



# VALLEE DE LA SEINE

**CPIER 2015 – 2020**

**Mandat de négociation**

**Régions concernées : Basse-Normandie, Haute-Normandie, Ile-de-France**

Novembre 2014



**La nouvelle génération de contrats de plan Etat-Région 2015-2020** accompagne la réforme de l'organisation territoriale de la France engagée par le gouvernement. Pour répondre aux enjeux des six années à venir, cet outil est modernisé dans sa mise en œuvre et financé à une hauteur permettant de répondre aux défis de nos territoires.

**L'Etat investit dans les territoires. Les CPER sont avant tout des catalyseurs des investissements.** Ils sont nécessaires pour élever le niveau d'équipement de nos territoires et préparer l'avenir. Ils ont vocation à financer les projets exerçant un effet de levier pour l'investissement local. Par ailleurs, dans de nombreuses régions – en particulier en Outre-Mer – les CPER contribuent à la mise en œuvre des fonds européens structurels et d'investissement, dont ils représentent une part importante des contreparties nationales.

**Les contrats de plan s'organiseront autour d'une priorité transversale : l'emploi. Cinq volets essentiels pour investir dans l'avenir** ont été définis : mobilité multimodale ; enseignement supérieur, recherche et innovation ; transition écologique et énergétique ; numérique ; innovation, filières d'avenir et usines du futur.

**Les CPER constituent également un outil de la politique publique d'égalité des territoires.** Ils permettent l'émergence d'une vision stratégique de développement, partagée entre l'Etat et les Régions, et traduite par la mise en œuvre de projets structurants. A travers leur **volet territorial**, ils permettent l'émergence d'une vision stratégique de développement, partagée entre l'Etat et les régions, et traduite par la mise en œuvre de projets structurants. Les régions bénéficieront ainsi de moyens renforcés pour l'animation d'une politique d'aménagement au service de l'égalité des territoires.

**Au travers des CPER l'Etat manifeste une confiance renforcée dans le partenariat avec les régions et les collectivités.** Pour cette nouvelle génération de contrats de plan, comme dans le cadre de la réforme territoriale, il est essentiel que l'Etat montre l'exemple du dialogue. Toutes les collectivités seront associées autour de la Région à la négociation qui s'engage : les départements, les futures métropoles, les intercommunalités, parce que c'est là que se lira la vraie volonté de cohésion et de solidarité nationale.

**La nouvelle génération de CPER conçue par le gouvernement organise la convergence de financements, jusqu'alors dispersés, en faveur des projets structurants dans les territoires.** Ils permettent ainsi la mise en cohérence interministérielle des politiques publiques sur les territoires. C'est pourquoi l'Etat engagera une enveloppe annuelle moyenne de **2 milliards d'euros** sur les crédits ministériels durant la période 2015-2020.

**Pour la première fois, d'autres sources de financement seront également mobilisées à un haut niveau.** Plusieurs opérateurs de l'Etat seront aussi parties prenantes des CPER, comme l'Ademe, l'ANRU ou les Agences de l'eau. Une partie du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) sera également territorialisée et inscrite dans les contrats. Cette mobilisation représente ainsi plus de 900 millions d'euros sur les années 2015-2017 en faveur du Très haut débit.

Une première phase d'élaboration des CPER s'est déroulée jusqu'à la fin du mois de février 2014. Elle a conduit à des documents stratégiques partagés. Depuis septembre, les négociations se sont engagées avec les exécutifs régionaux, sur la base du pré-mandat. Sur la base du mandat la négociation officielle avec le président du conseil régional peut commencer. Elle doit permettre d'aboutir à un protocole d'accord sur le projet de contrat.

Ce protocole serait susceptible d'être signé, à partir de la deuxième quinzaine de décembre, avec le président du conseil régional, pour pouvoir engager la concertation du public.

Elle doit aboutir à la **signature des nouveaux contrats** au cours des premiers mois de 2015.



## CPIER Vallée de la Seine

Le contrat de plan interrégional n'a pas vocation à couvrir l'ensemble des actions déployées sur ce territoire en se substituant de façon systématique aux contrats régionaux. Son rôle est d'intégrer les projets et démarches ayant une claire **valeur ajoutée interrégionale**, permettant de développer les synergies entre acteurs de la vallée de la Seine afin de tirer le meilleur parti économique et environnemental de ce territoire.

