



Axe Seine

UNE VISION PARTAGÉE

Novembre 2012

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
APUR / AUCAME / AUDAS / AURBSE / AURH / IAU-IDF

SOMMAIRE

3 Prologue

4 Chronologie 2009 – 2012

6 Repères

9 1. CARTOGRAPHIE DU TERRITOIRE ET DES PROJETS

10 Le territoire et les grands paysages

12 Les structures de gouvernance

14 Seine Gateway, un écosystème logistique et portuaire

16 L'ancrage territorial de l'industrie

18 L'attractivité touristique

20 Des projets sur les berges – 1. Développements urbains et résidentiels

22 Des projets sur les berges – 2. Développement économique et portuaire

24 Des projets sur les berges – 3. Promenade, loisirs et culture

26 Les événements au bord de l'eau

28 2. LES ACTES DES ATELIERS

29 Actes de l'atelier « Construire un système portuaire et logistique pour renforcer les dynamiques territoriales »

32 Actes de l'atelier « Réindustrialiser la vallée de la Seine : à nouveau l'industrie, une industrie nouvelle »

35 Actes de l'atelier « Développer un espace à haut niveau d'attractivité : tourisme, tertiaire, qualité de vie »

38 Point de vue de Franck Vallérugo – Professeur à l'ESSEC et grand témoin des ateliers

41 Les participants des ateliers

42 3. SYNTHÈSE DES TRAVAUX 2009 – 2012

43 Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre

44 Paris et la Mer

46 Axe Seine, les données essentielles

48 Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)

50 Panorama économique de l'espace Paris Seine Normandie

52 Rapport interconsulaire, pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer

54 Rapport au Premier Ministre

56 Dossier du maître d'ouvrage Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN)

57 Compte-rendu du débat public Ligne Nouvelle Paris – Normandie

58 Préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre

60 Les engagements des CCI

Directeurs de Publication : Dominique Alba, Patrice Duny, Jean-Christophe Rigal, Laurent Moreno, Dominique Dhervillez, François Dugeny

Publication réalisée par : les équipes des 6 agences d'urbanisme et en particulier Hélène Chartier, Edwige Dessenne, Florian Breuil, José Santos, Mélanie Flipo, Mathieu Monier, Alain Franck, Sophie Capitaine et Boris Menguy

Maquette réalisée par : Apur

PROLOGUE

Le 30 avril 2009 marque le lancement de la mobilisation des maires et présidents d'agglomération de Paris, Rouen et Le Havre sur l'aménagement de la vallée de la Seine et l'ouverture de Paris à la mer. Le même jour, s'ouvrait l'exposition « Le Grand Pari(s) » à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine, qui présentait en particulier le projet Seine Métropole de l'équipe d'Antoine Grumbach. À l'automne, les présidents des huit régions du Bassin parisien s'engageaient également par le cadre de référence commun « Perspectives Bassin parisien », en faveur du développement attractif, durable et solidaire de l'Axe Seine. Depuis lors, de nombreuses initiatives ont été prises, des études et des rapports ont été produits et ont contribué à faire émerger une vision partagée du développement territorial de Paris Seine Normandie. Ils témoignent de l'intérêt que suscite le projet, et de l'implication de nombreux acteurs, qui ont compris les enjeux pour leurs propres territoires et activités, mais également pour le positionnement de Paris ville-monde et le redressement du pays. Les ateliers de travail, organisés en préparation du colloque de Paris par le partenariat des six agences d'urbanisme, ont confirmé et précisé les priorités et enjeux qui font désormais consensus chez les divers acteurs concernés par le développement de la vallée de la Seine.

La structuration des activités portuaires et logistiques est un enjeu majeur pour ce territoire. Dans un contexte de perte de performance relative des ports français et d'une concurrence internationale accrue, il est impératif de mettre en valeur ce réseau de ports maritimes et fluviaux de premier ordre qui a vocation à former un véritable écosystème logistique, en renforçant les synergies entre la logistique proprement dite, l'industrie, la distribution, le commerce et les services. Il ne s'agit pas seulement d'assurer la circulation des flux mais de leur apporter une valeur ajoutée, et de faire en sorte que l'Île-de-France ne soit plus l'hinterland principal du port du Havre, mais que le réseau Haropa élargisse son hinterland en Europe.

Un des grands atouts de ce territoire, c'est aussi d'être un bassin industriel de premier plan, articulé à des espaces agricoles et des forêts, dessinant un grand paysage de ville-nature. Il offre des ressources et des compétences pour des filières aussi diverses que la chimie verte, le recyclage, et les énergies renouvelables. Par conséquent, nombreuses sont les opportunités pour expérimenter une écologie industrielle et une économie circulaire, autant de concepts qui ont vocation à être la matrice de l'industrie du XXI^e siècle.

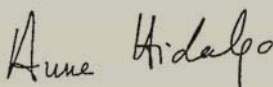
Fondées sur un patrimoine culturel et historique exceptionnel, des paysages remarquables mêlant ville, nature et agriculture, l'identité et l'attractivité des territoires de Paris Seine Normandie sont aussi des composantes essentielles de la réflexion. D'abord parce qu'à travers elles, c'est la qualité de vie et l'adhésion des habitants qui sont en jeu. Ensuite, parce qu'elles déterminent le dynamisme et la capacité de rayonnement des territoires. Ainsi, alors que l'économie du tourisme et des loisirs constitue une richesse indéniable pour cet espace, se pose la question de l'articulation de l'offre touristique entre l'ensemble normand et l'Île-de-France, et de l'émergence d'une offre véritablement commune. Il s'agit plus largement de démontrer la capacité de construire un territoire qui concilierait aussi bien la question du développement des fonctionnalités économiques, urbaines et agricoles que celle de la préservation et de la mise en valeur culturelle, environnementale et paysagère.

Les problématiques à traiter sont donc maintenant pour la plupart bien connues, ce qui laisse penser que le projet de l'Axe Seine a atteint le stade de la maturité. Il est à cet égard désormais inscrit dans le schéma directeur d'aménagement voté récemment par la Région Île-de-France. De ce constat émerge une double nécessité. D'abord, celle d'élaborer un modèle de gouvernance efficace permettant de mettre en œuvre rapidement les actions, de transcender les clivages géographiques et sectoriels et de coordonner les initiatives locales. Pour y parvenir, l'élaboration d'un plan stratégique à l'échelle de l'Axe Seine est indispensable afin de poser clairement les objectifs à atteindre par les différents acteurs concernés. Ensuite, une nécessité, tout aussi importante, celle de définir les financements, publics et privés, à consacrer à ce projet de sortie de crise, et d'évaluer les retours sur investissement et les gains en qualité environnementale.

Le présent document propose un bilan de la séquence de définition des enjeux, de mise en conviction des acteurs et d'impulsion du projet, qui se clôt avec le colloque de Paris. Il porte aussi l'ambition de poser les bases pour les réflexions à venir, en donnant à voir les opportunités et leviers de développement, et notamment les dynamiques émanant des territoires et des différents acteurs sur lesquelles le projet d'ensemble doit s'appuyer.



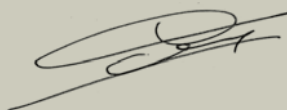
Pierre Bourguignon,
Président de l'Agence d'Urbanisme de Rouen
et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)



Anne Hidalgo,
Présidente de l'Atelier parisien d'urbanisme
(Apur)



Antoine Rufenacht,
Président de l'Agence d'Urbanisme de la région
du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)



Mireille Ferri,
Vice-Présidente de l'Institut et d'Aménagement
et d'Urbanisme de la Région Île-de-France
(IAU-idF)

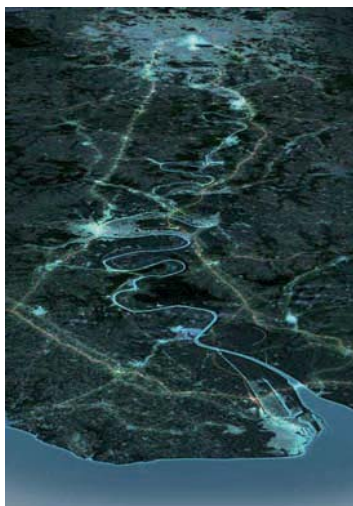


Hugues Ribault,
Président de l'Agence d'Urbanisme
et de Développement de la Seine Aval (AUDAS)



Colin Sueur,
Président de l'Agence d'Urbanisme de Caen-
Métropole (AUCAME)

CHRONOLOGIE 2009 – 2012



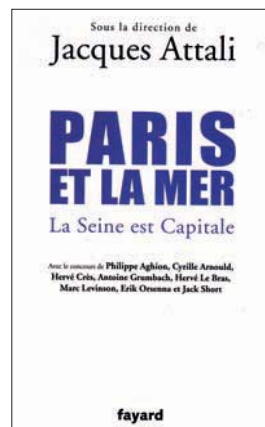
Projet « Seine Métropole »,
Antoine Grumbach & Associés



Colloque Seine d'avenir – Acte I, Le Havre



Consultation Internationale sur le Grand Pari(s)



Publication du livre
de Jacques Attali

2009

- ◆ **29 avril** : Inauguration de l'exposition sur le Grand Paris, à la Cité de l'Architecture présentant le projet Seine Métropole de l'équipe d'Antoine Grumbach, discours du Président de la République
- ◆ **30 Avril** : Rencontres des maires de Paris, Rouen et Le Havre et démarrage du travail commun
- ◆ **19 mai** : Création du Conseil de coordination interportuaire de la Seine
- ◆ **Octobre** : Conférence des 8 Présidents de région du Bassin parisien, validation du cadre de référence « Perspectives Bassin parisien »
- ◆ **Novembre** : Création du comité de pilotage sur la ligne TGV, présidé par Jean-Pierre Duport

2010

- ◆ **27 avril** : Le premier ministre confie à Jean-Louis Borloo (Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement et de l'Aménagement Durables) « la responsabilité du développement de la Vallée de la Seine », celui-ci nomme Alain Lecomte responsable de la mission
- ◆ **4 mai** : Colloque « Seine d'Avenir » – Acte I, organisé au Havre, par les collectivités de Paris, Rouen, Le Havre
- ◆ **Mai** : Parution du rapport Attali « Paris et la mer. La Seine est capitale »
- ◆ **Mai** : Engagement du travail partenarial des 6 agences d'urbanisme



Colloque Axe Seine – Acte II, Rouen

HAROPA



Naissance d'HAROPA



Création du Commissariat Général
au Développement de la Vallée de la Seine



Débat Public LNPN



1^{res} rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine



2^{es} rencontres des acteurs économiques de Paris Seine Normandie

2011

- ◆ **23 mai** : Colloque « Axe seine » – Acte II, à Rouen
- ◆ **24 mai** : Création du Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine (CGDVS), présidé par Antoine Rufenacht
- ◆ **20 septembre** : Présentation du rapport de l'OCDE « compétitivité des villes portuaires. Le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) »
- ◆ **18 novembre** : 1^{res} rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine organisée par les CCI

2012

- ◆ **19 janvier** : Création d'HAROPA, GIE des ports du Havre, de Rouen et de Paris
- ◆ **14 février** : Remise du rapport du CGDVS au Premier Ministre
- ◆ **5 avril** : Décision de RFF de poursuivre les études sur la LNPN
- ◆ **Juin-septembre** : Ateliers « Axe Seine » organisés par les agences d'urbanisme et les collectivités territoriales
- ◆ **25 septembre** : 2^{es} rencontres des acteurs économiques de Paris Seine Normandie organisée par les CCI
- ◆ **23 octobre** : Les assises portuaires d'HAROPA
- ◆ **22 novembre** : Colloque « Axe Seine » – Acte III, à Paris

REPÈRES

Paris Seine Normandie est composé de l'Ile-de-France, de la Basse et de la Haute-Normandie

Territoire

	Paris Seine Normandie	Ile-de-France	Ensemble normand
Superficie (km ²)	42 000	12 100	29 900
Population (millions d'hab.)	14,9	11,7	3,2
Densité de population (hab/km ²)	355	970	110
Part urbanisée	18%	32%	13%
Part de terre agricole	65%	45%	73%
Part de forêt	17%	23%	14%

Activités portuaires et logistiques

◆ Haropa

1^{er} complexe portuaire français, avec 128 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux soit 1/3 du total de la France métropolitaine.

Au 4^e rang européen en trafic maritime.

Au 1^{er} rang européen en trafic fluvial.

Entre 2001 et 2010, une croissance de 7 %... mais de 24 % en moyenne dans les principaux ports du nord-ouest européen.

Les clusters portuaires du Havre et de Rouen, représentent 1/5^e du PIB de Haute-Normandie.

◆ Les activités logistiques

Près de 490 000 emplois liés à la fonction logistique, soit 11 % de l'emploi total de Paris Seine Normandie et presque 1/4 du total de la France métropolitaine.

◆ Fret

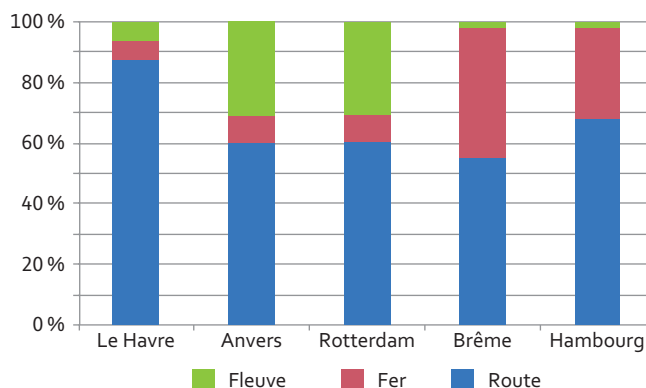
En 2011, le transport combiné fluvial depuis le port du Havre a augmenté de 14 %, en revanche le mode ferroviaire est en retrait de 13 %. La comparaison avec les ports du Range Nord montre le retard du port français sur cette question.

Tourisme

Le tourisme dans Paris Seine Normandie c'est :

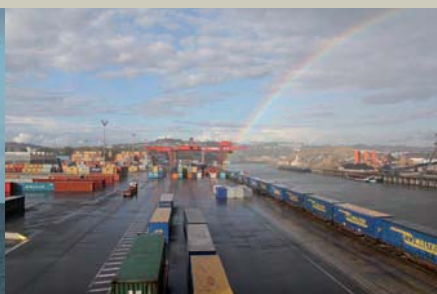
- ◆ 82 millions de touristes en 2007
- ◆ 11,3 millions de voyages en 2009
- ◆ 6,2 % du PIB en 2007
- ◆ 44 000 emplois en Normandie, 270 000 en Ile-de-France
- ◆ Ile-de-France 1^{re} région touristique de France, Normandie 8^e
- ◆ Un fort potentiel de croissance avec les croisières fluviales et maritimes. En 2011, l'activité croisière du port du Havre a augmenté de 50 % en nombre de passagers.

Répartition modale des transports de marchandises conteneurisées depuis 5 ports du Range Nord



Nombre de trains de conteneurs par semaine depuis et vers les ports du nord-ouest de l'Europe en décembre 2010

Le Havre	Anvers	Rotterdam	Hambourg
42	137	261	750



Mobilité

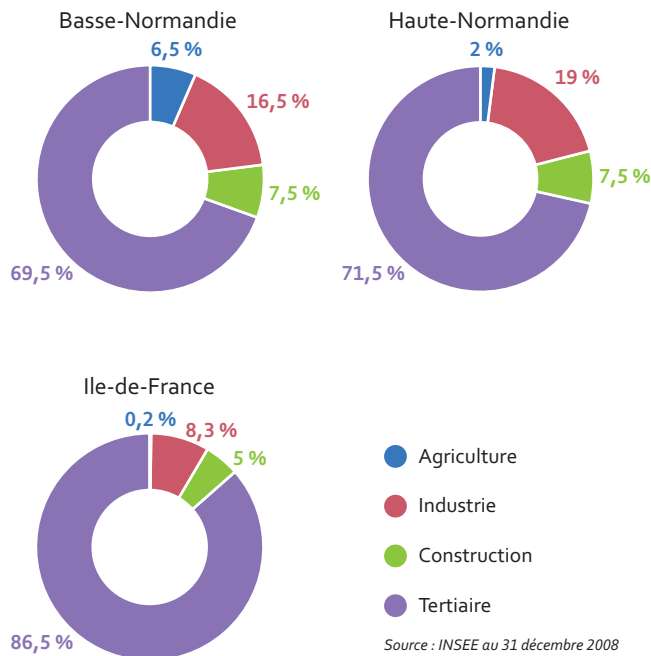
Paris – Le Havre: 1 h45 en 1970/2h02 en 2010

- ◆ Les déplacements intra-régionaux en Normandie: le train capte 7 % des déplacements.
- ◆ Les échanges entre la Normandie et l'Ile-de-France: le train capte 26 % des déplacements, soit 8,3 millions de voyages.

Économie

- ◆ **Le poids économique de Paris Seine Normandie en France**
4,54 millions emplois, soit 28,5 % du total de la France métropolitaine.
1 million d'établissements soit un 1/4 du total de la France métropolitaine.

◆ Répartition des emplois par secteurs d'activité



Sur l'ensemble du territoire, les motifs de déplacement domicile-travail et domicile-études représentent en moyenne 58 % des déplacements ferroviaires d'un jour de semaine normal et 75 % en heure de pointe.

◆ Les activités industrielles

En 2012, Paris Seine Normandie, **1^{er} territoire industriel de France...** mais **une diminution de près de 70 % de l'emploi industriel depuis 1962.**

Plus de 600 000 emplois dans l'industrie, soit 1/5^e de l'emploi industriel métropolitain total, avec l'Ile-de-France qui reste la 1^{re} région industrielle de France.

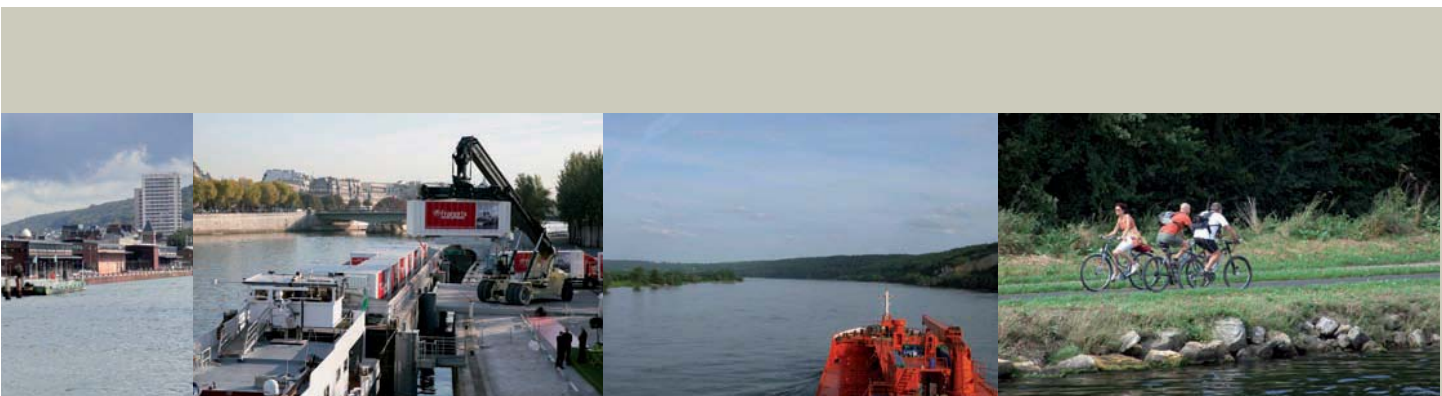
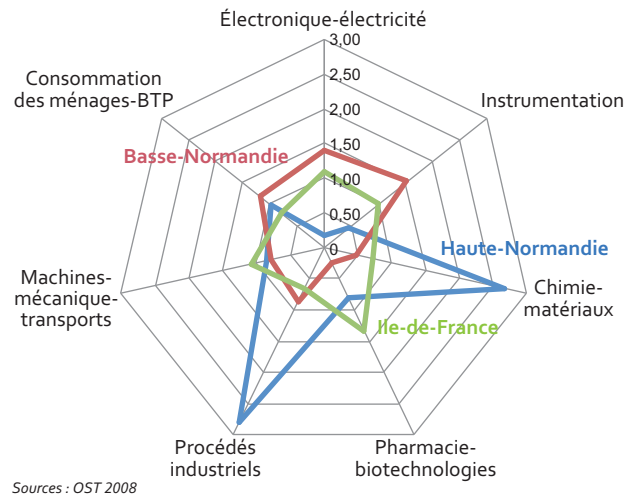
14 000 hectares de réserves foncières pour des implantations industrielles et logistiques.

◆ L'innovation

41 % des chercheurs de France, une forte prédominance en Ile-de-France.

3 pôles de compétitivité de niveau mondial, 7 pôles à vocation mondiale.

◆ Spécialisation de la production technologique







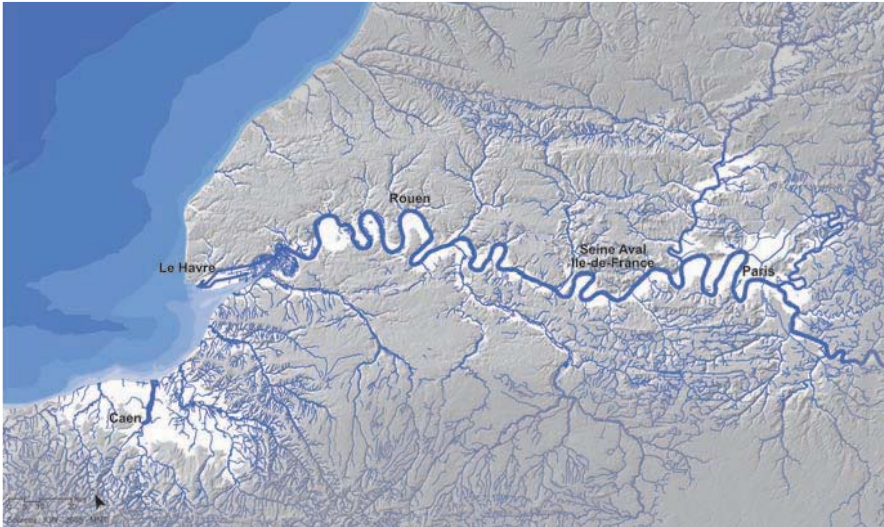
1. CARTOGRAPHIE DU TERRITOIRE ET DES PROJETS

Cet atlas cartographique donne à voir l'espace Paris Seine Normandie; il vise à enrichir la connaissance de ce territoire de projet du Grand Paris pour contribuer à son identification, lui donner une réalité. Il s'agit également de révéler les opportunités et leviers, notamment les dynamiques de projets émanant des territoires et des différents acteurs, et sur lesquels le projet d'ensemble pourra s'appuyer.

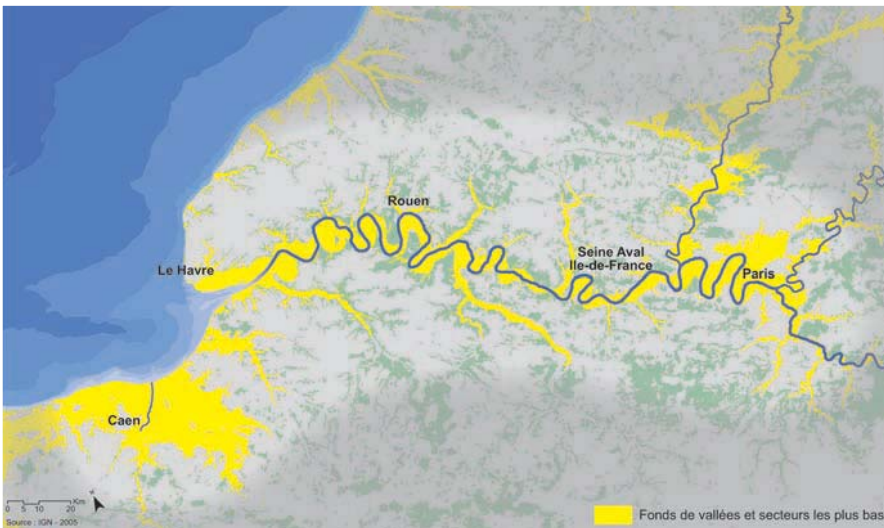
Ce travail, au travers des différentes thématiques abordées, préfigure des déclinaisons possibles d'un projet de Gateway de la Seine et pose ainsi quelques bases pour l'élaboration d'un plan stratégique pour le territoire.

1. Le territoire et les grands paysages
2. Les structures de gouvernance
3. Seine Gateway, un écosystème logistique et portuaire
4. L'ancrage territorial de l'industrie
5. L'attractivité touristique
6. Des projets sur les berges – 1. Développements urbains et résidentiels
7. Des projets sur les berges – 2. Développement économique et portuaire
8. Des projets sur les berges – 3. Promenade, loisirs et culture
9. Les événements au bord de l'eau

LE TERRITOIRE ET LES GRANDS PAYSAGES



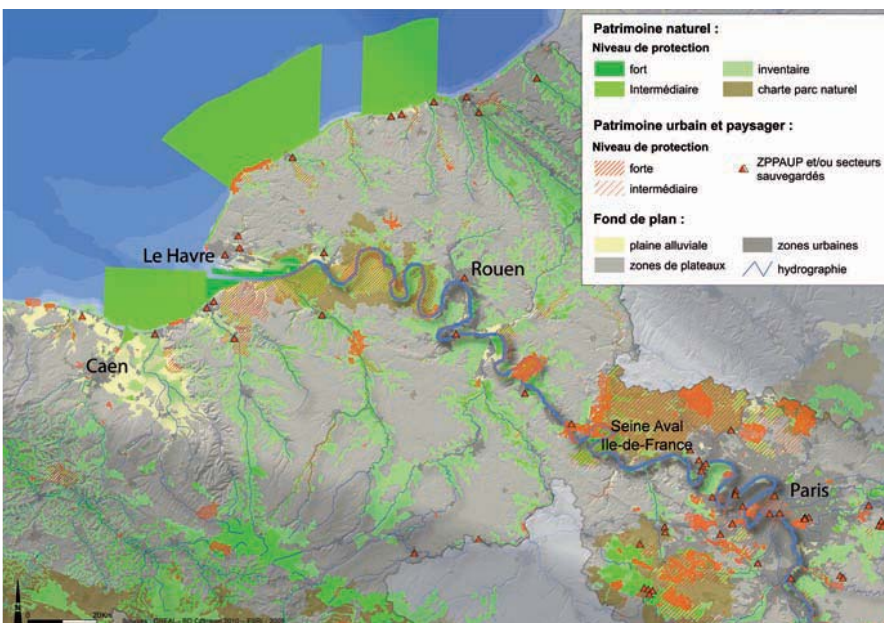
Relief et hydrographie



Fonds de vallées et secteurs les plus bas

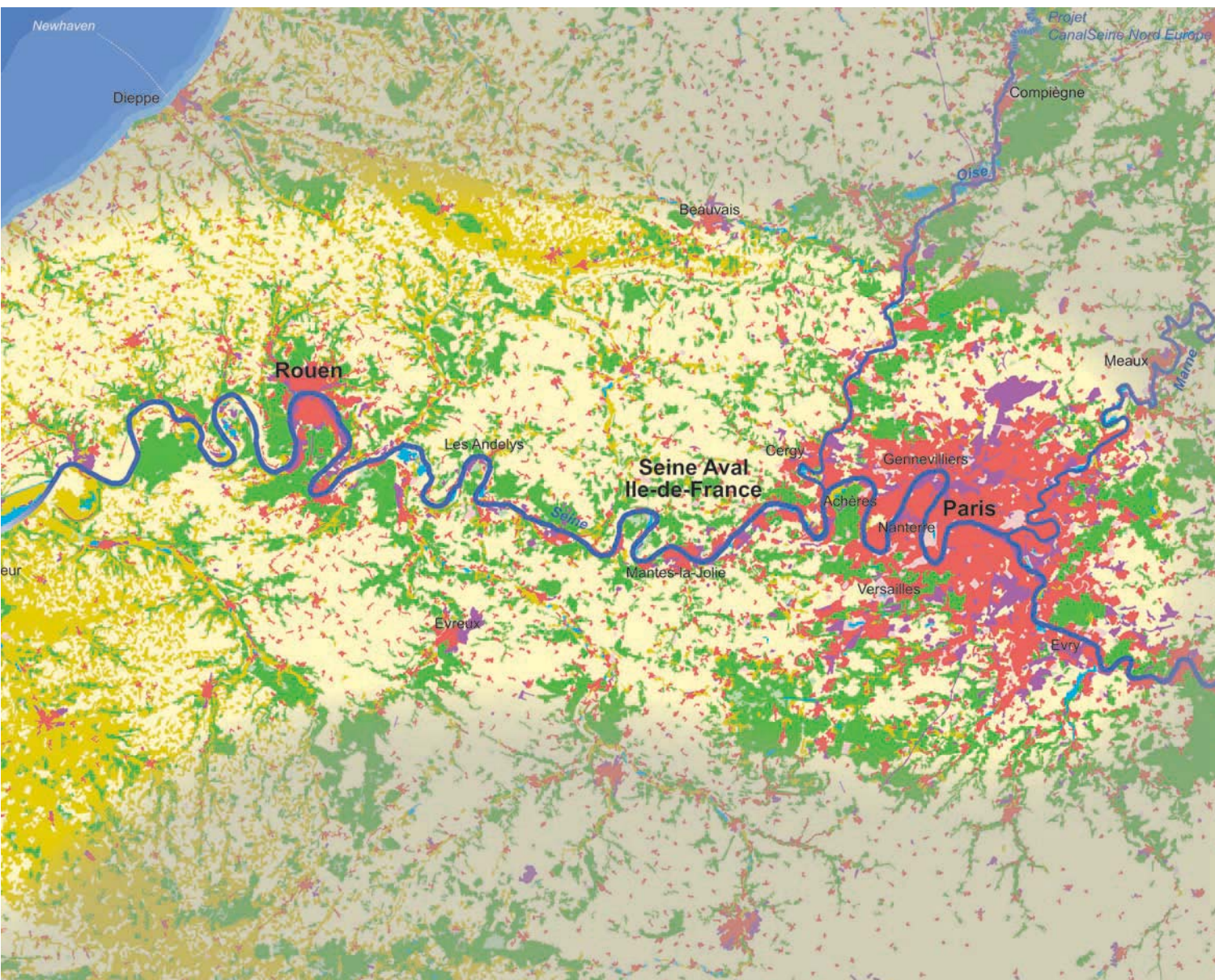










Sources : © IGN 2005 - IGN BD TOPO 2011; Union européenne - SoeS, CORINE Land Cover 2006; INSEE - AU 2010



Patrimoine naturel, urbain et paysager

À de nombreux égards, Paris Seine Normandie est un espace marqué par la mer et le fleuve. L'eau structure le territoire, façonne les reliefs, en particulier l'encaissement de la vallée de la Seine, génère une grande variété d'espaces naturels – falaises et plages, vallées et plaines alluviales, boucles de Seine et marais – et polarise les activités humaines. L'alternance de séquences de paysages urbains, agricoles et naturels constitue la richesse de Paris Seine Normandie; elle n'empêche pas pour autant les continuités. Ainsi, la vallée de



