

Bilan / Orientations / Propositions

La Seine, un territoire
stratégique

Depuis plusieurs années, le CESER, à travers ses travaux, affirme que la Seine constitue un territoire stratégique non seulement pour l'Ile-de-France, mais également pour le Bassin parisien et l'Europe. Le sujet a pris une nouvelle ampleur avec le projet du Grand Paris, notamment avec les réflexions de l'architecte Antoine Grumbach et le rapport du commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine remis au Premier ministre en février 2012. Grâce à cette étude, le CESER montre comment la Seine peut contribuer à renforcer la métropole francilienne dans la compétition que se livrent les grandes villes-monde.

Des projets déjà à l'œuvre

« Le Havre Port 2000 » et son chantier multimodal devraient permettre de capter davantage les flux maritimes de marchandises, et de mieux concurrencer les ports de Rotterdam et d'Anvers. Ensuite, le Canal Seine Nord Europe favorisera, dès 2017, l'utilisation de la voie d'eau, notamment dans les échanges avec le nord de l'Europe. Ces aménagements répondent à la nécessité écologique de renforcer la part de la voie d'eau dans les modes de transport afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tel que l'a souhaité le Grenelle de l'environnement.

La Seine et l'Ile-de-France

Dans son rapport, le CESER approfondit dans un premier temps la notion « d'unité séquanais », en affirmant que la Seine imprime une marque particulière aux territoires qu'elle traverse. Ce qui conduit nécessairement à considérer le fleuve et ses environs comme un territoire cohérent, justifiant une prise en compte spécifique dans

les politiques d'aménagement. Mais le fleuve s'arrête-t-il au simple cours d'eau ?

Après avoir constaté que l'intégralité de la région Ile-de-France appartient au Bassin Seine Normandie (la France étant divisée en six bassins fluviaux), le CESER relève que 40 % des communes franciliennes sont riveraines du fleuve ou reconnues inondables. Enfin, la majorité de la population et des activités économiques de la région se trouve sur une

région Ile-de-France (SDRIF) en cours de révision, sont :

- le développement économique et l'emploi : profiter de l'accroissement du transport fluvial pour renforcer le tissu industriel francilien et normand, en l'axant sur les filières d'avenir.
- Le transport et la logistique : développer le maillage portuaire le long de la Seine, aménager les liaisons à grand gabarit qui font défaut, tout en favorisant le fonctionnement multimodal.

“ L'intégralité de la région Ile-de-France appartient au Bassin Seine Normandie. ”

bande de 10 à 15 kilomètres de part et d'autre du fleuve, ce qui en montre l'importance. Au-delà de cette approche géographique, le CESER a choisi de s'intéresser au fleuve dans toutes ses dimensions, en intégrant son « périmètre d'influence », variable selon le thème abordé.

Les thèmes majeurs liés au fleuve, en lien avec les orientations du Schéma directeur de la

- L'environnement : tout faire pour retrouver rapidement le bon état écologique des eaux et se prémunir contre les risques d'inondation.

- L'urbanisme : tourner la ville vers le fleuve, concevoir un projet d'ensemble, permettant de réduire la coupure naturelle imposée par le fleuve, tout en donnant à celui-ci un rôle identitaire fédérateur.

La Seine, un territoire stratégique

- **Le tourisme et les loisirs** : développer un tourisme de proximité, en respectant la mixité des usages du fleuve, et rendre plus accessible le patrimoine culturel et industriel le long de la Seine.

Conscient de la diversité des usages du fleuve et de la nécessité de doter ce « territoire » d'une ambition à la hauteur des enjeux, le CESER s'est aussi exprimé sur la question de la gouvernance.

Inscrire durablement l'Ile-de-France au sein du réseau européen et mondial des flux de marchandises

L'enjeu est d'abord de relier Paris à la mer, ce qui est d'autant plus stratégique que le trafic maritime mondial continue de croître, avec la montée en puissance des pays émergents : il représente aujourd'hui 80 % des flux mondiaux de transport et a plus que doublé de 1998 à 2008.

