

Document AURH

Une stratégie normande pour l'Axe Seine

La Normandie et la Région Parisienne ont des préoccupations communes en termes d'aménagement du territoire, de par leur situation géographique, marquée par leur proximité et l'existence d'un fleuve qu'elles partagent, la Seine.

Que l'Etat ait pris acte dans le passé de cette évidence n'a rien d'anormal. Qu'il ait conçu des projets ou des Schémas pour introduire un certain ordre dans l'aménagement de la Basse-Seine ne l'est pas moins.

D'un point de vue normand, il faut néanmoins se poser la question de savoir dans quelles conditions la Normandie a été associée à part entière à la conception de ces documents prospectifs qui la concernaient pourtant au premier chef ; de savoir si ses intérêts ont été pris en compte à cette occasion et quelles réalisations concrètes ont suivi ces schémas.

L'examen objectif des faits oblige à répondre par la négative à cette triple question. A quelques semaines d'échéances électorales capitales, il faut ensuite s'interroger sur les causes d'un tel état de choses afin d'avoir en 2017 une vision renouvelée de cette problématique nourrie par les enseignements du passé dans ce domaine afin de définir une stratégie nouvelle conforme aux intérêts de notre région.

La situation négative - d'un point de vue normand répétons-le – qui vient d'être évoquée résulte de trois facteurs principaux : *tout d'abord la méconnaissance par les Normands de la finalité profonde poursuivie dans les divers documents d'aménagement conçus essentiellement par l'Etat, ensuite l'absence de stratégie normande alternative relativement à l'aménagement de la Basse-Seine et enfin le fait que face à un état central tout puissant il n'existait pas d'ensemble normand unifié sur le plan institutionnel capable de rééquilibrer un rapport de forces qui était alors très largement à son désavantage*

Sous l'effet de cet état de choses à deux reprises dans le passé la Normandie a payé cher le fait de ne pas avoir de stratégie autonome concernant l'aménagement de la Vallée de la Seine et de s'être laissé imposé celle de l'Etat, résultante inéluctable du rapport de forces qui vient d'être rappelé.

A l'évocation de cette très succincte rétrospective historique un constat évident s'impose : *les plans d'aménagement « normands » concernant la basse-Seine ont toujours été des « sous-produits », soit d'un schéma d'aménagement de la région parisienne (cas du SDAURP -1965), soit d'un projet d'origine étatique (Grand Paris-2009)*. Il convient donc de s'intéresser à la finalité et au contenu de ceux-ci.

1 1965 -2015 : L'ETAT IMPOSE UNILATERALEMENT SA VISION DE L'AMENAGEMENT DE LA BASSE-SEINE

1.1 – Les plans et schémas d'aménagement de la région parisienne

L'idée de planifier la croissance et l'aménagement de la région parisienne est ancienne puisque la première initiative étatique visant cet objectif remonte à 1928.

Différents plans d'aménagement vont, à partir de cette époque voir le jour : plan Prost (1932) PARP (1934) confirmé en 1941, plan PADOG (1960). Ces premiers plans ont en commun de contenir l'expansion parisienne dans un périmètre multi-directionnel limité autour de Paris (le plan PARP de 1934 par exemple concerne une zone géographique de 35 km autour du centre de Paris). Au début des années 1960 il est décidé de revoir le PADOG (Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale) parisien pour différentes raisons.

Le nouveau plan qui va prendre le nom de Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (SDAURP) va être élaboré par le Délégué du District de Paris (1961-1969), Paul Delouvrier. Le SDAURP sera publié en 1965. A la différence des plans précédents le nouveau Schéma d'aménagement parisien va étendre considérablement son périmètre d'intervention et va privilégier l'option consistant à favoriser l'extension des zones à urbaniser en particulier par la création de villes nouvelles selon des axes géographiques clairement définis. Parmi ceux-ci la Basse-Vallée de la Seine est désignée comme l'axe principal d'expansion et est donc intégrée de facto dans le SDAURP.