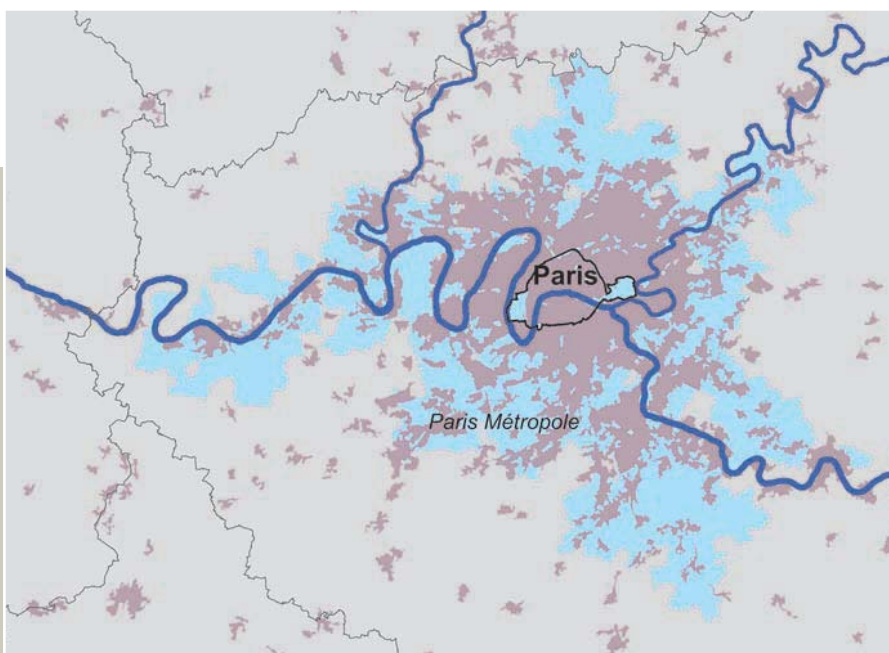
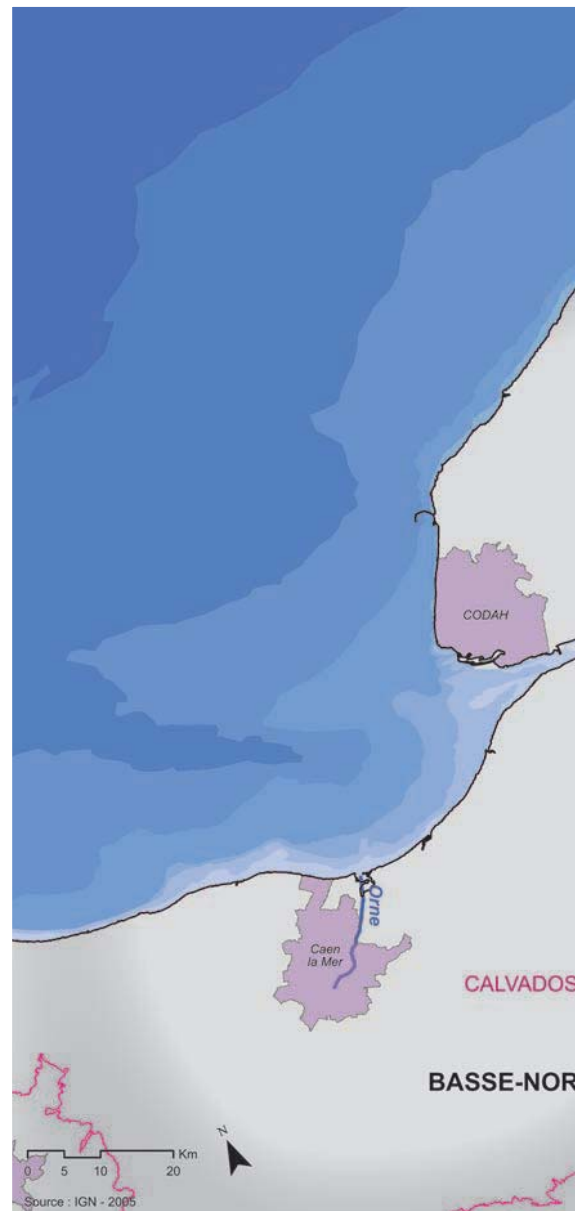
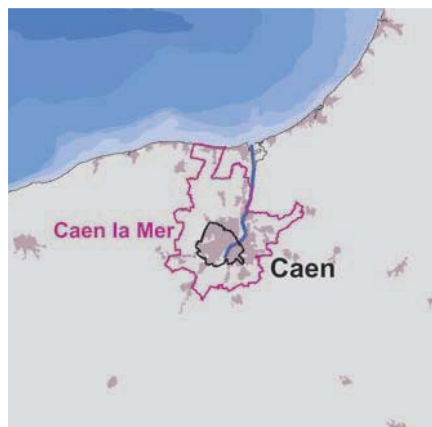
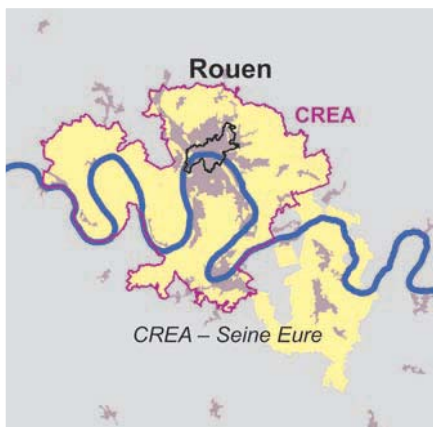
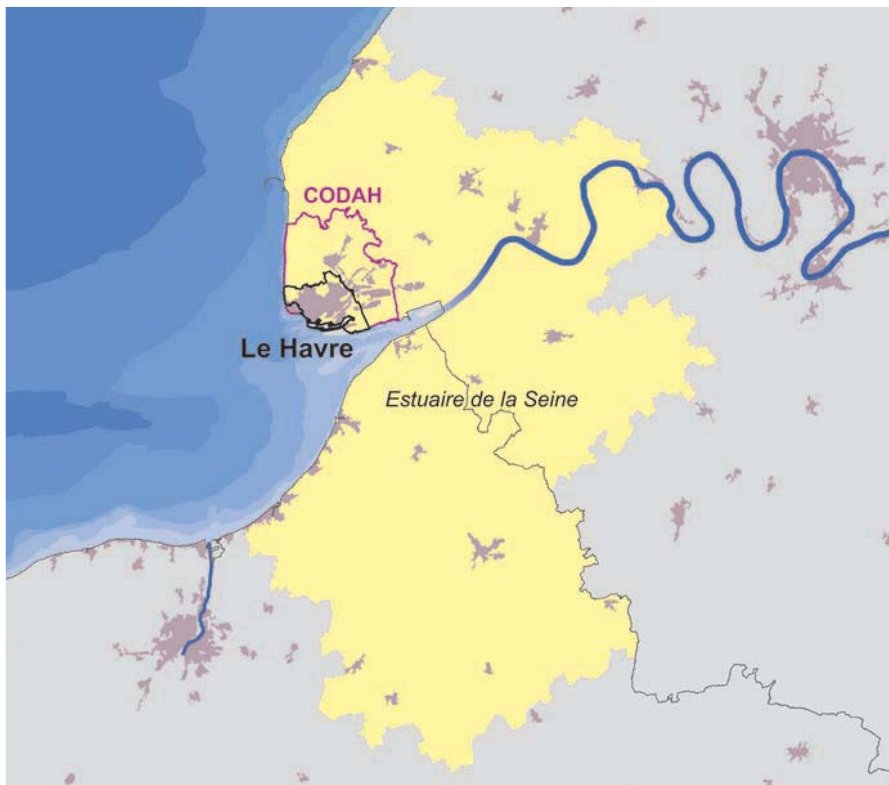
- | | | |
|--|---|---|
|  Zones urbanisées |  Terres arables, cultures permanentes, zones agricoles hétérogènes |  Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée |
|  Zones industrielles, commerciales, réseaux de communication, mines décharges et chantiers |  Prairies |  Zones humides et surfaces en eau |
|  Espaces verts artificialisés non agricoles |  Forêts | |

la Seine, de Paris au littoral normand, forme l'un des plus importants corridors naturels, paysagers et écologiques de France, qu'il convient de préserver et de mettre en valeur. La prise de conscience de la richesse de cette diversité des paysages est manifeste. Ainsi, un peu partout dans le territoire, s'exprime une volonté d'une part de densifier les espaces urbanisés pour contenir leur empiètement sur les espaces agricoles et naturels et d'autre part de redécouvrir certains grands paysages et notamment ceux des bords de fleuve.

Un des enjeux du projet de développement de la vallée de la Seine est donc de valoriser ces différentes séquences paysagères et de renforcer leurs continuités, ce qui nécessite avant tout d'apprendre à considérer le territoire à cette échelle.

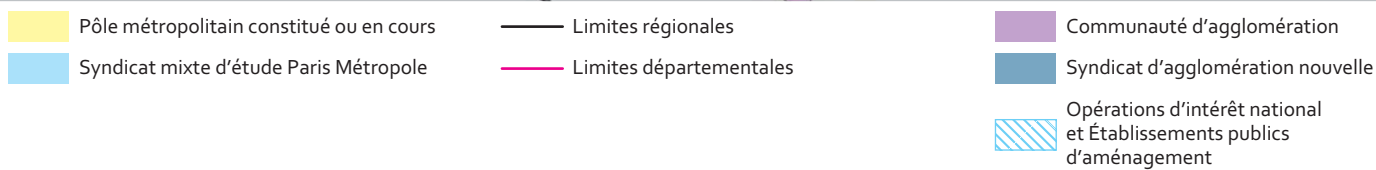
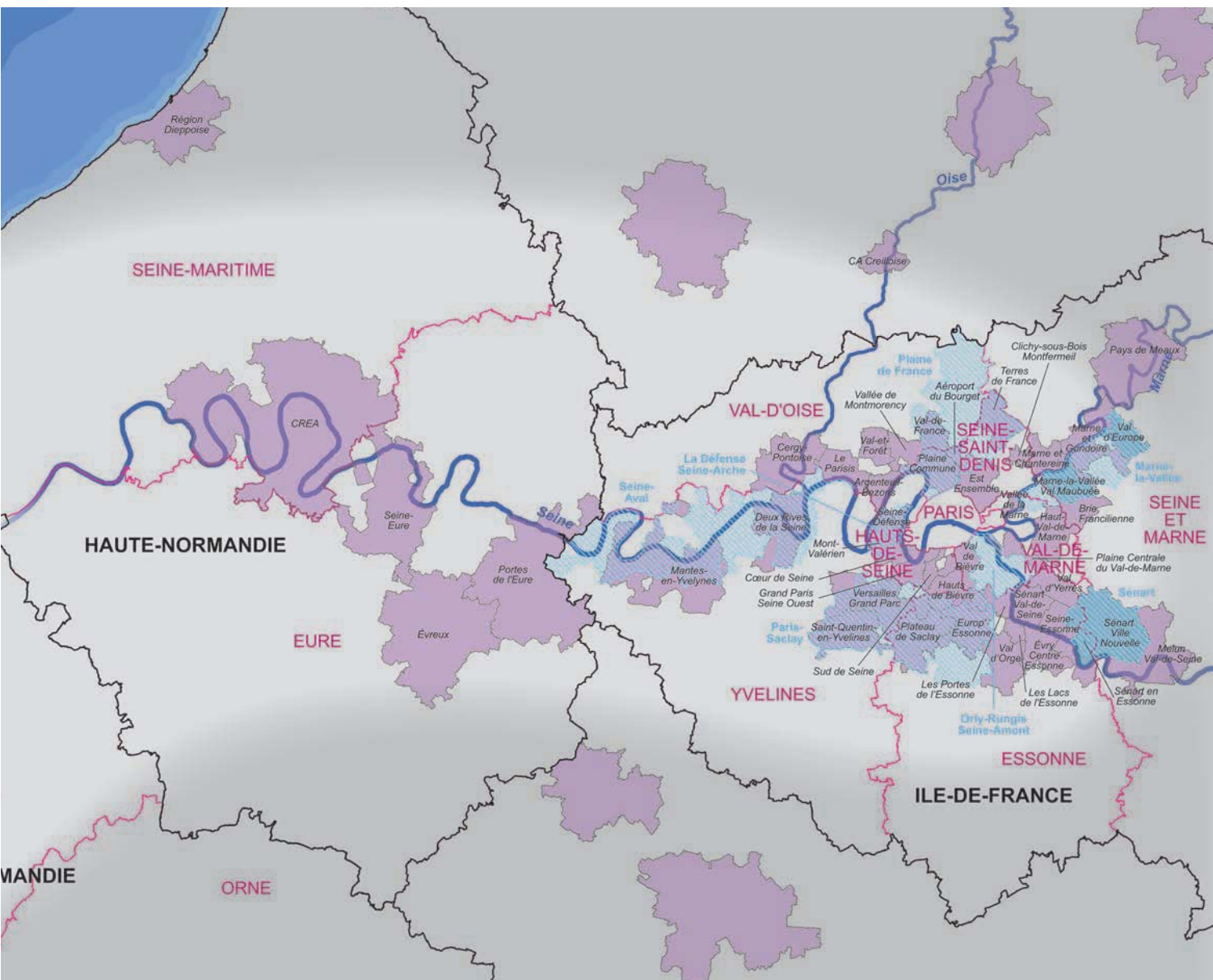


LES STRUCTURES DE GOUVERNANCE



La carte des gouvernances sur l'espace Paris Seine Normandie illustre la multiplicité des organisations politiques et administratives composant ce territoire de projet. Elle pose de fait une question centrale, celle de la mise en œuvre efficace d'un projet de développement sur un tel territoire composite. Les cartes thématiques présentées ci-après font apparaître quelques éléments de réponse :

- Tout d'abord, les acteurs des territoires se sont déjà emparés des sujets fondateurs du projet de l'axe Seine, en témoigne la multiplicité des projets au bord du fleuve, des



initiatives pour redynamiser l'industrie ou encore pour mieux articuler les systèmes logistiques et urbains. Le projet d'ensemble doit s'appuyer sur ces initiatives locales.

• Par ailleurs, la naissance du pôle métropolitain CREA-Seine Eure, le 29 février 2012 et la constitution de celui de l'Estuaire de la Seine témoignent, tout comme les réflexions en cours quant à l'évolution du syndicat mixte d'étude Paris Métropole ou encore l'OIN Seine Aval et la démarche Confluence Seine Oise, de la volonté et de la capacité des territoires à coopérer, et plus encore à se

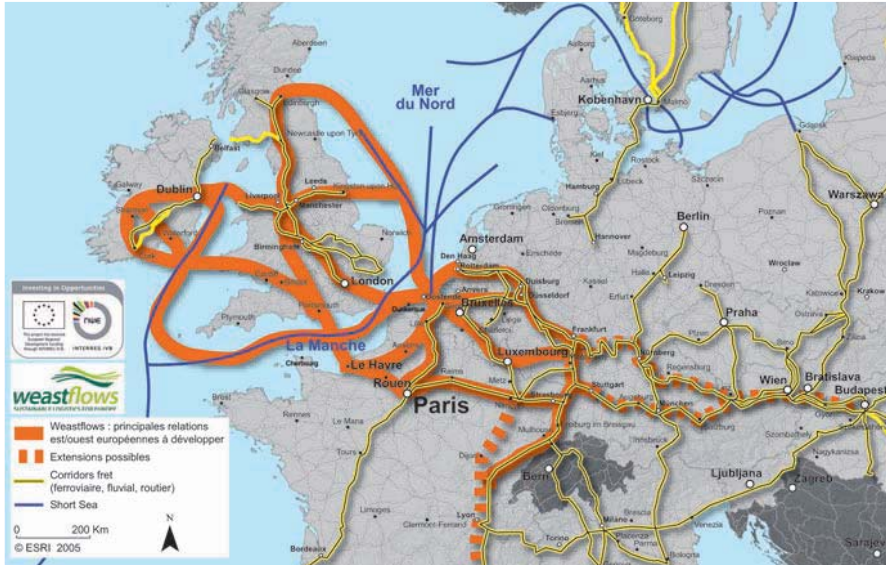
structurer pour mettre en œuvre des projets communs. Le projet de développement de la vallée de la Seine peut s'appuyer sur ces dynamiques de coopération existantes.

• Enfin, par la nature même du projet et l'ambition qu'il porte quant au positionnement de Paris ville-monde et au redressement de l'économie productive du pays, il est indispensable que l'État et les acteurs économiques soient parties prenantes de la gouvernance; cela suppose de proposer une structure originale et opérationnelle.

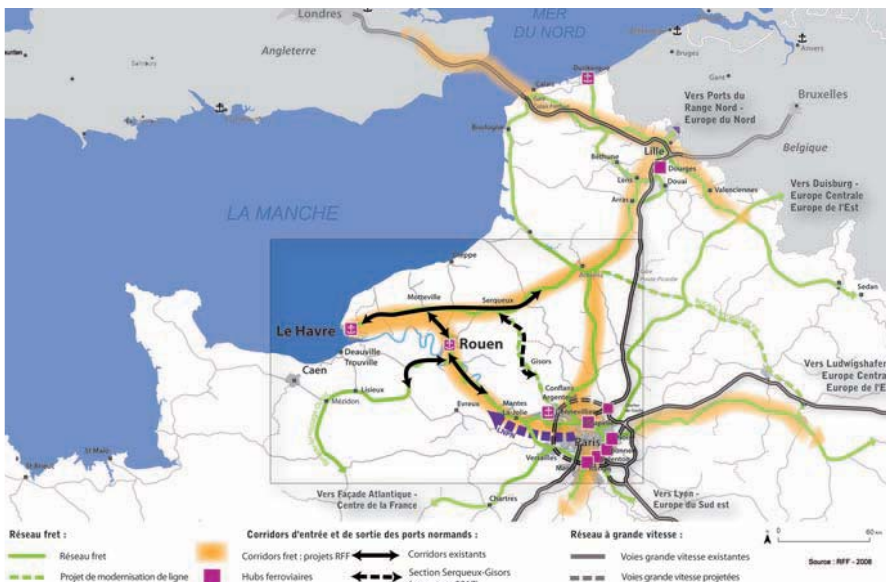


SEINE GATEWAY

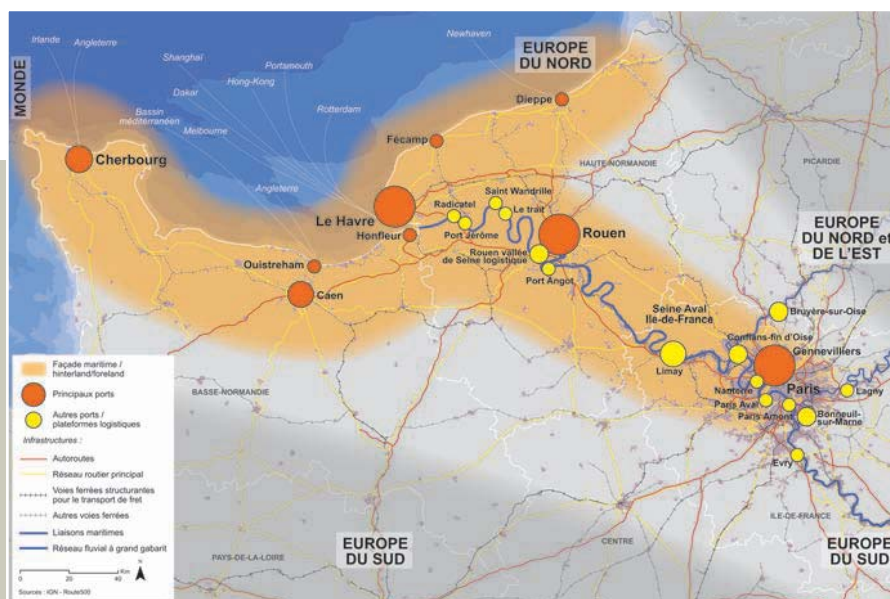
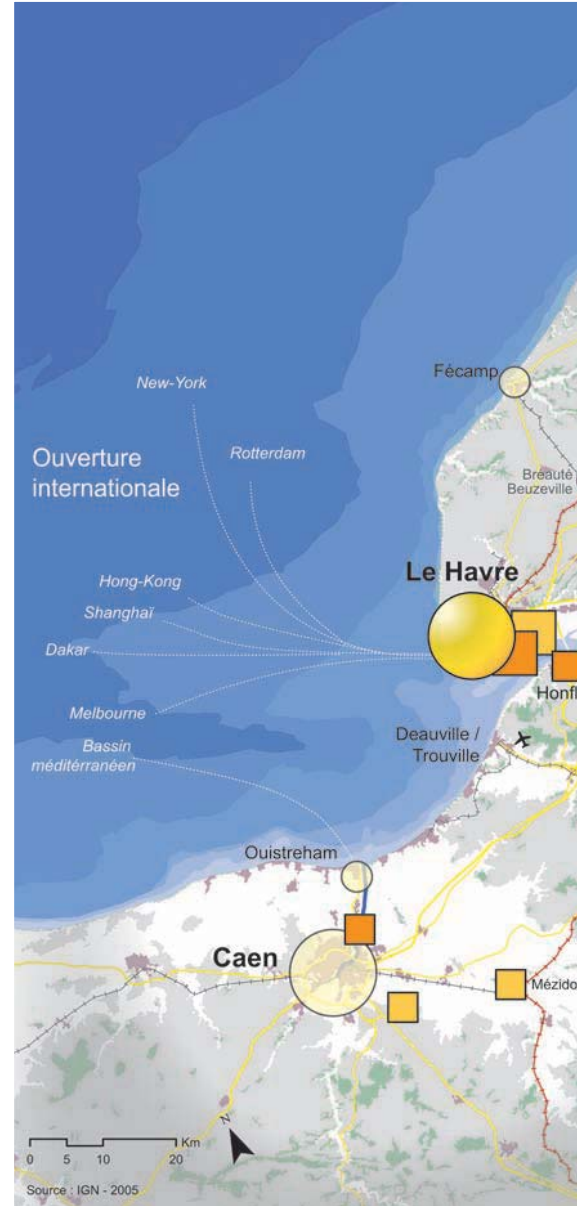
Un écosystème logistique et portuaire



Un projet de corridor Est-Ouest en Europe : WEASTFlows

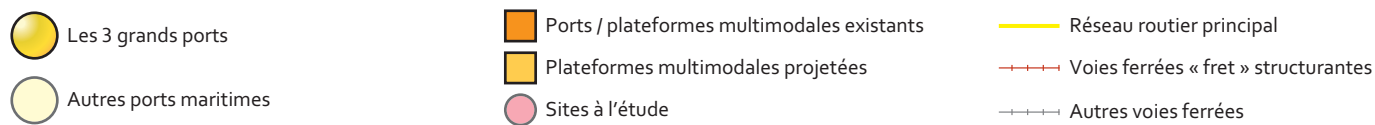
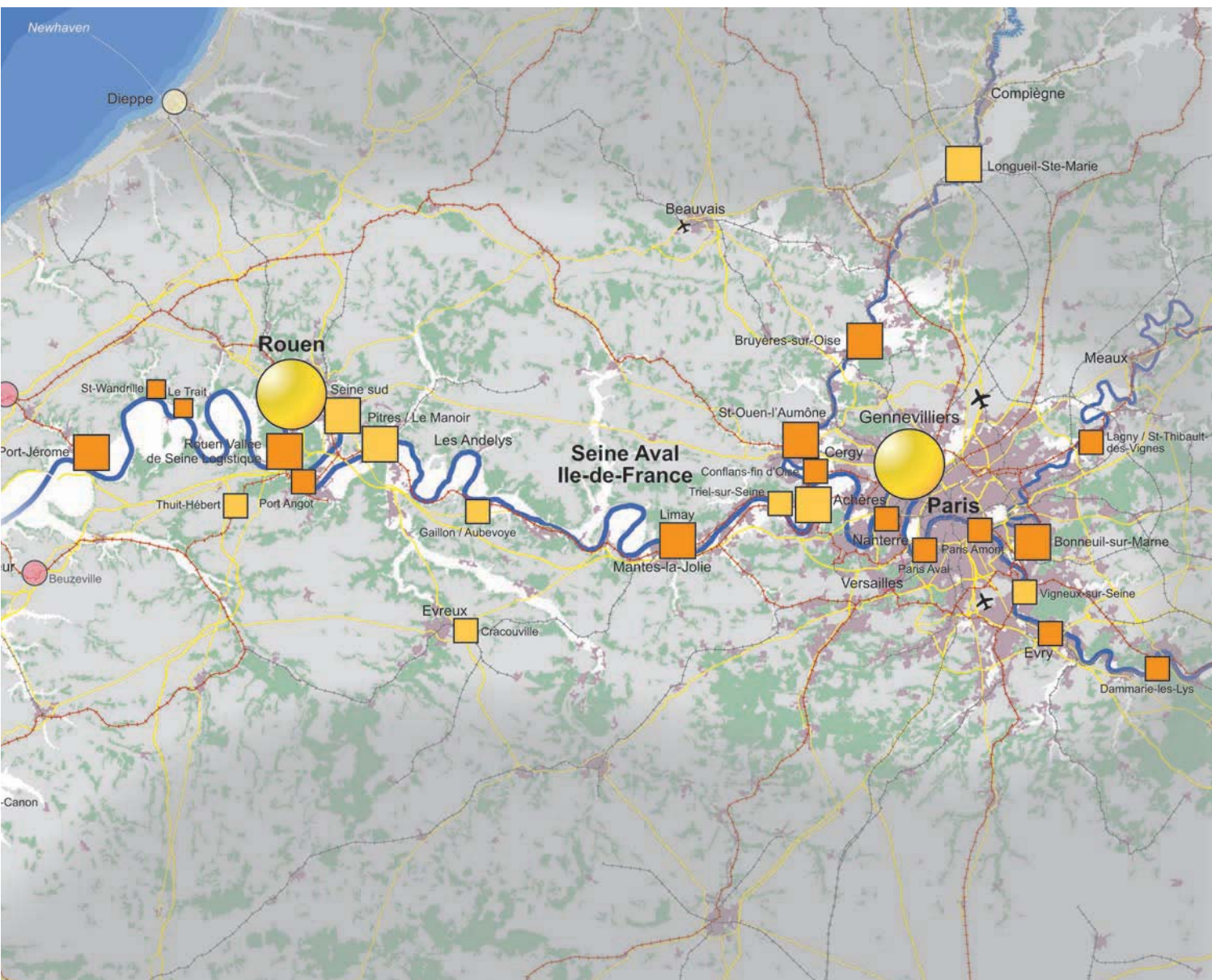


Le réseau Fret du Seine Gateway



La façade maritime de Paris, un écosystème logistique et portuaire

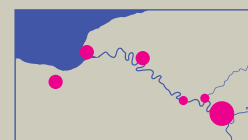
L'enjeu du Seine Gateway, c'est la mise en dynamique à l'échelle de la vallée de Seine et de sa façade maritime d'un territoire à haut niveau de services, composé d'un système portuaire et logistique performant, d'une industrie renouvelée et d'un grand bassin de consommation. À l'échelle continentale, ce projet s'inscrit dans le système ouest-européen, où les places de Londres, de la Rands-tadt et de Paris assureront, en concurrence, mais aussi en complémentarité, les fonctions d'interface de notre continent dans le monde globalisé du XXI^e siècle.



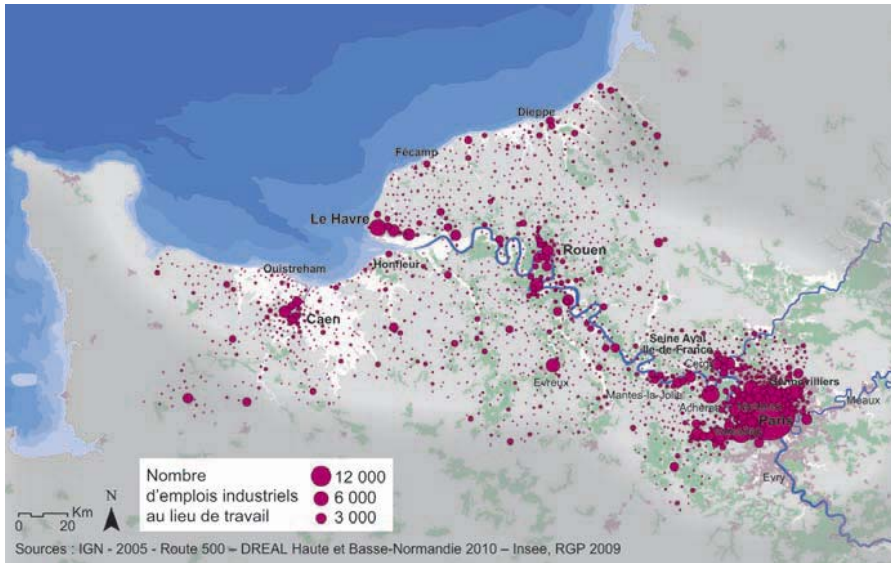
Pour la mise en œuvre du projet, le territoire peut s'appuyer sur ses atouts de premier ordre, et en particulier :

- Le rayonnement et la puissance économique de Paris ville-monde ;
- Le bassin de consommation d'Ile-de-France, le plus important d'Europe ;
- La structuration portuaire et logistique de la façade maritime normande et de la vallée de la Seine, avec la constitution d'Haropa, 1^{er} complexe portuaire français, placé au 4^e rang européen en trafic maritime et 1^{er} en trafic fluvial ;

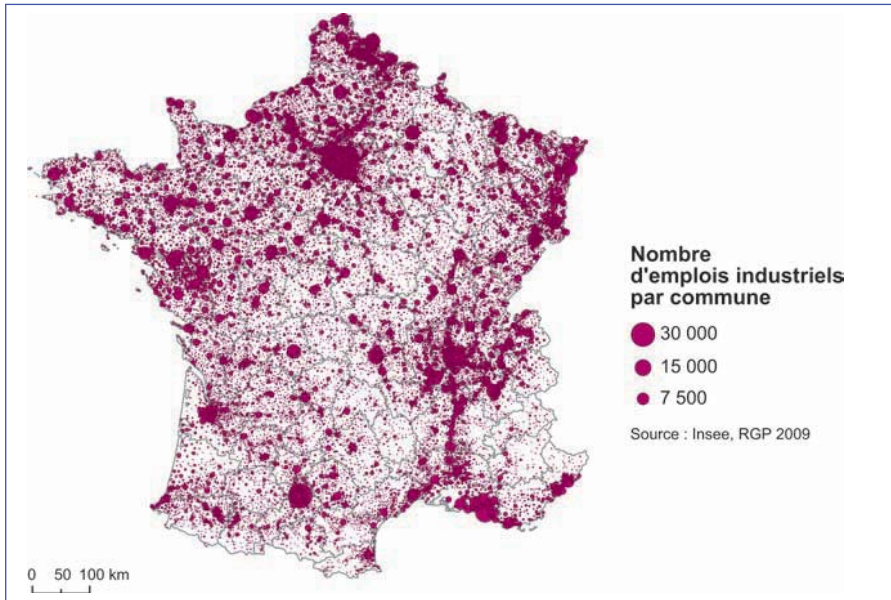
- L'ancrage historique de l'industrie dans la vallée de la Seine qui reste l'un des principaux territoires productifs du pays, et pourrait, dans cette nouvelle dynamique, trouver le souffle pour engager les mutations nécessaires.



