer des services variés.

Le groupement des compétences académiques et les centres de transfert technologique au sein de campus dédiés permettent de créer de véritables réseaux de compétences thématiques : Plateau de Saclay, plateau nord de Caen, Technopole du Madrillet, Campus biomédical de Rouen, Université du Havre, pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise.

Il est indispensable de mobiliser les forces pédagogiques, académiques et d'innovation pour accompagner les transitions. Les initiatives et les collaborations (mise en réseau des laboratoires, écoles d'ingénieur, des pôles de compétitivité, des filières...) doivent continuer à se développer.

Il importe de poursuivre la démarche engagée depuis 2015 qui vise à renforcer l'articulation du système de recherche, en appui du développement économique et de la protection de l'environnement.

3.4.1 METTRE EN RÉSEAU DES LABORATOIRES, DES ÉCOLES D'INGÉNIEUR, DES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ ET DES FILIÈRES, ET DÉVELOPPER DES COLLABORATIONS SUR DES SUJETS INDUSTRIELS

La vallée de la Seine doit fédérer un collectif pour créer les conditions de l'émergence de l'innovation particulièrement dans les secteurs qui seront les plus touchés par les mutations liées à la décarbonation à venir (logistique, automobile, aéronautique, pétrochimie, engrais et produits azotés...) mais également dans tous les champs de l'économie et du développement durable. Il convient de soutenir ces efforts sur les segments d'avenir (hydrogène, produits biosourcés, nouveaux matériaux composites, synthèse pharmaceutique, recyclage chimique et biotechnologique, chimie du carbone l'intelligence artificielle...) notamment en accompagnant les ruptures technologiques.

• **La structuration des réseaux de recherche interrégionaux**, à l'instar de l'Institut pour une Logistique Intelligente en Vallée de la Seine qui regroupe les forces en recherche et formation sur la logistique du territoire avec la ComUE Normandie Université, l'Institut français des sciences et technologies de transports, de l'aménagement et des réseaux, l'école de Management de Normandie, Néoma Business school et l'Institut du Droit International des Transports et de la logistique. On peut également citer les travaux de recherche partenariale sur le continuum Seine coordonnés par le GIP Seine aval (projets CONSACRE et PHRESQUES) ou des programmes interdisciplinaires telle que la Zone Atelier Seine.

• **L'émergence de clusters** associant les chercheurs, les écoles, les filières et les entreprises autour d'un projet commun en Vallée de la Seine. Le Groupement d'Intérêt Scientifique TRAFIS associant les Douanes, la Soget, HAROPA-Port et l'Université du Havre et accompagné par le CPIER depuis 2016 a permis de faire émerger des projets innovants portant sur la facilitation, la fluidification et la sécurisation des échanges internationaux.

• **L'émergence de nouvelles collaborations interrégionales sur des sujets partagés.** Le projet Pépite en est un exemple. Depuis 2014, PEPITE (Pôle Étudiant Pour l'Innovation, le Transfert et l'Entrepreneuriat) est un programme de sensibilisation à la création d'entreprise qui permet à tous les étudiants et jeunes diplômés d'être accompagnés dans leurs démarches entrepreneuriales. (Projet Seine REsil Space associant Sixsense Engineering, BKE, prométhée et l'Université de Rouen Normandie visant à développer une plateforme géomatique d'optimisation des systèmes de transport et de logistique).

3.4.2 L'ÉMERGENCE ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIALISATION DES INNOVATIONS SUR LE TERRITOIRE DE LA VALLÉE DE LA SEINE

• **La mise en place de démonstrateurs :** l'innovation économique, dans la transition écologique, énergétique, numérique et le changement climatique, doit être également accompagnée par la mise en place de démonstrateurs industriels ou le développement de plateformes techniques mutualisées favorisant l'accès à des technologies de pointes pour toutes les entreprises en particulier les PMI et les PME. Les projets innovants sont foisonnants (HYTII-Seine ex) pour une zone qui reste un lieu propice pour faire émerger les innovations, pour faciliter leur déploiement industriel et pour s'intéresser à leur potentiel de recyclabilité.

• **La promotion et la diffusion de ces recherches et innovations.** La connaissance, l'innovation, le transfert technologique et leur lisibilité en France et à l'international constituent une clé de succès. C'est pourquoi il convient de soutenir les initiatives dont l'objectif est de valoriser les résultats de la recherche académique par le monde industriel.

