

Contribution du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand à la mise à jour du Schéma stratégique « Vallée de la Seine »

La mise à jour du Schéma stratégique « Vallée de la Seine » : un préalable à la préparation du futur contrat de Plan Interrégional État-Régions « Vallée de la Seine » (CPIER)

Le territoire de la « Vallée de la Seine » comprend trois départements franciliens (Paris, Les Hauts-de-Seine et la Seine Saint Denis) et quatre normands : le Calvados, l'Eure, la Manche et la Seine-Maritime. Il s'étend sur 27 850 km² et compte près de 11 millions d'habitants. C'est de fait un territoire comparable à la Belgique qui constitue déjà à la fois le premier territoire industriel (715 000 emplois) et le premier territoire logistique de France (235 000 emplois). A l'échelle nationale, la Vallée de la Seine représente ainsi près d'un emploi industriel sur cinq et près d'un emploi logistique sur quatre. Cet espace rassemble de grands ports maritimes et fluviaux, des infrastructures de transport massifiées, de grandes filières industrielles. Ils s'organisent autour de Paris et de métropoles régionales, avec des liens industriels et logistiques très intenses et puissants.

Face à l'enjeu national que constitue le développement notamment économique de cet espace, l'État (sous égide de la Délégation interministérielle pour le développement de la Vallée de la Seine) et les Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France, avaient élaboré en 2015, sur le périmètre défini par décret¹, un Schéma stratégique « Vallée de la Seine » en sollicitant de nombreux partenaires. Il concrétisait un projet ambitieux et partagé d'aménagement et de développement du territoire.

La mise en œuvre opérationnelle des orientations du Schéma stratégique était portée par un Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) signé le 25 juin 2015, qui couvrait la période 2015-2020 et qui a été prorogé jusqu'à fin 2022. Ce CPIER « Vallée de la Seine » développait une stratégie d'ensemble articulée autour de trois axes principaux :

- Gestion de l'espace et développement durable : améliorer la cohérence et la continuité territoriale des dispositifs coopératifs existants pour accompagner le développement urbain et renforcer les continuités écologiques.
- Maîtrise des flux et des déplacements : favoriser le maillage du territoire, la complémentarité des infrastructures de transport et le développement des services logistiques, en particulier autour des ports du Havre, de Rouen et de Paris (HAROPA).

¹ Décret n°2013-336 du 22 avril 2013 qui détermine le périmètre « Vallée de la Seine » et en définit la gouvernance en la confiant à l'Etat et aux trois Régions Île-de-France, Haute et Basse Normandie

- Développement économique, enseignement supérieur et recherche : engager une action économique intégrée : programmes de recherche interrégionaux, actions autour des filières traditionnelles et émergentes, promotion touristique.

Le CPIER répondait au besoin d'une gouvernance coordonnée et opérationnelle sur la Vallée de la Seine. Il prend en charge des sujets et des projets, de façon complémentaire à ce qui est présent dans les CPER des régions Île-de-France et Normandie. Il était divisé en 13 fiches thématiques, dont la coordination est assurée par différents acteurs du territoire.

Dans le cadre de la préparation d'un futur deuxième CPIER, le Comité directeur de la Vallée de la Seine a décidé de mettre à jour le Schéma stratégique et en particulier de :

- Actualiser les priorités et les thématiques en y intégrant, aux côtés du développement économique et des mobilités, la décarbonation de l'industrie et des mobilités, l'économie circulaire, la production d'hydrogène vert et d'énergies renouvelables, le numérique, la résilience des réseaux d'infrastructures et des services, l'accompagnement de la transformation dans sa dimension humaine, l'adaptation au changement climatique ;
- Prendre en compte les orientations du SRADDET de Normandie et du SDRIFE d'Île-de-France, ainsi que les récentes dispositions législatives, réglementaires (lois climat & résilience, anti-gaspillage pour une économie circulaire, orientation des mobilités) ou stratégiques (bas carbone, logistique portuaire, fret ferroviaire) ;
- Intégrer les évolutions de contexte ou institutionnelles telles que la création de la Région Normandie en 2016 et du port fluviomaritime HAROPA en 2021 ou celles apportées par les lois NOTRe, MAPTAM et 3DS ;
- Elargir le périmètre à la Seine amont en Île-de-France.

C'est pourquoi le Comité directeur a retenu quatre thématiques pour mettre à jour le schéma :

1. Mutation, relocalisation, décarbonation de l'industrie, économie circulaire, tourisme (durable) ;
2. Mobilités, infrastructures ferroviaires, fluviales, portuaires ;
3. Agriculture, forêt, espaces naturels et adaptation aux changements climatiques ;
4. Enseignement, recherche, innovation.

L'intérêt, pour le Pôle métropolitain, de contribuer à la mise à jour du Schéma stratégique « Vallée de la Seine »

Le 21 novembre dernier, à Vire, Monsieur le Préfet, Pascal SANJUAN, Délégué interministériel à la Vallée de la Seine auprès de la Première Ministre, a accepté d'intervenir devant la Conférence des Exécutifs des EPCI et des Départements membres du Pôle métropolitain pour échanger sur la mise à jour du Schéma stratégique de la Vallée de la Seine et sur le Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions Vallée de la Seine qui en découlera.

A cette occasion, M. Joël BRUNEAU, Président du Pôle métropolitain, a souligné le fait qu'au-delà de l'agglomération caennaise et des fonctions métropolitaines qui la caractérise, l'Ouest de la Normandie, constitué par les trois Départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne, est organisé par un maillage de villes plus ou moins importantes mais qui toutes constituent des relais de développement et des points de services aux habitants. Cette armature urbaine très structurée et hiérarchisée de la partie Ouest de la

Normandie révèle un territoire très équilibré avec une présence forte de l'activité et de la population sur l'intégralité de son territoire. Cette configuration, plutôt rare au plan national, représente une spécificité qu'il convient de cultiver.

Le Président a également rappelé que l'accès de Paris à la mer via la présence d'un débouché maritime matérialisé par le port du Havre constitue un atout géostratégique en même temps qu'un enjeu national. Cet enjeu est aujourd'hui questionné par la part majoritaire désormais prise par les ports du Range Nord pour la desserte de l'agglomération de Paris. C'est pourquoi, tout ce qui peut contribuer au développement et au renforcement de l'axe portuaire de la Seine est un objectif auquel tous les territoires normands adhèrent.

M. BRUNEAU a cependant précisé que les élus de la partie Ouest de la Normandie, conscients du fait que le périmètre Vallée de la Seine comprend le Calvados et la Manche, souhaitent rappeler que « l'Axe Seine » n'est pas le seul espace à compter. Le territoire pertinent, pour bien prendre en compte les enjeux notamment portuaires et logistiques, va de Dieppe à Cherbourg quand on raisonne à une échelle internationale.

C'est pourquoi la mise à jour du Schéma stratégique en préalable à la préparation d'un nouveau CPIER « Vallée de la Seine » doit prendre en compte la globalité de la question et du territoire couvert alors que nombre d'élus du Pôle métropolitain ont pu regretter, dans la mise en œuvre du CPIER 2015-2020, la faible place accordée à la partie Ouest de la Normandie.

