FORUM AXE Seine

La Seine, notre avenir partagé

L'UNION FAIT LA SEINE

Tous les débats du 2e Forum tenu à Rouen le 11 octobre

HORS-SÉRIE N°4 - DÉCEMBRE 2022 - FRANCE 4,50 €

L'INSPIRATION POLITIQUE

IDELIA

Seine solutions marc ligot

groupe Mahé

TPR
Travaux publics
Voirie & Réseaux divers

21-23 Avenue Eugène Varlin
BP 281
76124 LE GRAND-QUEVILLY CEDEX
Tél : 02 35 69 90 19
Fax : 02 35 69 90 18
Mail : tpr@groupemahe.com

GBM
Travaux ferroviaires
Génie Civil - Signalisation
Maîtrise de la végétation

Avenue Victor Grignard
BP 90155
76122 LE GRAND-QUEVILLY CEDEX
Tél : 02 35 69 90 10
Fax : 02 35 69 90 11
Mail : gbm@groupemahe.com

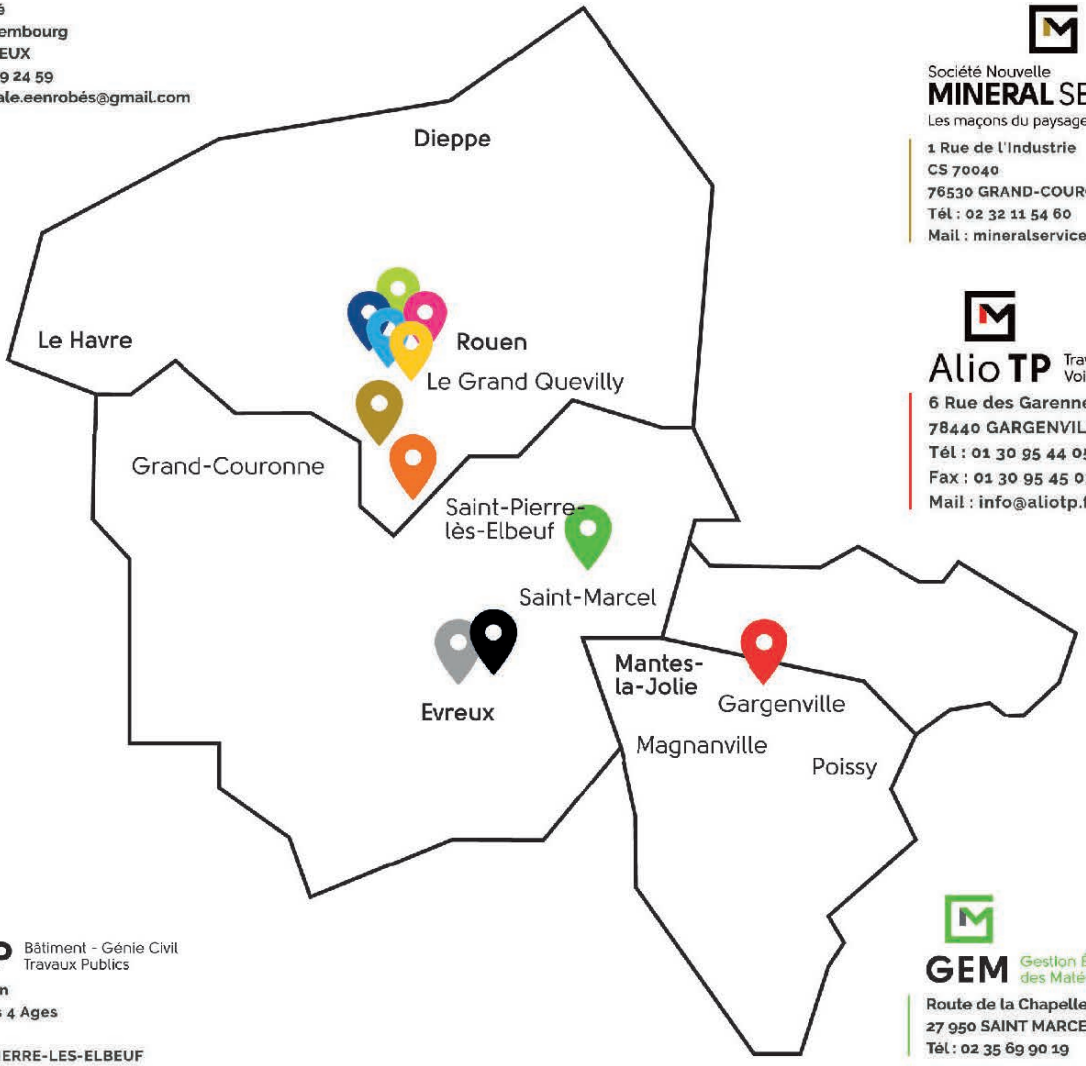
Société Nouvelle Eure TP
Travaux publics
Voirie & Réseaux divers

ZAC du Bois des Communes
27000 EVREUX
Tél : 02 32 29 11 10
Fax : 02 32 29 89 60
Mail : sneuretp@groupemahe.com

AIMS Télécom
Créateur d'infrastructures numériques

21-23 Avenue Eugène Varlin
BP 252
76123 LE GRAND-QUEVILLY CEDEX
Tél : 02 32 11 04 10
Fax : 02 35 69 90 18
Mail : aims@groupemahe.com

Eure Enrobé
Rue du Luxembourg
27 000 ÉVREUX
Tél : 02 32 39 24 59
Mail : centrale.eenrobés@gmail.com



Société Nouvelle MINERAL SERVICE
Les maçons du paysage

1 Rue de l'Industrie
CS 70040
76530 GRAND-COURONNE
Tél : 02 32 11 54 60
Mail : mineralservice@groupemahe.com

Alio TP
Travaux publics
Voirie & Réseaux divers

6 Rue des Garennes
78440 GARGENVILLE
Tél : 01 30 95 44 05
Fax : 01 30 95 45 03
Mail : info@aliotp.fr

MBTP
Bâtiment - Génie Civil
Travaux Publics

ZI de l'Oison
Avenue des 4 Ages
BP 52
76320 ST PIERRE-LES-ELBEUF
Tél : 02 35 77 40 65
Fax : 02 35 69 90 18
Mail : mbtp-sas@wanadoo.fr

GEM
Gestion Écologique des Matériaux

Route de la Chapelle Réanville
27 950 SAINT MARCEL
Tél : 02 35 69 90 19

Société Nouvelle BEDOUELLE
Couverture - Charpente
Étanchéité - Bardage

06 03 40 24 92
Mail : snbedouelle@orange.fr

TDM
Transports de tout Matériel & Matériaux

23 Avenue Eugène Varlin
ZAC du Grand Launay
76120 LE GRAND-QUEVILLY
Tél: 02 35 69 90 09
Fax: 02 35 69 90 07
Mail : tdm@groupemahe.com

MAHLOC
Location de matériel TP

3 Avenue Victor Grignard
BP 186
76123 LE GRAND-QUEVILLY CEDEX
Tél : 02 32 11 76 52
Fax : 02 35 69 90 08
Mail : mahloc@groupemahe.com

BRUNO LAFOSSE
directeur d'Idelia

Amplifier la dynamique

Réussir un premier Forum, c'est bien. Transformer l'essai pour la deuxième édition, c'est encore mieux ! Avec plus de 200 participants, le succès de notre deuxième Forum Axe Seine tenu à Rouen, le 11 octobre, confirme un besoin de dialogue, d'échange, voire de confrontation des projets. Ensemble, avec Idelia et Seine Solutions, élus, fonctionnaires, chefs d'entreprise et syndicalistes, nous avons inventé un espace inédit de démocratie à l'échelle d'un tel territoire. Ce numéro spécial réalisé avec notre partenaire *L'inspiration politique* rend compte de la qualité de nos échanges.

IL RESTE À FAIRE

Depuis notre premier Forum, en juillet 2021, au Havre, tant de choses ont bougé sur l'Axe Seine ! Haropa Port a trouvé sa vitesse de croisière, les rencontres autour du fleuve se sont multipliées, les projets industriels et portuaires se concrétisent, autour notamment des énergies et de l'hydrogène. Dernier événement en date : Édouard Philippe, Nicolas Mayer-Rossignol, Anne Hidalgo, Patrick Ollier : les élus des métropoles ont intensifié leurs échanges et donné naissance en décembre dernier à une Entente Axe Seine qui regroupe désormais treize établissements publics de coopération intercommunale.

À l'évidence, la mobilisation des acteurs grandit. Nous pouvons nous en féliciter ; nous ne saurions nous en satisfaire. Car il reste à faire, comme on le lira dans les pages qui suivent. L'urgence est de débloquer la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. D'autres enjeux sont à traiter, notamment le partage des usages, en bonne intelligence et en toute sobriété, entre développement du transport décarboné, localisation de productions industrielles, développement urbain, protection de la ressource en eau, gestion des aléas, valorisation de notre patrimoine naturel et culturel.
Le rassemblement doit encore s'amplifier et impliquer davantage les citoyens. Il s'agit de construire, enfin, un projet partagé autour de cet espace afin de l'inscrire au niveau stratégique qui doit être le sien, à l'échelle nationale et européenne. Dans ce contexte, nombre d'intervenants et intervenantes de notre Forum le soulignent : l'État doit prendre ses responsabilités et réaffirmer son rôle de stratège et sa capacité à mobiliser les financements nécessaires. C'est désormais à ce niveau que les choses se jouent. Pour notre part, nous poursuivrons avec vous le débat au cours d'un prochain rendez-vous en 2023 dans les Yvelines, aux confins des ports fluviaux et maritimes, avant de rejoindre le Paris olympique et sa petite couronne en 2024.

REGARDS CROISÉS

« UNIR NOS FORCES AUTOUR DE L'AXE SEINE » 8

Les maires du Havre et Rouen, **Édouard Philippe** et **Nicolas Mayer-Rossignol,** ouvrent le Forum à deux voix.

VILLE & PORT 14

LA SEINE, ESPACE DE VIE ET DE VILLE

Comment adapter l'aménagement des rives de la Seine aux enjeux climatiques et aux aléas ?

INITIATIVE

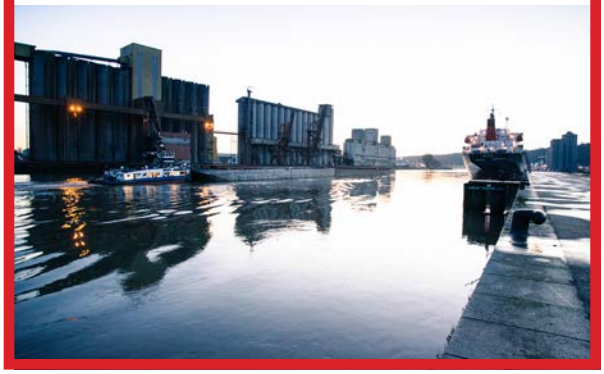
LA SEINE… CULTURELLE 22

Le fleuve est le fil conducteur de la candidature de Rouen au label Capitale européenne de la culture. **Marie Dupuis-Courtes,** Présidente de l'association Rouen Seine Normande 2028 présente ce projet.

FLEUVE & TRANSPORT 24

LA SEINE, VECTEUR DE TRANSPORT DURABLE

Comment construire une offre complémentaire et décabornée entre fluvial, ferroviaire et routier en optimisant les ruptures de charges entre les modes de transports ?



PERSPECTIVES

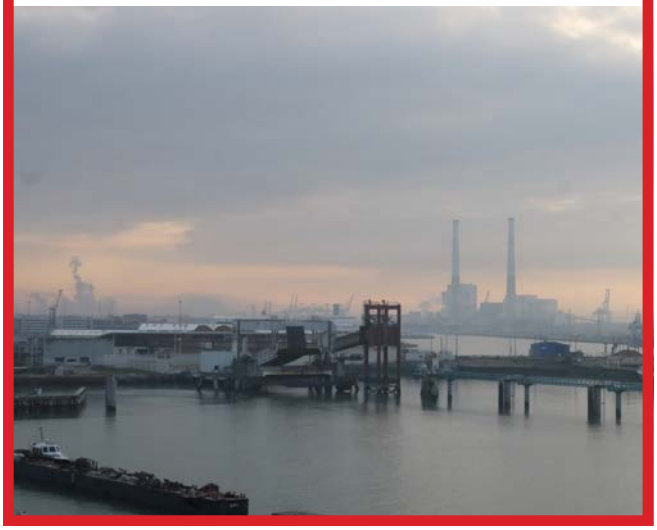
STRATÉGIE : L'ÉTAT FAIT LE POINT 36

Pascal Sanjuan, délégué interministériel au Développement de la Vallée Seine auprès du Premier ministre fait le point sur la mise à jour du schéma stratégique qui guidera l'action publique.

FLEUVE & INDUSTRIE 38

LA SEINE, TERRITOIRE D'INDUSTRIE

Comment concilier souveraineté industrielle, emploi, aménagement urbain et respect de l'environnement ?



CONCLUSION

FAIRE SAUTER LES VERROUS 46

Trois grands témoins — **Marie Atinault,** conseil en transition, **Arnaud Brennetot,** géographe et **Hubert Wulfranc,** député — ouvrent des perspectives pour le développement de l'Axe Seine.

ÉVÉNEMENT

RENDEZ-VOUS À L'ARMADA 50

Rouen accueille, du 8 au 18 juin 2023, le plus grand rassemblement de vieux gréements. Gros plan sur l'événement avec le président de l'association Armada, **Jean-Paul Rivière.**

L'INSPIRATION POLITIQUE
WWW.LINSPIRATION-POLITIQUE.FR

Éditeur — Innomédias SAS
56 rue de Patay — 45000 Orléans
Tél. : 02 38 68 57 19
894 680 669 RCS Orléans

• **Directeur et responsable de la publication**
Frédéric Durand
fdurand@linspiration-politique.fr

• **Rédacteur en chef**
Bruno Lafosse

• **Chargée d'administration**
Anne Debord
gestion@innomedias.fr

• **Rédaction**
Philippe Mandonnet

• **Gestion contenu web et réseaux sociaux**
Alice Mascher
alicemascher@linspiration-politique.fr

• **Abonnements**
abonnement@linspiration-politique.fr
Tél. : 02 38 68 57 19

• **Imprimeur — Public Imprim**
12 Rue Pierre Timbaud, 69200 Vénissieux

• **Direction artistique — CouleurKfé**
www.couleurkfe.fr

• **Réalisation — Boréal**

Pour les dépositaires et diffuseurs de presse : magazine disponible et quantités modifiables sur www.direct-editeurs.fr

parution décembre 2022

Dépôt légal à parution
ISSN **2827-2927**
N° CPPAP **0723 D 94633**

IMPRIM'VERT®

PEFC 10-31-1111
Certifié PEFC
pefc-france.org

FORUM AXE SEI

À BÂTONS ROMPUS

Quelle autre initiative peut accueillir une telle diversité de points de vue, qui s'expriment et se confrontent dans le respect et la convivialité ? Le 11 octobre, plus de 200 personnes ont répondu à l'appel du deuxième Forum Axe Seine, réuni en bord de Seine à Rouen. Élus locaux et nationaux, chefs d'entreprise, syndicalistes, universitaires et étudiants se sont retrouvés au Hangar 10, en bord de fleuve, pour un long après-midi d'échanges, lors de débats comme de discussions à bâtons rompus. De Bonneuil-sur-Marne au Havre, la mobilisation autour de l'Axe Seine vient du terrain !

