

Seine Aval, arrière cour du Grand Paris ou forme transitionnelle de l'Axe Seine ?

Aout 2013

1-L'échelle du bassin parisien : Le projet Axe-Seine

Parmi les dix projets de la consultation de « la métropole de l'après Kyoto » lancée en 2007 par le gouvernement, l'équipe de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach a fait le choix de placer la Seine comme axe majeur de développement de Paris et de son agglomération en proposant d'aménager le développement urbain le long de cet axe. Il s'agissait de retourner le regard que l'on porte habituellement du centre de la capitale vers ses territoires périphériques, pour mettre l'agglomération parisienne en point de fuite de la façade maritime normande, et s'intéresser au développement de l'axe Le Havre, Rouen, Paris dit « axe-Seine », avec pour objectif de donner une



dimension maritime indispensable à une « ville monde ».

Le "Grand Paris - Axe Seine" s'appuyant sur cette image forte et resserrée d'un territoire de plus de 200 kilomètres, est devenu un projet d'ambition internationale pour « inscrire durablement la France au cœur des échanges économiques internationaux » avec une prise en compte de la métropole parisienne au sens le plus large, bien au-delà des délimitations politiques d'un grand Paris, en discussion parlementaire compliquées.

Le projet "Seine Gateway" (pour faire le pendant au gateway de Flandres qui contribue aux

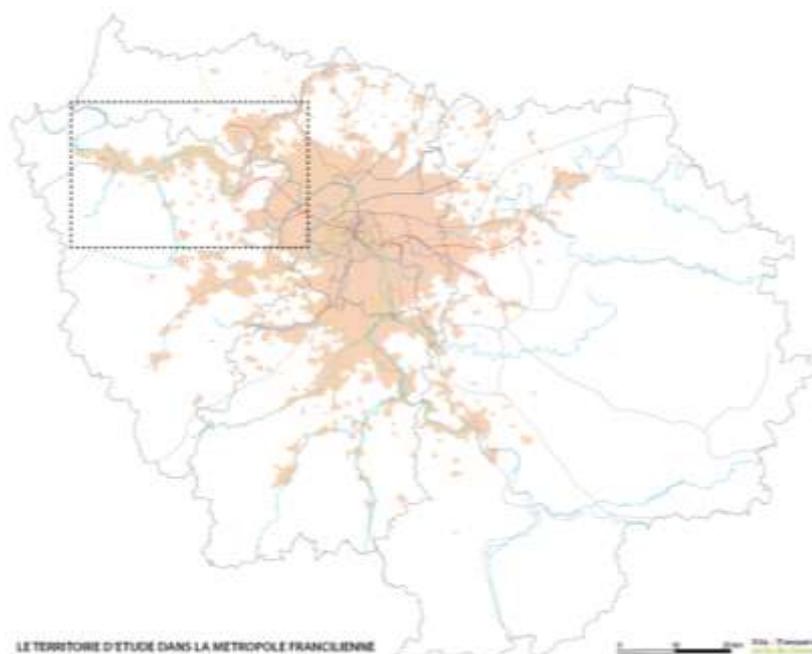
performances du port d'Anvers et de sa région concurrents importants du Havre) repose sur les échanges économiques au niveau international, avec une association territoriale et industrielle très imbriquée. Son but est d'établir des synergies entre des ports maritimes, des ports fluviaux, des plates-formes multimodales et de distribution, ainsi que des villes réparties sur le territoire.

Il s'agit en aval, de développer une association des ports maritimes du Havre de Rouen, et du port fluvial de Paris (réforme portuaire de 2011 et création du GIE HAROPA (HAVre ROuen Paris) qui est le 1er ensemble portuaire français) et des plates-formes logistiques le long de la vallée de Seine, permettant de valoriser divers secteurs économiques, comme l'industrie avec les grandes entreprises automobiles, la pétrochimie ou l'aéronautique ainsi que la valorisation du territoire de l'Estuaire de la Seine. Le report du projet de creusement du canal Seine Nord, qui devrait permettre une multiplication par 3 du trafic fluvial sur l'axe nord-sud dès 2020, grâce au transport de fret à grand gabarit (bateaux jusqu'à 4 400 tonnes) depuis le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux, hypothèque cependant le scénario d'un développement rapide.

