

PARIS-SEINE-NORMANDIE

5 PROPOSITIONS POUR CONCRÉTISER LE PROJET

Le CESER est mobilisé de longue date en faveur du projet Paris-Seine-Normandie. Un engagement qui a pris son rythme de croisière en 2011, suite à un séminaire de travail organisé à Evreux et qui a mis en évidence l'urgence de rendre tangible le projet Paris-Seine-Normandie aux yeux du grand public. D'où une série de travaux lancés sous le slogan « L'Axe Seine... et moi », afin de montrer que chacun est concerné.

Ce document n'est pas un aboutissement, mais un point de départ : il formule cinq propositions pouvant permettre de rendre concret et attractif le projet, en se basant sur trois axes essentiels : expérimentation, cohérence et événementiel.

CESER Haute-Normandie
Hôtel de Région – 5 rue Robert Schuman – CS 21 129 – 76 174 Rouen Cedex
Tél : 02 35 52 56 30 – Fax : 02 35 52 57 00
ceser.hautenormandie.fr

Octobre
2013

CONTRIBUTION

Conseil Économique Social
& Environnemental Régional



PARIS-SEINE-NORMANDIE, 5 PROPOSITIONS POUR CONCRÉTISER LE PROJET

Président
Emmanuel Join-Lambert

Coordinateur
Jacques Brifault

Avec le Concours de Damien Eclancher



SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	3
PROPOSITION N°1 : Penser la richesse autrement et de façon rééquilibrée.....	7
PROPOSITION N°2 : Être à l'initiative d'un nouveau modèle ferroviaire.....	11
PROPOSITION N°3 : Rapprocher les établissements d'enseignement supérieur et de recherche.....	15
PROPOSITION N°4 : Proposer aux touristes des solutions de paquets d'offres.....	19
PROPOSITION N°5 : Créer un parcours culturel et environnemental.....	23
AXE PARIS-SEINE-NORMANDIE, une histoire au long cours.....	27



PRÉAMBULE



Expérimentation, cohérence et événementiel

3 axes de réussite pour une large adhésion au projet

Une nouvelle gouvernance

Le 23 avril 2013, un décret nommait M. François Philizot « délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine ». Placé auprès du Premier ministre, il est chargé de préparer, d'animer et de coordonner les travaux du « comité directeur pour le développement de la vallée de la Seine ». Il sera assisté par un préfet coordonnateur, en l'occurrence le préfet de Haute-Normandie.

M. Philizot hérite d'une lourde tâche : celle de réaliser un projet d'aménagement du territoire à une échelle interrégionale et d'intérêt national. Avant lui, M. Antoine Rufenacht, nommé par le Gouvernement précédent, avait peu ou prou la même mission. On pourrait remonter le fil du temps (voir chronologie ci-après) encore plus loin pour retrouver finalement cette ambition : ouvrir Paris sur sa façade maritime naturelle, la Manche.

La création d'un label « Vallée de Seine » est évoquée, avec

pour objectif de donner plus de visibilité aux projets qui répondent à l'esprit du développement Paris-Seine-Normandie. De leur côté, les CCI poursuivent leur action ciblée sur le développement économique avec la création de l'association « Paris-Seine-Normandie Entreprises ».

Les 3 axes de réussite

Ces dernières années, la gouvernance de l'axe Paris-Seine-Normandie s'est beaucoup apparentée à une arlésienne :



souvent évoquée, jamais réellement mise en place. En d'autres termes, des projets concrets ont du mal à voir le jour. Nous mettons tous nos espoirs dans les initiatives actuelles destinées à concrétiser enfin cette ambition.

Parler de gouvernance, c'est parler de projets qui s'appuient sur une volonté collective de construire quelque chose. On peut maintenant le dire sans craindre de se tromper : cette volonté collective a été affirmée et réaffirmée à l'occasion de multiples colloques, débats et séminaires. Mais il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin. De la qualité de la concertation mise en œuvre dépend la concrétisation des projets affichés.

Une bonne concertation doit déboucher sur des décisions fermes. Rien n'est pire qu'un large débat accouchant de directions non-prescriptives données aux acteurs. Cette méthode, pour pouvoir être acceptée, doit se conformer à une définition de la concertation différente de celle usitée habituellement. Trop souvent, le dialogue s'engage sur des projets déjà construits et pour lesquels une marge de manœuvre n'est laissée que sur des points de détail. Il en résulte des oppositions sur les projets eux-mêmes, qui parce qu'ils n'ont pu être débattus entraînent



par la suite conflits et recours juridiques. Au contraire, une consultation ouverte, proposant à chaque acteur qui se sent concerné de donner sa vision d'un projet fédérateur pour le territoire Paris-Seine-Normandie, aurait le mérite de ne brider aucune réflexion. In fine, toutes les propositions ne pourront évidemment pas être retenues, mais une légitimité plus forte sera reconnue au choix effectué.

Ce choix, parce qu'il engage la collectivité, revient d'évidence au pouvoir politique. Mais il incombe également aux responsables politiques d'associer au processus décisionnel les représentants de la société civile organisée. L'axe Paris-Seine-Normandie est un territoire vaste où le dialogue, s'il n'est pas organisé équitablement, risque vite de devenir conflictuel.

La société civile dans toutes ses composantes (économique, sociale et environnementale) doit donc être associée à la gouvernance, quelle que soit la forme que celle-ci prendra.

