

Rapport n° 015575-02
Octobre 2025

Opération d'intérêt national du Mantois-Seine aval : évaluation et perspectives

Thierry COQUIL - IGEDD
Pascal HORNUNG - IGEDD
Marie WOZNIAK - IGEDD
(coordonnatrice)

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport

Statut de communication	
<input type="checkbox"/>	Préparatoire à une décision administrative
<input type="checkbox"/>	Non communicable
<input type="checkbox"/>	Communicable (données confidentielles occultées)
<input checked="" type="checkbox"/>	Communicable

Sommaire

Sommaire	3
Résumé	6
Liste des recommandations	8
Introduction	9
Le contexte	9
La commande.....	9
L'approche méthodologique	9
1 Une OIN pour un territoire en déprise	11
1.1 Le Mantois-Seine aval, un territoire témoin des grandes politiques nationales d'aménagement.....	11
1.1.1 Un espace support de grands projets avant l'OIN	11
1.1.2 Un territoire traversé par de grandes infrastructures de transport	12
1.2 Le protocole du 31 janvier 2008, vision mosaïque de l'avenir du territoire, et base contractuelle du projet d'OIN	13
1.2.1 Description de l'OIN du Mantois-Seine aval	13
1.2.2 Genèse de l'OIN et programme du protocole	15
1.2.3 Au-delà de l'OIN, la présence de l'État aujourd'hui	17
1.3 Une dynamique stratégique de courte durée	19
2 Une OIN qui a produit des résultats significatifs	20
2.1 Des résultats en demi-teinte en termes de conditions de vie	20
2.2 Un développement économique en deçà des ambitions.....	27
2.2.1 Le bilan des projets économiques prévus par le protocole.....	27
2.2.2 Un regard porté sur les filières ciblées dans le protocole	29
2.3 Des avancées tangibles en termes d'aménagement	30
2.4 L'enjeu sensible des quartiers de la politique de la ville.....	33
2.5 Des engagements des partenaires globalement tenus	35
2.5.1 Des grands projets d'infrastructures hors maîtrise d'ouvrage locale.....	35
2.5.2 Une forte implication de l'Epamsa dans l'animation et la direction de projet	

.....	39
2.5.3 Des engagements globalement respectés	40
3 Seine aval, un territoire stratégique au niveau national et régional	42
3.1 Des enjeux d'aménagement du territoire	42
3.1.1 Une vision nationale pour la vallée de la Seine	42
3.1.2 Un schéma directeur régional qui reconnaît des singularités	44
3.2 Le défi de la réindustrialisation	48
3.2.1 Des investissements majeurs pour la logistique et le fret, qui appellent une politique industrielle coordonnée	48
3.2.2 Plusieurs sites industriels majeurs qui représentent un foncier stratégique à l'échelle nationale.....	49
3.2.3 Seine aval, un territoire propice au développement de l'industrie.....	50
3.2.4 Une activité industrielle qui se maintient, mais une ambition à relever	52
3.3 La difficile articulation des échelles : grands projets de mobilité et planification territoriale.....	54
3.4 Les grands ensembles de logements sociaux, mix social et emploi : un enjeu de solidarité nationale ?.....	55
4 Les capacités d'action des collectivités locales, leurs projets	57
4.1 Le conseil départemental des Yvelines.....	57
4.2 Les EPCI : GPS&O et la CCPIF	58
4.3 Quels projets stratégiques portés par les collectivités ?.....	61
5 Quelles perspectives pour une suite à l'OIN de 2007 ?	62
5.1 La clôture de l'OIN de 2007 paraît pertinente	62
5.2 Construire un nouveau projet partenarial pour le territoire	63
5.2.1 Quels objectifs pour un projet partenarial associant l'État ?	63
5.2.2 Quels outils contractuels pour un tel partenariat ?.....	64
5.2.3 Quel opérateur pour la mise en œuvre opérationnelle du projet ?.....	66
5.3 Le devenir de l'Epamsa	67
Conclusion	69
Annexes.....	70

Annexe 1. Lettre de mission.....	71
Annexe 2. Décret de création de l’OIN du Mantois-Seine aval	73
Annexe 3. Réalisations et perspectives d’exécution du protocole (source : Epamsa)	74
Annexe 4. Collectivités signataires du protocole de 2008.....	82
Annexe 5. Évolution des conditions de vie : quelques chiffres sur la santé	84
Annexe 6. Regard sur les filières industrielles du protocole	86
Annexe 7. Les quartiers d’habitat social de Seine-aval	89
Annexe 8. Les Territoires d’industrie sur GPS&O.....	90
Annexe 9. Bilan du protocole : ce qui reste à faire... ou pas.....	92
Annexe 10. Liste des personnes rencontrées	95
Annexe 11. Glossaire des sigles et acronymes.....	104

Résumé

Le présent rapport vise à dresser le bilan de l'opération d'intérêt national (OIN) du Mantois-Seine aval et à dessiner des perspectives. Ce travail fait suite à une première mission conduite par l'IGEDD en 2024, qui avait permis d'éclairer les conditions de transformation de l'établissement public d'aménagement du Mantois-Seine aval (Epamsa) en société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA(IN)), à la demande des collectivités.

L'OIN du Mantois-Seine aval a été portée par les élus locaux et mise en place par l'État en 2007 pour répondre à un risque de décrochage du territoire, fortement affecté par la désindustrialisation, le chômage atteignant particulièrement les habitants des grands ensembles d'habitat social. L'opération a fait l'objet d'un protocole d'accord en janvier 2008, postérieurement à sa création, que la mission a retenu comme base de référence de son bilan.

La mission a relevé que la préparation de l'OIN a été une période très féconde pour la coopération entre les collectivités et l'État, qui a conduit à un programme d'action partagé, somme de projets plus que vision planificatrice. Le périmètre de l'OIN apparaît cependant très vaste et fragmenté (multi-site), ce qui a positionné l'Epamsa en facilitateur plus qu'en porteur d'un grand projet national bien déterminé. L'exclusion des grands sites industriels apparaît aujourd'hui paradoxale au regard de leur importance stratégique. Si l'emploi est bien une priorité du protocole de 2008, le développement économique n'est pas confié à l'Epamsa et reste une compétence des collectivités et de leur opérateur (Audas).

L'impulsion est manifeste au démarrage de l'OIN du Mantois-Seine aval, marqué par de nombreuses initiatives (études stratégiques, ateliers entre les élus et les acteurs du territoire, voyages d'étude, engagement d'études pré-opérationnelles, ...), sans que cela permette cependant de bâtir une véritable vision d'aménagement et une stratégie de mise en œuvre. L'OIN reste une somme de projets ponctuels. La dynamique politique autour de l'OIN s'est affaiblie à partir de 2015, dans la perspective de la création de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O). Aucune initiative majeure n'a plus été prise dans le cadre de l'OIN après cette date, la priorité étant dès lors la mise en œuvre des projets, d'ailleurs significatifs.

Une analyse des résultats de l'OIN dessine un tableau mitigé en termes d'amélioration des conditions de vie (emplois, formation, santé). Sur le plan économique, l'Epamsa a réalisé les parcs d'activités qui lui ont été confiés dans le cadre de l'OIN, et d'autres initiatives ont également avancé, portées par les acteurs privés, Haropa Port¹ et les collectivités locales (GPS&O et Conseil départemental des Yvelines). Les opérations d'aménagement urbain mentionnées par le protocole de 2008 ont pour la plupart vu le jour, contrairement à d'autres grands projets annoncés. S'agissant du renouvellement urbain, l'Epamsa, acteur central avant 2015, a transféré le pilotage à GPS&O. Le bilan de l'OIN est cependant très positif en matière de création de logements.

Les grands projets d'infrastructures intégrés au protocole de 2008 ont globalement été conduits, avec quelquefois des délais, qu'il s'agisse du prolongement (en cours de réalisation) du RER E (« Éole ») et de la modernisation des gares, des ports fluviaux (à l'exception de celui du Triel), du Tram 13 ou de la suppression du péage autoroutier de Buchelay.

Globalement, la mission constate que l'OIN a eu un impact positif pour le territoire et que les partenaires ont respecté leurs engagements, avec parfois des surcoûts. Cette période est également marquée par une implication majeure du conseil départemental des Yvelines (CD78), notamment via son fonds d'investissement foncier. En parallèle, GPS&O a consolidé ses capacités, s'accommodant de la difficulté d'un territoire très étendu et hétérogène.

S'agissant de l'avenir, la mission constate que ce territoire représente un enjeu stratégique pour la

¹ Haropa Port : ports du Havre, de Rouen et de Paris réunis

France et l'Île-de-France, en particulier sur le plan industriel – vu les emprises existantes et la diversité des compétences - et au regard des investissements massifs exceptionnels réalisés et à réaliser (infrastructures ferroviaires et fluviales). Le Mantois-Seine aval constitue un maillon du projet de développement de la Seine porté par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Il est le territoire le plus propice au redéveloppement de l'industrie en Île-de-France, et la mobilisation est amorcée localement, notamment à travers la démarche « Territoires d'industrie » (agence nationale de la cohésion des territoires – ANCT). La préservation et la valorisation des grands sites dans une perspective industrielle ne semblent cependant pas garanties et appellent une feuille de route commune portant cette ambition au bon niveau.

D'autres enjeux se font jour : la difficile articulation du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) avec les intérêts du territoire ; la cohésion sociale, qui doit rester pour l'État un point d'attention majeur, avec des quartiers qui demeurent en difficulté, et un risque de décrochage de certains secteurs (centres-bourgs, périphéries lointaines).

Partant de cette toile de fond prospective, la mission considère que l'OIN de 2007 n'a plus de raison d'être et doit être clôturée, conformément au souhait exprimé par les élus au ministre à l'automne 2023², mais engage les acteurs publics à construire un projet partenarial autour de trois enjeux d'initiative nationale (redéveloppement des grands sites industriels, accompagnement des investissements de transport massifié, et LNPN) et de trois enjeux d'initiative locale, qui répondent à des priorités nationales (offre de logement, grands équipements, robustesse du territoire face aux transitions écologiques). Cette ambition commune pourrait être scellée par un projet partenarial d'aménagement (PPA).

Si ce partenariat intègre une grande opération d'aménagement conjointe d'envergure nationale, par exemple industrielle ou autour de Mantes et de la LNPN, la question d'une nouvelle OIN pourra être posée, à comparer à d'autres outils existants (par exemple le dispositif de grande opération d'urbanisme - GOU). La réalisation d'une grande opération d'aménagement justifierait également une capacité d'ingénierie dédiée. La mission explore différentes solutions (EPA, SPLA(IN), Haropa Port, foncière) et conclut qu'il est trop tôt pour pouvoir se déterminer, d'autant que la succession des cycles électoraux compliquera l'émergence d'un projet commun.

S'agissant du devenir de l'Epamsa, la mission estime que deux solutions sont ouvertes : la création d'une SPLA(IN), envisagée par les collectivités depuis fin 2023, mais sans engagement ni calendrier opérationnel, ou l'intégration de l'Epamsa dans Grand Paris Aménagement, avec plusieurs modalités possibles. Cette dernière solution pourrait permettre de maintenir durablement une capacité d'ingénierie publique dans le Mantois, ce qui serait opportun pour répondre aux enjeux de ce territoire.

En bref :

- **un bilan positif de l'OIN ;**
- **un dispositif qui a atteint ses limites ;**
- **un territoire qui reste stratégique ;**
- **un cadre partenarial à renouveler ;**
- **des décisions à prendre pour achever les opérations et maintenir des compétences.**

² Courrier du 10 octobre 2023 à C. Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, signé de Pierre Bédier et Cécile Zammit Popescu : « *Dans la même logique [que celle qui conduit à demander la transformation de l'EPAMSA en SPLA] nous souhaitons qu'il soit mis fin à l'OIN Seine aval devenue superfétatoire* ».