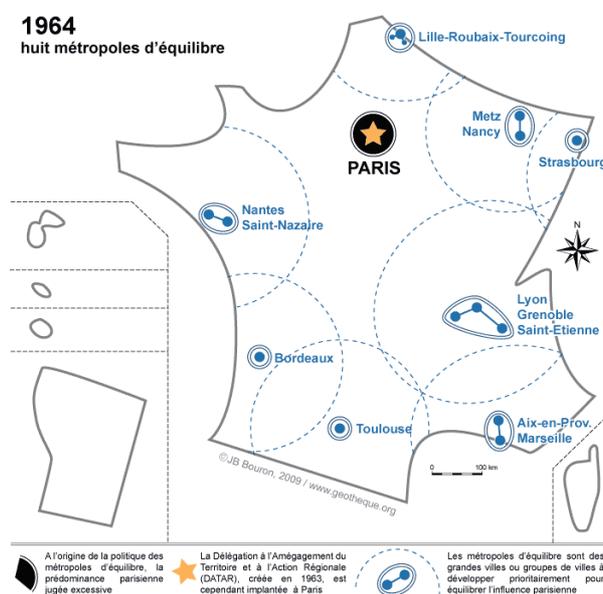
1.2 – Rouen et la Normandie exclues de la politique des « Métropole d'équilibre »

En même temps que s'élabore le SDAURP, une décision lourde de conséquences pour l'avenir normand est prise par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R) qui vient de naître (1963).

La DATAR approuve le constat fait par le Géographe Jean François Gravier après la seconde Guerre mondiale selon lequel la croissance française est pour une large part due à l'hypertrophie de la région parisienne face à ce qui pourrait devenir le « désert français ». Elle décide pour inverser cette tendance de mettre en œuvre sur le territoire national une politique d'aménagement du territoire reposant sur la mise en place de huit métropoles régionales dites « d'équilibre » qui ont ainsi pour finalité de faire contrepoids à Paris.

En même temps que s'élabore le SDAURP parisien, *la DATAR désigne en 1964 les 8 métropoles d'équilibre* suivantes: Lille, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon Strasbourg, Nancy-Metz.

Aucune ville normande, et notamment Rouen, n'est retenue ce qui signifie qu'entre Lille et Nantes il existe un « désert » métropolitain.



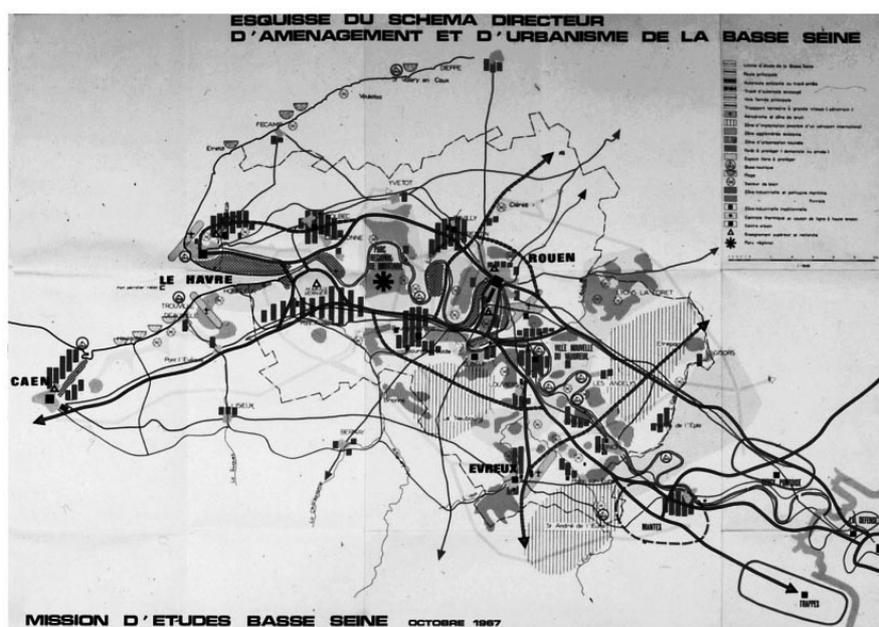
Certes des raisons « officielles » ont été données à cet « oubli » en particulier l'insuffisance de population de Rouen. Ces raisons ne résistent pas à l'examen. Il est clair, en réalité, que cet « oubli » était délibéré et conforme aux objectifs que se fixait le SDAURP conçu à la même époque. Il ne concevait la basse Vallée de Seine (la partie « utile » de la Haute Normandie) que comme le prolongement naturel de la région parisienne et ne devant donc comporter aucun contre-pouvoir tel que celui qui était dévolu aux métropoles d'équilibre.

Restait à élaborer un plan d'aménagement de la Basse-Seine « normand » s'inscrivant dans la continuité du SDAURP et dans la logique des principes qui l'avaient inspiré.