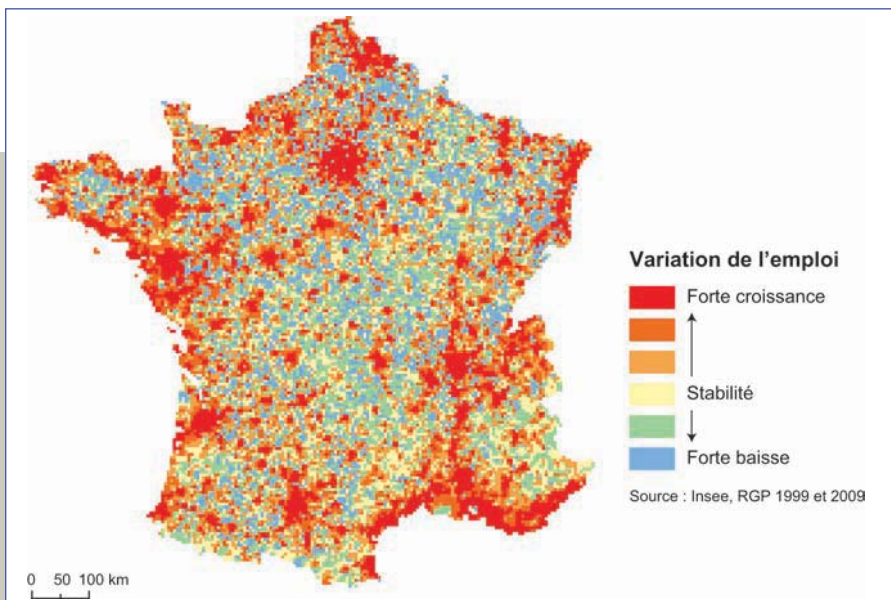
L'ANCRAGE TERRITORIAL DE L'INDUSTRIE



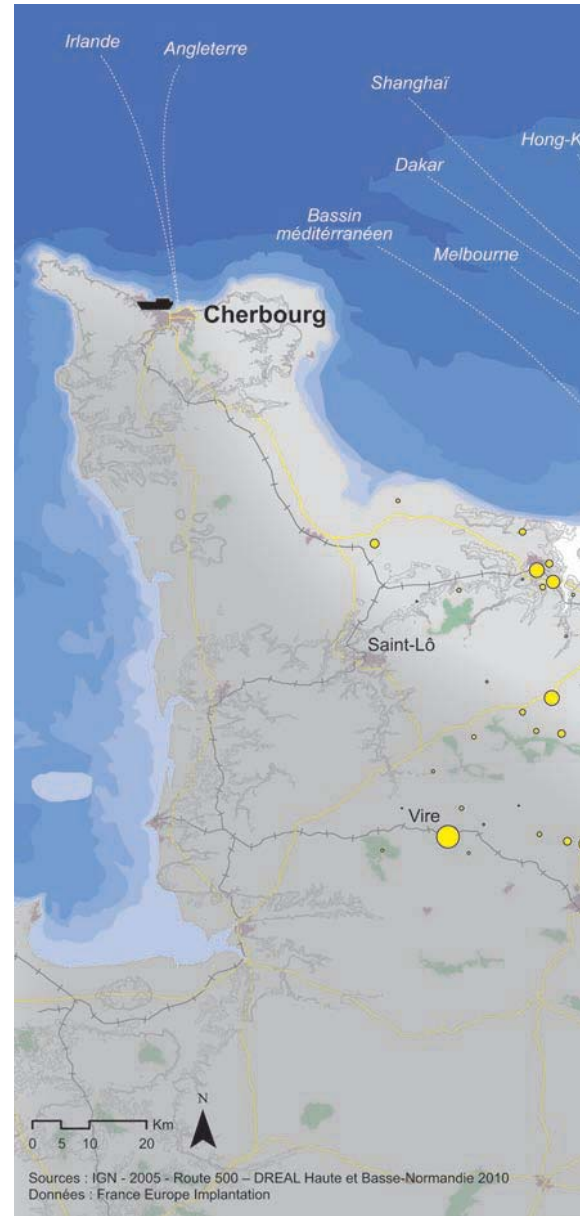
Emplois dans l'industrie en 2009



Répartition des emplois industriels par commune en 2009

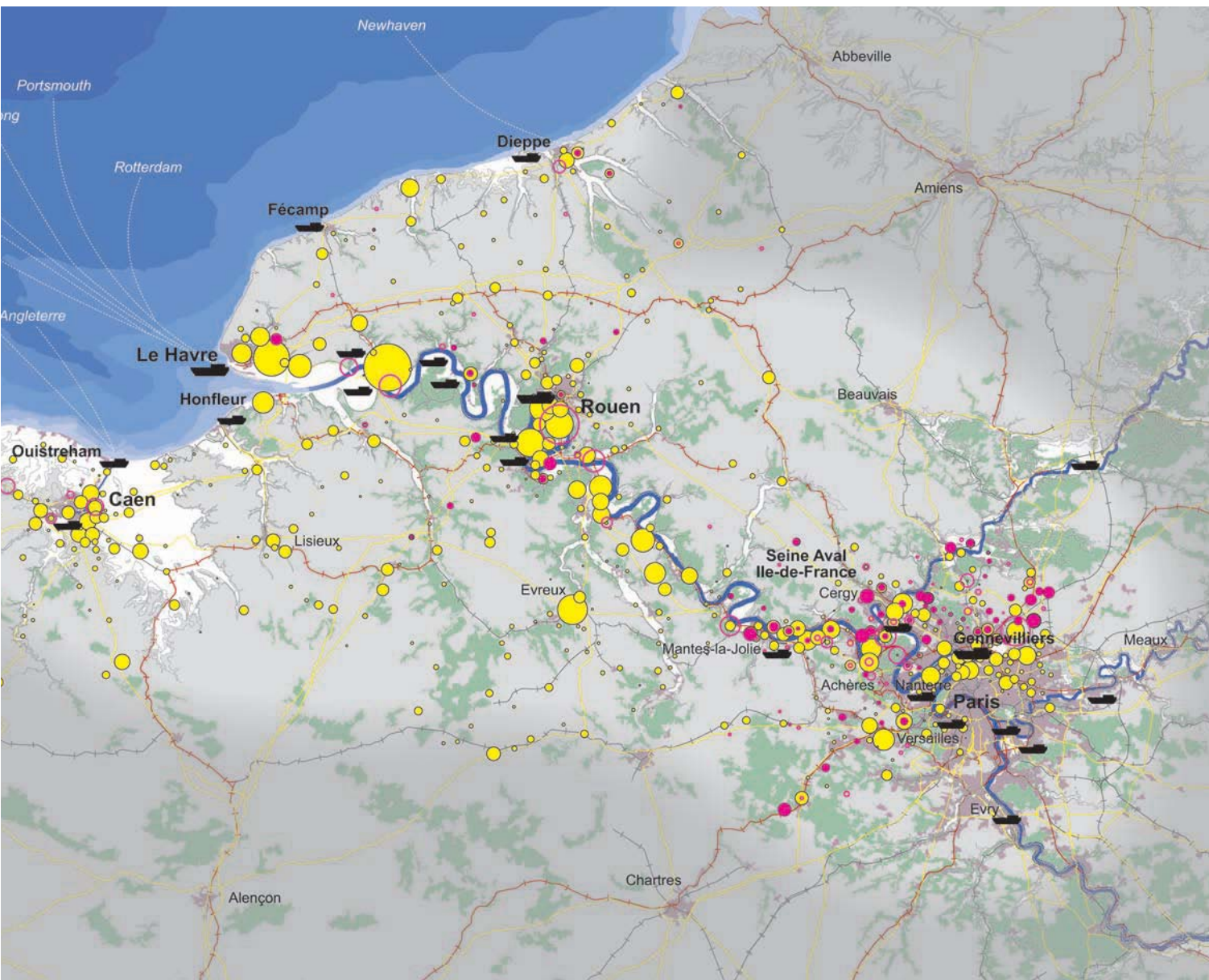


Évolution de l'emploi total entre 1999 et 2009



- Site portuaire
- Réseau routier principal
- Voies ferrées « fret » structurantes
- Autres voies ferrées

L'espace Paris Seine Normandie apparaît comme un espace industriel cohérent, fortement structuré par la Seine, les accès maritimes et les principales agglomérations. L'industrie est également présente dans les espaces de plus faible densité bien desservis par les infrastructures de transport. Le tissu industriel se compose de 45 000 établissements, allant des grandes unités de production de groupes mondiaux aux micro-entreprises. Les PMI, en particulier, rassemblent non seulement une part importante des emplois industriels, mais aussi



Zones accueillant des activités industrielles (cumul des superficies par commune)

Zones existantes et en développement



Projets attendus (court/moyen terme)



Projets à l'étude (moyen/long terme)



une grande diversité de savoir-faire. Ce tissu dense et consolidé par des relations inter-entreprises de plus en plus étroites offre, avec les pôles de compétitivité, de véritables points d'appui pour la relance de l'industrie sur le territoire.

Les emplois industriels en Ile-de-France ne sont pas nécessairement du même type qu'en Haute-Normandie et Basse-Normandie, ce qui induit des complémentarités dans les fonctions économiques. Ces emplois se distinguent également du point de vue de leur concentration spatiale, se localisant

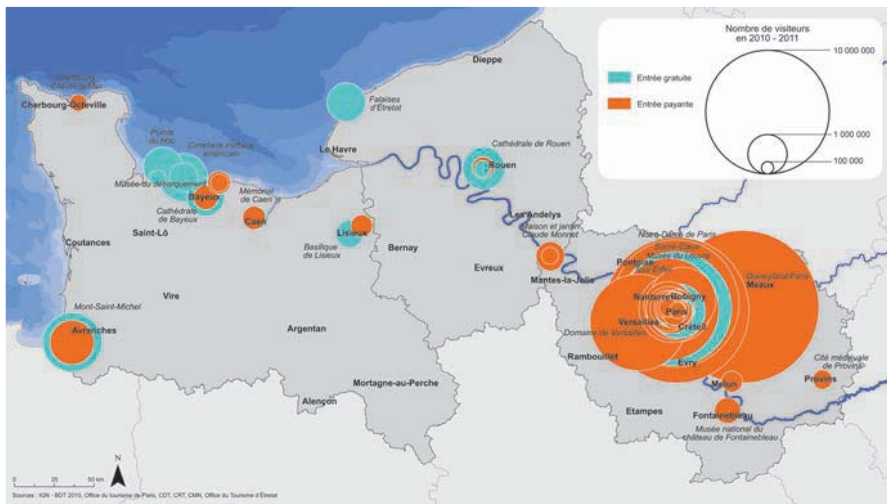
généralement dans des zones d'activités de moindre superficie en Ile-de-France (l'Ile-de-France ne comporte presque aucun site industriel de plus de 500 ha).

Les zones attendues à court ou à moyen terme seront majoritairement implantées en Ile-de-France et, à l'image de l'existant, resteront chacune d'emprise mesurée. À plus long terme, les projets envisagés portent sur l'aménagement d'importants espaces d'accueil pour l'activité, principalement en Haute-Normandie, les projets franciliens et bas-normands concernant des zones plus petites.

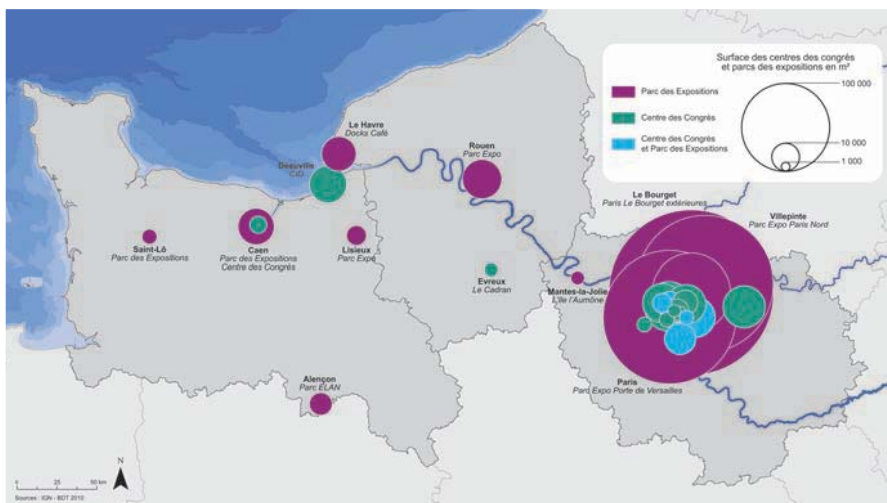
Le développement de l'emploi reste dans son ensemble fortement corrélé à l'activité de production et aux polarités métropolitaines, malgré la baisse importante de l'emploi industriel à l'échelle nationale (disparition d'environ 700 000 emplois industriels depuis 1999, soit l'équivalent du poids de l'espace Paris Seine Normandie à cette date).



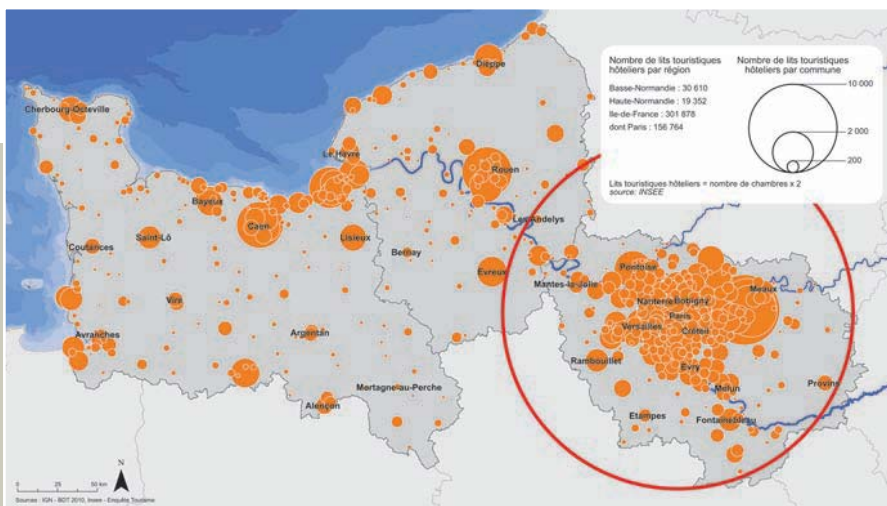
L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE



Fréquentation des principaux sites touristiques. L'Île-de-France est la 1^{re} destination touristique mondiale, avec de fortes concentrations à Paris, Versailles et Disneyland Paris. La Normandie bénéficie de sites historiques et balnéaires d'envergure mondiale (Mont-Saint-Michel, plages du Débarquement ou Étretat) et de sites urbains et patrimoniaux majeurs.



Tourisme d'affaires. La France est leader européen du tourisme d'affaires. En Île-de-France, les motifs professionnels concernent un quart des voyages. La Normandie est également prisée, avec une destination phare, Deauville. À l'échelle de Paris Seine Normandie, le tourisme d'affaires représente près de la moitié des nuitées hôtelières.



Capacité hôtelière. L'Île-de-France concentre un quart des chambres d'hôtels au niveau national. L'offre d'hébergement en Normandie, beaucoup plus faible, se concentre en ville et sur les espaces balnéaires ; à proximité de certains sites majeurs normands, la capacité d'accueil est parfois même limitée.



- | | |
|--|---|
| Résidences secondaires | Côtes balnéaires |
| Moins de 15 % | Côte d'Albâtre |
| De 15 à 30 % | Côte Fleurie |
| Plus de 30 % | Côte de Nacre |
| | Côtes des Isles et des Havres |

Le tourisme constitue une activité économique majeure de Paris Seine Normandie comme en atteste son poids dans le PIB (près de 10 % à l'échelle des 3 régions) et son impact en termes d'emplois.

Les atouts touristiques de Paris Seine Normandie sont avérés : Paris, première destination touristique mondiale ; la Normandie, rare région de notoriété mondiale, notamment identifiée au Débarquement et à la Libération ; la Seine, support de l'Histoire politique et artistique de la France ; l'art de vivre, avec la gastronomie et les loisirs



Sites touristiques

- Châteaux, abbayes et autres édifices religieux
- Musées et sites culturels

- Nombre de sites dans la commune
- 1
 - De 2 à 5
 - Plus de 5

- Patrimoine mondial de l'UNESCO
- Sites et musées du débarquement

- Sites récréatifs

Ports

- Croisières
- Ferry Transmanche
- Ports de plaisance structurants
- Autres ports de plaisance

Normandie : sites touristiques > 50 000 visiteurs/an
 Ile-de-France : sites touristiques > 500 000 visiteurs/an

Stations classées ou communes touristiques (tourisme.gouv.fr)

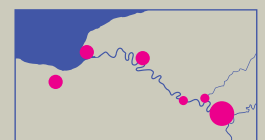
« haut de gamme » ; mais aussi le tourisme d'affaires avec l'importance de la place de Paris en la matière.

Des potentiels peuvent encore être développés : l'émergence, particulièrement au Havre et à Rouen, d'une véritable vocation pour l'accueil des navires de croisière qui constitue de fait un accès majeur au territoire pour de nouvelles clientèles ; le développement des croisières sur la Seine en aménageant les escales fluviales pour accroître la fréquentation des territoires traversés ; ou encore les Jeux Équestres Mondiaux en Basse-Nor-

mandie en 2014 qui peuvent être l'occasion de relancer les activités liées au cheval, en lien avec l'ouest francilien, où ces activités sont très pratiquées.

Par ailleurs, la fonction de villégiature en Normandie est un lien intrinsèque important au sein de Paris Seine Normandie. Il se traduit par l'importance d'un parc de résidences secondaires dont les propriétaires sont, dans leur très grande majorité, issus du territoire Paris Seine Normandie lui-même, en particulier d'Ile-de-France. Ce parc est particulièrement concentré sur les littoraux de

Basse-Normandie et dans les espaces ruraux du Pays d'Auge, du Perche et du sud-Manche.



DES PROJETS SUR LES BERGES

1. Développements urbains et résidentiels

Ecoquartiers

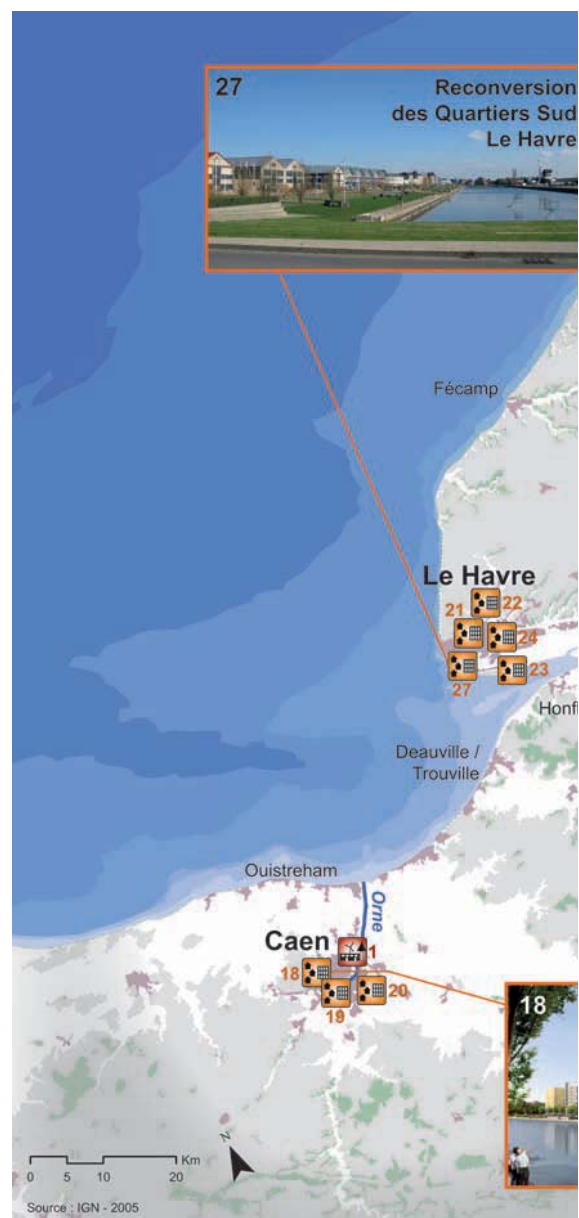
1. Ecoquartier de la presqu'île hénouvillaise
2. Ecoquartier Flaubert
3. Luciline - Rives de Seine
4. Eco-village des Noés
5. Ecoquartier fluvial Mantes/Rosny
6. Ecoquartier des Profils
7. Ecoquartier Centralité
8. NQU Porte Saint-Germain
9. NQU ZAC Bossut
10. NQU Quartier fluvial
11. NQU Les docks
12. NQU Gare Confluence
13. NQU Chandon République
14. Ecoquartier Fort d'Issy
15. Ecoquartier des Bords de Seine
16. Ecoquartier Hoche
17. NQU ZAC la Marine

Autres grands quartiers urbains (multifonctionnels)

18. Rives de l'Orne
19. Quai Montalivet
20. Caen Presqu'île
21. Citadelle
22. Pointe de Floride
23. Aménagement de la plage
24. Front de mer Sud
25. Site LRBA
26. Site Fieschi
27. Reconversion des Quartiers Sud
28. Quartier Saint-Sever et nouvelle gare d'agglomération
29. Quartier des Bords de Seine
30. Tête de pont
31. ZAC Bois-Rochefort
32. Gare de triage
33. ZAC Pleyel Libération
34. ZAC Seguin Rives de Seine
35. ZAC Rueil 2000
36. Paris Rive Gauche
37. Bercy-Charenton

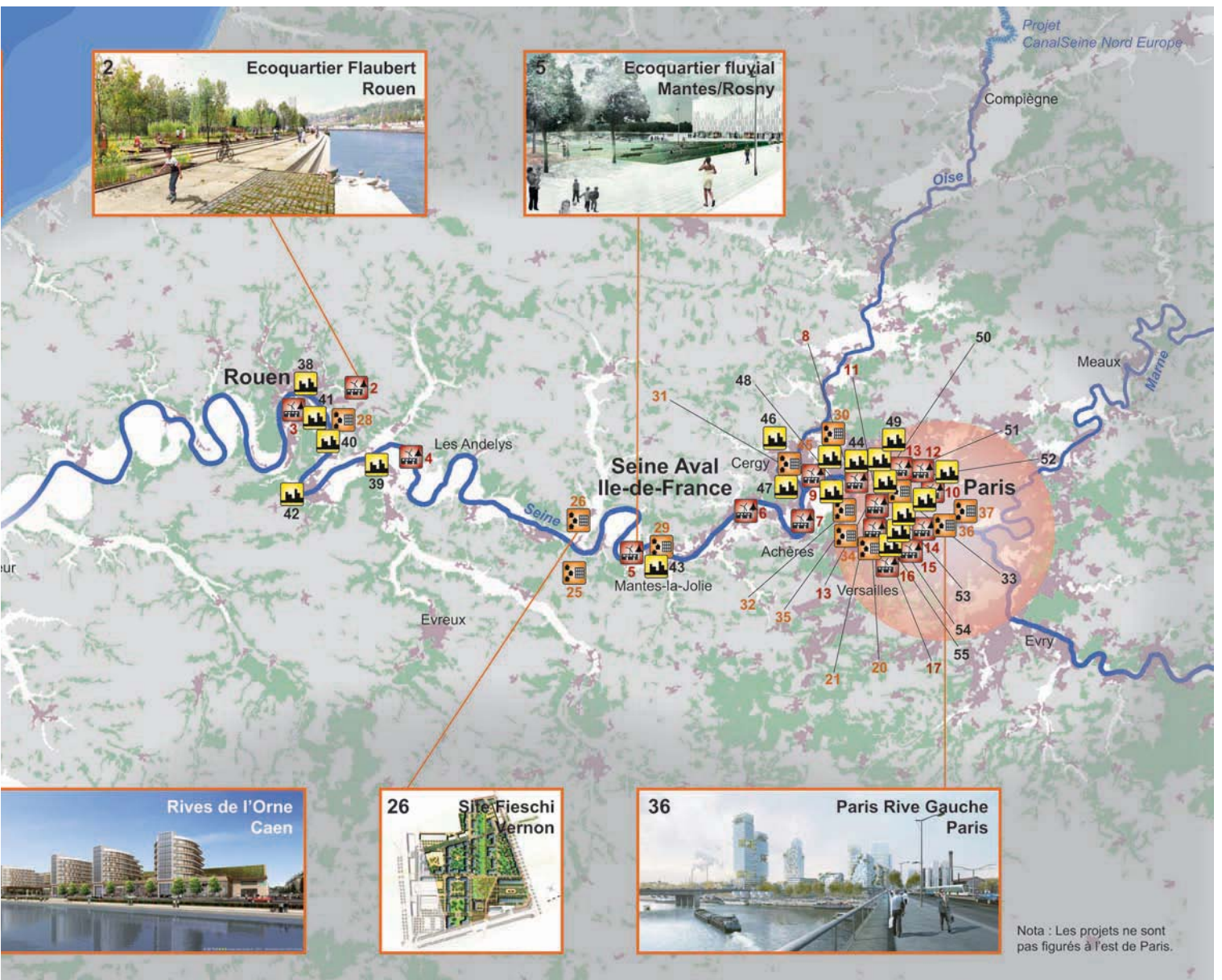
Programmes de Rénovations Urbaines

38. Quartier Grammont
39. Germe de Ville
40. 100 mètres de ville en plus
41. Ile Lacroix
42. Quartier Blin et Blin
43. PRU du Val Fourré
44. ANRU Val d'argent nord et sud
45. La Porte Jaune Nord
46. Grand Centre
47. ANRU Le Village
48. ANRU Chennevières, Parc Le Nôtre
49. ANRU la Source-Les Presles, centre-ville, Orgemont
50. Parc d'affaires
51. Asnières Bords de Seine
52. Les hauts d'Asnières
53. ZAC Bac d'Asnières
54. OPAH Colombes
55. Les Fossés Jean-les Bouviers



La volonté de retrouver le lien au fleuve ou à la mer est partagée par tous les territoires de Paris Seine Normandie. Les 3 cartes « Projets en bord de fleuve », montrent à la fois la multitude et la diversité des projets, et témoignent de l'attractivité de ces sites pour la qualité de leurs paysages, leurs fonctions de loisirs, mais aussi leurs liens avec l'économie productive.

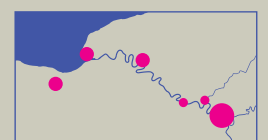
Ces cartes font également apparaître la concentration des projets dans les



milieux urbains structurés par grandes agglomérations et, par contraste, certains vides dans les zones peu urbanisées. Ces constats pointent la nécessité de coordonner les projets entre eux et de considérer le littoral et les berges de Seine dans leur ensemble.

En particulier, et c'est l'objet de la présente carte, de grandes opérations d'urbanisme mixtes valorisent leur localisation en bord de fleuve ou de mer. Très fréquemment, ces

opérations sont engagées en lien avec une opportunité de renouvellement urbain et parfois dans le cadre d'une démarche poussée et intégrée de développement durable (écoquartiers). Il est à noter que la restauration du lien au fleuve concerne aussi de nombreux grands quartiers d'habitat social, construits sur les rives et visés par un programme de rénovation urbaine.



DES PROJETS SUR LES BERGES

2. Développement économique et portuaire

Projets économiques / portuaires



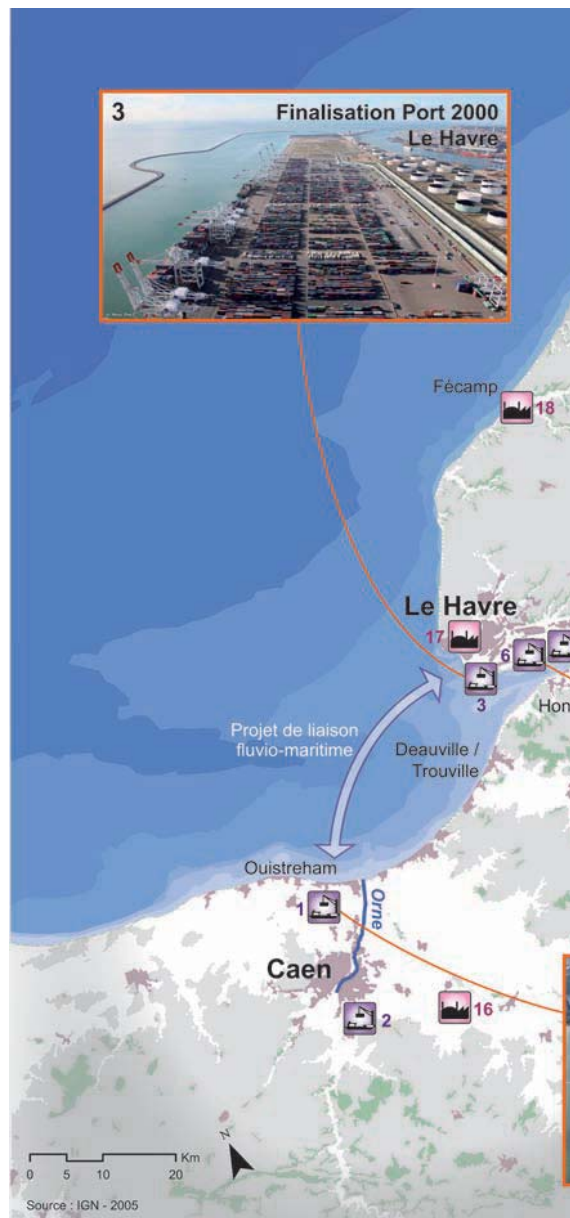
Nouvelles infrastructures portuaires

1. Terminal ferry de Ouistreham
2. Terminal conteneur du port de Caen-Ouistreham
3. Finalisation Port 2000
4. Port Jerome 3
5. Liaisons fluvio-maritimes Le Havre-Honfleur, Le Havre-Caen
6. Plateforme multimodale du Havre
7. Port fluvial en lien avec la plateforme multimodale d'Alizay-Pitres Le Manoir
8. Extension de la plateforme de Rouen multimarchandises
9. Port Seine Métropole (plateforme multimodale d'Achères)
10. Éco-port des 2 Rives de Seine
11. Renforcement du Port de Limay
12. Arasement du chenal de la Seine
13. Extension du Port de Bruyères
14. Extension du Port de Saint-Ouen l'Aumône
15. Insertion des ports de logistique en ville (port de Tolbiac, port National, port d'Austerlitz)



Projets économiques

16. Plateforme multimodale de Mézidon-Canon
17. Projet éolien - Le Havre
18. Projet éolien - Fécamp
19. Zone d'activité nautique - Quai de l'Escot
20. Zone logistique CASE Alizay-Pitres Le Manoir (lien Seine Sud)
21. Plateforme multimodale bord à quai Gaillon / Aubevoye
22. Seine Sud
23. Seine Cité
24. Éco-pôle Seine Aval
25. Pôle biomatériaux des 2 Rives de Seine
26. ZAC les Louvresses
27. ZA Les Guillaiaies
28. Yvelines Seine - Soutien aux activités économiques et logistiques en bord de fleuve
29. Grande Seine 2015
30. Paris Rive Gauche
31. Port de la Bourdonnais (livraison des magasins Franprix par voie d'eau)



Dans le cadre du projet d'ensemble Seine Gateway, le renforcement des fonctions économiques, en particulier logistiques et portuaires de la Seine, est un élément central de la démarche.

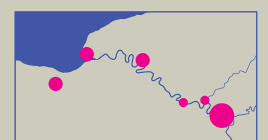
En appui de l'existant (grands ports maritimes et fluviaux, plateformes multimodales, zones logistiques), de nouveaux projets viennent renforcer le système portuaire et logistique de Paris Seine Normandie (plateforme multimodale du Havre dont la livraison est prévue en 2014, Seine-Sud pour la



CREA, ou encore le port Seine Métropole en Seine Aval et dans la Confluence Seine Oise). En outre, la création de nouvelles zones d'activités, va accroître l'offre d'accueil pour les entreprises des filières historiques en mutation comme pour celles des filières émergentes et innovantes.

La vocation économique du fleuve est ainsi clairement confortée. Mais elle pose aussi le double enjeu de la complémentarité entre ces offres foncières et de la conciliation des différents usages du fleuve. Par ailleurs, la

réalisation des infrastructures de transport massifié – ferré (Ligne Nouvelle Paris Normandie) comme fluvial (Canal Seine Nord Europe) – sera indispensable à l'amplification des effets induits par ces projets comme à la haute performance du Seine Gateway.