Liste des recommandations

Recommandation 1. DGALN. Tant que l'OIN existe, mettre en place et alimenter un cadre d'évaluation périodique à quatre niveaux : i) l'avancement de la réalisation du projet d'ensemble, ii) l'avancement des études, de l'animation et des aménagements portés dans le cadre de l'OIN, iii) les résultats de l'opérateur public en termes de gestion, de pilotage et de soutien de la gouvernance, iiiii) les impacts de l'OIN pour le territoire. Un tel cadre gagnerait à être harmonisé au niveau national et déployé sur l'ensemble des OIN..... 41

Recommandation 2. Préfet, DGE, DGALN, DGITM, APE, collectivités. Reconnaître le caractère stratégique du Mantois-Seine aval sur le plan industriel et construire une feuille de route partagée faisant le lien avec la planification de l'aménagement et des infrastructures. Renforcer la coordination des acteurs en réunissant dans un comité de pilotage au niveau de la Préfecture des Yvelines toutes les parties prenantes publiques et privées dans le périmètre de l'OIN. Comme dans les Bouches-du-Rhône, un coordonnateur spécial en charge de la réindustrialisation pourrait être désigné au sein de la préfecture des Yvelines..... 52

Recommandation 3. Préfet, DGE, DGALN, DGITM, APE, collectivités. Grâce à une feuille de route industrielle commune, protéger strictement les fonciers industriels (y compris les friches), harmoniser les pratiques de gestion des fonciers économiques publics (amodier et ne plus céder, éviter la concurrence des pratiques), connaître et piloter l'occupation des sites économiques. Étudier les conditions d'une maîtrise publique de long terme de tout ou partie des fonciers industriels stratégiques et esquisser les projets d'aménagement qui pourraient en découler. . 53

Recommandation 4. DGITM, IDFM, DIVDS, DGALN, préfet, services de l'État, collectivités. Mettre en débat l'enjeu des capacités ferroviaires à long terme entre Mantes et Paris, et éclairer l'intérêt du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie sous cet angle. Concevoir un projet d'aménagement pour le Mantois qui pourrait tirer parti des opportunités offertes par un tel projet, et justifier un intérêt pour le territoire de Seine aval. Mieux intégrer le Mantois-Seine aval, territoire clé, dans la gouvernance du projet et élargir l'association des parties prenantes de la société civile..... 55

Recommandation 5. DGALN, Préfecture des Yvelines, collectivités. Mettre fin à l'opération d'intérêt national mise en place en 2007, puis organiser la reprise des opérations en cours par une SPLA(IN), GPS&O ou un établissement public d'Etat, suivant un calendrier maîtrisé..... 62

Recommandation 6. DGALN, DGE, DGITM, Préfecture des Yvelines. Coconstruire avec les collectivités un projet partenarial à dominante industrielle sur Seine aval prenant en compte l'ensemble des enjeux pour l'État sur ce territoire (ligne nouvelle Paris-Normandie, développement de l'axe fret, offre de logement, grands équipements relevant des compétences de l'État). 64

Recommandation 7. DGALN, DGE, DGITM, Préfecture des Yvelines, collectivités. Si, dans le cadre du projet partenarial, l'État et les collectivités entendent mener ensemble une grande opération d'aménagement d'intérêt national, qui pourrait être une plateforme industrielle commune à Flins ou une opération urbaine en lien avec la LNPN à Mantes, évaluer la nécessité pour sa mise en œuvre d'une nouvelle OIN ou d'une grande opération d'urbanisme. 66

Recommandation 8. DGALN, Préfecture des Yvelines. Considérant l'horizon d'un nouveau projet partenarial, affermir les engagements et le calendrier concernant l'avenir de l'Epamsa, en explorant tous les scénarios et en veillant à maintenir une capacité d'ingénierie publique sur le territoire du Mantois-Seine aval. 68

Introduction

Le contexte

En 2007, l'opération d'intérêt national (OIN) du Mantois-Seine aval est créée, portée par des élus locaux préoccupés par la trajectoire économique et sociale du territoire, dans un contexte de désindustrialisation progressive³. L'établissement public du Mantois-Seine aval (Epamsa), créé en 1996, est la cheville ouvrière de ce projet.

En octobre 2023, le conseil départemental des Yvelines (CD78) et Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) demandent au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires d'engager la clôture de l'OIN et une transformation de l'Epamsa de façon à « *transférer la gouvernance* » aux collectivités locales. Une mission de concertation et de préfiguration a alors été confiée au préfet des Yvelines par le ministre pour envisager la transformation de l'Epamsa en société publique locale d'aménagement (SPLA).

A la suite de cette intervention, en janvier 2024, l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) s'est vue confier une mission centrée sur l'avenir de l'Epamsa. Dans ses conclusions, remises en octobre 2024, la mission a mis en exergue les implications financières d'une transformation de l'Epamsa en SPLA et la nécessité, pour justifier le maintien d'un opérateur, quel que soit son statut, d'éclairer la programmation des projets à conduire sur ce territoire. Parmi ses recommandations figurait la proposition « *d'évaluer l'OIN du Mantois-Seine aval d'un point de vue rétrospectif et prospectif* ».

La commande

Le 14 novembre 2024, l'IGEDD a été saisie par la ministre du logement et de la rénovation urbaine d'une seconde mission, objet du présent rapport, relative à l'évaluation de l'OIN Seine aval et à sa mise en perspective. Plus spécifiquement, au vu de la lettre de commande, la mission vise à :

- dresser le bilan de l'OIN, en termes d'objectifs, d'impact des aménagements et de gouvernance ;
- éclairer l'avenir en termes d'enjeux qui justifieraient la poursuite de l'OIN, d'opérations permettant de conforter le plan d'affaires d'une future SPLA(IN), et de recommandations de gouvernance de l'Epamsa.

En d'autres termes, la mission cherche à évaluer la pertinence pour l'État de maintenir une présence spécifique sur ce territoire, *via* des outils opérationnels (OIN, EPA), au regard des politiques qu'il porte, de ses priorités en matière d'aménagement du territoire et des moyens qu'il peut y dédier.

L'approche méthodologique

La mission porte sur trois objets : le projet de territoire qui justifie l'OIN, l'OIN en tant qu'outil d'aménagement et la nécessité d'un opérateur.

Le bilan de l'OIN est dressé en référence au protocole de mise en œuvre de l'opération signé le 31 janvier 2008, suivant ses six grandes thématiques :

- gouvernance, animation, dispositif d'ensemble ;
- dimension sociale ;

³ Fermeture de chaînes automobiles à Flins et Poissy, de la centrale de Porcheville, de TotalEnergies à Gargenville, de la cimenterie Calcia de Guerville, de l'usine Adient de Rosny-sur-Seine, ...

- dimension économique ;
- aménagement, environnement ;
- logement, rénovation urbaine ;
- mobilités, transports.

La mission s'est attachée à distinguer autant que possible les résultats opérationnels propres à l'OIN et les résultats indirects (influence sur les projets de transports, effet global d'entraînement de la dynamique d'acteurs, ...).

La mission n'a pas pu donner suite à la demande d'évaluation de la perception de l'OIN par les habitants à défaut de méthode solide et de données fiables pour ce faire.

1 Une OIN pour un territoire en déprise

1.1 Le Mantois-Seine aval, un territoire témoin des grandes politiques nationales d'aménagement

1.1.1 Un espace support de grands projets avant l'OIN

Dans les années cinquante, la croissance démographique de la région parisienne était particulièrement forte. La solution pour absorber cette population en augmentation reposait sur la création de plusieurs villes nouvelles encadrant les deux rives de la Seine, le fleuve constituant l'axe structurant. Comme on le voit sur la carte ci-dessous, tirée⁴ du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1965, le sud de Mantes-la-Jolie devait accueillir une ville nouvelle. En raison d'une opposition d'élus locaux, celle-ci ne verra pas le jour, alors que les territoires voisins seront structurés par les villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise.

Figure 1 : Projet de villes nouvelles au SDAU de la région parisienne

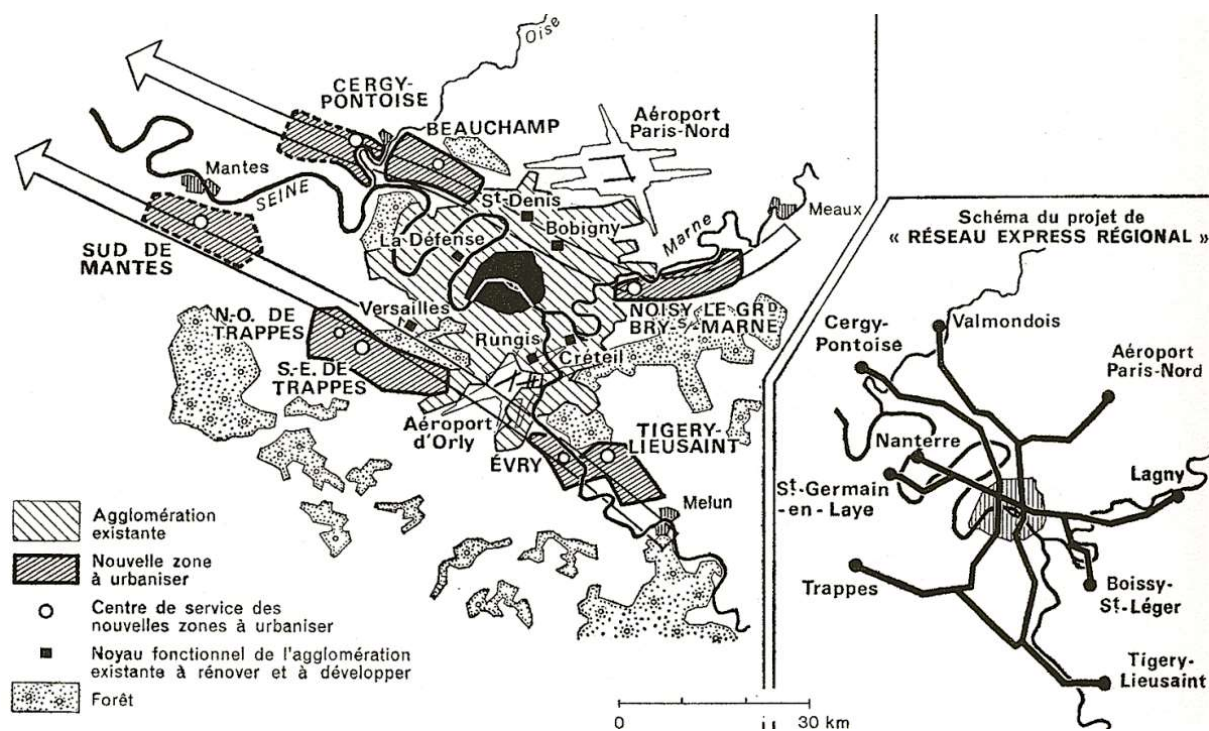


Figure 1

Pour accompagner le développement local, la municipalité et son district s'engagèrent dans le développement d'une zone à urbaniser en priorité (ZUP⁵), le quartier du Val-Fourré, bâti sur un ancien aérodrome situé sur son flanc ouest. Entre 1959 et 1977, 8 300 logements seront construits, et ce quartier deviendra aussi vaste et peuplé que la ville historique.

La création de nouveaux logements avait du sens car les implantations industrielles, en particulier de l'industrie automobile sur Poissy et Flins-Gargenville, nécessitaient de pouvoir loger les salariés.

⁴ Tiré d'un cours de la Sorbonne : <https://e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u7/co/3-3.html>

⁵ Décret n°58-1964 du 31 décembre 1958.

Le cycle immobilier, avec ses crises, a conduit le district urbain de Mantes à s'appuyer essentiellement sur de l'habitat social. L'habitat privé a été gagné par les dynamiques de ségrégation socio-spatiales. L'ambition initiale d'un quartier équilibré s'est effacée avec la montée du chômage.

L'industrie est en effet entrée dans une phase de crise profonde. Selon une note de l'IAURIF⁶ (cf. Annexe 8Annexe 7), les usines implantées dans les années 1950 créaient 57 000 emplois directs, et vraisemblablement deux fois plus d'emplois indirects. A la fin des années 1970, 39 000 emplois ont disparu. Sur le site de Renault à Flins, l'effectif s'établit à son plus haut à environ 21 000 salariés sur la période 1973-1977, mais en 1989, il n'est déjà plus que de 8 000 emplois pour atteindre environ 2 500 salariés aujourd'hui.

Le programme du Val Fourré a été freiné par la municipalité dès le début des années 1990 (il était alors programmé pour recevoir 10 000 logements), mais cela n'a pas suffi à éviter les difficultés sociales sur ce territoire, avec des populations très dépendantes d'emplois industriels en réduction. Les territoires voisins de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, plus proches du centre de la métropole parisienne, plus diversifiés et portés par l'État sur le plan économique, semblent avoir globalement mieux résisté.

Autre conséquence de ce choix de développement, le réseau RER, organisé sur l'armature des villes nouvelles, n'intégrera pas dès le départ le secteur de Mantes-la-Jolie.

1.1.2 *Un territoire traversé par de grandes infrastructures de transport*

Le territoire de l'OIN accueille des infrastructures terrestres majeures, ce qui marque le territoire mais lui bénéficie aussi, en renforçant ses capacités de desserte locale, interrégionale et internationale et son alimentation électrique.

Mantes-la-Jolie est à la jonction des lignes ferroviaires qui viennent de Paris et de celles qui desservent la Normandie. Deux faisceaux partent de la gare Saint-Lazare cheminant chacun sur une des rives de la Seine pour converger à Mantes-la-Jolie (ligne J). Un troisième quitte la gare Montparnasse en passant par Versailles (ligne N). Deux branches du RER A démarrent d'Achères et de Poissy. La ligne L du transilien dessert Achères et Conflans-Sainte-Honorine. Les trains à destination de la Normandie arrivent de Paris par Mantes-la-Jolie avant de se séparer vers Rouen-Le Havre et vers Lisieux-Caen-Cherbourg.

Le fret des ports de la Seine, en particulier du Havre, emprunte ce même faisceau auquel s'ajoute depuis 2023 plus au nord dans le Vexin la ligne dite Serqueux-Gisors qui assure une nouvelle liaison fret entre le Havre et Paris sur la rive droite.

L'autoroute A13 relie l'ouest de Paris à la Normandie et au-delà jusqu'au nord de la Bretagne. Avant Poissy, l'A12 à partir de Versailles et l'A14, en lien avec l'A86 et La Défense, arrivent depuis l'ouest parisien. L'A13 longe la D113, ancienne RN13 qui traverse Mantes-la-Jolie en venant de La Défense. GPS&O compte cinq échangeurs complets (Poissy-Orgeval, Bouafle, Flins, Mézières-Gargenville, Mantes-la-Jolie) et une sortie incomplète à Buchelay. La RN104 (Francilienne) qui vient du nord ne traverse pas ce territoire et seule la RN184 assure une liaison avec l'A15.

La Seine et son affluent l'Oise constituent des axes de navigation à grand gabarit (classe V) qui passent sur le territoire de GPS&O. L'Oise est connectée à son extrémité nord-est au canal du nord. Jusqu'à cette limite, les deux rivières accueillent des automoteurs de 1 500 tonnes (t) à 3 000 t et des convois de 3 000 t à 6 000 t. Des navires fluvio-maritimes, avec des cargaisons équivalentes en tonnage, peuvent aussi accéder au port de Limay (et à Gennevilliers autrefois) en remontant l'estuaire.