Le projet "Paris-Rouen-Le Havre" s'appuie également sur un projet de LGV, Ligne à grande vitesse, pour faire de l'axe Seine un bassin de vie plus dynamique: développement économique développement du tourisme ou encore des transports. Le Havre serait ainsi relié à Paris-La Défense, premier quartier d'affaires européen, en une heure et quart ; mais également relié à Londres, grâce à une branche de la ligne qui pourrait se situer au nord de Rouen. Le récent rapport Duron et la commission Mobilité 21 qui fait le tri des grands projets d'investissement de l'Etat, étouffe pour un temps ce projet, mais l'idée demeure de rapprocher les deux principales villes de la Seine Maritime du coeur de l'Ile-de-France et de ses aéroports internationaux.

2- L'échelle métropolitaine : le projet Seine Aval

Nommé ainsi car il est placé à l'aval de Paris, le territoire que l'on propose d'étudier dans le cadre de l'atelier métropolitain aurait pu être renommé Axe Seine Amont, tant il joue le rôle de charnière entre la Normandie et l'agglomération parisienne. Situé le long de la Vallée de la Seine, entre les Hauts de Seine et les portes de Normandie à cheval sur les départements des Yvelines et du Val d'Oise, ce vaste espace est constitué pour l'essentiel du territoire de l'opération d'intérêt national « Seine Aval », compris entre le plateau du Vexin au nord et le plateau des Alluets au sud, sur une quarantaine de kilomètres d'est en ouest.



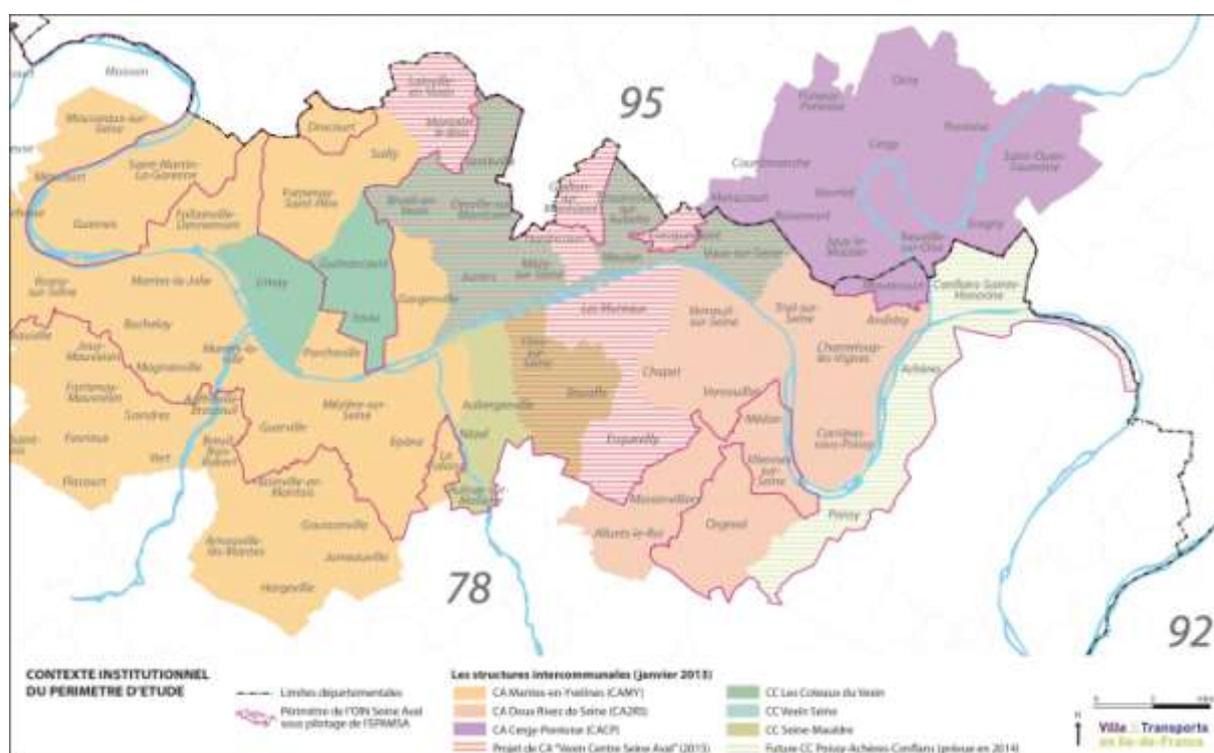
A l'extérieur du périmètre d'influence du réseau de transport du Grand Paris Express, mais à mi chemin entre les ville nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint Quentin en Yvelines, ce territoire se trouve toutefois au cœur des enjeux métropolitains du Grand Paris et du développement de la Vallée de la Seine entre Paris et le Havre, avec la particularité d'être choyé par l'Etat, qui pilote une opération d'intérêt national (et un établissement public d'aménagement) et d'un contrat de développement territorial (CDT). Il est considéré comme « territoire interrégional de transition » dans le projet de SDRIF d'octobre 2012.