Pour avoir écouté attentivement chacun des acteurs intéressés par le projet et pour en avoir étudié les effets sur une large gamme de thématiques, nous sommes convaincus que sa réussite viendra en s'appuyant sur trois axes essentiels :

- **l'expérimentation** : les projets proposés ne pourront voir le jour que si l'axe Paris-Seine-Normandie acquiert un véritable droit à l'expérimentation. Il ne s'agit pas de s'affranchir des règles ni de la loi, mais de faciliter l'action d'acteurs ayant une même ambition rendue

complexe par les frontières administratives. La richesse du territoire lui confère tous les atouts d'un laboratoire du développement à grande échelle ;

- **la cohérence** : les territoires du projet Paris-Seine-Normandie offrent des facettes multiples mais restent cohérents.

L'omniprésence de l'eau, la complémentarité des filières économiques et le patrimoine commun permettent de tisser une histoire, de créer un chemin ludique et instructif pour tous ceux qui envisagent de le parcourir ;

- **l'événementiel** : l'axe Paris-Seine-Normandie est un

projet vivant, qui concerne tout le monde. Sans véritable mobilisation populaire, le projet ne restera qu'un concept.

Les événements Normandie Impressionniste ou l'Armada encouragent l'exploration de cette voie, qui ne doit pas se limiter aux seuls domaines culturels ou touristiques.

L'histoire et le sport (entre autres exemples) pourraient aisément donner lieu à des événements fédérateurs.

Notre objectif est simple : aider ceux qui sont en mesure de concerter, de décider, d'agir et de faire, à travers 5 propositions :

1. Penser la richesse autrement et de façon rééquilibrée

2. Etre à l'initiative d'un nouveau modèle ferroviaire
3. Rapprocher les établissements d'enseignement supérieur et de recherche
4. Proposer aux touristes des solutions de paquets d'offres
5. Créer un parcours culturel et environnemental

Nous ne visons pas à l'exhaustivité : bien d'autres thématiques pourraient être mises en avant, mais nous avons tenu à nous concentrer uniquement sur des projets concrets et originaux. Nous sommes convaincus que leur mise en œuvre permettra de rendre enfin tangible ce projet aux yeux de tous.





PROPOSITION N°1

Sur un axe aux très fortes potentialités économiques mais qui n'échappe pas à la crise, le moment est venu de penser la richesse autrement et de façon rééquilibrée.

Paris-Seine-Normandie : le tiers du PIB français et des filières d'excellence

D'après les chiffres cités par les agences d'urbanisme et mis en avant par les décideurs économiques, le territoire Paris-Seine-Normandie génère un produit intérieur brut (PIB) de 640 milliards d'euros, soit 33% du PIB français. Même si ces statistiques doivent être sujettes à caution (car elles agrègent des territoires qui sont de facto à l'écart de la dynamique PSN, tels que l'Est parisien par exemple), elles témoignent malgré tout de l'importance stratégique de cet espace pour la France.

Pour la Normandie, la question du poids relatif de l'Île-de-France se pose avec une acuité particulière en matière économique et la comparaison du PIB normand à celui parisien peut être intimidante. Mais il y a justement dans cet écart matière à se remettre en question. Les secteurs mis en avant sont invariablement l'énergie, la logistique, l'aéronautique et l'automobile, sur lesquels de réelles complémentarités peuvent être développées. Les normands doivent se demander comment se confronter sans s'affronter. C'est en particulier aux filières de se poser la question. Les acteurs

logistiques pourront par exemple faire des réserves foncières propices au développement de plateformes multimodales ou à l'implantation de centres décisionnels ou industriels. Avec précaution, bien entendu : si les espaces agricoles ou naturels doivent être préservés, les friches peuvent faire l'objet d'une requalification. Autre exemple, la Normandie dispose de capacités productives importantes (énergie, agro-alimentaire) dont l'Île-de-France bénéficie fortement. Au total, les atouts normands sur les quatre premières filières d'excellence sont plus que présentables pour inciter les Franciliens à s'intéresser à une coopération qui les mettraient en situation d'augmenter l'attractivité de la capitale sur un territoire élargi.

L'axe PSN, c'est également une illustration des différentes formes d'associations ou de regroupement : filières, pôles de compétitivité, grappes, groupements d'intérêt économique, etc. Ces dispositifs de mise en réseau sont fondamentaux pour atteindre la taille critique nécessaire au développement de projets

ambitieux. Cependant, ils peinent encore à s'affranchir des frontières administratives régionales. Leur financement est aussi source de difficultés, à l'instar des filières, malmenées par l'évolution des règles de financement européennes (une part de 80% de financement public était autorisée en 2010, réduite à 50% en 2011). L'un des objectifs doit être d'inciter les entreprises à mieux participer au financement de ces structures, essentielles à leur insertion dans un projet tel que PSN.

En effet, la question de la complémentarité est susceptible d'être vite éclipsée par celle de la compétition quand les intérêts locaux reprennent le dessus. Pour y remédier, la Commission européenne prône la mise en œuvre d'une « spécialisation intelligente » (dont l'objectif est d'éviter que plusieurs régions n'investissent dans des domaines similaires) comme réponse à un éclatement générateur de conflit. L'exemple le plus net de coopération interrégionale est à ce jour celui d'HAROPA (traduire Le Havre, Rouen, Paris), c'est-à-dire la coopération des trois grands ports de la Seine. Depuis quelques mois, des succès encourageants sont constatés, bien qu'il manque encore l'élaboration d'une stratégie de long-terme partagée avec les acteurs économiques, sociaux et environnementaux.