⁶ Note de travail datée de février 2006, 1990-2005, trajectoire de cinq sites stratégiques du SDRIF – Seine-aval, IAURIF.

Enfin pour les transports encore, on peut citer les deux aérodromes des Mureaux et de Mantes-Chérence (situé dans le Val-d'Oise).

Un pipeline Trapil venant du Havre arrive à Mantes-la-Jolie. Il se poursuit jusqu'à Gargenville où il se sépare en deux, une branche allant au sud sur Orly, Orléans et Tours, et une autre au nord vers un second pipeline Paris-Le Havre desservant Gennevilliers et Roissy. Des réservoirs d'hydrocarbures desservis par ce réseau sont installés à proximité du port de Limay sur une ancienne raffinerie Total arrêtée en 1983⁷.

La région Île-de-France est alimentée en électricité par une boucle de 400 kilovolts (KV)⁸ dont un des points d'injection, le poste de Mézerolles, se trouve à proximité de la commune de Guerville, au sud de Mantes-la-Jolie, dans l'OIN. L'électricité vient des centrales nucléaires et parcs éoliens de Normandie. L'ancienne centrale EDF de Porcheville dispose des lignes à haute tension pour transporter l'électricité qui y était produite. Quatre lignes en partent vers le sud jusqu'au poste de Mézerolles dont au moins deux à 400 KV pour le transport à longue distance. Porcheville compte aussi un poste avec 10 lignes qui vont principalement vers le nord et avec des voltages de 63 KV, 90 KV et 225 KV.

1.2 Le protocole du 31 janvier 2008, vision mosaïque de l'avenir du territoire, et base contractuelle du projet d'OIN

1.2.1 Description de l'OIN du Mantois-Seine aval

Comme indiqué précédemment, le vaste territoire du Mantois-Seine aval a été jusqu'au début des années 1970 l'un des principaux territoires de développement de la région parisienne. Lourdemment frappé par la désindustrialisation et marginalisé par la dynamique des villes nouvelles, il a connu plusieurs décennies de recul.

L'État a ainsi décidé, lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006, la création d'une opération d'intérêt national de « 3^{ème} génération ».

L'objectif partagé des pouvoirs publics consiste alors à relancer le développement de l'ouest de la région Île-de-France, par la promotion de son attractivité :

- résidentielle, avec un objectif de construction annuel de 2 500 logements à l'horizon 2010 (doublement du rythme 2000-2004) ;
- économique, marquée par la volonté d'améliorer le taux d'emploi en accompagnant le déclin de l'industrie par un développement des activités tertiaires et une diversification des filières (entreprises, organismes de formation et de recherche) ;
- en termes de desserte et de liaisons structurantes vers les grands pôles d'emplois et les grands sites d'échanges franciliens, en articulation notamment avec les projets de Port 2000 au Havre et du Canal Seine Nord.

Ces orientations de développement sont traduites pas des grands principes d'aménagement structurés autour de quatre axes :

- conforter l'armature urbaine existante constituée d'un réseau de villes historiques, de centres-villes et de centres-bourgs ;
- organiser des extensions urbaines économes de l'espace ;
- mettre en valeur et reconquérir l'armature naturelle ;

⁷ En activité ensuite avec la raffinerie de Grand Puits fermée en 2021.

⁸ Il existe une seconde boucle dans la petite ceinture à 225 KV.

l'ouest. Un réseau de pôles urbains organise le territoire (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy, Conflans-Sainte-Honorine) et structure des bassins de vie locaux. Il compte 420 000 habitants et est alors le premier bassin d'emplois industriels d'Île-de-France.



Source : visuel conçu par l'agence Obras mandatée en par Epamsa 2008/2009

Le territoire du Mantois-Seine aval accueille de grandes zones urbaines sensibles (le Val Fourré à Mantès-la-Jolie, Les Mureaux, Chanteloup-les-Vignes). Il est fragmenté par de vastes emprises industrielles, des infrastructures (voies ferrées, A13) et une urbanisation essentiellement pavillonnaire. Un de ses atouts majeurs est la Seine, qui le structure mais auquel il a, au cours du XX^{ème} siècle, progressivement tourné le dos.

L'OIN est dotée à sa création d'un dispositif de gouvernance : un comité de pilotage (acteurs publics : communes, intercommunalités, département, région, État), un comité technique (services techniques des acteurs majeurs, établissement public foncier des Yvelines) et un comité de développement (acteurs économiques, syndicaux et associatifs) (cf. 2.5.2).

Pour mémoire, dans le périmètre de l'OIN, l'État instruit et délivre les permis de construire⁹. L'initiative d'aménager au sein du périmètre peut relever de l'État, *via* son EPA, ou des collectivités qui en détiennent la prérogative, en régie, *via* leurs opérateurs (SEM, SPL, etc.) ou *via* l'EPA, par délégation de maîtrise d'ouvrage.

1.2.2 Genèse de l'OIN et programme du protocole

L'élaboration de l'OIN a débuté à partir de 2005 *via* des groupes de travail. En 2006, les réunions publiques sont lancées : plus de 35 rencontres se tiendront, avec une réelle implication du président du CD78. L'engouement est fort, le portage politique aussi. L'objectif est de retrouver une dynamique de développement face à la désindustrialisation et pour pallier l'absence de ville nouvelle, alors ressentie comme un handicap. Le territoire se sent « *laissé pour compte* » (sic). Les élus demandent des emplois et des transports en contrepartie des logements à construire.

⁹ Principaux effets juridiques de l'OIN : transfert automatique de la compétence des autorisations d'urbanisme (art. L.102-13 5), compétence pour la création de zones d'aménagement concerté (art. L.102-13 3), prise en considération et sursis à statuer (art. L.102-13 6), exonération de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement (art. 102-13 9), dérogation à la règle de constructibilité limitée (art. L.102-13 1), limitation des droits de préemption et de priorité (art. L.102-13 2).

Un protocole doit définir le projet collectif et sceller les engagements de chacun, qui sera signé le 31 janvier 2008, par les collectivités et l'État (voir Annexe 4). D'autres acteurs doivent articuler leur action avec l'OIN sans en être partenaires : l'Anru, la SNCF, Ile-de-France Mobilités (IDFM), etc. Le protocole « *recense en particulier des engagements financiers qui portent* » sur une période de sept ans, courant de 2007 à 2013. Il se développe en six thèmes :

- gouvernance, animation, dispositif d'ensemble ;
- dimension sociale ;
- volet économique ;
- aménagement, environnement ;
- logement, rénovation urbaine ;
- mobilités, transports.

Le protocole vise principalement à :

- conforter les quatre pôles principaux (Conflans, Poissy, Les Mureaux, Mantes) et le pôle d'appui d'Aubergenville ; reconquérir les centres-bourgs et les quartiers de gares par des opérations coordonnées (espaces publics, habitat insalubre, commerces, densification raisonnée, etc.) ; marquer les centres villages ;
- reconverter les nombreuses friches économiques ;
- rénover les quartiers relevant de la politique de la ville (à Mantes, aux Mureaux, à Chanteloup-les-Vignes, à Poissy) ; développer l'économie et les commerces et une offre résidentielle plus diversifiée ; d'autres quartiers sont à soutenir à Limay, Aubergenville et Vernouillet ;
- étendre ponctuellement l'urbanisation en densifiant, et porter une attention particulière à la Boucle de Chanteloup ;
- valoriser le fleuve et ses abords en protégeant et en développant les espaces naturels, en confortant les continuités et en respectant les paysages ; porter une attention particulière à la convergence Seine/Mauldre et au plateau des Alluets, ainsi qu'à la mise en valeur des affluents ;
- créer une véloroute le long de la Seine et un espace de loisirs sur l'étang Cousin à Triel ;
- préserver les exploitations agricoles ; soutenir le maraîchage et la valorisation des produits agricoles.

S'agissant spécifiquement de l'économie, l'offre devait se structurer selon quatre principes :

- requalifier les zones d'activités existantes : accessibilité, qualité environnementale et paysagère, dépollution de sols, reprise des friches, suivi / gestion / animation et régulation, etc. ;
- développer les sites portuaires : port de Limay mais aussi nouveaux ports de Triel et d'Achères¹⁰ ;
- développer le territoire près des gares ;
- porter un schéma de cohérence commerciale afin de dynamiser l'offre en centres-villes et dans les quartiers relevant de la politique de la ville, de restructurer les zones de périphérie (montée en qualité), en maîtrisant leurs surfaces et en veillant à leur accessibilité en transports en commun, et porter une attention particulière aux terrasses de Poncy et au site Eternit à Vernouillet.

¹⁰ PSMO : Port-Seine-Métropole-Ouest.

Les grands enjeux sont déclinés en actions, portées chacune par un maître d'ouvrage, et accompagnées des engagements financiers nécessaires à leur réalisation (608 M€). Quelques objectifs chiffrés apparaissent, cependant peu corrélés aux leviers d'action mobilisés. D'un point de vue opérationnel, la mise en œuvre du protocole impliquait l'émergence de plusieurs maîtrises d'ouvrage (CD78, Epamsa, les EPCI, Haropa Port¹¹, université, IDFM, ...).

L'Epamsa se voit confier l'animation d'ensemble du dispositif, au côté de l'Audas (agence d'urbanisme et de développement Seine-aval). Plus précisément, au-delà des opérations d'aménagement, l'Epamsa endosse un rôle de coordination et de facilitation de la mise en œuvre du protocole (mobilisation des financements Région, État, Europe par exemple) et de conciliation des grands projets avec le territoire. L'Audas est chargée du volet économique.

Une clause de revoyure est prévue dans le protocole, fixée en 2010. L'état d'avancement est censé être réalisé par un prestataire, et traiter : de la gouvernance (efficacité des processus de prise de décisions, dynamique collective et confiance), de l'image (mise en place d'une stratégie), des premiers résultats obtenus (opérations d'aménagement, cadencement ferroviaire, projets et événements économiques), de l'élaboration de stratégies et de leur déploiement (composition paysagère, transports, Boucle de Chanteloup, verrou de Buchelay, pôles urbains).

L'élaboration du protocole de 2008 a été un moment fort d'engagement et d'alignement des acteurs locaux, entre eux, et avec le Département, la Région et l'État. Le protocole a eu une vertu majeure : par l'entrée territoriale, il a intégré des enjeux sociaux et d'aménagement, dépassant ainsi les logiques sectorielles. Il n'est cependant pas parvenu à faire émerger une véritable vision prospective du territoire. Renvoyant ces travaux à plus tard, il réunit une somme de projets ponctuels ou d'intentions autour de deux idées fortes : se positionner en zone de services de l'ouest de la métropole et faire monter en gamme le territoire sur le plan résidentiel.

Le périmètre de l'OIN Seine aval apparaît très singulier, par :

- **son ampleur (près de 500 km²) et sa fragmentation**, avec des découpages très fins qui ne projettent pas une approche intégrée par grandes unités urbaines, et laissent préjuger d'une capacité d'initiative réduite de l'Epamsa en matière de transformation urbaine ;
- **l'exclusion des espaces économiques les plus stratégiques au plan national** (Renault, Peugeot, ...).

Autre spécificité, **le protocole de 2008 n'a pas confié le développement économique local à l'EPA**, en maintenant clairement cette responsabilité au niveau des collectivités et de leur opérateur (Audas).

Enfin, il est notable que :

- **les enjeux considérés comme nationaux ne sont pas clairement explicités ;**
- **la volonté de réindustrialisation n'est pas présente**, dans un contexte qui ne s'y prêtait sans doute pas (le projet vise au contraire à « *refermer la parenthèse industrielle* ») ;
- **les synergies à l'échelle de l'axe Seine paraissent limitées**, alors qu'émergent par ailleurs les réflexions sur le développement vers la mer de la métropole francilienne.

1.2.3 *Au-delà de l'OIN, la présence de l'État aujourd'hui*

Le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (Didvs), placé auprès du Premier ministre, s'intéresse à l'ensemble de la vallée dans laquelle le Mantois-Seine aval apparaît cependant comme un territoire d'importance intermédiaire. En effet, il anime les travaux du comité

¹¹ En 2008, le port autonome de Paris.

directeur¹² pour le développement de la vallée de la Seine chargé d'élaborer un schéma stratégique d'aménagement et de développement.

L'État intervient sur le territoire du Mantois-Seine aval par l'action de l'Anru et de l'Anah¹³ dans le domaine de l'habitat. L'Anru a soutenu au titre du plan national de rénovation urbaine (PNRU) six communes : Mantes-la-Jolie (Val Fourré), Mantes-la-Ville (Merisiers, Plaisance), Chanteloup-les-Vignes (la Cité, la Noé, les Feucherets), Equevilly (la Cité du parc), les Mureaux (les Cinq quartiers) et Poissy (la Coudraie). Elle en soutient quatre avec le nouveau plan national de rénovation urbaine (NPNRU) : Mantes-la-Jolie (le Val Fourré), Limay (Centre-sud), Chanteloup-les-Vignes (la Noé, les Feucherets) et les Mureaux (Cinq quartiers). L'Anah est présente, outre par le projet d'intérêt général (PIG) sur les Yvelines avec le CD78, avec trois OPAH¹⁴-RU sur les centres villes de Meulan, des Mureaux et de Bonnières-Freneuse, et sur Mantes-la-Jolie avec une OPAH-copros dégradées au Val Fourré et un programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés (PROPAC) sur l'ensemble de la commune. L'établissement public foncier d'Île-de-France (Epfi) conduit une ORCOD¹⁵-IN sur le Val-Fourré. Le territoire compte 55 quartiers de la politique de la ville (QPV).