Si le territoire a connu un essor démographique fort depuis les années 70, sa population souffre d'un déséquilibre important habitat/emploi (0,69 emploi par actif résident en 2008 sur l'ensemble du territoire de l'OIN Seine Aval, contre 0,78 dans les Yvelines et 0,93 en Ile-de-France), avec une

carence en transport publics qui contribue au développement de déplacements contraints par véhicule particulier pour rejoindre les zones d'emplois situées plus au cœur de l'agglomération francilienne. La saturation des réseaux alors que de nombreux projets d'aménagements et de logements sont en cours est un problème majeur.

UN TERRITOIRE ORGANISE AUTOUR DE TROIS POLES

Le territoire étudié est structuré autour de trois pôles que constituent le Mantois (agglomération de Mantes-la-Jolie), le Val de Seine (Les Mureaux, Aubergenville, Flins-sur-Seine) et la Boucle de Seine (Poissy, Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes) dans lesquels se concentrent la majeure partie de la population et de l'emploi. Toute proche, l'agglomération de Cergy-Pontoise (Cergy, Conflans-Ste-Honorine) représente une quatrième polarité annexe étroitement liée au fonctionnement du territoire d'étude.

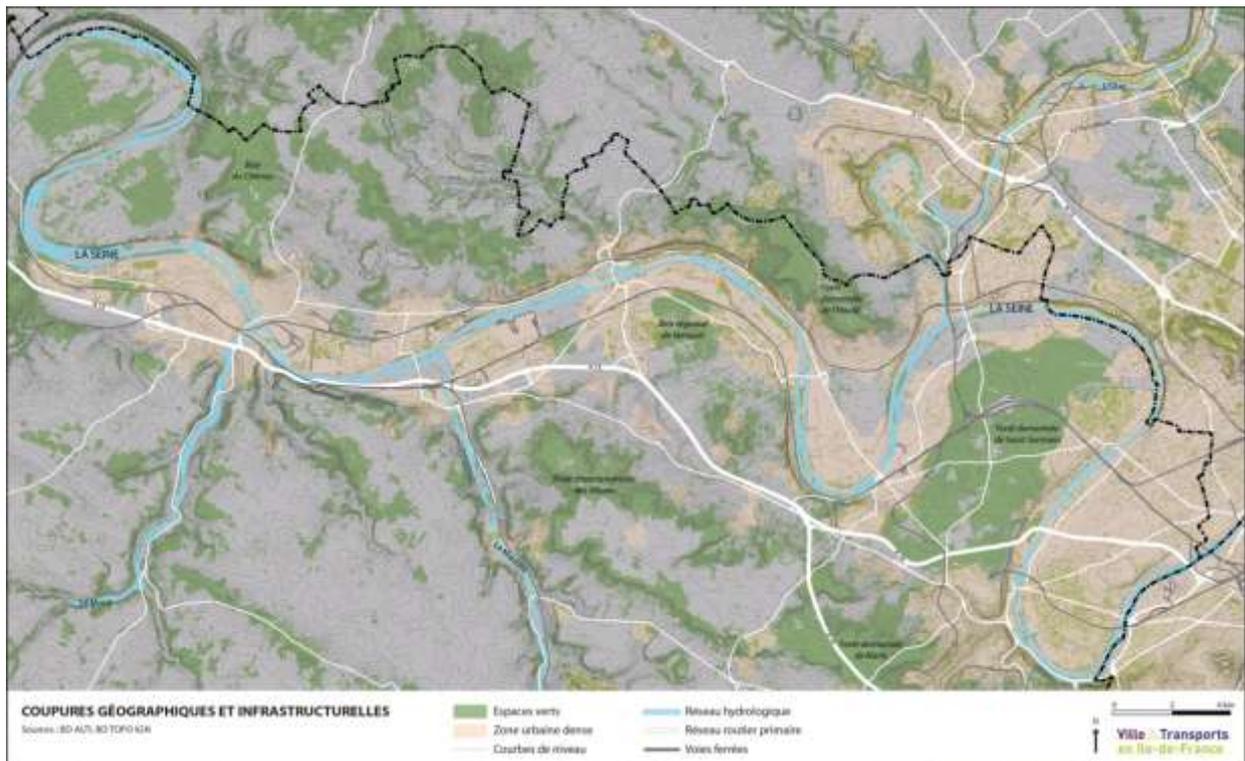


La Seine Aval est un territoire dont l'organisation est profondément marquée par sa géographie, à l'origine de coupures majeures nord-sud : fluviales, ferrées et routières. Le relief des plateaux a contraint, dans certains cas, les mobilités des usagers du territoire. Ces coupures sont renforcées administrativement par la limite entre les départements du Val d'Oise et des Yvelines au nord de la Seine.