1.3 – Le schéma d'aménagement de la Basse-Seine

Tout à fait naturellement, quelques mois après la publication du SDAURP, l'Etat décide, le 17 décembre 1965, de créer une « *Mission d'études de la Basse-Seine* » (MEBS) dont la direction est assurée par le Préfet régional de Haute Normandie, Chaussade. Elle a pour mission de préparer un « *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Basse Vallée de la Seine* », après une phase de « consultation » de pure forme (1967-1968) limitée à quelques représentants de collectivités territoriales de Haute Normandie et de la CODER (Commission de Développement Economique Régional).

La légitimité de représentation régionale de cette CODER était inexistante du fait de sa composition, du mode de désignation de ses membres et de sa fonction qui était purement consultative. Le « *Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine* » est lancé le 9 Décembre 1969 par décision d'un Comité interministériel.



L'objectif numéro 1 du « Schéma Vallée de Basse-Seine » est clairement affiché dans son contenu : assurer le « desserrement » (selon le terme officiel) de la région parisienne hypertrophiée, vers la Haute Normandie. Pour ne prendre que l'exemple démographique, la projection de population haut-normande à l'horizon 2000, impliquée par ce « desserrement » parisien, était chiffrée à 3 millions d'habitants, atteint partiellement par « importation » de population francilienne

Il est à noter que cette logique purement parisienne a été bien perçue par certains participants à la « consultation » qui, prenant conscience des buts poursuivis par le Schéma et pour réduire leur caractère négatif pour la Normandie, proposent dès cette époque une « réunification » des deux régions de Haute et de Basse Normandie pour faire contrepoids à la domination parisienne. D'autres à Rouen, créent une association prônant l'accession de Rouen au rang de métropole d'équilibre à l'instar des huit autres grandes villes françaises désignées par la DATAR et dont la justification est -on l'a vu- de faire contrepoids à Paris.

La mise en œuvre du « *Schéma Stratégique Vallée de Seine* » sera remise en cause pour des raisons diverses dans les années 1970. Il n'en reste pas moins que l'absence de métropole d'équilibre normande sera gravement dommageable à la Normandie et ses effets s'en font toujours sentir de nos jours. La fonction d'une métropole est, on le sait, de concentrer sur son territoire un certain nombre de centres de décision, qu'ils soient politiques ou économiques, des équipements culturels notables... Par ailleurs ainsi que le montrent de nombreuses études les métropoles ont un effet de rayonnement et d'entraînement sur les territoires qui les environnent.

L'absence pendant les dernières décennies d'une métropole normande a pénalisé et pénalise toujours lourdement la Normandie toute entière.

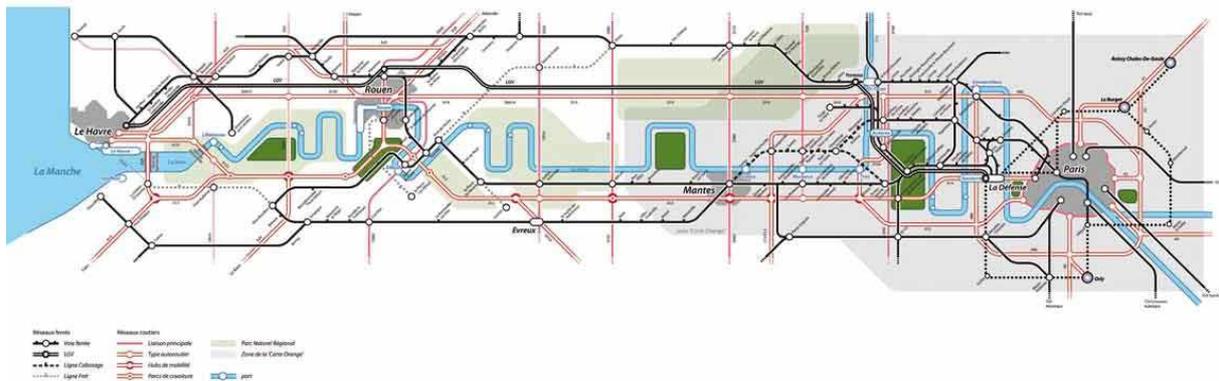
L'extrait suivant du Schéma stratégique de Mr Philizot (2015) montre les conséquences de cet état de choses : « *Si les établissements se répartissent de Paris jusqu'à l'embouchure de la Seine les sièges sociaux restent concentrés en Ile-de-France et principalement dans la zone centrale de l'agglomération parisienne. Si l'économie francilienne peut présenter une certaine résilience face aux*

crises, le tissu économique normand se trouve fragilisé à plusieurs titres : surreprésentation des fonctions d'exécution et faiblesse des fonctions supérieures, dépendance des établissements normands vis à vis de grands groupes dont les décisions sont prises en dehors du territoire, fragilité des entreprises PMI-PME sous-traitantes qui subissent les conséquences de ces décisions. Ces déséquilibres évidents en ce qui concerne les activités industrielles sont aussi très marquées pour les activités tertiaires certaines d'entre elles étant extrêmement concentrées en Ile de France » (p.17)