C'est la raison pour laquelle, à l'issue de cette réunion riche et fructueuse, l'intérêt d'une plus grande présence de l'Ouest de la Normandie a été souligné par l'ensemble des participants.

En conséquence, sur proposition de Monsieur Joël BRUNEAU, Président du Pôle métropolitain, il a été décidé d'établir dans les meilleurs délais une contribution collective du Pôle métropolitain à la mise à jour du Schéma stratégique de la Vallée de la Seine et d'en confier la rédaction à la Commission des coopérations interterritoriales du Pôle.

Une mise à jour qui s'inscrit dans un contexte bien différent de celui qui prévalait lors de la rédaction initiale du Schéma stratégique

Un contexte géopolitique et sociétal bouleversé

Le contexte géopolitique et sociétal dans lequel intervient la mise à jour du Schéma stratégique de la Vallée de la Seine est bien différent de celui qui prévalait au moment où avait été élaboré le Schéma actuellement en vigueur. La pandémie de Covid19, la matérialisation croissante des effets du changement climatique et la crise géopolitique engendrée par la guerre en Ukraine ont, sinon modifié, au moins largement accéléré la prise de conscience de l'impérieuse nécessité d'agir vigoureusement face aux multiples enjeux contemporains.

En outre, en ce qui concerne les pratiques et aspirations de nos concitoyens, les lignes ont beaucoup bougé durant toute la période de mise en œuvre du précédent CPIER : limites des modes de vie métropolitains, télétravail, mobilités douces, circuits courts alimentaires, etc. sont autant de problématiques qui se sont imposées à l'agenda avec une rapidité et une vigueur inattendues.

Un modèle de concentration métropolitaine interrogé

En 2015, en matière d'aménagement du territoire, prévalait en effet largement le modèle qui, face aux nécessaires transitions écologique et énergétique, prônait une intensification du développement métropolitain. Ce modèle, qui concentre populations et activités sur des espaces restreints et densifiés, permet une certaine proximité qui autorise également une massification des modes de transport et une compacité urbaine moins consommatrice d'énergie et d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

Cependant, ce modèle de concentration métropolitaine, fondé sur le couple « attractivité / compétitivité » mis en œuvre par nombre de politiques publiques, commençait à montrer des signes de faiblesse dès avant la pandémie de Covid-19. Car si ce modèle demeure performant au plan économique, ses externalités négatives apparaissent nettement : difficultés à se loger, y compris pour les classes moyennes, coûts croissants des « services urbains » (eau, assainissement, élimination des déchets), saturation des infrastructures de transport, insécurité grandissante, pollutions multiples et de plus en plus marquées, notamment de l'air, de l'eau et des sols.

Depuis plusieurs années déjà, l'attention était attirée sur le fait que les métropoles concentraient les problèmes sociaux et environnementaux en dépit de leur dynamisme culturel et économique (surtout dans le secteur des services). Il apparaît aujourd'hui que la compétitivité de certaines activités économiques à faible ou moyenne valeur ajoutée est altérée dans les métropoles en raison du renchérissement des coûts d'accès et d'installation dans ces territoires, tant pour l'immobilier d'entreprise que pour le logement et les déplacements des salariés. L'industrie en particulier, qui souffre en outre d'un problème d'acceptabilité par les habitants des métropoles, peine à s'installer alors même que la nécessaire réindustrialisation de la France paraît désormais faire consensus.

Cependant, au-delà du débat sur l'intérêt du maintien coûte que coûte du modèle métropolitain, des évolutions sociétales se développaient à bas-bruit. La crise sanitaire a joué à la fois un rôle d'accélérateur et de révélateur.

L'émergence d'un nouvel ordre territorial

En effet, parallèlement, les villes petites et moyennes, de même que les milieux ruraux, connaissaient déjà des évolutions sensibles avant la crise de la Covid-19 : les campagnes se connectaient et on y voyait naître des tiers-lieux qui réaniment les villages, des activités artisanales et commerciales basées sur la valorisation des productions et des savoir-faire locaux réapparaissaient, des résidences secondaires devenaient « semi-principales ». Depuis la crise sanitaire, il apparaît clairement que le couple ville-campagne, que l'on opposait depuis des années, se réinvente avec des espaces hybrides qui proposent de nouveaux codes afin de répondre à nos nouveaux modes de vie et aspirations.

Des publications récentes montrent que la pensée urbanistique évolue, prenant en compte à la fois les effets désormais tangibles de la crise du modèle métropolitain et les conséquences de la pandémie sur le comportement de nombre de nos concitoyens. Cette pensée ne se veut pas passéiste. Elle intègre de nombreux éléments de modernité comme le développement du télétravail, lui-même conditionné par l'aménagement numérique du territoire et les politiques d'accessibilités physiques à ces derniers. Elle suppose également que changent les modes d'aménager en territoire peu dense : sans remettre en cause la domination de l'habitat individuel qui caractérise ces espaces, il s'agit de promouvoir de nouveaux modes d'habiter, moins consommateurs d'espace, plus conviviaux et plus mixtes au plan social comme au plan fonctionnel.

Il y a désormais lieu d'imaginer un nouvel ordre territorial et un nouveau modèle d'aménagement fait d'interrelations plus étroites et régulières entre milieux urbains et ruraux, entre ville et campagne. Cette nouvelle donne doit impérativement être prise en compte pour penser l'aménagement du territoire de la vallée de la Seine.

Vers la fin de la mondialisation ?

En raison des mutations géopolitiques en cours et la prise de conscience par les milieux économiques de l'ampleur des crises climatiques et écologiques, l'actuel modèle économique de développement mondial paraît être affecté par de graves dysfonctionnements. En effet, fondé sur la recherche d'une croissance qui se voudrait infinie dans un contexte de taux d'intérêt très faibles, ce modèle est en train de sérieusement menacer la présence humaine sur terre en dégradant la biodiversité et le climat et en créant des inégalités. Ce modèle se caractérise aujourd'hui par un court termisme coupable qui génère des bulles spéculatives et des tensions sociales de nature à justement entraver le développement économique.

Selon Thomas Friedberger, directeur général adjoint de Tikehau Capital, « *les vingt prochaines années verront la recherche de résilience dominer, avec un cycle de croissance plus faible, moins optimisée, moins financée par la dette et exigeant la prise en compte de l'épuisement des ressources naturelles* »². Il considère que « *cette recherche de résilience passe par la création d'écosystèmes plus locaux, avec une relocalisation de la production de biens et de services plus proches du consommateur* »³. Il apparaît ainsi que dans les années à venir, les investissements devraient être guidés par des critères Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance (ESG).

Le Schéma ne peut pas faire l'impasse sur ces évolutions de contexte et probablement de paradigme, tant l'année 2015 paraît désormais très lointaine dans le passé.