La Seine, d'abord, constitue une frontière physique importante entre ses deux rives, son franchissement pouvant être rendu difficile du fait de sa largeur. Il n'existe que huit ponts reliant les deux rives entre Mantes-la-Jolie et Conflans-Ste-Honorine, séparés chacun à intervalle régulier de 6 à 7 kilomètres.

D'autre part, la vallée est bordée de plateaux forestiers dont le relief et le dénivelé constituent une autre frontière comme le massif de l'Hautail au nord (rive droite) qui sépare les départements des

Yvelines et du Val d'Oise, ou le bois de Verneuil qui crée une rupture entre les villes des Mureaux et Verneuil, Vernouillet.



Un développement du réseau ferré en rives de seine

Les voies ferrées ont été aménagées au cours du XIX^{ème} siècle entre Paris et le Havre de part et d'autre de la Seine (1843 pour les voies en rive gauche et 1892 pour les voies en rive droite) . Nouvelle coupure est-ouest, ce réseau ferré marque également le développement urbain en contraignant l'urbanisation entre le fleuve et les voies ferrées, avec des poches plus denses autour des gares.

En 1974, le prolongement de l'autoroute A13 (première autoroute de France en partie sur l'ancienne N13) vient améliorer la desserte en rive gauche mais rajoute une coupure nord/sud qui marque d'ailleurs profondément Mantes-la-Ville. L'ouverture de l'A14 en 1996 pour relier l'A13 depuis Poissy jusqu'à la Défense vient renforcer cette coupure.

La rive droite de la Seine, quant à elle, n'est équipée que d'un réseau secondaire de routes départementales lui conférant un caractère plus résidentielle, bucolique et touristique. Il faut franchir la limite du Val d'Oise au nord pour accéder à l'A15.

3-Les principaux enjeux du territoire d'étude de l'atelier métropolitain AMUR :

- Economie :

L'enjeu majeur du territoire est sans doute celui du développement économique, avec le soutien aux grandes industries déjà implantées (Renault, EADS, SAFRAN notamment) et le développement du secteur transport de marchandise : la coopération des trois grands ports de la Seine , dans cette nouvelle entité HAROPA, en fait le quatrième port européen en termes de trafic maritime et fluvial.

L'implantation de Port Seine-Métropole (projet de plateforme portuaire multimodale fleuve, rail et route conduit par Ports de Paris à la demande de l'Etat, en partenariat avec les collectivités locales) situé sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye à la confluence de la Seine et de l'Oise au débouché du projet de canal Seine-Nord Europe est attendu, anticipé dans les multiples études commanditées par les collectivités territoriales, EPA et chambres consulaires.

Entre le scénario ultra optimiste de l'ère Sarkozy, et le malthusianisme de l'ère Hollande, quelle est la marge de manœuvre des acteurs pour garder une dynamique de projet ayant des répercussions à court et moyen termes sur le territoire ?

- Mobilité :

Avec les perspectives de développement générées par l'OIN et le CDT Seine-Oise, et la recomposition partielle de l'offre de transports envisagée avec le prolongement du RER E et la réalisation de la tangentielle ouest, l'enjeu d'une réorganisation des déplacements de personne et de la mobilité est primordial ; Sur ce territoire fragmenté, où la structure du réseau viaire et la densité ne permettent pas d'envisager des solutions de transport public très performantes, un programme expérimental à l'échelle d'un bassin de vie de 370 000 habitants prévoyant le déploiement de 100 véhicules électriques et de 300 infrastructures de charges dans le cadre du projet SAVE (Seine Aval Véhicules Electriques) est mené. Ces nouvelles formes de mobilité décarbonnées et servicielles sont-elles à la hauteur des attentes et des développements en cours ?