© J.-J. ALLIER

ÉDOUARD PHILIPPE ET NICOLAS MAYER-ROSSIGNOL

« UNIR NOS FORCES »

Les maires du Havre, Rouen et Paris, rejoints par le président de la Métropole du Grand Paris, ont engagé une coopération nouvelle autour de l'Axe Seine. Une perspective commune des élus de la vallée de la Seine au cœur d'une intervention inaugurale à deux voix : celles d'Édouard Philippe et Nicolas Mayer-Rossignol.

Nicolas Mayer-Rossignol : Je voudrais commencer par une idée clé, peut-être une évidence pour vous aujourd'hui, mais dont le mérite revient à nos prédécesseurs : l'union fait la force. Pendant longtemps, Rouen et Le Havre se sont regardés en « frères ennemis ». Aujourd'hui, nous savons que nos destins sont liés par la géographie et la Seine, par la dimension des enjeux économiques qui nous dépassent largement, des enjeux sociaux qui affectent nos territoires. Comme le disait Jacques Delors à propos de l'Europe, « la compétition qui stimule, la coopération qui renforce, la solidarité qui nous unit ». Cette saine émulation est au cœur de notre volonté partagée,normande et francilienne, au-delà des orientations partisanes !

« Aujourd'hui, nous savons que nos destins sont liés par la géographie et la Seine. »

NICOLAS MAYER-ROSSIGNOL

Édouard Philippe : Je suis très heureux d'être à Rouen. La Seine est pour moi, avant d'être une évidence en termes de projet d'intérêt national ou même de géographie, une évidence personnelle : je suis né à Rouen (ce qui est toujours difficile à admettre pour un Havrais !), j'y ai grandi et fait mes études, j'ai travaillé à Paris, je vis aujourd'hui et suis élu au Havre. Ma vie est une longue déambulation le long de la Seine.
C'est une évidence géographique : la Seine est un axe structurant qui justifie l'installation de Paris, le développement de Rouen, la création du Havre. Cette évidence géographique nous conduit à imaginer ce territoire dans sa globalité et pas simplement par petits bouts. Et je partage totalement ce que vient de dire Nicolas Mayer-Rossignol sur les intérêts conjoints et très fortement complémentaires du Havre et de Rouen et même au-delà.
Depuis 2009, avec les réflexions engagées sur le Grand Paris, l'Axe Seine est devenu un enjeu national, ce qui n'était pas acquis…

© J.LALLIER

Nous le devons à nos prédécesseurs, Antoine Rufenacht au Havre, Laurent Fabius à Rouen et Bertrand Delanoë à Paris. Les voir tous les trois réunis sur la même scène n'était pas habituel et aurait pu constituer un alliage détonnant. Nous avons connu des avancées assez notables. Il y a 10 ans, la fusion des trois ports semblait inenvisageable pour beaucoup de gens et pourtant bénéfique. Non pas seulement au sens du développement économique, mais bénéfique pour le développement du territoire. En 2011, lors d'un Forum qui se tenait à Rouen, j'avais dit qu'on mesurerait le succès de cette idée à l'aune de la capacité à convaincre des acteurs privés de venir investir sur ce territoire. Les élus ont su attirer et accompagner les investissements dans l'économie circulaire, la production d'énergie – et notamment d'hydrogène – avec de lourds investissements publics dans les infrastructures portuaires. Nous devons désormais construire sur ces 200 km entre Paris et Le Havre une nouvelle étape de développement des mobilités et trouver sans doute de nouvelles façons de concilier la vie urbaine et le respect des espaces naturels.

Nicolas Mayer-Rossignol : Nous avons en effet relancé notre coopération tant il est important de porter cette démarche au niveau national. Édouard Philippe a mentionné la fusion des ports, je voudrais rappeler qu'il y a de nombreux projets en cours : la logistique fluviale, l'appel à manifestation d'intérêt sur la Société d'Économie Mixte pour la production d'énergie renouvelable, l'implantation de nouvelles entreprises, le développement des énergies marines renouvelables avec Siemens Gamesa au Havre (et des retombées tout le long de la vallée de Seine).

Je voudrais insister d'abord sur la fierté d'habiter ici ensemble ! Cette fierté prend en compte la dimension économique mais aussi sociale, c'est-à-dire humaine : c'est le sens de la candidature de Rouen, capitale européenne de la culture 2008. Même si nous sommes très fiers que Rouen en soit l'épicentre, c'est bien la Seine qui est candidate. C'est très important pour nous, et inédit en France, de voir tout un territoire, par-delà les divergences politiques, se rassembler de Giverny jusqu'au Havre et Honfleur « de l'autre côté de l'eau », pour montrer que notre territoire, concentré certes sur les enjeux de fin du mois, est aussi capable de se réapproprier le territoire et de sublimer son fleuve. La Seine est à la fois un fleuve en danger et un danger lui-même, avec le risque d'inondation ou de submersion qui vient menacer à long terme nos équilibres économiques, notre compétitivité, même notre façon de vivre ici. Plutôt que de le décrire d'une manière extrêmement anxiogène, négative, pessimiste, nous avons voulu au contraire en faire un instrument de sublimation et de réappropriation du territoire

Le deuxième élément sur lequel je veux insister est plus prosaïque : on est d'autant plus fier d'un territoire qu'on peut s'y déplacer facilement… et nous avons des marges

NICOLAS MAYER ROSSIGNOL
maire de Rouen, président de Rouen Métropole

ÉDOUARD PHILIPPE,
ancien Premier ministre, maire du Havre, président du Havre Métropole

de progression ! Certes, on avance sur la décarbonation du transport fluvial, sur le port, avec la « chatière » … Mais s'agissant du train, reconnaissons que nous ne sommes pas au niveau, ni pour les passagers ni pour le fret. C'est pourtant un enjeu national. Sans doute ne sommes-nous pas assez bons collectivement pour porter ce dossier (et j'en prends ma part !). Le ferroviaire est pourtant un enjeu particulièrement stratégique pour Le Havre, pour Rouen, même pour toute la Normandie et bien sûr, pour Paris. Je lance donc un appel à la mobilisation, nous allons avoir besoin de tout le monde dans les mois qui viennent, même si je suis très optimiste et très confiant : Il y a une écoute nationale sur le sujet, des rapports importants qui sortent à la fin de l'année. Le gouvernement y est attentif, il y a une opportunité que nous devons saisir pour cet enjeu toujours stratégique.

Édouard Philippe : Je partage bien sûr les propos de Nicolas Mayer-Rossignol sur le ferroviaire. Il est frustrant de constater qu'il s'agit d'un des projets les plus anciens mais aussi, l'un de ceux qui avancent le moins ! Alors qu'il est indispensable. Tous ceux qui utilisent régulièrement le train entre la Normandie et l'Île-de-France savent que le service n'est pas à la hauteur ! Et la SNCF le sait aussi !

Il y a un deuxième sujet qui m'intéresse presque autant, même s'il est moins porteur électoralement : le fret ! Nous peinons à développer le trafic de fret alors que nous débarquons 3 millions de conteneurs au Havre. Le ferroviaire représente environ 5 à 6 % ! Quand on atteindra les 5 ou 6 millions de conteneurs, nous serons incapables de supporter le flux des camions, sans oublier le coût écologique. Nous devons changer rapidement la donne sur l'Axe Seine et concevoir des voies dédiées au fret ferroviaire. Il doit être encore possible de construire des lignes de fret en France. Il ne s'agit pas de pouvoir rouler à 300 km/h : même à 90 km/h, sur 600 ou 700 km, le fer reste compétitif ! Nous devons nous mobi-

© J.LALLIER

liser tous ensemble même si, comme tout projet ferroviaire, il avance lentement…
Nous allons collectivement nous battre sur un autre sujet, qui n'est pas simple : le foncier. Il existe de moins en moins de terrains disponibles dans la vallée de la Seine et ils sont âprement disputés par le développement urbain, les entreprises, la logistique… Nous devons protéger nos espaces naturels sensibles et prévenir des risques d'inondation. Nous entrons dans une nouvelle logique – partagée par tout le monde – de réduction de la consommation de foncier. Pendant très longtemps, nous en avons trop consommé, trop étalé les villes, encouragé l'urbanisme commercial à l'extérieur des villes et réduit des espaces agricoles ou naturels. Je suis convaincu que cette réduction de la consommation de foncier est un excellent objectif, au moins aussi important que la réduction des gaz à effet de serre. Mais difficile à atteindre ! Doit-on privilégier l'habitat, le développement économique, les espaces naturels ? À quelle échelle doit-on raisonner : le long de la Seine, dans les grandes métropoles, dans un rayon de 10, 20, 50 km du fleuve ?
Si nous raisonnons chacun de notre côté, nous n'y arriverons pas ! Dans la perspective « Zéro artificialisation nette », nous devons concevoir et anticiper une stratégie globale sur l'Axe Seine. Quelle vallée de Seine voulons-nous ? Plus de densité dans les villes ? Contenir les périphéries des villes ? Comment garder les espaces sensibles ? Comment garantir la possibilité d'installer des activités économiques sur des terrains bien placés ?
Nous devons réfléchir ensemble à l'utilisation de nos sols dans les 50… 60… 70… 80… 100 ans qui viennent. Nous devons préserver l'un des acquis les plus exceptionnels du travail engagé depuis plus de 12 ans, à savoir cette capacité collective, au-delà de nos engagements politiques, de nos désaccords (qui sont légitimes et définissent la démocratie), de toujours poser la question de l'intérêt de l'Axe Seine. Et donc d'être capables de se mettre d'accord avec des gens avec lesquels on a des désaccords politiques. Je ne suis pas d'accord avec Jean-Paul Lecoq pas plus qu'il ne l'est avec moi, mais nous sommes capables de nous entendre sur l'Axe Seine. C'est pareil avec Nicolas Mayer-Rossignol.

© J.L.ALLIER

« La Seine est un axe structurant qui justifie l'installation de Paris, le développement de Rouen, la création du Havre. Cette évidence géographique nous conduit à imaginer ce territoire dans sa globalité. »
ÉDOUARD PHILIPPE

Nicolas Mayer-Rossignol : Pour résumer en quelques mots-clés ce qui me semble essentiel : l'union fait la force et ne sous-estimons pas l'ambition de notre projet commun.

Édouard Philippe : Je partage ces mots de conclusion. Au fond, il est assez naturel et finalement peu surprenant que nous soyons d'accord, que nous tenions ce discours et que les Normands en soient convaincus Pour réussir, il nous faut maintenant convaincre le reste du pays que ce qui se joue ici les concerne aussi, qu'il s'agit bien d'un projet d'intérêt national.

LA SEINE, ESPACE DE VIE ET DE VILLE

Le climat se réchauffe, la fréquence et l'intensité des inondations augmentent… Comment adapter les stratégies d'urbanisme et d'aménagement des rives et de la vallée de la Seine ? Éléments de réponse avec cette première table ronde du Forum Axe Seine.

— Notre première table ronde est consacrée à la Seine, espace de vie et de ville et aux enjeux d'urbanisme d'aménagement durable des rives de la Seine, qu'Édouard Philippe abordait tout à l'heure en rappelant que nous allons devoir réduire la consommation de foncier.

Marie Atinault, Créatrice de PLUS 2 - Label climat air énergie - Économie circulaire - RSE - Adaptation au changement climatique : J'ai apprécié la manière dont nos deux présidents de territoire ont présenté le contexte, ils ont esquissé l'ensemble des enjeux auxquels nous sommes confrontés. S'agissant de cette question du foncier, je fais un parallèle avec un sujet d'actualité, à savoir la sobriété qu'impose la crise énergétique. Ce terme de sobriété semble être sorti par magie avec cette menace de pénurie, alors qu'il est au cœur de scénarios de transition énergétique depuis un grand nombre d'années et même à la base d'un scénario très connu de transition : « le scénario négawatt ».

En France, quand on parle de sobriété, on a tendance à se limiter à la sobriété énergétique, alors qu'en réalité elle couvre un champ beaucoup plus large. Dans la vallée de Seine, il y a certes les enjeux énergétiques mais aussi les enjeux de matières, d'approvisionnement en eau et le foncier. La sobriété foncière est un sujet si l'on veut demain disposer des espaces nécessaires à l'aménagement économique, à l'habitat et aux démarches de renaturation. Nous risquons d'être pris entre le marteau et l'enclume, entre ce ZAN (zéro artificialisation nette) imposé par la loi Climat & résilience et l'élévation du niveau de la mer, annoncée scientifiquement. Les scientifiques normands annoncent une élévation du niveau de la mer – et donc de l'estuaire – entre 60 cm et 1 m 10, qui aura très certainement des répercussions, au moins du Havre à Rouen, puisque le premier barrage sur la Seine est à Poses, en amont de Rouen. Nous sommes bien ici dans une ville portuaire… •••

« Nous sommes bien ici dans une ville portuaire… et estuarienne, impactée par l'élévation du niveau de la mer. »

MARIE ATINAULT

et estuarienne, impactée par l'élévation du niveau de la mer. Ce contexte nous invite vraiment à faire preuve d'une métamorphose – terme que je préfère à celui de transition – qui invite l'ensemble de nos activités à être beaucoup plus innovantes. Nous aurions tout à gagner à nous inspirer de ce qui se fait ailleurs en Europe. Les pays du Nord sont confrontés depuis des années à l'élévation du niveau de la mer et ont imaginé, il y a plusieurs décennies, des aménagements exceptionnels comme le polder.
Les travaux scientifiques indiquent que le climat en Normandie pourrait prochainement ressembler à celui de Toulouse ou de Bordeaux et que leur climat ressemblera bientôt plutôt à celui de l'Espagne. Pourquoi donc ne pas aller aussi nous inspirer de l'Europe du Sud, voire du Maghreb, qui sont en capacité d'être plus économes en eau et qui ont conçu un habitat adapté aux ensoleillements importants.

— Doit-on se protéger de la Seine en construisant des ouvrages d'art monumentaux, très coûteux et très longs à mettre en œuvre ?

Marie Atinault : Il convient de faire des choix politiques forts, doit-on se protéger face à la montée des eaux ou, au contraire, laisser l'eau entrer dans certains territoires désignés. Des études en cours, portées à la fois par les collectivités et par le Syndicat Mixte de Gestion de la Seine Normande posent les différentes hypothèses : les premiers résultats – en restant prudents parce qu'elles ne sont pas terminées – tendraient à démontrer que la construction de digues nous rendrait plus vulnérables, que laisser l'eau rentrer dans des aires d'expansion des crues aurait plutôt tendance à mieux nous protéger. Mais les hypothèses d'aménagement ne sont pas les mêmes en milieu industriel ou en terrains agricoles et naturels. Nous sommes nombreux à penser qu'il faut laisser la Seine respirer et retrouver en partie son lit majeur. Les experts du GIP Seine Aval ont mené un travail de modélisation, qui nous permet d'apprécier avec précision l'impact sur le territoire d'une élévation du niveau de la Seine de 50, 60 ou 80 cm. La boucle de Rouen a été modélisée et on prévoit un risque de submersion sur plusieurs centaines de mètres dans les terres, dans certaines conditions climatiques, avec le cumul de l'élévation du niveau de la mer et un coefficient de marée important. Sans doute avons-nous laissé s'étendre l'urbanisation dans des zones à risques (à moyen terme).
Nous avons certainement été trop loin et j'ai ce débat avec des professionnels de l'aménagement ou de la promotion immobilière : les modalités de calcul d'un bassin de rétention ou d'un couloir d'écoulement doivent être revues au regard des nouvelles conditions climatiques.