Il est aussi primordial de relier Paris à la dorsale européenne car l'arc

ils ont l'avantage d'être directement connectés à ce bassin de consommation et d'industries exceptionnel dans le monde. Rotterdam est le premier port maritime européen, pour le trafic de conteneurs, ses flux sont quatre fois supérieurs à ceux du Havre, qui n'avait en 2008 que la dixième position en Europe, derrière Hambourg, Anvers, Valence, Barcelone, etc.

Aujourd'hui, Le Havre et Rouen assurent 50 % de l'approvisionnement de l'Ile-de-France. Cette proportion pourrait évoluer positivement en profitant de l'opportunité de l'ouverture en 2017 du canal Seine-Nord Europe, qui apportera de nouveaux débouchés.

Renforcer le dynamisme économique et industriel, développer l'emploi

La vallée de la Seine a permis à l'Ile-de-France un véritable développement économique, grâce à l'installation d'industries le long de ses berges. Les principaux secteurs ayant

industriel et exigences environnementales, sont :

- **l'énergie** : production d'hydrocarbures et d'électricité (essentiellement en Normandie),

- **l'industrie automobile**,

- **l'aéronautique et le spatial** (filiale « Normandie Aérospace »),

- et aussi **la logistique**.

En créant des coopérations entre les régions d'Ile-de-France, de Basse et Haute-Normandie, autour de projets structurants alliant formation, recherche et innovation, l'Axe Seine pourrait créer une nouvelle dynamique, créatrice d'emploi et de valeur ajoutée.

Tourner la ville vers le fleuve

Nombre de métropoles régionales (Nantes, Bordeaux, Lyon...) placent le fleuve au cœur du projet d'agglomération. En Ile-de-France, la réflexion mettant en exergue le rôle stratégique du fleuve dans l'aménagement du territoire régional est relativement récente.

La principale préoccupation de l'aménagement urbain autour du fleuve est de contribuer à en réduire l'effet de coupure, en attribuant une place centrale à l'espace public et en créant des franchissements là où ils font défaut. Tout en intégrant la problématique du risque d'inondation.

De ce point de vue, le projet Grumbach, qui privilégie un « modèle d'urbanisation discontinue et multipolaire », mérite d'être étudié, pour sa recherche d'une cohérence territoriale de Paris au Havre.

Développer le tourisme et les loisirs

La Seine n'est pas, dans la totalité de son parcours, au cœur de l'offre touristique régionale, même si elle contribue indéniablement à l'attrait des visiteurs. Pourtant, diverses pos-

“ La vallée de la Seine a permis à l'Ile-de-France un véritable développement économique, grâce à l'installation d'industries le long de ses berges. ”

reliant Londres et Milan *via* le Rhin regroupe 372 millions de personnes et dessert 80 villes de plus 200 000 habitants. L'Ile-de-France, à l'écart de cette dynamique, doit tout faire pour relier ses ports et son fleuve aux voies fluviales du nord et de l'est européen. Actuellement, les ports de Rotterdam et d'Anvers sont mieux placés que celui du Havre : reliés à un réseau de transport fluvial et ferré efficace (grâce notamment à un maillage serré de ports intérieurs multimodaux),

leur activité le long du transport fluvial sont le **bâtiment** (matériaux de construction), **l'agriculture** (produits alimentaires et céréaliers), **l'énergie** (hydrocarbures), ainsi que **l'automobile** (et autres produits manufacturés) et la **logistique**. Des entreprises telles que Ciments Calcia, Total, Renault, Peugeot et EADS en sont l'exemple. Si l'on considère le seul Axe Seine, de Paris au Havre, les secteurs économiques identifiés comme prioritaires pour l'avenir, alliant renouveau