Les interventions identifiées déclinent les orientations du schéma stratégique d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine, approuvé en comité directeur le 14 mai 2014. Ce document déploie une stratégie d'ensemble autour **de trois axes principaux** : la gestion optimale de l'espace et le développement durable, valorisant tant les espaces urbanisés que les zones naturelles ; la maîtrise des flux et déplacements, grâce à un réseau promouvant la cohérence, le report modal et l'interconnexion ; le développement des filières économiques d'excellence, dans une logique de coopération assise en particulier sur le rapprochement entre établissements d'enseignement supérieur.

Le choix des actions et interventions retenues résulte de la réflexion conduite par les différents groupes de travail, lors de la préparation du schéma. Il s'appuie sur des dispositifs et cadres existants de coopération et les propositions formulées par différents acteurs de la dynamique propre à la vallée de la Seine. Il vise à garantir la qualité globale du pilotage des actions conduites, grâce notamment à des outils de mise en cohérence de l'information et d'évaluation.

A ce stade de la démarche, l'ensemble des projets n'a pas vocation à être identifié. Il est rappelé toutefois que priorité sera donnée à ceux impliquant au moins deux régions.

Les actions menées au titre de ce contrat interrégional sont complémentaires de celles qui sont mises en œuvre dans les CPER Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France.



## **Volet gestion de l'espace et développement durable : 16,5 M€**

Cette enveloppe se répartit comme suit :

- 12 M€ au titre de l'agence de l'eau Seine-Normandie,
- 4,5 M€ au titre du BOP 112.

**Il vous appartiendra de définir la répartition des crédits entre les différentes actions que vous inscrirez au contrat, sous réserve de la précision suivante : la mobilisation des crédits de l'agence de l'eau relève de la compétence du conseil d'administration et devra respecter les programmes d'interventions votés dans chaque bassin. A cette fin, l'agence de l'eau Seine-Normandie devra être étroitement associée aux négociations.**

Concernant la gestion de l'espace et le développement durable, l'Etat est d'ores et déjà partenaire via l'agence de l'eau Seine-Normandie au sein du GIP Seine-Aval ou dans le cadre des conventions conclues avec les différentes agences d'urbanisme. Cependant, le dispositif actuel pourrait gagner en cohérence. Il convient d'agir en ce domaine, le contrat de plan permettant de s'organiser dans une perspective de moyen terme. Il importe en outre de se doter d'outils d'intervention, de susciter des projets pilotes pour mieux accompagner le développement urbain et renforcer les continuités écologiques.

### **1. Dispositif pérenne de coopération avec les agences d'urbanisme (crédits du BOP 112)**

Les agences d'urbanisme ont joué un rôle important dans la genèse de la stratégie déployée autour de la vallée de la Seine. Leur action s'inscrit dans le cadre d'une coopération structurée avec l'Etat, dans le cadre d'une convention annuelle. Il est nécessaire de mettre en place le cadre d'une coopération propre à la vallée de la Seine, formalisant l'engagement collectif de l'Etat et des agences autour de cet axe de travail prioritaire. Cela se traduira par un programme pluriannuel d'études, arrêté en commun.

### **2. Harmonisation et homogénéisation de la connaissance des milieux (crédits de l'agence de l'eau Seine-Normandie)**

Le GIP Seine-aval, pour le cours de la Seine à l'aval de Poses et l'estuaire, permet de disposer d'un outil précieux de connaissance scientifique des milieux. A l'amont de Poses, malgré les nombreuses études conduites, notamment en Ile-de-France, l'approche déployée depuis de nombreuses années est moins cohérente et plus lacunaire. Il en est de même pour le littoral, pour lequel le conservatoire des espaces littoraux joue un rôle de premier plan.

L'objectif est donc, en s'appuyant sur les outils techniques existants, de construire un programme d'actions partagé à l'échelle du territoire, inscrit dans la durée. Celui-ci devra porter en particulier sur la qualité des eaux, sur la mesure des continuités écologiques, leur évolution, ainsi que sur la vulnérabilité de la vallée et du littoral adjacent au regard du changement climatique.

### **3. Connaissance des paysages et de leur évolution (crédits du BOP 112)**

La qualité des paysages est un des atouts de la vallée de la Seine et un des éléments de son unité, du fait d'une morphologie homogène de Paris à la mer. Une partie des sites les plus emblématiques est juridiquement protégée ; certaines politiques d'acquisition foncière concourent également à leur sauvegarde et à leur mise en valeur.