Le fonds friches est utilisé sur le territoire de GPS&O notamment par la CU et par l'Epfi dont les interventions foncières sont nombreuses.

Si l'on met de côté les domaines de la santé et de l'enseignement supérieur, l'État poursuit deux projets majeurs dans le périmètre des communes de l'OIN : la LNPN et une nouvelle maison d'arrêt à Magnanville. La ligne nouvelle n'est pas inscrite dans la cartographie du nouveau schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E), sans toutefois que cela obère toute possibilité de la réaliser.

L'ANCT supporte par de multiples programmes l'aménagement ou la revitalisation de nombreuses communes de l'OIN. Trois opérations « Action cœur de ville » se déroulent depuis 2018 dans cinq villes : Mantes-la-Jolie/Limay, Meulan/les Mureaux et Poissy. « Petites villes de demain » est sollicité par Mézières, Epône et Rosny-sur-Seine dans GPS&O et par Bonnières-sur-Seine et Freneuse dans la CCPIF. Le programme « Villages d'avenir » concerne cinq communes de GPS&O (Breuil-Bois-Robert, Guerville, Arnouville-lès-Mantes, Bouafle et Morainvilliers) et une grappe de six communes de la CCPIF (Bréval, Notre-Dame-de la mer, Limetz-Ville, Bennecourt, Gommecourt, et Moisson) ; trois de ces communes ne sont pas dans l'OIN. Des communes ont aussi contractualisé pour « Cités éducatives » (Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Limay) et « Fabrique de territoire » (les Mureaux). France-services est largement implanté : Mantes-la-Jolie, Buchelay, Limay, Mézières-sur-Seine, Gargenville, les Mureaux, Vernouillet, Morainvilliers, les Mureaux et pour la CCPIF Bonnières-sur-Seine.

GPS&O et la CCPIF disposent également d'un contrat de relance et de transition écologique (CRTE¹⁶).

Enfin, les deux intercommunalités de l'OIN associées à celles de Saint-Germain-en-Laye et de Gally-Mauldre, dans une entité « Seine aval », ont été retenues dans l'appel à manifestation d'intérêts « Territoires d'industrie ».

¹² Constitué du préfet coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la vallée de la Seine et des présidents des conseils régionaux d'Île-de-France et de Normandie.

¹³ Agence nationale de la rénovation urbaine (Anru) et Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (Anah)

¹⁴ Opération programmée d'amélioration de l'habitat.

¹⁵ Opération de requalification de copropriétés dégradées.

¹⁶ Depuis 2023, renommé Contrat pour la réussite de la transition écologique.

1.3 Une dynamique stratégique de courte durée

Dans la continuité de la dynamique de 2005/2007, la période de démarrage de l'OIN du Mantois-Seine aval a été très active, avec le lancement par l'Epamsa de plusieurs études stratégiques à l'échelle du territoire, le soutien d'une dynamique collective entre les élus et acteurs du territoire (démarches « grand territoire » sur le paysage, les circuits courts et les mobilités notamment, voyages d'études à l'étranger, ateliers conjoints, ...) et l'engagement d'études pré-opérationnelles sur plusieurs secteurs clés d'aménagement urbain, sans aller toutefois jusqu'à doter l'établissement d'un projet stratégique à dimension opérationnelle. Cette période a aussi permis à l'Epamsa de construire ses capacités de maîtrise d'ouvrage, ses plans de financement et son réseau de partenaires (établissement public foncier, fonds d'intervention départemental, SAFER¹⁷, ...).

Cette phase active de mise en œuvre de l'OIN s'est nourrie de l'impulsion du « Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », consultation lancée par le ministère de la Culture¹⁸ et portée depuis le plus haut niveau de l'État. Dix équipes internationales d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes sont mandatées pour imaginer le Grand Paris, parmi lesquelles l'équipe d'Antoine Grumbach qui construit son projet sur l'axe Seine, et porte l'idée d'une région capitale allant de Paris au Havre.

Les réflexions sur le Grand Paris se sont traduites par quelques grands projets (Grand Paris Express, poursuite d'Éole à l'ouest, Ligne nouvelle Paris-Normandie, Haropa Port, ...) et diverses initiatives de réforme de la gouvernance locale, qui conduiront à la création de la Métropole du Grand Paris (MGP) et la couverture complète de l'Île-de-France par des intercommunalités dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014.

GPS&O est ainsi créée le 1er janvier 2016, administrant 500 km² pour 437 000 habitants (à comparer aux 814 km² de la MGP pour 7,1 millions d'habitants). Elle regroupe quatre communautés d'agglomération et deux communautés de communes. Cette fusion, voulue par l'État, visait à arrimer l'ouest de ce territoire, plus fragile, aux secteurs de l'est, plus proches du cœur de la métropole, et portés par sa dynamique. Le périmètre de GPS&O couvre l'essentiel de l'OIN créée en 2007.

Cette recomposition des territoires a logiquement positionné la CU GPS&O comme légitime pour la construction d'une vision territoriale à l'échelle du Mantois-Seine aval, et limité l'action de l'Epamsa pour la mise en œuvre opérationnelle des programmes prédéfinis, avec une capacité très résiduelle d'impulsion et de portage de nouvelles initiatives. Le rattachement de l'Audas à GPS&O, puis l'intégration de certaines de ses fonctions dans les services, a affirmé la responsabilité de l'échelon intercommunal sur le plan stratégique.

Le bilan de l'OIN doit donc tenir compte du fait que la dynamique politique s'est déplacée vers GPS&O autour de 2015, seulement 7 ans après le lancement de l'OIN. Des tensions sont apparues avec l'État dès 2014, mais aussi entre les collectivités locales, le conseil d'administration de l'Epamsa étant devenu une arène politique. **Le maintien de l'OIN a tenu à la volonté du Département de conserver une ingénierie, et des facilités pour les nombreuses interventions du Département en matière d'aménagement, en particulier économique, mais aussi à l'intérêt de l'État pour la production de logements.**

¹⁷ Société d'aménagement foncier et d'établissement rural

¹⁸ <https://50ans.apur.org/fr/home/2008-2017/une-petite-synthese-du-grand-paris-de-lagglomeration-parisienne-paris-projet-n39-1341.html>

2 Une OIN qui a produit des résultats significatifs

L'avancement du protocole de 2008 a été suivi par le comité de pilotage qui a fonctionné jusqu'en 2013. L'Epamsa a prolongé à la demande de la mission de l'IGEDD le tableau de suivi des réalisations jusqu'en 2024 (cf. Annexe 3). Ce tableau détaille l'ensemble des actions prévues par le protocole à un niveau fin.

2.1 Des résultats en demi-teinte en termes de conditions de vie

L'emploi était au cœur des préoccupations des élus et de l'État au moment où l'OIN est créée : il s'agissait de recréer des emplois pour les habitants que la désindustrialisation mettait au chômage (qui vivaient en majeure partie dans les grands ensembles d'habitat social) et d'accueillir davantage de cadres, en faisant monter en compétence les populations locales par la formation, mais aussi en diversifiant le profil socio-économique des nouvelles populations accueillies. Le territoire visait des taux d'emploi similaires à ceux de l'Île-de-France, dans une logique de « rattrapage ». Selon les études de l'Insee¹⁹, les déséquilibres emploi / actifs se sont aggravés de façon constante pour les territoires de GPS&O et des Portes de l'Île-de-France, avec sur cinquante ans, un nombre d'emplois qui a augmenté moins vite que celui des actifs occupés. Alors qu'en 2018, sur GPS&O, près de la moitié des actifs occupés résident et travaillent dans le même EPCI, ce taux a tendance à diminuer au fil du temps en raison de la dissociation entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Au quatrième trimestre 2021, le taux de chômage sur la zone d'emploi de la Seine yvelinoise à laquelle appartient GPS&O est de 7,4 %, soit un taux plus élevé que sur l'ensemble du département (6,5 %).

. Population

Sur le territoire de GPS&O et de la CCPIF, la population a augmenté, depuis 1968, et la densité moyenne également.

POP T1 - Population en historique depuis 1968

GPS&O

Population et densité	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2006	2011	2016	2022
Population	234 847	310 745	333 553	366 365	383 452	390 424	399 855	410 596	433 255
Densité moyenne (hab/km ²)	465,3	615,7	660,9	725,9	759,7	773,5	792,2	813,5	858,4

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2025.

Sources : Insee, RP1967 au RP1999 dénombremments, RP2006 au RP2022 exploitations principales.

POP T1 - Population en historique depuis 1968

CCPIF

Population et densité	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2006	2011	2016	2022
Population	10 862	13 539	14 767	17 259	19 480	20 833	21 799	22 554	23 147
Densité moyenne (hab/km ²)	75,3	93,8	102,3	119,6	135,0	144,4	151,0	156,3	160,4

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2025.

Sources : Insee, RP1967 au RP1999 dénombremments, RP2006 au RP2022 exploitations principales.

¹⁹ L'institut national de la statistique et des études économiques (Insee) a élaboré des portraits des territoires de GPS&O et de la CCPIF dont sont extraits les chiffres et illustrations.

Cette trajectoire se traduit par une dynamique constante d'augmentation du nombre de logements. Sur la période, 2011/2022, 20 004 nouvelles résidences principales sont apparues dans GPS&O et 1 131 dans la CCPIF, soit 21 135 au total.

LOG T1 - Évolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968

GPS&O

Catégorie de logement	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2006	2011	2016	2022
Ensemble	77 077	104 196	117 799	133 925	149 295	155 069	162 779	172 345	185 203
Résidences principales	67 446	93 467	107 041	122 376	135 893	144 962	151 258	158 534	171 262
Résidences secondaires et logements occasionnels	4 824	4 317	4 119	3 961	3 524	2 630	2 690	3 237	3 382
Logements vacants	4 807	6 412	6 639	7 588	9 878	7 477	8 831	10 575	10 559

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2025.

Sources : Insee, RP1967 au RP1999 dénombremets, RP2006 au RP2022 exploitations principales.

LOG T1 - Évolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968

CCPIF

Catégorie de logement	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2006	2011	2016	2022
Ensemble	4 806	5 779	6 440	7 178	7 928	8 620	9 482	10 085	10 855
Résidences principales	3 383	4 358	5 046	5 931	6 931	7 737	8 276	8 757	9 407
Résidences secondaires et logements occasionnels	1 238	1 147	1 096	902	670	558	732	675	711
Logements vacants	185	274	298	345	327	325	473	652	737

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2025.

Sources : Insee, RP1967 au RP1999 dénombremets, RP2006 au RP2022 exploitations principales.

. Emploi

EMP T5 - Emploi et activité

GPS&O

Indicateur sur l'emploi	2011	2016	2022
Nombre d'emplois dans la zone	129 138	125 653	128 132
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	175 322	172 289	183 392
Indicateur de concentration d'emploi	73,7	72,9	69,9
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	63,0	62,1	61,8

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

EMP T5 - Emploi et activité

CCPIF

Indicateur sur l'emploi	2011	2016	2022
Nombre d'emplois dans la zone	4 021	3 919	3 630
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	9 819	9 922	10 128
Indicateur de concentration d'emploi	41,0	39,5	35,8
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	63,1	62,7	61,3

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

De 2011 à 2022, le nombre d'emplois a diminué sur le territoire de GPS&O de 1 006 emplois, alors que le territoire a gagné sur la même période 33 400 habitants. Sur la période 2011/2022, la tendance est similaire dans la CCPIF.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

GPS&O

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2011	2016	2022
Nombre de chômeurs	22 654	26 656	25 415
Taux de chômage en %	11,5	13,5	12,3
Taux de chômage des 15 à 24 ans	25,4	27,5	23,3
Taux de chômage des 25 à 54 ans	9,8	12,1	11,4
Taux de chômage des 55 à 64 ans	8,9	10,5	9,5

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

CCPIF

Nombre de chômeurs et taux de chômage	2011	2016	2022
Nombre de chômeurs	975	1 250	1 217
Taux de chômage en %	9,1	11,3	10,9
Taux de chômage des 15 à 24 ans	22,0	25,7	21,5
Taux de chômage des 25 à 54 ans	7,3	9,9	9,7
Taux de chômage des 55 à 64 ans	8,8	8,2	9,5

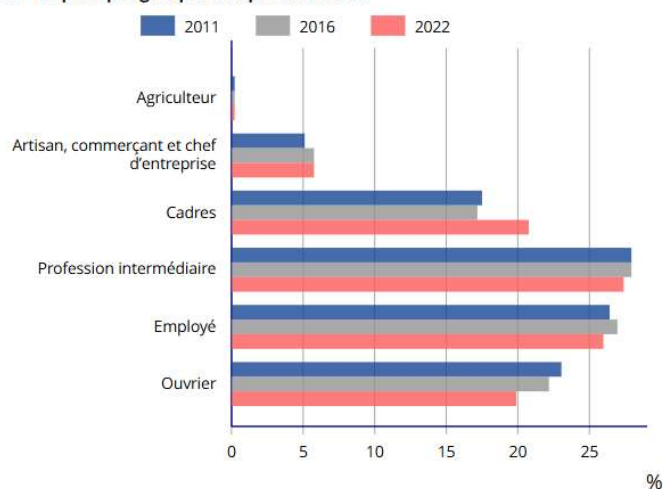
Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

Le taux de chômage a augmenté chez les plus de 25 ans sur la période, avec un pic en 2015/2016. En Île-de-France, la tendance est aussi à l'augmentation, mais les chiffres sont plus favorables que sur le territoire de GPS&O pour les plus jeunes (ceux de la CCPIF sont dans les moyennes régionales, voire en deçà) : de 22,3 % en 2010 à 22,1 % en 2021 pour les 15/24 ans, de 9,9 % à 10,4 % pour les 25/54 ans, de 9 % à 9,8 % pour les 55/64 ans.