sibilités existent, allant de la promenade culturelle de quelques heures dans Paris à la croisière de plusieurs jours à bord de navires de tourisme, sans oublier les excursions liées à la pêche avec guide. Tout en respectant les divers usages du fleuve, il serait intéressant de faciliter le « tourisme de proximité », à destination des promeneurs, cyclistes et pêcheurs, moyennant des investissements de faible ampleur. Parallèlement, une offre de location d'embarcations pour les affluents de la Seine et les canaux pourrait également se développer. Le CESER souhaite par ailleurs que le patrimoine culturel et industriel soit mieux mis en valeur. Il s'agirait d'ouvrir au grand public des sites de production et de logistique, afin d'offrir aux Franciliens des occasions de se familiariser avec des équipements qui font l'activité économique de la Région. Il est aussi favorable à la création d'événements festifs autour de l'eau, afin de susciter une « culture du fleuve » au sein de la population.

Donner à l'environnement une place centrale dans l'aménagement du fleuve

L'état écologique des cours d'eau et des masses d'eau souterraines en Ile-de-France est largement insuffisant. Le Comité de bassin de Seine Normandie a adopté, en octobre 2009, un Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) dont la principale ambition est d'obtenir en 2015 le « bon état écologique » sur 2/3 des masses d'eau. Le SDAGE est décliné au niveau local par les Schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE), au nombre de 22 en Ile-de-France. Il ne couvre cependant pas tout le territoire : en particulier dans la zone dense centrale allant de la confluence de la Marne jusqu'à la

confluence de l'Oise. Cette zone ne constitue pas une unité hydrographique homogène au sens de la loi, mais elle est toutefois considérée comme un territoire cohérent, appelant des mesures particulières en termes de gestion des eaux pluviales, compte tenu de la forte urbanisation.

Par ailleurs, le bassin de la Seine subit régulièrement des crues hivernales ou de printemps dues à la montée de ses eaux ou de ses affluents. Afin de réguler le débit de la Seine, plusieurs lacs-réservoirs ont été aménagés depuis la fin des années 60. Ceux-ci absorberaient dans le meilleur des cas 70 centimètres d'une crue. Il faudrait donc en créer d'autres, comme l'atteste le projet de la Bassée. Dans le cas d'une crue centennale comme en 1910, les conséquences financières, selon l'IAU, seraient de l'ordre de 30 à 40 milliards d'euros, sans compter les conséquences humaines et sociales. Il convient donc d'identifier et d'anticiper les problèmes liés à l'inaccessibilité à tout ou partie des services qui en découlerait, en premier lieu, ceux relevant de l'approvisionnement (eau potable, énergie, nourriture, monnaie, évacuation des déchets, etc.).

Besoin de gouvernance

De nombreuses instances interviennent en Ile-de-France dans la gouvernance du fleuve, sans être véritablement coordonnées : les collectivités locales (246 communes riveraines, 32 intercommunalités et huit départements), l'Agence de l'eau, le Comité de bassin Seine Normandie, les établissements publics de l'État gestionnaires du domaine public fluvial comme Voies navigables de France (VNF) et Ports de Paris, le Service de navigation de la Seine (SNS), le Conseil de coordination interportuaire de la Seine (CCIS), le groupement d'intérêt économique

(GIE) Haropa (constitué par les ports du Havre, Rouen et Paris), les établissements publics territoriaux de bassin, les usagers et les riverains groupés ou non en association.

La seule gouvernance à l'échelle de tout le bassin hydrographique, et associant les divers acteurs au sein du Comité de bassin, est celle de la ressource en eau (qualité et quantité), grâce au SDAGE.

S'agissant de la gestion du domaine public fluvial, la gouvernance est en cours d'évolution, notamment avec le rapprochement prévu entre SNS avec VNF et la récente création du GIE Haropa.