La recherche d'une qualité de vie

Le territoire PSN a des muscles, et il le montre. Sans conteste, il possède des atouts économiques que lui envient bien d'autres régions et son PIB est impressionnant. Mais peut-on en tirer des conclusions plus avancées ? Un bon PIB n'a jamais fait le bonheur. Depuis les dernières décennies, cet indicateur est d'ailleurs de plus en plus contesté en tant que seule mesure de la richesse.

C'est l'autre versant de la réussite (et donc de la richesse) d'un territoire, celui qui reste encore inexploité sur l'axe PSN. Pourtant, c'est bel et bien là que les pouvoirs publics ont un rôle à jouer. Le développement économique nécessite surtout de convaincre les entreprises de s'associer à l'ambition : elles prendront ensuite les commandes de leur destin. En revanche, la question de la qualité de vie est la grande oubliée des débats, alors même que les régions de l'axe PSN souffrent d'un déficit patent d'attractivité. Un indicateur de développement humain territorialisé¹ (dit IDH-2), promu par l'Association des Régions de France, place la Haute-Normandie au 18e rang national, alors que le PIB par habitant la place au 6e rang des régions françaises.

Sous cet angle, on abordera la question de la mobilité du point de vue des déplacements infra-régionaux. Il y a une problématique spécifique des

déplacements domicile-travail, souvent difficiles. La mise en œuvre de grands projets (de type Ligne Nouvelle Paris-Normandie) a d'ailleurs pu faire craindre un délaissement de ces préoccupations quotidiennes au profit d'enjeux plus stratégiques, d'où l'attention particulière portée à la notion de capillarité, ou comment un réseau principal peut irriguer efficacement des réseaux secondaires.

La question de l'habitat ne donne pas lieu à une réflexion spécifique, alors qu'il y aurait matière à s'interroger, notamment sous l'angle des franges territoriales : on observe en effet dans le sud de l'Eure une occupation résidentielle qui est essentiellement le fait de Franciliens, à la recherche d'un meilleur cadre de vie.

Des études récentes ont aussi mis en avant le problème de pollution de l'air auquel est confrontée la Vallée de la Seine. Ainsi, Le Havre, Rouen et Paris ont été montrés du doigt par l'Institut national de Veille

Sanitaire (InVS), qui a évalué l'impact sanitaire et économique de la pollution atmosphérique urbaine. En cause, les émissions de particules (notamment les particules fines) et les maladies cardiaques et respiratoires qu'elles entraînent. Ces facteurs font évoluer négativement le degré d'attractivité du territoire. Il faut ajouter des événements récents liés à la maîtrise des risques technologiques et industriels, comme par exemple la fuite dans une cuve d'une usine de l'agglomération de Rouen, ressentie jusqu'à Paris. Si le bruit médiatique de l'affaire a certainement été supérieur à la gravité réelle de l'incident, il n'en demeure pas moins que l'impact sur l'image du territoire est très négatif. En contrepartie, la forte concentration de sites SEVESO en Haute-Normandie donne à la région un véritable savoir-faire en matière d'accueil de ce type d'activité.

1) L'IDH-2 mesure la santé, l'éducation et le niveau de vie.



Varier et rééquilibrer les indicateurs

En remettant la question de la qualité de vie à la place qu'elle mérite, les acteurs du projet PSN feraient d'une pierre deux coups : non seulement ils favoriseraient l'appropriation de leur projet par la population, mais ils conduiraient une expérience tout à fait novatrice en France. En effet, les indicateurs alternatifs au PIB, bien que forts nombreux, pâtissent d'une mise en pratique balbutiante (à l'exception de certaines régions, comme le Nord-Pas-de-Calais, qui ont acquis une expérience intéressante).

De fait, le PIB a le tort de ne pas prendre en compte des richesses non-quantifiables et ne donne aucune indication de cohésion

sociale. Il fausse donc en partie la perception de la réalité. Il ne s'agit pas de faire un procès au PIB, qui est au demeurant tout à fait pertinent pour mesurer la croissance, mais il faut éviter de lui faire dire ce qu'il ne signifie pas.

Il n'est de toute façon pas possible de mesurer objectivement le bonheur ou la qualité de vie, mais une pluralité

d'indicateurs auraient le mérite d'élargir notre représentation du développement de l'axe PSN, voire de corriger certaines actions entreprises. L'axe PSN est un projet naissant, c'est donc le moment ou jamais de tester de nouvelles formes d'indicateurs. Avec une limite à ne jamais oublier : l'indicateur n'est pas une baguette magique, car il est impossible de tout quantifier.

En savoir plus avec les rapports du CESER :

- Quel destin pour la Haute-Normandie en 2025 ? (octobre 2012)
- Les services supérieurs en Haute-Normandie (septembre 2013)
- Les ports et le territoire, à quand le déclin ? (juin 2013)
- Dynamiser la qualité de vie et l'accueil (octobre 2004)





PROPOSITION N°2

A l'occasion de la rénovation et de la construction de nouvelles infrastructures, faire de l'axe Paris-Seine-Normandie le précurseur d'un nouveau modèle ferroviaire.