Afin de développer la cohérence des actions et de mieux orienter l'action publique, vous mettrez en place une coopération plus systématique en vous appuyant en particulier sur l'école nationale du paysage de Versailles, qui conduit déjà régulièrement des travaux sur une partie de la vallée de la Seine. Il convient de pouvoir anticiper les impacts attendus, tant pour les espaces naturels que sur les zones urbaines ou les infrastructures.

#### **4. Maîtrise du développement urbain (crédits du BOP 112)**

Un des objectifs stratégiques est de mettre fin à la consommation excessive des espaces naturels et agricoles, au profit de l'urbanisation. La priorité est clairement donnée au recyclage du foncier déjà urbanisé, en favorisant en particulier celui des friches industrielles, et en s'attachant à la densification du tissu bâti.

Dans cette perspective, les établissements publics fonciers seront mobilisés, en liaison avec les agences d'urbanisme, pour alimenter un observatoire du foncier dans la vallée de la Seine. Celui-ci permettra de mesurer l'évolution de la consommation, au regard des objectifs du schéma stratégique et des documents d'urbanisme. Il accordera une attention particulière aux secteurs présentant les enjeux les plus forts (Confluence Seine-Oise, agglomérations de Mantes, Rouen, le Havre et Caen en particulier).

Un certain nombre de sites ont d'ores et déjà été identifiés, sur lesquels sont programmées des opérations d'urbanisation ou qui sont susceptibles de faire l'objet de démarches d'ensemble permettant leur reconversion. Ceux-ci pourront faire l'objet d'un dispositif d'appui spécifique, pour faciliter l'aboutissement de ces opérations. La préparation de projets susceptibles de relever du programme « ville durable » lancée au titre des investissements d'avenir est un des axes à retenir.

#### **5. Gestion des berges de la Seine et continuités écologiques (crédits de l'agence de l'eau Seine-Normandie)**

La préservation ou la restauration des continuités écologiques conditionnent le maintien de la biodiversité et la qualité environnementale. Dans cette perspective vous conduirez une action plus cohérente autour de la restauration et de la mise en valeur des berges de la Seine, en profitant des interventions déjà lancées sur certaines sections.

Vous formaliserez un dispositif articulé autour de plusieurs axes : berges de la Seine et espaces proches, permettant à la fois la renaturation et le développement des circulations douces ; traitement des continuités autour des grandes infrastructures existantes (autoroutes, voies ferrées, ports) ; intervention sur des sites emblématiques ou exemplaires.

La collecte des macro-déchets, dans la partie estuarienne en particulier, appelle une intervention coordonnée en lien avec le travail de reconquête des berges. Accompagner des actions pilotes en matière de gestion des eaux pluviales est de nature à susciter le développement de nouvelles pratiques.

Enfin, la qualité des eaux de la baie de Seine, et donc l'équilibre des activités qui s'y déploient sur le littoral, est très liée à celle de la Seine elle-même. Les travaux et études liés à cette problématique constituent un enjeu important.

De façon générale, l'ensemble des actions en ce domaine concourra à la structuration des maîtrises d'ouvrage sur la Seine-aval.



## **Volet maîtrise des flux et des déplacements : 141,72 M€**

Les actions menées à ce titre sont complémentaires de celles qui sont mises en œuvre dans les CPER Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France.

**Ce volet constitue, par le montant des ressources mobilisées par l'ensemble des partenaires et son impact en termes d'emplois, un axe majeur de ce CPIER. Vous disposerez pour le mettre en œuvre d'une enveloppe de 141,72 M€ en euros courants sur le BOP 203 + 34,7 M€ de VNF.**

**Par ailleurs, des financements spécifiques hors enveloppe CPER porteront sur la modernisation de la liaison Serqueux-Gisors, le CPIER pouvant fournir le cadre d'un accord de principe et de méthode sur cette opération.**

Les dispositions du contrat formaliseront les modalités de gouvernance que vous jugerez les plus adaptées pour associer l'ensemble des partenaires concernés. L'objectif est non seulement d'assurer une gestion opérationnelle efficace et concertée sur la durée du contrat mais aussi de favoriser une meilleure coordination avec l'ensemble des autres grandes problématiques de mobilité engagées en dehors du contrat de plan et entre les maîtres d'ouvrage.