Au-delà des instances existantes, compte tenu de la dimension stratégique du fleuve en termes d'aménagement du territoire à l'échelle du Bassin parisien, des enjeux économiques et logistiques, il apparaît nécessaire de se doter d'un nouvel outil de gouvernance en responsabilité de porter un projet ambitieux autour du fleuve.

C'est dans ce cadre qu'il convient d'apprécier la création le 28 mars 2012 de la Conférence pour le développement de la vallée de la Seine telle que proposée dans le rapport remis par Antoine Rufenacht le 15 février 2012 au Premier ministre.

Cette Conférence, aux termes du décret du 29 mars 2012, est composée à parité de 16 représentants pour l'État, 16 pour les collectivités territoriales (régions, départements et établissements publics de coopération intercommunale) et 16 pour les milieux économiques, sociaux et environnementaux. Elle devrait pouvoir s'appuyer sur un Commissariat général pérennisé, véritable « bras armé » de la nouvelle gouvernance, à la fois force de proposition et porteur de la mise en œuvre des projets retenus.

Les propositions du CESER

Mettre en place une nouvelle gouvernance

- Renforcer les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien.
- Mettre en place puis élargir la « Conférence » qui devrait prendre en compte la partie de « la vallée de la Seine » située en amont de Paris, en intégrant les collectivités territoriales concernées et assurer une représentation plus équilibrée des différents acteurs.

Développer le transport et la logistique

- Réaliser des aménagements permettant la navigation grand gabarit entre Le Havre et Paris (liaison entre Le Havre Port 2000 et le canal de Tancarville, pour assurer le transbordement des containers) et, en amont de Paris, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.
- Développer le maillage portuaire, avec équipement de terminaux à conteneurs.
- Maintenir et développer les ports urbains (60 actuellement, gérés par Ports de Paris).
- Développer les plateformes multimodales.
- Établir un schéma national d'ensemble du transport fluvial de marchandises.

Relancer l'économie

- Construire un projet industriel d'ensemble, alliant tous les acteurs (État, collectivités territoriales et acteurs économiques), afin que chaque territoire évolue de manière cohérente et en complémentarité avec les autres activités présentes le long du fleuve. Il s'agirait d'une démarche de partenariat entre les régions normandes et l'Ile-de-France.
- Établir une stratégie industrielle et commerciale face aux nouveaux débouchés dans le nord de l'Europe, en identifiant les marchés en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas qui utilisent la voie d'eau comme mode de transport et pour lesquels l'Ile-de-France peut apporter une offre compétitive.
- Développer des filières industrielles d'avenir et favoriser la création de centres d'excellence.

Restaurer le bon état écologique des eaux et se prémunir des crues

- Attirer l'attention des pouvoirs publics sur le fait que seulement 27 SAGE ont vu le jour sur les 65 prévus.
- Considérer la zone « Seine centrale » comme un territoire cohérent, appelant des mesures particulières en termes de gestion des eaux pluviales, compte tenu de la forte urbanisation.
- Porter une attention toute particulière au risque d'inondation lors de la révision en cours du SDRIF.

Développer une nouvelle culture urbaine

- Mettre en valeur les berges, en veillant à la mixité des usages (industriels, logistiques, touristiques, administratifs, commerciaux, culturels ou récréatifs) et à la liberté de passage d'un lieu à l'autre pour les modes de déplacement doux. La notion d'espace public et le rôle social des berges doivent trouver une place centrale dans les projets d'aménagement.
- Réfléchir à la promotion de la Seine comme élément identitaire de l'Ile-de-France, afin que les franciliens s'approprient le projet Axe Seine, qu'il soient davantage fiers de leur fleuve et de l'ouverture sur le monde qu'il offre. Ce point pourrait faire partie du cahier des charges d'élaboration de la « marque » Ile-de-France voulue par la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI).
- Intégrer harmonieusement les ports urbains dans le tissu urbain de façon à favoriser l'acceptation par les franciliens de l'accroissement du fret, en tant qu'évolution positive pour le territoire et pour l'environnement.