Des outils au service d'un projet

La question des transports ne laisse personne indifférent : chacun a un rapport particulier à la mobilité, ce qui en fait l'un des domaines qui cristallise le plus nettement la difficulté d'aménager un territoire de façon concertée : intérêt général et intérêt personnel, intérêt de l'économie et intérêt de l'environnement, intérêt de la vitesse et intérêt de la desserte, etc. s'opposent.

Les infrastructures de transports ne sont qu'un moyen au service d'un projet. Dans le cas de l'axe Paris-Seine-Normandie, les complémentarités économiques évidentes entre les trois régions rendent nécessaire une réflexion approfondie sur l'armature du réseau de transport. Cette armature doit s'articuler autour de deux principes :

- pour les voyageurs d'une part, des déplacements individuels facilités, plus rapides, plus confortables, plus fiables, plus fréquents et sur de plus grandes amplitudes horaires ;
- pour les marchandises d'autre part, la nécessité de relever le défi du développement portuaire et du report modal de la route vers les modes massifiés.



Tour d'horizon

Pour y voir plus clair, un bref état des lieux s'impose : le mode routier ne souffre pas de dysfonctionnement majeur. La desserte autoroutière du territoire répond aux enjeux de développement grâce notamment à l'A13, même si, pour la Haute-Normandie, le projet de contournement Est de Rouen est toujours âprement débattu. Les trafics n'ont cessé de croître au cours des dernières décennies, même si l'augmentation du prix des carburants et les engagements de la France de diminution par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 devraient faire baisser significativement les trafics au cours des prochaines années.

Le mode ferroviaire est au cœur des débats. Les lignes du nord-ouest parisien et de la Normandie souffrent depuis plusieurs décennies d'un sous-investissement chronique. Les voyageurs en pâtissent fortement : des trains vieillissants et bondés, des retards et des incidents fréquents, des fréquences et des amplitudes qui ne répondent plus à la demande. Côté fret, la situation n'est guère plus enviable, alors même que le réseau est sous-utilisé. Contrairement aux trains de voyageurs, le ferroviaire pâtit d'une désaffection profonde du monde économique pour le transport de marchandises. Les possibilités de report, notamment

en provenance des grands ports maritimes, sont pourtant considérables, sous réserve d'une offre de service compétitive. Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie a remis l'accent sur ces problématiques. L'enjeu est de taille puisqu'il conditionne la fluidité des personnes et des marchandises par voie terrestre sur l'ensemble du territoire PSN et, par conséquent, la politique maritime de la France.

Enfin, la voie fluviale connaît un regain d'intérêt. Lien naturel entre Paris et la Normandie, la

Seine retrouve progressivement la confiance des chargeurs et des aménagements sur les écluses et les barrages sont en cours. Point noir : l'absence d'accès fluvial à Port 2000, même si le port affirme que le terminal multimodal devrait résoudre les difficultés. Enfin, l'hypothèse d'un canal Seine-Nord Europe se dessine, à la fois opportunité et risque pour les ports normands. La clé : une démarche commerciale offensive vis-à-vis de leurs principaux concurrents du Range Nord.





Le train du futur

L'état des lieux qui précède montre que l'urgence porte sur le mode ferroviaire. De ce handicap, il est possible de faire un atout. Le diagnostic réalisé par la commission Mobilité 21 indique que le modèle de développement ferroviaire français est à réinventer. La grande vitesse ferroviaire, secteur dans lequel excelle la France, n'est plus un marqueur de modernité. Les LGV en projet peinent à convaincre de leur soutenabilité économique ou environnementale. Or, entre TER et TGV, une solution existe, capable de concilier une desserte fine du territoire avec l'objectif de réduction des temps de parcours. I-Trans (pôle de compétitivité spécialisé dans les transports terrestres et la logistique) et Novalog y travaillent : ils doivent être fortement soutenus. Il s'agit d'une priorité, car derrière le nouveau modèle de train, il y a en perspective la création d'une filière industrielle française : le modèle du TGV a eu beaucoup de

mal à s'exporter alors même que la plupart des pays dans le monde sont demandeurs de trains capables d'atteindre des vitesses d'environ 200 km/h sur de petites distances et offrant tout le confort nécessaire pour travailler. Cette solution conviendrait tout particulièrement à l'axe PSN, caractérisé par une armature urbaine polynucléaire comptant beaucoup de villes moyennes. L'épine dorsale ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre est (et sera) irriguée en voyageurs grâce à la capillarité mise en place avec d'autres gares situées à l'écart. Leur raccordement efficient au réseau principal est une priorité.

En matière de fret, la réflexion

doit être menée dans le même esprit de modernisation. Si l'offre a aujourd'hui du mal à s'adapter au marché, c'est aussi parce que les technologies pourraient être modernisées (système de freinage, d'attelage...). Dans le même esprit, à l'occasion de la remise en état de la ligne Serqueux-Gisors, un tronçon expérimental d'un kilomètre a été réservé à la pose d'une voie sur dalle béton (et non la traditionnelle voie ballastée). Le dispositif, déjà utilisé à l'étranger mais peu développé en France, pourrait aussi constituer une nouvelle niche d'export. Un groupement fédéré par le pôle de compétitivité i-Trans y travaille.