3.4.3 ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS AVEC LA FORMATION, ENJEU MAJEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À ARTICULER AVEC LES BESOINS CROISSANTS DES ENTREPRISES

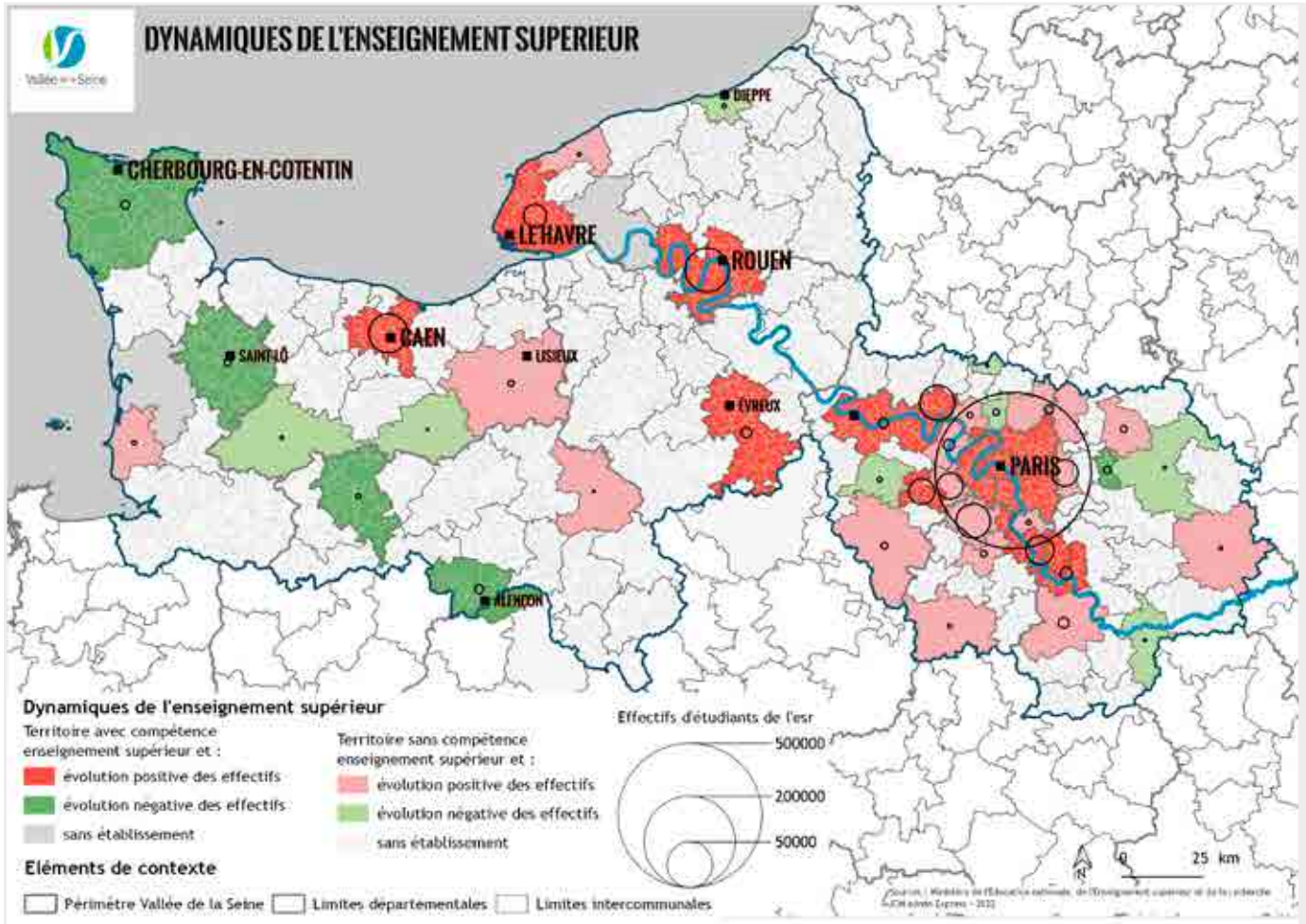
La formation joue un rôle central pour accompagner les processus de découvertes entrepreneuriales et les mutations professionnelles en lien avec l'évolution des métiers de la logistique, de l'hydrogène, de la mobilité, de l'industrie...

Une attention doit être portée sur la nécessaire synergie entre site de formation, les sites de production et les territoires. La vallée de la Seine doit promouvoir une offre de formation au plus près des besoins des territoires. La structure des emplois et les besoins en matière de main d'œuvre vont connaître de profondes mutations. Les nouveaux métiers seront liés à la relocalisation d'activités stratégiques et à la transition écologique.

Une coordination et un déploiement des Campus des Métiers et des Qualifications à l'échelle des deux régions permettra de proposer une offre de formation harmonisée sur le territoire, en adéquation avec les besoins de l'économie, des entreprises et des salariés. Les Campus des Métiers et des Qualifications, permettent sur un territoire donné de mobiliser un réseau d'acteurs qui intervient en partenariat pour développer une large gamme de formations professionnelles technologiques et générales relevant de la formation initiale ou continue. Dans ce cadre de nouvelles formations devront être proposées pour soutenir le développement de filières porteuses d'avenir.