DES PROJETS SUR LES BERGES

3. Promenade, loisirs et culture

Aménagements des bords de fleuve

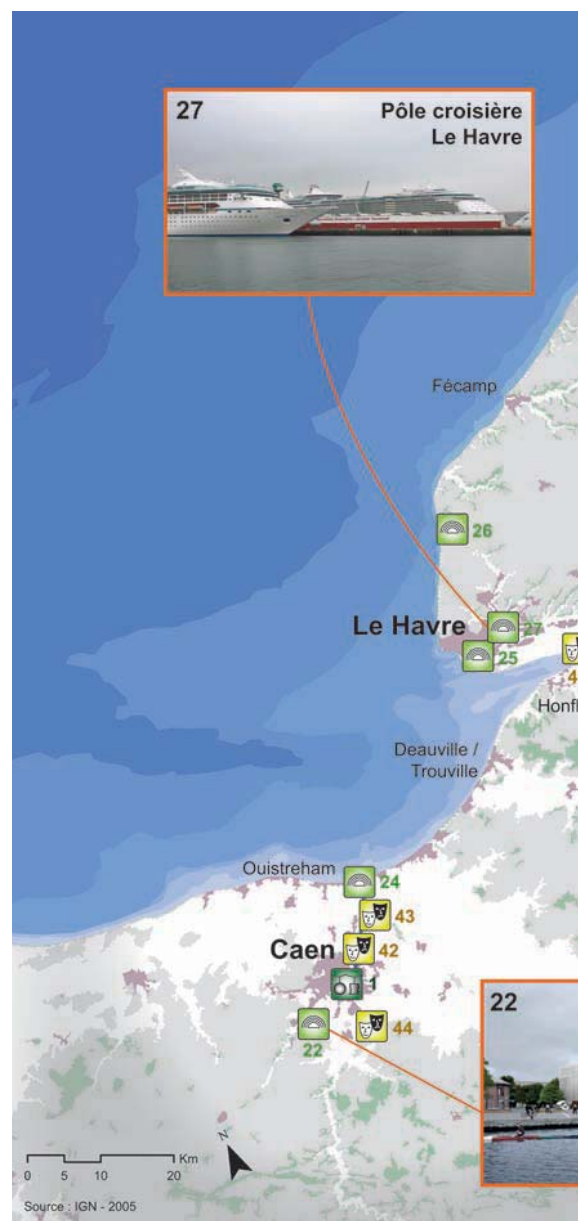
1. Rives de l'Orne
2. Véloroute de la vallée de la Seine
3. Berges de Seine - Paris
4. Berges de Seine - Rouen
5. Aménagement des quais bas rive gauche et de la Presqu'île Rollet
6. Poursuite des aménagements Espace des Marégraphes
7. Yvelines Seine
8. Grande Seine 2015
9. Charte du PNR des Boucles de la Seine Normande
10. Aménagement des berges (Syndicat mixte Berges de l'Oise et Seine)
11. Réhabilitation des berges de Seine, Marne et canaux
12. Aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges
13. Plaine des Closeaux (PNU)
14. Seine Park
15. Haltes fluviales et Office intercommunal du tourisme
16. Festiv'ARTER PUBLIQUE (festival permanent de manifestations art de rue et cirque)
17. Réaménagement des bords de l'Oise (circulation douce et confortement des berges)
18. Passerelle douce, Les Mureaux - Meulan
19. Passerelle douce, Limay - Mantes-La-Jolie
20. Passerelle douce, Poissy - Carrières-sous-Poissy
21. Passerelle douce, Andrésy - Conflans -Sainte-Honorine

Création de grands équipements sportifs/loisirs, culturels ou touristiques

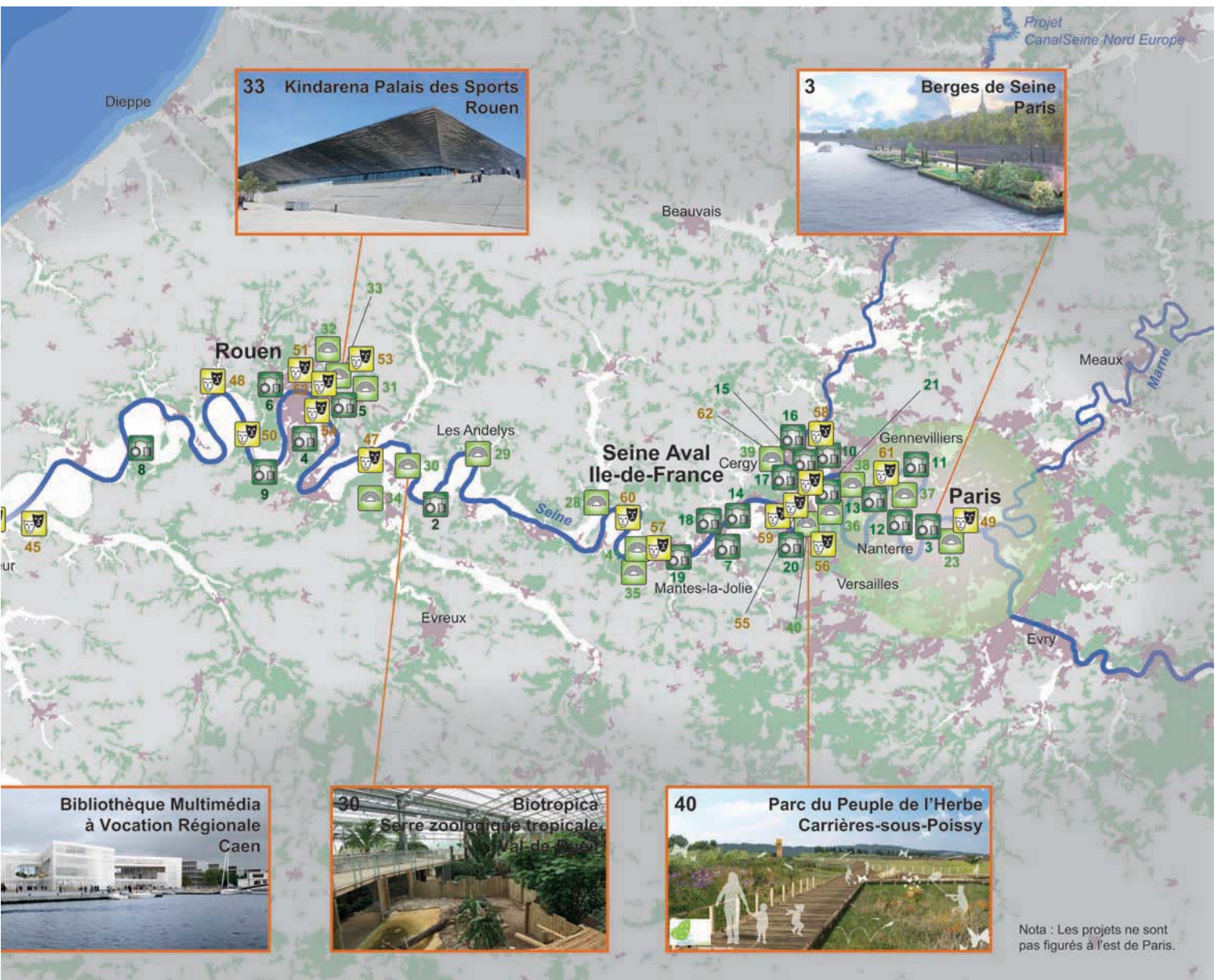
22. Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale
23. Docks en Seine, Cité de la Mode et du Design - Paris
24. Extension du port de plaisance de Ouistreham
25. Port de plaisance Vauban
26. Port de Plaisance Antifer
27. Pôle croisière
28. Porte touristique normande - Giverny
29. Développement du tourisme fluvial - Vernon / Les Andély
30. Biotropica / Serre zoologique tropicale - Val-de-Reuil
31. Bassin et parc de la Presqu'île de Waddington
32. Bassin Saint-Gervais
33. Kindarena / Palais des Sports
34. Cloître des pénitents / École de Musique
35. Port de plaisance de l'écoquartier fluvial Mantes-Rosny
36. Port de plaisance de la Confluence
37. Cité Européenne du cinéma
38. Cité du Fleuve - Confluence Seine Oise
39. Extension du port de plaisance Port Cergy 2
40. Parc du Peuple de l'Herbe (parc départemental paysager et récréatif - Carrières-sous-Poissy)
41. Centre Aqualude - Mantes-la-Jolie

Grands sites d'animation régulière ou pérenne

42. Parc de Beauregard
43. Château et parc de Bénouville
44. Nouveau Bassin et Bassin de Calix
45. Forum des Estuaires du Monde
46. Biennale Terre d'Eau
47. Base de loisirs Lery-Poses
48. Festival Normandie Impressionniste
49. Paris-Plage
50. Croisières sur la Seine de Rouen à Duclair
51. Rouen sur Mer
52. Armada - Rouen
53. 24 heures motonautiques de Rouen
54. Foire Saint-Romain
55. Sculptures en l'Île Nancy - Andrésy
56. Achères-plage
57. Stade nautique international - Mantes-en-Yvelines (championnats nationaux)
58. Base de loisirs régionale de Cergy
59. Base de loisirs régionale du Val-de-Seine
60. Base de loisirs régionale de Moisson
61. Parc départemental de l'Île Saint-Denis
62. Musée de la Batellerie - Conflans-Sainte-Honorine

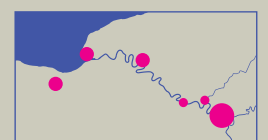


La démarche de réappropriation et de redécouverte des bords de l'eau (fleuves et littoraux) est à l'œuvre dans les territoires de Paris Seine Normandie. De nombreux projets portant sur le réaménagement des berges et la création de circulations douces ont émergé, par exemple à Paris avec la reconquête des Berges inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco, en Seine Aval Ile-de-France avec le projet Seine Park et Yvelines Seine ou encore à Rouen. Le lien commun à la Seine, élément structurant de



l'ensemble des territoires traversés, est par nature un sujet potentiel de coopération entre les territoires de Paris jusqu'au Havre. Il s'agit de mieux coordonner les projets le long des berges pour rechercher une continuité et accroître l'attractivité du fleuve. Autre exemple, les croisières maritimes et fluviales, actuellement en plein essor, nécessitent une réflexion d'ensemble pour organiser un développement harmonieux, notamment en ce qui concerne l'aménagement des escales fluviales et des ports de

plaisance, et bien articulé avec les autres fonctions du fleuve. La créativité et le dynamisme autour des projets liés à l'eau, qu'ils soient artistiques, culturels, ludiques, sportifs, sont de nature à faire naître et partager une identité territoriale commune et un sentiment d'appartenance des habitants à Paris Seine Normandie. L'adhésion des populations est en effet un facteur clé de réussite dans le développement du territoire.



LES ÉVÉNEMENTS AU BORD DE L'EAU



Le Festival de l'Oh!



L'Armada de Rouen



Berges de Seine demain



Normandie Impressionniste



Estuaire de la Seine – Territoire de l'eau



Transat Jacques Vabre



En raison de la géographie et de l'histoire de Paris Seine Normandie, le thème de l'eau, comme élément fédérateur, s'est imposé en support privilégié de ces événements. Pour l'année 2013 se profilent plusieurs manifestations d'ampleur dont l'eau est justement le dénominateur commun.

L'enjeu pour Paris Seine Normandie, est que ces événements, donnent à voir le territoire dans son ensemble et contribuent à la construction de son identité.

Estuaire de la Seine, Territoire de l'eau

Issu des réflexions du Grenelle de l'Estuaire, ce projet consiste à organiser deux manifestations en alternance chaque année : un Forum Mondial des Estuaires du 2 au 4 octobre

2013 et le festival Terre d'eau, événement scientifique et artistique à raisonance locale, nationale et internationale, prévu du 21 juin au 14 juillet 2014.

La Transat Jacques Vabre

Depuis 1993, la Transat Jacques Vabre accueille, tous les 2 ans, les meilleurs coureurs de la mer qui se lancent sur des parcours inspirés de la route historique du café, du Havre au Costa Rica.

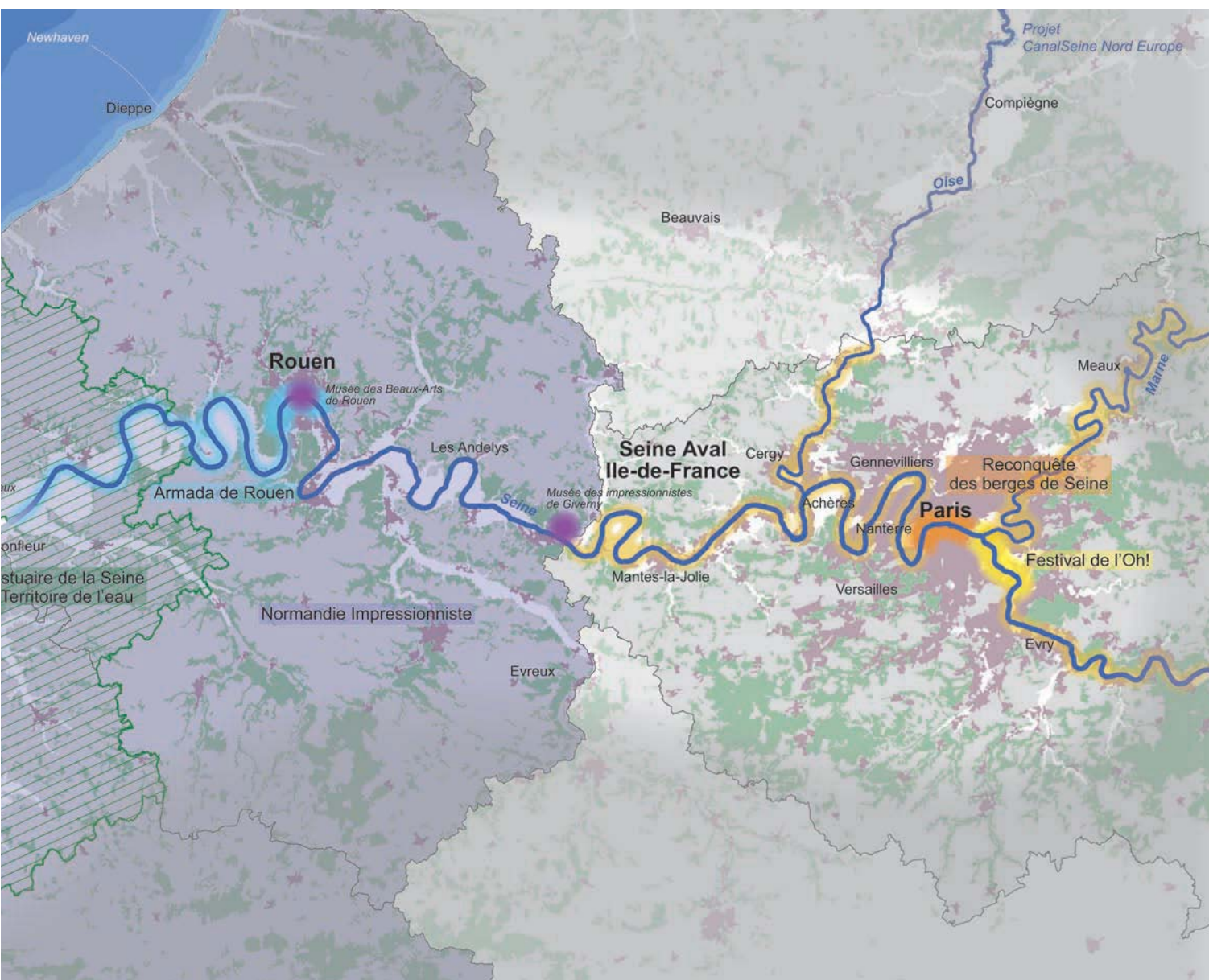
Normandie Impressionniste

Après avoir accueilli près de 540 000 visiteurs en 2010, la deuxième édition du Festival Normandie Impressionniste se déroulera dans toute la Normandie du 27 avril au

29 septembre 2013, et offrira une programmation d'expositions d'exception et près de 600 actions culturelles et festives pour tous autour du thème de l'eau, élément central de la peinture impressionniste.

Le Musée éclaté de la presqu'île de Caen

Dans le cadre du programme Normandie Impressionniste 2013, sur un site exceptionnel qui s'étend de Caen à la mer sur 15 km, parcourant le territoire de 15 communes associées, le Musée éclaté de la presqu'île de Caen dispose dans le paysage de 15 galeries éphémères. Il se veut une contribution généreuse qui associe mémoire et projet pour une vision très contemporaine du patrimoine culturel et organise le mariage de l'art, de l'eau et des territoires.



L'Armada de Rouen

Ce rassemblement de grands voiliers est organisé tous les 4 ou 5 ans depuis 1989, une dizaine de jours durant, sur les quais de la Seine, au cœur de la ville. Il s'agit d'une manifestation gratuite, qui est également l'occasion d'événements festifs et de concerts. La dernière édition, en 2008, a attiré 11 millions de visiteurs; la prochaine aura lieu du 6 au 16 juin 2013.

Le Festival de l'Oh!

Pour sa 13^e édition, le festival de l'Oh! irriguera le territoire val-de-marnais et Paris au milieu du printemps, les 25 et 26 mai 2013. Cette manifestation annuelle poursuivra son voyage parmi les cultures de l'eau en invi-

tant le grand fleuve Danube. Il traversera l'ensemble des pans du festival: son action pédagogique, ses conférences sur l'eau et sa programmation artistique.

Les berges de Seine, demain à Paris

Site exceptionnel inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, les berges de Seine font l'objet d'un ambitieux programme de requalification.

Rive droite, la voie express Georges Pompidou est transformée en « boulevard urbain » depuis l'été 2012, préservant ainsi le trafic automobile mais rendant plus accessible le « magnifique travelling urbain ».

Rive gauche, le projet consiste à fermer à la circulation le tronçon isolé de la voie sur berge

pour offrir une promenade de 2,3 km, entre le musée du quai Branly-Tour Eiffel et Orsay. Des activités saisonnières seront proposées, liées au sport, à la culture, à la nature. Trois sites emblématiques sont créés: l'archipel de jardins flottants au port du Gros Caillou, un restaurant culturel dans la culée du pont Alexandre III, l'embarquement au pied d'Orsay qui constitue un lieu potentiel de présentations scéniques. Ce projet offre la possibilité d'amarrer six nouveaux bateaux, et de créer plusieurs escales pour la logistique fluviale et le transport public.





2. LES ACTES DES ATELIERS

Depuis son lancement, le projet Axe Seine a fait l'objet de nombreux développements, portés par des acteurs aussi variés que l'État, les collectivités territoriales, les ports, les agences d'urbanisme, les CESER ou encore le monde économique au travers des Chambres de commerce et d'industrie. À ce stade du projet, il semble important de faire converger ces initiatives. Après les deux premières éditions du colloque Axe Seine à Rouen et au Havre, il est apparu nécessaire aux collectivités organisatrices et au partenariat des agences d'urbanisme qui les accompagne, de penser le colloque de Paris comme un temps de restitution et de débat concluant une année de travail plus large.

Les ateliers Axe Seine organisés de juin à septembre 2012 par les agences d'urbanisme avaient donc ce double objectif : premièrement, instaurer un dialogue et permettre une acculturation croisée entre les différents acteurs et en particulier entre les acteurs économiques et les élus des collectivités ; deuxièmement, faire émerger des visions et des propositions communes à présenter et à débattre lors du colloque de Paris. Au total, ils ont réuni près de 200 participants.

Les ateliers se sont inscrits dans l'ambition de porter l'« Axe Seine, comme territoire de la renaissance industrielle et de la relance économique dans la dynamique du Grand Paris », en développant trois thématiques :

◆ « **Construire un système portuaire et logistique pour renforcer les dynamiques territoriales** ». Cet atelier a été présidé par les deux adjoints au Maire de Paris, Christian Sautter et Pierre Mansat, et par le Maire d'Andrésey en Seine Aval Ile-de-France, Hugues Ribault, et organisé par le binôme d'agences d'urbanisme Apur – AUDAS. Il s'est réuni à deux reprises les 26 juin et 17 septembre 2012 au Pavillon de l'Arsenal à Paris.

◆ « **Réindustrialiser la vallée de la Seine : à nouveau l'industrie, une industrie nouvelle** ». Cet atelier a été présidé par Frédéric Sanchez, Président de la CREA, et Guillaume Bachelay, Député de Seine-Maritime, et organisé par le binôme AURBSE – IAU-IdF. Il s'est réuni les 6 juillet et 18 septembre 2012, respectivement dans les locaux de La CREA et de l'INSA Rouen.

◆ « **Développer un espace à haut niveau d'attractivité : tourisme, tertiaire, qualité de vie** ». Cet atelier a été présidé par l'adjoint au Maire du Havre, Jean-Baptiste Gastinne et les Vice-Présidents de la Communauté d'agglomération de Caen la mer, Colin Sueur et Dominique Vinot-Battistoni, et organisé par le binôme AURH – AUCAME. Il s'est réuni le 28 juin à la Villa du Cercle de Deauville et le 25 septembre à la CCI de Versailles.

ACTES DE L'ATELIER

« Construire un système portuaire et logistique pour renforcer les dynamiques territoriales »

26 juin et 17 septembre 2012

Enjeu 1 Faire mieux la logistique – acceptabilité des projets et bonnes pratiques

Mieux articuler les systèmes logistiques et les systèmes urbains, pour s'opposer à l'implantation mal planifiée et « toujours plus loin » des activités logistiques, pénalisante en terme de consommation de terres agricoles et de multimodalité.

◆ Pour mieux planifier son immobilier logistique, la Sogaris a développé un schéma en 3 groupes : 1/ les portes d'entrées logistiques pour les agglomérations ; 2/ les immobiliers dans le centre des agglomérations mais pas dans les hyper-centres – ces deux types devant dans l'idéal être connectés au réseau ferroviaire ou fluvial ; et 3/ les centres urbains de distribution en plein cœur des villes, qui sont des petites cellules au cœur des quartiers.

◆ Dans Paris, des projets de nouveaux modes de transport pour la distribution de marchandises en zone dense se multiplient : le projet de Tramfret expérimente le transport de marchandises par le réseau de tramway ; Franprix livre depuis peu par la voie fluviale au port de la Bourdonnais ses magasins de l'ouest parisien ; et la jeune entreprise Vert chez Vous combine transport fluvial et triporteur.

Décloisonner et innover pour de meilleures insertions urbaines et paysagères des activités portuaires et logistiques. Promouvoir la mixité des usages et les temps partagés, en particulier le long des berges de Seine.

◆ Paris compte 13 ports urbains, dont le port de Tolbiac qui a été réaménagé pour mieux s'intégrer dans le paysage et permettre une mixité des usages avec ouverture en temps partagé : activités portuaires la journée et en semaine, et ouverture au public en soirée et le week-end.

◆ Dans le projet urbain en cours porte de la Chapelle à Paris, une expérimentation est envisagée pour installer des terrains de sport sur des toits d'entrepôt.

Changer l'image des activités logistiques et portuaires, par des actions de pédagogie et la mise en œuvre de projets démonstrateurs qui permettent de communiquer auprès des populations.

◆ La semaine de la logistique, organisée par Logistique Seine Normandie, est une initiative pédagogique exemplaire à destination des élus et des populations.

Associer activement les populations aux projets, pour expliquer les enjeux globaux et locaux, et valoriser les apports (emploi, richesse, identité...).

Agir sur la problématique de la restitution des conteneurs vides par la coopération et l'innovation. Plusieurs leviers sont envisageables :

- La création de hubs pour connecter sur un même site les opérateurs de transport, les industries et les producteurs de déchets.
- La réorientation des activités industrielles dans une logique de reconversion/transformation.
- La mise en place d'outils numériques innovants pour inciter les entreprises à mutualiser leurs moyens logistiques.

◆ La CCI de Versailles mène une expérimentation visant à « matcher » les besoins logistiques des entreprises et faciliter la mutualisation des conteneurs.

Faciliter les démarches administratives et douanières via la dématérialisation des procédures, et mettre en place des outils numériques permettant le suivi des marchandises par tous les acteurs de la chaîne logistique.

◆ Le système AP+ est un outil numérique élaboré par les communautés portuaires de Marseille et du Havre, qui permet aux différents opérateurs d'accéder à ces facilités.

◆ « À travers ce grand projet commun, il s'agit maintenant de refuser la fatalité d'un certain déclin, de se réunir et de s'unir pour penser l'avenir économique et social de ce territoire attractif ».

Christian SAUTTER, Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'emploi, du développement économique et de l'attractivité internationale

◆ « Sur l'axe Seine, une prise de conscience s'opère quant au développement logistique et portuaire, celui-ci étant de plus en plus perçu comme une opportunité pour l'économie du territoire ».

Florence GUENTCHEFF, Directrice de Logistique Seine Normandie (LSN)

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

Yann ALIX, Délégué Général de la Fondation Séfacil

◆ « L'insertion urbaine et paysagère est une condition essentielle pour que les habitants du territoire acceptent les projets ».

Hughes RIBAUT, Maire d'Andrésey et Président de l'AUDAS

Enjeu 2 Le développement du fret fluvial et ferroviaire

Établir un plan global de développement des transports de marchandises (fluvial et ferré) et de la fonction logistique à l'échelle de Paris Seine Normandie, afin de prioriser, coordonner et phaser les projets. Cela rejoint le besoin d'une vision stratégique et opérationnelle de l'organisation du Seine Gateway.

Améliorer les infrastructures et le réseau des modes massifiés.

Entre Le Havre et Paris, le trajet par le fleuve présente quelques faiblesses qui sont identifiées (Port 2000 non relié à la Seine, point de congestion à l'écluse de Tancarville, limitations de gabarit à partir de Gennevilliers, horaires d'ouverture restrictives des écluses parisiennes, etc.).

L'amélioration de l'existant est donc un premier enjeu majeur. La seconde porte sur la réalisation du Canal Seine Nord Europe, considérée comme « essentielle » par les acteurs.

Pour le développement du fret ferroviaire, le projet LNPN est crucial ; il permettrait de libérer des sillons pour le fret, voire de lui dédier la ligne actuelle. Dans un horizon temporel plus proche, l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors répondrait à une partie des besoins en fret ferroviaire du Port du Havre.

Améliorer l'efficacité du matériel de transport, notamment fluvial (systèmes de motorisation, profilage des coques) et généraliser l'usage des conteneurs de 45 pieds pour réduire les coûts.

◆ Afin d'aider au renouvellement et la modernisation des équipements, VNF octroie des prêts d'honneur ou d'aides au développement aux artisans-bateliers et valorise les expérimentations conduites par des temps d'échange sur les bonnes pratiques.

Agir sur la formation pour développer les métiers du fluvial et mettre un terme à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans certains métiers (soudure, chaudronnerie, etc.) essentiels à la fabrication et à la maintenance des bateaux.

Mobiliser les outils fiscaux et réglementaires pour donner l'avantage aux modes alternatifs à la route, au moyen d'une fiscalité incitative ou dissuasive, ou encore d'obligations pour les transporteurs de faire transiter une partie de leurs volumes par le fleuve ou le fer.

Mieux répondre aux besoins de stockage des entreprises, notamment en augmentant les offres dans les ports et en apportant davantage de souplesse dans la gestion locative (contrats de concession).

◆ Le Port de Rotterdam loue des espaces de stockage sur des périodes courtes (6 mois) pour plus de réactivité et de flexibilité dans sa réponse aux besoins des entreprises.

Inciter les grands groupes à développer des parcours multimodaux d'ensemble allant jusqu'au centre des villes, et à s'associer pour mettre en place des parcours logistiques communs en jouant sur l'effet de levier massification/mutualisation.

◆ Monoprix a mené une réflexion d'ensemble sur les parcours logistiques, en agissant sur trois leviers : 1/ recentralisation dans un unique entrepôt de tous les flux de grand import. 2/ travail avec les douanes sur une procédure simplifiée de transit douanier. 3/développement d'outils de suivi et de retro-planning utilisables par tous ses partenaires de la chaîne logistique. Monoprix est ainsi parvenu à utiliser le fleuve pour 85 % de ses importations totales, et les voies ferrées pour 10 %.



◆ « L'ensemble des acteurs, en premier lieu l'État, doit construire un environnement favorable au développement des entreprises en termes d'infrastructures et de gouvernance sur ce territoire, en collaboration avec le monde économique. Car c'est par les entreprises que passent la prospérité future et la création d'emplois ».

Michel VALACHE, Directeur Général Adjoint de Veolia Propreté France, Président de la Commission de l'Aménagement du Développement Économique Régional de la CCIP

◆ « Les relations entre les ports et les collectivités locales sont marquées par la règle des « 3F » : Faire, car ce sont les collectivités qui décident de l'usage du foncier ; Financer, car les ports n'étant pas rentables à court terme, il faut mettre en place des systèmes de péréquation ; faire Fonctionner, via un écosystème de gouvernance plus large que les municipalités ».

Alexis ROUQUE, Directeur de Ports de Paris

Enjeu 3 Faciliter le développement économique, accompagner les entreprises

Faciliter l'affectation de foncier aux activités portuaires, logistiques et industrielles, notamment par la fiscalité, l'assouplissement du droit hypothécaire et des conditions d'occupation des sols.

Pour l'accompagnement des entreprises, s'appuyer sur les agences de développement et les CCI, déjà structurées à l'échelle de Paris Seine Normandie et investies dans le projet.

Rapprocher les universités et centres de recherche de l'Axe Seine, notamment pour les problématiques maritimes, portuaires et logistiques, et orienter leurs travaux pour répondre aux enjeux spécifiques du Gateway de la Seine.

♦ *Les ports du Range Nord ont élaboré, en partenariat avec des instituts de recherche, des outils de mesure et de suivi de la performance portuaire ainsi que des outils de veille pour la captation de nouveaux marchés.*

Améliorer la visibilité des services fluviaux : mieux structurer l'offre et mieux communiquer pour tendre vers la mise en place d'un guichet unique.

Enjeu 4 La coopération entre les acteurs

Réinventer la gouvernance portuaire, en considérant les ports comme une composante du territoire, en décloisonnant les gouvernances territoriales et portuaires et en laissant plus de place aux acteurs privés.

♦ *Depuis janvier 2012, les trois ensembles portuaires du Havre, Rouen et Paris se sont regroupés au sein du Groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA, structure souple qui permet la*

mise en commun d'activités (marketing, communication, etc.) et qui constitue un premier pas dans l'amélioration de la gouvernance portuaire.

Mieux impliquer les acteurs économiques dans la gouvernance des projets afin que les enjeux économiques soient intégrés au plus tôt dans les stratégies de développement du territoire.

Mettre en place un système de péréquation financière entre les territoires et solliciter le secteur privé pour contribuer aux investissements. Cela nécessite de mesurer les retours sur investissement et les conséquences d'un investissement sur les autres territoires, et d'impliquer le secteur privé dans le financement des infrastructures.

Encourager la structuration du monde économique afin de faciliter son insertion dans les structures de gouvernance.

Exemples internationaux : 2 gateways – 2 gouvernances

♦ Le gateway canadien

- Une gouvernance « top-down », i.e. impulsée par le haut ;
- Des actions fortes : la fusion des ports de Vancouver, Fraser River et North Fraser en une seule autorité portuaire, la fusion de territoires municipaux...
- Un financement public-privé : « 13 euros investis par le privé pour 1 euro public ».

♦ Le gateway de l'Alameda à Los Angeles et Long Beach

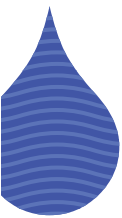
- Un projet à l'initiative des acteurs opérationnels, une approche « bottom-up » ;
- Une gouvernance sur mesure, prenant en considération les points de vue des acteurs privés et des populations ;
- À l'origine, des projets pour répondre à des difficultés concrètes (pollutions, saturation des réseaux de transport) ;
- Des conséquences en termes de réhabilitation urbaine et de développement économique.

♦ « Depuis le lancement du projet, de nombreuses initiatives ont été prises, tant par les Chambres de Commerce, les entreprises que par les collectivités ou les agences d'urbanisme. Il s'agit maintenant de faire converger toutes ces initiatives et les inscrire dans une gouvernance efficace et opérationnelle : pour cela, plusieurs pistes sont envisageables, du Syndicat mixte d'études au Grand Pôle métropolitain Paris-Normandie »
Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, Vice-Président de l'Apur

♦ « Sans réflexion, c'était le camion ».

Gilles DAENEN, Éco-systèmes, à propos de l'utilisation de la voie d'eau pour une partie de sa logistique

♦ « Le port du Havre dessert son hinterland à 85 % par la route, 10 % par le fleuve et 5 % par voie ferrée, ce qui constitue un véritable handicap de compétitivité pour l'Axe Seine. Les ports de la Range font en général 4 fois mieux. Marseille est dans la même situation que Le Havre : on peut parler d'un certain tropisme français sur cette problématique de la multimodalité ».
Philippe Maugé, Directeur du développement de VNF



ACTES DE L'ATELIER

« Réindustrialiser la vallée de la Seine : à nouveau l'industrie, une industrie nouvelle »

6 juillet et 18 septembre 2012

Enjeu 1 Renforcer l'attractivité économique

Favoriser les rencontres et les échanges des acteurs industriels de l'Axe Seine afin de permettre aux entreprises de mieux se connaître, d'initier des collaborations et d'anticiper les mutations du tissu industriel, en lien avec la puissance publique.