La liste des opérations prioritaires pour l'Etat, précisée dans les tableaux de référence annexés n'exclut pas l'inscription au sein du CPIER d'autres opérations que les collectivités souhaiteraient financer intégralement, s'inscrivant en cohérence avec les orientations du présent mandat.

La consolidation des activités logistiques, la fluidification de la circulation des hommes et des marchandises sont des enjeux majeurs du développement de la vallée de la Seine. Premier système logistique français, appuyé sur la principale concentration humaine et économique de notre pays, il est indispensable d'améliorer sa performance globale, par le biais des infrastructures, mais également grâce à une offre de services adaptée.

### **1. Ferroviaire : 51,4 M€**

Les propositions transmises correspondent, à l'échelle nationale, à un volume d'investissement de près du double du cadrage initial, nécessitant d'approfondir encore les discussions avec les collectivités, de façon à aboutir à un engagement financier pour l'Etat cohérent avec les enjeux de maîtrise de nos comptes publics.

A cette fin, plusieurs principes/éléments de méthode pourront orienter la poursuite des discussions avec les collectivités locales en gardant l'objectif de concentrer au moins 2/3 des financements de l'Etat sur la modernisation du réseau structurant et des nœuds ferroviaires d'importance nationale les plus contraints.

- Conformément à la préconisation de la Commission Mobilité 21 de donner la priorité aux trains du quotidien et au réseau existant, l'Etat ne participera pas financièrement, en études ou en travaux, aux projets de gare nouvelle sur LGV, pas plus qu'aux projets de réouverture de lignes fermées aux circulations voyageurs.
- De la même façon, et comme le prévoit déjà la circulaire du 25 septembre 2013, les propositions qui s'écarteraient de travaux d'infrastructures ferroviaires (par exemple le développement de modes doux, le traitement de points noirs bruit, le financement de matériel roulant, les projets de billettique...), indépendamment de leur légitimité par ailleurs, n'ont pas vocation à être financées sur le volet ferroviaire du CPIER.

- Pour les lignes ferroviaires les moins circulées, en particulier pour celles d'intérêt régional, un financement majoritaire des collectivités devra être recherché.
- Conformément à la circulaire du Premier ministre, seules les études, et éventuellement les acquisitions foncières anticipées, des grands projets soumis à l'analyse de la commission Mobilité 21 doivent être inscrites aux contrats et à l'exclusion de la partie travaux.
- Si, par principe, les études envisagées doivent être clairement identifiées dans leur contenu, celles nécessaires à la déclinaison territoriale du GPMR peuvent y faire exception.
- S'agissant des propositions relatives aux enjeux industriels et notamment le fret ferroviaire, la desserte ferroviaire des Grands Ports Maritimes ou les plates-formes multimodales, une enveloppe spécifique annuelle sera recherchée dans le budget de l'AFITF pour financer ces opérations, selon des critères de priorité qui seront définis ultérieurement.

La loi portant réforme ferroviaire encadre très strictement la participation financière du gestionnaire d'infrastructure aux projets de développement. Ainsi, la participation financière de celui-ci aux projets ne peut, à ce stade, qu'être une estimation non-engageante. Les contrats doivent donc prévoir une clause de partage entre les co-financeurs, s'agissant de l'État par redéploiement, de la différence entre la participation envisagée de SNCF-Réseau et celle qui sera effectivement arrêtée, sous le contrôle le cas échéant du régulateur.

La déclinaison de ces principes devrait vous permettre de préciser les engagements de l'État pour le volet ferroviaire du CPIER à hauteur de **51,4 M€**.

La priorité sera donnée au lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Paris-Normandie, en cohérence avec les conclusions de la commission Mobilité 21, et en visant la réalisation du projet en deux temps. La première priorité concernera les trois sections Paris – Mantes, le nœud de Rouen et sa nouvelle traversée de la Seine et Mantes – Evreux.

La priorité doit également être donnée au déploiement du système de communication GSM-rail sur l'axe Mantes-Caen-Cherbourg qui permettra de renforcer la fiabilité des circulations sur cet axe structurant.

En outre, le financement de la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, devra faire l'objet d'un financement spécifique dans le budget de l'AFITF, sur la base d'un principe de financement paritaire avec les collectivités territoriales, une fois déduites les participations de RFF et de l'Union européenne.