- Environnement et paysage :

Le développement des liens entre ville et nature, sur une mise en réseau des espaces naturels connaît un portage politique fort. Ainsi le projet Seine City Park, retenu comme lauréat de l'appel à projet LIFE+ 2011 par la Commission européenne, est une zone de 113 hectares en bords de Seine, qui prévoit un parc paysager et récréatif à compter de 2014 sur le thème des insectes avec différents aménagements (maison du parc, observatoire, jeux... mais aussi travaux de préservation et de valorisation de zones naturelles) . Le projet de développement économique d'Achères est d'ailleurs contesté par ceux qui préféreraient une reconquête des berges de Seine , comme le prévoit plus en amont Seine City park.

Plus généralement, l'enjeu patrimonial de la vallée de la Seine est immense, car elle est mondialement connue grâce (et pour) ses peintres et écrivains du XIX ème siècle : on peut ainsi lire sur le site du Département de Seine Maritime qui s'apprête à demander l'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco de la vallée de la Seine « La vallée de la Seine est un paysage qui rayonne par sa diversité, ciselé autour des abbayes, des forêts, des prairies humides et du parc naturel régional des boucles de la Seine normande. Un site qui bénéficie d'un microclimat dont la douceur permanente bénéficie à la culture des vergers » .

Entre cette image d'Epinal et l'injonction brutale de compétitivité économique pour défendre l'emploi, quelles sont les atouts et les stratégies à mettre en œuvre sur ce territoire à l'équipement disparate et aux caractères physiques et contrastés ?

- Habitat & Vie sociale :

Après un essor démographique important entre 1968 et 1990, visible sur le pôle principal de Mantes-la-Jolie, le rythme de peuplement a ralenti voire infléchi dans le secteur Seine Aval depuis 1990. Le Val d'Oise a, quant à lui, vu sa population croître de manière importante de 1968 à 1990 avec la création de la ville nouvelle sous le pilotage de l'EPA, dissoute en 2002. L'évolution démographique sur cette période est bien supérieure à celle des Yvelines. Cependant depuis les années 1990, on assiste à un ralentissement de cette croissance jusqu'en 2008, bien qu'elle reste supérieure au rythme de la croissance du département.

Ces territoires attirent globalement des populations, pour la qualité des espaces mais posent des questions d'emploi et d'équipement. L'enjeu d'un mieux vivre se pose aussi ici, et les disparités sociales, dont l'embrasement de Trappes dénote le potentiel de violence sous-jacent, peuvent contrarier une image d'opulence et de confort véhiculée dans l'opinion.

Dans un contexte d'objectif de TOL ambitieux (3000 logements neufs par an inscrit dans le CDT Confluence) et alors que l'habitat individuel est la forme la plus répandue, quels sont les modèles d'urbanisation qui pourraient le mieux répondre aux objectifs croisés de plus de logements et de mieux se loger et de défense de la ville compacte?

- Gouvernance politique et organisation des acteurs :

Dans ce territoire en forte mutation, que ce soit à l'échelle du bassin parisien ou celle de l'OIN, les recomposition et transformations institutionnelles sont permanentes :

On dénote ainsi quatre EPCI dans le périmètre d'étude un mouvement de rapprochement intercommunal : la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY -101 681 habitants) ; la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS -90 107 habitants) ; la Communauté de communes du Vexin-Seine (CCVS- 22 881 habitants) ; la Communauté de communes Seine-Mauldre (CCSM – 18 877 habitants). Cependant plusieurs communes sont encore isolées avec une réflexion sur le regroupement de Poissy, Achères et Conflans-Ste-Honorine d'un côté, et de Limay, Guitrancourt et Issou plus à l'ouest.

On notera aussi l'influence d'une intercommunalité voisine puissante et parfois rivale: la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP – 190 486 habitants). En lien étroit avec ce territoire, la CACP qui rassemble 13 communes, se révèle le pilote principal de l'Association Confluence Seine-Oise qui rassemble la CA2RS, Achères, Poissy et Conflans autour du projet de CDT.

La présence de l'Etat se manifeste principalement au travers de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine-aval (EPAMSA) mais aussi par les autorités portuaires (HAROPA) ou fluviales (VNF) ainsi que le gestionnaire des grandes infrastructures autoroutières.

Enfin le poids des entreprises est à rappeler, comme employeur ou développeur de projets (Renault, EDF, etc).

Dans ce « mille-feuille institutionnel » souvent décrié mais jamais simplifié, quels sont les acteurs pilotes ? Quels sont les intérêts convergents ou contradictoires qui s'exercent sur les dynamiques territoriales en cours ? Quels sont les instances où se s'élaborent, se discutent et se décident les grandes orientations et les stratégies pour ce territoire ? Quels effets les réorganisations en cours pour la métropole de Paris vont-elles avoir sur la Seine aval ?