◆ *Les CCI, via leur démarche partenariale autour de Paris Seine Normandie, ont pris des initiatives concrètes de mise en réseau d'acteurs, par exemple sur la filière logistique et portuaire, afin d'optimiser le transport de marchandises, en particulier sur le dernier kilomètre. Ce travail a été réalisé avec l'appui de Logistique Seine Normandie et du pôle de compétitivité Nov@log.*

Accroître les liens entre l'industrie et les établissements d'enseignement supérieur et de recherche en développant notamment l'alternance et l'apprentissage et en favorisant les projets de recherche communs entreprise-monde universitaire. Aider administrativement et financièrement les chercheurs à déposer des brevets et à industrialiser et commercialiser leurs découvertes.

◆ *L'ESIGELEC fait dispenser 30 % de ses enseignements par des professionnels de l'industrie, afin de permettre aux étudiants d'être en étroite relation avec le monde de l'entreprise et de faire en sorte qu'ils perçoivent l'industrie comme un environnement potentiellement porteur pour leur avenir.*

Encourager la coopération des PRES¹ à l'échelle de l'Axe Seine, voire encourager la fusion d'établissements d'enseignement supérieur afin d'atteindre des tailles critiques.

De nouveaux outils de financement pour relancer l'industrie de la vallée de la Seine.

◆ *L'État va mettre en place de nouveaux outils de financement, adaptés au renouvellement industriel de la vallée de la Seine : Banque publique d'investissement, livret épargne-industrie.*

◆ *NCI Gestion est une société de capital-investissement régionale, créée à l'initiative des régions normandes. En 10 ans, elle a financé et accompagné plus d'une centaine d'entreprises, notamment dans leur stratégie et dans l'affinement de leurs systèmes de gestion.*

Accompagner les entreprises de l'Axe Seine dans le développement à l'international, en particulier les PME qui n'ont souvent pas la taille critique pour aborder le développement de leurs activités sur le marché mondial.

Améliorer les outils de communication sur le territoire pour faciliter la circulation des connaissances, notamment améliorer l'accès au haut débit pour certains territoires.

Faire évoluer et mieux coordonner la réglementation environnementale (PPRI /PPRT) afin d'éviter les contradictions et les superpositions de différentes procédures pouvant ralentir le développement industriel.

Valoriser le territoire de l'Axe Seine dans sa globalité par une démarche commune de marketing territorial, en sortant des logiques de concurrence entre les espaces et en promouvant les projets communs, par exemple via un système de labellisation des projets à cette échelle.

Améliorer l'image de l'industrie, notamment via des actions de communication ; faire prendre conscience à la population, et aux jeunes en particulier, que les métiers de l'industrie sont devenus des métiers valorisants et à haut niveau de qualification.

S'appuyer sur les pôles de compétitivité dans le renouvellement industriel du territoire, en aidant notamment les entreprises innovantes à développer leurs réseaux.

1. Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur

◆ « Dans ce grand projet qui nous dépasse, il faudra se garder d'une interprétation locale et mener collectivement un lobbying efficace pour convaincre l'État et les Français que l'Axe Seine est un projet stratégique pour la France du XXI^e siècle ». **Frédéric SANCHEZ, Président de la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA)**

◆ « Lutter contre la désindustrialisation est une bataille, et l'Axe Seine constitue l'un des théâtres des opérations. L'État met en place de nouveaux outils de financement sur lesquels notre projet va pouvoir s'appuyer : Banque publique d'investissement, livret épargne-industrie, etc. ». **Guillaume BACHELAY, Député de Seine-Maritime**

◆ « En France, les polarités de l'emploi sont généralement construites autour de l'industrie. On observe une corrélation très forte entre les bassins industriels et les bassins de développement économique, d'où la nécessité d'agir prioritairement sur l'industrie ». **Jean-Louis BILLOET, Directeur de l'INSA de Rouen**

◆ « Les jeunes sont souvent attirés par « les valeurs industrielles » et les sciences et techniques en général. L'enjeu est de convertir cet intérêt et de le traduire en parcours académiques et professionnels. Il faut que nous arrivions à réhabiliter socialement l'image de l'industrie et faire prendre conscience qu'elle est synonyme d'emplois qualifiés ». **Éric DURIEUX, Directeur Général de l'ESIGELEC**

◆ Parmi les pôles de compétitivité présents sur les territoires normand et francilien, on peut citer *Medicen Paris Région* (domaine médical), *Moveo* (mobilités et transports), *Nov@log* (logistique) ou encore *TES* (Transactions électroniques sécurisées). L'enjeu pour le projet réside désormais dans la structuration de ces pôles à l'échelle de Paris Seine Normandie.

Enjeu 2 Un nouveau développement industriel

Encourager les entreprises à mener des réflexions sur l'écologie industrielle et à mettre en œuvre des stratégies entreprise-territoire. Miser sur la « durabilité » pour créer de la croissance et accompagner la transition de l'économie autour de concepts clefs tels que l'économie circulaire ou les circuits courts.

Faire du territoire un lieu d'expérimentation pour les mobilités durables, tant dans les nouvelles pratiques d'intermodalité (véhicules partagés, en libre-service, etc.) que dans les nouveaux développements industriels (voiture électrique, véhicule intelligent, etc.).

◆ Les projets *Autolib'*, *Velib'ou Vogueo* à Paris, *Save en Seine Aval Ile-de-France* et *CREAvenir* dans la CREA sont des exemples d'initiatives originales dans le domaine de la mobilité durable.

Constituer à l'échelle de l'Axe Seine une « gouvernance Énergie » associant les filières classiques et les filières énergies renouvelables.

◆ Afin d'impliquer en amont les entreprises aux projets liés aux énergies renouvelables, les CCI de Haute-Normandie ont, depuis 2010, développé un site portail de veille spécifique, *VIGIE BUSINESS*, fournissant aux entreprises des informations sur l'avancement en temps réel des projets d'éolien offshore sur les deux régions normandes.

◆ « Les pôles de compétitivité, créés en 2005, sont désormais entrés dans une phase de maturité. Ils ont permis l'émergence d'une triple dynamique, à la fois de réseaux, de projets et de territoires. Notre projet de développement économique de la vallée de la Seine doit s'appuyer sur les pôles de compétitivité existants du territoire ».

Jean-Dominique WAGRET, Vice-Président du pôle de compétitivité Moveo

Favoriser l'émergence et la structuration des filières agro-industrielles et biomatériaux en encourageant la mise en réseau des professionnels et en facilitant l'accès aux ressources agricoles pour les entreprises industrielles intéressées par le développement de produits à base d'agro-ressources. S'appuyer sur la forte dimension territoriale des projets.

◆ *Nov & atech*, (réseau créé à l'initiative des acteurs de la profession agricole normande), mobilise producteurs, industriels et chercheurs autour de trois thématiques : biomatériaux, bioénergies et chimie du végétal. Sur les bioénergies, les actions concrètes de *Nov & atech* concernent principalement les projets de méthanisation, menés en partenariat avec l'ADEME. Sur les biomatériaux, des travaux sont menés avec la chambre d'agriculture de l'Eure autour de la valorisation du chanvre et du lin.

◆ Le projet de dépollution de la boucle de Chanteloup (Yvelines) au moyen du *miscanthus* est un projet novateur, inscrit dans le territoire : la plante dépollue naturellement le sol puis est valorisée énergétiquement au profit d'entreprises ou de collectivités du territoire.

Faire de la valorisation et du recyclage des déchets à l'échelle de l'Axe Seine un élément fort du projet économique.

◆ *Veolia Environnement* a développé plusieurs projets avec un enracinement local fort, des synergies éco-industrielles de proximité, et une capacité importante à utiliser le transport fluvial. L'usine d'Oissel a développé un centre de tri haute performance de déchets industriels banals. L'usine *Osilub* à Gonfreville est spécialisée dans la récupération des huiles moteur usagées. L'usine *Sedibex* à Sandouville, qui traite des déchets de l'industrie pétrochimique, produit de la vapeur et la redistribue aux entreprises apporteurs de déchets valorisables.

◆ L'usine « *France Plastiques Recyclage* », située sur la Zone Portuaire de Limay, recycle 40 000 tonnes de bouteilles en plastique usagées par an et produit du PET réutilisable dans l'alimentaire.

◆ « Il est crucial de réfléchir à une vraie nouvelle forme d'industrie durable, en évitant notamment de reproduire une armature industrielle passée où l'activité se concentrerait le long d'un unique corridor ».

Laurent BEAUVAIS, Président de la région Basse-Normandie

Ce verbatim est tiré de la contribution écrite envoyée par Laurent Beauvais pour l'atelier.

Enjeu 3 Mettre en place des outils de gouvernance opérationnelle

Mettre en œuvre un outil de planification pour les berges de Seine. Cela est particulièrement important dans un contexte de diversification et d'intensification de l'usage du fleuve et de ses berges (logistique, transport de passagers, loisirs, paysage...).

Élaborer une stratégie foncière à l'échelle de l'Axe Seine, afin de mieux planifier l'implantation des activités logistiques et industrielles à cette échelle et ainsi éviter une mise en concurrence des territoires.

◆ *Le Plan d'Action Foncière élaboré par la CREA est un exemple de stratégie qui pourrait être généralisé à l'ensemble du territoire.*



La filière éolienne sur le port de Bremerhaven, un exemple de volontarisme pour redynamiser un port et un territoire

En Allemagne, le dynamisme du port de Bremerhaven a été relancé grâce à une démarche volontariste de soutien à l'industrie des énergies renouvelables. Ce port touché par le déclin des chantiers navals et de la pêche accueille aujourd'hui des activités de construction, d'assemblage, de transport ou encore de maintenance d'éoliennes offshore.

Intégrée dans une véritable stratégie de développement économique et portuaire, la constitution de la filière éolienne a été rendue possible par le travail conjoint de multiples acteurs (ville, port, agence nationale pour

l'emploi, universités...). Au-delà des aides financières, la filière a ainsi bénéficié de la création de l'agence de l'énergie éolienne de Brême, du développement des activités de recherche (avec la création d'un pôle régional de recherche et l'accueil d'une antenne de l'Institut Fraunhofer, organisme public de recherche appliquée), de la création de formations spécifiques, ainsi que de la mise à disposition des entreprises d'un terminal portuaire et d'une zone d'activités de 250 ha.

Cette stratégie a permis la création de 3 000 emplois directs dans la filière éolienne et de 9 000 à 12 000 emplois indirects.



◆ « La puissance publique doit accompagner la transition de l'économie dans son ensemble autour de concepts clefs comme l'économie circulaire, l'écologie industrielle, les circuits courts ou encore un plus fort ancrage territorial des entreprises ».
Bertrand BELLANGER, Président de Sédibex du groupe Véolia

◆ « Le développement des activités industrielles sur l'axe Paris Seine Normandie passe par la mise en place d'une stratégie globale et son appropriation par l'ensemble des acteurs économiques des trois régions impliquées. De plus, la structuration en filières des entreprises d'un secteur est une des clés du succès industriel ».
Philippe EUDELIN, Président de Normandie AeroEspace

ACTES DE L'ATELIER

« Développer un espace à haut niveau d'attractivité : tourisme, tertiaire, qualité de vie »

28 juin et 25 septembre 2012

Enjeu 1 Réinventer le tertiaire, pour un développement complémentaire et performant sur l'Axe Seine

Mener des projets d'ensemble pour réduire les concurrences territoriales. Les collectivités locales font parfois de la surenchère aux avantages pour attirer les entreprises sur leur territoire mais ces politiques de court terme ne permettent pas de fixer durablement les entreprises. Une planification du développement économique à l'échelle de l'Axe Seine est nécessaire.

S'appuyer sur un « vaisseau amiral » pour donner une nouvelle image au territoire. Qu'il s'agisse d'un équipement culturel, d'un bâtiment financé par le public ou le privé, ce « vaisseau amiral » doit symboliser le territoire et porter l'image du projet.

Développer des outils communs de marketing territorial.

♦ *L'Espace de Valorisation Économique (EVE), est une plateforme internet qui permet d'apporter aux entreprises et autres acteurs des informations sur l'attractivité économique de la région Basse-Normandie. Cet outil va être étendu à l'ensemble de la Normandie.*

Développer des outils d'accompagnement des entreprises à l'échelle Axe Seine.

♦ *Les coopérations des CCI, d'une part, et des agences de développement économique normandes au sein de Normandy Avenue, d'autre part, sont des premières étapes importantes.*

Enrichir l'image des territoires normands en valorisant et renforçant leurs domaines d'excellence et leur qualité de vie.

♦ *L'excellence scientifique de Science Park dans la région caennaise est internationalement reconnue.*

Engager l'arrivée de nouvelles activités tertiaires en vallée de Seine avec des relocalisations d'établissements publics comme des centres décisionnels (notamment sur les questions portuaires ou logistiques), des instituts de recherche ou établissements d'enseignement supérieur.

Mettre en œuvre une stratégie foncière et immobilière à l'échelle de l'Axe Seine, notamment pour pallier le manque d'immobilier neuf (par exemple dans la région rouennaise) et pour assurer une bonne visibilité aux investisseurs.

Porter une réflexion sur de nouveaux espaces tertiaires, qui ont vocation à s'inscrire près des nœuds de connexion, notamment dans les quartiers de gare (par exemple des espaces partagés et temporaires).

Mener une réflexion sur la diversification de l'emploi dans les territoires normands afin d'offrir aux conjoint(e)s de personnes souhaitant s'implanter dans cet espace un vaste choix de métiers à exercer.

Engager des actions concrètes à l'échelle du territoire Paris Seine Normandie sur la problématique du manque de personnels dans certaines filières, en particulier dans le domaine médical.

Enjeu 2 Le tourisme comme constituante économique du Seine Gateway

Développer des offres touristiques « packages » à l'échelle de l'Axe, associant sites parisiens, franciliens et normands, et s'appuyant sur la complémentarité des territoires.

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

Catherine BARNOUIN, Comité Régional du Tourisme d'Ile-de-France

♦ « Un des objectifs de notre réflexion est de répondre à cette question : comment faire plus que la somme de nos trois régions ? Comment trouver la juste articulation entre nos territoires pour parvenir à un développement équilibré et durable ? ».

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au Maire du Havre, chargé du développement territorial

Coordonner les politiques touristiques et culturelles des collectivités de l'Axe Seine pour favoriser la mutualisation d'équipements publics, d'événements, et donc la complémentarité des territoires.

◆ *Les deux CRT d'Ile-de-France et de Normandie coopèrent sur la partie promotion de Normandie Impressionniste. Par ailleurs, ils travaillent aujourd'hui de manière bilatérale à un rapprochement des données touristiques entre les deux régions.*

Créer des structures de veille sur le tourisme à l'échelle de l'Axe Seine, pour avoir une connaissance plus précise de l'activité et une vision d'ensemble à cette échelle.

◆ *L'idée d'organiser des rencontres régulières des acteurs du tourisme des trois régions a été émise lors de l'atelier du 25 septembre à Versailles.*

Diversifier l'offre touristique en proposant des offres différenciées répondant aux attentes de tous les segments de clientèle.

Miser sur les filières touristiques à fort potentiel de développement : tourisme gastronomique, équestre, mémoriel et historique, culturel (impressionnisme par exemple), activités autour de l'eau ; **développer le tourisme d'affaires** (organisation de séminaires, événements d'entreprises, etc.) en profitant de la proximité Normandie – Ile-de-France.

Élaborer une offre touristique avec un ancrage territorial fort, afin d'éviter l'écueil d'une offre artificielle sans lien avec les habitants et le territoire. L'événementiel est un bon moyen d'associer à la fois ceux qui vivent le territoire au quotidien et ceux qui le visitent ponctuellement.

◆ *Les Jeux Équestres Mondiaux à Caen et en Basse-Normandie en 2014 doivent être l'occasion de mobiliser les habitants autour du cheval, véritable trait identitaire méconnu mais réel de Paris Seine Normandie.*

Faire monter en gamme l'accueil touristique en développant les formations et en misant sur les outils numériques pour diffuser l'information touristique. (75 % des Européens préparent leurs vacances sur le net).

◆ *La ville de Deauville est certifiée ISO 9001 pour l'accueil sur la plage.*

Développer les croisières maritimes et fluviales, avec multiplication des cabotages pour générer de la valeur ajoutée dans les territoires visités.

Mettre en place des partenariats public-privé dans le secteur du tourisme.

Enjeu 3 Un plan marketing pour identifier le territoire et le projet

Identifier le territoire par un nom unique, cesser avec les dénominations multiples, et s'appuyer sur les « marques » internationalement connues, comme Paris, la Normandie, la Seine...

S'appuyer sur les liens intrinsèques entre l'Ile-de-France et la Normandie (résidences secondaires, histoire commune, etc.) pour faire naître l'identité du territoire Paris Seine Normandie.

Mettre en place une stratégie de marketing territorial et de promotion touristique intégrée pour « vendre » le territoire Paris Seine Normandie à l'étranger conjointement sur ses atouts touristiques et sur son dynamisme économique, en s'appuyant pourquoi pas sur un système de labellisation.

◆ *Dans le cadre du projet « Only Lyon », mené par le Grand Lyon, plusieurs acteurs notamment des élus et acteurs économiques ont été désignés comme « ambassadeurs » du territoire, avec pour objectif de porter au niveau national et international leur projet de développement.*

◆ « Le Havre c'est entre 23 et 25% d'emploi industriel, contre 15% au niveau national. Les nouveaux développements tertiaires sont plus faciles à réaliser dans une région où l'industrie est déjà forte, c'est une opportunité pour la Normandie ». **Gérard MERCHER, Directeur de l'agence de développement du Havre**

◆ « Nous organisons en ce moment un grand événement autour de l'eau, « Estuaire de la Seine, territoire de l'eau ». Dans la logique de notre projet, il faudrait lui donner une visibilité à l'échelle de Paris Seine Normandie. » **Philippe AUGIER, Maire de Deauville**

Inscrire les événements culturels ou de loisirs dans l'identité économique du territoire.

◆ Plusieurs événements se profilent en 2013 et 2014, dont l'eau constitue le dénominateur commun et qui visent à renforcer l'identité maritime, portuaire ou industrielle du territoire : l'Armada de Rouen, le Festival Terre d'Eau sur l'Estuaire, le Festival de l'oh!, l'ouverture des nouvelles des berges de Seine à Paris, Normandie Impressionniste...

Mobiliser les populations autour d'un grand projet fédérateur, afin de concrétiser l'appartenance à ce territoire de Paris Seine Normandie. L'organisation des Jeux Olympiques 2024 ou de l'Exposition universelle permettrait une cohésion territoriale et une dynamisation économique.



2 exemples emblématiques de politiques métropolitaines comme support d'attractivité territorial :

◆ **Estuaire Nantes Saint-Nazaire** est un événement artistique et culturel, dont la 3^e édition a eu lieu à l'été 2012, après les éditions de 2007 et 2009. Des œuvres d'art sont réalisées in situ, et sont données à voir au public sur les 60 km de l'estuaire de la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire. Elles se veulent un miroir des différentes composantes du territoire de l'estuaire : sa richesse patrimoniale et environnementale, son histoire portuaire, navale et industrielle, etc. Au-delà des aspects culturels, Estuaire joue sur le changement d'image de territoires industriels et dynamise un projet politique, celui de la construction du grand pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

◆ **La reconquête des quartiers de l'est londonien** et l'attractivité renouvelée de la capitale britannique ont été permises d'une part par l'implantation ex nihilo du quartier d'affaires de Canary Wharf dans le secteur des Docks ; et d'autre part grâce aux ambitieux projets de renouvellement urbain du quartier de Stratford liés aux Jeux Olympiques de 2012. Ces projets s'inscrivent à la fois dans une volonté d'affirmation de la puissance tertiaire de la ville et dans une stratégie de déconcentration et de diversification de sa fréquentation touristique.



◆ « Nous sommes les héritiers, les ouvriers d'un grand chantier ouvert en septembre 2007, qui est avant tout un chantier sur l'avenir de Paris ».

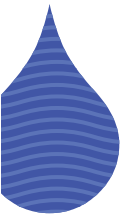
Colin SUEUR, Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Caen la mer et Président de l'AUCAME

◆ « Sur la question du tertiaire, il faut jouer de la complémentarité des territoires et éviter à tout prix les concurrences inutiles entre les espaces, en travaillant par exemple sur un plan stratégique tertiaire à l'échelle de Paris Seine Normandie ».

Jean-Luc POIDEVIN, Président de Nexity Villes & Projets

◆ « Pour faire en sorte que le territoire soit visible et reconnaissable dans la compétition internationale, il lui faut un nom fort qui renvoie aux composantes du territoire, c'est le cas de Paris Seine Normandie ».

Dominique VINOT-BATTISTONI, Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Caen la mer



POINT DE VUE DE FRANCK VALLÉRUGO,

Professeur à l'ESSEC et grand témoin des ateliers

Fernand Braudel pourrait aujourd'hui en convenir, à l'heure où les échanges immatériels contribuent à produire une part importante de la valeur ajoutée, où la qualité des services urbains aux personnes et aux entreprises devient un facteur clé d'attractivité, je ne sais pas si une « ville monde » doit nécessairement être maritime. Ce que je pense par contre, c'est que le périmètre du Grand Paris, celui du métro automatique et des contrats de développement territorial (CDT), doit prendre en compte une réalité économique plus vaste : celle de la totalité des aires urbaines parisiennes tout d'abord, fondées sur les migrations quotidiennes domicile travail, qui diluent une large part de la population et du PIB du pays dans un mille-feuille cent fois dénoncé de collectivités et d'établissements publics mal coordonnés ; celle du grand bassin parisien peut-être, dont les villes de frange, parce qu'accessibles facilement depuis le centre de la mégalopole, pourraient constituer à terme une menace en s'imposant comme des solutions alternatives d'implantations, moins saturées et moins chères ; celle de la méga région Paris-Londres-Randstad enfin, dotée d'un réseau de trains à grande vitesse reliant des centres de décision et de production parmi les plus efficaces au monde (et aussi, bien sûr, du seul port maritime européen compétitif à l'échelle mondiale, à Anvers et Rotterdam) qui situe la question de la compétitivité territoriale à la bonne échelle européenne et pas seulement nationale... mais se stérilise elle-même au fil d'une lutte sans merci érigée en pensée unique aux deux bouts du tunnel sous la Manche. Mais il faut bien l'admettre, pour l'instant seul le Grand Paris stricto sensu constitue un projet structurant de développement économique et social qui a permis de réunir les élus franciliens autour d'une table, fût-elle celle d'un simple syndicat d'études métropolitain dont on peut souhaiter qu'il préfigure la gouvernance institutionnelle de demain. Car c'est bien du projet que peut naître l'organisation, pas l'inverse. Le projet transversal de l'Axe Seine, lorsqu'il aura pris corps, sera le seul à même d'articuler ces différentes échelles territoriales dans le prolongement du Grand Paris ; c'est en cela qu'il est un projet d'avenir pour la compétitivité de la vallée de la Seine d'abord, qui en a bien besoin, de la métropole parisienne et de l'Europe du Nord tout entière.

Je ne reviendrai pas ici sur les facteurs de cette compétitivité ; Il en a été beaucoup question lors des ateliers de préparation de ce colloque dont je salue l'énergie et la qualité des débats. Je me limiterai à faire part de quelques interrogations et de quelques convictions.

En termes de logistique, tout d'abord, même si leur potentiel de développement n'est pas encore épuisé, on est en droit de s'interroger sur l'ambition des ports de l'Axe Seine de s'inscrire dans une stratégie concurrentielle frontale avec Anvers et Rotterdam. Notre « tradition sociale » portuaire, l'avance considérable de ces ports d'Europe du Nord imposent que soit débattue une vision plus stratégique à l'échelle de la méga région dans laquelle il ne faudra pas craindre le canal Seine-Nord mais bien au contraire y lire une opportunité de croissance pour les ports de la Seine et le désenclavement logistique de la métropole parisienne.

À propos des clusters, ensuite, à la différence d'un Grand Londres exogène, toujours à la poursuite d'investisseurs et de cerveaux étrangers, la métropole parisienne, première région industrielle et tertiaire de France, doit sa prospérité au caractère endogène de son développement où de multiples chaînes de complémentarités se sont construites au fil du temps dans l'ensemble du territoire métropolitain. Croyant s'inscrire dans cette tradition, le projet de Grand Paris est pour partie fondé sur la conviction que l'immédiate proximité spatiale des activités de recherche, d'enseignement et de production engendre de l'innovation. Cette conviction n'est pas validée théoriquement, sinon par un disque dur qui date des années 1950. Premièrement, un système productif local (SPL) ne se décrète pas ; il est la traduction d'un effet de milieu, le fruit de règles et de savoir faire partagés à la faveur d'une longue tradition d'interrelations entre acteurs privés d'une même filière et entre acteurs privés et publics. Il est de nature culturelle, pas organisationnelle. À l'échelle de l'Axe Seine, sans doute faudrait-il que Normandie Aerospace et ASTech Paris Région communiquent mieux... Deuxièmement, dans le cas de la métropole parisienne, c'est la matrice urbaine qui constitue le référent de proximité. Cette notion a d'ailleurs profondément changé de nature avec le développement des échanges numériques et de l'économie de la connaissance, l'innovation étant de plus en plus tirée par les usages et par les hybridations technologiques – ce qui suppose des logiques collaboratives et de cross-fertilisation qui n'ont rien à voir avec la proximité université-entreprise « de filière ». La métropole parisienne au sens de ses aires urbaines est une matrice de proximités de toute nature et surtout de leurs interfaçages ; ce n'est pas une somme discrète de pôles de compétitivité. Mais elle connaît une hémorragie de ses jeunes actifs au bénéfice des métropoles régionales où une certaine qualité de vie vient compenser dans l'esprit des migrants une baisse

◆ «Ce que je pense par contre, c'est que le périmètre du Grand Paris, celui du métro automatique et des contrats de développement territorial, doit prendre en compte une réalité économique plus vaste».

◆ «Car c'est bien du projet que peut naître l'organisation. Pas l'inverse».

◆ «Il faudrait d'abord et ensemble, acteurs publics et entreprises, poser un diagnostic partagé, préalable au choix d'axes prioritaires mis en oeuvre et évalués collectivement».

de leurs revenus, une sorte de salaire urbain non monétaire mais conscientisé. En offrant à ces jeunes actifs un tel salaire de compensation, les villes de la vallée de la Seine, à taille humaine, riches de patrimoine et d'un socle industriel source d'innovations et de consommations tertiaires, bien reliées au cœur dense de la métropole (mieux demain?) peuvent jouer là une partition vertueuse. Elles contribueront ainsi, sinon à la création d'un effet de milieu de Paris à la mer, à l'ébauche d'une continuité urbaine économique. Enfin, il convient de rappeler que la métropole parisienne, dont on disait hier qu'elle asséchait les régions françaises et dont on sait aujourd'hui qu'elle les nourrit en partie, est un moteur essentiel de notre compétitivité nationale. En retarder les investissements structurants, voire y renoncer, c'est renoncer à la compétitivité de l'ensemble. Il n'est pas ici question de convictions politiques mais de compréhension de mécanismes économiques élémentaires où le rôle essentiel de la puissance publique ne doit pas être bâti sur un malentendu : si financer des infrastructures est une nécessité, contribuer à créer un « climat d'affaires » en est une condition complémentaire.

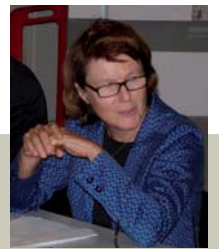
Tous nos travaux économétriques sur la dynamique des villes montrent qu'une part de la croissance urbaine, mesurée en termes de volume de population, d'emplois ou de valeur ajoutée, pourrait être conditionnée par l'existence dans le territoire de dispositifs de gouvernance économique mettant en jeu des partenariats entre les acteurs privés et la puissance publique locale : contribution à l'élaboration de plans stratégiques, participation au pilotage d'agences de développement économique, coproduction d'économies externes positives susceptibles d'améliorer l'utilité économique des agents, et notamment des salariés des entreprises, dont la productivité au travail se trouverait ainsi augmentée... Même si de belles expériences existent, l'incompréhension mutuelle reste de mise : les entreprises par calcul ou manifestation de leur responsabilité territoriale, s'engagent, comme la loi les y invite, dans la conception des projets du Grand Paris au sein des CDT mais craignent de faire face par la suite à d'éventuels conflits d'intérêts ; les collectivités locales invitent les acteurs économiques « à côté » de la table des négociations, à titre consultatif et dans l'espoir de contributions financières sur le modèle londonien, mais avec le risque, peu conforme à notre tradition de maîtrise d'ouvrage urbaine, que ces derniers produisent un espace à leur mesure.

Je m'interroge, pour corriger ce hiatus, sur la nécessité de commencer par créer une structure de gouvernance institutionnelle de plus, quelle qu'en soit la forme, GIE ou pôle métropolitain, alors qu'il faudrait d'abord, et ensemble, acteurs publics et entreprises, mais aussi universités et grandes écoles, syndicats, associations de citoyens... poser un diagnostic stratégique partagé, préalable au choix d'axes prioritaires mis en œuvre et évalués collectivement. Je nous invite à observer ce qui se passe chez nos voisins espagnols où l'association Pla Estratègic Metropolità de Barcelona a confié à un bureau de coordination de taille réduite, souple et actif, le pilotage et l'évaluation prospective du plan stratégique de la région métropolitaine. Ce bureau opère bien sûr pour le compte des collectivités locales, mais aussi de tous les acteurs privés et civils membres actifs de l'association. La réussite en est depuis 20 ans exemplaire. Dans le prolongement de cette démarche stratégique, l'identité du territoire, sa « marque » ne saurait être le fruit d'une discussion entre des politiques et leurs conseillers en communication mais l'aboutissement d'un travail collectif au sein de l'organisation du plan. Plus près de nous, Onlylyon, qui n'est pas un objet de communication mais le résultat d'une démarche collective, en est un excellent exemple. Enfin, c'est dans le creuset d'un plan stratégique partagé que se pensent les grands événements : l'idée de faire candidater la vallée de la Seine à l'organisation des Jeux Olympiques ou d'une Exposition universelle a fleuri lors de nos ateliers. Loin d'être des utopies, ce sont des perspectives idéales pour matérialiser une ambition collective.

Les travaux engagés par les collectivités locales et les agences d'urbanisme d'un côté, par les chambres consulaires de l'autre sont pour moi la préfiguration d'une volonté d'actions partagées. Ils doivent être maintenant rassemblés dans une structure de pilotage réduite et commune à laquelle seront d'abord confiées la réalisation d'un diagnostic et la coordination d'une vision stratégique nécessairement intégrée à la méga région nord-européenne. Car elle seule pourra demain concurrencer Shanghai, Mumbai et San Paolo ; à défaut, les vieilles rivalités de chapelles seront mortelles, quelle que soit la taille des clochers.



Franck Vallérugo est docteur en urbanisme et professeur titulaire de la chaire d'économie urbaine de l'École Supérieure des Sciences économiques et commerciales (ESSEC). Ses travaux de recherche portent sur la dynamique des villes et la gouvernance économique des territoires. Il dirige au sein des Éditions de l'Aube la collection « Villes et Territoires » et a notamment publié « Un monde de villes : le marketing des territoires durables ».