EMP G3 - Emplois par groupe socioprofessionnel

GPS&O

EMP G3 - Emplois par groupe socioprofessionnel



Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

EMP T3 - Population active de 15 à 64 ans selon le groupe socioprofessionnel actuel ou antérieur

GPS&O

Groupe socioprofessionnel	2011	dont actifs ayant un emploi	2016	dont actifs ayant un emploi	2022	dont actifs ayant un emploi
Ensemble	196 763	173 968	197 315	170 562	205 580	181 055
<i>dont agriculteurs exploitants</i>	222	209	218	205	177	177
<i>dont artisans, commerçants, chefs d'entreprise</i>	7 970	7 417	8 738	8 072	8 806	8 409
<i>dont cadres et professions intellectuelles supérieures</i>	38 483	37 107	39 011	37 521	48 993	47 134
<i>dont professions intermédiaires</i>	53 908	49 624	53 430	48 222	54 219	49 619
<i>dont employés</i>	55 555	47 765	56 216	47 196	55 408	47 039
<i>dont ouvriers</i>	38 296	31 847	36 404	29 347	34 242	28 678

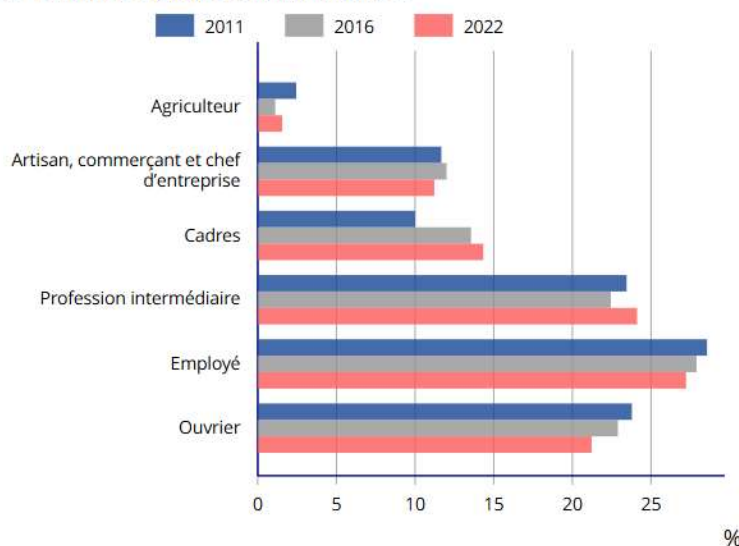
Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2025.

La part des cadres dans la population active sur GPS&O a augmenté de 3,2 % entre 2011 et 2022, au détriment de celle des ouvriers. A l'échelle de l'Île-de-France la part de cadres augmente aussi sur la période : 28,6 % en 2011 et 33,7 % en 2022. Malgré une évolution favorable, l'objectif de « rattrapage » n'a pas été atteint. La part d'emplois par catégorie socioprofessionnelle fait apparaître nettement le décalage : en 2022 les cadres représentent 33,7 % du total à l'échelle de l'Île-de-France (30,4 % pour les Yvelines) contre 20,7 % sur le territoire de GPS&O.

CCPIF

EMP G3 - Emplois par groupe socioprofessionnel

EMP G3 - Emplois par groupe socioprofessionnel



Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

Groupe socioprofessionnel	2011	dont actifs ayant un emploi	2016	dont actifs ayant un emploi	2022	dont actifs ayant un emploi
Ensemble	10 760	9 699	10 876	9 639	11 173	10 000
<i>dont agriculteurs exploitants</i>	89	89	51	51	64	64
<i>dont artisans, commerçants, chefs d'entreprise</i>	557	529	719	669	678	653
<i>dont cadres et professions intellectuelles supérieures</i>	1 417	1 356	1 530	1 480	1 701	1 662
<i>dont professions intermédiaires</i>	3 081	2 847	3 093	2 832	3 331	3 144
<i>dont employés</i>	3 271	2 899	3 189	2 762	3 184	2 708
<i>dont ouvriers</i>	2 274	1 979	2 188	1 846	2 085	1 770

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2025.

Les données concernant la CCPIF dessinent un portrait différent, celui d'un territoire périurbain où les agriculteurs sont plus présents, ainsi que les artisans, les employés y sont plus nombreux que les professions intermédiaires. Comme sur GPS&O, le nombre de cadres a augmenté sur la période sans atteindre toutefois l'objectif de « rattrapage ».

La part d'emplois des cadres en 2022 représente 33,7 % à l'échelle de l'Île-de-France contre moins de 15 % sur le territoire de la CCPIF.

Dans le protocole, deux indicateurs sont proposés : le taux d'emploi et la part des cadres. En 1999, le taux d'emploi sur le territoire de l'OIN est de 0,68 pour une moyenne départementale de 0,77, la part des cadres est de 12,9 % pour une moyenne régionale de 22,6 % (cf. protocole). S'agissant de la part des cadres, comme vu précédemment, la CCPIF et GPS&O avec respectivement moins de 15% et 20,7 %, se situent bien en-deçà de la moyenne régionale, qui s'élève à 33,7 %. Le taux d'emploi n'est pas un indicateur renseigné par l'Insee, ni par France Travail. L'actualisation n'est donc pas aisée. A défaut, si l'on retient le taux de chômage, on constate qu'il reste stable sur la période 2011/2022 dans les Yvelines (6,5 % en 2011, 6,4 % en 2022), alors qu'il augmente dans GPS&O et la CCPIF, en restant bien au-dessus de la moyenne yvelinoise (11,5 % en 2011 et 12,3 % en 2022 pour GPS&O, 9,1 % en 2011 et 10,9 % en 2022 pour la CCPIF).

L'Epamsa ne détient que peu de leviers dans ce domaine : aménagement des zones d'activités qui lui ont été confiées, création de locaux tertiaires (ex. Origami dans la Zac Mantes Université). C'est l'Audas qui était chargée du développement économique.

. Formation

Créée en 1991, l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, membre fondateur de l'université Paris-Saclay (2019), se caractérise par sa pluridisciplinarité : sciences, sciences humaines et sociales, sciences juridiques et politiques, médecine, ingénierie et technologie. L'IUT de Mantes y est rattaché (génie civil - construction durable, génie industriel et maintenance, génie mécanique et productique, gestion des entreprises et des administrations, techniques de commercialisation), ainsi que l'institut des sciences et techniques des Yvelines (ISTY), école d'ingénieurs en informatique, mécatronique / robotique, systèmes électroniques embarqués et systèmes numériques pour l'industrie (depuis 2003). Le territoire accueille également le campus InSanté à Poissy et aux Mureaux (depuis 2011), une école d'infirmiers et l'AFIPE à Poissy.

Le protocole de 2008 prévoyait le développement du pôle universitaire technologique de Mantes et l'accueil de l'ISTY, ce qui a été réalisé sous l'impulsion forte du Département (novembre 2013). Il ne s'agit cependant pas d'un centre universitaire de recherche mais plutôt d'un lieu dédié aux formations appliquées. Les domaines enseignés résonnent avec le caractère industriel du territoire.

Était également cité le pôle de compétitivité Mov'éco créé en 2006, devenu NextMove en 2021²⁰.

Plusieurs établissements d'enseignement privé complètent l'offre publique : centre de formation de Mantes-Magnanville, établissement d'enseignement supérieur Notre-Dame-Les-Oiseaux à Verneuil-sur-Seine, école des métiers de la pharmacie, du paramédical et du médico-social à Poissy, Stelo formation à Chanteloup-les-Vignes, implantation de l'école d'enseignement supérieur d'ingénierie appliquée à la thermique, l'énergie et l'environnement (ENSIATE) aux Mureaux et du CFA-LEA-CFI (fermé en 2024) de la CCI des Yvelines (ex-ITEDEC) à Aubergenville.

L'Epamsa intervient sur les projets d'installations universitaires situés dans la Zac Mantes Université, et pilote notamment le projet emblématique de la halle Sulzer qui hébergera en particulier l'IUT²¹.

La Zac Mantes université accueille aussi un conservatoire de musique.

. Offre de santé

Le territoire compte dix maisons médicales du CD78²², six structures hospitalières²³, dont deux à Mantes-la-Jolie. Malgré cette offre, le sentiment d'un manque de médecins domine, en particulier dans la CCPIF, impression largement corroborée par l'étude menée en 2018 par l'observatoire régional de santé²⁴ (Annexe 5).

Dans le protocole était mentionnée la restructuration de l'hôpital de Poissy qui a été réalisée. Lancée en 2018, elle consistait en une extension de 20 000 m².

Lors des entretiens conduits dans le cadre de la mission a également été cité un projet d'hôpital à Mantes, accompagnée de la création de 5 000 emplois et qui n'a pas été mis en œuvre.

De même, le projet de restructuration en profondeur du centre hospitalier intercommunal de Meulan-Les Mureaux n'a pas vu le jour.

Les structures hospitalières des Mureaux, de Mantes et de Poissy ont rejoint en 2016 le groupement hospitalier de territorial Yvelines Nord.

A priori, l'Epamsa n'a pas été mobilisé sur ces projets relevant du domaine de la santé.

. Profil sociodémographique des nouveaux arrivants

Le protocole de 2008 affiche l'objectif de « *diversifier le profil socio-économique de la population dans un objectif de mixité sociale* ». L'indicateur choisi est l'évolution du profil des emménagements récents.

²⁰ « *Implanté en Normandie et en Ile-de-France (70 % de la R&D automobile française), le pôle anime et promeut la « Mobility Valley », territoire d'excellence européenne où sont inventées, développées, expérimentées et industrialisées les solutions pour relever les défis de la mobilité d'aujourd'hui et de demain. (...) Il réunit plus de 600 établissements.* » (Cf. site Web nextmove.fr)

²¹ Permis de construire demandé par le CD78 et délivré en juillet 2025 pour cette partie de la halle.

²² Aubergenville, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Conflans-Sainte-Honorine, Epône, Guerville, Mantes-la-Jolie, Poissy, Triel-sur-Seine, Vaux-sur-Seine.

²³ Polyclinique et centre hospitalier F. Quesnay à Mantes-la-Jolie, clinique Saint-Louis à Poissy, centres hospitaliers intercommunaux de Poissy/St-Germain-en-Laye et de Meulan/Les Mureaux, centre hospitalier privé d'Aubergenville.

²⁴ *Les déserts médicaux en Île-de-France – de quoi parle-t-on ? quels leviers d'action ?* par l'observation régional de santé, mars 2018.

POP T5 - Population de 15 ans ou plus selon le groupe socioprofessionnel actuel ou antérieur

GPS&O

Groupe socioprofessionnel	2011	%	2016	%	2022	%
Ensemble	314 263	100,0	320 524	100,0	337 135	100,0
Agriculteurs exploitants	243	0,1	229	0,1	193	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	8 158	2,6	9 001	2,8	9 110	2,7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	38 884	12,4	39 505	12,3	49 713	14,7
Professions intermédiaires	54 125	17,2	53 779	16,8	54 653	16,2
Employés	55 877	17,8	56 611	17,7	56 042	16,6
Ouvriers	38 584	12,3	36 739	11,5	34 689	10,3
Retraités	64 404	20,5	69 406	21,7	71 639	21,2
Autres personnes sans activité professionnelle	53 988	17,2	55 254	17,2	61 096	18,1

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2025.

POP T5 - Population de 15 ans ou plus selon le groupe socioprofessionnel actuel ou antérieur

CCPIF

Groupe socioprofessionnel	2011	%	2016	%	2022	%
Ensemble	17 192	100,0	17 688	100,0	18 471	100,0
Agriculteurs exploitants	101	0,6	61	0,3	74	0,4
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	577	3,4	744	4,2	693	3,7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 433	8,3	1 576	8,9	1 750	9,5
Professions intermédiaires	3 089	18,0	3 098	17,5	3 341	18,1
Employés	3 299	19,2	3 209	18,1	3 205	17,3
Ouvriers	2 294	13,3	2 193	12,4	2 116	11,5
Retraités	3 977	23,1	4 388	24,8	4 751	25,7
Autres personnes sans activité professionnelle	2 422	14,1	2 419	13,7	2 541	13,8

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2025.

Entre 2011 et 2022 la part des cadres et professions intermédiaires au sein de la population a augmenté, passant de 12,4% à 14,7 % dans GPS&O, sans que l'on sache si cela est corrélé à l'arrivée de populations nouvelles. La CCPIF connaît la même dynamique, avec un taux qui passe de 8,3 % en 2011 à 9,5 % en 2022.