Propositions du Pôle métropolitain pour la mise à jour du Schéma

S'appuyant sur les quatre priorités définies par le Comité Directeur, les propositions présentées ci-après inventorient les priorités des territoires de l'Ouest de la Normandie dont la teneur et les retombées potentielles présentent un intérêt pour la Vallée de la Seine. Leur prise en compte dans le Schéma stratégique et le futur CPIER peut être une opportunité et un levier pour favoriser leur mise en œuvre et renforcer ainsi la cohésion territoriale de la Vallée de la Seine.

Tel est donc l'objet de la présente contribution du Pôle métropolitain à la mise à jour du Schéma stratégique de la Vallée de la Seine.

Cette contribution a été rédigée avec le concours technique de l'équipe de l'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole qui, depuis plus de dix ans, participe à la mise en œuvre du projet « Vallée de la Seine » dans le cadre de la coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine à laquelle elle appartient et à laquelle elle contribue activement depuis l'origine.

² Cité dans l'Express du 15 décembre 2022, p 68.

³ Thomas Freidberger op cit.

Mutation, relocalisation, décarbonation de l'industrie, économie circulaire, tourisme (durable)

1/ Accompagner les entreprises vers la décarbonation dans le cadre de la transition écologique

Résultat de 40 ans de désindustrialisation en France, le poids de l'industrie dans le PIB a été divisé par 2. Il n'est plus aujourd'hui que de 17 % contre 23 % en moyenne dans l'Union européenne selon les données de la Banque Mondiale. La sévérité des chocs provoqués pendant la pandémie de Covid-19 par le constat des pénuries de masques, de médicaments ou de semi-conducteurs a suscité une prise de conscience de l'impérieuse nécessité de relocaliser des industries en France, ne serait-ce que pour des questions de souveraineté nationale. Si un mouvement timide de relocalisations avait pu être observé, notamment grâce à la mise en œuvre du plan « France-Relance », l'augmentation brutale du coût de l'énergie consécutive à la guerre en Ukraine est venue rappeler que seule une énergie décarbonée, fondée sur des ressources locales et pérenne, pouvait garantir une certaine compétitivité à une industrie relocalisée en France.

L'Ouest de la Normandie, encore territoire d'industries

Territoire industriel, la Vallée de la Seine va donc être très impactée dans les années à venir par la nécessaire décarbonation des *process* de production. Le sujet est clairement identifié pour l'Axe Seine qui se distingue par le caractère très carboné de son appareil industriel et de ses productions : pétrochimie, industries automobiles et aéronautiques, agro-alimentaire, entre autres. Il l'est moins pour l'Ouest de la Normandie qui constitue pourtant également un territoire où l'industrie se déploie dans l'ensemble des villes où elle constitue encore souvent la première activité économique. De nombreuses entreprises déploient des savoir-faire qui, s'ils sont discrets, peuvent constituer des excellences de niveau mondial.

Un engagement avéré dans la production d'énergies décarbonées

L'Ouest de la Normandie s'est résolument tourné vers les énergies décarbonées car de réelles compétences existent dans ce domaine. C'est en particulier le cas de l'industrie du nucléaire (EPR en construction à Flamanville, usine Orano de la Hague, leader mondial du retraitement des combustibles nucléaires usagés), mais également dans la production d'hydrogène où des projets se développent dans le Département de la Manche ou bien sur le port de Caen où TH2, projet expérimental de production d'éthanol et d'hydrogène en recyclant des déchets bois, est également en déploiement.

De nouvelles formations des métiers d'avenir dans la filière nucléaire se développent à Cherbourg. Lauréat de l'Appel à projets sur le renforcement des compétences de la filière nucléaire (France Relance), le projet de Formation en radioprotection à Cherbourg (ForCE) pour la filière électronucléaire, porté par l'Unité d'enseignement INSTN de Cherbourg en Cotentin, vise à répondre aux besoins de la filière nucléaire en maintien et développement des compétences en radioprotection en région Normandie.

Le développement de l'éolien offshore (la montée en puissance de l'usine de pales d'éoliennes en mer LW Wind Power à Cherbourg, la mise en service du parc de Courseulles sur mer en 2025, puis les projets de parcs Centre Manche I et II pour une mise en service d'ici à 2030) et les recherches sur les hydroliennes forment un autre volet de ce secteur prometteur pour le territoire.

Le Schéma stratégique pourra utilement s'appuyer sur l'expérience de l'Ouest de la Normandie pour promouvoir les énergies décarbonées.

Le nécessaire accompagnement du tissu industriel vers la décarbonation et l'économie circulaire et vers la moindre consommation d'espace.

Un tissu industriel plus traditionnel contribue encore à la vitalité et à la production de richesses dans l'Ouest de la Normandie. Ce monde industriel ne doit pas être oublié du Schéma stratégique d'autant que les territoires qui l'accueillent sont très motivés pour recevoir des relocalisations industrielles et pour accompagner les entreprises vers les nouveaux *process* que suppose la décarbonation. Des évolutions notables sont cependant en cours comme par exemple chez Renault Trucks, dans l'agglomération de Caen, qui s'est lancé dans la fabrication de cabines pour camions électriques. De plus, des filières se structurent également dans la séquestration carbone et la valorisation de matériaux locaux, pour les matériaux bio et géosourcés. La plaine de Caen accueille notamment des projets autour du lin ou de la paille. Dans un contexte de sobriété foncière, un effort de réorganisation du tissu productif dans l'espace doit être fait dans le sens d'une moindre consommation d'espace.

Certes aujourd'hui encore, les zones d'activités économiques ne sont pas encore conçues comme des écosystèmes propices à la mise en place d'une économie véritablement circulaire. Cependant, les acteurs locaux réfléchissent sérieusement sur les démarches d'économie industrielle territoriale (EIT). C'est notamment le cas dans la région de Caen autour du SYVEDAC, mais d'autres initiatives sont en gestation dans d'autres EPCI.

Le Schéma stratégique pourra préconiser la réalisation d'études de faisabilité pour la mutation de zones d'activités économiques vers l'économie circulaire.

Mieux connaître les écosystèmes et partager les expériences

Dans la mise en œuvre du Schéma stratégique, un effort de connaissance sur les écosystèmes existants et potentiels en termes d'économie circulaire est nécessaire sur le territoire de la Vallée de la Seine. Cet effort ne devra pas négliger l'Ouest de la Normandie dont les potentialités en la matière sont réelles. De même, des appels à projets visant à susciter des expérimentations industrielles en lien avec la décarbonation et l'organisation de l'économie circulaire pourraient être préconisés ; à l'image de l'appel à manifestation d'intérêt « Transition Ecologique et Valorisation Economique » porté par le CPIER Vallée de la Seine et financé par l'ADEME et la Région Normandie. Il s'agirait ensuite de capitaliser les expériences et de les diffuser à l'échelle de l'ensemble de la Vallée de la Seine.