— Gabriel Franc, vous êtes architecte. Que répondez-vous à l'interpellation de Marie Atinault sur les nouvelles pratiques de l'aménagement du territoire, sur la nécessité de construire autrement !

Gabriel Franc, architecte : Je reviens sur la question du calcul des bassins de rétention et la nécessaire modification des règles de calcul. C'est effectivement un point très pertinent : dans l'aménagement de grands projets économiques, la notion d'échelle est celle de l'hectare, avec des bâtiments qui peuvent atteindre 10 hectares soit 100 000 m^2. D'où l'importance de la gestion

« Nous ne sommes même plus dans une période de transition, mais dans une période de rupture pour répondre aux enjeux climatiques comme aux enjeux humains. »

PATRICE LECLERC

© J.L.ALLIER

des eaux pluviales avec des bassins ou des noues qui participent aussi à l'aménagement du territoire. Je voudrais insister sur un point étonnant : dans ces grands parcs d'activités et zones logistiques, la biodiversité est pensée, fait l'objet de chartes environnementales et finalement est jusqu'à 1 000 fois plus importante que sur de nombreux terrains naturels…

Les architectes respectent de nouvelles réglementations thermiques, des objectifs bas-carbone pour construire des bâtiments passifs, avec des labellisations BREAM, HQE, Biodiversité… Les architectes et acteurs de la promotion immobilière partagent une responsabilité en matière de développement durable et ont su, par exemple, implanter des panneaux solaires pour produire de l'énergie.

Mais ces grands projets immobiliers, qui marquent un territoire, ne sont pas nécessairement synonymes de bâtiments outils et moches ! Je suis convaincu qu'ils doivent valoriser ceux qui y travaillent et ceux qui habitent à proximité. C'est un enjeu urbain majeur dans la vallée de la Seine où les zones économiques et industrielles sont proches des quartiers d'habitat.

— Joachim Moyse, vous êtes maire de Saint-Étienne-du-Rouvray, ville en bord de Seine. Comment appréhendez-vous cette cohabitation entre habitat et industrie, comment traite-t-on les friches industrielles ?

Joachim Moyse, maire de Saint-Étienne-du-Rouvray : Saint-Étienne-du-Rouvray, comme Oissel-sur-Seine, est historiquement une ville industrielle, dont l'emploi est lié à la proximité de la Seine, l'eau étant utilisée dans les usines comme la papeterie de la Chapelle Darblay. Le développement s'est ensuite diversifié en lien avec l'industrie, avec des plateformes logistiques et des activités innovantes. Mais nous avons encore la zone « Seine Sud », de plus de 800 ha, à réindustrialiser, à aménager dans l'optique de rapprocher bassins de vie et bassins d'emploi.

Je reviens sur un aspect sociétal : au-delà du développement économique, nous devons veiller à la fois aux conditions de travail et, plus largement, aux conditions de vie. L'aménagement urbain doit prendre en compte la proximité entre espaces économiques et habitat, l'impact des infrastructures routières quand on sait que plus de •••

© J.LALLIER

« Plutôt que le contournement autoroutier de Rouen, je préférerais qu'on développe une plateforme multimodale en lien avec le fleuve. »

JOACHIM MOYSE

40 000 morts par an sont dus aux émissions de gaz polluant. En tant que maires, il est de notre devoir de préserver notre population de ces nouvelles arrivées d'émissions polluantes. À ce propos, plutôt que le contournement de Rouen, je préférerais qu'on développe une plateforme multimodale en lien avec le fleuve.

Pour notre ville, la question de la stratégie foncière est extrêmement cruciale : on a besoin que les pouvoirs publics s'emparent de cette question de stratégie foncière pour pouvoir dessiner le plus rapidement possible l'aménagement du territoire. Au-delà de la question spatiale, c'est la question sociale qui m'intéresse, la question de l'habitat et du cadre de vie.

Pour cela, nous devons avoir les moyens : je suis contre les suppressions de la CVAE comme j'étais déjà contre la suppression de la taxe professionnelle à l'époque de Nicolas Sarkozy. Je suis contre le fait de diminuer la cotisation foncière des entreprises qui donne au public les moyens de financer des aménagements structurants, qui bénéficient aussi aux acteurs économiques.

© J.LALLIER

— Comment concilier les différentes fonctions urbaines et économiques dans le contexte de raréfaction du foncier ?

Gabriel Franc, architecte : C'est en effet le dilemme auquel sont confrontés beaucoup de villes et de politiques. Il existe des outils, comme la création de ZAC et l'intervention de sociétés d'aménagement publiques. Pour autant, il est indispensable d'avoir une réflexion et des axes de développement urbains planifiés, des chartes environnementales et architecturales. Les villes qui ont réussi à gérer toutes les fonctionnalités (résidentiel, activités économiques et commerciales…) ont pensé leur développement au préalable alors que, trop souvent, on se pose la question après avoir déjà construit ! Cette réflexion préalable doit associer les acteurs économiques, opérationnels qui sont connectés avec le monde réel des usagers. Pour vous donner un exemple concret, j'ai eu le bonheur de travailler à Saint-Étienne-du-Rouvray sur la transformation d'un bâtiment industriel en un bâtiment d'activité : avant de construire sur de nouveaux terrains, dans l'esprit du ZAN, il faut étudier les possibilités de reconvertir des bâtiments existants, même si l'exercice est plus compliqué que de construire du neuf.

— Existe-t-il une recette, une démarche pour dépasser ces contradictions et imaginer la ville qui répondra aux enjeux climatiques environnementaux ?

Marie Atinault : Il n'y a pas de recette magique parce que chaque territoire a ses propres caractéristiques, ses propres contraintes, ses propres vulnérabilités et qu'il faut donc inventer ensemble la recette. Il existe en France et en Europe de nombreuses démarches ambitieuses qui em-

© J.L.ALLIER

portent les territoires avec les acteurs et les forces vives dans certaines directions comme la labellisation : « territoire durable », « climat-air-énergie ». De nombreux référentiels exigeants, supervisés par l'ADEME et le ministère de la Transition écologique, permettent d'avancer sur un certain nombre de thèmes. Mais il faut aller plus loin, réinterroger l'aménagement du territoire et même réinventer tout ce qu'on a fait depuis quarante ans ! Il faut réinventer les formes urbaines ; la verticalité va être un enjeu d'avenir, mais la densification et la construction en hauteur ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie. Il faut rechercher l'équilibre : on ne peut pas à la fois vouloir réduire les îlots de chaleur urbains par la renaturation et, en même temps, vouloir densifier ! Il nous revient d'être inventifs, de savoir détruire pour reconstruire, de réaménager des bâtiments existants malgré les surcoûts engendrés.

Hubert Wulfranc, député de Seine-Maritime : je voudrais poser une question à Marie Atinault. Vous parlez de sobriété, notamment dans le domaine énergétique et vous faites référence au « scénario négawatt », qui vise 100 % d'énergie renouvelable à échéance 2050. Ce scénario pose la question du nucléaire dans la vallée de la Seine et soulève aussi des contradictions : Il est basé notamment sur un développement massif du télétravail jusqu'à 2 à 2,5 jours par semaine et sur des arbitrages du foncier agricole… l'agriculture doit-elle d'abord produire de la nourriture ou du biogaz ? Toutes ces interrogations posent la question de la démocratie sociale, des conditions d'organisation du débat.

Marie Atinault : Je suis absolument d'accord avec vous sur l'enjeu démocratique ! On parle bien d'un projet de société et non pas de la seule dimension technocratique de l'aménagement du territoire. Je me permets de faire un clin d'œil à Bruno Latour qui vient de nous quitter : je pense qu'il est aussi venu le moment d'atterrir ; atterrir, c'est penser l'avenir de nos sols avec nos citoyens, avec les forces vives et construire avec eux ces projets de transition. Aucun scénario, avec ou sans nucléaire, avec de l'énergie renouvelable partout ou sans, avec un habitat densifié ou pas, ne passera sans une phase sociale démocratique.

— Patrice Leclerc, à Gennevilliers, ville dont vous êtes maire, vous tentez de mettre en débat avec la population ces questions du devenir du projet urbain, des contradictions à soulever ?

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers : Je crois que nous ne sommes même plus dans une période de transition, mais dans une période de rupture pour répondre aux enjeux climatiques comme aux enjeux humains. Un débat public est donc nécessaire et les couches populaires sont les mieux à même de répondre aux enjeux climatiques parce qu'elles consomment le moins ! Or la question est de baisser notre consommation. Nous travaillons à cette frugalité énergétique ; mais l'essentiel est de construire une société plus respectueuse des êtres humains, de la nature et des ressources naturelles. Je crois le rapport du GIEC et je me dis que si l'on ne prend pas des mesures maintenant, mes petits-enfants risquent de ne pas bien vivre ! Cet enjeu est vraiment extrêmement sérieux et doit être débattu avec toutes les populations : dans quelle société veut-on vivre ? Veut-on rester dans ●●●

© J.L ALLIER

●●● un capitalisme consumériste ou entrer dans une nouvelle société qui recherche un bonheur complet ? Je me pose aussi des questions sur notre appareil productif : doit-on produire moins mais mieux ? Pour le communiste que je suis, l'enjeu climatique est presque une opportunité pour changer notre société, s'attaquer au capitalisme qui détruit la nature et modifier les rapports de domination au travail.

À Gennevilliers, nous avons lancé un appel à projets pour construire un très grand entrepôt sur 4 étages pour renforcer l'activité économique : je préfère densifier sur des terrains bâtis plutôt que d'aller construire plus loin sur des terres agricoles, ce qui n'est pas sans créer des tensions avec le voisinage sur les berges de Seine. Je soutiens l'idée de densifier les activités dans le port pour avoir plus d'activités économiques, d'avoir des entrepôts proches de la métropole du Grand Paris pour avoir moins de camions sur les routes et plus de péniches.

Nous avons organisé ce débat contradictoire, en donnant la parole aux acteurs du port, aux promoteurs et aux associations de défense environnementale. La démocratie ne signifie pas pour autant que nous soyons d'accord sur tout.

Les contraintes climatiques ne doivent pas être la seule clé de lecture. Quand je vois le débat actuel sur les Zones à faibles émissions ZFE et la pollution de l'air, je veux rappeler qu'il faut relocaliser les emplois et arrêter de chasser les salariés hors des métropoles, comme dans la métropole du Grand Paris. Comment habiter encore aujourd'hui dans les Hauts-de-Seine avec les prix supérieurs à 8 000 € le m^2 et pas assez de logements sociaux ? Les élus doivent revenir à une maîtrise du foncier. Il est de leur responsabilité d'empêcher la spéculation foncière grâce aux règles d'urbanisme.

À Gennevilliers, nous avons la chance d'avoir un port mais l'État maîtrise 400 hectares sur les 1 200 hectares, la ville, les 800 autres. Depuis 1946, chaque fois qu'un terrain est à vendre, la ville l'achète. Nous avons créé 16 ZAC pour une maîtrise publique de l'aménagement.

Nous avons une autre particularité à Gennevilliers : le port a toujours conservé sa vocation économique, même s'il a fallu se battre dans les années 1980 contre l'idée de construire des marinas les pieds dans l'eau, émise par Michel Rocard ou Roland Castro. Mettre des habitations à côté d'activités productives aurait conduit à rapidement supprimer les activités productives ou les activités logistiques. Mais nous avons maintenu un accès à la Seine par le Parc départemental des Chanteraines, dans lequel on travaille avec le département des Hauts-de-Seine à la construction d'une base de loisirs.

© J.L ALLIER

« La fusion des ports a été une bonne chose pour les entreprises, même si la communication pourrait être meilleure entre les instances portuaires et les entreprises. Nous devons travailler davantage ensemble. »

ERWAN LE MEUR

« Nous devons faire face à des blocages et à des injonctions contradictoires de l'État entre économie des surfaces et compensation écologique sur des espaces de friche industrielle. »

YANN PERRON

— Interpellons les entreprises présentes. Quels sont les critères de choix d'une implantation ?

Erwan Le Meur, président de la Communauté Portuaire Seine Aval : Nous représentons les entreprises des ports de Gennevilliers, Nanterre et de Limay. Je confirme que la fusion des ports a été une bonne chose pour les entreprises et le chemin pris actuellement nous semble intéressant, même si la communication pourrait être probablement meilleure encore entre les instances portuaires et les entreprises. Nous devons travailler davantage ensemble. Il est vrai que les nouvelles instances portuaires sont très récentes et nous avons quelques ajustements à faire.

Sans vouloir parler uniquement d'industrie, je constate que, d'une façon générale, nos entreprises industrielles ne sont pas toujours les bienvenues sur les territoires et que nous rencontrons souvent des difficultés pour nous implanter. Pourtant, il me semble que l'Axe Seine est un territoire stratégique que les entreprises, les logisticiens sont capables d'aménagements de qualité et peuvent contribuer à façonner intelligemment autour du fleuve.

Régis Saadi, président d'UPSIDE Boucles de Rouen : Une entreprise doit se sentir bien sur son territoire et pouvoir s'y développer harmonieusement. En d'autres termes, il faut un écosystème favorable, c'est-à-dire une qualité de vie autour de l'entreprise et des compétences en nombre suffisant et adaptées. Cela vaut pour nos employés bien sûr mais aussi, pour un réseau de sous-traitants, par exemple en maintenance industrielle, en logistique. Nous cherchons à nouer de bonnes relations avec les villes, à viser l'acceptabilité sociale qui est très importante. Elle est le fruit d'un travail collectif. Nous recherchons un système de formation qui réponde aux besoins des entreprises car nous voulons des équipes performantes, engagées et bien formées. Vous ajoutez enfin des circuits logistiques facilités, notamment grâce à la Seine, et vous avez cet écosystème favorable que j'évoquais.

Yann Perron, vice-président « Axe Seine » de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise, maire de Gargenville : Nous sommes sur un territoire particulièrement fourni en friches industrielles. La réindustrialisation a vocation aujourd'hui à réutiliser ces espaces économiques, mais doit faire face à des blocages et à des injonctions contradictoires de l'État entre économie des surfaces et compensation écologique sur des espaces de friche industrielle. La compensation écologique sur une friche industrielle n'a presque pas de sens : il suffit qu'un busard vienne faire un nid dans un hangar et vous avez un projet industriel bloqué pendant trois ans au détriment de la dynamique économique de l'Axe Seine.