Plus généralement, il convient de développer dans les territoires des rencontres, des visites d'usines et toutes autres manifestations permettant de promouvoir et valoriser l'image des emplois industriels et logistiques.

De profondes mutations affectent la structure des emplois et les besoins en main d'œuvre.



Fabrication de pales d'éoliennes, LM Windpower, Cherbourg.

GLOSSAIRE

- **3DS** : Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification (loi)

- **ADAS** : Association des départements de l'axe Seine
- **ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- **AMI** : Appel à manifestation d'intérêt
- **APUR** : Atelier parisien d'urbanisme
- **ARS** : Agence régionale de santé
- **AUCAME** : Agence d'urbanisme de Caen Normandie métropole
- **AURBSE** : Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure
- **AURH** : Agence d'urbanisme Le Havre

- **BTP** : Bâtiment et travaux publique

- **CAUE** : Conseil d'architecture, d'urbanisme et l'environnement
- **CCI** : Chambre de commerce et d'industrie
- **CCUS** : *Carbon capture, utilisation and storage* (captage, utilisation et le stockage du carbone)
- **CEREMA** : Centre d'étude et d'expertise sur le risque, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CIN** : *Cargo information network* (système d'information de traitement des flux logistiques de marchandises)
- **CNIG** : Conseil national de l'information géolocalisée
- **CO₂** : Dioxyde de carbone
- **CPER** : Contrat de plan État-région
- **CPIER** : Contrat de plan interrégional État-régions
- **CSNE** : Canal Seine nord-Europe

- **DIDVS** : Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
- **EGAlim** : Équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire, et une alimentation saine, durable et accessible à tous (loi)
- **EMR** : Énergies marines renouvelables
- **ENR** : Énergies renouvelables
- **ENSP** : École nationale supérieure de paysage
- **EPCI** : Établissement public de coopération intercommunale
- **EPF** : Établissement public foncier
- **EPTB** : Établissement public territorial de bassin
- **ETI** : Entreprises de taille intermédiaire

- **FNADT** : Fonds national d'aménagement et de développement du territoire

- **GEMAPI** : Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations
- **GES** : Gaz à effet de serre
- **GIEC** : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
- **GIP** : Groupement d'intérêt public
- **GIS** : Groupement d'intérêt scientifique

- **HAROPA PORT** : Havre, Rouen, Paris port

- **IDF** : Île-de-France
- **INRAE** : Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement
- **INSEE** : Institut national de la statistique et des études économiques
- **INSPIRE** : *Infrastructure for spatial information in the European community* (Infrastructure d'information spatiale dans la communauté européenne)
- **IPR** : Institut Paris région

- **JOP** : Jeux olympiques et paralympiques

- **LSN** : Logistique Seine Normandie

- **MAPTAM** : Modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles (loi)
- **MEVP** : Million d'équivalent vingt pieds (ou million de conteneurs)
- **MIE** : Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

- **NAF** : Nomenclature d'activités française
 - **NOTRe** : Nouvelle organisation territoriale de la République (loi)
-
- **OPP** : Observatoire photographique des paysages
 - **OSPAR** : Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est
-
- **PEPITE** : Pôle étudiant pour l'innovation, le transfert et l'entrepreneuriat
 - **PIB** : Produit intérieur brut
 - **PME** : Petites et moyennes entreprises
 - **PMI** : Petites et moyennes industries
-
- **R&D** : Recherche et développement
 - **RER** : Réseau express régional
 - **RTE-T** : Réseau transeuropéen de transport
-
- **SDAGE** : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
 - **SDRIFE** : Schéma directeur de la région d'Île-de-France
 - **SEINORMIGR** : Seine Normandie migrants
 - **SELI** : Sécurité logistique et industrielle
 - **SIF** : Système d'information fluvial
 - **SNCF** : Société nationale des chemins de fer français
 - **S)ONE** : Plateforme digitale qui permet l'échange instantané d'informations entre acteurs privés et publics de chaînes portuaire, aéroportuaire et logistique
 - **SRADDET** : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
 - **SRCE** : Schéma régional de cohérence écologique
 - **SRDEII** : Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation
-
- **TER** : Train express régional
 - **TWh** : Térawattheure
-
- **UNESCO** : Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture
-
- **VNF** : Voies navigables de France
-
- **ZAN** : Zéro artificialisation nette
 - **ZIBAC** : Zones industrielles bas-carbone

Nota : certaines entreprises ou lauréats d'appel à manifestation d'intérêt sont cités dans le texte avec leur acronyme (Aster, BKE, Filmi, HYTii, Trafis, ...). Pour plus d'informations : sec.vallee-seine@pm.gouv.fr



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Vallée de la Seine

<https://www.vdseine.fr>



<https://www.iledefrance.fr>



<https://www.normandie.fr>