2/ Assurer une forte attractivité

Dans un monde où les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance vont devenir cruciaux pour pouvoir prétendre attirer les investissements, les territoires vont devoir faire valoir leurs atouts. Une culture entrepreneuriale et industrielle, un système éducatif performant, des transports efficaces et performants et une ouverture internationale constituent des arguments clés. La présence d'une gouvernance coordonnée et réactive est également un gage d'attractivité. La Vallée de la Seine, sous réserve de les optimiser, dispose déjà de tels atouts. Dans cette nouvelle organisation, le système portuaire de la Vallée de la Seine garde son caractère stratégique. Mais il devra se reconfigurer pour s'adapter et répondre à de nouvelles fonctions de « supply chain » des nouveaux écosystèmes économiques locaux et d'outil d'exportation de productions relocalisées.

Et c'est cette optimisation qui s'avère essentielle. S'agissant de l'accueil des activités économiques, deux enjeux paraissent importants en Vallée de la Seine et dans l'Ouest de la Normandie : l'optimisation de la

numérisation des entreprises, en particulier les PME / PMI et la qualité et l'accessibilité des zones d'activités économiques (ZAE).

Le Schéma stratégique devrait mettre l'accent sur le développement de politiques visant à aider les entreprises dans leur transformation numérique pour en tirer tous les gains de productivité et toutes les innovations possibles. Cette ambition suppose très probablement un effort important en matière de formation initiale et continue, et donc le renforcement des dispositifs existants en la matière.

Le Schéma pourrait également mettre l'accent sur l'intérêt qu'il y a à accompagner, techniquement et financièrement, les EPCI qui souhaitent engager la mutation de ZAE afin, dès la conception ou lors de phases de requalification, de veiller à constituer des écosystèmes économiques dans une logique de circuits courts et d'économie circulaire. Les thématiques abordées pourraient concerner la densification, la mutualisation des activités et des services et l'orientation globale de ces ZAE de nouvelle génération.

3/ Vers un tourisme plus durable

Paris et l'Île-de-France constituaient de loin, dès avant la crise sanitaire, la première destination touristique française. Importante pour l'économie nationale, la performance de l'économie touristique de la Région capitale doit retrouver, dans les meilleurs délais, ses niveaux d'avant crise.

Dans le cadre des travaux sur la Vallée de la Seine antérieurs à la crise sanitaire, avait été imaginé un scénario visant à élargir le produit « Paris – Île-de-France » à l'ensemble du périmètre couvert par le Schéma. En effet, la Vallée de la Seine bénéficie d'une richesse patrimoniale, naturelle et historique qui constelle l'ensemble du territoire et qui en façonne sa perception dans l'imaginaire collectif. L'art et la culture y sont des marqueurs identitaires fort du tourisme dans la Vallée de la Seine. Berceau de l'impressionnisme, le territoire peut s'appuyer sur le Contrat de destination « Normandie Paris Ile-de-France – Destination impressionnisme », portant initialement sur 2014-2019 et renouvelé sur la période 2021-2025 du fait de ses avancées.

Si cette perspective d'élargissement paraît encore souhaitable, ses modalités de mise en œuvre doivent être réinterrogées à la lumière des évolutions de contexte déjà évoquées.

Valoriser la destination « Vallée de la Seine » dans le respect des singularités et fragilités locales pour un tourisme plus durable

La valorisation de la destination « Vallée de la Seine », en complément et en déploiement de l'offre « Paris – Île-de-France », implique de proposer un panel d'offres touristiques adaptées aux singularités et tenir compte des fragilités locales, notamment environnementales. En effet, certains sites touristiques en Vallée de Seine, à Paris et en Île-de-France comme en Normandie commencent à subir les effets d'une sur-fréquentation qui peut, à terme, nuire au simple maintien en bon état du monument ou du site concerné. C'est en particulier, dans l'Ouest de la Normandie, le cas pour le Mont Saint Michel, Honfleur ou certains sites emblématiques du Débarquement de 1944.

Si le développement touristique est, et demeure une priorité, il faudra imaginer des régulations à la fréquentation pour préserver les sites mais également une expérience de visite attractive. Cet impératif devient crucial dès que le site touristique comprend des espaces naturels sensibles, car la sur fréquentation met directement en péril des ressources de biodiversité.

Les littoraux normands connaissent également des difficultés croissantes à gérer, en période de forte fréquentation, les trafics automobiles et le stationnement qui deviennent très problématique, au point que l'invasion des véhicules vient à nuire à la sérénité et donc à l'attrait des sites concernés.

La crise sanitaire a toutefois accéléré le développement des pratiques touristiques locales. Plus largement, les principes du tourisme durable ont tendance à se généraliser (slowtourisme, tourisme d'itinérance et de proximité...). En s'appuyant sur l'affirmation du rôle stratégique du Schéma national des véloroutes désormais inscrit dans la loi LOM, la Vallée de la Seine peut s'appuyer sur ses itinéraires cyclables de dimension européenne tels que la Vélo maritime, la Vélo francette et la Seine à vélo.

Si le principe d'une diffusion de la clientèle touristique de Paris – Île-de-France sur l'ensemble de la Vallée de la Seine doit être maintenu dans le Schéma stratégique mis à jour, les modalités de cet élargissement devront être prévues dans le respect des spécificités et fragilités locales, notamment environnementales, et dans un souci de décarbonation des mobilités.

Le Schéma stratégique pourrait également s'appuyer sur les AMI et AAP nationaux afin d'accompagner le renforcement de ces pratiques touristiques plus vertueuses pour l'environnement et porteuses de valeur ajoutée pour les territoires.

Deux commémorations majeurs à valoriser dans les cinq prochaines années

S'agissant de Caen et de l'Ouest de la Normandie, la période 2023-2027 va être marquée par deux commémorations majeures que le Schéma stratégique pourrait utilement accompagner tant leur rayonnement à l'échelle de la Vallée de la Seine est évident : 80^{ème} anniversaire du Débarquement de Normandie en 2024 (avec une résonance sur la Libération de toute la Vallée de la Seine) et millénaire de Caen en 2025 qui replace la ville voulue par le Duc Guillaume à la racine de l'identité normande et de l'histoire franco-britannique.

Mobilités, infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires

1/ Disposer de services compétitifs, de qualité, robustes et adaptés aux besoins des mobilités des personnes et de marchandises

L'un des enjeux majeurs de la mobilité en Vallée de la Seine, que ce soit celle des personnes ou celle des marchandises, réside dans la nécessaire diminution de la part trop dominante de la route et des véhicules automobiles, lourds et légers.

Faire diminuer la part des déplacements routiers par la promotion des mobilités alternatives à l'automobile, en particulier le train

Dans cette optique, il s'agit désormais de résolument privilégier les modes non-routiers de transport. La Seine constitue un axe majeur à développer pour les territoires qui en sont riverains. Dans la partie Ouest de la Normandie, un effort doit être consenti pour favoriser le train comme mode privilégié des déplacements depuis et vers Paris et l'Île-de-France et vers les nœuds de communications qu'ils accueillent, mais également vers la Vallée de la Loire via la ligne Caen – Le Mans – Tours.