1.4 - Le plan Grumbach (2009)

Un mois après son élection à la Présidence de la République le 26 mai 2007, le 26 juin 2007, **Nicolas Sarkozy** propose une vision globale d'aménagement de la Région Ile-de-France. En septembre de la même année, il annonce son intention de lancer une consultation internationale pour « travailler sur un diagnostic prospectif urbanistique et paysager sur le Grand Paris à l'horizon de 20, 30 voire 40 ans »

A l'issue de la consultation à laquelle participent 10 cabinets internationaux, le projet de l'Urbaniste-Architecte Antoine Grumbach est retenu. Quelle est sa finalité ? Antoine Grumbach part du principe selon lequel toute grande mégapole d'envergure mondiale doit avoir une ouverture sur la mer. Tout à fait logiquement selon lui, Paris, s'il veut aspirer au statut de « ville-monde » doit atteindre cet objectif par l'aménagement de la vallée de la Basse-Seine.



Sans entrer dans le détail du projet Grumbach, retenons qu'il projette notamment de « tresser un faisceau de mobilités » entre Paris et le Havre : construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, optimisation du réseau routier et autoroutier existant ou à construire ». D'autres dispositions de natures diverses sont contenues dans le projet Grumbach qui s'inscrivent dans la logique parisienne qui vient d'être évoquée. « L'identité normande n'étant pas significative sur le plan économique » comme l'a souligné Monsieur Grumbach lui-même le 14 mai 2009 devant le CESER de Haute Normandie.

1.5 - Le Commissariat général au développement de la Vallée de la Seine (2011)

Afin de concrétiser le projet Grumbach, le 24 mai 2011, un décret présidentiel crée un « Commissariat Général au Développement de La Vallée de la Seine ». Son titulaire est **Antoine Rufenacht**, Député-maire du Havre.

En septembre de la même année, est lancé un débat public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) (composante du projet Grumbach) tandis que Mr Rufenacht remet en février 2012 un Rapport au Premier Ministre. Dans ce rapport Mr Rufenacht identifie 5 équipements « incontournables » de l'Axe-Seine :

- la LNPN,
- le contournement Est de Rouen (liaison A 13/A28 prévue par le projet Grumbach)
- la liaison fluvio-maritime du Port du Havre,
- l'amélioration du réseau fret,
- la desserte du Port fluvial d'Achères.

Antoine Rufenacht chiffre le besoin de financement requis par ces infrastructures à 18 milliards d'euros.

1.6 – Un délégué interministériel à l'Axe Seine (2013)

Avec l'alternance politique de mai 2012 qui amène l'accession à la Présidence de la République de **François Hollande** quel sort allait être réservé au projet de Grand Paris porté par son prédécesseur ? La réponse allait être apportée rapidement par la Ministre en charge du dossier, **Cécile Duflot** qui déclarait le 26 Juin 2012, peu après l'élection de François Hollande, que « *la vision de certains de ses prédécesseurs dans ce domaine n'était plus d'actualité* » et que « *la question prioritaire de la compétition entre métropoles, fondement de la démarche Sarkozy-Grumbach, n'était désormais plus prise en compte* ». Mme Duflot était d'ailleurs dans la logique des propos tenus par elle quelques semaines auparavant au cours de la campagne des Présidentielles lorsqu'elle exprimait son opposition radicale à la LNPN et sa conviction que ce projet ne verrait jamais le jour.

En cohérence avec cette nouvelle orientation, le 13 novembre 2012, le Premier Ministre Ayrault procède au limogeage d'Antoine Rufenacht. Cependant le Gouvernement a bien perçu les attentes suscitées en Normandie par les annonces faites au cours du quinquennat précédent, aussi six mois plus tard, le 22 avril 2013, est créée une « *Délégation interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine* » dont le titulaire est le Préfet **François Philizot**, qui reprend en apparence les orientations du Projet Grumbach.