Sur mon propre territoire, j'ai des réflexions en cours sur une raffinerie, une cimenterie et d'autres petites unités pour réindustrialiser ces sites. On ne peut pas avoir une population sans emploi ! Il y a une forte volonté de la ville et de la communauté urbaine, mais les procédures administratives ralentissent les projets quand elles ne les bloquent pas ! Nous devons ensemble réfléchir et parvenir à une dynamique plus rapide : le développement des projets a besoin d'une visibilité et d'une temporalité beaucoup plus courte que celle que l'administration !

LA SEINE... CULTURELLE

Le Forum Axe Seine met en avant un projet culturel à chaque édition. Pour 2022, la candidature de Rouen au label Capitale européenne de la culture est valorisée. La Seine en est le fil conducteur. Marie Dupuis-Courtes, Présidente de l'association Rouen Seine Normande 2028 est venue présenter cette initiative qui mobilise tout le territoire.

Le label de « Capitale européenne de la culture » est attribué à deux villes. En 2028, une ville tchèque et une ville française seront choisies. Nous comptons neuf villes candidates pour la France, avec plusieurs étapes de sélection. Nous rédigeons actuellement notre projet qui prend la forme d'un « big book » que nous devrons remettre à la fin de l'année 2022 et soutenir fin février 2023. À l'issue de cette première étape, trois villes françaises seront sélectionnées avec le résultat final dévoilé en 2023. C'est un projet sur le long terme, mais qui se décide l'an prochain. C'est aussi un projet original par son périmètre. Rouen est candidate – parce qu'une ville doit porter la candidature –, mais ce qui fait la différence et la force, c'est que toute la Seine normande est candidate, de Giverny jusqu'au Havre. Ce projet est celui de la réconciliation, entre la rive droite et la rive gauche, entre les

MARIE DUPUIS-COURTES
présidente de l'association Rouen Seine Normande 2028. Elle dirige une entreprise de bâtiment qui emploie une quarantaine de personnes, située à Saint-Étienne-du-Rouvray, spécialisée dans les métiers du patrimoine et de la restauration.

entreprises et les habitants, entre la ville et la campagne. Il s'adresse aux plus jeunes et aux plus âgés, aux hommes comme aux femmes.

RACINE COMMUNE

Si le projet associe les acteurs de la culture, les artistes, les musées, il va bien au-delà ! L'art est la racine commune des mots artiste et artisan. Dans mon entreprise, j'ai des artisans qui partagent avec les artistes des savoir-faire, des gestes, des techniques… J'ai accepté de porter ce projet parce que je suis « entreprise du patrimoine vivant » et que la transmission des savoir-faire est dans mon ADN. Vous avez parlé de compétences et de formation : nous devons tous nous interroger sur la transmission des compétences au sein de nos entreprises et transmettre aussi aux jeunes générations l'envie de travailler dans des entreprises comme les nôtres.

En 2028, nous prévoyons des manifestations pendant une année, mais nous voulons aussi nous projeter sur les dix années suivantes. Que voulons-nous pour les habitants du territoire, comment mieux vivre tous ensemble ? Ce n'est donc pas seulement un projet touristique : nous intégrons dans nos réflexions la biodiversité, les mobilités, la formation…

Dans nos métiers, la formation passe par la transmission du geste. Le patrimoine ne se limite pas à la cathédrale et tout ce qu'on connaît autour de Rouen. C'est aussi le patrimoine industriel, que nous

« Ce projet est celui de la réconciliation, entre la rive droite et la rive gauche, entre les entreprises et les habitants, entre la ville et la campagne. »

souhaitons mettre en avant dans notre candidature. Au même titre que la flèche de la cathédrale, les cheminées des usines ou les silos le long de la Seine sont partie intégrante de notre culture, de notre visuel, de notre environnement quotidien. On n'a pas cherché à le cacher, mais au contraire, un certain nombre de manifestations organisées vont intégrer cette dimension. Notre projet est vraiment passionnant : toutes les communautés de communes de l'Axe Seine ont adhéré au projet.

Je lance un appel aux entreprises présentes aujourd'hui ! Nous allons vraiment avoir besoin de vous. Je remercie Haropa qui a, le premier, adhéré à ce projet et est aujourd'hui notre principal partenaire économique. Ce projet « Capitale européenne » concerne toutes vos entreprises : au-delà des enjeux de notoriété, de valorisation de votre marque employeur, je suis certaine que vous avez, au sein de vos entreprises, des compétences d'artistes méconnues que vous pourriez valoriser. Nous voulons organiser des manifestations sur tout le territoire et pas seulement dans les musées, les rendre accessibles à tous les habitants. Nous sommes partis pour gagner et non pour jouer ! Et je serai ravie de pouvoir participer à votre prochain colloque pour vous en dire plus quand nous aurons ramené la victoire pour toute la vallée de la Seine !

© J.LALLIER

LA SEINE, VECTEUR DE TRANSPORT DURABLE ET DÉCARBONÉ

Le transport fluvial de marchandises a démontré son efficacité et sa sobriété. Pour autant, la Seine est un axe encore sous-utilisé. Comment améliorer la qualité de service et réduire les délais ? Comment construire une offre complémentaire et décabornée entre fluvial, ferroviaire et routier en optimisant les ruptures de charges entre les modes de transports ?

— Quelles aides et quel accompagnement propose Voies navigables de France (VNF) pour développer le recours au transport fluvial ?

Dominique Ritz, directeur territorial Bassin de la Seine et Loire, Voies Navigables de France : Le bassin de la Seine représente près de 22 millions de tonnes véhiculées aujourd'hui, soit 3,8 milliards de tonnes-kilomètres, l'équivalent de plus d'un 1,2 million de poids lourds. Même si ces volumes sont considérables, ils restent encore faibles au regard de ce que pourrait permettre cette infrastructure magnifique qu'est la Seine… et qui n'est absolument pas saturée ! La Seine est une infrastructure à haut débit, avec une performance logistique extraordinaire et, surtout durable. À la fin des années 1960, on l'oublie trop souvent, le fleuve transportait entre 60 et 70 millions de tonnes, soit trois fois plus qu'aujourd'hui.

Le transport fluvial doit se développer : c'est un avantage incontestable pour nos territoires normands et plus globalement, pour l'Axe Seine, parce que cette voie d'eau est un mode extrêmement performant sur le plan écologique (contrairement à ce qui a été dit, le fluvial ne fonctionne pas au fioul lourd) et énergétique à une époque où l'on parle de sobriété. Le transport fluvial est LE choix de la sobriété : transporter une •••

« Le transport fluvial est LE choix de la sobriété avec quatre fois moins d'énergie à la tonne transportée que le transport routier. »

DOMINIQUE RITZ

© J.L.ALLIER

tonne en bateau sur un fleuve est plus facile que sur la terre, et nos anciens l'avaient bien compris. Le transport fluvial a une performance énergétique extraordinaire, avec quatre fois moins d'énergie à la tonne transportée que le transport routier. Pour autant, le transport fluvial ne peut pas se développer sans transport routier. Nous sommes complémentaires, le porte-à-porte en transport fluvial est extrêmement rare (et difficile). Développer le fluvial partout où c'est possible libérerait de la capacité sur la route et faciliterait les déplacements des personnes au quotidien.

— Cet argumentaire semble implacable. Dans ce cas, pourquoi ces chiffres encore insuffisants ?

Dominique Ritz : J'ai envie d'interpeller les chefs d'entreprise sur cette question, même si je reconnais que la logistique fluviale est plus complexe à mettre en œuvre : elle nécessite de mobiliser plus d'acteurs que le transport par camion. Ikea prévoit d'utiliser le transport fluvial pour ses livraisons dans Paris pour amener par la voie d'eau au plus proche des clients des cuisines qui sont ensuite livrées par des camionnettes électriques. Mais les contraintes sont nombreuses : il faut beaucoup d'interventions humaines pour sortir les paquets de l'entrepôt, les charger dans le bateau, piloter le bateau, transborder la marchandise sur un autre véhicule, l'amener enfin à destination. Cette multitude d'intervenants pose aussi la question de la responsabilité du processus de livraison et impose des systèmes complexes de suivi des colis.

— Côté prix de revient, le fluvial est-il plus cher ?

Dominique Ritz : Le fluvial est un mode de transport économiquement performant. Si vous prenez par exemple le transport d'une

© J.L.ALLIER

« Nous allons créer une "chatière", c'est-à-dire une connexion fluviale directe entre Port 2000 au Havre et la Seine. »

OLIVIER FERRAND

tonne de céréales de Nogent-sur-Seine à Rouen, elle vous coûte en bateau 8 € contre 16 € en camion et jusqu'à 22 € en train.

— La Seine se partage entre VNF (jusqu'au pont Jeanne d'Arc) et ensuite HAROPA jusqu'à l'estuaire. Comment HAROPA peut assurer la continuité et encourager la décarbonation du transport fluvial ?

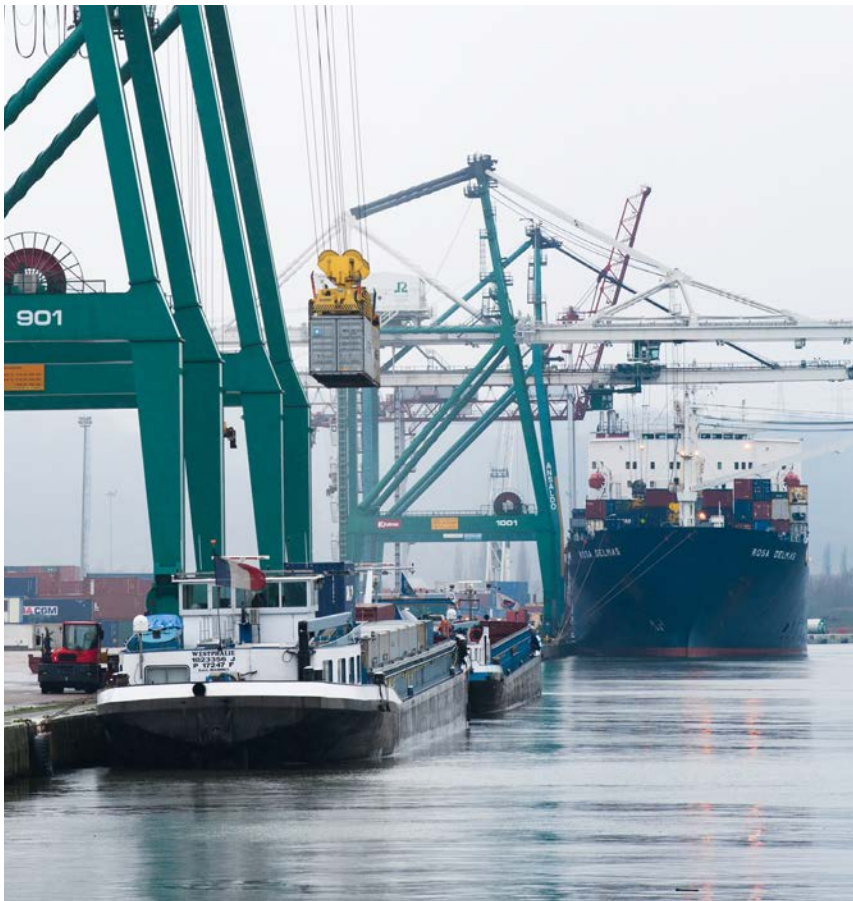
Oliver Ferrand, directeur de la stratégie et du développement, Haropa Port **:** Haropa travaille en étroite coopération avec VNF avec l'ambition commune d'inciter nos clients à « fluvialiser » au maximum leur chaîne logistique. Le degré de maturité est très inégal selon les différentes filières. Globalement, les filières « vrac » sont de grandes utilisatrices de la voie d'eau. La part du fluvial pour les céréales destinées à l'exportation au départ du port de Rouen avoisine 25 % auquel s'ajoute 7 % pour le ferroviaire. Même constat sur les filières BTP. Les chiffres sont plus faibles pour les conteneurs, avec 9 % pour le fluvial et à peu près 5 % pour le ferroviaire. Par contraste, les ports du range nord, Anvers, Rotterdam, qui sont nos principaux concurrents, ont une part des modes massifiés qui est très largement supérieure à 30 %. Moins de 15 % ici, plus de 30 % là-bas !

Nous agissons à la fois sur les infrastructures et sur les incitations au report modal. S'agissant des infrastructures, nous avons le projet de créer une « chatière », c'est-à-dire une connexion fluviale directe entre Port 2000 au Havre et la Seine. Le projet est en cours, nous sommes actuellement en phase d'enquête publique, nous devrions obtenir les autorisations nécessaires dans le courant de l'année prochaine et avoir ensuite deux ans de travaux avant que l'infrastructure ne soit opérationnelle en 2025. Concernant les incitations au report modal, nous avons très récemment lancé deux appels à manifestations d'intérêt, l'un tourné vers les opérateurs de transport combiné ferroviaire et l'autre, vers les opérateurs de transport combiné fluvial. Ils sont incités à consolider leurs services existants ou à mettre en place de nouveaux services. Nous allons très concrètement aider financièrement tous les opérateurs de transport massifié privés qui ont la volonté de renforcer l'offre de service fluvial et ferroviaire sur l'Axe Seine et permettre ainsi de transporter davantage de volumes sur la voie d'eau et sur le train. Nous travaillons aussi sur la décarbonation de l'intégralité de la chaîne de transport, avec par exemple un réseau de bornes électriques pour les armements fluviaux, en lien étroit avec VNF, qui va compter 78 bornes le long de la Seine. S'agissant des armements de croisière au Havre, nous allons très prochainement électrifier les trois quais des navires de croi- •••

© J.LALLIER

« Pour pouvoir utiliser la Seine, il faut qu'elle soit en bon état ! Il est important d'imaginer une nouvelle gouvernance permettant de travailler en commun. »

BERTRAND BELLANGER



© J.LALLIER

© J.ALLIER

« Le ferroviaire est encore trop faible sur le port de Rouen mais il manque tout : des infrastructures, des lignes ferroviaires pour se raccorder aux quais et aux zones logistiques. »

JOHANN FORTIER

© ADOBESTOCK

••• sières maritimes. Nous lançons également les études pour électrifier Port 2000 et le terminal de croisière maritime à Rouen. Nous déployons également des stations multi-énergies ou multi-gaz capables d'offrir des carburants durables aux transporteurs routiers comme fluviaux. Cinq stations seront prochainement installées à Gennevilliers, Bruyères, Bonneuil et Limay.

— Quel regard portez-vous sur cette question du transport et de l'amélioration des relations à la fois sur le fret mais aussi sur les passagers pour l'ensemble de l'axe Seine ?

Bertrand Bellanger, président du département de la Seine-Maritime et vice-président de l'Association des départements de l'axe Seine : Nous prenons soin de la Seine dans le cadre de nos compétences (sans avoir celle du transport), avec notamment des compétences en matière d'infrastructures. À ce titre, nous portons une attention particulière au développement des modes alternatifs de transport des passagers comme du fret. Même si nous continuons aussi d'investir dans les routes !