LES PARTICIPANTS DES ATELIERS

AILLAUD Valérie, CCI de Paris; **ALBA Dominique**, Directrice de l'Apur; **ALEXANDRE Joël**, Président du PRES Normandie Université; **ALIX Yann**, Délégué général de la Fondation Séfacil; **ARLOT Emmanuel**, Ville de Paris; **ARMSTRONG Rebecca**, Communauté d'agglomération de Seine-Eure; **AUDOUIN Maxime**, Veolia Environnement; **AUGIER Philippe**, Maire de Deauville; **BACHELAY Guillaume**, Député de Seine-Maritime; **BALLU Emmanuel**, Caisse des Dépôts; **BARNOUIN Catherine**, Comité régional du tourisme d'Ile-de-France; **BELEY Christian**, Conseil général des Yvelines; **BELLANGER Bertrand**, Président de SEDIBEX; **BELLET Emmanuel**, Conseil général de l'Eure; **BERTRAND Didier**, Délégué général à Paris Métropole, Ville de Paris; **BILLOËT Jean-Louis**, Directeur de l'INSA de Rouen; **BITAUD Christian**, AUDAS; **BLANC Nathalie**, CG de l'Eure; **BLUM Emmanuel**, CRT Ile-de-France; **BOGAERT Thierry**, architecte; **BOISSIERE Alain**, Directeur de la CCI de Rouen; **BOROTRA Alexandre**, EPAMSA; **BOULEY Claude**, Geodis; **BRAYE Dominique**, Président de la CA de Mantes-en-Yvelines; **BREUIL Florian**, Ville de Paris; **BREUILLY Olivier**, Compagnie d'Exploitation des Ports; **BRUGERE Marie**, Conseil général des Yvelines; **BUCHET Jean-Marc**, Directeur général, NCI Gestion; **BURCK Christian**, Grand Evreux Agglomération; **CARDO Pierre**, Président de la CA des 2 rives de Seine; **CHARBIT Myriam**, CREA; **CHARLES Bernard**, CESER Basse-Normandie; **CHARRON Jacques**, CCI de Rouen; **CHARTIER Hélène**, Apur; **CHARUEL Christian**, EDF Haute et Basse-Normandie; **CHAUVET Jérôme**, Ports Normands Associés; **CHOUANT Jean-Paul**, CFDT Haute-Normandie; **CHRISTOPHE Bernard**, Président d'Eure Expansion; **CLEMENT-GRANDCOURT Philippe**, Logiseine; **COLLIN Michel**, Président de la CCI de Caen; **CORLAY Jean-Pierre**, CESER Haute-Normandie; **COT Thierry**, Grand Evreux Agglomération; **COSSON Patrice**, SITA; **COURTIN Bernard**, Directeur de Bernard Courtin Conseil; **DAENEN Gilles**, Eco-systèmes; **DAVOULT Claire**, CRCI IdF; **DEBAA Adouba**, CG des Hauts-de-Seine; **DESCAMPS-CRONIER Françoise**, Vice-Présidente de la CAMY; **DEAL Guillaume**, CR de Basse-Normandie; **DELCOUR Béatrice**, ADEAR; **DELMAS Véronique**, Air Normand; **DEQUEKER Edouard**, ESSEC; **DERREY Thierry**, Directeur Délégué de l'ISEL; **DESHAYES Nathalie**, Directrice générale déléguée de la CREA; **DEWEVRE Bruno**, CG de Seine-Maritime; **DE WISSOCQ Martin**, Secrétaire général adjoint du Commissariat général au développement de la vallée de la Seine; **DEWOST Jean-Jacques**, CCI Versailles; **DEYROLLE Ophélie**, Normandie Aménagement; **DEYSINE Philippe**, Directeur général de Novalog; **DHAILLE Paul**, Président de Caux Seine Développement; **DERVILLEZ Dominique**, Directeur de l'AURH; **DJENGUE Anne-Stéphanie**, Ville de Paris; **DOSSEUR Bruno**, Relais d'écience; **DRAPIER Léo**, Ville d'Achères; **DUBOIS Bruno**, STEF Logistique Nord France; **DUMAS Sophie**, Directrice de l'Atelier de Projets de l'EPAMSA; **DUNY Patrice**, Directeur de l'AUCAME; **DUPIY Philippe**, Directeur de la CCI de Caen; **DURANCE Jean-Yves**, Association des Utilisateurs de la Défense; **DUSZYNSKI Juliette**, AURH; **DUTARTE Eliane**, DATAR; **DUVAL Frédéric**, Ville de Paris; **EUDELIN Philippe**, Président de Filière Normandie Aéroespace; **FANARTZIS Philippe**, PAPREC; **FLIPO Mélanie**, AUDAS; **FOURNEL Arthur**, MARFRET Directeur de l'agence de Paris; **FRANCK Alain**, Directeur des études de l'AURH; **FREMINÉ David**, Association Tourisme Seine Estuaire; **FROUMENTIN Richard**, Club Logistique et Gestion du Havre; **GARNIER Fabien**, Veolia Environnement; **GASTINNE Jean-Baptiste**, Adjoint au Maire du Havre, chargé du développement territorial; **GIRARD Philippe**, Directeur de Turbomeca Mantes Bucheley; **GLUZMAN Régis**, SODEARIF Bouygues; **GOURBESVILLE Mathilde**, Ville de Paris; **GRANIER Pierre**, CCIR Haute-Normandie; **GRUMBACH Antoine**, architecte; **GUENTCHEFF Florence**, Directrice de Logistique Seine Normandie; **GUEYMARD Sandrine**, IAU; **GUIOL Yves**, NCI Gestion; **GUITTON Anne-Cécile**, Directrice associée, NCI Gestion; **HAAS François**, Vice-Président de CCIH Estuaire; **HENRY Frédéric**, PDG de Lubrizol; **HORTUS Christophe**, CCIP; **HUBERT Patrice**, CR de Basse-Normandie; **HUREL Pascal**, Directeur de l'Agence de Développement de Caen la mer; **JACQUET Stéphane**, Directeur de cabinet du Maire d'Andrézy; **JOLY Didier**, Renault; **LABEGLIE Marina**, VNF; **LAFITTE Jean-Paul**, CCI de Paris; **LAGUERRE Christophe**, Président du Centre des Jeunes Dirigeants; **LE BODO Agnès**, UDH CODAH; **LE BOT Anaïs**, CR de Basse-Normandie; **LE CERF Patrick**, CCI du Havre Estuaire; **LEGOFFIC Yann-Yves**, Directeur de SME; **LEGRAND Hélène**, Synergia, agence de développement de Caen la mer; **Le GUILLON Réjane**, CR Haute-Normandie; **LELIEVRE Franck**, Synergia, agence de développement de Caen la mer; **LEMARCHAND Jocelyne**, AURH; **LEMARIE Monique**, Conseil consultatif de développement, CREA; **LEMOINE Dominique**, ADEAR Rouen Développement; **LEPELTIER Ludovic**, Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie; **LESIMPLE Laurent**, CCI de l'Eure; **LETOURNEUR Jean-François**, DGS de la CA de Mantes-en-Yvelines; **LOCATELLI Anne**, Conseil général du Val d'Oise; **LOISEL Régine**, CESER Haute-Normandie; **LOPEZ Cristina**, IAU; **LORRAIN Guillemette**, EDF; **MAGNANI Rémi**, Ville de Paris; **MAILLET Stéphane**, Établissement Public Foncier de Normandie; **MALBET Samuel**, DREAL de Haute-Normandie; **MALBRUNOT Pascal**, Chambre nationale de batellerie artisanale; **MANDONNET Philippe**, Association l'Estuaire de la Seine – Territoire de l'eau; **MANSAT Pierre**, Adjoint au Maire de Paris chargé de Paris Métropole et relation aux collectivités territoriales d'Ile-de-France; **MARTIN Géraldine**, CR de Basse-Normandie; **MASCHINO Lionelle**, Directrice de la mission Grand Paris, Veolia Environnement; **MASSON Rodolphe**, Caisse des Dépôts; **MATHIEU Thomas**, Carrefour; **MAUGE Philip**, Directeur du développement, VNF; **MAZARI Belahcène**, Directeur de CESI; **MAZERAU Philippe**, CCI Rouen; **MELONIO Benoît**, Ports de Paris; **MENGUY Boris**, AURH; **MERCHER Gérard**, Directeur de Havre Dvpt; **MONIER Mathieu**, AURBSE; **MOREAU Gilles**, DG de Normandie Aménagement; **MORENO Laurent**, Directeur de l'AURBSE; **MORGANT David**, Directeur de l'EPAMSA; **MORIN Christelle**, Conseil régional de Haute-Normandie; **MOUGIN Bruno**, CESER Ile-de-France; **MOUTOUSSAMY Cindy**, CCI de Rouen; **NEYME Eric**, Délégué régional EDF Haute et Basse-Normandie; **NIESS Victor**, ESSEC; **NOBLET Florent**, TLF; **OUTREMAN Alain**, Maire d'Achères; **PECQUEUX Lise**, Conseil général du Val-de-Marne; **PELLOUX Patricia**, Apur; **PERDRIEL Alexandre**, Le Havre Développement; **PESSIOT Guy**, Office du tourisme de Rouen; **PETIT Thierry**, IAU; **PEZIER Didier**, Président de SEINARI; **PICARD Marion**, CG des Yvelines; **PIERQUIN Anne**, Directrice générale adjointe de la CA de Cergy-Pontoise; **PLANQUOIS Katia**, Secrétaire générale de la CFDT de Haute-Normandie; **PLAINDOUX Pierre**, EPADESA; **PLATTIER Christian**, Caisse des Dépôts Haute-Normandie; **POIBLAUD Florence**, CCI de Caen; **POIDEVIN Jean-Luc**, Président de Nexity Villes & Projets; **POIFOULOT Gabriel**, CA de Cergy-Pontoise; **POTIER Jean-Luc**, Délégué à l'aménagement des territoires ferroviaires Ile-de-France Normandie; **PRESTAVOINE Marie-Claire**, Directrice de Calvados Stratégie; **QUEDE Fabien**, Ville de Paris; **RIBAUT Hugues**, Maire d'Andrézy; **RIGAL Jean-Christophe**, Directeur de l'AUDAS; **RIPERT Christophe**, SOGARIS; **RIVOALLON Catherine**, Chef du Dpt International de Monoprix; **ROCHE Olivier**, CCI du Havre Estuaire; **ROTTIERS Pascal**, Fluviatrans; **ROUQUE Alexis**, Directeur général du Port autonome de Paris; **ROUX Isabelle**, Trésorière de GRANDDE; **SANCHEZ Frédéric**, Président de la CREA; **SANTOS José**, AUCAME; **SAUTTER Christian**, Adjoint au Maire de Paris du développement économique et de l'attractivité; **SÉVIN Jean-Michel**, Directeur général de Ports Normands Associés; **SIMPSON Jake**, CG des Yvelines; **SOENEN Régis**, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du Port de Rouen; **SORRIN Charlotte**, CG des Yvelines; **SOLIGNAC Maurice**, CG des Yvelines; **SOULARD Florian**, IAU; **SUEUR Colin**, Vice-Président de la CA Caen la mer; **TABART Didier**, Conseil général des Yvelines; **THERIN Gérard**, Secrétaire général de Force Ouvrière – Union Départementale de Seine-Maritime; **THEVENET Charlotte**, Cabinet SOFIES; **THOUVIGNON Philippe**, GRANDDE; **TISSOT Francis**, CESER Ile-de-France; **TONDAT Patrick**, Vinci Construction; **TROLETTI Marc-Antoine**, CCI de Rouen; **VALACHE Michel**, Directeur général adjoint, Veolia Propreté France, Vice-Président de la CCIP; **VALLÉRUGO Franck**, professeur titulaire de la Chaire d'économie urbaine, ESSEC; **VAN CORNEWAL Pierre**, Directeur de cabinet du Maire de Caen; **VENNIN Olivier**, EDF; **VERONNEAU Didier**, STEF; **VEYSSET Jean-François**, Président du CESER Ile-de-France; **VIALAY Michel**, Maire de Mantes-la-Jolie; **VINET Pascal**, Voies Navigables de France; **VINOT-BATTISTONI Dominique**, Vice-Président de la CA de Caen la mer; **VUILLET A CILES Marc**, CCI du Havre; **WAGRET Jean-Dominique**, Vice-Président de Mov'eo; **WENDELN Matthew**, Conseil régional d'Ile-de-France



3. SYNTHÈSE DES TRAVAUX

2009 – 2012

Depuis la Consultation internationale sur le Grand Pari(s) et le projet Seine Métropole de l'équipe d'Antoine Grumbach, beaucoup d'acteurs se sont impliqués dans le projet d'aménagement de la vallée de la Seine. Notamment, de nombreux rapports et études ont enrichi le projet depuis quatre ans. Les différents angles d'approches, la diversité des problématiques traitées, la multiplicité des contextes d'études – du débat public sur la LNPN au rapport rendu par le Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine, de l'étude partenariale des agences d'urbanisme au rapport interconsulaire des Chambres de commerce et d'industrie, de l'étude de l'OCDE sur la compétitivité des villes portuaires au Panorama économique de l'Axe Seine réalisé par l'Insee – témoignent du foisonnement des démarches entreprises et sont la preuve d'un projet véritablement en marche.

Ce troisième volet synthétise les principaux rapports et études parus depuis 2009, dans l'objectif de permettre à chacun d'avoir une vision d'ensemble précise sur ces travaux, de les restituer dans la chronologie, et d'identifier les fondamentaux et les points de convergences du projet :

1. Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre – Antoine Grumbach & Associés (février 2009)
2. Paris et la Mer – Sous la direction de Jacques Attali (mai 2010)
3. Les données essentielles de l'Axe Seine – Coopération des agences d'urbanisme (mai 2011)
4. Compétitivité des villes portuaires: le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – OCDE (2011)
5. Panorama économique de l'espace Paris Seine Normandie – Insee Haute-Normandie (octobre 2011)
6. Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer – Partenariat des CCI (novembre 2011)
7. Rapport au Premier Ministre – Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine (février 2012)
8. Dossier du maître d'ouvrage, Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) — Réseau Ferré de France (RFF)
9. Compte-rendu du débat public Ligne Nouvelle Paris – Normandie – Commission Nationale du Débat Public (mars 2012)
10. Mission partenariale Seine Gateway – Préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre – APSOLU (dernier trimestre 2012)
11. Les engagements des CCI – Partenariat des CCI de Paris Seine Normandie (septembre 2012)

SEINE MÉTROPOLE, Paris, Rouen, Le Havre

Antoine Grumbach & Associés

Février 2009

Synthèse

Géopolitique

La métropole parisienne, si elle veut rester dans le peloton restreint des villes de rang mondial au XXI^e siècle, doit se projeter dans la très grande échelle de la mondialisation, dont le transport maritime est l'épine dorsale. C'est pourquoi elle a besoin d'un pôle fluviomaritime efficace, qui arrimera l'Europe à l'Atlantique.

Vallée de la Seine

À la croissance radioconcentrique de l'agglomération parisienne, se substitue une identité géographique, la vallée de la Seine, territoire partagé d'une métropole internationale. Les habitants des communes qui bordent le fleuve partagent une communauté de destin. Ceux des grands ensembles, ségrégués par l'isolement dû au manque de transports collectifs, peuvent saisir leur appartenance à cette entité. La vallée, par ses savoir-faire industriels et sa géographie, peut favoriser la naissance de la 3^e révolution industrielle, celle des énergies vertes.

Ville nature

L'opposition ancestrale entre ville et nature a vécu. Elle est en voie d'être dépassée au profit d'une vision qui célèbre le mariage entre l'intensité urbaine et le monde naturel.

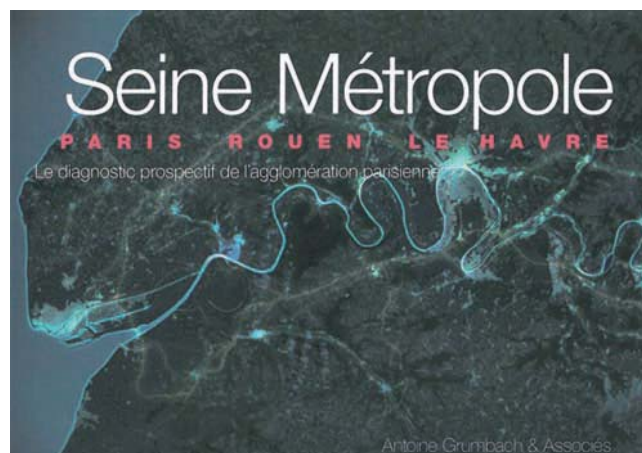
À l'alternance entre ville, agriculture et industrie, il faut associer les développements diffus plus ou moins agrégés aux villages ruraux des plateaux, devenus des villages d'urbains, par leurs emplois et leurs modes de vie.

Tresser les mobilités avec le territoire

La grande échelle, autant que l'exigence de solidarité, imposent de régler un système de mobilité accessible à tous et desservant l'ensemble des territoires métropolitains. Les systèmes de transports en commun et leur maillage associent tous les déplacements, des plus rapides (Paris – Le Havre en une heure) aux plus lents. Ils contribuent à rendre collectifs les transports privés et privés les transports collectifs. Tressée avec le territoire, cette architecture de la mobilité associe fer, route et eau.

Mettre en mouvement les territoires

Plutôt que de créer de nouveaux échelons administratifs, il faut imaginer des occasions de projet collectif. Pour cela, initier des actions à court terme, susceptibles de mobiliser instances publiques, partenaires privés, habitants de Seine Métropole : par exemple, une exposition internationale, une vélo route, une intervention artistique à l'échelle du territoire, une université de formation professionnelle sur des péniches...



Contexte de l'étude

« Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne – consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain » a été lancée en juin 2008 par le Président de la République. Dix équipes d'architectes et urbanistes ont ainsi réfléchi à la production de nouvelles propositions stratégiques pour le développement de la métropole parisienne dans les quinze prochaines années. Le projet Seine Métropole est celui proposé par le cabinet Antoine Grumbach & Associés.

Objet

« Les grandes métropoles mondiales ont toutes un accès à la mer ». Le projet Seine Métropole propose de faire de la vallée de la Seine entre Paris et Le Havre, un territoire de développement du Grand Paris.

PARIS ET LA MER

Sous la direction de Jacques Attali

Mai 2010

Synthèse

Le Grand Paris, défi ou déclin ?

Malgré les intentions affichées, le Grand Paris reste dans les faits centré sur Paris et ne dépasse pas la grande couronne ; il n'est pas à l'échelle des grands pôles économiques qui se développent dans le monde. De son côté, la Normandie ne manque pas de vitalité, mais « ce foisonnement se perd dans un concert non orchestré, sur un territoire de 29 900 km² gouverné par deux régions et trois villes ». L'estuaire de la Seine et la ville du Havre souffrent quant à eux du peu d'entrain français pour l'économie maritime et d'une mauvaise image de l'industrie et de la logistique.

Les risques de déclin pour chacun des territoires de l'Axe Seine sont majeurs. Pour Paris, l'écueil consisterait à refuser l'ouverture sur l'extérieur au risque de transformer Paris de ville-monde en ville-musée, dans un destin comparable à celui de Florence au XVI^e siècle, qui contrairement à Madrid ou Moscou, n'a pas su s'allier avec une ville portuaire pour se constituer une façade maritime et s'ouvrir sur le monde. Le risque pour Rouen est de devenir une ville-dortoir à 45 minutes de Saint-Lazare, et pour Le Havre, de perdre son identité portuaire avec la descente de son port dans les classements des grands ports mondiaux.

Au contraire, liées par un destin commun, la Normandie et Paris peuvent se consolider, pour donner au Grand Paris une dimension maritime, gage de l'expansion économique.

Le Grand Paris, ville-monde du XXI^e siècle

« Il ne s'agit pas seulement d'avoir une dimension maritime pour être une ville-monde mais c'est une condition nécessaire ». Le rapport explique cette affirmation en s'appuyant sur Fernand Braudel qui précisait que les villes-monde sont nécessairement interconnectées entre elles par des flux de personnes, d'informations, de capitaux, et de marchandises. Or, en ce qui concerne les flux de marchandises, l'invention du conteneur a rendu reine

la voie maritime, et cette tendance devrait encore se confirmer tant les contraintes environnementales qui vont peser sur les transports routiers et aériens risquent de devenir importantes. Pour que Paris acquière donc cette dimension maritime, les auteurs identifient trois conditions majeures :

- Considérer le « grand port de Paris » comme un enjeu de dimension nationale, car « un grand port maritime structure l'ensemble de l'économie nationale » ;
- Développer les territoires dans la logique du Grand Paris, pour construire un lien qualitatif entre la ville-monde et sa façade maritime. Le rapport détaille ainsi dix fonctions à développer par les territoires, sur des domaines aussi variés que l'agro-alimentaire, l'énergie, le traitement des déchets, la logistique, la fonction résidentielle, l'innovation et l'intelligence ;
- Ancrer « la culture de l'économie maritime » dans l'identité du territoire, en s'appuyant sur les nombreuses richesses existantes et en inscrivant les projets artistiques du territoire, de Paris au Havre, dans cette ambition.

Une stratégie de mise en œuvre, la nécessité de l'ambition

« Le projet du Grand Paris ne pourra pas se construire par une juxtaposition d'initiatives locales, sectorielles ou thématiques. Une approche systémique est indispensable autant qu'une approche mondialisée ». Pour y parvenir, le rapport pointe trois « nécessités » :

- Une gouvernance courageuse et des pouvoirs de décision à la hauteur de l'ambition et qui permettra de transcender les enjeux géographiques et disciplinaires ;
- Une accélération dans la mise en œuvre du projet, compte tenu du retard déjà pris et du contexte concurrentiel ;
- Un projet cohérent avec un seul fil conducteur : le Grand Paris, et des concepts fondateurs : la « ville-monde » et la « culture de l'économie maritime ».

Contexte du rapport

Suite à la « Consultation internationale du Grand Pari(s) » et au projet « Seine Métropole » de l'équipe d'Antoine Grumbach, les CCI de l'estuaire de la Seine ont confié fin 2009 une mission à Jacques Attali pour comprendre les enjeux du Grand Paris et souligner l'importance d'ouvrir la capitale sur la vallée de la Seine et la mer. Après une série d'entretiens, Jacques Attali a présidé une commission de 8 experts qui a élaboré un rapport, paru en librairie en mai 2010 sous le titre Paris et la Mer – La Seine est Capitale.

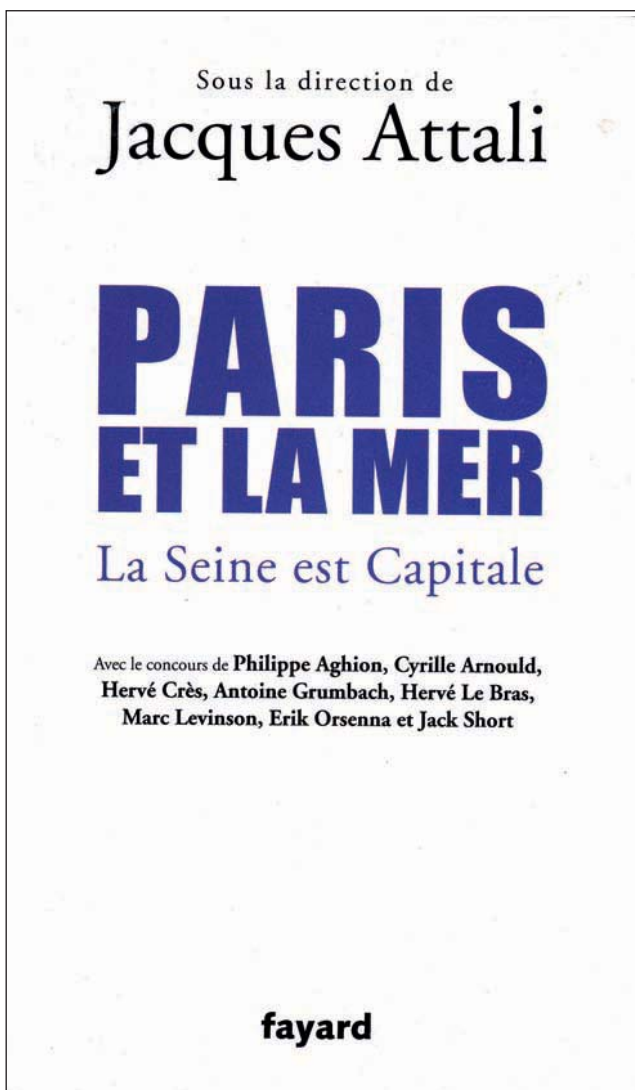
Objet

Le rapport cherche à démontrer l'urgence à agir pour que le Grand Paris ne « manque pas sa dimension maritime » et présente des recommandations et des propositions concrètes pour y parvenir.

Les propositions pour réussir le Grand Paris par son ouverture jusqu'à la mer

Partant de ces constats et en explicitant toujours le lien avec le fil conducteur du projet, J. Attali et son équipe détaillent 50 propositions, organisées autour de 4 axes, pour mettre en œuvre le projet :

- **La gouvernance.** Le rapport propose la création d'un Établissement public d'aménagement de la vallée de la Seine (EPAS) en guise d'outil de pilotage unique; et d'un syndicat des Régions Normandes pour disposer d'un commandement territorial unifié pour ce qui a trait au Grand Paris;
- **La dynamisation de l'économie régionale,** afin d'inscrire économiquement le Grand Paris dans le triangle Paris-Londres-Rotterdam. Les propositions précisent les priorités sectorielles comme l'énergie, l'agro-alimentaire, le recyclage ou l'économie maritime, et détaillent des mesures pour tirer « l'économie vers le haut » sur ce territoire, notamment en favorisant le développement de l'activité tertiaire et l'implantation des entreprises innovantes;
- **Le développement des activités portuaires et logistiques,** pour renforcer la grande porte d'entrée maritime et élargir l'hinterland du Grand Paris. Les mesures proposées tendent ainsi à renforcer la coopération entre les ports de Paris, Rouen et du Havre, à développer la « logistique globale », ou encore améliorer l'image des ports;
- **Le développement des territoires au service du projet.** Le rapport propose 26 actions à mettre en œuvre du sud-est de Paris au littoral normand, afin d'inscrire les territoires dans le projet. Ces actions sont relatives à la promotion de l'intelligence et des savoirs, à la mobilité avec notamment la réalisation de la LGV de Paris au Havre, à l'efficacité administrative, au tourisme et à l'accueil dans les territoires ou encore aux politiques culturelles.



AXE SEINE, LES DONNÉES ESSENTIELLES

Coopération des agences d'urbanisme

Mai 2011

Synthèse

Économie

Au regard des principaux indicateurs économiques (PIB, emploi, etc.), le territoire composé par le cœur économique de l'Ile-de-France, de la Haute et de la Basse-Normandie, a une dimension économique comparable à celles des grandes régions européennes. En outre, il porte une économie diversifiée où s'additionnent le rôle mondial de la région-capitale, l'ouverture maritime internationale des Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, ainsi qu'un tissu à la fois tertiaire et industriel, tiré par des technologies émergentes et des activités à haute valeur ajoutée.

La réflexion engagée sur l'espace Paris Seine Normandie s'inscrit dans un contexte de globalisation et de concurrence internationale accrue. Elle vise l'alliance d'économies de taille et de composition différentes, au profit d'un fonctionnement novateur, porteur de dynamisme économique durable, d'attractivité et de qualité de vie.

Si le renouveau industriel est un élément central du projet, il doit s'appuyer sur un système de distribution performant pour constituer un Gateway. À l'échelle continentale, le projet de « Seine Gateway » s'inscrit dans un système ouest-européen, où les places de Paris, de Londres et de la Randstadt – ces deux dernières étant déjà dotées de Gateway (Thames Gateway et Extended Gateway) – assureront, en concurrence mais aussi en complémentarité, les fonctions d'interface de notre continent dans le monde globalisé du XXI^e siècle. L'étude détaille les enjeux et les éléments constitutifs d'un Gateway de la Seine.

Enseignement supérieur – recherche

Essentiels en termes de compétitivité, d'attractivité et de rayonnement, les universités, grandes écoles, et organismes de recherche, sont des leviers majeurs du développement économique des territoires. L'Ile-de-France et l'ensemble normand accueillent environ 680 000 étudiants (31 % des étudiants de France) et près de 100 000 chercheurs (41 % des chercheurs de France).

L'enseignement et la recherche dans l'espace Paris Seine Normandie sont marqués par une disparité importante de ressources entre l'Ile-de-France et la Normandie, mais ce décalage est compensé par les qualités propres de la recherche normande :

- De fortes spécialisations, souvent complémentaires avec les domaines étudiés en Ile-de-France ; ainsi la Haute Normandie est fortement spécialisée dans les domaines des procédés industriels et de la chimie ; des unités de recherche très qualitatives (évaluation selon les critères de l'AERES²) ; avec notamment des équipements de recherche de notoriété internationale, comme le Ganil et Cyceron à Caen³ ;
- De la recherche privée particulièrement développée, notamment en Haute-Normandie.

Le projet Axe Seine, qui porte l'ambition nationale de relance économique, doit nécessairement s'appuyer sur une politique forte en matière de recherche et d'innovation, pour mettre en système les intelligences au service du projet. Les enjeux sont notamment de cibler les domaines à développer, en particulier pour accompagner les mutations des activités industrielles et encourager l'effet réseau et les transferts de technologie. L'étude propose ainsi de s'appuyer sur les pôles de compétitivité ou les instituts Carnot, particulièrement bien implantés et structurés dans l'espace Paris Seine Normandie.

Tourisme, culture, paysage et patrimoine

Le tourisme constitue une des bases de l'économie de Paris Seine Normandie et l'un des secteurs d'activités les plus créateurs de richesses. La région Ile-de-France et l'ensemble normand comptabilisaient en 2008, 72 millions de séjours et sont respectivement aux 1^{er} et 8^e rangs des destinations touristiques en France. 44 000 emplois salariés sont directement liés au tourisme dans l'ensemble normand, le situant ainsi au 7^e rang des régions françaises, l'Ile-de-France, avec 268 000 emplois, étant la première.

2. AERES : Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur.
3. Ganil : Grand Accélérateur National d'Ions Lourds ; Cyceron : Centre d'Imagerie Cérébrale et de Recherche en Neurosciences.

Contexte de l'étude

Suite au colloque « Seine d'Avenir » du 4 mai 2010 et à la demande de Bertrand Delanoë, Laurent Fabius et Antoine Rufenacht aux agences d'urbanisme de proposer ensemble les modalités d'un travail partenarial à l'échelle de l'Axe Seine, est née la coopération entre les agences d'urbanisme de Paris (Apur), Rouen (AURBSE), Le Havre (AURH), Caen (AUCAME), Seine Aval Ile de France (AUDAS) et d'Ile-de-France (IAU-IdF). Parmi d'autres travaux réalisés en cette première année de coopération, les agences d'urbanisme publient l'étude « Axe Seine, les données essentielles », à l'occasion du colloque Axe Seine – acte II, organisé par la CREA le 23 mai 2011.

Objet

Le travail partenarial des agences d'urbanisme vise à éclairer, en particulier les décideurs politiques, sur les enjeux du projet, effectuer des expertises et mener des réflexions prospectives à l'échelle de la vallée de la Seine et du littoral normand. Le document commun s'organise autour de 4 problématiques majeures : économie ; enseignement supérieur et recherche ; tourisme, culture, paysages et patrimoine ; et transports et mobilités.

Les atouts de l'économie touristique de l'espace Paris Seine Normandie sont, d'une part la présence de sites de renommée mondiale, et d'autre part la diversité des possibilités touristiques offertes : activités sportives notamment nautiques et équestres, grands paysages, sites patrimoniaux et historiques, lieux de cultures, terroirs reconnus...

En plus des retombées économiques, le tourisme et l'événementiel sont des leviers importants pour un projet de territoire aussi novateur que celui de l'Axe Seine, car ils permettent de façonner une identité et d'améliorer la lisibilité vis-à-vis de l'extérieur.

L'enjeu réside donc dans la mise en réseau des atouts des territoires pour faire du tourisme un élément constituant du projet. L'étude propose trois idées pour fédérer :

- Une « mise en Seine des paysages » via par exemple l'élaboration d'une charte définissant des espaces structurants et des outils pour des projets touristiques communs à grande échelle ;
- « De la Seine à la mer » : l'eau comme lien fédérateur et support de multiples projets et activités (dialogue ville-fleuve/ville-port ; tourisme fluvio-maritime...);
- La « Seine en spectacle » : un événement d'envergure internationale sur l'espace Paris Seine Normandie, à l'instar du festival de la Ruhr, ou de Lille 2004 – capitale européenne de la culture.

Transports et mobilités

Rapprocher la porte d'entrée maritime normande de la vallée industrielle de la Seine et du bassin de consommation parisien ; faciliter les partenariats entre les acteurs de l'économie et de l'enseignement supérieur ; mettre en réseau les sites de tourisme et de loisirs : la construction d'une architecture des mobilités performante est au cœur du projet Axe Seine.