François Philizot, sous l'autorité directe du Premier Ministre Ayrault a pour mission d'élaborer un « *Schéma stratégique pour le développement de la Vallée de la Seine* », présenté à Caen le 15 janvier 2015. En ce qui concerne les infrastructures de transport que promettait le « Schéma stratégique » de Mr Philizot pour la Normandie? :

- la réalisation de la LNPN « opération déclarée prioritaire par le Premier Ministre » -
- la modernisation de l'axe ferroviaire Sequeux-Gisors »-
- l'accès fluvial à Port 2000 »
- l'amélioration des accès nautiques au port de Rouen » (...)
- la réalisation de la liaison A13/ A28 (contournement Est de Rouen) opération déclarée d'intérêt national reconnue comme prioritaire par le Premier Ministre en juillet 2013 ».

Pour financer ces infrastructures Mr Philizot s'en remettait au chiffrage établi par Mr **Duron** dans le cadre du Rapport « Mobilités 21 » (juin 2013) s'établissant à plus de 10 milliards d'euros, étant entendu qu'un contrat de plan particulier, le CPIER Vallée de Seine (Contrat de Plan Interrégional), détaillerait ce financement.

1.7 Le bilan de l'action de l'Etat (1965-2015)

- **Un système de gouvernance marginalisant la Normandie**

Le système de gouvernance de l'Axe-Seine est décrit dans le décret du 22 avril 2013 nommant Monsieur Philizot à la tête de la Délégation Interministérielle à l'Axe-Seine.

La toute puissance de l'Etat apparaît dans le texte du Décret qui définit la fonction de Mr Philizot indiquant notamment que c'est lui qui « *définit les modalités selon lesquelles sont associées* » les deux Normandie noyées au milieu de plus de 30 structures diverses allant des départements des Yvelines, du Val d'Oise, de la Seine Saint-Denis à la Chambre d'agriculture d'Ile-de-France en passant par « Voies Navigables de France » (V.N.F)... Un tel système multiple et morcelé n'a pas été mis en place par hasard : il donne les mains libres à l'Etat dans l'aménagement de la Vallée de la Seine et dissout le pouvoir des deux régions normandes alors séparées dans un ensemble où celles-ci sont marginalisées

- **Un bilan négatif des actions de l'Etat**

Depuis 1969 l'Etat a conçu deux plans d'aménagement pour la basse vallée de la Seine, le Schéma Basse-Seine et le projet Grumbach (sous sa version Sarkozy- Rufenacht en 2012 et sa version Valls-Philizot en 2015).

Qu'en est-il résultat pour la Normandie ?

Le premier le SDAU Basse-Seine n'a pas été mis en œuvre du fait de circonstances extérieures diverses, comme cela a été indiqué précédemment. Cependant une de ses implications négatives, l'exclusion de Rouen de la liste des métropoles d'équilibre a eu des conséquences très néfastes. Deux notes récentes de « France-Stratégie » (février 2017) confirment le décrochage de Rouen par rapport aux autres métropoles françaises non seulement en matière d'évolution de l'emploi (entre 2006 et 2013) mais également en termes de proportion d'emplois métropolitains supérieurs dans l'ensemble des actifs, indicateur caractéristique d'une métropole.

Le plan Grumbach dans sa version Rufenacht n'a pas été mis en œuvre du fait de l'alternance politique de 2012.

Le plan Grumbach dans sa version Philizot ne l'a pas été du fait de la non implication de l'Etat dans son financement

Il apparaît ainsi que depuis 1969 les deux plans d'aménagement de la Vallée de la Seine sont restés lettres mortes du fait du non respect par l'Etat de ses engagements notamment financiers. La Normandie fut contrainte de se substituer à l'Etat pour le financement d'équipements majeurs, pourtant parties intégrantes de ces plans : le Pont de Normandie et le Contournement routier de Rouen

Si l'Etat, à l'occasion de la prochaine échéance politique affirmait une réelle volonté de s'engager pour l'Axe-Seine, les Normands doivent s'entourer de multiples garanties afin que cet Axe-Seine soit autre chose que ce qu'il est depuis les années 1960 c'est à dire une notion sans contenu.

2 LA NOUVELLE REGION NORMANDIE : QUELLE STRATEGIE POUR L'AXE SEINE ?

Depuis le 1er janvier 2016 un événement considérable change la donne normande et permet d'envisager une approche nouvelle du cadre des relations de la région avec l'Etat dans la perspective d'un aménagement équilibré de l'Axe-Seine : les deux régions de basse et de haute Normandie séparées depuis la loi de création des régions de 1972 n'en font plus qu'une seule : la Normandie est réunifiée.