En savoir plus avec les rapports du CESER :

- Les enjeux du projet de LNPN (mai 2011)
- Les ports et le territoire, à quand le déclic ? (juin 2013)
- Vers une mobilité généralisée en Haute-Normandie en 2050 (octobre 2010)
- Les infrastructures de transport en Haute-Normandie (mai 2009)





PROPOSITION N°3

Œuvrer en faveur du rapprochement des établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

Une singularité normande...

La Normandie se caractérise par un déséquilibre notable entre la recherche publique (1/5 de la dépense intérieure en R&D) et la recherche privée (4/5). En 2008 (derniers chiffres disponibles), le territoire de la Haute-Normandie a consacré 1,4% de son PIB aux dépenses de recherche et développement (secteurs public et privé confondus), la Basse-Normandie 1,1%, contre une moyenne nationale de 2,1%. Les effectifs de la recherche privée sont nettement plus importants, et se concentrent autour des industries automobiles, chimiques et pharmaceutiques. La comparaison avec l'Ile-de-

France révèle un fossé profond : la région capitale regroupe 40% des effectifs nationaux de chercheurs, 27% des effectifs universitaires, trois pôles de compétitivité mondiaux...

Les laboratoires de recherche sont peu associés aux grands établissements publics nationaux, en Normandie comme dans l'Ouest parisien. Certaines réalités témoignent d'ailleurs de la coupure qui s'est opérée entre les atouts économiques du territoire et la représentation de la recherche : ainsi les laboratoires haut-normands sont rattachés aux délégations régionales des

grands organismes de recherche qui se situent à Caen pour le CNRS (choix historique lié au poids du GANIL¹), ou à Lille pour l'INSERM. Des laboratoires affiliés à l'INRA existent en Basse-Normandie uniquement.

L'un des besoins les plus urgents est l'attrait et la stabilisation des chercheurs sur le territoire. Des systèmes de bourses doctorales ou post-doctorales sont proposés par les institutions publiques, mais sont encore timides face à l'enjeu.

1) Grand Accélérateur National d'Ions Lourds



Un travail en réseau déjà ancien

Il faut relever la forte capacité des laboratoires à travailler en réseau, et ce bien avant la constitution de la Communauté d'Universités et d'Établissements « Normandie Université » (ex Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur). Le plus ancien de ces réseaux, LARC Neurosciences, a été créé en 1989, mais on en trouve bien d'autres. En Normandie, la recherche s'est structurée en pôles thématiques : 3 en Basse-Normandie, 6 Grands Réseaux de Recherche (GRR) en Haute-Normandie.

Un processus de mutualisation est aussi à l'œuvre au sein des écoles doctorales, dans les cinq établissements publics normands, sur une base thématique. Cette organisation en écoles doctorales permet aux étudiants de bénéficier d'un accès à tous les grands équipements et d'offrir des formations complémentaires professionnalisantes. Administrativement, chaque école est organisée autour d'un seul conseil, qui se déplace sur les différents sites et dont la direction est tournante. Enfin,

il existe dans chaque région normande un collège des écoles doctorales, agissant comme une instance de réflexion, de concertation et de proposition sur la politique des établissements en matière de formation doctorale. Ces caractéristiques ont été saluées par l'AERES¹.

1) Agence d'Évaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur.



Pour une synergie de l'enseignement supérieur et de la recherche

L'heure est au mouvement dans le monde universitaire. A titre d'exemple, l'université Paris 2-Assas envisage de quitter son regroupement, le pôle Sorbonne universités. Le tout sur fond de réforme, puisque la nouvelle loi sur l'enseignement supérieur et la recherche a transformé les PRES en « communautés d'universités et d'établissements » (CUE), sous statut d'EPCSCP (Etablissement Public à Caractère Scientifique, Culturel et Professionnel). Si un regroupement devait donc être acté demain, le timing serait bien choisi. Petit zoom sur la situation aujourd'hui.

Le très faible poids de la recherche publique en Haute-Normandie apparaît comme une particularité dans l'hexagone et peut s'expliquer en partie par la relative jeunesse de ses universités. Contrairement à l'Université de Basse-Normandie, dont la création remonte à la Guerre de Cent Ans, l'Université de Rouen est née en 1966 et l'Université du Havre en 1984. A cet ensemble s'ajoutent deux établissements publics : l'INSA de Rouen et l'ENSI à Caen, qui forment à eux cinq les membres fondateurs de la Communauté d'Universités et d'Etablissements (CUE) « Normandie Université », rejoints en 2012 par les principales écoles normandes.

Sur la partie Ouest de l'Ile-de-France, trois universités coexistent : Nanterre, Cergy-Pontoise et Versailles Saint-Quentin. Les deux dernières se retrouvent au sein de la CUE « Paris Grand Ouest » auquel sont aussi liés des membres dits « associés », tels que l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles ou

l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile. L'université de Nanterre constitue un cas particulier, spécialisée dans le droit et les sciences humaines, tournée vers le tertiaire et dont les partenariats sont déjà constitués au sein du pôle Léonard de Vinci.

Ces deux CUE ont en commun le caractère pluridisciplinaire des universités qui le composent, un nombre important de laboratoires non rattachés à des grands organismes (2/3 des laboratoires de la CUE Paris Grand Ouest) et leur création récente, respectivement octobre 2011 et février 2012. Cette caractéristique confère de la souplesse et doit être exploitée afin d'initier des projets collaboratifs pertinents dans le cadre de l'axe PSN. Un tel rapprochement serait d'ailleurs cohérent avec les stratégies mises en place par d'autres PRES de création plus ancienne, qui ont également entamé des démarches de rapprochement.