Je voudrais aborder la question de la gouvernance des infrastructures de la Seine. Pour pouvoir utiliser la Seine, il faut qu'elle soit en bon état ! Les départements de la Seine-Maritime et de l'Eure – avec les neuf intercommunalités depuis l'entrée de la Seine en Normandie jusqu'à l'estuaire – ont ainsi mutualisé la Gemapi (Gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations) qui sera confiée à partir du 1er janvier 2023 à un seul syndicat de gestion. Il est important d'imaginer ainsi une nouvelle gouvernance permettant de travailler en commun.

Nos départements ont la compétence du franchissement de la Seine. La Seine-Maritime est le département ayant effectivement le plus de moyens d'effectuer la traversée : nous avons huit passages de bac (six passages fluviaux et deux en secteur maritime) qui représentent trois millions de passagers transportés par an et nous venons de lancer une expérimentation pour transformer la motorisation de nos bacs en GNV (biométhane). Aujourd'hui, nos onze bacs consomment 1 300 m^3 de gasoil.

Nos départements ont aussi une compétence mobilité qui nous a conduits à réaliser 500 km de voies cyclables entre Paris et la mer : « la Seine à vélo » est un formidable facteur d'attractivité et surtout, veut inciter nos concitoyens à s'approprier totalement la Seine.

— Parmi les opérateurs portuaires, les dockers. Quelles sont vos propositions pour améliorer la prise en charge des marchandises dans les ports de l'Axe Seine ?

Johann Fortier, secrétaire général de la CGT Dockers du Havre : Quand on écoute nos camarades, ce qui manque à vrai dire à Rouen... c'est un peu tout ! Si on parle de fluvial, on y croit tous, même si on a peut-être loupé quelque chose quand on voit ce qu'était la batellerie dans le passé.
Le ferroviaire est encore trop faible sur le port de Rouen, mais il manque tout : des infrastructures, des lignes ferroviaires pour se raccorder aux quais et aux zones logistiques. Nous avons fait le constat avec le Président de Région qu'il n'y a plus de « rouliers » dans le ferroviaire. Il y a pourtant de nombreux constructeurs automobiles en bord de Seine. Prenons par exemple l'usine Renault de Sandouville : des trains entiers partaient chargés de véhicules alors qu'aujourd'hui, on utilise la route ! Il y a donc beaucoup de travail à faire pour le ferroviaire. Quand on voit le temps qu'il a fallu pour la ligne Serqueux-Gisors, on se dit qu'il faut aller plus loin, plus vite ! Créer des trains, et même des grands trains de 850 m pour cibler bien au-delà du Bassin parisien : c'est l'objectif et l'affaire de tous !

Baptiste Bauza, CGT cheminots de Seine-Maritime : La situation du fret ferroviaire dans le pays est la résultante des choix politiques : mais les choix ont conduit à une fragilisation du système ferroviaire. En 2000, sur le port du Havre, 18 % des conteneurs passaient par le ferré, 12 % sur le port de Rouen, mais aujourd'hui, nous en sommes à 5 % ! L'ouverture à la concurrence devait permettre de développer le ferroviaire ; nous avons eu le résultat inverse et le coup de grâce a été l'abandon du « wagon isolé » qui a affaibli dangereusement le rôle du triage de Sotteville. Tout cela fragilise le ferroviaire et empêche son développement. Nous pensons qu'il y a des solutions, mais •••

qu'il faut une volonté politique : la CGT Cheminots propose un plan la reconstruction du ferroviaire en trois phases : les années 2020 pour reconstituer l'outil de production (qui a été abîmé) et notre capacité de transport (55 milliards de tonnes par kilomètres de voie) ; les années 2030 pour amplifier et engager des travaux sur l'ensemble du réseau, atteindre les 110 milliards de tonnes par kilomètre de voie et enfin jusqu'à 2050, profiter de la dynamique enclenchée pour atteindre 25 % de part modale.

Si nous voulons tenir nos objectifs climatiques, ce report modal sur le ferroviaire est indispensable. En 2016, un rapport du ministère de l'Environnement prévoyait 80 % de marchandises supplémentaires transportées sur le territoire d'ici 2050. Si nous continuons sur la tendance actuelle, 86 % de cette augmentation passerait par le routier alors qu'il est déjà congestionné. Et ce serait une catastrophe climatique ! La CGT Cheminots formule des propositions... mais n'est pas entendue par les décideurs. On se plaint de la situation, mais les seules politiques conduites en termes de ferroviaire fragilisent l'outil de production et visent à réduire les effectifs.

Nous proposons aussi de doubler les voies à Oissel (qui est un point noir actuellement), d'électrifier la ligne Oissel – Serquigny pour ouvrir un nouveau contournement de Paris en direction du centre et du sud de la France et de l'Europe et de rétablir le triage de Sotteville qui est un outil incroyable. À Anvers, qui atteint 30 % de part modale ferroviaire, ils ont un triage à peu près identique à celui de Sotteville, à 30 km du port. Sotteville est un outil performant, sous-utilisé et qui se dégrade : il faut investir pour sa rénovation et on pourrait se servir du triage de Sotteville pour relancer toute l'activité et la redéployer vers d'autres territoires.

Notre dernière proposition – et c'est une des plus importantes pour fluidifier le trafic – n'est pas hors de prix : mettre en place des installations de contresens du Havre à Gaillon qui permettraient de fluidifier le trafic et de mélanger les voyageurs et les marchandises. Il y a des solutions qui existent, il faut la volonté pour le faire : c'est un enjeu social et écologique.

© J.L.ALLIER

© J.LALLIER

— Je vous propose de déplacer le regard vers la capitale et la Métropole du Grand Paris…

Jean-Michel Genestier, maire du Raincy et conseiller métropolitain délégué à la logistique : La Métropole du Grand Paris compte 7,2 millions d'habitants et entretient des relations privilégiées avec les élus des métropoles de Rouen et du Havre… et avec la maire de Paris. Ces quatre collectivités ont décidé de travailler en commun, notamment sur la logistique.

La question du ferroviaire est très importante. Nous avons constaté les grandes difficultés pour faire sortir les marchandises du port du Havre. Quand on a un port en plein développement, comme Le Havre, il est indispensable de disposer d'infrastructures pour irriguer l'arrière-pays, aller le plus loin possible, avoir un Axe Seine compétitif face à Anvers ou Rotterdam, qui aujourd'hui continuent à engranger des marchandises pourtant consommées en Île-de-France. La Métropole du Grand Paris souhaite donc mettre en place un pacte logistique métropolitain sur le dernier kilomètre et soutenir les artisans, les commerçants, les acteurs économiques qui veulent décarboner leurs modes de transport.

Nous avons pris le parti de regarder plus avant le fluvial. Nous avons donc lancé un appel à manifestations d'intérêt en avril en associant Le Havre, Rouen et Paris pour identifier des quais disponibles et prévoir un développement concerté. Nous y avons évidemment associé HAROPA et VNF. La semaine prochaine, je vais remettre les prix à 21 entreprises volontaires pour passer d'un mode actuel principalement routier au fluvial. On a cité tout à l'heure un fabricant de meubles qui peut aussi livrer de l'électroménager… il existe aussi des entreprises qui livrent des fûts de bière aux restaurateurs parisiens ou du bois pour des chaufferies. Il est évident que l'impact carbone est meilleur que par la voie fluviale et nous voulons encourager ces flux logistiques les plus décarbonés.

Notre appel à manifestation d'intérêt nous a permis d'identifier de nombreuses innovations comme des bateaux totalement électriques, le vélo-cargo (qui peut transporter une palette de 200 kg). Il faut convaincre les chargeurs que le fleuve est un mode de transport vertueux mais aussi fiable. Aujourd'hui, il est admis que la route est fiable à 99,8 % sur 1 000 km (un routier peut vous livrer la marchandise au quart d'heure) alors que c'est moins vrai pour le •••

© J.LALLIER

« La Métropole du Grand Paris souhaite mettre en place un pacte logistique métropolitain sur le dernier kilomètre et soutenir les artisans, les commerçants et les acteurs économiques qui veulent décarboner leurs modes de transport. »

JEAN-MICHEL GENESTIER

© J.LALLIER

ferroviaire et le fluvial. Cette fiabilité est très importante et VNF y répond favorablement.
La volonté politique est essentielle : le maire du Havre a eu des mots très forts d'engagement en faveur du ferroviaire et du fleuve. Quand on voit deux maires importants, comme ceux du Havre et de Rouen, s'engager aussi fortement, il y a un espoir et surtout une faisabilité par les différents acteurs qui sont en place. La métropole du Grand Paris s'engage, elle aussi, et veut aller plus loin.

— Qu'avez-vous retenu des réponses à cet appel à manifestation d'intérêt ?

Jean-Michel Genestier : Ma première réaction a été de constater qu'il y a des typologies d'entreprises très différentes : de très grosses boîtes, de très gros logisticiens disent vouloir passer par le fleuve. Ça n'était jamais arrivé ! Quand vous avez des locomotives pour tirer, ils entraînent derrière eux un grand nombre d'autres entreprises. Et vous avez cette myriade de petites entreprises, qui vont pouvoir livrer de la bière ou différents produits qu'on n'imaginait pas. On a peu parlé jusqu'à présent du marketing ; bien sûr la loi fixe des objectifs de décarbonation mais il ne faut pas négliger l'appétence des clients. Regardez Franprix dont les marchandises arrivent par la Seine depuis Bonneuil jusqu'au port de La Bourdonnais, sous la tour Eiffel. Cette évolution va dans le bon sens, le pari n'est pas encore complètement tenu et il nous faudra encore un peu de temps, mais les locomotives sur le fleuve existent et les autres vont suivre.

— Stéphane Barré, vous êtes président du Syndicat mixte d'élimination des déchets de l'arrondissement de Rouen (Smédar). Que peut vous apporter le transport fluvial ?

Stéphane Barré, président du Smédar et maire de Oissel-sur-Seine (76) : Je voudrais réagir à ce qui a été dit précédemment : il

ne faut pas assimiler la pollution à l'industrie. Je suis favorable au développement de l'industrie à Oissel, nous avons un passé industriel important dans le textile et la pétrochimie et 300 hectares en devenir. Nous avons même reçu un premier prix l'année dernière dans le cadre des berges Seine du Havre jusqu'à Rouen. J'ai été moi-même un petit utilisateur de la Seine à des fins sportives : j'ai fait de l'aviron et ramé pendant plus de trente ans, du Havre à Gonfreville-l'Orcher… et même jusqu'à Paris. J'ai fait à peu près deux fois le tour de la terre (80 000 km !).

Nous menons actuellement une étude pour se réapproprier la Seine puisque nous sommes basés à Grand-Quevilly sur les anciens Chantiers de Normandie : le site disposait donc évidemment de pontons et nous avons lancé une étude avec HAROPA pour apprécier leur potentiel, qui a été confirmé. Nous menons maintenant l'étude « faune flore » pour préserver la biodiversité qui s'est développée.

Nous gérons 460 000 tonnes de déchets : 330 000 tonnes d'ordures ménagères et un peu plus d'une centaine de milliers de tonnes pour l'industrie ; nous avons notre propre centre de recyclage de tri (papier, carton, plastique et autres) et donc il y a beaucoup de matières. Les premières études montrent qu'il serait possible de remettre rapidement en service les « balles plastiques » sous réserve des autorisations administratives.

Le deuxième axe de développement concerne le papier et le carton avec des gisements énormes et donc des possibilités assez rapides. Comme vous le savez, nous espérons la réouverture prochaine de la Chapelle-Darblay UPM qui était un gros consommateur, avec lequel on travaillait très bien. Dans l'avenir, nous pensons travailler avec les déchetteries et les quais de transfert : nous menons une réflexion avec la Métropole pour étudier la possibilité de mettre des quais de transfert ou des déchetteries en bordure de Seine pour pouvoir collecter tous les déchets et les transporter directement par la Seine.

« En 2000, sur le port du Havre, 18 % des conteneurs passaient par le ferré. Nous en sommes à 5 % ! L'ouverture à la concurrence devait permettre de développer le ferroviaire ; nous avons eu le résultat inverse. »

BAPTISTE BAUZA

— Concernant la propulsion des bateaux ; on a parlé d'électrique, de biogaz. Quelles sont les pistes envisagées ? Qu'en est-il de l'hydrogène ?

Dominique Ritz : Avant d'évoquer l'évolution des modes de propulsion, je voudrais rappeler que le transport fluvial est beaucoup plus propre que les autres modes de transport. Le premier enjeu dans le fluvial n'est pas la transition énergétique, mais d'abord d'augmenter la part du fluvial dans le mix de transport. Il y a une dynamique très importante mise en place, notamment sur la Seine, autour justement de cette tran- •••

L'hydrogène, l'avenir à quelle échéance ?

Régis Saadi, président d'Upside boucles de Rouen

Je prends ma casquette Air Liquide ou Secrétaire général de France Hydrogène : l'hydrogène est une énergie d'avenir… mais à quelle échelle de temps ? Le gaz naturel, en particulier le biogaz, est une excellente solution qui peut se déployer rapidement. L'hydrogène liquide prend moins de place, permet plus de puissance, mais nécessite une température de - 250°, donc des installations spécifiques. C'est une énergie d'avenir qui va prendre sa place en Normandie (comme ailleurs dans le monde). Nous avons tout pour développer l'hydrogène, mais il faut en parallèle développer les usages (les véhicules fonctionnant avec) et les infrastructures. L'hydrogène se développera sur le territoire, en partie dans le fluvial, pour les trajets les plus courts.

© J.LALLIER

« À l'horizon 2033, 20 % de la flotte de poids lourds en France roulera au GNV avec 100 % de carburant renouvelable. Malheureusement, le gaz renouvelable produit sur le territoire coûte le même prix que le gaz fossile importé ! »

FRÉDÉRIC MOULIN

sition énergétique avec des bateaux qui évoluent vers des modes décarbonés, des bateaux à double propulsion (moteur classique diesel combiné avec un moteur électrique) qui vont permettre à ces bateaux de traverser des zones de faibles émissions et parcourir de longues distances.

Et nous aurons en début d'année prochaine des bateaux propulsés à l'hydrogène. Au Havre, l'opérateur CFT développe le Zoulou, un bateau de logistique urbaine avec une pile à combustible à hydrogène. Ce type de bateau est très utilisé en logistique en Belgique et aux Pays-Bas. VNF accompagne toutes ces évolutions avec un plan d'aide à la modernisation et à l'innovation, qui fonctionne comme un guichet unique pour mobiliser tous les financements (État, VNF, Régions Normandie et Île-de-France, ADEME, Banque des territoires...).

© J.LALLIER

Frédéric Moulin, délégué territorial Val de Seine GRT Gaz : Je vais apporter un élément complémentaire, en abordant la décarbonation du transport routier, qui va continuer à exister de façon très importante sur les routes qui longent l'Axe Seine. Pour les opérateurs de réseaux de gaz, c'est une préoccupation. Notre entreprise est très fortement impliquée dans le développement de la filière des biocarburants. On a parlé de GNV, biogaz, biométhane... beaucoup de mots pour finalement une même chose : du « gaz carburant », soit sous une forme traditionnelle avec le gaz naturel d'origine fossile utilisé dans vos chaudières, comprimé à une pression de 100 bars ou liquéfié par refroidissement, soit une forme renouvelable avec le gaz produit sur nos territoires par exemple par la méthanisation.