EMP T8 - Emplois selon le secteur d'activité

GPS&O

Secteur d'activité	2011		2016		2022			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %
Ensemble	129 786	100,0	126 432	100,0	127 623	100,0	46,8	89,9
Agriculture	361	0,3	354	0,3	376	0,3	26,9	45,7
Industrie	26 749	20,6	24 055	19,0	19 994	15,7	25,5	97,2
Construction	9 337	7,2	8 776	6,9	9 103	7,1	12,8	80,3
Commerce, transports, services divers	53 604	41,3	50 871	40,2	56 583	44,3	40,6	85,8
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	39 736	30,6	42 376	33,5	41 567	32,6	73,3	94,5

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

EMP T8 - Emplois selon le secteur d'activité

CCPIF

Secteur d'activité	2011		2016		2022			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %
Ensemble	4 224	100,0	4 085	100,0	3 819	100,0	46,5	81,2
Agriculture	137	3,3	58	1,4	75	2,0	32,0	13,4
Industrie	695	16,4	497	12,2	557	14,6	22,0	89,2
Construction	558	13,2	545	13,3	390	10,2	6,7	73,4
Commerce, transports, services divers	1 735	41,1	1 580	38,7	1 599	41,9	46,6	76,6
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1 098	26,0	1 405	34,4	1 198	31,4	71,6	90,4

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations complémentaires lieu de travail, géographie au 01/01/2025.

L'emploi industriel décline inexorablement, passant de 20,6 % à 15,7 % entre 2011 et 2022, au profit des services et du secteur tertiaire au sein de GPS&O, de 16,4 % à 14,6 % dans la CCPIF. GPS&O demeure cependant un territoire marqué par l'industrie (la CCPIF dans une moindre mesure). En effet, en Île-de-France, sur la même période, la part de l'emploi industriel est bien moindre, même si la tendance est la même (8,6 % en 2010 à 6,8 % en 2021).

S'agissant du revenu des ménages, la médiane du revenu disponible par unité de consommation s'élève en 2021 à 23 990 € dans le territoire de GPS&O, contre 25 210 € en Île-de-France.

2.2 Un développement économique en deçà des ambitions

Le développement économique constituait une part majeure des objectifs du protocole. Lorsque l'on regarde leur atteinte, à partir du bilan de 2013 actualisé à 2025 (cf. Annexe 3), on constate d'une part un fort engagement de tous les acteurs concernés dès le départ et d'autre part des avancées dans un grand nombre d'entre eux même si les évolutions économiques et réglementaires, voire politiques, n'ont pas toujours permis leur réussite.

Une autre façon d'apprécier la réalité de ce développement économique est de s'intéresser à l'évolution de l'emploi dans les principales filières industrielles. On observe que les filières concernées n'ont pas, pour l'emploi hors intérimaires, créé d'emplois nouveaux mais elles ont bien résisté si l'on considère par exemple la crise économique sévère de 2008, la décision de 2017, amplifiée par le *Fit for 55* de la commission européenne, de l'arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques à un horizon proche et la crise sanitaire de 2020. Ces chiffres montrent néanmoins une augmentation importante de la part des cadres dans les effectifs conformément aux attentes du protocole.

La mission a constaté que les élus du territoire attendaient de l'Etat, actionnaire de certains grands groupes implantés sur l'OIN, qu'il pèse sur leurs choix stratégiques en particulier relatifs à l'emploi.

2.2.1 Le bilan des projets économiques prévus par le protocole

Sur les filières spécialisées, l'implantation de Turboméca, devenu Safran Helicopter, à Mantes-Buchelay a permis de maintenir 320 emplois environ pour un investissement de 33 M€ sur la période 2009-2013. En 2011-2012, l'alliance de constructeurs automobiles, d'énergéticiens avec l'Epamsa aboutissait à la réalisation de 41 bornes de recharges électriques sur 2011-2012, cédées en 2018 au Syndicat d'énergie des Yvelines (SEY).

Les actions dans le domaine des éco-industries ont concerné la refonte du site d'Achères pour le

traitement des eaux à hauteur de plus de 500 M€ sur la période 2006-2013 et la volonté de développer une filière de culture de miscanthus²⁵ pour intégration dans des matériaux de construction biosourcés (béton végétal, isolant, colles, ...) dans la boucle de Chanteloup. La communauté d'agglomération des deux rives de la Seine (CA2RS) a consacré 3 M€ à la culture de ce végétal, et de nombreux acteurs, collectivités (CD78, CA2RS), institut national de recherche pour l'agronomie, l'alimentation et l'environnement (Inrae) et Epamsa, se sont joints dans le projet *Biomass For the Future* (BFF) qui était encore actif en 2020.

Dans le domaine du transport fluvial, le territoire, avec l'Epamsa et la Direccte²⁶, a réalisé une étude sur la logistique du dernier kilomètre sur Seine aval confluence. (Le développement des infrastructures portuaires, essentielles pour le trafic fluvial, est traité au 2.5.1.2).

S'agissant de l'écoconstruction, l'Epamsa et la CA2RS ont livré la Fabrique 21 en 2012 (8,5 M€) et une plateforme d'efficacité énergétique, toujours en activité, a été implantée aux Mureaux par le PRES²⁷ Université Paris Grand Ouest en 2014 (4,2 M€). L'Epamsa a aussi signé quelques promesses de vente imposant des niveaux *minima* de matériaux biosourcés dans les bâtiments à construire.

Encadré 1 : les ambitions du protocole en matière économique

L'objectif de développement économique du protocole s'appuie sur les « filières spécialisées » qui relèvent des industries historiques (automobile, aéronautique) mais également sur celles de la transition écologique (éco-industries, écoconstruction, activités liées aux trafics fluvial et maritime), la santé et les loisirs avec les atouts de la Seine et du parc du Vexin.

S'y ajoute une ambition de développer les formations associées à ces filières et de faciliter l'accès à l'emploi.

L'accueil de ces activités passe par le réaménagement des zones d'activités avec leur requalification, « *le confortement des lieux de concentration industrielle sur les sites portuaires* » en lien avec la future mise en service du canal Seine-Nord Europe qui confèrera un intérêt stratégique à la confluence de la Seine et de l'Oise.

Le commerce n'en est pas absent avec la problématique du maintien du commerce de centre-ville, commun à de très nombreuses villes moyennes en France, mais également au sein des zones urbaines sensibles (ZUS). Le grand commerce de périphérie est concerné tant pour améliorer sa qualité que pour densifier les zones existantes.

Source : *Protocole de janvier 2008*.

Enfin, dans le secteur du tourisme, le CD78 et la CA2RS ont par exemple réalisé le Parc du peuple de l'herbe (16 M€) en ligne avec l'objectif de valoriser les opportunités de développement touristique et de loisirs. Ce secteur connaît aujourd'hui un niveau d'activité satisfaisant avec 667 000 touristes en 2024 qui ont dépensé 226,1 M€, chiffres en forte hausse par rapport à 2023 selon *Choose Paris Region*²⁸ sur le périmètre de GPS&O.

Au titre de la formation et de l'accès à l'emploi, deux licences universitaires, véhicule électrique et efficacité énergétique, ont été ouvertes à l'IUT de Mantes. Comme dit plus haut, l'extension de l'IUT sur la Zac Mantes Université par un nouveau bâtiment est engagée avec un financement du CD78 (livraison 2027 pour un total de 79 M€). Les filières d'activités nouvelles de l'écoconstruction

²⁵ Graminée d'Afrique et d'Asie.

²⁶ Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

²⁷ Pôle de recherche et d'enseignement supérieur, organisme préfigurant les regroupements d'universités

²⁸ *Choose Paris Region* a intégré l'Office de tourisme de la région (*Visit Paris Region*).

et des services à la personne ont connu aussi des développements avec l'installation aux Mureaux en 2013 d'une implantation (le SYNERGIELab) de l'ENSIATE et de l'ITEDEC (ensuite le CFA-LEA-CFI de la CCI des Yvelines fermé en 2024) en 2014. L'Epamsa et la CA2RS avaient également mis en place en 2008 l'agence de l'écoconstruction.

L'objectif d'amélioration du cadre d'implantation des entreprises a connu des avancées diverses. La requalification des quatre zones d'activités économiques (ZAE), dépendant pour trois d'entre elles de la communauté d'agglomération Mantes-Yvelines (CAMY), a progressé pour la ZAE des Marceaux grâce au nouvel échangeur des Gravieres (3,4 M€) tandis que celle de la ZAE de la Vaucouleurs dépend de sa capacité à accéder au fleuve et que celle de la ZAE d'Épône-Mézières reste à mettre en œuvre après une étude de 2013. Depuis, GPS&O a pris la compétence du développement économique et la responsabilité de toutes les ZAE.

Les attentes du développement portuaire portées par Haropa Port sont au rendez-vous sauf pour le projet de port à Triel (cf. 2.5.1.3).

En matière d'offre foncière, les initiatives ont été nombreuses. L'Epamsa a engagé l'extension de la Zac Mantes Innovaparc avec un dossier de réalisation en 2013 et un dossier de création modifié en 2021. La surface commercialisée s'établit à 14 ha. En 2014, le dossier de réalisation de la Zac EcoPôle est approuvé. La commercialisation de la zone a débuté avec l'acte authentique pour une blanchisserie inter-hospitalière en septembre 2025 et une promesse signée pour une *Biomasse factory* en 2024. L'établissement a travaillé également sur la Zac de Flins, sans parvenir à dépasser le stade de la prise d'initiative. Enfin, l'Epamsa a construit deux immeubles, la Fabrique 21 en partenariat avec la CA2RS (2012) et l'immeuble tertiaire Origami sur Mantes Université (2015 via une vente en état final d'achèvement). La CAMY a réalisé une pépinière d'entreprises, Inneos, sur Mantes Innovaparc (2012), la CC Seine-Mauldre a créé la ZAE des Chevries (2006-2013) et l'AF-TRP (GPA aujourd'hui) est concessionnaire de la Zac des Cettons 2 pour le compte de Chantelouples-Vignes (2008-2015). Achères, avec la société Sequano, a réalisé la Zac Petite arche pour développer du tertiaire à proximité des gares. Le conseil départemental a régulièrement mobilisé son fonds d'investissement pour permettre ces opérations (voir plus loin).

Plus récemment, GPS&O s'est engagée dans deux dispositifs de l'État : « Territoires d'industrie » comprenant « Rebond industriel²⁹ », et « Site clés en main France 2030 » qui a retenu la ZAE des Hauts reposoirs à Limay.

2.2.2 Un regard porté sur les filières ciblées dans le protocole

Le protocole met en avant plusieurs filières économiques comme susceptibles d'apporter une nouvelle dynamique au territoire, avec un objectif de croissance des emplois supérieurs (cadres).

La mission a donc analysé à l'échelle des communes intégrées dans l'OIN l'évolution des effectifs et des masses salariales de ces filières. On peut préciser que les résultats sont presque toujours les mêmes que le périmètre soit celui de l'OIN³⁰ ou celui de GPS&O.

Le tableau 1 ci-dessous donne les effectifs (hors intérimaires) sur la période 2007-2022 des filières les plus emblématiques du territoire et le total pour l'ensemble des filières de l'automobile, de l'aéronautique, de l'ingénierie, de la chimie-pharmacie, de l'alimentaire, des matériaux de construction, des *clean-techs*³¹ et de l'industrie créative citées dans le protocole. L'Annexe 6 présente les détails par filière (effectif et masse salariale).

²⁹ Dispositif qui « ...cible le soutien de projets d'investissements industriels ... engagés dans des territoires impactés par les mutations des filières transports, en particulier du secteur automobile ».

³⁰ Il s'agit de la totalité du territoire de chaque commune de l'OIN (zone plus vaste que le périmètre strict de l'OIN).

³¹ Les *cleantech* (abréviation de *clean technology*, littéralement « technologie propre ») sont les techniques et les services industriels qui utilisent les ressources naturelles, l'énergie, l'eau, les matières premières dans une perspective d'amélioration de l'efficacité et de la productivité.

L'évolution du total des effectifs, hors intérimaires³², montre une légère baisse entre 2007 et 2022 que l'on pourrait considérer cependant comme une quasi-stabilité au vu du choc subi par l'industrie automobile lié à la fin programmée des voitures thermiques, qui entraîne des changements rapides. Au contraire, les effectifs de cadres augmentent sur la même période et représentent en fin de période 40,8 % des effectifs totaux contre 23,5 % en 2007. La forte baisse des effectifs dans l'automobile est en partie compensée par une augmentation dans l'ensemble des autres filières examinées.

Tableau 1 : Évolution des effectifs (hors intérimaires) dans les filières marchandes

		2007	2015	2017	2022
Automobile	ETP	14 198	10 130	11 149	10 001
	dont cadres	2 963	2 608	3 695	4 542
Aéronautique	ETP	1 887	2 259	2 399	2 201
	dont cadres	1 215	1 731	1 873	1 575
Ingénierie	ETP	81	939	1 099	917
	dont cadres	39	449	579	470
Total	ETP	22 272	18 603	20 042	19 086
	dont cadres	5 273	5 659	7 162	7 796

Source : Études IGEDD-ESPD à partir des bases CLAP et FLORES réalisées à la demande de la mission

Cette photographie ne traduit pas un lien direct entre ces résultats³³ et les actions du protocole mais elle permet de constater indirectement la relative solidité sur ces années passées de ces fleurons du territoire objet de l'attention du protocole.

Au final, l'Epamsa a réalisé les projets économiques qui lui ont été confiés dans le cadre de l'OIN. D'autres initiatives ont également prospéré, portées par des acteurs privés, Haropa Port, et les collectivités locales (GPS&O et le CD78 via son fonds dédié à l'action foncière pour un développement équilibré des Yvelines - Afdey). L'ensemble de ces projets semble peu coordonné. Le territoire a su maintenir un certain niveau d'activité, malgré les crises qui ont marqué la période considérée (crise immobilière de 2008, Covid, déclin de l'industrie automobile), au prix d'efforts importants et constants. Mais la dynamique économique reste faible et les défis importants pour ces secteurs industriels.