Cette nouvelle donne normande permet d'espérer que l'époque antérieure où l'Etat tout puissant pouvait imposer son « Schéma d'aménagement de la Basse Seine » simple déclinaison haut normande du SDAURP parisien ou en 2009 le plan Grumbach sous sa version Rufenacht (2011) ou Philizot (2013) est révolue.

La réunification normande a, de ce point de vue, trois conséquences positives :

- elle permet d'abord une négociation avec l'Etat à partir d'un rapport de forces nouveau ou une seule région remplace les deux petites régions antérieures,
- ensuite cette mutation institutionnelle permet une vision stratégique normande unique du devenir de la nouvelle région
- et enfin le « poids » financier de celle-ci s'en trouve accru dans la perspective de la prise en compte de certains financements liés à l'Axe-Seine venant compléter ceux de l'Etat.

Géographiquement parlant, la Normandie est incontournable pour l'aménagement de la basse-Seine même dans une approche parisiano-étatique, renforçant de ce fait la position normande. Dès lors, une stratégie nouvelle s'appuyant sur ces nouvelles considérations doit être définie et mise en œuvre.

2.1 Le pré-requis pour une nouvelle stratégie de développement de l'Axe Seine

Le 23 mai 2011, lors du second Colloque Axe-Seine qui se tenait à Rouen, **Bruno Le Maire**, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire et élu normand définissait d'une manière concise et parfaitement claire les bases sur lesquelles devaient reposer les rapports entre la Normandie et la région capitale :

« La Normandie doit tirer parti de sa proximité avec la région capitale sans perdre son âme. Nous avons vocation à développer économiquement, socialement, culturellement, industriellement la Normandie avec la Région parisienne ; pas sous l'autorité de la Région parisienne, pas dans la dépendance de la Région parisienne. Normandie et Région parisienne doivent travailler main dans la main sur un pied d'égalité et de complémentarité »

C'est sur la base de cette vision que doit s'établir les relations entre la Normandie, l'Etat et la région parisienne dans la perspective de l'aménagement et du développement de la Vallée de la Seine.

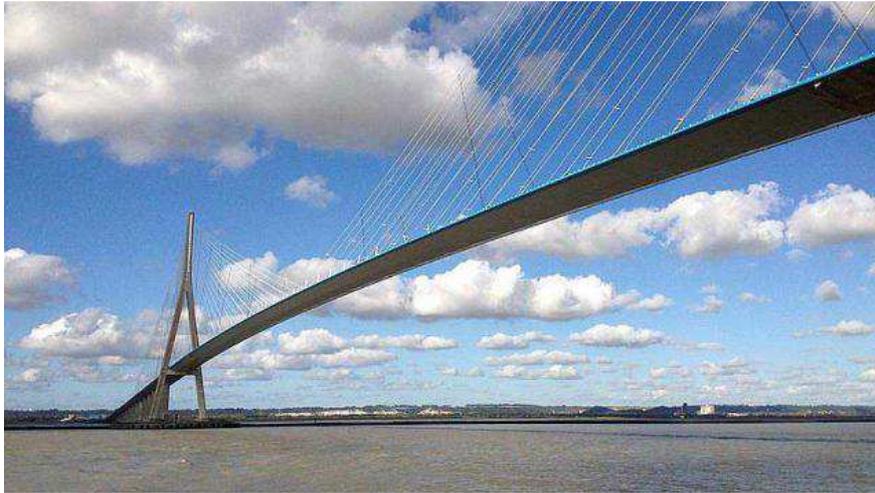
2.2 – Un constat : le défaut d'engagement financier de l'Etat

Depuis les années 1960, à l'initiative et sous l'auspice de gouvernements aux orientations politiques différentes, des schémas d'aménagements essentiellement parisiens ont vu le jour concernant l'aménagement de la basse Vallée de la Seine.

Le premier, le Schéma d'aménagement de la basse Seine en 1969, déclinaison du SDAURP, les seconds simples déclinaisons du plan Grumbach en 2012 (version Rufenacht) et en 2013 (version Valls-Philizot) avaient en commun un certain nombre de traits remarquables :