Pour les transporteurs qui veulent s'engager immédiatement sur une solution opérationnelle avec un coût et une économie acceptable, la solution de référence est le GNV / BioGNV. Même si nous vivons aujourd'hui une situation très particulière en raison de l'évolution actuelle du prix du gaz. Avec le développement des stations multi-énergies dans les places portuaires, beaucoup d'acteurs, qui ont fait un choix volontariste de transformer une partie de leur flotte du diesel vers le GNV, sont en grande difficulté aujourd'hui avec la hausse du prix du gaz pour lequel il n'y a pas d'amortisseur.

L'Association française du GNV estime qu'à l'horizon 2033, 20 % de la flotte de poids lourds en France roulera au GNV avec, à cet horizon-là, 100 % du carburant renouvelable. Malheureusement, le gaz renouvelable produit sur le territoire coûte le même prix que le gaz fossile importé !

© J.L.ALLIER

Jean-Baptiste Gastinne

La vallée de Seine ne se résume pas à un corridor de transports

Pour le vice-président de la Région Normandie, il y a urgence à accélérer sur les projets structurants de transports. Toutefois, l'ambition du territoire doit également viser à refaire de la vallée de la Seine un espace de production industrielle pour créer de la valeur ajoutée et des emplois.

Je vous remercie pour votre invitation et vous félicite pour l'organisation de cette deuxième édition du Forum Axe Seine. Vous posez en effet des questions très bien identifiées depuis un certain temps. Nous sommes satisfaits d'avoir investi sur la ligne Serqueux-Gisors pour augmenter la capacité des trains de fret… mais nous nous heurtons encore au « bouchon parisien ». Nous réfléchissons donc à des liaisons est-ouest à plus longue distance et à rejoindre directement le Sud.

LNPN : DOSSIER COMPLEXE

S'agissant du transport de voyageurs, nous avons besoin de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) : nous sommes la seule région à ne pas avoir bénéficié d'une ligne nouvelle depuis quarante ans ! C'est un handicap majeur pour les trains entre l'Île-de-France et la Normandie, que l'on souhaite tous plus rapides, et pour les trains de fret vers les ports de Rouen et du Havre alors que les infrastructures n'ont pas beaucoup changé depuis un siècle. Le dossier de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'est pas facile mais il avance… encore trop lentement malheureusement.

Je ne voudrais pas que la vallée de la Seine se résume à un corridor de transport, a fortiori du transport de marchandises. Au cœur du projet, il y a la volonté de refaire de la vallée de la Seine un espace de production industrielle pour créer de la valeur ajoutée et créer des emplois, pour qu'on y vive bien. Nous avons attendu pendant des années des projets industriels et, enfin ils arrivent en masse : Siemens Gamesa au Havre, Biosynergie en construction à Gonfreville-l'Orcher, le projet de production d'hydrogène d'Air Liquide à Port-Jérôme, et puis ISMAN qui investit un milliard d'euros dans le recyclage des plastiques. À Rouen, Brusco a le projet de fabrication d'autocars électriques ; à Vernon, c'est le projet de fabrication de véhicules particuliers hydrogène Hopium.

« Nous avons attendu pendant des années des projets industriels et, enfin ils arrivent en masse. »

Nous avons la satisfaction d'avoir un grand opérateur de terminal, adossé une grande compagnie maritime, qui annonce qu'elle va tripler ses volumes de conteneurs au Havre. On a annoncé Port 2000 il y a plus de vingt ans dont la première partie a été réalisée en 2006 avec un objectif de 6 millions de conteneurs : on les attend depuis longtemps… ils arrivent ! Nous avons aussi des sièges sociaux qui s'installent à Rouen avec Senalia, au Havre avec Seafrigo. Nous voulions avoir les centres de commandement de ces activités en Seine-Maritime plutôt qu'à Paris ou ailleurs en Europe. Nos efforts portent leurs fruits et nous devons continuer.

Vous avez raison, il y a encore beaucoup d'efforts à faire dans les infrastructures, avec de nombreux projets déjà programmés sur la vallée de la Seine, de nombreux ouvrages à réparer et à entretenir notamment dans le ferroviaire. Dans cette période difficile, tous les investisseurs publics doivent être conscients de l'importance d'accompagner ces investissements massifs en vallée de Seine sur le fleuve comme sur le rail.

REMETTRE À JOUR LE SCHÉMA STRATÉGIQUE

Le préfet Pascal Sanjuan est, depuis la mi-2021, délégué interministériel au Développement de la Vallée de Seine auprès du Premier ministre. Il fait le point sur les enjeux à la veille de la mise à jour du schéma stratégique qui guidera l'action publique sur l'Axe Seine.

Je suis ravi d'être ici, comme l'an dernier au Havre, peu après ma prise de fonction. La diversité – et la passion – des intervenants montrent que le développement de l'Axe Seine est un projet toujours très vivant. Vous avez qualifié de « techno » le contrat de plan, mais il est avant tout concret et source d'actions. Nous avons beaucoup progressé depuis 2013, création de la délégation interministérielle de la Seine. À l'époque, il y avait trois régions avec la Haute, la Basse-Normandie et l'Île-de-France. Le décret de création de la délégation faisait obligation de rédiger un premier schéma stratégique – réalisé en 2015 et toujours disponible sur internet. Ce schéma stratégique était annexé au Contrat de plan 2015-2020, déclinaison opérationnelle de ces orientations stratégiques. Il abordait déjà beaucoup de questions qui ont été évoquées : les mobilités, les infrastructures, le développement économique, la recherche, le foncier… Avec l'impact du changement climatique, certaines recommandations deviennent des obligations. La loi Climat & résilience de 2021 a introduit le fameux ZAN – zéro artificialisation nette.

© J.LALLIER

UN CONTRAT INTERRÉGIONAL

Aujourd'hui, avec les deux régions et le préfet coordinateur, nous travaillons, non pas à un nouveau contrat, mais plutôt à une mise à jour et un renforcement du premier document qui était très bien fait et contenait l'essentiel. Ce travail devrait aboutir probablement avant la fin de l'année. Nous avons travaillé avec les principaux acteurs : les maires du Havre, de Rouen et de Paris, les chambres d'agriculture, les chambres de commerce, les CESER, avec Caen et Cherbourg. Je rappelle que le territoire de l'Axe Seine recouvre toute l'ÎIe-de-France et toute la Normandie (exceptée l'Orne) tant il est nécessaire de concevoir des espaces de coopération plus larges que le strict bord de Seine. Ce nouveau schéma stratégique sera donc la préfiguration d'un nouveau

Contrat de plan interrégional unique en son genre puisqu'il n'y a pas d'autres inter-régions.
Je préfère parler de la vallée plutôt que de l'axe Seine car c'est d'abord un espace géographique, comme le rappelait Édouard Philippe, d'intérêt national : 15,5 millions d'habitants (soit 24 % de la population nationale), 35 % du PIB, 500 000 emplois industriels et 460 000 emplois dans la logistique. C'est dire qu'il mérite toute notre attention et que beaucoup d'objectifs collectifs ne seront pas atteints dans le pays si on ne les atteint pas sur ce territoire !

DES POINTS DE FRAGILITÉ

Mais il présente aussi quelques points de fragilité auxquels il faut être très attentif. L'emploi industriel a reculé ces trente dernières années. S'agissant du changement climatique, la vallée de la Seine représente 16 % des émissions de gaz à effet de serre et impacte donc les objectifs nationaux « bas carbone ». Le fleuve a longtemps été « martyrisé », brutalisé avant que des politiques publiques efficaces depuis quelques années s'efforcent de restaurer ses fonctions écologiques : on retrouve maintenant du poisson jusqu'à Paris. La Seine reste un espace fortement anthropisé, dont les beaux espaces « naturels » sont en réalité le résultat de conflits d'arbitrage entre des décisions d'aménagement, d'urbanisation, d'industrialisation, d'implantation d'espaces logistiques et de préservation d'espaces naturels de grande qualité, comme le Marais Vernier. C'est un territoire qui sera marqué par le changement climatique, au-delà de l'évolution du trait de côte. La montée des eaux aura des incidences très fortes sur des espaces aujourd'hui urbanisés ou industrialisés !
Mais c'est aussi un territoire capable de produire beaucoup d'électricité, nécessaire pour réussir une décarbonation de l'industrie et réussir la transition énergétique. La Normandie est en pointe dans le domaine de l'hydrogène, avec 30 % de la production nationale. Les maires de Rouen et du Havre ont aussi évoqué en introduction les nouveaux enjeux de mobilités et de décarbonation des modes de transport, avec une forte présence de l'industrie automobile qui a entamé sa révolution vers l'électrique. Il est important d'accompagner les constructeurs.

COOPÉRATION INDISPENSABLE

Cette coopération est indispensable pour définir une vision partagée de l'évolution de notre espace collectif et valoriser des espaces naturels. La baisse de la biodiversité est un sujet sérieux. Pour les grands projets d'aménagement, les démarches de compensation sont indispensables mais doivent être entreprises à une échelle pertinente. Il ne suffit pas de se dire qu'on peut aménager un espace isolé pour compenser un hectare de zone industrielle.
Je ne reviendrai pas longuement sur les mobilités et les infrastructures. Haropa a présenté en effet un projet stratégique, dont une partie des financements figure dans le futur Contrat de plans interrégional. Sur le ferroviaire, je réunis le comité de pilotage de la LNPN le 19 octobre avec à l'ordre du jour, le choix d'un scénario pour la gare de Rouen qui permettra de lancer ensuite une concertation avant la fin de l'année. La part du ferroviaire est insuffisante et la France ne pourra pas atteindre ses objectifs nationaux sans une nette augmentation du fret ferroviaire dans la vallée de la Seine.

Le foncier, ressource à préserver

La question du foncier est compliquée. Comme l'a souligné Édouard Philippe, nous avons des temporalités différentes : le calendrier de la Région Île-de-France ou de la région Normandie avec le Sraddet n'est pas celui du Contrat de plan ; pendant ce temps, les intercommunalités élaborent leurs Scots. Chacun dans son domaine de compétences : c'est effectivement un constat et une préoccupation que je partage avec le maire du Havre. Il nous faudra élaborer une stratégie foncière en respectant les compétences des uns et des autres.
Les études des agences d'urbanisme confirment que le logement est le premier facteur de consommation d'espace. Le maire de Saint-Étienne-du-Rouvray a évoqué les débats sur les modèles d'habitat : il y a en effet une aspiration à disposer d'un logement individuel.
S'agissant des reconversions de friches, nous devrons mener une réflexion collective pour veiller à équilibrer logistique, industrie — on ne peut pas remplacer tous les emplois industriels par des emplois logistiques— et énergies renouvelables... Même implantées en mer, les éoliennes nécessitent du foncier sur terre, de même que les méthaniseurs ou les panneaux photovoltaïques.

« Je préfère parler de la vallée plutôt que de l'axe Seine car c'est d'abord un espace géographique d'intérêt national. »

LA SEINE, TERRITOIRE D'INDUSTRIE

Comment concilier souveraineté industrielle, emploi, aménagement urbain et respect de l'environnement ? La vallée de la Seine compte de nombreuses friches qui sont autant d'opportunités de redéploiement d'activités économiques avec un impact positif sur l'environnement et l'emploi local.

© ADOBESTOCK

© J.LALLIER

●●● **Régis Saadi,** président, Upside : L'Axe Seine est aujourd'hui « the place to be » pour l'industrie et il est important de le rappeler. De grands groupes industriels sont installés chez nous depuis des décennies et sont des leaders qui pèsent extrêmement lourd dans la chimie, la pétrochimie, l'automobile… L'industrie est déjà chez nous, et le premier objectif doit être de tout faire pour que ces entreprises restent sur le territoire.
Nous avons la chance d'avoir entre Rouen, Port Jérôme et Le Havre, trois zones densifiées avec une quantité industrielle extrêmement forte, et donc autour d'elles, tout un écosystème favorable avec des partenaires, des sous-traitants, des logisticiens, des transporteurs et des services. Notre autre chance est d'avoir Haropa avec lequel on travaille en lien étroit. Quant aux entreprises, elles doivent se fédérer.
Port Jérôme a créé l'association des entreprises de Port Jérôme qui est devenue Incase (Industries Caux Seine) afin de monter des projets communs, avec un volet maîtrise des risques et sécurité qui a son importance, même si ce n'est pas le seul.
Au Havre, Synerzip a créé un écosystème autour du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) qui a engendré des synergies très fortes entre toutes les entreprises de la plateforme havraise.
À Rouen, c'était un plus compliqué parce que nous avons cinq PPRT dans les boucles de Seine, cinq sites avec leur plan de prévention particulier. Sous l'impulsion de France Chimie – que j'ai le plaisir de présider – et de Haropa, en lien avec la Métropole, nous avons décidé de créer quelque chose qui ressemble à ce qui se faisait ailleurs. Upside compte aujourd'hui seize entreprises, dont le Smédar qui est aussi un acteur industriel important pour le territoire, avec des PME, des grands groupes, dont certains comme Senalia ne sont pas dans la chimie ou le pétrole. Nous partageons les bonnes pratiques pour réfléchir à ce que pourrait être la transition énergétique et écologique, à ce qui nous permettrait d'être plus performants.
Je redis que nous avons un écosystème très favorable, qui attire de nouveaux projets comme l'a souligné Jean-Baptiste Gastinne. Isman – qu'Air Liquide connaît bien – vient en Normandie parce qu'il y trouve des compétences industrielles, des partenaires solides et peut s'inscrire dans la transition écologique. Nous avons le projet de captage de CO_2 le plus puissant en France : cinq entreprises se sont mises d'accord sur le

© J.LALLIER

« L'incendie du 26 septembre 2019 a marqué les esprits mais je rappelle qu'il n'a fait ni mort, ni blessé et n'a pas provoqué de pollution durable. »
RÉGIS SAADI

captage du CO_2 (une à Rouen, deux à Port Jérôme et deux au Havre) pour être capable de travailler ensemble sur tout le territoire sans rivalités inutiles.
Au-delà des difficultés conjoncturelles sur le prix de l'énergie (dont nous espérons qu'elles ne dureront pas trop longtemps), nous avons besoin de compétences : il ne vous a pas échappé que la terre normande est une terre très fortement énergétique et que de grands besoins en compétences vont apparaître du côté de Penly puis le long de la Manche. Nous devons tous ensemble faire émerger ces compétences, mettre en place ou renforcer les bonnes formations. Comment attirer des talents dans l'industrie ? Nous devons tous expliquer que l'industrie propose des super métiers : on y vit bien, les gens sont mieux payés que dans les services et peuvent faire de magnifiques carrières.

— Les questions de la sécurité et de la souveraineté industrielle, vous sont familière Jean-Paul Lecoq. Qu'est-ce qui freine aujourd'hui le développement de l'activité industrielle ?