## **2. Fluvial : 34,7 M€ de crédits VNF**

Concernant le volet fluvial, Voies Navigables de France (VNF) porte directement la part de financement de l'État au titre des opérations inscrites au contrat de plan, ces ressources n'entrant donc pas dans l'enveloppe globale de financement État du volet Mobilité multimodale.

La priorité devra donc être donnée aux opérations de régénération et de modernisation du réseau à grand gabarit confié à VNF, en particulier aux opérations d'accompagnement visant au plein effet de la réalisation du projet de canal Seine-nord Europe.

Les opérations de la région constituent pour une grande part des opérations d'accompagnement au projet Seine Nord Europe (SNE) et sont, à ce titre, éligibles aux subventions européennes dans le cadre du prochain MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion de l'Europe). Elles pourraient ainsi bénéficier d'une participation européenne pouvant atteindre 40 % du montant de l'opération hors taxe. L'hypothèse de financement MIE pourra être intégrée pour ces opérations au titre des cofinancements dans le cadre de ce CPIER.

Le cadrage des crédits de paiement de VNF sur la période pouvant être considéré pour l'ensemble des aménagements fluviaux sur le réseau confié de la Seine aval, en vue des négociations avec les collectivités territoriales, sans valoir engagement contractuel de VNF, s'établit à **34,7 M€, en euros courants**. Pour une partie des opérations, le taux d'avancement prévisionnel sur la durée du contrat restera partiel. Les conventions de financement qui déclineront le contrat porteront en revanche sur des engagements couvrant la totalité des opérations concernées ou sur des tranches fonctionnelles.

### **3. Portuaire : 90,32 M€ pour les ports de Rouen, Le Havre, Paris et Cherbourg**

Concernant le volet portuaire, l'Etat poursuivra son effort de financement, aux côtés des collectivités, des investissements dans les grands ports maritimes (GPM) et le Port autonome de Paris, qui sont des pôles économiques majeurs bénéficiant de l'effet de levier financier permis par l'effort conjoint de l'ensemble des partenaires.

Dans le prolongement des actions engagées, les priorités du Gouvernement portent sur les opérations s'inscrivant dans les orientations de la stratégie nationale portuaire (infrastructures portuaires, nouveaux terminaux, plates-formes multimodales, travaux d'approfondissement, de création des chenaux d'accès dans les estuaires, préparation de l'installation d'activités logistiques et industrielles) et sur les opérations inscrites dans le projet stratégique des Grands ports maritimes du Havre et de Rouen et des ports de Paris sur la période considérée.

Les enjeux en matière de développement des deux Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen ainsi que du Port autonome de Paris, à l'échelle de l'axe Seine sont bien identifiés. Chaque préfet de région concerné (Ile-de-France et Haute-Normandie) a reçu un mandat contenant un cadrage sur le volet mobilité incluant le domaine portuaire. Le Préfet délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, assurera la coordination des négociations des préfets de Région sur ce volet mobilité pour les opérations pouvant relever du CPIER « Vallée de la Seine », chaque préfet de Région étant chargé des échanges avec les Conseils régionaux respectifs.

Sur cette base, en vue des négociations avec les collectivités territoriales, le cadrage de l'engagement financier de l'Etat pour l'ensemble des opérations relatives au domaine portuaire susceptibles d'être inscrites au CPIER, s'établit à un montant total de **90,32 M€ en euros courants**.

**Vous pourrez inscrire dans le CPIER les opérations d'aménagement portuaire suivantes :**

- **Haute-Normandie (part Etat de 70,22 M€)**
  - **Pour le GPM du Havre :**
    - Construction des postes 11 et 12 de port 2000 (phase 3) ;
    - Terminal Asie-Osaka ;
    - Accès fluvial à Port 2000 ;
    - Investissements pour la facilitation du passage portuaire de la marchandise et nouveaux services menés à l'échelle d'HAROPA.

- **Pour le GPM de Rouen :**
  - Amélioration des accès nautiques ;
  - Aménagement logistique amont/aval RVSL à Moulineaux ;
  - Création d'un terminal fluvial à Alizay.

➤ **Basse-Normandie (part Etat de 11,30 M€)**

- **Port d'Honfleur**
  - En lien avec le GPM de Rouen : aménagement de la plateforme quadrimodale du port d'Honfleur (phase 3) (1,3 M€) ;
- **Port de Cherbourg**
  - Investissements accompagnant le développement des énergies renouvelables en mer à Cherbourg (10 M€ soit 20% du coût de l'extension des terre-pleins côté grande rade).