A ces similitudes, on pourrait rajouter un adossement financier notable de ces universités aux collectivités territoriales, qui subventionnent la construction de bâtiments ou des travaux de recherche. On ne retrouve pas ce type de lien dans d'autres pôles universitaires parisiens (Orsay, Sorbonne...).

Outre des caractéristiques communes d'ordre institutionnel,

les établissements normands et ouest-parisiens pourraient également trouver des complémentarités sur certains segments spécifiques. Il y aurait ainsi matière à créer un pôle de renommée internationale basé sur le tertiaire supérieur et la gestion, autour de l'ESSEC, de NEOMA Business School¹, de l'École Supérieure de Commerce (ESC) du Havre/ Caen, des Instituts d'Administration des Entreprises (IAE) de Caen et Rouen, des facultés de droit de Nanterre et Cergy, de l'Université Paris Dauphine... De même, la thématique des sciences pourrait faire l'objet de rapprochements, grâce à des domaines d'expertises tels que les matériaux, la chimie ou les neurosciences.

L'axe PSN ne peut pas faire l'économie d'un rapprochement des communautés d'universités qui le constituent. La dynamique du projet, porteur d'innovation, doit forcément être accompagnée par une collaboration en matière de recherche. Cette stratégie de rapprochement se caractérise par son réalisme et sa faisabilité mais doit être portée par les acteurs publics compte tenu du peu de réseaux existant entre les laboratoires normands et ceux de l'Ouest parisien à l'heure actuelle.

1) Nouvelle entité issue de la fusion de Rouen Business School (RBS) avec Reims Management School, le 10 septembre 2013.

En savoir plus avec les rapports du CESER :

- Le PRES Normandie Université (octobre 2012)
- Les services supérieurs en Haute-Normandie (septembre 2013)



PROPOSITION N°4

Proposer à la population locale et aux touristes, notamment étrangers, des solutions de paquets d'offres sur l'ensemble de l'axe Paris-Seine-Normandie.



Un axe, des identités

Le domaine du tourisme n'est pas épargné par l'existence d'une multiplicité de strates territoriales, mais l'organisation sur l'axe PSN fait preuve d'une volonté de rassembler les forces. En effet, les régions de Haute et de Basse-Normandie sont regroupées au sein d'un même Comité Régional du Tourisme

(CRT), seul exemple de ce type en France. Par ailleurs, il est question d'une convention entre les Comités Régionaux du Tourisme de Normandie et d'Ile-de-France.

En octobre 2009, le CRT normand a publié un schéma interrégional du tourisme, à l'intérieur duquel est dressé un panorama identitaire de la Normandie.

Celui-ci fait apparaître un constat qui interroge le lecteur : la Normandie oscille « entre fierté et désamour », et il en ressort un sentiment d'appartenance à « une » Normandie plutôt qu'à « la » Normandie. « Appartenance revendiquée pour l'extérieur et ramenée au pays ou au terroir pour l'intérieur ».



Des pistes en devenir

C'est une certitude, les croisières ont le vent en poupe. Un dynamisme marqué par la création récente d'un « club croisières » au Havre, qui devient tête de ligne pour plusieurs voyages et a compté plus de cent escales en 2012. Même tendance pour les croisières fluviales : sur la Seine entre Paris et Honfleur, 11 bateaux différents circuleront en 2013. Les perspectives de développement sont fortes dans la mesure où la Seine conserve un fort potentiel, à l'inverse d'autres axes très prisés mais saturés.

A retenir aussi, le tourisme industriel : la Normandie peut se prévaloir d'offrir un

tourisme vivant, qui n'a rien de conservatoire : il est intégré au tissu économique, grâce à l'alternance de sites naturels exceptionnels et d'industries traditionnelles. Le développement de l'offre est pourtant contraint par des impératifs de sécurité et d'organisation, dans des sites souvent sensibles, ce qui complique l'accès du public.

Une marge existe aussi pour le tourisme d'affaires : la Normandie n'a que peu de sites pour accueillir les congrès. L'offre est quasi inexistante entre Paris et Deauville, même si le projet en cours de la Matmut à Rouen devrait permettre de relativiser

ce constat. La distance de Paris n'est nullement un handicap si l'on raisonne à l'échelle mondiale (le Centre des Congrès de Los Angeles se situe à 80 km de l'aéroport) Ajoutons l'importance de l'événementiel pour les congressistes à la recherche d'une destination intéressante.

Enfin, des événements centrés sur le nautisme, l'équitation, le golf, le vélo (ouverture de l'axe Paris-Londres via la Normandie, nombreuses voies vertes), laissent entrevoir de fortes possibilités de développement pour le tourisme sportif.





Vers une logique de paquet d'offres

La diversité touristique normande et parisienne et la logique économique demandent un certain degré de rationalisation de l'offre. Sur une initiative publique ou privée, des « packs » pourraient être constitués afin de valoriser les atouts. On prendra à titre d'exemple le golf : la Normandie compte plusieurs terrains d'attrait majeurs (dont celui d'Etretat, mondialement renommé), mais aucune offre ne propose aux amateurs un parcours à travers la région. Les greens ne faisant pas toujours bon ménage avec l'environnement (consommation

d'eau et de fertilisants), il importera de mettre en valeur ceux qui suivent des pratiques exemplaires, à l'image de la charte « golf et environnement » appliquée par certains clubs.