Pour se développer, les ports normands doivent sortir d'une logique où le bassin parisien constitue leur hinterland principal et considérer l'Axe Seine comme un véritable système portuaire, ouvert sur l'Europe. L'enjeu en termes de transports est double :

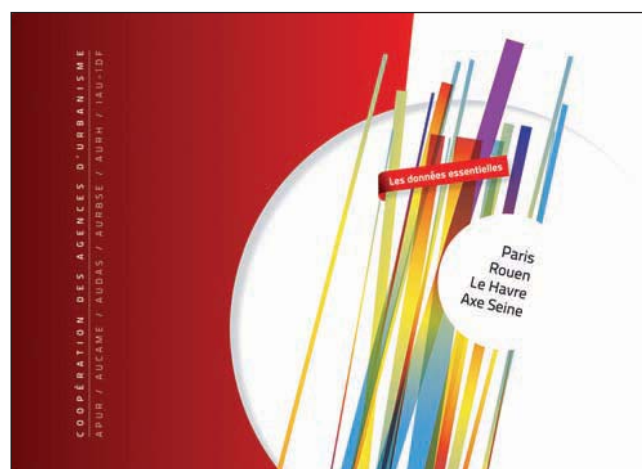
- Structurer l'hinterland en créant des hubs multimodaux, connectés aux ports, d'où les flux de marchandises pourraient

s'éclater ; et ainsi multiplier les zones de chalandise ;

- Développer les modes de fret massifiés (fer et fleuve). Le retard est tel que cet enjeu apparaît comme une condition nécessaire à la montée en puissance des ports normands. Si la Seine constitue un fort potentiel de développement pour le fret fluvial, le fret ferroviaire est par contre saturé en l'état actuel.

Concernant le transport de voyageurs, l'étude analyse les migrations domicile-travail et pointe les faiblesses des réseaux de transports en commun dans l'espace Paris Seine Normandie : au sein des agglomérations, entre Paris et les agglomérations normandes et surtout entre les pôles normands.

Face aux trois défis de la mobilité métropolitaine, de la mobilité durable et de l'ouverture portuaire, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie s'affirme comme un élément central de cette nouvelle architecture des mobilités. L'étude, réalisée avant le débat public LNPN, détaille pour finir dix points clés du projet ferroviaire, notamment les enjeux de développement des nouveaux quartiers de gare, la connexion à Roissy et au réseau ferroviaire national, la desserte du quart nord-ouest francilien, ou en encore le matériel roulant, et les enjeux de la relance du fret ferroviaire.



COMPÉTITIVITÉ DES VILLES PORTUAIRES : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)

OCDE

2011

Synthèse

Une performance portuaire paradoxale

Les parts de marché des ports maritimes de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen et Caen) ont diminué de 9,9 % en 2001 à 8,6 % en 2010 dans le nord-ouest de l'Europe, en particulier à cause des taux de croissance peu importants au Havre. Plusieurs acteurs responsables de la sélection des ports à l'échelle mondiale, tels que les armateurs, perçoivent le port du Havre négativement. Cela pourrait s'expliquer par des facteurs variés, comme une certaine inefficacité, des relations sociales difficiles, un manque relatif de concurrence et des liaisons limitées avec l'arrière-pays par train et barge fluviale. Plusieurs développements, dont la finalisation du canal Seine-Nord Europe, ne feront qu'intensifier la concurrence entre les ports du Nord-Ouest de l'Europe et accroître la nécessité d'améliorer la performance des ports. Dans le même temps, la position concurrentielle des ports de l'Axe Seine s'est probablement améliorée grâce aux réformes et investissements récents, tels que l'extension portuaire Port 2000 au Havre et la réforme portuaire française mise en place en 2011. La coopération entre les différents ports (Le Havre, Rouen, Caen et Paris) pourrait aussi aider à cet égard, compte tenu du potentiel de synergies entre ces ports⁴. Ils ont des fonctions, des spécialisations, des avant-pays et arrière-pays différents. Dans le même temps ils ont des intérêts communs, sur la base desquels des synergies pourraient se développer.

Des impacts importants, mais beaucoup en dehors de Normandie

Le cluster portuaire du Havre/Rouen représente une part importante (plus d'un cinquième) de la valeur ajoutée régionale. Il a aussi des effets considérables indirects sur plusieurs autres secteurs économiques; les effets multiplicateurs de ce cluster sont plus grands que ceux obtenus pour les principaux ports des Pays-

4. Le GIE Haropa, qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris a été créé en janvier 2012, après la parution de l'étude OCDE (2011).

Bas, bien qu'ils soient néanmoins plus modestes que ceux des grands ports belges. La plupart de ces effets économiques indirects ont un impact sur la région parisienne et sur le reste de la France, mais pas en Normandie où Le Havre et Rouen sont situés. Bien que les clusters portuaires de l'Axe Seine représentent de nombreux emplois (136 000 au total en 2008), leurs spécialisations ne sont pas très favorables à la création d'emploi. En matière d'environnement, il existe des coûts externes relativement importants liés au transport de marchandises depuis le port du Havre (22 millions d'euros en 2000), principalement causés par la forte proportion de camions dans la répartition modale.

La constellation d'une petite ville portuaire (Le Havre) avec une grande métropole non-portuaire maritime (Paris), est relativement unique dans le monde. La plupart des régions portuaires du Nord-Ouest de l'Europe sont elles-mêmes des régions métropolitaines assez importantes. En comparaison avec ces régions, l'économie du Havre/Rouen dispose de moins d'emplois à haute valeur ajoutée et de moins d'activités innovantes. Par exemple, Paris (et non Le Havre ou Rouen) est l'un des centres mondiaux pour les services maritimes avancés, tandis que Rotterdam et Hambourg jouent ces rôles eux-mêmes.

Une insistance récente sur l'infrastructure et les relations sociales

Après la réalisation de Port 2000 (l'extension portuaire du Havre), de nombreuses politiques liées aux ports portent encore essentiellement sur l'amélioration des infrastructures, ce qui recouvre le dragage ou le développement de nouveaux ports intérieurs et de nouvelles plateformes multimodales. En outre, une grande attention a été portée aux relations sociales et au dialogue social. La réforme portuaire française, votée en 2008 et mise en œuvre en 2011, implique le transfert de fonctions de manutention des conteneurs et des autres marchandises au secteur privé; cette réforme devrait faciliter les relations de travail. Toutes ces étapes sont nécessaires, et il reste encore plusieurs défis dans ce domaine à résoudre, portant par exemple sur la mise en place d'une meil-

Contexte de l'étude

La Direction de la Gouvernance publique et du développement territorial de l'OCDE a lancé une série de dix études sur les villes portuaires visant à identifier l'impact des ports sur leur territoire et les politiques possibles pour augmenter les retombées positives des ports sur leurs régions.

Objet

« Ce document de travail propose une évaluation de la performance du système portuaire de l'Axe Seine, une analyse de l'impact de ces ports sur leur territoire et une appréciation des politiques et de la gouvernance dans ce domaine ».

leure interface de Port 2000 avec le transport fluvial ou sur la diminution de la saturation du réseau ferroviaire pour le transport de fret. Dans le même temps, il est désormais nécessaire de mettre davantage l'accent sur d'autres domaines : esprit commercial, concurrence et projets communs dans l'Axe Seine.

La nécessité de plus de concurrence et d'esprit commercial

Une recherche active des marchés et des arrière-pays est nécessaire, compte tenu de la forte concurrence des autres ports du Nord-Ouest européen. Cela nécessite de nouvelles approches de la part des autorités portuaires, en termes de coopération avec les ports étrangers, de coordination des services et d'implication du secteur privé dans la région et le pays. Les gouvernements peuvent avoir un rôle de facilitateurs, par exemple, en réexaminant l'application de la TVA à la frontière. Dans le cadre de cette stratégie, une plus grande concurrence dans les services portuaires pourrait être stimulée, ainsi qu'une poursuite de la libéralisation du transport de fret. Une analyse complète des conditions de concurrence dans les ports de l'Axe Seine pourrait être réalisée, afin d'éviter les rentes monopolistiques. Afin de mieux « ancrer » l'activité portuaire régionalement, des partenariats avec le secteur privé seraient nécessaires. Ces partenariats pourraient explorer des situations « gagnant-gagnant » : plus de retombées régionales et plus de trafic généré pour les ports. La combinaison d'industries dans les clusters portuaires du Havre et de Rouen présente des possibilités de développement des énergies renouvelables fondées sur l'environnement, mais les ports rivaux comme Rotterdam sont en concurrence pour des fonctions similaires. Un développement des partenariats avec des universités et instituts de recherche pourrait aider à clarifier ces stratégies proactives et commerciales. À cet effet, une certaine forme de concentration de la connaissance logistique et maritime pourrait être nécessaire.

Plus de projets communs

La coopération institutionnelle dans l'axe Seine est devenue plus dense : entre les ports et les gouvernements locaux. Si l'objectif est de transformer l'axe Seine en une région « gateway », l'alignement des projets en une stratégie commune devra être intensifié. Cela implique une compréhension plus claire de ce que le rôle des différents ports pourrait être et plus de projets communs et de partenariats commerciaux, comme dans de nombreuses régions « gateway », telles que la Flandre et le delta du Yangtze.

Les recommandations de l'OCDE

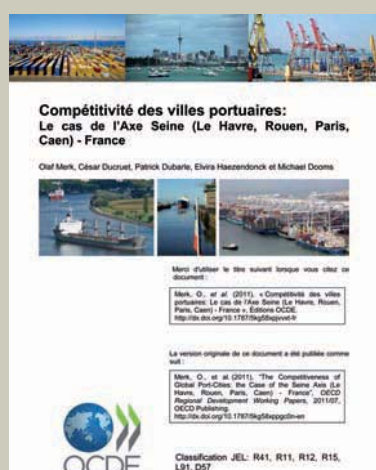
1. Développer une stratégie portuaire proactive. Améliorer la collecte de données et de statistiques sur les questions liées aux ports ; augmenter le nombre de partenariats avec des ports étrangers ou nationaux ; stimuler la concurrence dans les services portuaires ; résoudre certains obstacles nationaux, comme la perception de la TVA aux frontières qui pénalise les ports français par rapport à ces concurrents ; développer une stratégie de diversification maritime sur le transport maritime à courte distance ; rehausser le profil environnemental des ports de l'Axe Seine.

2. Considérer les ports comme des atouts stratégiques pour le développement économique régional. Améliorer l'intégration régionale des ports en créant des partenariats avec le secteur privé ; diversifier les activités économiques des villes du Havre et de Rouen pour améliorer leur attractivité ; améliorer la communication extérieure des ports à destination des entreprises et des citoyens ; développer des offres coordonnées en matière de tourisme (croisière) entre Paris et certaines collectivités de l'Axe Seine.

3. Stimuler des formes plus durables de transport pour l'arrière-pays. Améliorer l'interface entre le fleuve et la mer (Port 2000) ; résoudre le problème de saturation du réseau ferroviaire de fret, promouvoir la libéralisation du fret.

4. Appliquer et élargir les connaissances. Créer un cluster des connaissances et de la recherche autour des affaires maritimes et la logistique ; améliorer l'offre de formation dans les domaines de la logistique, du transport fluvial et maritime ; améliorer les coopérations et les projets de R & D entre les universités normandes et parisiennes sur les questions logistiques et maritimes.

5. Promouvoir des systèmes de gouvernance plus efficaces. Encourager le CCIS (et Haropa) à s'engager sur des programmes communs et d'envergure ; engager des discussions pour mettre en place un contrat de projet interrégional engageant l'État et les trois régions ; favoriser et moderniser le dialogue social au sein des ports ; encourager les collectivités le long de l'Axe Seine à se regrouper en association pour faire entendre leur voix et développer des actions de groupe.



PANORAMA ÉCONOMIQUE

de l'espace Paris Seine Normandie

Insee Haute-Normandie

Octobre 2011

Synthèse

Un territoire multi-polarisé

Étendu de Paris au Havre le long du fleuve et de Caen à Fécamp sur la façade maritime, l'espace « Paris-Seine-Normandie » ou « Axe Seine » est un territoire majeur au plan national et même européen. Cet espace économique, très structuré par la Seine, rassemble la capitale, deux capitales régionales Rouen et Caen, les aéroports de Roissy et d'Orly (1^{er} et 2^e aéroports français), les ports du Havre et de Rouen (2^e et 5^e ports maritimes français), le port de Paris (1^{er} port fluvial européen) qui sont tous de grands équipements générateurs de flux et d'ouvertures internationales, près de 10 millions d'habitants et 5 millions d'emplois. Il concentre 20 % des emplois de la métropole sur seulement 3 % du territoire. Cette proportion d'emplois est même sensiblement plus élevée dans certaines activités fortement implantées en lien avec la présence de la capitale ou celle du fleuve.

L'effet Capitale

L'identité du territoire dépend beaucoup de l'échelle d'observation. Dans une vision globale, l'effet Capitale l'emporte avec la présence de fonctions « supérieures » fortement implantées à Paris ou Nanterre. Les activités de conception-recherche, les prestations intellectuelles ou encore les activités culturelles sont peu réparties en France et en partie concentrées autour de Paris. Les emplois liés à la gestion ou au commerce inter-entreprises sont également surreprésentés à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Les impacts de la déconcentration industrielle de l'Île-de-France

La présence d'activités « productives » dans la partie aval est le fruit de la déconcentration industrielle de l'Île de France, promue par l'État dans les années 60. En effet, depuis 50 ans, l'emploi

industriel a très fortement chuté dans la partie amont de la vallée de la Seine, de Paris à Poissy : $\frac{3}{4}$ des emplois industriels y ont disparu. Il a connu une évolution plus contrastée dans la partie aval avec une création d'emplois jusqu'au milieu des années 1970 et un recul ensuite. Dans la seule commune de Paris, le nombre d'emplois industriels est passé de 560 000 à 100 000, laissant la place aux activités tertiaires. Dans la partie aval, certains secteurs comme l'industrie pharmaceutique, chimique, automobile ou aéronautique ont même créé des emplois depuis 50 ans.

Les activités productives sur la partie aval

Sur la seule partie aval, de Poissy jusqu'à la mer, le territoire présente une identité plus « productive ». La fabrication, l'entretien-réparation ou la logistique sont les fonctions économiques les plus spécifiques. Les activités industrielles très présentes sont le raffinage de pétrole, l'industrie chimique, la fabrication d'équipements électriques de produits informatiques électroniques ou optiques. Activité emblématique de la basse vallée de la Seine, le raffinage du pétrole mobilise les installations portuaires maritimes et fluviales qui s'étendent le long du fleuve entre Le Havre, Lillebonne et Rouen. Il en est souvent de même de l'industrie chimique très présente à Vernon, Lillebonne, Le Havre et Bernay. En matière d'évolution de l'emploi, les territoires de l'Axe Seine bénéficient de portefeuilles d'activités assez contrastés. La partie francilienne de l'Axe Seine profite de la présence de secteurs d'activité en essor ces dernières années quand les zones situées plus en aval et concentrant des fonctions « productives » souffrent davantage du déclin de l'emploi industriel.

La Capitale et l'Estuaire polarisent la logistique de l'Axe Seine

Avec ses 184 000 emplois, la filière logistique occupe une place importante dans l'économie de l'Axe Seine, sans en constituer une activité vraiment caractéristique pour le territoire pris

Contexte de l'étude

Les 6 agences d'urbanisme engagées dans la réflexion sur l'Axe Seine ont noué une collaboration avec l'INSEE Haute-Normandie pour la réalisation d'un diagnostic portant sur la qualification économique de l'espace « Paris Seine Normandie ».

Objet

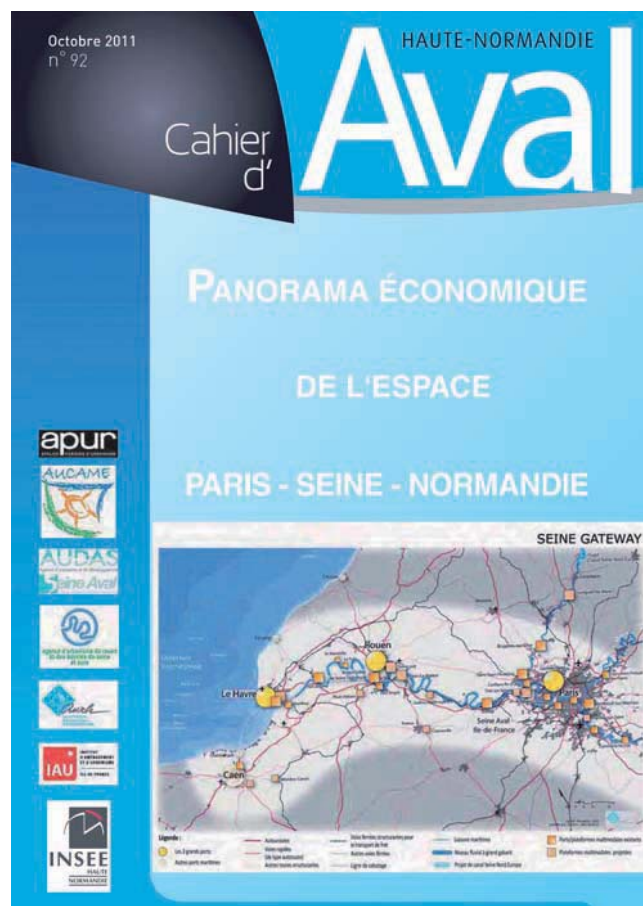
« Cette analyse nous éclaire sur les caractéristiques et les dynamiques économiques à l'œuvre, sur les complémentarités territoriales (grandes fonctions économiques), ainsi que sur les performances logistiques et productives ».

dans son ensemble. Les concentrations d'emplois logistiques observées autour de Roissy, Orly, Saint-Denis ou du Havre sont parmi les plus fortes en France. L'affrètement et l'organisation des transports rassemblent de nombreux emplois autour de Saint-Denis, proche des zones aéroportuaires, et du Havre, port de Paris pour le trafic international de marchandises.

Des fonctions économiques complémentaires au sein de l'Axe Seine

Aujourd'hui, l'Axe Seine rassemble des espaces aux fonctions économiques complémentaires. Très peu de territoires français de cette taille peuvent prétendre réunir une telle palette d'activités économiques. Cet espace d'étude et de coopération comprend le centre décisionnel français autour de Paris et Nanterre, l'aéroport de Roissy inclassable tant la structure de l'emploi y est unique. Il regroupe également des pôles urbains diversifiés dans lesquels on peut classer les deux anciennes métropoles d'équilibre, Rouen et Caen, qui aujourd'hui assurent le statut de capitales régionales mais également Vernon, Cergy, Saint-Denis, Vitry-sur-Seine ou même Orly. Autour du Havre, de Mantes-la-Jolie et d'Évreux, également urbains, les fonctions « productives » ou logistiques sont assez présentes. La vocation industrialo-portuaire de l'agglomération havraise l'emporte même sur sa dimension métropolitaine. L'empreinte des activités productives est très marquée autour de Poissy, Lillebonne et des Mureaux. Le tourisme, parisien ou le long de la côte normande, et l'agriculture, notamment au sud de l'estuaire, sont également présents.

Principal témoin des relations économiques entretenues entre les territoires, les entreprises industrielles de la vallée de la Seine dépendent beaucoup du centre décisionnel parisien, plus que celles des autres régions limitrophes de l'Île-de-France.



RAPPORT INTERCONSULAIRE, pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer

Partenariat des Chambres de commerce et d'industrie

Novembre 2011

Synthèse

Les enjeux du projet

L'Axe Seine vise à donner une façade maritime à la région-capitale. Il est constitutif du projet du Grand Paris et participe d'une même logique : l'amélioration du positionnement mondial de l'économie française, de sa compétitivité et de son attractivité. La vallée de la Seine est un territoire de grande industrie, aujourd'hui en mutation, avec des filières d'excellence comme celles de l'énergie, des déchets, de la chimie, des éco-activités, de l'automobilité et de la logistique. C'est pourquoi les décisions d'aujourd'hui doivent lui permettre de renforcer son rôle majeur dans le développement économique national à moyen et long terme, en particulier dans sa dimension industrielle. **Dans un pays confronté aux défis de la réindustrialisation et, plus globalement, des mutations de ses activités industrielles, l'Axe Seine est un projet d'intérêt national.** Les acteurs publics nationaux et locaux convergent sur l'idée que le développement économique de l'Axe Seine, de Paris à Rouen et au Havre, est une opportunité, surtout si celui-ci s'inscrit dans l'ambition du Grand Paris. Pour autant, **le projet d'Axe Seine peine à trouver un écho comparable auprès des entreprises**, premières actrices de développement économique, qui pourront, en outre, assurer la pérennité du projet dans le temps.

Une vision partagée du développement économique

- **Le développement économique de l'Axe Seine doit être pensé dans une perspective mondialisée** liée à l'insertion dans les grands flux économiques permise par ses portes d'entrée maritimes et leurs relais continentaux.
- **Il doit être à la fois logistique et industriel** à travers le développement d'une logistique industrielle capable de contribuer, d'une part, à la compétitivité des activités industrielles

Contexte du rapport

Convaincues de l'enjeu du projet Axe Seine pour réinscrire le territoire dans les grands flux logistiques internationaux et pour donner un port maritime au Grand Paris, les Chambres de commerce et d'industrie de Paris, de Versailles Val d'Oise/Yvelines, de Rouen, du Havre, la CCIR de Haute-Normandie et la CRCI Paris-Ile-de-France se sont réunies pour contribuer ensemble à la dynamique engagée, en livrant leur vision qui s'appuie sur les besoins et les attentes du monde économique de l'Axe Seine.

et à leurs retombées en termes d'emplois et, d'autre part, à l'attractivité des territoires.

- **Il doit être lancé rapidement en commençant par des décisions portant sur la résolution de points de blocages majeurs que sont :**

1. **l'achèvement de l'A104** sans lequel l'exploitation du futur port d'Achères ne sera pas optimisée ;
2. **le bouclage du contournement est de l'agglomération de Rouen** sans lequel la fluidité des transports nécessaire le long de la vallée ne sera pas atteinte ;
3. **au Havre, la liaison entre Port 2000 et la Seine** sans lequel les capacités de développement de report modal de la route vers le fleuve seront altérées.

Ces décisions pour investir sur ces projets de court terme à un coût acceptable donneront des signaux forts aux entreprises et montreront l'effectivité du projet.

- Le projet d'Axe Seine doit reposer sur une logique de développement durable et devenir un territoire démonstrateur des bonnes pratiques éco-environnementales pour les filières liées à l'énergie, au recyclage des déchets, aux éco-activités ou à la logistique.

Les objectifs de réussite du développement économique de l'Axe Seine

L'Axe Seine ne sera une réussite qu'aux conditions que :

- le projet d'Axe Seine, et à travers lui la vallée de la Seine dans la continuité du Grand Paris, reflète une identité forte qui rende la vallée « visible et attractive » pour les entreprises et les investisseurs à l'échelon mondial ;
- l'activité industrielle soit maintenue et confortée ;
- les flux d'importation et d'exportation du Grand Paris transitent principalement par la vallée de la Seine ;
- le projet d'Axe Seine soit approprié par l'ensemble des acteurs économiques de la vallée et du Grand Paris qui se reconnaissent dans une dynamique économique porteuse.

Leur travail partenarial a abouti en novembre 2011 à la production d'un rapport interconsulaire, complété par des travaux sur 4 filières d'excellence du territoire (énergie, valorisation des déchets, mobilité, logistique et portuaire). Ces travaux ont été présentés lors des 1^{res} Rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine qui se sont tenues le 18 novembre 2011 au Palais des Congrès de Versailles.

Les propositions des CCI

- **Construire, partager et promouvoir une identité économique forte à l'échelle de l'Axe Seine, du Grand Paris au Havre**, car pour l'instant l'Axe Seine n'a pas de réalité économique pour les entreprises (actions de communication et rencontres d'affaires, marketing territorial, réseaux et clubs d'entreprises).
- **Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance** pour accompagner le développement des entreprises déjà localisées sur l'Axe Seine et pour favoriser de nouvelles implantations (offre foncière et immobilière, accompagnement vers le report modal, augmentation de l'accessibilité, renforcement de la qualité de service fluvio-portuaire et offre commerciale adaptée). Parmi l'ensemble des projets structurants nécessaires, la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) permettrait notamment de libérer des sillons dédiés au fret pour renforcer le rôle des ports du Havre et de Rouen et étendre leurs hinterlands.
- **Favoriser le co-développement de la logistique et de l'industrie** pour accompagner la mutation du système industriel productif de la vallée de la Seine (système d'information).
- Structurer le développement économique des territoires stratégiques de la vallée de la Seine et **organiser la complémentarité des projets** (gouvernance).

Les initiatives des CCI

Avec ce rapport-cadre, les CCI relaient les attentes et les besoins des entreprises et formulent des préconisations à l'attention des principaux acteurs publics du territoire, tout en avançant des recommandations pouvant être mises en place rapidement. Elles souhaitent ainsi contribuer aux travaux menés par le Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine présidé par Antoine Rufenacht, et concourir aux stratégies de développement de l'ensemble des collectivités territoriales concernées par l'Axe Seine.

Elles ont la conviction que leur travail quotidien au service des entreprises des territoires sera plus efficace encore si elles agissent en commun et en complémentarité à l'échelle de la vallée de la Seine. Les CCI suivront ensemble les développements de l'Axe Seine, prépareront ensemble un plan d'actions dans le domaine économique et se répartiront les tâches en fonction de leurs compétences territoriales.

Ce plan comportera des actions pour fédérer de manière pérenne les entreprises de l'Axe Seine de Paris à la mer (diffusion de

bonnes pratiques en matière de réseaux et clubs d'entreprises, organisation de rencontres d'affaires régulières et interrégionales...), des actions d'accompagnement des PME sur le report modal de leurs activités logistiques avec des modalités de mise en œuvre adaptées (conseil, mécanisme d'aides publiques lors de la phase de transition, etc.), des actions pour évaluer la pertinence de développer un système d'information intégré pour la logistique à l'échelle de l'Axe Seine, des actions concrètes relatives à la logistique du dernier kilomètre, etc.

Ces propositions en faveur des entreprises seront mises en œuvre en partenariat avec d'autres acteurs publics et privés.



Objet

Le rapport soumet aux acteurs publics (État, collectivités territoriales, ports...) les priorités stratégiques de développement économique des entreprises de l'Axe Seine. Il met notamment en exergue des facteurs clés pour renforcer la compétitivité et l'attractivité du Grand Paris au plan international.

RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine

Février 2012

Synthèse

Le sens du projet, les ambitions et les défis

Le dossier du développement de la vallée de la Seine est un dossier emblématique :

- Parce qu'il porte l'ambition de **relancer l'économie maritime et portuaire**, et de faire de celle-ci un des atouts du Grand Paris de demain ;
- Parce qu'il constitue le **plus grand défi d'aménagement du territoire** que la France se soit lancée depuis des décennies ;
- Parce qu'il met clairement en lumière **certaines contradictions lourdes** auxquelles nous sommes aujourd'hui confrontés : comment, après avoir décidé ou subi une forte désindustrialisation, notre pays peut-il inverser aujourd'hui cette tendance ? Comment concilier les aspirations à une défense de notre environnement et à une protection toujours plus exigeante contre le risque technologique d'une part, et les impératifs d'une activité économique, et notamment industrielle, d'autre part ?
- Parce qu'il pose brutalement, dans un contexte de crise économique profonde, la question de **la disponibilité des importants moyens** que la conduite d'un tel projet requiert.

Or, il est indéniable que la vallée de la Seine constitue un atout de premier ordre. Que l'on considère son histoire, sa tradition industrielle, son potentiel économique, la richesse de ses sites et paysages, son rayonnement culturel, et donc sa renommée internationale, la vallée de la Seine est bien ce territoire qui peut naturellement faire le lien entre Paris et la mer. Le Grand Paris a besoin de la vallée de la Seine et de la façade maritime normande pour disposer de la porte sur le grand large qui lui fait en partie défaut aujourd'hui, et il est essentiel que cet atout soit exploité de façon partagée par l'ensemble des acteurs concernés, dont seule l'union permettra de développer tout le potentiel de richesse que recèle ce territoire. **C'est à la**

gestion d'un intérêt commun que tous ces acteurs doivent désormais s'atteler.

Les constats

En dépit des actions nombreuses dont elle a pu jusqu'à présent faire l'objet, et notamment de la part des collectivités territoriales, la vallée de la Seine n'a jamais pu bénéficier d'une approche globale et cohérente traduisant une volonté commune de l'ensemble des acteurs concernés et embrassant la totalité des territoires qui la composent, de Paris au Havre ;

- Les causes de cette situation résident notamment dans l'absence de la définition de priorités stratégiques sur lesquelles asseoir le développement et l'aménagement de la vallée de la Seine ;
- Ce territoire globalement appréhendé ne dispose pas des instruments de structure et de méthode, de mise en œuvre coordonnée des actions qu'appelleraient ces priorités stratégiques ;
- La question des indispensables moyens à réserver à l'aboutissement d'un tel projet n'a pas, à ce jour, été réellement abordée.

Le rapport dresse, dans un premier temps, le bilan de ce qui a déjà été entrepris sur la vallée de la Seine, rappelle dans un second temps les acteurs parties prenantes du dossier, propose dans un troisième temps un dispositif renouvelé de gouvernance. Le rapport expose enfin les axes stratégiques prioritaires d'actions qui pourraient être engagés sur le territoire concerné.

La gouvernance

Les propositions en matière de gouvernance et de moyens sont de véritables conditions du succès du projet. Le dispositif retenu repose sur la coexistence de deux institutions :

- **Une Conférence pour le développement de la vallée de la Seine**, composée à parité de représentants de l'État, des collectivités et du monde économique. C'est à elle que revient le soin de concevoir le projet commun d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine ;

Contexte du rapport

Suite la mission menée par Alain Lecomte, et considérant la vallée de la Seine comme un élément stratégique du Grand Paris, le gouvernement a créé en mai 2011 le Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine, et a nommé Antoine Rufenacht à sa direction. Celui-ci a remis son rapport au Premier ministre le 14 février 2012.

Objet

Les objectifs définis dans la lettre de mission du Premier ministre sont de : concevoir les modalités d'un développement économique, durable et intégré sur la grande échelle de la vallée de la Seine ; identifier les vecteurs culturels et socio-culturels et les initiatives qui pourraient développer un sentiment d'appartenance, facteur de cohésion territoriale ; définir les objectifs et modalités d'une gouvernance.

- **Un Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine**, étoffé d'une véritable équipe pluridisciplinaire, afin de préparer le projet de développement de ce territoire, le soumettre à l'approbation de la conférence et mettre en œuvre les actions décidées.

Il est notamment proposé que le Commissariat soit placé sous l'autorité du Premier ministre, se voyant ainsi reconnaître un statut réellement interministériel.

Les moyens

Le rapport insiste sur la nécessité d'obtenir des investissements à la hauteur de l'ambition ; pour financer des équipements incontournables d'une part, et d'autres actions stratégiques d'autre part. Au rang des équipements incontournables : la LNPN, le port d'Achères, l'achèvement de l'A104, la liaison A13-A28 (contournement est de Rouen), la réalisation d'un réseau ferroviaire à haute performance réservé au fret entre Paris, Rouen et Le Havre, un lien fluviomaritime dans le port du Havre.

Les axes stratégiques

Afin que le développement de la vallée de la Seine constitue « un véritable investissement d'avenir », et donc une chance pour l'avenir de la France, le rapport expose plusieurs axes stratégiques sur lesquels pourrait s'appuyer un projet global et cohérent d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine, partie intégrante du Grand Paris.

1. La nécessité d'une stratégie d'information et de communication : le dossier doit devenir l'un des éléments essentiels de l'action et de la communication gouvernementales. Un site internet propre à la vallée de la Seine doit être créé sur le portail du gouvernement et surtout, une « marque » doit être imaginée pour identifier le Grand Paris et sa façade maritime.

2. La réalisation du « Seine Gateway », afin de faire du système portuaire et logistique de la vallée de la Seine l'une des principales portes d'entrée de l'Europe de l'Ouest ; afin de développer les activités logistiques et industrielles tirant partie de l'offre de transport de la vallée de la Seine ; afin de favoriser la montée en gamme des activités logistiques par l'innovation, la formation et la recherche ; afin de prendre en compte les objectifs du Grenelle de l'environnement et de développer l'usage du transport fluvial et ferroviaire.