Cette priorité concerne au premier chef le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) dont la concrétisation de la réalisation des segments prioritaires devrait être accélérée. Cette priorité devrait être également affirmée pour la ligne Paris – Granville qui part et arrive dans le périmètre de la Vallée de la Seine et pour la ligne Caen – Le Mans – Tours qui, au-delà du service voyageur qu’il convient de développer, pourrait constituer un axe intéressant pour les transports de marchandises vers et depuis le Sud-Ouest de la France et la péninsule ibérique.

Dans un souci de décarbonation, le trafic de marchandises pourrait également utilement être organisé, là où cela a du sens, sous la forme de cabotage fluviomaritime entre les ports de la façade Manche et ceux de la Vallée de la Seine accessibles aux bateaux de mer. Cette organisation serait de nature à diminuer d’autant un trafic poids lourds déjà chargé sur un réseau autoroutier parfois saturé. La gestion du trafic routier de marchandises devient un enjeu crucial et il convient de trouver des alternatives au tout poids lourds.

Au-delà de la LNPN, prioritaire, le Schéma stratégique devrait promouvoir l’ensemble de l’offre ferroviaire et favoriser l’essor d’un système local de cabotage fluviomaritime.

Conforter néanmoins le réseau routier en cohérence avec les schémas logistiques

Cependant, si tout report modal en provenance de la route est bienvenu, il apparaît clairement que le mode routier de déplacement restera majoritaire encore de nombreuses années. C’est la raison pour laquelle le réseau routier Ouest normand doit être entretenu, conforté et développé là où cela paraît nécessaire. Le point de blocage majeur demeure l’agglomération caennaise vers laquelle converge en étoile une grande partie des infrastructures magistrales de cette partie de la Normandie.

Au-delà de la nécessaire rénovation à court terme du viaduc de Calix qui traverse l’Orne et le canal de Caen à la mer, il convient d’inscrire rapidement la réalisation du contournement Sud de Caen, tant la saturation de l’actuel périphérique constitue un verrou pour la desserte de tous les territoires situés à l’Ouest ou au Sud de Caen. Il convient également de prévoir la finalisation du caractère autoroutier de l’actuelle RN 158 entre Caen et Falaise et d’inscrire les réalisations des contournements prévus à Saint-Lô et Cherbourg.

Afin d’accompagner la mise en œuvre de ces orientations, le Schéma stratégique devrait prévoir la réalisation des schémas d’infrastructures qui devraient être établis en cohérence et en complément avec les schémas logistiques et fret en cours d’élaboration tant côté normand que francilien.

2/ Transformer les mobilités pour les rendre plus sobres et décarbonées à l’échelle du territoire

La mobilité du quotidien demeure en Normandie, on le sait, très largement automobile et carbonée en dépit des efforts marqués des villes pour développer une offre attractive et crédible de transports collectifs urbains et d’infrastructures pour les modes doux de déplacement.

La décarbonation des mobilités, nous le savons, passe, d’une part, par une modification des comportements individuels, et, d’autre part, par une modification du mode de production de la ville.

Inciter à la modification des comportements de mobilité

Pour favoriser la modification des comportements, il faut nécessairement développer une infrastructure dédiée à un nouveau modèle de mobilités du quotidien. Il s’agit d’abord de poursuivre l’effort sans précédent engagé par toutes les EPCI de l’Ouest de la Normandie pour favoriser le vélo : création de pistes et bandes

cyclables continues et sécurisées, installation de zones de stationnement dédiées, soutien aux projets locaux de « maisons du vélo », souvent dans le cadre de politiques sociales d'aide à la mobilité et de retour vers l'emploi.

Il s'agit également de créer un réseau de pôles d'échanges multimodaux dans les milieux périurbains et ruraux, dans les polarités urbaines qui structurent ces territoires comme dans le cas de la Communauté d'agglomération du Cotentin, ou à proximité de ceux-ci comme dans le cas du projet de la Communauté de communes Cœur de Nacre. Ces plateformes constituent des points d'échanges entre différents modes de transport : marche à pied, vélo et nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI), co-voiturage et transports collectifs, mais également de points de services aux usagers : consignes, services du quotidien, ...

La mise à jour du Schéma stratégique pourrait promouvoir les initiatives locales de nature à modifier significativement les comportements de mobilité de nos concitoyens.

Configurer différemment la ville pour plus de sobriété foncière

La sobriété recherchée en matière de déplacement quotidien passe également par un nouveau mode d'organisation de l'espace. Même si les SCoT préconisent désormais pour la plupart un principe de « polarisation » qui consiste à prévoir un développement du territoire fondé prioritairement sur la croissance organisée de petites villes et de bourgs dotés d'équipements, de services et de commerces et dont le taux d'emploi est suffisant, l'effort visant à inverser le fort mouvement de périurbanisation doit être poursuivi.

La législation récente en matière de sobriété foncière devrait concourir à cet objectif sous réserve d'une offre urbaine en adéquation avec le rapide ralentissement de l'offre hors zone agglomérée. Il n'en demeure pas moins que durant cette période de décélération et de reconfiguration, la gestion des déplacements dans et aux abords des villes devra être organisée pour favoriser également la sobriété tout en veillant à la qualité de l'air urbain.

Cela suppose de gérer la circulation, tant des personnes que des marchandises, à l'approche et au cœur des villes. Cela incite fortement à réfléchir à une organisation du stationnement en zones péricentrales pour préserver l'attractivité et la convivialité des cœurs de villes, et milite en faveur d'une organisation très poussée de la « logistique du dernier kilomètre » pour permettre un approvisionnement fluide et décarboné des villes en marchandises nécessaires à leurs multiples fonctions.

Le Schéma stratégique pourrait inciter, pour favoriser la nécessaire sobriété foncière, à réfléchir à de nouveaux modes de gestion de l'espace, tant pour la logistique que pour le stationnement, en privilégiant une moindre emprise au sol et donc, à surface de plancher équivalente, à plus de hauteur.

3/ Rendre les réseaux et les services de mobilité plus agiles et résilients

Pour permettre et encourager les changements de comportement en matière de mobilité, il convient notamment de développer des outils numériques de nature à faciliter l'information, la billettique et la mise en contact des usagers.

Favoriser une nouvelle expérience voyageur positive grâce aux outils numériques

Il sera en effet très difficile de modifier les comportements si l'expérience nouvelle proposée s'avère complexe, inconfortable, voire anxigène. Tout doit donc être mis en œuvre pour non seulement faciliter la

vie des voyageurs, mais également pour faire en sorte que leur nouvelle expérience de déplacement soit plus agréable, plus confortable, plus simple et idéalement plus rapide et moins chère.

Le récit prospectif de « Seine Vision 2040 » publié en 2020 par la coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine prévoit la création de plateformes numériques proposant une offre multimodale pour coordonner la totalité des chaînes de déplacement sur l'ensemble du territoire.

Le Schéma stratégique pourrait inscrire la création de telles applications numériques permettant d'organiser des déplacements en optimisant le coût, la durée du trajet, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Ces applications donneraient une vision systémique des mobilités à l'échelle de la Vallée de la Seine.