2.3 Des avancées tangibles en termes d'aménagement

Le protocole de 2008 liste un certain nombre d'opérations d'aménagement réparties sur l'ensemble du territoire : grands projets, grandes opérations structurantes, interventions sur les quartiers de gares et dans les centres-bourgs. Des démarches de cadrage viennent compléter cette typologie. Les maîtres d'ouvrage sont variés.

Les grands projets, dont le territoire attendait un « effet Bilbao » n'ont pas vu le jour : musée de la Batellerie, « collection manifeste de l'architecture durable », centre des congrès de Mantes, ... Les « projets sur espaces ouverts » (cf. terminologie du protocole) ne sont pas suffisamment définis pour en dresser le bilan.

³² Dans une étude de 2008, l'Insee indique qu'un intérimaire est employé pour cinq salariés dans le secteur automobile.

³³ Issus de FLORES, fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié.

Le projet « collection manifeste de l'architecture durable » a connu un destin plus favorable dans l'absolu, sans retombée locale cependant. Il s'agissait à l'origine de réaliser 50 bâtiments à l'issue de concours d'architecture. Le prix était porté par l'Epamsa et la Cité de l'architecture et du patrimoine (CAPA), et le concours a bien eu lieu en 2007, 2008 et 2009. En 2010, le CD78 signe une convention avec une association préfiguratrice d'une fondation qui transforme le projet en un prix international, toujours avec la CAPA et avec le soutien de l'UNESCO et de l'union internationale des architectes. Ce prix demeure mais n'a plus de rapport avec le territoire du Mantois, ni même avec les Yvelines. Une seule construction a été réalisée dans le cadre de ce concours, en 2007 : un gîte urbain à Chanteloup-les-Vignes, conçu par l'architecte Hermann Kaufmann sous maîtrise d'ouvrage de l'Epamsa, qui l'a utilisé comme bureaux jusqu'en 2016 puis l'a vendu.

S'agissant des grandes opérations :

- Zac EcoPôle à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine : réaménagement d'anciennes carrières en zone d'activité économique. D'une superficie de 206 ha, l'opération permet la réalisation d'une programmation de 305 500 m² de surface de plancher pour l'accueil d'activités industrielles et artisanales (267 000 m²), principalement liées aux filières de l'éco-construction, des éco-matériaux et de la transition énergétique, de logements (22 500 m²) et d'équipements (16 000 m²). Plusieurs lots ont été alloués en 2024 (Pôle excellence bois : Lots B1-B2-B3) et 2025 (blanchisserie inter-hospitalière : Lot I)
- Boucle de Chanteloup (surface de l'enquête parcellaire de 2023 : 55 ha) : le secteur est sous maîtrise d'ouvrage de l'Epamsa, mais le « grand projet » projeté n'est pas réalisé à ce jour. Une première expérimentation a été évoquée : le projet dit « miscanthus » visant à dépolluer les terres. Ici, la problématique est liée au grand nombre de propriétaires. Le secteur bénéficie d'une convention Epifif-Epamsa-GPS&O-CD78 permettant notamment la mise en place d'une DUP foncière au profit de l'Epifif. Ainsi, l'acquisition foncière progresse. Le CD78 se positionne en pilote du devenir du site et a acté un projet de renaturation afin de constituer un vaste site de compensation ;
- Carrières Centralité : la Zac sous maîtrise d'ouvrage de l'Epamsa est en cours de réalisation. La construction des logements a été engagée en 2013. L'objectif de cet écoquartier (non labellisé) de 47 hectares, ouvert sur la Seine, est de concevoir une ville dense, animée autour d'une nouvelle centralité : nouveau cœur de ville intégrant des commerces, des équipements, des services. Le programme compte 3 000 logements, 27 000 m² de commerces, 19 000 m² d'équipements publics, 38 000 m² d'activités, de services et d'équipements privés, un parc urbain de 10,5 hectares. En 2023, environ un tiers des espaces publics a été réalisé et 1 400 logements ont été livrés. Par ailleurs la ville porte une Zac baptisée « Saint-Louis » ;
- Les Mureaux : la Zac « prolongement du centre-ville », portée par la commune avec GPS&O et Citallios (concession d'aménagement en 2024), est en cours. Une opération d'amélioration de l'habitat (OPAH) a été lancée en 2021. Les Mureaux a été lauréate du programme de l'ANCT « action cœur de ville » en 2018. Sur les friches spécifiquement, une Zac a été créée en 2013 sur le site du Profil sous maîtrise d'ouvrage Epamsa. Une reconfiguration du projet est à l'étude (mix activités/logements) ;
- Mantes Université et Mantes Innovaparc : ces deux opérations portées par l'Epamsa sont en quelque sorte les « préfiguratrices » de l'OIN. Mantes Université se déploie sur plus de 45 hectares et vise à créer une nouvelle centralité intercommunale, à l'échelle du territoire du Mantois, en lien direct avec le futur pôle d'échanges multimodal qui doit accueillir le RER Éole (Zac créée en 2006). Le programme comprend : des logements, une crèche, des commerces et bureaux, une école nationale de musique, un institut universitaire (ISTY), un complexe aquatique communautaire (Aquasport), un pôle sportif « combat et danse », une résidence étudiante/jeunes actifs. Le projet est engagé : premières livraisons de logements et de commerces, centre de loisirs, complexe aquatique (2013), école de musique Quincy Jones (2011), ISTY (2011). La révision du plan-guide a été engagée en

2022 (projet moins minéral, renaturation des espaces publics) et les travaux sur la halle Sulzer sont en cours. Mantes Innovaparc est une Zac située à Buchelay, qui se développe sur 58 hectares (Zac créée en 1998). Dessiné par l'architecte-urbaniste Christian Devillers, Mantes Innovaparc se démarque des zones d'activités classiques en privilégiant son insertion en continuité du tissu urbain existant des quartiers des Brouets à Mantes-la-Ville et de Mantes Université. Elle devrait accueillir à terme 2 500 emplois, pour une surface constructible de 170 000 m² pour les activités et de 33 500 m² pour les logements et les équipements. Cinq entreprises ou pépinières sont déjà installées, une seconde phase a été engagée en 2021. Un site de 14 hectares a été labellisé « site industriel clé en main » dans le cadre du « Pack Rebond » initié par l'État ;

- reconquête de la Seine : l'Epamsa s'est engagé dans un projet ambitieux sur les bords de Seine, entre Mantes-la-Jolie et Rosny, l'écoquartier Seine, qui n'a pas vu le jour. Les études ont été relancées (environnement). Ce projet n'apparaît pas dans le protocole de l'OIN. A proximité, mais en dehors du périmètre du projet, un centre aquatique été réalisé en 2011 dans le cadre du PNRU de Mantes et un bassin d'aviron (2 500 m) préexistait datant de 1974 ;
- confluence Seine/Mauldre : aucune maîtrise d'ouvrage n'était identifiée dans le protocole, toutefois l'Epamsa a conduit les études afin d'élaborer un projet d'ensemble qui n'a pas été réalisé à ce jour. Une réflexion est en cours dans le cadre du projet de ville d'Epône, soutenue par GPS&O (étude 2023 La Fabrique Urbaine).

S'agissant des quartiers de gares, le protocole citait plusieurs communes : Aubergenville, Mantes, Chanteloup et Les Mureaux. Certains projets ont été réalisés, d'autres pas, des projets non prévus ont été étudiés voire lancés. GPS&O a assuré la maîtrise d'ouvrage de la restructuration des gares de la future ligne du RER E (gares de la rive gauche) : Poissy, Villennes-sur-Seine, Vernouillet-Verneuil, Les Clairières de Verneuil, Les Mureaux, Aubergenville-Elisabethville, Epône-Mézières, Mantes Station, Mantes-la-Jolie (certaines sont déjà inaugurées : Villennes-sur-Seine, Aubergenville-Elisabethville).

- gare Aubergenville-Elisabethville : reprise du bâtiment de la gare et de ses abords en 2022/2024, programme immobilier « Les jardins de la halle » lancé en 2023 (chantier en cours). Ces opérations ne sont pas conduites par l'Epamsa (commune, GPS&O, promoteur) ;
- gare des Mureaux : la concession d'aménagement concernant le quartier gare a été attribuée à Citallios en 2024 ;
- gare de Verneuil (Zac Pointe de Verneuil) : projet étudié par l'Epamsa puis abandonné (puis différents projets étudiés successivement par la ville et les promoteurs, aucun n'a abouti) ;
- gare d'Epône-Mézières : étude lancée en 2013 par Epamsa, puis projet repris en partie par GPS&O et le CD78 (requalification du boulevard urbain sur la RD113) ;
- gare de Poissy : Zac concédée à Citallios.

Les centres-bourgs ont connu un destin similaire. Bonnières-sur-Seine et Limay ont travaillé avec l'Epamsa. A Limay les études ont été conduites en 2010/2013 mais le projet n'a pas été réalisé. A Bonnières-sur-Seine, le centre bourg fait l'objet d'une Zac, créée en 2011, dont la première phase a été achevée en 2022 (240 logements, un parking souterrain public, une place, notamment). La seconde phase est en cours d'étude avec une extension du périmètre. Des études ont été conduites sans donner de suite à Triel. A Freneuse comme à Bonnières-sur-Seine, l'Epamsa est signataire en 2023 du programme « ORT³⁴ Petites villes de demain ». Les études sur les équipements scolaires de Freneuse sont en cours et celle sur « l'entre deux bourgs » est à engager.

³⁴ ORT opération de revitalisation de territoire

- centre-bourg de Meulan : intervention de l'Epamsa en phase étude dans le tissu diffus, via le DPIF³⁵. Le CD78 est intervenu sur les espaces publics ;
- centre-bourg de Limay : intervention de Citallios et du CD78 sur les espaces publics.

Enfin, un certain nombre de démarches de cadrage d'ensemble devaient être conduites sur :

- la performance énergétique des logements : une plateforme dédiée à l'efficacité énergétique a été créée en 2014 aux Mureaux par la commune et UPGO. Elle existe toujours. Quelques projets sont portés par des acteurs privés sur des sites industriels : centrale photovoltaïque au sol Total Energies à Gargenville (2022), à Triel-sur-Seine (2023), à Porcheville (+ stockage de batteries, projets 2026-2027 sur le site EDF), à Verneuil-sur-Seine (projet de centrale photovoltaïque au sol PhotoSol en cours sur des délaissés de l'aérodrome) ;
- le développement des énergies renouvelables : l'Epamsa s'est doté d'une charte d'éco-aménagement (exemples d'opérations : contrat de performance énergétique du Val Fourré, Zac Centralité > 60 % d'énergies renouvelables) ;
- la réappropriation du fleuve et de ses abords : l'Epamsa porte la démarche « Seine Park » (stratégie approuvée au comité de pilotage de 2012 et premiers projets en 2010-2013) et a été mobilisée sur la requalification du quartier « peintres médecins nord » au Val Fourré. Certaines collectivités ont porté des projets de requalification des quais de Seine (Conflans, Andrésy, Carrières-sous-Poissy) ;
- l'intégration d'une démarche de composition paysagère aux projets d'aménagement : l'Epamsa a produit en 2008/2009 un schéma de composition urbaine et paysagère pour Seine aval.

Deux sujets sont restés orphelins : la protection de la ressource en eau et l'élaboration d'un document de référence sur « l'exigence de qualité, l'ambition, l'économie d'espace ».

Les opérations d'aménagement urbain prévues par le protocole de 2008 ont pour la plupart vu le jour, en particulier les opérations prioritaires inscrites au programme de travail de l'Epamsa. Cependant leur état d'avancement est hétérogène, ce qui n'est pas propre au territoire du Mantois-Seine aval. Les grands projets d'autre nature n'ont pas été réalisés pour la majorité d'entre eux.

2.4 L'enjeu sensible des quartiers de la politique de la ville

Le protocole de 2008 a bénéficié d'un dernier point d'étape de sa mise en œuvre en juillet 2013. Y figure un axe intitulé « déployer des logiques de développement dans les quartiers d'habitat social ». Il liste douze projets de logements, d'équipements, d'espaces publics. L'Epamsa est partie prenante de quatre projets :

- Les Hauts de Poissy : projet non mis en œuvre ;
- Chanteloup-La Noé : le programme de rénovation urbaine (PRU) prévoit la création et la reprise d'espaces publics, et la réalisation d'équipements. Le pilotage a été repris par GPS&O en 2017. Sur La Noé, l'Epamsa a assuré le pilotage et a réalisé en maîtrise d'ouvrage déléguée la requalification de la plupart des espaces publics. Il a participé à la construction de 130 logements en accession à la propriété (livrés en 2015) ;
- Mantes-la-Jolie / Mantes-la-Ville : le PRU du Mantois prévoit la rénovation de six quartiers au Val Fourré, et de trois quartiers à Mantes-la-Ville. Le pilotage été repris par GPS&O en

³⁵ Dispositif partenarial d'intervention foncière : fonds d'investissement ayant pour objet de permettre l'acquisition par l'Epamsa d'immeubles, de logements et de commerces dégradés, en vue de leur réhabilitation ou de leur recyclage, en appui des opérations de régénération urbaines ciblées.

2017 sur Mantes-la-Ville, l'Epamsa ayant conservé celui du projet sur le Val Fourré. Outre ce pilotage, l'Epamsa a réalisé en maîtrise d'ouvrage déléguée la requalification de la plupart des espaces publics.