Ce type d'offre doit être supporté par une solide logique commerciale, et faire l'objet d'une promotion lors des grands salons internationaux

auprès des tours operators. Le but poursuivi doit être celui de l'élément différenciant, dans une logique de concurrence mondiale : un touriste américain ou japonais qui vient en Europe a un panel très large de visites devant lui. Le message à faire passer est simple : l'axe PSN est la destination incontournable de tout séjour en Europe ou en France.

En savoir plus avec les rapports du CESER :

- Avis sur le schéma interrégional du tourisme (octobre 2009)
- Les services supérieurs en Haute-Normandie (septembre 2013)





PROPOSITION N°5

Créer un parcours culturel et environnemental, faisant appel au fleuve, au patrimoine historique, artistique, industriel et naturel, racontant l'histoire du développement de l'axe PSN.



Construire une identité patrimoniale

L'axe PSN est caractérisé par un ensemble paysager exceptionnel, marqué par la richesse et la diversité de l'environnement, avec la présence d'un marqueur identitaire fort : l'eau. Parallèlement, la Vallée de la Seine a connu un développement important des activités humaines : certaines industries y ont notamment trouvé un lieu d'implantation privilégié, contribuant à faire de ce territoire une véritable puissance économique. Ceci explique les conflits qui ont régulièrement opposé les intérêts environnementaux et économiques, mais donne aussi au territoire une identité particulière.

D'Orsay à Honfleur en passant par Giverny, le Musée des Beaux-Arts de Rouen et le Musée Malraux du Havre, la vallée de la Seine est aussi la vallée de l'impressionnisme. Un simple exemple qui montre comment des complémentarités peuvent s'exercer entre trois régions. Mais en l'absence de schéma de développement culturel, il est difficile de donner des orientations claires. L'élaboration d'une stratégie interrégionale est donc un préalable. D'un point de vue pratique, la Normandie pourrait par exemple bénéficier de la saturation, en Ile-de-France, des moyens d'enseignements artistiques supérieurs pour faire venir des étudiants et accroître

ses équipements. De même, les deux éditions du festival « Normandie Impressionniste » ont permis un pas supplémentaire vers le rapprochement, autant par la renommée mondiale de l'événement que par les échanges qu'il suscite entre les collections des musées.

En matière environnementale, la gouvernance n'est pas plus efficace : les différents schémas relatifs à l'environnement (schéma régional climat air énergie – SRCAE ; plan régional de la qualité de l'air – PRQA ; schéma régional de cohérence écologique – SRCE, etc.) posent des constats pertinents mais souffrent d'un manque d'élaboration interrégionale et ne sont pas opposables. Quant à la Seine elle-même, elle demeure le seul grand fleuve de France à ne pas être doté d'un Etablissement Public Territorial de Bassin. C'est donc un patchwork de collectivités, de syndicats de bassins et d'entreprises qui en assurent la gestion.

Assurément, la Normandie et Paris doivent capitaliser sur l'image de marque dont ils bénéficient à l'étranger, ce qui est l'apanage de peu de régions dans le monde. Cette ouverture pourra être complétée le cas échéant par la recherche de labels internationaux (par exemple celui du « patrimoine mondial » de l'UNESCO).



Culture et environnement au plus près de la population

La promotion de la culture ne doit pas être réduite à des visées seulement touristiques. Elle est avant tout au service des habitants du territoire, qui n'ont pas nécessairement conscience de la richesse (patrimoniale, artistique...) qui les entoure.

Une attention particulière doit être portée sur les équipements culturels, les programmations artistiques mais aussi les pratiques du public, qui sont autant d'indicateurs de la vitalité culturelle. Des événements tels que l'Armada permettent de réconcilier les éléments fondamentaux de la culture historique normande que sont le fleuve et la mer, sans se départir d'un esprit festif et populaire. L'appropriation par les habitants est réelle. Dans ce contexte, les perspectives pour la culture sont

à rechercher dans la coopération, d'une part en réfléchissant à de nouveaux modèles partenariaux avec les acteurs économiques et en favorisant des stratégies de mécénat cohérentes, et d'autre part en réunissant les professionnels et les amateurs au sein d'instances communes, à l'image de la proposition faite par le CESER d'un Comité Régional de la Culture (CRC) dont la mission principale serait l'observation et l'analyse partagée des politiques culturelles.

Il reste également à impulser une meilleure connaissance de l'environnement. L'urbanisation a conduit une large partie de la jeune génération à ne plus reconnaître la faune et la flore, alors qu'il s'agit de la première étape pour une appropriation des enjeux de l'axe PSN. Un

renforcement de l'éducation à l'environnement spécifique à l'axe PSN serait d'ailleurs de nature à faciliter l'émergence d'un sentiment d'appartenance. Dans cette perspective, l'ouvrage réalisé récemment par le GIP Seine-Aval, « la Seine en Normandie » est exemplaire, car il vulgarise et rend attractives les connaissances historiques, écologiques et scientifiques acquises sur le fleuve. Des pays limitrophes (à l'image des Pays-Bas ou de la Belgique) semblent avoir compris depuis longtemps cette nécessité et parviennent à concilier leur richesse économique avec une grande conscience écologique. La concentration de leur population et le faible espace disponible n'y sont sans doute pas pour rien.