Ces outils devront certes faciliter les déplacements locaux du quotidien des habitants, mais également pouvoir être utilement mis à disposition de visiteurs plus occasionnels, en particulier des touristes, très nombreux dans l'Ouest de la Normandie. Cela veut dire qu'il conviendra, au moins à l'échelle de la Vallée de la Seine, de rendre interopérables les outils locaux.

Il est en effet indispensable de permettre une organisation simple, efficace et pratique des trajets plus lointains multimodaux. Au-delà des outils numériques, il faut également aménager le monde physique en conséquence : signalétique, confort des points d'échanges, billettique intégrée, etc.

Décarboner les véhicules automobiles et lutter contre l'autosolisme

Là encore, dans les années à venir l'usage de l'automobile devrait demeurer majoritaire dans les mobilités quotidiennes. Deux externalités négatives de ce mode de transport doivent cependant être réduites le plus rapidement possible : les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au caractère massif de la motorisation thermique des voitures et l'autosolisme qui génère une surconsommation d'énergie par passager.

D'autres modes de propulsion n'étant aujourd'hui pas assez matures, seule l'électrification du parc automobile paraît répondre aux enjeux de décarbonation dans les délais impartis. Celle-ci passe, au-delà de la question de son coût, par le déploiement de bornes de recharge et de zones de stationnement associées.

Le Schéma stratégique devra veiller à la cohérence, la pertinence, la praticité et l'interopérabilité des systèmes de bornes de recharge mis en place, au moins à l'échelle de la Vallée de la Seine.

La meilleure manière de lutter contre l'autosolisme consiste à motiver un conducteur à partager son véhicule. Là aussi, l'effort consenti ne doit pas être ressenti négativement. Il faut que l'effort ne constitue pas une contrainte trop forte et soit récompensé financièrement. Il faut aussi réfléchir à ce que pourraient être les gratifications symboliques d'un tel comportement : la reconnaissance sociale est parfois la meilleure des motivations.

Agriculture, forêt, espaces naturels et adaptation aux changements climatiques

Lancé fin 2019 par M. Hervé Morin, Président de la Région Normandie, le GIEC normand, constitué d'experts régionaux (scientifiques et spécialistes) sur les différentes thématiques liées au climat et à son évolution, a pour but de traduire les prévisions du GIEC international pour le territoire et de faire la synthèse des travaux scientifiques locaux existants sur ce sujet (données mesurées et projections à l'horizon 2050-2100). Les

prévisions produites par le GIEC normand ont pour objectif de se préparer aux impacts du changement climatique et de faire en sorte que le territoire, ses acteurs et ses habitants s’y préparent.

Sa vocation consiste donc à régionaliser les connaissances scientifiques et techniques puis à les diffuser auprès des acteurs régionaux et de la population pour que chacun puisse anticiper les changements climatiques et engager les actions nécessaires pour s’y adapter ou les atténuer.

Le Schéma stratégique pourrait utilement, selon des modalités à définir, prévoir l’élargissement du GIEC normand à l’ensemble du périmètre de la Vallée de la Seine.

1/ S’engager dans l’adaptation au changement climatique

Un changement climatique avéré, mais moins intense que dans le reste de la France

Les travaux du GIEC normand montrent que le changement climatique est déjà à l’œuvre en Normandie : même si la variabilité interannuelle est forte, on observe d’ores et déjà une nette augmentation des températures moyennes et 2022 a succédé à 2020 comme année la plus chaude jamais enregistrée. La température moyenne observée sur la période 1981-2010 est de 11,2°, soit 0,8° de plus que la période antérieure 1951-1980 (10,4°). Celle observée entre 2011 et 2020 est déjà en hausse de + 0,5° (11,7°).

Même si aucune tendance lourde n’est encore décelable en ce qui concerne les précipitations, leur volume annuel peut aller du simple au double. Selon les experts, cette variabilité interannuelle devrait s’accompagner d’une répartition plus différenciée dans l’année, générant des épisodes plus nombreux et intenses de sécheresses comme d’inondations.

Tous les scénarios prospectifs prévoient une augmentation des températures. Celle-ci sera plus ou moins intense selon l’ampleur de notre effort collectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette hausse des températures sera graduelle selon les territoires normands : plus marquée à l’Est (au contact de l’Île-de-France) qu’à l’Ouest (dans la Manche) et plus marquée à l’intérieur des terres que sur les littoraux.

Cependant, la Normandie en général et la Manche seront moins impactées que le reste du territoire national et en particulier le pourtour méditerranéen et les plaines d’Aquitaine.

Sur la trajectoire actuelle des émissions de gaz à effet de serre, les épisodes climatiques exceptionnels d’aujourd’hui pourraient devenir la norme dans la seconde moitié du 21^{ème} siècle.

Des adaptations seraient donc à prévoir dans le Schéma stratégique pour tous les secteurs d’activités et à différencier selon les secteurs de Normandie, en fonction de la diversité des aléas et des vulnérabilités propres à chaque site.

2/ Accompagner la filière agricole et les territoires dans le développement de circuits courts alimentaires de restauration collective

L’agriculture : un impact spatial majeur en Normandie

Selon l’Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable (ANBDD), l’agriculture occupait environ 2,4 millions d’hectares, soit plus des 80 % des sols de Normandie en 2018. Les forêts et espaces semi-naturels ne représentaient que moins de 390 000 ha, soit environ 13 % du territoire régional. Les espaces

artificialisés représentent relativement peu d'espace, couvrant environ 190 000 ha et un peu plus de 6 % de la Normandie.

La Région se caractérise donc par le poids de l'usage agricole des sols : les terres arables comptent pour près de 40 % des sols agricoles, tandis que les prairies en représentent un tiers. Dans la partie Ouest de la Région, on distingue grossièrement trois modes principaux de mise en valeur agricole : les terres arables situées essentiellement dans la Plaine de Caen occupant sensiblement la partie centrale du Calvados ; les prairies qui occupent l'essentiel du Pays d'Auge et des zones plus hétérogènes où cohabitent polyculture, élevage et cultures maraîchères et fruitières.

Si, d'une manière générale, l'agriculture est cause d'impacts sur l'environnement, ceux-ci sont plus ou moins marqués selon la nature du faire-valoir agricole et du substrat géologique qui l'accueille. L'agriculture intensive pratiquée sur le plateau du Vexin normand ou dans la plaine de Caen, fortement mécanisée et très consommatrice d'intrants agricoles (fertilisants et produits phytosanitaires), a plus d'effets négatifs sur la qualité des sols ou celle des eaux souterraines ou de surface que les prairies permanentes du Nord pays d'Auge. La nécessaire transition écologique de l'agriculture va donc nécessairement impacter de manière différenciée les modes de faire valoir.

Activité économique majeur dans l'Ouest de la Normandie, l'agriculture va devoir relever le double défi de la réduction des émissions de gaz à effet de serre liés à l'usage de produits azotés et aux émissions des animaux d'élevage et de l'accroissement du stockage du carbone dans les sols et dans la biomasse.