➤ **Ile-de-France (part Etat de 8,80 M€)**

- **Port autonome de Paris :**
  - Aménagement du projet Port Seine Métropole ;
  - Aménagement du port de Triel ;
  - Extension de la plate-forme de Limay.

S'il s'avère que l'une des opérations prévues dans l'un des ports ne pourra, finalement, pas être réalisée au cours de la période 2015-2020, la part Etat pressentie pour le financement de cette opération sera affectée à d'autres opérations d'investissement portuaires pertinentes.

**Annexe - Tableaux de référence des opérations prioritaires pour l'État s'inscrivant dans le CPIER  
Vallée de la Seine**

La liste des opérations prioritaires pour l'Etat, précisée dans les tableaux de référence ci-dessous n'exclut pas l'inscription au sein du contrat de plan d'autres opérations que les collectivités souhaiteraient financer intégralement, s'inscrivant en cohérence avec les orientations du présent mandat.

**Fer**

Intitulé de l'opération	Région concernée	Phase concernée	Montant total CPIER 2015-2020 (Tous financeurs confondus)
LNPN	Basse-Normandie Haute-Normandie Ile-de-France	Etudes EPEUP sur les 3 sections prioritaires : Paris-Mantes, Mantes-Evreux, nouvelle gare à Rouen et nouvelle traversée	60
LNPN	Basse-Normandie Haute-Normandie Ile-de-France	Travaux des mesures conservatoires liées à Eole	38
GSM-R Mantes – Caen – Cherbourg	Basse-Normandie Haute-Normandie		34,4
Serqueux-Gisors *	Haute-Normandie Ile-de-France	Modernisation, électrification, signalisation	300
		<b>TOTAL</b>	<b>432,4</b>

\* Le financement de la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors fera l'objet d'un financement Etat sur une ligne spécifique de l'AFITF.

**Fluvial**

Intitulé de l'opération	Montant total CPER 2015-2020 (Tous financeurs confondus)
Réhaussement de la passerelle de Poses-Amfreville	1,15
Écluses de Notre Dame de La Garenne (NDG1 et NDG2)	4,58
Suppression porte levante NDG4	3,05
Allongement écluse Amfreville	0,29
Barrage de Poses	12,59
Barrage de Port Mort	6,36

Régénération ouvrages en service	5,75
Services à l'utilisateur	8,05
Téléconduite Seine aval	5,29
Etudes	2,00
Écluses (Suresnes/Bougival/Méricourt)	11,82
Barrages (Suresnes/Bougival/Méricourt/Andresy)	16,22
Pont Rail Maisons Lafitte	2,42
	<b>79,55</b>

### Portuaire

Ports concernés	Intitulé de l'opération	Montant total CPER 2015-2020 (Tous financeurs confondus)
GPM du Havre	Construction des postes 11 et 12 de port 2000	130
GPM du Havre	Terminal Asie-Osaka	63
GPM du Havre	Accès fluvial à port 2000	20
GPM du Havre	Investissements pour la facilitation du passage portuaire	6
GPM de Rouen	Amélioration des accès nautiques	50
GPM de Rouen	Aménagement logistique amont/aval RVSL à Moulineaux	14,50
GPM de Rouen	Création d'un terminal fluvial à Alizay	4
GPM de Rouen	Aménagement de la plateforme quadrimodale du port d'Honfleur (phase 3)	5
Port autonome de Paris	Port Seine Métropole	19
Port autonome de Paris	Port de Triel	24,49
Port autonome de Paris	Extension de la plate-forme de Limay	20
Port de Cherbourg	Extension des terre-pleins côté grande rade.	50
		<b>405,99</b>

## **Volet Développement économique, enseignement supérieur et recherche :** **25,7 M€**

Cette enveloppe comprend :

- **3 M€ au titre du BOP 172,**
- **4,5 M€ au titre du BOP 112,**
- **7 M€ sur les crédits de l'ADEME,**
- **11,2 M€ au titre du BOP 175.**

Le projet porté par le schéma stratégique de la vallée de la Seine vise à conforter le développement économique de ce territoire. Pour ce faire, il convient de s'appuyer sur le renforcement des coopérations autour des principales filières économiques, en accompagnant la diversification du tissu existant.