Jean-Paul Lecoq, député du Havre : Certains choix politiques ont été malheureux ! La France a ainsi inventé le microprocesseur, aujourd'hui indispensable dans le numérique et l'intelligence artificielle mais a considéré à l'époque qu'on pouvait vendre ces brevets à l'étranger parce qu'elle était attentive à d'autres industries. On protège des multinationales françaises mais on a tendance à abandonner à d'autres ce qui est à côté. La crise COVID nous incite – enfin – à réindustrialiser notre pays. Mais pourquoi n'a-t-on pas écouté ceux qui disaient qu'il ne fallait pas désindustrialiser, notamment certains syndicalistes qui trouvaient anormal de casser l'outil de travail, l'outil ferroviaire ou fluvial sous prétexte que la concurrence allait fluidifier l'économie ? Qui prend les décisions en France ? Le Président de la République ? Le gouvernement ? Le PDG de Total ? Le PDG de Renault (Carlos Ghosn) qui avait dit à Nicolas Sarkozy que la suppression de la taxe professionnelle représentait 350 € sur la Laguna ? Et 6 mois après, la taxe professionnelle est supprimée !
À l'époque d'Antoine Rufenacht, on se disait qu'avoir quelqu'un d'influent au gouvernement accélérerait le ferroviaire… Nous avons pourtant eu quelqu'un d'influent au gouvernement ! Port 2000, qui a donné lieu au premier grand débat public en France, avec des mois d'échanges qui ont permis à tout le monde de s'exprimer : les syndicalistes, les associations environnementales, les chercheurs, les logisticiens… Une réserve naturelle a été créée dans l'espace portuaire, à proximité d'une zone industrielle et pourtant, c'était difficile avec les agriculteurs, les chasseurs, les écologistes, les industriels… À l'issue de longues discussions, nous avons pu trouver un accord sur un premier plan de gestion de la réserve naturelle du Havre, puis sur le plan de prévention des risques technologiques le plus important de France, mais très compliqué, avec des impacts sur le logement, avec de nombreuses entreprises concernées, avec des intérêts différents (notamment financiers). Total a agi en entreprise citoyenne, a pris sa part de responsabilité. Après des mois de discussions avec les riverains, les associations environnementales, les industriels, on a réussi. Total a gagné la confiance à Gonfreville-l'Orcher en prenant la parole en réunion publique chaque fois qu'il se passait quelque chose dans l'usine. Et au bout de vingt ans, la population a toujours confiance dans une industrie pourtant potentiellement risquée. Mais une telle confiance se gagne en vingt-cinq ans et peut se perdre en cinq minutes.
Il est essentiel d'impliquer les gens dans l'acceptabilité de l'industrie.
J'ai entendu Jean-Baptiste Gastinne se satisfaire du territoire. Mais savez-vous que la SNCF remet en cause TGV Le Havre-Marseille… après avoir supprimé Le Havre-Strasbourg ? Et ça fait non pas douze ans mais vingt ans que les directives territoriales d'aménagement préconisent la création de HAROPA mais aussi de relier Port Jérôme au Havre par le ferroviaire pour créer un axe supplémentaire. De même

« Mais pourquoi n'a-t-on pas écouté ceux qui disaient qu'il ne fallait pas désindustrialiser, notamment certains syndicalistes qui trouvaient anormal de casser l'outil àde travail, l'outil ferroviaire ou fluvial. »

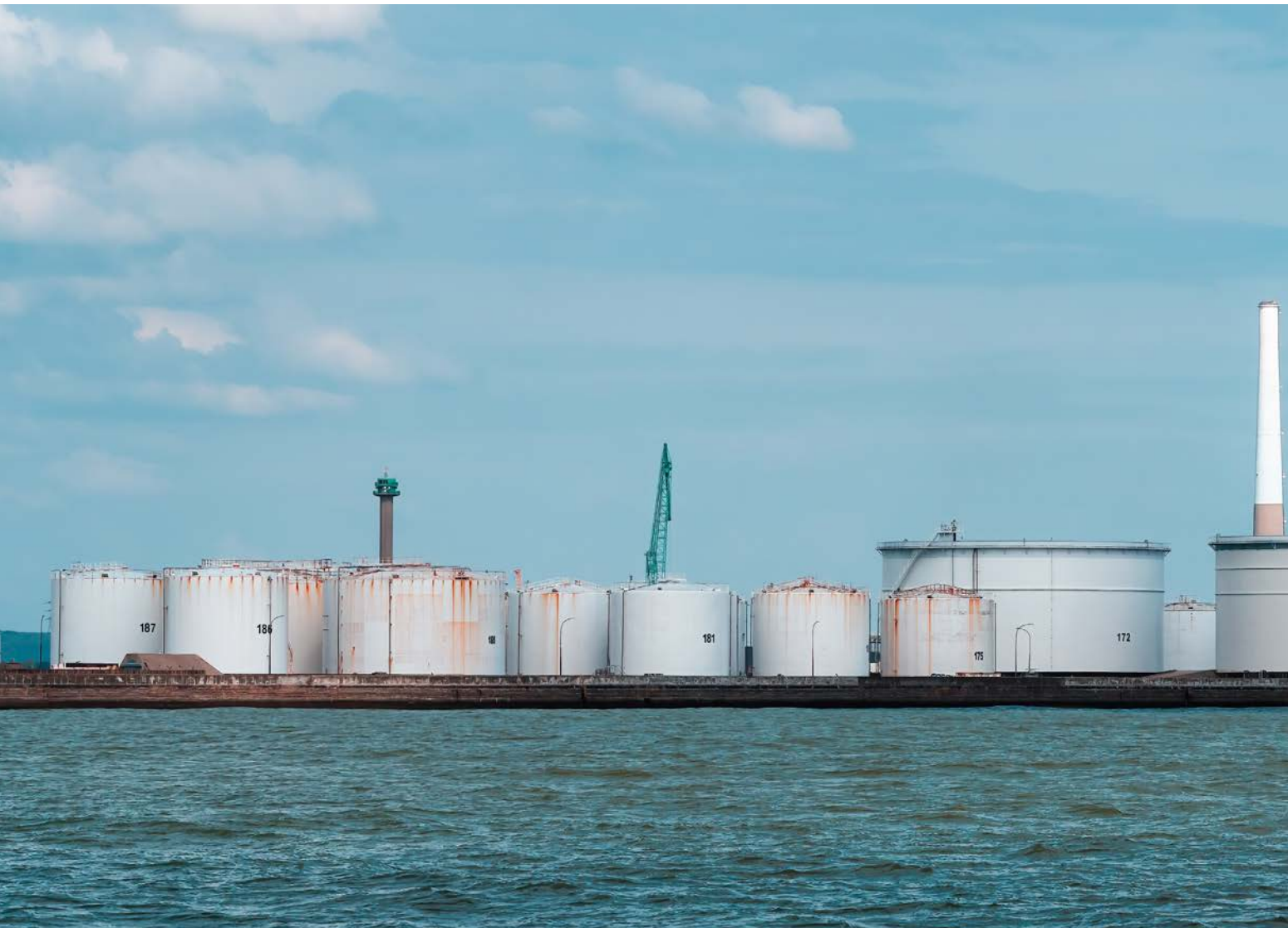
JEAN-PAUL LECOQ

qu'était prévue une traversée ferroviaire de l'estuaire, pour relier l'Europe du Nord et l'Espagne ou le Portugal sans passer par Paris.

Nous devons continuer de nous battre ensemble. Regardez ce qui s'est passé dans les Hauts-de France : tout le monde était contre le canal Seine-Nord sauf eux. Tous ensemble, du communiste Fabien Roussel jusqu'au président de la Région Xavier Bertrand, ils ont dit qu'il leur fallait cet axe-là pour le développement économique du territoire. Nous aussi devons avoir une dynamique... et un chef d'orchestre.

— Concernant Lubrizol : vous avez parlé de la perte de confiance en quelques minutes et de la difficulté de la regagner. Que s'est-il passé depuis 3 ans ?

Jean-Paul Lecoq : J'ai peu été associé à la



crise de Lubrizol, y compris le soir même et je le regrette. Il a manqué à Rouen ce que nous avions créé il y a longtemps au Havre avec l'Office des Risques Majeurs de l'Estuaire de la Seine. Maintenant il y a SYNERZIP avec une dynamique qui s'est créée autour des industriels, des élus locaux, des riverains... Ici, même la maire de Petit-Quevilly n'était pas associée à la démarche, ni même formée. Au Havre, depuis vingt ans, nous organisons des formations avec les élus, les services de l'État, les industriels pour jouer chacun le rôle de l'autre et apprendre à se connaître.

Régis Saadi : L'incendie du 26 septembre 2019 a marqué les esprits, mais je rappelle qu'il n'a fait ni mort, ni blessé et n'a pas provoqué de pollution durable. Les services de l'État ont très bien fonctionné. Le système en place, les services de secours ont été efficaces. Je maintiens que le préfet a eu raison de ne pas déclencher une alerte à 3 heures du matin pour réveiller tout le monde : c'est la décision d'un homme que j'ai trouvé intelligente et courageuse. J'habite en pleine ville et je reconnais que le feu a été extrêmement impressionnant. Mais cet accident n'a pas eu de conséquence parce que, justement, l'ensemble de l'écosystème est extrêmement efficace. En revanche, les systèmes d'information de la population n'étaient pas opérants. Il s'est avéré impossible de communiquer efficacement avec la population pour donner une information juste et mesurée.
Quand on a créé Upside avec Haropa et les industriels du territoire, c'est un point qu'on a immédiatement identifié. On s'est aperçu que les élus n'étaient pas formés (il est vrai qu'il n'y avait eu aucun accident à Rouen depuis soixante ans). Communiquer avec 600 000 habitants est impossible, mais les élus disposent d'outils d'information. Nous avons décidé d'aller rencontrer les élus de la métropole pour faire avec eux le point sur leur niveau de connaissances, mettre en place un programme de visite des installations et des usines.

© ADOBESTOCK

Fabrice Lottin, secrétaire général de la CGT ports & docks de Rouen : Je représente les travailleurs portuaires du port de Rouen. Concernant Lubrizol, je ne suis pas entièrement d'accord. Les habitants ont été exposés pendant une journée aux fumées... avec peut-être des effets dans dix ou vingt ans. Autre réflexion sur les causes d'un tel accident : Quand Emmanuel Macron fait sa réforme avec les ordonnances-travail, il remet en cause toutes les instances IRP, et notamment les CHSCT dans les entreprises, auxquels participaient des salariés qui connaissent parfaitement les installations et les outils de travail. Ils savent ce qui est nécessaire pour les mettre en sécurité, les dispositifs préventifs et règles de sécurité à respecter. À la suite de cette réforme, la situation s'est dégradée dans certaines installations. Lubrizol a démontré que nous n'étions pas préparés à faire face à un tel accident, qu'il n'y avait ni plan •••

© J.LALLIER

••• préventif, ni plan d'intervention. Des salariés ont été envoyés en première ligne avec zéro équipement de protection individuel ont été exposés, mais ont agi du mieux possible. Rien n'était préparé collectivement et je mets le port, les collectivités et les industriels dans « le même panier ».
En entendant certaines interventions politiques, j'ai l'impression qu'on vit dans un monde formidable. Aujourd'hui, la réalité est tout autre. Haropa a servi à fusionner trois ports, mais n'a pas amené un réel surcroît d'activité à Rouen depuis 2012. On a perdu des lignes maritimes, connu des PSE dans des entreprises de manutention (les dockers sont licenciés par manque d'activité). L'objectif premier de Haropa était de privatiser nos trois ports. Nous, syndicats, avons contré ces manipulations, sauvegardé nos emplois, nos activités et préservé l'autonomie de chaque place portuaire, dans la complémentarité.
S'agissant du foncier, nos ports en France sont grignotés par des promoteurs qui ne se soucient pas de nos activités et de nos emplois mais conçoivent des projets immobiliers sans rapport avec l'activité portuaire. Nous sommes scandalisés par l'idée d'un palais des congrès sur l'esplanade Saint-Gervais à la place d'une activité de granulats, avec des emplois dockers. Il est aussi question de projets industriels qui nous inquiètent. On a perdu énormément de trafic conteneurs sur le port de Rouen ; aujourd'hui il y a une implantation industrielle qui pourrait nous donner un peu d'oxygène au port de Rouen, AKS, que personne n'a cité. Ce projet nous permettrait d'avoir des droits de port, de pouvoir réinvestir dans le port, de créer des emplois dockers, de redynamiser notre terminal conteneurs et de donner une bouffée d'air à toutes les entreprises de manutention qui souffrent du manque d'activité. AKS est une implantation industrielle pour produire du sucre à partir de betteraves.
On a parlé d'un objectif de 6 millions de conteneurs sur Le Havre mais si on n'arrive pas à désengorger nos ports, ces conteneurs resteront au Havre. Nous avons besoin d'un État qui coordonne et qui planifie, d'un État stratège, avec une déclinaison territoriale. Il a fallu vingt-cinq ans avant que les premiers trains ne circulent sur Serqueux-Gisors. Depuis quinze ans, il est question d'électrification des terminaux, des lignes ferroviaires… On demande des actes avec une vraie vision et puis des financements pour développer nos ports.

© J.LALLIER

« Lubrizol a démontré que nous n'étions pas préparés à faire face à un tel accident, qu'il n'y avait ni plan préventif, ni plan d'intervention »

FABRICE LOTTIN

Marc Ligot, Seine Solutions : J'ai créé Seine Solutions, j'ai participé à la première édition. Si j'en suis là aujourd'hui, c'est notamment grâce à Michel Barrier qui m'a parlé du

port du Havre, de la difficulté d'y travailler, qui m'a fait confiance ! Je suis un ancien de Promodès-Carrefour et mon rêve était d'y implanter un grand entrepôt. J'ai essayé de le mettre à Honfleur avec Jean-François Caillaud, ancien patron de la logistique de Carrefour.

Aujourd'hui encore, je veux contribuer à la réussite de l'Axe Seine. Je ne suis pas tout seul, je travaille toujours avec Jean-François Caillaud, avec Thierry Derray, ancien patron de l'ISEL, avec l'avocat Édouard Campbell, avec Michel Maubert qui sont là aujourd'hui et avec toute une équipe.

Je me bats contre le port d'Anvers. Nous travaillons actuellement pour attirer un client important (1 million de tonnes de viande) d'Anvers au Havre !

Mon client Panhard m'a fait confiance et est venu au Havre sur la PLPN2 avec 48 000 m² loués à Mediaco et Normandie Logistique. Aujourd'hui, il construit 103 000 m² sur la PLPN2 pour 70 millions € avec un investisseur qui achète cet entrepôt en blanc. Je ne comprends pas pourquoi les clients ne se ruent pas sur le port du Havre... À 73 ans, j'ai ma liberté de parole et je trouve que la démarche commerciale d'Haropa n'est pas assez dynamique ! J'aimerais qu'on puisse mieux travailler ensemble... et associer les dockers pour aller tous dans le même sens !