- ils étaient établis -cela a déjà été souligné – à partir d'une vision parisiano-étatique de la vallée de la Seine incluant la partie « utile » (du point de vue des « aménageurs » de l'Etat) de l'ex « haute » Normandie.
- Second trait caractéristique ils affichaient des objectifs très ambitieux pour les territoires concernés, ces ambitions étant attestés par les chiffrages correspondants aux deux versions du projet Grumbach, celle de Mr Rufenacht à 18 milliards d'euros, celui de Mr Philizot à plus de 10 milliards d'euros (chiffre Duron) . Etant donné que ces projets étaient d'origine étatique et qu'ils étaient déclarés « priorités nationales » par l'Etat, l'implication financière de celui-ci aurait dû être annoncée et concrétisée : il n'en a rien été. Mais il y a plus : deux équipements majeurs prévus,

l'un par le Schéma d'aménagement de la Basse-Seine (le Pont de Normandie), l'autre par le Schéma stratégique Vallée de Seine (le contournement routier de Rouen) n'a vu ou ne verra le jour que du fait de l'engagement financier normand sans qu'un seul euro ne provienne de l'Etat. Ainsi à ces deux occasions s'est vérifiée la formule selon laquelle « L'Etat décide de projets d'intérêt national en Vallée de Seine, les Normands payent »



2.3 – Les modalités d'une nouvelle stratégie pour l'Axe Seine

Dans ces conditions il faut revoir totalement le cadre des relations de la nouvelle région normande avec l'Etat dans la perspective d'un développement de la Vallée de la Seine.

La décision d'engager réellement un développement concerté de la Vallée de la Seine relève essentiellement de l'Etat, étant donné notamment son caractère reconnu de priorité nationale et sa dimension financière. A l'issue des échéances électorales prochaines les Normands doivent donc s'adresser aux candidats à l'élection présidentielle.

Pour ne pas s'exposer dans l'avenir aux désillusions rappelées précédemment, plutôt que d'obtenir une réponse de principe positive très générale des candidats des engagements fermes de leur part doivent porter sur les points suivants :

1/ Considérer comme caduc le document « Schéma stratégique Vallée de Seine » présenté à Caen le 16 Janvier 2015 par Messieurs Philizot, Mayer-Rossignol, Beauvais et les représentants de l'Etat (Préfets des deux régions normandes).

Ceci pour trois raisons essentielles : la première de celles-ci est que ce projet planifie pour le moyen terme la « dissolution » pure et simple de la Normandie dans un ensemble territorial dominé par l'Etat et l'Île de France, , la seconde de ces raisons est qu'aucun débat réel n'a été organisé au sein des deux assemblées régionales normandes de l'époque concernant un document qui se voulait un « projet de développement pour la Normandie à l'horizon 2030 » – et enfin, bien qu'un nombre important d'investissements (infrastructures de transport notamment dont la LNPN) aient été identifiés par Mr Philizot aucune implication financière de l'Etat dans les investissements de la Vallée de Seine (déclarés pourtant « priorités nationales » par le Premier Ministre de l'époque Mr Valls) n'a été annoncée ainsi que l'a démontré le CPIER Vallée de Seine, qui devait être la « déclinaison financière » du « Schéma stratégique »

2/ Etablir une nouvelle gouvernance de l'Axe-Seine tournant le dos à celle mise en place en avril 2013 par Mr Philizot et donnant un pouvoir absolu à l'Etat. Cette nouvelle gouvernance doit garantir à la nouvelle région normande unifiée une représentation correspondant au poids nouveau qu'elle représente et constituer ainsi une assurance pour l'avenir que la défense des intérêts de la Normandie sera prise en compte.

3/ Obtenir l'engagement d'une participation très significative de l'Etat dans le financement des investissements de l'axe Seine et élaborer un calendrier pour sa réalisation

4/ Obtenir de l'Etat la relocalisation au Havre, dans le périmètre de l'Estuaire et à Rouen de certains établissements actuellement situés pour la plupart en région parisienne et dont la nature de l'activité imposerait au contraire une implantation dans une zone géographique qui soit en rapport avec la vocation naturelle des territoires concernés.

Ailleurs en France un tel processus a été mis en œuvre au cours des deux dernières décennies puisqu'un certain nombre de délocalisations Paris/Province d'administrations et d'organismes publics

ont été engagées par l'Etat entraînant le transfert de 40.000 emplois, depuis le déplacement de l'E.N.A à Strasbourg jusqu'à celui en cours d'IFREMER d'Issy les Moulineaux près de Paris à Brest. La Normandie a été totalement « oubliée » dans ce processus c'est pourquoi il convient de corriger cet « oubli » en relocalisant les organismes suivants en Normandie :