Il est nécessaire également de conforter ces dynamiques de coopération au sein du système d'enseignement supérieur et de recherche, profitant notamment du dispositif des communautés d'université et d'établissements qui facilite les rapprochements.

Un des objectifs est de renforcer la cohérence des actions à l'échelle de la vallée pour présenter des projets adaptés dans le cadre des mécanismes gérés par le commissariat général à l'investissement. Le contrat de plan aura donc vocation à préciser les priorités partagées autour des pôles de compétitivité et à définir les éléments de méthode facilitant l'intégration des démarches correspondantes.

### **1. Les filières industrielles traditionnelles**

Automobile, aéronautique, chimie sous ses différentes formes, sont historiquement les trois filières majeures de la vallée de la Seine. Elles ont vocation à conserver un rôle structurant dans ce territoire, en tirant parti de la dynamique des pôles de compétitivité et des programmes lancés par l'Etat autour des filières d'avenir.

Il est souhaitable de travailler avec chacune des branches sur les articulations **logistiques**, notamment par le renforcement des coopérations avec Nov@log et Logistique Seine-Normandie afin d'améliorer la performance globale des chaînes d'approvisionnement.

#### **➤ services logistiques (BOP 112)**

En relation avec l'observatoire foncier, mentionné dans le premier axe du mandat il est indispensable d'accorder une grande attention à l'articulation de l'offre foncière dédiée à la logistique, en veillant à la mobilisation prioritaire des espaces d'ores et déjà maîtrisés et en s'attachant à leur densification. La problématique du coût du foncier mis sur ce marché appelle une caution particulière.

La qualité du suivi de la marchandise, l'interopérabilité des systèmes d'information est une condition essentielle du développement des trafics. En liaison avec le pôle de compétitivité Nov@log et l'association Logistique Seine-Normandie, cet aspect doit faire l'objet d'une démarche volontariste, permettant d'améliorer l'offre de services autour de la vallée de la Seine. La mise en place d'un système commun d'information est une des perspectives ouvertes en ce domaine. Enfin, il est nécessaire de promouvoir, en particulier à l'international, ce système logistique, en intégrant dans la démarche le pôle de Roissy, qui offre une complémentarité avec les points d'entrée portuaires. Une action concertée entre l'Etat, représenté notamment par l'AFII, les trois régions, les principaux opérateurs (HAROPA, ADP) et la filière est en cette matière indispensable.

Dans le domaine **automobile**, le pôle de compétitivité MOV'EO est depuis l'origine interrégional. Un des enjeux majeurs est de progresser rapidement dans le domaine de l'électro-mobilité, en s'appuyant en particulier sur les relations entre les projets technologiques portés par la filière et les initiatives des collectivités locales en matière d'infrastructures (dispositifs de recharge). Vous rechercherez en priorité l'appui aux solutions durables pour le transport des personnes et des marchandises.

Dans le domaine **aéronautique**, le pôle de compétitivité ASTECH et l'association Normandie Aérospatiale ont lancé un processus de rapprochement permettant de conforter les collaborations interrégionales, spécialement au profit de la sous-traitance et en développant la transférabilité des compétences entre secteurs industriels.

## **2. Les filières émergentes (crédits de l'ADEME)**

Vous ferez porter vos efforts sur deux secteurs :

### **➤ l'énergie**

En raison de la présence de centrales nucléaires, la Normandie joue un rôle important dans l'alimentation électrique de l'Île-de-France. Le développement des énergies renouvelables et, en particulier, des énergies renouvelables en mer, ouvre des perspectives nouvelles en matière scientifique, technique et industrielle qui appellent un plan d'actions adapté.

Ces énergies renouvelables soulèvent parallèlement la question du stockage de l'énergie électrique, qui relève pour partie encore de la recherche fondamentale, mais constitue, en même temps, une opportunité pour la Normandie. Il en va de même pour le développement des réseaux intelligents.

### **➤ le développement de l'économie circulaire et des éco-matériaux**

Il est nécessaire de diffuser les enseignements tirés des premières initiatives en matière d'économie circulaire, en soutenant tout spécialement celles prises autour de pôles industriels propices à l'échange entre entreprises. S'agissant des éco-matériaux, l'usage des végétaux, le recyclage des produits destinés au bâtiment et la valorisation des différentes sources de bois sont trois des démarches déjà lancées, par exemple dans la boucle de Chanteloup ou la zone industrialo-portuaire du Havre.