Tracer un chemin culturel

On note donc que les rapports entre la Normandie et l'Île-de-France ont généré un important patrimoine commun (à la fois politique, religieux, industriel...), sur fond de nature et de biodiversité relativement préservées, mais fragiles. Mais alors même que chaque élément patrimonial est bien mis en valeur individuellement, il manque encore dans les esprits cette notion de parcours, de chemin culturel qui lie indissociablement le développement de ces territoires. En 2011, Antoine Rufenacht, avait suggéré de « prendre l'axe Seine comme une scène de spectacle pour un ou plusieurs événements rassembleurs, populaires, sources d'identification, de notoriété et d'attractivité autour du thème de

l'eau, des ports et de la mer [...], autour de l'impressionnisme... »

Plus globalement, il y aurait matière à jouer sur l'ancienneté du concept d'axe Paris-Seine-Normandie, de François I^{er} à nos jours. Paris et la Normandie ont toujours entretenu des rapports forts, que ce soit dans le conflit ou dans l'unité. Les places-fortes, les monuments religieux, les industries racontent une histoire commune. Il faudrait aussi miser sur des lieux dédiés pour raconter cette aventure, comme par exemple les Port

Centers, qui mettent en valeur la dimension maritime et fluviale du territoire. La perspective du 500^e anniversaire de la fondation du port du Havre pourrait être le marchepied de cette prise de conscience. L'abondance de musées maritimes ou fluviaux (Conflans, Poses, Rouen, Le Havre, Caudebec-en-Caux) pourrait être opportunément mise en synergie. Ce tracé culturel redonne tout son sens et sa pertinence au territoire PSN. Il est indissociable de l'appropriation populaire recherchée.

En savoir plus avec les rapports du CESER :

- Culture, acte I (mai 2009)
- Culture, actes II et III (octobre 2010)
- Education populaire, une nécessité et un enjeu d'avenir (février 2013)





L'AXE PARIS-SEINE-NORMANDIE

Une histoire au long cours

C'était il y a longtemps

1517

François I^{er} décide de la construction d'un port au Havre.

La vitalité du port de Rouen (alors deuxième ville de France) est à son apogée. Des relations se nouent avec le monde entier.

XVI^e-XVII^e
siècle

1802

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grand rue » (formule attribuée à Napoléon Bonaparte).

C'était hier

Par décret, le Gouvernement Poincaré institue le « Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation générale de la région parisienne ».

24 mars
1928

22 juin
1939

Un plan d'aménagement de la région parisienne est approuvé par décret-loi.

Pierre Chaussade, préfet de Haute-Normandie, obtient la création de la Mission d'Etudes Basse-Seine, qui a pour mission de préparer un schéma directeur d'aménagement.

17 déc.
1965

9 déc.
1969

Le Gouvernement approuve le Schéma d'aménagement de la Basse-Seine.

C'est aujourd'hui

27 déc.
2007

Lancement de la « consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain ».

Création du secrétariat d'Etat pour le développement de la Région Capitale.

18 mars
2008

29 avril
2009

L'exposition sur le Grand Paris est inaugurée et présente le projet « Seine Métropole » d'Antoine Grumbach.

Création du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (CCIS).

19 mai
2009

16 juillet
2009

Discours du Président de la République Nicolas Sarkozy au Havre.

Création d'un comité de pilotage sur le projet de ligne nouvelle à grande vitesse présidé par Jean-Pierre Duport.

Novembre
2009

Mai 2010

Parution du rapport de Jacques Attali « Paris et la Mer. La Seine est capitale ».

Colloque « Axe Seine, Acte I » au Havre.

4 mai
2010

C'est aujourd'hui

27 mai
2010

Adoption de la loi sur le Grand Paris.

Colloque « Axe Seine, acte II » à Rouen.

23 mai
2011

24 mai
2011

Création du Commissariat Général pour le Développement de la Vallée de la Seine.

Lancement du Débat Public sur la LNPN.

3 octobre
2011

18 nov.
2011

Les CCI organisent les « premières rencontres économiques de l'Axe Seine ».

Création d'HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris).

19 janvier
2012

14 février
2012

Antoine Rufenacht remet son rapport au Premier ministre.

RFF décide de poursuivre les études sur la LNPN.

5 avril
2012

C'est aujourd'hui

25 sept.
2012

Les CCI organisent les « deuxièmes rencontres des acteurs économiques de Paris-Seine-Normandie ».

Colloque « Axe Seine, acte III » à Paris.

22 nov.
2012

22 avril
2013

Un décret institue un « Délégué interministériel pour le développement de la Vallée de la Seine ». M. François Philizot occupe le poste.

Le Gouvernement retient dans ses priorités d'infrastructures nouvelles le traitement du nœud « Paris-Saint-Lazare-Mantes », le traitement du nœud rouennais et la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors.

9 juillet
2013

Et demain peut-être...

été
2014

Adoption d'un « schéma stratégique d'aménagement et de développement » de la vallée de la Seine

D'après les priorités définies par le rapport de la commission Mobilité 21 et les choix opérés par le Gouvernement, la section Paris-Mantes est modernisée et la question du nœud rouennais est résolue.

Vers
2030