3. La mise en place d'une métropole équilibrée, favorisant les conditions du développement d'un réseau urbain dans la vallée de la Seine qui s'appuie sur les grands pôles d'attractivité que sont la métropole parisienne, la confluence Seine-Oise, le territoire de Seine-Aval, les agglomérations du Havre, de Rouen, de Caen, mais aussi celles d'Evreux et de Seine Eure. Une contractualisation entre les trois régions et l'État devra être établie et l'opportunité de Contrats de Développement Territorial recherchée pour, entre autres, l'achat de friches industrielles ou de foncier pour la construction de nouvelles gares.

4. La vallée de la Seine comme un laboratoire de réindustrialisation et de sortie de crise. La forte tradition industrielle de cette région (énergies, chimie, pétrochimie, automobile, aéronautique) la désigne tout naturellement à cette fin, mais sous certaines conditions : que ce développement industriel soit durable et que se généralisent les pratiques de l'écologie industrielle ; que les capacités de recherche, d'ingénierie et de management du risque se structurent ; que la question de la formation fasse l'objet d'une attention toute particulière ; que le système de recherche et de transfert de technologie se renforce ; que les filières et les pôles de compétitivité s'organisent à l'échelle de la vallée de la Seine.

5. La vallée de la Seine comme un laboratoire de développement durable. Cet objectif peut être poursuivi sur des thèmes précis : engagement dans la démarche ISO 26000, thématique de l'eau (protection de la ressource, protection des berges, qualité des eaux de Seine à leur dispersion en mer), thématique de l'air (schémas régionaux climat-air-énergie par exemple), thématique de la sauvegarde et de la mise en valeur des paysages, thématique du développement durable de l'agriculture.

6. L'émergence d'une culture partagée sur l'ensemble du territoire. Le rapport privilégie à ce titre la constitution d'un certain nombre de réseaux (autour de l'impressionnisme par exemple, mais aussi du spectacle vivant ou du patrimoine). Il préconise aussi une extension du « rapport Janicot sur la dimension culturelle du Grand Paris » à l'ensemble du territoire concerné et non plus à la seule Ile-de-France. Créer un label « Musée d'Orsay » pour Le Havre, Rouen et Honfleur ou travailler sur le concept d'une exposition internationale sur la métropole de demain sont aussi des pistes proposées.



DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ligne Nouvelle Paris – Normandie

Réseau Ferré de France

Synthèse

Le constat d'une situation ferroviaire dégradée

La situation ferroviaire de la Normandie et de l'ouest francilien est aujourd'hui largement insuffisante. La vétusté et la saturation du réseau ne permettent plus de faire circuler des trains supplémentaires ni d'envisager des vitesses plus élevées.

- **les temps de parcours** se sont fortement dégradés depuis 40 ans (le trajet Paris-Le Havre s'effectuait en 1 h 45 en 1970 contre 2 h 02 en 2010...)
- **le nombre de trains** circulant quotidiennement est insuffisant (13 trains directs par jour et par sens entre Paris et Rouen, contre 24 pour Paris – Orléans).
- **les retards** sont fréquents.

Les deux ambitions majeures du projet

- **améliorer durablement le niveau de service offert aux usagers normands et franciliens**, notamment grâce à des trains plus réguliers, plus fréquents, plus rapides, plus confortables, ainsi que de nouvelles liaisons entre les villes, de nouvelles dessertes et de meilleures correspondances.
- **rapprocher la Normandie et l'Île-de-France, dans la dynamique actuelle du Grand Paris** afin de jouer sur la complémentarité des territoires et de structurer un ensemble territorial cohérent par la grande vitesse et des temps de parcours réduits.

La LNPN, un enjeu pour le fret ferroviaire et les liaisons régionales

La construction de la LNPN permettrait en premier lieu de libérer des sillons pour le **fret ferroviaire**, voire de lui dédier la ligne actuelle. Elle serait également un bon moyen pour améliorer **les dessertes locales**, notamment en termes de fréquences, de nouvelles liaisons, et de correspondances.

Contexte et objet

Les études de RFF sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie s'inscrivent d'une part dans une vision territoriale élargie associant la région capitale et la Normandie dans le projet d'Axe Seine ; et d'autre part dans la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, et qui prévoyait notamment l'amélioration de la desserte des territoires normands ainsi qu'un rééquilibrage en faveur des transports collectifs. À noter que ce sont près de 20 millions de voyageurs annuels qui sont concernés par le projet de LNPN.

Trois scénarios

Trois scénarios sont proposés par le maître d'ouvrage (A, B et C), ils répondent aux principales fonctionnalités attendues de la LNPN, mais divergent par le tracé et le lieu des embranchements et donc par les temps de transport escomptés. Le scénario A bifurque à Louviers-Val-de-Reuil, le B à Evreux tandis que le C passe par le centre de Rouen puis poursuit vers l'ouest jusqu'à la vallée de la Risle après laquelle il se sépare en deux branches, vers Caen et Le Havre.

De nouvelles gares associées à la LNPN

Une nouvelle gare à Nanterre-La Folie – La Défense. Elle devrait permettre une correspondance facile avec le métro du Grand Paris Express. Deux possibilités sont évoquées : une desserte « en fourche », qui offrirait deux terminus : Saint-Lazare ou La Défense. Une desserte « en ligne », permettant les deux arrêts consécutifs.

Une nouvelle gare dans le secteur de la Confluence Seine Oise.

Cette gare supplémentaire, défendue par les acteurs du territoire de Confluence, permettrait de relier la LNPN à ce qui doit être un hub majeur du système de transport francilien (RER A et E, Tangentielle Ouest). Elle est vue comme une opportunité pour le développement du territoire, notamment pour Cergy-Pontoise, et viendrait s'articuler avec le futur port multimodal à Achères.

Une nouvelle gare rouennaise sur le site de Saint-Sever.

À Rouen, l'accroissement du trafic ferroviaire impose la construction d'une nouvelle gare. Des études ont été menées et ont permis de retenir deux sites principaux : Saint-Sever et Sotteville-lès-Rouen. Néanmoins, le site de Saint-Sever, plus central, offre un grand potentiel pour l'implantation d'un quartier d'affaires, et paraît préférable, malgré son coût plus élevé d'environ 300 millions d'euros



Rédaction de la synthèse :
partenariat des agences d'urbanisme

COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC

Ligne Nouvelle Paris – Normandie

Commission Nationale du Débat public

Mars 2012

Synthèse

Les objectifs du projet

- **Les gains de capacité, une priorité partagée.** La nécessité de faire rouler plus de trains entre Paris et la Normandie ainsi qu'entre Paris et sa banlieue ouest fait consensus, le constat d'insuffisance de l'offre étant partagé par tous. Deux éléments du projet font à ce titre consensus : la nouvelle ligne entre Paris et Mantes, le réseau ayant déjà atteint son niveau de saturation ; et la nouvelle gare à Saint-Sever pour débloquer le nœud ferroviaire rouennais.
- **Les gains de temps, sujet de désaccord.** La nécessité de réduire fortement les temps de transport est moins consensuelle. La majorité soutient cet objectif, estimant qu'il est une condition du développement économique. D'autres participants, proches de l'écologie politique ou associative, dénoncent le modèle de « croissance » et d'intensification des flux à tout prix, en soulignant les conséquences possibles sur les coûts des billets.
- **Maillage territorial et fret, des objectifs partagés, des variations sur les solutions.** Tous les participants s'accordent sur la nécessité de renforcer les relations entre les villes normandes et d'améliorer la desserte fine des territoires. Certains craignent cependant que la grande vitesse ne monopolise tous les financements, au détriment du réseau secondaire.

Le développement du fret ferroviaire, comme enjeu essentiel de la transition vers une économie plus propre et de développement des ports, fait largement consensus parmi les participants. La LNPN permettrait de libérer des sillons pour le passage de trains de marchandises. Les acteurs du fret considèrent donc le projet comme nécessaire, mais pointent le fait que des solutions complémentaires immédiates sont à mettre en place, notamment le contournement de l'Île-de-France.

Contexte et objet

Saisie le 1^{er} mars 2011 par RFF, la Commission nationale du débat public (CNDP) a mené un débat sur la LNPN du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. 6 600 personnes ont physiquement participé aux réunions organisées par la CNDP, et 101 cahiers d'acteurs ont été remis. Le 5 avril 2012, le Conseil d'Administration de RFF décide de poursuivre le projet avec le lancement des études préalables à l'enquête publique.

Les caractéristiques du projet

- **En Île-de-France, des scénarios peu discutés, des débats concentrés sur les gares.** La réalisation du contournement de Mantes-la-Jolie fait consensus, le « goulot d'étranglement » qu'il constitue étant reconnu par tous. Le maintien de Saint-Lazare en terminus, avec une desserte en ligne d'une nouvelle gare à La Défense, de préférence à Nanterre-La Folie, est généralement validé. La création d'un hub ferroviaire sur le site de la Confluence Seine-Oise est réclamée par les acteurs du territoire, mais l'intérêt d'une gare LNPN où s'arrêteraient seulement les trains intersecteurs vers les LGV, est cependant discuté.
- **En Normandie, des scénarios controversés, des essais de synthèse et de réduction des coûts.** Les trois scénarios de base trouvent leurs partisans en fonction des dessertes de gare et des connexions entre les 3 principales métropoles normandes (Caen, Rouen, Le Havre). Les importants coûts et impacts environnementaux du scénario C isolent cette solution. Le scénario AB proposé en cours de débat public apparaît comme un compromis intéressant entre les scénarios A et B. La modernisation du réseau normand, expertisée en cours de débat, s'avère certes moins coûteuse pour un même schéma de desserte, mais est rejetée par beaucoup car elle n'atteint pas les objectifs de temps parcours de la LNPN. Des acteurs agricoles ou écologistes s'opposent au projet ou font part de leurs préoccupations quant à la consommation des terres agricoles et aux impacts environnementaux.

Le financement et la tarification

Si les modalités de financement de la LNPN restent encore floues, le partenariat public-privé semble diviser fortement les participants au débat public. La tarification applicable à la nouvelle ligne reste quant à elle inconnue et certains redoutent une forte augmentation des prix des billets.



Rédaction de la synthèse :
partenariat des agences d'urbanisme

PRÉFIGURATION DU GATEWAY de la Seine et éléments clés de mise en œuvre

Mission partenariale conduite par APSOLU

Parution dernier trimestre 2012

Synthèse

Les enjeux

Dans le contexte actuel de crise économique mondiale et de forte concurrence entre les places portuaires européennes, la position de la France s'affaiblit : les ports français perdent des parts de marché, au point que 60 % des conteneurs importés transitent par les ports néerlandais, belges ou allemands ; les industries françaises sont en difficulté, avec un millier d'entreprises fermées durant ces trois dernières années.

Le « Seine Gateway » se positionne en réponse comme un plan stratégique pour relancer les activités productives et s'appuie sur la combinaison de trois principaux éléments constitutifs :

- la vallée de la Seine, un des derniers territoires industriels français ;
- un système logistico-portuaire, élément facilitateur pour l'approvisionnement et l'écoulement des produits ;
- Paris, ville-monde, principal bassin de consommation européen et centre économique et décisionnel de la France.

La dynamique des gateways

L'étude présente une série de gateways à travers le monde et notamment le Pacific Gateway du Canada, le Thames Gateway ou encore l'Extended Gateway d'Anvers. Ce benchmarking montre la diversité des gateways tant en terme d'objectif, de spécificité, que de gouvernance. Ainsi le gateway canadien a été construit dans une stratégie économique très volontariste de l'État (création d'un ministère dédié), pour faire de ce gateway le chemin d'entrée des marchandises pour le continent nord-américain. Alors que le Thames Gateway répond avant tout à un objectif de développement territorial et économique de la partie est du Grand Londres, sa gouvernance est partagée entre l'État, les collectivités locales et les acteurs privés. Le gateway de la Seine possède des similitudes fortes avec le Thames Gateway, notamment son ancrage à la ville-monde.

Ces gateways sont donc différents mais sont dans tous les cas des outils politiques. Leur principale particularité tient à ce qu'ils dépassent la question des sites pour aborder la connectivité et les flux.

Notre modèle de gateway : un gateway étendu s'appuyant sur les spécificités de la vallée de la Seine

Comme dans le cas londonien, le modèle proposé pour le gateway de la Seine, est celui d'un gateway étendu, c'est-à-dire qui dépasse les composantes infrastructurelles, portuaires, logistiques, pour proposer un projet d'ensemble pour le territoire. Ainsi, l'étude divise les composantes du Seine Gateway en deux familles :

- **les composantes portuaires et logistiques**, qui sont les « classiques » des gateways ;
- **les composantes territoriales étendues**, qui sont les « spécificités » du Seine Gateway. On y trouve en premier lieu l'industrie, qui peut trouver dans cette dynamique un second souffle si tant est que son renouvellement et son repositionnement mondial s'engage en s'appuyant sur l'innovation technologique ; mais également l'agriculture avec les filières agro-alimentaire et agro-industrielle ; ou encore le tourisme.

Le projet propose une approche systémique pour que ces composantes généralement traitées de façon indépendantes, soient considérées comme des « briques » qui s'emboîtent pour démultiplier la valeur ajoutée.

Les éléments clés de mise en œuvre

L'étude propose 6 éléments clés pour la mise en œuvre du projet

- **Créer l'identité du Seine Gateway**, afin de le différencier des autres gateways européens et de le rendre visible notamment auprès des acteurs internationaux (chargeurs, investisseurs) ; et également de faciliter son appropriation par les populations et les élus.

Contexte de l'étude

Dans le cadre des réflexions sur l'Axe Seine, la mission « Seine Gateway » conduite par APSOLU a été lancée sous maîtrise d'ouvrage de l'agence d'urbanisme du Havre (AURH), en partenariat avec les ports de l'Axe Seine (les Ports du Havre, de Rouen, de Paris et les Ports Normands Associés), Voies Navigables de France (VNF), les agences d'urbanisme de Paris (APUR), de Seine Aval Ile-de-France (AUDAS), et de Caen (AUCAME) les régions Haute et Basse-Normandie ainsi que le réseau d'acteurs de la logistique Logistique Seine Normandie (LSN).

Objet

Les gateways sont des dispositifs combinant un ou des ports, portes d'entrée et de sortie de marchandises, à des corridors logistico-portuaires. Les gateways se multiplient dans le monde, avec pour objectifs de capter les flux de marchandises et de les qualifier pour générer le maximum de valeur ajoutée dans les territoires traversés. L'étude « Seine Gateway » propose un modèle possible de gateway pour l'espace constitué de la façade maritime et portuaire normande, la vallée de la Seine et la métropole parisienne.

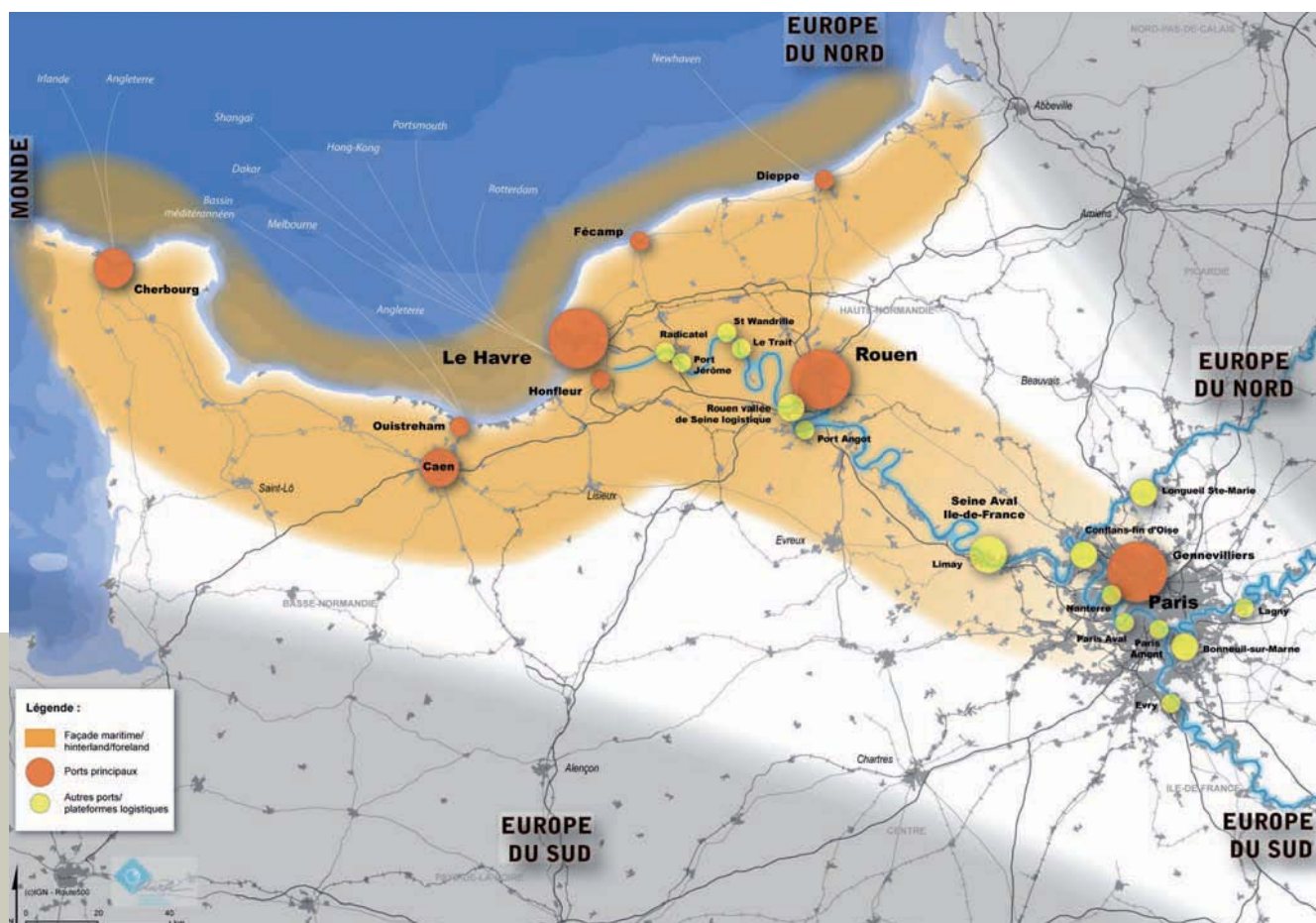
- **Structurer un organe de gestion opérationnel.** Les exemples internationaux montrent que les outils de gouvernance d'un gateway sont divers, mais leur mise en place est une condition sine qua none.
- **Stimuler le lien « global business »**, en impliquant les acteurs privés dans la construction de la vision stratégique du projet et en stimulant les partenariats intra-filières, et public-privé.
- **Favoriser les synergies entre les territoires.** Des coopérations sont déjà engagées à l'échelle de l'Axe Seine (élus, agences d'urbanisme, CCI et acteurs économiques...); la transversalité entre ces démarches est l'étape suivante.
- **Transformer les contraintes réglementaires en avantages concurrentiels.** Certaines contraintes réglementaires (instruction ICPE, réglementation sur les embarcations fluviomaritimes...) pourraient, en étant abordées à l'échelle de la vallée de la Seine, être transformées en solution.

- **Développer un pôle de recherche mondial.** Dans le contexte concurrentiel, le gateway ne peut faire la différence qu'en s'appuyant sur l'innovation pour se développer.

Vers un gateway européen...

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

Concernant le transport de marchandises, une planification à l'échelle continentale s'est engagée notamment pour développer un corridor est-ouest complémentaire aux axes nord-sud saturés; c'est d'ailleurs l'objet du projet européen Westflows.



LES ENGAGEMENTS DES CCI

Partenariat des CCI Paris Seine Normandie

Synthèse

Le positionnement et les enjeux des CCI :

- Être le relais des attentes et des besoins des entreprises au service d'une vision du développement économique de Paris Seine Normandie (PSN) pour une compétitivité des entreprises et une attractivité des territoires renouvelée ;
- Construire, partager une identité économique forte de ce territoire et la promouvoir, notamment à l'international ;
- Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance pour accompagner le développement des entreprises déjà localisées sur Paris Seine Normandie et favoriser de nouvelles implantations ;
- Aider au développement de partenariats entre autorités portuaires, opérateurs de transport, chargeurs et collectivités locales pour optimiser la logistique afin de préserver la desserte fine des espaces les plus densément urbanisés ;
- Favoriser le codéveloppement de la logistique et de l'industrie pour accompagner la mutation du système industriel productif du territoire ;
- Structurer le développement économique des territoires stratégiques de Paris Seine Normandie et organiser la complémentarité des projets notamment en termes d'offres touristiques du territoire ;
- Faire de PSN un territoire d'innovation tourné définitivement vers l'international, tant par l'internationalisation de ses entreprises que par l'identité et la notoriété nouvelle de son territoire ;
- Renforcer sur le territoire les pôles de recherche et d'enseignement supérieur, les offres de formation décisives pour les filières d'excellence mais aussi sécuriser les parcours professionnels des salariés des entreprises.

Les engagements des CCI :

- Faire entendre la voix des entreprises pour que leurs besoins en termes d'infrastructures de transport, d'offre foncières et immobilières, d'aides et de financements soient pris en compte ;

- Poursuivre le développement d'actions visant à soutenir et à améliorer la performance des entreprises des filières d'excellence dans le cadre de plans d'actions filières coordonnés à l'échelle du territoire Paris Seine Normandie ;
- Fédérer les entreprises de PSN pour améliorer les relations interentreprises et interfilières, source d'innovation et de développement de nouveaux marchés et cela en poursuivant et en développant la structuration et la création de réseaux d'entreprises ;
- Engager des actions de communication et de marketing territorial visant à faire émerger une identité économique et touristique partagée et donner une meilleure visibilité à la vallée et au projet d'Axe Seine ;
- Comprendre et accompagner la stratégie territoriale des grandes entreprises pour mieux répondre à leurs besoins et favoriser les relations Grands Comptes/PME ;
- Soutenir les acteurs de la logistique dans leur mise en réseau et leurs besoins d'infrastructures ;
- Élaborer et conduire, avec les acteurs territoriaux, des projets de Centres Multimodaux de Distribution Urbaine et favoriser la mutualisation des moyens de transport et de manutention pour les livraisons ;
- Étendre un système d'échange et de suivi d'information à l'échelle de PSN pour fluidifier les échanges entre logisticiens et industriels ;
- Articuler les différentes stratégies économiques des acteurs afin d'optimiser la localisation, la spécialisation et le développement des ports et des plateformes ;
- Soutenir les entreprises dans leur démarche de développement durable, de transition énergétique et d'exportation en leur proposant des accompagnements adaptés à leurs besoins de manière homogène sur l'ensemble du territoire ;
- Créer des conditions favorables à la création et la diffusion d'innovations dans l'entreprise par la mise en réseau des acteurs de l'innovation, un accès facilité aux outils de financements de l'innovation, le développement de formations de haut niveau, la constitution à l'échelle de Paris Seine Normandie d'une

Contexte du rapport

Suite aux réflexions engagées en 2011, les Chambres de commerce et d'industrie de Paris, de Versailles Val d'Oise/Yvelines, de Rouen, du Havre, la CCIR de Haute-Normandie et la CRCI Paris-Ile-de-France ont poursuivi leur travail partenarial en 2012, en se concentrant particulièrement sur les filières du tourisme et de l'aéronautique, ainsi que sur la question de l'innovation. Elles ont organisé le 25 septembre 2012 au Palais des Congrès de Versailles les 2^{es} Rencontres des acteurs économiques Paris Seine Normandie.

Objet

Le partenariat des CCI, porte-parole des 730 000 entreprises de Paris Seine Normandie, réaffirment dans ce document leur engagement dans ce projet et rappellent les priorités stratégiques des entreprises du territoire.

société d'accélération et de transfert technologique (SATT) ;

- Développer une offre de formation au service des entreprises en anticipant les besoins en compétences de ces dernières et en renforçant la démarche de coopération régulière entre les structures de formation, les apprenants et les entreprises.

Les besoins et les conditions de réussite :

- L'obtention des investissements à la hauteur des ambitions du projet de ce grand territoire ;
- La réalisation effective du réseau d'infrastructures complet et multimodal à l'échelle de Paris Seine Normandie : création de la Ligne Nouvelle Paris Normandie de Paris jusqu'au Havre avec un sillon dédié au fret ferroviaire, poursuite des aménagements de l'A104, contournement est de Rouen, renforcement de l'axe Paris-Caen, liaison fluviale de Port 2000... afin de permettre d'organiser un véritable Gateway favorisant le développement économique, les échanges et la création de valeur ;
- La concrétisation du Grand Paris Express, notamment la réalisation de la ligne verte, élément essentiel pour le désenclavement de Paris Saclay et l'aboutissement des projets prévus sur le Plateau de Satory ;
- La gestion durable du foncier pour répondre aux enjeux liés à la sécurité de la réindustrialisation, au réseau maillé de parcs d'activités multimodaux et au développement tertiaire de l'économie de la connaissance.

Les CCI appellent à une plus forte synergie entre les acteurs (collectivités, agences d'urbanisme, ports, CCI...) :

- Mettre en place une gouvernance effective réunissant l'ensemble des acteurs impliqués sur les territoires, favorisant le dialogue, la mutualisation et l'articulation des projets ;
- Poursuivre les travaux engagés dans le cadre de la conférence pour le développement de la vallée de la Seine ;
- Allouer des moyens pour coordonner les projets, promouvoir la marque « Paris Seine Normandie », et lancer rapidement des appels à projets labellisés « Paris Seine Normandie » dans des domaines prioritaires tels que le tourisme, le développe-

ment des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, le recyclage des déchets, les solutions de nouvelle mobilité. Ces appels à projets seraient un moyen efficace de créer un dynamisme, un esprit de territoire et des projets innovants.

Concernant la gouvernance économique, les CCI souhaitent créer « Paris Seine Normandie Entreprises » avec pour objectif de :

- Définir et mettre en œuvre un programme d'animation global pour mieux faire connaître le territoire de Paris Seine Normandie et promouvoir ses entreprises ;
- Assurer la promotion des entreprises du territoire Paris Seine Normandie auprès de toutes les instances internationales, nationales, régionales et locales, publiques, parapubliques ou privées ;
- Faciliter le montage d'opérations collectives au profit d'entreprises de la Vallée de la Seine ;
- Représenter l'ensemble des entreprises et des CCI dans le cadre des relations avec : les collectivités territoriales, l'État et tout autre partenaire ;
- Animer les échanges entre entreprises et notamment favoriser les relations PME/Grands donneurs d'ordre dans une logique de stratégie territoriale.

LES ENGAGEMENTS DES CCI

Paris Seine Normandie
2^{èmes} rencontres des acteurs économiques

Un événement proposé par :

CCI DE FRANCE

CCIR

HAUTE NORMANDIE

En partenariat média avec : LesEchos BFM BUSINESS N°1 sur l'économie.

COPYRIGHT DU DOCUMENT

Chronologie – page 4

- Visuel du projet « Seine métropole » : © Antoine GRUMBACH & Associés
- Les 2 photos du colloque Axe Seine – Acte II, Rouen : source <http://www.la-crea.fr> – droits de reproduction réservés et strictement limités
- Photo de la consultation internationale sur le Grand Pari(s) : © Hoda Hamzeh/AIGP
- Les 2 photos du colloque Seine d'avenir – Acte I, Le Havre : © Ville du Havre
- Photo des 1^{res} rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine : © Vincent Collin – CCIV
- Photo illustrant la création du Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine : © Yves Malenfer – Matignon
- Photo des assises portuaires d'HAROPA : © GPMR/R.Hondier
- Photo des 2^{es} rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine : © Vincent Collin – CCIV

Repères – page 6

Dans l'ordre des photos, de gauche à droite :

- Photo 1 – ferry : © AUCAME
- Photo 2 – port de Gennevilliers : © Apur
- Photo 3 – centrale de Porcheville : © AUDAS
- Photo 4 – berge de Seine à Rouen : © AURBSE
- Photo 5 – conteneur Franprix : © Philippe Jacob
- Photo 6 – Seine, bateau rouge : © AURH
- Photo 7 – les cyclistes : © AUCAME

Carte « Des projets sur les berges, développements urbains et résidentiels » – page 20

Suivant les numéros des projets mis sur les visuels dans la carte :

- Visuel projet 27 – Reconversion des quartiers sud du Havre : © AURH
- Visuel projet 2 – Ecoquartier Flaubert, Rouen : © Jacqueline OSTY/La CREA
- Visuel projet 5 – Ecoquartier fluvial Mantes/Rosny : © EPAMSA/Agence TER
- Visuel projet 18 – Rive de l'Orne, Caen : © ARKA
- Visuel projet 26 – Site Fieschi, Vernon : © Interscènes
- Visuel projet 36 – Paris Rive Gauche : © Ateliers Lion, Architecte Urbanistes – Golem Images

Carte « Des projets sur les berges, développement économique et portuaire » – page 22

Suivant les numéros des projets mis sur les visuels dans la carte :

- Visuel projet 3 – Finalisation Port 2000, Le Havre : © GPMH
- Visuel projet 23 – Seine-Cité Rouen : © Alain ELIE/Thomas Immobilier/Ville de Rouen
- Visuel projet 25 – Fabrique 21 Carrières-sous-Poissy : © CA2RS
- Visuel projet 9 – Port Seine Métropole : © Antoine GRUMBACH & Associés/Ports de Paris
- Visuel projet 1 – Terminal Ferry Ouistreham : © Stéphane DEVE
- Visuel projet 6 – Plateforme multimodale du Havre : © GPMH
- Visuel projet 20 – Site industriel Alizay Pitres le Manoir : libre de droits

Carte « Des projets sur les berges, promenade, loisirs et culture » – page 24

- Visuel projet 3 – Berges de Seine Paris : © JCChoblet – Apur
- Visuel projet 22 – Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale Caen : © OMA
- Visuel projet 27 – Pôle croisière Le Havre : © AURH
- Visuel projet 30 – Biotropica Serre zoologique tropicale Val-de-Reuil : © Alexandre Petry
- Visuel projet 33 – Kindarena Palais des Sports Rouen : © AURBSE
- Visuel projet 40 – Parc du Peuple de l'Herbe Carrières-sous-Poissy : © CG 78/Agence TER

Carte « Les événements au bord de l'eau » – page 26

Dans l'ordre des photos, de gauche à droite, et de haut en bas :

- Festival de l'oh ! : © Apur
- L'Armada de Rouen : © AURBSE
- Berges de Seine demain : © JCChoblet – Apur
- Normandie Impressionniste : © Jean-François LANGE
- Estuaire de la Seine, territoire de l'eau : © AURH
- Transat Jacques Vabre : © AURH

Actes des ateliers – de page 28 à page 40

Pour toutes les photos de cette 2^e partie du document : © Mairie de Paris

Synthèse des travaux – de page 42 à page 60

1. Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre : © Antoine GRUMBACH & Associés
2. Paris et la mer : © Réalisation : Atelier Didier Thimonnier/ auteur : Jacques ATTALI/Librairie Arthème Fayard 2010
3. Axe Seine, les données essentielles : © Coopération des agences d'urbanisme Apur/AUCAME/AUDAS/AURBSE/AURH/IAU-ÎDF
4. Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) : © OCDE
5. Panorama économique de l'espace Paris Seine Normandie : © INSEE Haute-Normandie
6. Rapport interconsulaire, pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer : © Partenariat des Chambres de Commerce et de l'Industrie : CCI Le Havre/CCI Paris/CCI Rouen/CCI Versailles Val-d'Oise – Yvelines/CCIR Haute-Normandie/CRCI Paris – Ile-de-France
7. Rapport au Premier ministre : © Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine
8. Dossier du maître d'ouvrage, LNPN : © Réseau Ferré de France
9. Compte-rendu du débat public, LNPN : © Commission Nationale du Débat Public
10. Préfiguration du gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre : © AURH
11. Les engagements des CCI : © Partenariat des Chambres de Commerce et de l'Industrie : CCI Le Havre/CCI Paris/CCI Rouen/CCI Versailles Val-d'Oise – Yvelines/CRCI Paris – Ile-de-France/CCI Caen Normandie/CCI Essonne/CCI Eure/CCI Normandie/CCI France