Jean-François Caillaud : Il y a en Belgique une organisation autour du port qui s'appelle « Anvers Solutions » qui tous les ans vient discuter avec les compagnies maritimes du nombre de conteneurs. Un jour, cette société nous dit : au lieu d'avoir votre entrepôt général de marchandises près de Bruxelles, pourquoi ne pas le localiser à Anvers, beaucoup plus près du port ? On a étudié avec eux et on s'est aperçu qu'on économisait du transport en amont, du transport de distribution, tout en rejetant moins de CO_2. Je suis allé voir mon collègue français pour transposer cette expérience au Havre en lui expliquant ce qu'on avait fait en Belgique : il a été difficile de faire cette même étude en ayant tous les interlocuteurs : le bateau, le coût du passage du conteneur, le transport entre le déchargement et lieu de déchargement... on a mis du temps. Finalement, avec Marc Ligot, nous sommes allés voir l'ISEL qui nous a fait cette étude. Lorsqu'on prend en compte le poids des matières premières et des composants d'un produit fini qui arrivent par la mer, on se rend compte de l'intérêt de localiser les activités au plus près de l'entrepôt. Dès lors que 60 % des marchandises viennent de l'extérieur, la localisation près du port se justifie pleinement.

© J.LALLIER

« Lorsqu'on prend en compte le poids des matières premières et des composants d'un produit fini qui arrivent par la mer, on se rend compte de l'intérêt de localiser les activités au plus près de l'entrepôt »

JEAN-FRANÇOIS CAILLAUD

© J.LALLIER

FAIRE SAUTER LES VERROUS

À l'heure de conclure, trois grands témoins — Marie Atinault, conseil en transition, Arnaud Brennetot, géographe et Hubert Wulfranc, député — tirent les enseignements des débats et ouvrent des perspectives pour le développement de l'Axe Seine.

Reconnecter la basse Seine à l'Île-de-France

ARNAUD BRENNETOT
géographe, professeur des universités, directeur du département de géographie à l'université de Rouen Normandie

Merci pour cette invitation à la fois personnelle et des étudiants de l'Université de Rouen Normandie. C'est une grande chance pour eux de sortir du campus pour aller à la rencontre de ceux avec lesquels ils seront amenés à travailler demain, lorsque leur cursus sera achevé, qu'ils seront diplômés et travailleront dans les collectivités, les agences d'urbanisme, les entreprises, les opérateurs de réseau (qui recrutent beaucoup de géographes, de géomètres…)

« La vallée de la Seine est dissymétrique et déséquilibrée. Paris, mégapole mondiale, ne va pas au même rythme que la basse Seine. »

Merci aussi à tous les intervenants pour la qualité des échanges, pour votre franchise. Nous allons travailler au cours du semestre avec les étudiants sur les points que vous avez évoqués pour arriver à essayer d'identifier les enjeux, les approfondir, mieux comprendre ce que ça représente pour eux, futurs professionnels de l'aménagement mais aussi peut-être demain, citoyens de la vallée de la Seine.

VERROUS

Un certain nombre de verrous ont été identifiés et j'en retiendrai quelques-uns. La vallée de la Seine est dissymétrique et déséquilibrée. Paris, mégapole mondiale, ne va pas au même rythme que la basse Seine. Son rythme de développement économique est sans commune mesure. L'Île-de-France est la seule région dynamique sur le plan économique du nord de la France. Alors que la basse Seine – selon les dernières données de l'Insee publiées en septembre – connaît un décrochage depuis douze ans (Il existait auparavant et date de la transition post-fordiste des années 1970) qui s'est donc poursuivi, ce qui veut dire que nous n'avons pas su arrimer la basse Seine à l'Île-de-France. Pourquoi ? Parce que, comme l'a rappelé Édouard Philippe, l'enjeu de la basse Seine n'est pas stratégique aux yeux des élus et des chefs d'entreprises franciliens ! À Saclay, Versailles, Saint-Quentin ou Roissy, il y a d'autres projets, d'autres ambitions, d'autres intérêts que l'avenir de la vallée de la Seine. C'est une erreur ! Notamment sur le plan de l'anticipation des effets du dérèglement bioclimatique, des transformations géopolitiques, de la mondialisation. Nous sommes dans un monde multipolaire instable. L'Île-de-France ne pourra pas vivre demain de façon déconnectée. Depuis trente ans, l'économiste Pierre Veltz nous a prévenus que les métropoles mondiales comme Paris ont tendance à se déconnecter de leur environnement régional. Depuis douze ans, nous n'avons pas réussi à reconnecter l'Île-de-France, à faire atterrir la métropole parisienne dans sa région historique « le Bassin parisien », la méga-région parisienne dont l'axe central est la vallée de la Seine.

RÉSEAUX

Il nous faut donc effectivement convaincre nos partenaires, quel que soit le domaine, portuaire, logistique, industrie (je rencontre les mêmes difficultés dans l'enseignement supérieur et la recherche) de fonctionner en réseau avec nous. Nous ne sommes pas un poids mais une opportunité. Il faut pour cela une vision stratégique, bien comprendre que l'agglomération parisienne ne s'arrête pas aux frontières de l'Île-de-France mais qu'elle déborde bien plus largement, qu'elle doit être pensée à l'échelle de la méga-région de la vallée de la Seine dans son lit majeur, en prenant en compte évidemment ses nombreux affluents et c'est difficile !
La meilleure preuve est que le premier verrou de mise en œuvre de la

Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est le « saut-de-mouton » à Clichy : quand on voit la difficulté pour mener à bien cette première phase du projet LNPN, on comprend que ce n'est pas une priorité du côté francilien. Si les acteurs franciliens ont tant de difficultés à considérer que le partenariat avec la partie aval de la vallée de la Seine est stratégique, c'est évidemment parce qu'ils conçoivent leur avenir à l'échelle de leur seul territoire. Faire fonctionner en réseau des acteurs territoriaux est extrêmement difficile, comme l'ont exprimé Nicolas Mayer-Rossignol et Édouard Philippe. Ce qui a été engagé dans la vallée de la Seine est exceptionnel et n'a pas d'équivalent aussi ambitieux en Europe de l'Ouest à cette échelle.

Pour que ces acteurs travaillent ensemble, il faut non seulement surmonter les rivalités, les intérêts divergents, mais, surtout une organisation, une gouvernance effective… et donc, une institutionnalisation de la coopération. Haropa est une première étape, le Contrat de plan interrégional État-régions (CPIER) en était une autre. On a évoqué à plusieurs reprises l'amélioration de la qualité de l'eau dans la Seine, mais n'oublions pas qu'il y a soixante ans a été créée une Agence de l'eau sans laquelle on n'aurait pas pu observer ce constat.

Qui peut sincèrement aujourd'hui mettre en mouvement l'ensemble de ces acteurs de façon volontariste et institutionnalisée ? À mes yeux, l'État est indispensable pour mettre en mouvement l'ensemble de ces acteurs. Il le peut à condition qu'il y ait un projet. J'en reviens à ce qu'Antoine Rufenacht disait il y a douze ans : travailler en meute, en réseau. Vous avez cité l'exemple des Hauts-de-France, on pourrait citer l'exemple breton. On n'obtient pas une LGV sans se mobiliser collectivement. Il faut des initiatives comme celle d'Antoine Grumbach il y a douze ans et celle du Forum Axe Seine, en créant aujourd'hui un think-tank, pour remettre en mouvement les acteurs, pour faire du lobbying.

Un besoin d'État stratège

HUBERT WULFRANC
député de Seine-Maritime

Je voudrais saluer les étudiants de géographie. Vous participez aujourd'hui à un exercice de géographie humaine appliquée. Je voudrais identifier deux ou trois sujets qui ont jailli durant ces échanges.

La question du foncier, qui est rare et cher aujourd'hui. C'est un point majeur qui a été abordé : nous ne disposons pas d'un lieu de débat collectif à la mesure des enjeux de l'Axe Seine. Les questions de l'eau et de l'énergie doivent aussi mobiliser l'ensemble des acteurs. Les filières énergétiques progressent quelles que soient les options des uns et des autres ; Arnaud Brennetot a rappelé à juste titre l'importance de l'Agence de l'eau et cette thématique pourrait être abordée davantage lors de votre prochain Forum.

Malgré les efforts entrepris et le travail mené dans la métropole rouennaise à l'instar des bonnes pratiques du Havre, les problématiques des risques doivent être mieux traitées sur un territoire qui compte de nombreux sites Seveso.

LOI DE PROGRAMMATION FERROVIAIRE

Tous ces sujets ont bien évidemment des incidences financières qu'il faut aborder. A-t-on par exemple une politique foncière publique suffisamment étayée ? A-t-on donné suffisamment de moyens aux Agences de l'eau pour mener ces politiques publiques

« Foncier, risque industriel, transport… dans tous les domaines nous devons engager des investissements massifs. »

d'adaptation aux changements climatiques, essentielles à l'échelle de nos grands territoires ? En matière de gestion des risques aussi, qui a été abordée à propos de Lubrizol, a-t-on dégagé suffisamment de moyens pour garantir la sécurité tout à la fois aux entreprises et aux populations ? Dans tous ces domaines, nous devons engager des investissements massifs. Le PDG de la SNCF réclame 100 milliards € sur quinze ans à l'échelle nationale pour conduire effectivement la régénération du réseau, l'électrification, les modifications de signalisation et améliorer les lignes de fret. Les opérateurs de fret demandent 13 milliards à échéance de dix ans pour atteindre l'objectif gouvernemental de 18 % du transport fret à l'horizon 2030. Bref, il faut de l'argent ! À l'Assemblée, j'ai demandé au ministre Clément Beaune, s'il était prêt à engager une loi de programmation ferroviaire qui garantisse effectivement une trajectoire, une visibilité, une stratégie. Je partage évidemment la notion d'État stratège. Je pense que les industriels, le privé sont prêts à cofinancer cet effort de modernisation des infrastructures dans notre pays. Encore faut-il effectivement réunir les conditions d'un investissement majeur de l'État stratège.
En Allemagne, le gouvernement met sur la table 85 milliards d'euros. Notre pays est en capacité de faire la même chose que les Allemands et de s'engager dans un tel effort. Le ferroviaire implique le temps long mais la visibilité politique et financière se doit d'être au rendez-vous. Il nous faut aussi investir dans les hommes, donc dans les compétences. Et qu'elles restent sur le territoire, dans les entreprises, dans les collectivités… Quand, à Penly, on s'apprête à accueillir une nouvelle installation majeure et plusieurs centaines voire quelques milliers de salariés, nous devons anticiper et réunir les conditions de cette qualification professionnelle.

Écrire l'avenir ensemble

MARIE ATINAULT
créatrice de PLUS 2 -
Label climat air énergie - Économie circulaire - RSE - Adaptation au changement climatique

J'ai la chance de pouvoir partager un mot de conclusion avec vous, peut-être sur une note plus positive que mon propos introductif tout à l'heure. J'ai senti que ce sujet de la montée du niveau de la mer et de la Seine, parallèlement à cette menace de canicule, était assez angoissant. Je l'entends, mais c'est mon rôle, mon projet de vie, mon projet professionnel, mon projet global d'être un aiguillon. Je compte parmi ces quelques personnes qui parlaient déjà du changement climatique en vallée de Seine il y a quinze ans, de la nécessaire sobriété, de résilience, mais on a perdu du temps et nous sommes toujours confrontés aux mêmes problématiques. Toutefois, je suis foncièrement optimiste en nous voyant réunis aujourd'hui pour croiser ces enjeux de développement économique, d'attractivité et de culture. Je serais heureuse de pouvoir construire cette méthode de réflexion pour aménager le territoire avec les personnes qui ont exprimé leur intérêt durant cette rencontre. Nous devons insister davantage sur la question du récit, décider ensemble l'avenir qu'on se donne en vallée de Seine en 2050. Où veut-on conduire le territoire ? De quoi serons-nous fiers en 2050 ? De quelle économie avons-nous besoin pour satisfaire nos besoins premiers…

« Je suis foncièrement optimiste en nous voyant réunis aujourd'hui pour croiser ces enjeux de développement économique, d'attractivité et de culture. »

L'ARMADA OU LA SEINE
TOUTES VOILES DEHORS

Gros plan sur le prochain événement international accueilli sur la Seine, à Rouen du 8 au 18 juin 2023, avec le nouveau président de l'association, Jean-Paul Rivière.

L'Armada sans la Seine n'existerait pas… et bientôt, on dira que la Seine sans l'Armada n'existerait pas ! Ou tout du moins, les quais de Seine n'existeraient pas sans l'Armada. L'Armada se veut ludique, économique et culturelle. Ce qui m'a frappé le plus en devenant président de l'Armada est le côté positif qu'elle dégage et qu'elle amène dans la ville. Même dans l'économique, ce côté positif est très important pour aller de l'avant.

Tous les indicateurs de l'Armada 2023 sont au vert ! Les bateaux sont confirmés ; les réservations par les entreprises sont excellentes. Je vous confirme que l'Armada 2023 sera toujours gratuite, ce qui est un défi, puisqu'on ne demande pas davantage aux collectivités alors que les services de l'État (pompiers, police, gendarmerie) nous coûtent de plus en plus cher. Heureusement, les entreprises nous aident de plus en plus à équilibrer notre budget. Il y a toujours un engouement populaire et 2023 se présente enthousiasmant. Ce sont les bénévoles qui font l'Armada : déjà 150 bénévoles impliqués pour 2 permanents, grâce à un système très enthousiasmant de bénévoles mis en place à l'origine par Patrick Herr. Les bénévoles sont à la fois des jeunes qui s'impliquent pendant le mois de juin et des jeunes retraités qui s'impliquent parfois deux ans à l'avance. J'ai souhaité accentuer le côté culturel en faisant appel à l'écrivain Michel Bussi. Il propose un concours de nouvelles (dont il a écrit les quatre premières lignes) pour les écoles primaires, secondaires mais aussi les citoyens qui pourront concourir en écrivant une nouvelle et un concours de scènes de théâtre.

Nous avons également voulu mettre l'accent sur le développement durable, diminuer l'empreinte carbone et, bien sûr, étant si proche de l'océan, l'empreinte des plastiques. Nous avons signé de nombreuses conventions dans l'esprit des COP, engageantes mais pas contractuelles, avec les collectivités, les bateaux, les exposants. Nous avons un système de mesure de notre empreinte carbone et plastique. La démarche développement durable est complexe et s'inscrit dans du long terme. Sans modifier l'Armada, il s'agit de l'inscrire dans les enjeux de notre civilisation.

© J.LALLIER

JEAN-PAUL RIVIÈRE
président de l'association
Armada de Rouen

© Adobe Stock

« Il y a toujours un engouement populaire et 2023 se présente enthousiasmant »

Engagés

face au défi mondiale de l'eau

Aqualia et SEFO promeuvent l'économie circulaire et de proximité favorisant ainsi la durabilité du système.

Le groupe Aqualia, et la SEFO, sont engagés dans le développement durable par l'optimisation des ressources qui lui sont confiées.

La protection des écosystèmes, les économies d'énergie, la réduction des consommations d'eau, tels sont les òbjectifs et les ambitions de la SEFO.

Tous ensemble, nous réussirons.

aqualia.com ■ https://sefo-eau.com/

aqualia | sefo
Votre compagnie des eaux

Nos partenaires

ÉVÉNEMENT ORGANISÉ PAR IDELIA Des événements d'exception au service des Collectivités & du Monde Économique

EN PARTENARIAT AVEC Seine solutions marc ligot

L'INSPIRATION

EIFFAGE
GÉNIE CIVIL

www.eiffagegeniecivil.com