L'agriculture face aux effets du changement climatique

L'agriculture va devoir également s'adapter au changement climatique plus rapidement qu'elle ne l'imaginait car les travaux du GIEC normand montrent que ce changement va rapidement impacter les systèmes agricoles et alimentaires locaux et interroge sur les pratiques agricoles, sur la disponibilité en eau et sur les localisations des productions.

Toutes les projections montrent à horizon 2100 une réduction notable du volume des nappes phréatiques. Face à des périodes de stress hydrique plus fréquentes et plus intenses, la capacité des sols à stocker l'eau varie de 1 à 4 en fonction notamment de leur épaisseur. Ce critère va devenir majeur dans le choix des cultures à y pratiquer en fonction de l'importance du besoin des plantes en eau ou de la période où ce besoin s'exprime.

A contrario, les phénomènes de remontée de nappe sur terres agricoles peuvent entraîner un pourrissement des cultures. Enfin, les intrusions salines risquent, sur les littoraux, de rendre des terres impropres à la culture.

Cependant, concernant l'élevage, la séquence du pâturage va pouvoir être étendue, ce qui fait de cette activité un enjeu majeur pour l'agriculture normande de demain. Il faudra certes gérer les creux de période estivale, notamment grâce à des solutions fondées sur la nature.

Selon Daniel DELAHAYE⁴, Vice-président de l'ANBDD, Chercheur à l'Université de Caen Normandie et membre du GIEC normand, « *l'arbre, la haie et tout le système bocager constituent un formidable outil de lutte contre le changement climatique et nous avons de véritables savoir-faire régionaux autour de plantes qui résistent*

⁴ Daniel DELAHAYE s'exprimait lors d'un forum sur « Changement climatique et transition alimentaire en Normandie » organisé à Mondeville le 22 juin 2022, dans le cadre d'une action-pilote du PAT de Caen Normandie Métropole, à l'invitation du Pôle métropolitain, de la Chambre d'Agriculture du Calvados et de l'AUCAME.

assez bien à la chaleur et y sont adaptées. La grande question est finalement celle du modèle agricole que l'on souhaite promouvoir en Normandie, dans ce contexte de changement climatique ».

Le Schéma stratégique devrait prévoir des mesures d'accompagnement du monde agricole face au changement climatique et promouvoir la reconstitution d'un système de haies bocagères partout où cela est possible.

Des politiques alimentaires partenariales locales pour favoriser la relocalisation et les circuits courts alimentaires

Dès avant la crise du Covid-19, et encore plus depuis celle-ci, nos concitoyens aspirent à s'approvisionner en denrées alimentaires de qualité et produites localement. Afin de répondre à cette demande sociétale croissante, mais face également aux enjeux sociaux de l'accès pour tous à une alimentation de qualité à des coûts raisonnables, de nombreux EPCI ou groupes d'EPCI normands se sont engagés dans l'élaboration de « Projets alimentaires territoriaux » tels que définis dans la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt de 2014 (LAAF). C'est le cas le long de l'Axe seine, mais également dans l'Ouest de la Normandie.

Ces démarches partenariales dotées de gouvernances souples permettent de lancer des projets opérationnels qui replacent l'agriculture de proximité et l'alimentation au cœur des préoccupations du bloc local. Cette méthode d'action expérimentée par de nombreux territoires peut être inspirante pour mobiliser les acteurs dans le cadre d'autres priorités thématiques.

Cependant, le chemin à parcourir est encore long. Selon le dernier RGA de 2020, que ce soit en agriculture conventionnelle comme en agriculture biologique, la Vallée de la seine demeure loin des performances d'autres territoires, en particulier du Sud-Est de la France, en matière de circuits courts.

Ainsi, parallèlement au nécessaire effort d'adaptation de l'agriculture au changement climatique, et dans le cadre d'une action d'atténuation de celui-ci, il conviendra, dans le Schéma stratégique, de promouvoir les projets alimentaires territoriaux dans leurs actions de relocalisation alimentaire et d'organisation de filières locales en circuits courts.

3/ Participer à la réussite de l'objectif national de sobriété foncière

La complexité des phénomènes et des différentes dynamiques à l'œuvre dans les territoires conduit souvent à une gestion très différenciée de la ressource rare que constituent les sols. Cependant, comme l'a rappelé le gouvernement à travers une circulaire adressée aux Préfets en date du 29 juillet 2019, « la gestion économe de l'espace doit s'envisager comme un objectif de convergence et de cohérence de nos politiques publiques en matière d'énergie, de climat, d'écologie, d'urbanisme, de cohésion et d'agriculture, et non comme une politique sectorielle supplémentaire ».

Partant du constat que les dynamiques et enjeux systémiques liés à la densification des espaces et à la réduction de la consommation foncière, et considérant le lien étroit avec les transitions environnementales et énergétiques, il apparaît que la sobriété foncière doit être pensée dans la transversalité. Elle ne doit pas être cantonnée à une simple et réductrice approche quantitative. Et elle doit s'inscrire au cœur des démarches de transitions territoriales. Il est nécessaire d'engager et de renforcer les réflexions, puis les objectifs et les règles, vers davantage de mixité fonctionnelle (commerces, activités, infrastructures et espaces publics,

équipements, habitat) et de faire évoluer les pratiques et les méthodes vers un nouveau modèle de développement plus respectueux de l'environnement.

A l'échelle de la Vallée de la Seine, deux chantiers prioritaires pour la sobriété foncière pourraient être inscrits au Schéma stratégique : celui de la recherche de l'optimisation des espaces à vocation d'activités et celui du traitement exemplaire des quartiers-gares, espaces stratégiques de la sobriété foncière et de la sobriété énergétique.

Le cas particulier des espaces littoraux

Un sujet préoccupe particulièrement les élus de l'Ouest de la Normandie : celui de l'avenir des espaces littoraux dans un contexte de sobriété foncière. En effet, l'espace littoral normand constitue un territoire singulier du fait de ses caractéristiques économiques et fonctionnelles, culturelles, sociales, physiques et environnementales. Atout touristique majeur de la Normandie, cet espace convoité assure également une fonction résidentielle importante. Il est également siège de nombreuses activités économiques liées à la présence de la mer, en particulier l'activité portuaire et la pêche. Plus que les autres espaces normands, les espaces littoraux ont vu leur attractivité encore se renforcer après les confinements de 2020. Le potentiel de développement des communes concernées demeure ainsi très important.

Ce développement est depuis plus de 35 ans très fortement encadré par la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite « Loi Littoral » qui contraint fortement toute extension urbaine des communes littorales. Mais depuis quelques années il est devenu évident que ces communes vont devoir faire face à l'enjeu du changement climatique. Elles seront, à la faveur de la remontée en cours du niveau marin, les premières et peut-être les plus impactées de Normandie : une partie de leur territoire communal actuel sera soumise à submersion marine plus ou moins intense d'ici quelques années.