## **3. Développement touristique et culturel**

Plutôt que viser une intégration globale des politiques touristiques et culturelles, vous chercherez à déployer un plan d'actions centré sur des enjeux partagés, susceptibles d'alimenter une croissance de la fréquentation, grâce à de nouveaux produits et de nouvelles pratiques. La construction d'une stratégie commune pourra se traduire en tant que de besoins dans des contrats de destination.

Le premier domaine retenu est celui des **croisières**, qu'il s'agisse des maritimes ou des fluviales dans un champ qui couvre le territoire de la vallée, littoral normand inclus. Il est donc nécessaire d'enrichir l'offre proposée à leurs organisateurs.

Le second est celui des **itinérances douces**, bateau, vélo en particulier. Il n'existe pas aujourd'hui dans ce champ de produit structuré à l'échelle de la vallée et prolongé sur le littoral. Il importe de définir les itinéraires, les équipements requis et les produits qui permettront au surplus de diffuser la fréquentation perpendiculairement à l'axe de la vallée.



Le troisième repose sur la valorisation de l'impressionnisme, famille picturale illustrée tout au long de la vallée et sur le littoral normand. Le succès d'opérations telles que Normandie impressionnisme illustre l'intérêt de monter des produits de tourisme culturel à l'échelle de la vallée.

Le quatrième porte sur la **valorisation de la mémoire** et de l'écrit, en tirant parti à la fois des grands sites internationalement connus, des équipements tels que l'IMEC en Basse-Normandie (0,50 M€ sur le BOP 172) ou des chaînes de lieux culturels, par exemple les maisons d'écrivains qui parsèment la vallée de la Seine. Il est possible, là encore, de marier une démarche de diffusion culturelle avec la construction de produits touristiques.

Filière économique majeure tant en Ile-de-France qu'en Normandie, le secteur du tourisme tire parti du très riche potentiel culturel, monumental notamment, des trois régions. A cet égard, des opérations dans des édifices emblématiques sont susceptibles d'être retenues, servant au surplus de fondement à une mise en réseau accrue. L'Etat interviendra à hauteur de 11,2 M€ au titre du BOP 175 sur les sites et édifices suivants : châteaux de la Roche-Guyon et de Gaillon, ensemble cathédral de Rouen, Abbaye d'Ardenne à Caen (IMEC) (à hauteur de 0, 5 M€), l'ancienne gare transatlantique (cité de la mer) à Cherbourg (1,5 M€).

#### **4. Enseignement supérieur et recherche**

L'offre d'enseignement supérieur et de recherche, extrêmement riche sur le territoire de la vallée de la Seine, est pourtant marquée de déséquilibres entre l'Ile-de-France et les deux régions normandes. Le contrat de plan interrégional est l'occasion de consolider des coopérations thématiques, déjà largement développées, principalement entre les universités et écoles normandes et leurs homologues de l'ouest francilien, tout en gardant la souplesse nécessaire à la bonne appréhension des différents champs disciplinaires.

Cette coopération passera par le développement d'actions conjointes portant en particulier sur des diplômes développés en co-accréditation, des programmes de recherches partagés. Le lancement du projet PEPITE, en faveur de l'entrepreneuriat étudiant, illustre les résultats susceptibles d'être atteints.

Parmi les axes de coopération identifiés, vous retiendrez en priorité quatre thèmes :

- le développement de l'hadron-thérapie, autour du projet Archade ;
- le nucléaire, avec le programme S2 ;
- les matériaux innovants, appuyés sur Matériaux en Seine ;
- la liaison entre numérisation et sources culturelles, grâce au projet Numnie.



## Synthèse financière

<b>Crédits contractualisés</b>	<b>Montants 2015-2020</b>
112 - FNADT	9 000 000
172 - Recherche	3 000 000
203 - Infrastructures et services de transports	141 720 000
ADEME	7 000 000
Agences de l'eau	12 000 000
175 - Patrimoine	11 200 000
<b>Total général</b>	<b>183 920 000</b>

<b>Crédits valorisés</b>	<b>Montants 2015-2020</b>
Voies navigables de France	34 700 000
<b>Total général</b>	<b>34 700 000</b>