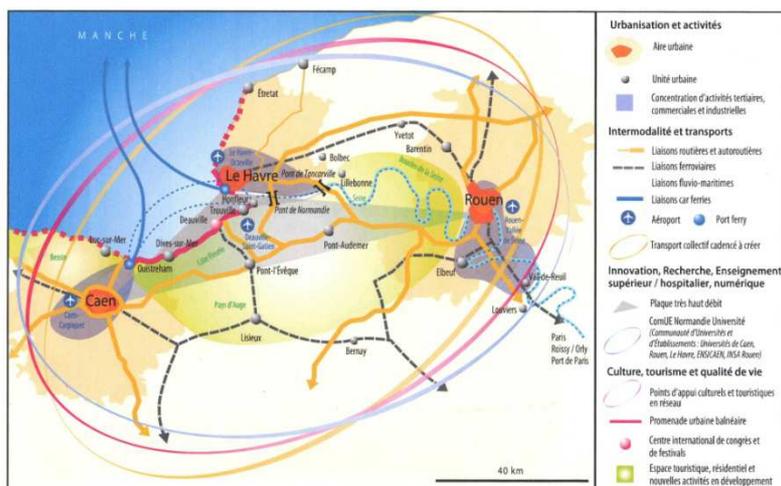
- Direction générale des Douanes (Montreuil)
 - Institut français du pétrole (IFP-Rueil)
 - Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS- Verneuil en Halatte -Oise)
 - Institut national sur les transports et leur sécurité (INRETS -Bron (69)
 - Institut de recherche pour l'ingénierie de l'agriculture et de l'environnement (CEMAGREF – Anthony)
 - UBIFRANCE (Agence française pour le développement international des entreprises) Paris-
- (Cette liste établie par J. Attali en 2012 n'est bien entendu pas limitative)

6/ **Réintroduire le département de l'Orne dans le périmètre de l'Axe-Seine** (même s'il n'en fait pas partie géographiquement parlant stricto-sensu) pour la raison simple que ce département en tant que composante de la Normandie participe d'ores et déjà au financement de certains investissements de la Vallée de la Seine (Contournement Est de Rouen – Ligne Serqueux-Gisors ...) sans en être partie intégrante et donc co-décisionnaire, ce qui est un comble !

7/ Concernant les infrastructures ferroviaires qui sont parties intégrantes de l'Axe-Seine rappeler les propos tenus le 4 mai 2010 lors du premier colloque sur l'Axe-Seine au Havre par Mr **Guillaume Pépy** selon lesquels la SNCF avait une « dette » envers la Normandie qu'il convenait de « réparer ». Si les mots ont un sens un effort financier très significatif doit être fait par la SNCF pour solder la dette qu'elle reconnaît avoir vis à vis de notre région.

Vers la Métropole normande

La Métropole-jardin



8 /Pour faire contrepoids à la toute-puissante région parisienne **la mise en place d'un ensemble métropolitain normand fondé sur le triptyque Caen – Le Havre- Rouen** doit voir le jour le plus rapidement possible. On sait que dans un passé récent une telle tentative (Normandie-Métropole) a échoué. L'environnement institutionnel normand ayant changé dans un sens favorable (réunification) il convient donc de reprendre ce projet en lui donnant un fort contenu et en reconnaissant la place éminente et particulière revenant à Rouen (qui est dotée on le sait depuis 2015 du statut de métropole)

Le Havre le 31 mars 2017 V1.2

Contacts CEPN : Yves LOIR 06 32 24 41 71 Luc LEFEVRE 06 02 61 10 93

DOCUMENTS DE REFERENCE

- Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) 1965
- Schéma d'aménagement de la Basse -Seine (1969)
- Schéma stratégique d'aménagement de la Vallée de la Seine
- Contrat de Plan Interrégional Etat Régions (CPIER) Vallée de Seine
- Décret du 19 mai 2011 instituant le Commissaire général pour le Développement de la Vallée de la Seine (CGDVS)

- Rapport au Premier Ministre -A. Rufenacht C.G.D.V.S -22 Février 2012
- Décret du 22 Avril 2013 relatif au Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine
- Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui -Michel Rochefort
- Revue « Strates » 2002 – N° Hors série
- Revue « Etudes normandes » n° 2- 2016 – L'axe Seine – 65 ans d'études normandes
- Contournement Est de Rouen- Liaison A13- A28 (Dossier de concertation -Juin-Juillet 2014)
- Seine-Métropole - Antoine Grumbach & Associés
- Audition A. Grumbach – CESER Haute Normandie – 14 Mai 2009
- Comptes rendus des colloques Axe-Seine (Le Havre-Rouen-Paris-Caen)
- Notes « France-Stratégie »- Février 2017