C'est pourquoi il convient dès aujourd'hui, pour les espaces les plus menacés, d'envisager la mise en œuvre de mesures de repli stratégique. Ainsi, alors qu'une partie de leur territoire communal va disparaître sous les eaux, ces communes vont devoir relocaliser en rétro-littoral une partie de leur espace urbain d'aujourd'hui. Toutefois, ces projets de relocalisation sont en partie rendus impossibles par les dispositions rigides de la « Loi littoral ». Et pourtant, à cette obligation légale déjà contraignante va venir s'ajouter l'obligation de sobriété foncière portée par la Loi « Climat & résilience ».

Les élus des communes côtières ont le sentiment de subir une double, voire une triple peine, alors même que le littoral constitue l'un des principaux vecteurs d'attractivité de la Normandie et représente un ensemble d'activités économiques (touristiques, portuaires, halieutiques, ...) essentiel à la prospérité de la Normandie.

Le Schéma stratégique pourrait définir une méthode, en lien avec le SRADDET de Normandie, pour permettre une mise en œuvre efficiente des objectifs de sobriété foncière sur les littoraux, dans le respect de leur multiples fonctionnalités utiles à l'ensemble de la Vallée de la Seine.

Enseignement, recherche-innovation

L'innovation touche toutes les sphères de l'économie et de la société. Elle donne un coup d'avance aux territoires à l'heure de faire des transitions un vecteur de compétitivité et de résilience. A l'échelle internationale, les territoires qui réussissent le mieux les transitions sont ceux où l'université joue un rôle actif pour aider à trouver collectivement les solutions.

La Vallée de la Seine doit donc créer les conditions de l'émergence de l'innovation, particulièrement dans les secteurs qui seront les plus touchés par les mutations à venir (pétrochimie, automobile, engrais et produits azotés...). Pour ce faire, elle peut s'appuyer sur l'excellence de ses formations d'enseignement supérieur, sur ses nombreux clusters et sur un réseau dense de laboratoires de recherche mondialement reconnus. Les rapprochements entre monde de la recherche et entreprises sont également à rechercher afin de faciliter les transferts de technologies.

1/ Soutenir deux projets majeurs de l'enseignement supérieur et de la recherche

Caen constitue en Normandie, et en particulier pour sa partie Ouest, un pôle majeur de formation, de recherche et d'innovation lié à la présence de nombreux établissements et équipements en pointe dans leur domaine. Deux pôles se distinguent, le campus technologique EffiScience à Colombelles et le Science & Innovation Park EPOPEA dédié à l'innovation mondiale en santé, matériaux & énergie et sciences du numérique à Caen. Des pôles d'équilibre participent également au dynamisme local.

EPOPEA Science & Innovation Park à Caen : un projet d'ampleur « Vallée de la Seine »

Concentrant 1 000 chercheurs, 14 000 étudiants et 16 000 emplois, le Science Park EPOPEA fait l'objet d'un vaste projet d'aménagement pour faciliter les connexions entre les entreprises, les laboratoires de recherche et les établissements d'enseignement supérieur. Ce site de dimension mondiale constitue un pôle d'excellence majeur de la Vallée de la Seine.

L'écosystème s'appuie sur quatre piliers : GANIL / SPIRAL 2 (physique nucléaire), CHU de Caen et centre BACLESSE (recherche et innovations thérapeutiques), CYCERON (imagerie médicale), ARCADE / CYCLHAD (hadron / protonthérapie). La santé nucléaire constitue la grande spécialisation de Caen, avec une spécificité dans la lutte contre le cancer (déclarée cause nationale en 2003). L'aménagement et le développement d'EPOPEA mériteraient d'être soutenus dans le cadre de la Vallée de la Seine du fait des sujets majeurs (en lien notamment avec les transitions) sur lesquels travaillent les centres de recherche et d'innovation et les entreprises présentes sur le site du Science Park.

Un Campus international du cheval à Caen et en Pays d'Auge

La Normandie est la première région équine en France. En incluant l'Île-de-France, la Vallée de la Seine apparaît comme une Terre de cheval. Pour accompagner le développement de la filière, le syndicat mixte Normandie Equine Vallée a développé un campus international du cheval implanté sur deux sites, Goustranville dans le Pays d'Auge et Saint-Contest dans l'agglomération caennaise. Ce dernier site accueille la partie recherche consacrée à la santé équine. La plateforme va s'agrandir en 2024 pour accueillir une unité de recherche en génomique. Compte-tenu du poids économique de la filière équine, la Vallée de la Seine pourrait soutenir la structuration de ce campus international du cheval qui rayonne sur tout le territoire.

Le Schéma stratégique pourrait utilement valoriser les deux projets « EPOPEA Science & Innovation Park » et « Campus international du cheval ».

Des pôles d'équilibre « Grand Ouest Normandie »

Fondée en 1432, par le royaume d'Angleterre alors souverain de notre territoire, l'Université de Caen est l'une des plus anciennes universités françaises. Historiquement basée à Caen, l'Université de Caen Normandie est ancrée dans un territoire plus large. Elle dispose de plusieurs campus dans tout l'Ouest de la Normandie : elle



porte l'Institut universitaire de technologie (IUT) Grand Ouest Normandie, des Unité de Formation et de Recherche (UFR) ainsi que des Ecoles supérieures à Cherbourg, Saint-Lô, Alençon Lisieux et Vire. Ces campus accueillent plus de 2 500 étudiants chaque année et sont une force à développer pour l'attractivité et l'équilibre des territoires.

Le Schéma stratégique pourrait participer au maintien et au développement de ces pôles d'équilibre.

2/ Favoriser la Coopération interrégionale concernant la sécurité numérique

Le foisonnement des cyberattaques rend vulnérable une partie du tissu économique du territoire. Pour s'en prémunir, Caen a initié la création du Campus Cyber Caen Normandie qui constituerait une antenne régionale du Campus Cyber national. Le choix s'est porté sur l'agglomération caennaise du fait du terreau d'entreprises et d'acteurs de la recherche et de l'innovation spécialisés dans le domaine (campus technologique EffiScience, Orange Innovation, Pôle TES, laboratoire GREYC ...).

Ce projet, qui devrait voir le jour en 2023, est à mettre en parallèle avec celui de la Région Normandie visant à créer au Havre un centre d'urgence en matière de cybersécurité (hot line TPE-PME) et un data center doté d'un supercalculateur. La dimension interrégionale de ces projets (le Campus Cyber national se trouve notamment à Puteaux) invite à les inscrire dans la dynamique Vallée de la Seine.

Le Schéma stratégique pourrait mettre l'accent sur le nécessaire effort en matière de cybersécurité en s'appuyant en particulier sur les ressources caennaises en la matière. Face au déferlement des attaques visant des cibles économiques et institutionnelles, l'effort doit être porté tant dans l'accompagnement des entreprises et collectivités, que dans le renforcement de la formation à la cybersécurité. Apprendre à se protéger et à se défendre devient un enjeu majeur de résilience économique.