Les autres projets sont par portés les collectivités (villes, EPCI) avec l'aide de l'EPFY ou de l'Anru, ou par des acteurs privés comme Constructa :

- Poissy-La Coudraie : Zac portée par la ville (AFTRP, devenue Grand Paris Aménagement, aménageur) ;
- Les Mureaux : création et aménagement d'espaces publics et d'un équipement, réalisation du pôle Molière. Le pôle Molière a été inauguré en 2015. Polyvalent et multi-activités, il comprend une crèche, une école maternelle, une école élémentaire, une ludothèque, un restaurant (équipé d'un réfectoire se transformant en salle d'exposition), un café des parents, un centre de ressources, une salle à dominante sportive et des salles polyvalentes ;
- Mantes-la-Jolie – Val Fourré : 62 logements en accession à la propriété (livrés en 2012) ;
- Mantes-la-Jolie – Val Fourré : dans le cadre du programme de rénovation urbaine du Val-Fourré, les deux tours Sully ont été démolies le 1er juillet 2001, afin de restructurer l'entrée de ville. Elles ont laissé place à trois programmes livrés entre 2007 et 2011 : un bâtiment mixte comprenant des logements et un hôtel, un immeuble de bureaux pour la caisse primaire d'assurance maladie, un hôtel des Finances (livrés entre 2007 et 2011) ;
- Mantes-la-Jolie – Val Fourré : piscine Aqualude (livrée en 2011) créée sur les friches des tours Degas démolies en 2006 dans le cadre de la rénovation urbaine (cf. ci-après, opération « Peintres-Médecins Nord ») ;
- Carrières-sous-Poissy : Zac Saint-Louis (SEM Yvelines Aménagement, devenue Citallios, aménageur). La Zac concédée est en voie d'achèvement : dernières livraisons de logements prévues en 2026 ;
- Vernouillet - Cité du Parc : le projet de rénovation urbaine de la Cité du Parc est à l'étude, porté par GPS&O (dossier d'évaluation environnementale déposé en juillet 2025)

Les quartiers relevant de la politique de la ville font l'objet d'un axe dédié concernant le commerce, porté par l'Epamsa :

- Mantes-la-Jolie - Val Fourré : maîtrise immobilière du centre commercial Mantes 2 et restructuration du Cube. Le projet de restructuration a été intégré dans l'ORCoD-IN³⁶ en 2020 (pilotage par l'Epifif). Le NPNRU prévoit un projet socio-culturel sous maîtrise d'ouvrage de la commune ;
- Mantes-la-Jolie - Val Fourré : restructuration des pôles commerciaux Lavoisier et Fragonard. Le centre commercial Fragonard a été démoli en 2016 par l'Epamsa. Le projet sur le site reste à définir. Sur le centre commercial Lavoisier une étude de réaménagement du secteur est en cours (Epamsa) ;
- Mantes-la-Ville : restructuration des pôles commerces Domaine de Vallée et Merisiers-Plaisance. Les cellules ont été vendues à Emmaüs, à la commune ou aux occupants ;
- Chanteloup-les-Vignes : ouverture de la rue des Pierreuses et reprise de 950 m² commerciaux. GPS&O a repris le pilotage.

Enfin, un dernier projet est cité, s'agissant de la reconquête de la Seine : la requalification du quartier « Peintres-Médecins Nord » au Val Fourré. Fruit d'un partenariat entre la ville de Mantes-la-Jolie, l'Epamsa et le bailleur IRP, cette opération de grande ampleur s'échelonne de 2011 à 2015. Situé au nord du Val Fourré, le long de la Seine, le quartier des Peintres-Médecins souffrait dès

³⁶ Opération de requalification des copropriétés dégradées (ORCoD) d'intérêt national (IN)

l'origine d'un fort isolement par rapport au reste de la ville, avec une densité importante et une situation sociale complexe. Un marché de définition réalisé en 2006 a permis de définir un programme d'aménagement d'ensemble reposant sur l'ouverture du quartier sur les bords de Seine, l'intégration d'un traitement paysager, le désenclavement du quartier avec la création de nouvelles voies, et un important programme de réhabilitation et de résidentialisation des immeubles.

La création de GPS&O a conduit à la bascule du pilotage des opérations relevant de la politique de la ville de l'Epamsa vers la communauté urbaine³⁷. L'établissement s'est cependant vu confier par l'Epfi une partie de l'ORCoD-IN : la gestion locative des logements et commerces acquis. Il faut relever l'investissement majeur du département des Yvelines dans le financement des opérations de renouvellement urbain.

S'agissant du renouvellement urbain, l'action de l'Epamsa a été importante avant 2015 mais n'est plus significative, le pilotage ayant été repris par GPS&O. La programmation de la reconstitution de l'offre de logements sociaux détruits dans le cadre des actions de l'Anru est achevée, sans qu'il ait été possible précisément d'évaluer le rôle de l'Epamsa et de l'OIN. Il est cependant avéré que le bilan positif de **l'OIN en matière de création de logements a été un facteur facilitant pour les opérations de renouvellement urbain** : la Drihl³⁸ en dresse ainsi un bilan globalement positif.

2.5 Des engagements des partenaires globalement tenus

2.5.1 Des grands projets d'infrastructures hors maîtrise d'ouvrage locale

Le protocole de 2008 mentionne plusieurs grands projets sous maîtrise d'ouvrage de l'État, d'Île-de-France Mobilités et du Département.

2.5.1.1 Un renforcement majeur des services ferroviaires régionaux

Sur le plan des infrastructures, en déclinaison des contrats de plan État-Région, la desserte de Seine aval va être significativement améliorée à partir de 2027, avec la mise en service progressive du prolongement d'Éole à l'ouest à partir de 2027. Par ailleurs, le remplacement du matériel ferroviaire a été réalisé entre 2014 et 2021 sur la branche J de Saint-Lazare, qui sera partiellement intégrée à Éole, ce qui a permis une nette amélioration de la ponctualité, passée de 88,9 % en 2018 à 93,8 % en 2024.

Le prolongement d'Éole vise à offrir à terme 6 trains par heure en pointe entre Mantes-La-Jolie et Magenta/Rosa Parks, en plus des liaisons normandes vers Paris Saint-Lazare, ce qui correspondra à un doublement par rapport à l'offre actuelle. Éole permettra un gain de temps du fait des travaux de modernisation de la voie et des performances des trains, une liaison à La Défense et au Grand Paris Express, de très nombreuses correspondances dans la traversée de la métropole parisienne et renforcera la fréquence de desserte interne à Seine aval. Cette amélioration de la desserte

³⁷ « La communauté urbaine définit et anime en lien avec les partenaires, les orientations stratégiques en matière de politique de la ville et coordonne les projets de renouvellement urbain. Les quartiers relevant de la géographie prioritaire de la politique de la ville (QPV) identifiés sur la base d'un critère unique, le niveau de revenu disponible de leurs résidents. Il s'agit notamment des grands ensembles construits dans les années 1960 à 1970 pour accompagner l'implantation et l'essor de l'activité industrielle en vallée de Seine. Un habitant sur cinq de la communauté urbaine vit dans l'un des quartiers concernés par les dispositifs de cohésion urbaine et de solidarité déployés par GPS&O. La communauté urbaine porte sept projets de renouvellement urbain (19 quartiers sont en QPV, 43 000 habitants sont concernés par le renouvellement urbain). Poursuivant des objectifs de réhabilitation, de construction de logements ou d'équipements publics et d'aménagement d'espaces publics, la communauté urbaine soutient également des projets tournés vers la réussite éducative, la diversification de l'offre résidentielle et la transition écologique. » (Extraits du site Web de GPS&O)

³⁸ Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement

constituera pour le Mantois une sorte de rattrapage des pertes de temps occasionnées par la densification du trafic ferroviaire en petite couronne depuis 50 ans.

L'ouverture d'Éole est prévue au service 2027 avec une offre réduite, équivalente en fréquence à l'offre actuelle, et à l'horizon 2030 pour l'offre cible (et non 2026 comme envisagé initialement). L'ouverture d'Éole à Mantes implique le déploiement d'un système de pilotage automatique des trains dans le tronçon central (NExtEO), la livraison de matériels RER NG complémentaires (de 38 RER NG début 2025 à 130 fin 2026), la construction d'installations de maintenance et des travaux de modernisation de la ligne entre Mantes et La Défense. Un centre de commandement unique de la ligne E est également en cours de construction, qui devrait améliorer la robustesse de l'offre. Le coût du projet est passé de 3,7 à 5,4 milliards d'euros.

L'engagement pris dans le cadre du protocole de prolonger Éole à l'ouest et de renforcer la desserte de Seine aval aura donc été tenu, malgré des délais et des surcoûts significatifs pour l'ensemble des financeurs.

2.5.1.2 Les autres projets de transports en commun et de mobilités actives

Le protocole citait des améliorations de service également. Bien qu'en deçà des espérances, les arrêts des trains express régionaux (TER) normands à Mantes-la-Jolie mettent les habitants à une demi-heure de Paris-Saint-Lazare avec des matériels roulants en large partie renouvelés. Ces arrêts représentent de fait la vraie desserte de l'ouest de Seine aval avec Paris.

Le protocole n'abordait pas certains projets de transports collectifs qui sont entrés aujourd'hui dans les réflexions. En particulier, dès la création de l'OIN, IDFM (le STIF alors) s'est mobilisé pour améliorer la desserte du territoire.

Le projet de tram-train, appelé T13, devrait relier en 2028 Saint-Germain-en-Laye à Achères. Il s'agit de la deuxième phase d'un projet engagé entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École (ancienne Tangentielle ouest) et déjà mis en service. Cette liaison nord-sud permettra d'assurer des correspondances entre les RER A et C et les lignes J et N du transilien. Il offrira aux habitants de Seine aval d'autres liaisons avec Saint-Germain-en-Laye et Versailles, et à un horizon plus lointain avec Cergy-Pontoise.

L'itinéraire de la Seine à vélo a été ouvert en 2020. Il suit les méandres du fleuve de Paris à la mer. Sur le Mantois-Seine aval, sur l'étape Conflans/Mantes-la-Jolie, 32,9 km s'effectuent sur une voie cyclable sur les 47,3 km que compte le parcours.

Encadré 2 : fréquentation de quelques gares de GPS&O sur le réseau IDFM

Les voyageurs entrant sur les gares de GPS&O les plus nombreux empruntent la ligne J de la rive gauche de la Seine et la ligne A. La ligne J de la rive droite ne commence à être très utilisée que sur Conflans-Sainte-Honorine. Les voyageurs de la ligne N, qui ne dessert que deux gares Mantes-la-Jolie et Epône-Mézières, sont presque cinq fois moins nombreux à Mantes-la-Jolie.

Tableau 2 : Nombre de voyageurs entrants dans des gares de GPS&O 2021/2023

Millions de voyageurs entrants 2021/2023	Mantes-la-Jolie	Les Mureaux	Poissy	Conflans-Ste-Honorine
Ligne J Rive D	6,53	-	-	7,22
Ligne J Rive G		6,40	6,66	-
Ligne N	1,36	-	-	-
Ligne RER A	-	-	10,72	6,14

Source : IDFM et SNCF.

Sur la période 2012-2023, les entrées sur Mantes-la-Jolie augmentent tandis qu'elles sont stationnaires sur les autres gares des lignes J sauf à Poissy où on constate une baisse. Sur la ligne A, le nombre de voyageurs entrants dans les deux gares de Poissy et Conflans-Sainte-Honorine s'accroît.

Le projet de transports en commun en site propre (TCSP) entre Mantes et Rosny-sur-Seine n'a pas été poursuivi à la suite des études menées entre 2011 et 2015³⁹ du fait des dissensions autour du projet d'écoquartier fluvial de Mantes-Rosny, malgré son importance pour la desserte du Val Fourré et sa connexion au centre-ville et à la gare. La maîtrise d'ouvrage des études a été reprise par GPS&O.

On peut également citer les cars express A14, créés en 1997, qui desservent le quartier d'affaires de La Défense avec rapidité sur la plage 5h00-21h00 (toutes les 5 min ou 10 min la semaine) et qui constituent une réponse en attendant la desserte par le RER E. Depuis 2011, Bonnières dispose d'une ligne express avec trois départs le matin et trois retours en fin d'après-midi.

Selon IDFM, les pôles d'échanges de Conflans-fin-d'Oise, de Villennes-sur-Seine, de Rosny-sur-Seine pour GPS&O et de Bonnières-sur-Seine pour la CCPIF ont été mis en service depuis 2015. Ceux de Mantes-station, d'Epône-Mézières, des Mureaux et de Clairières-de-Verneuil sont soit en travaux, soit en phase avant-projet (AVP). Les pôles d'échanges de Mantes-la-Jolie et de Poissy ont été inscrits au contrat de plan État-Région (CPER) et sont portés par GPS&O. Le premier projet progresse peu en lien avec les interactions de Mantes-Université et le second devrait entrer en travaux en 2026.

2.5.1.3 De grands projets fluviaux en cours de réalisation

Pour Haropa Port, Seine aval constitue le principal territoire de développement portuaire en Île-de-France, avec deux projets majeurs :

- le projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO), sur Achères, Andrésy et Conflans, via une

³⁹ Le DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales) établi par IDFM avec une forte implication de l'Epamsa a été approuvé en 2015. Ce dossier, relatif à la faisabilité, sert de support une fois approuvé aux concertations.

Zac, sur une surface à terme de 100 ha (50 ha de foncier économique), établie en partie sur une carrière de granulats encore en exploitation, avec une mise en service par phases de 2027 à 2040 et un investissement de 122 M€ ;

- l'extension du port de Limay, aujourd'hui saturé, qui passerait de 120 ha à près de 150 ha à horizon 2030 pour un coût d'environ 50 M€.

Le projet d'« écoport » de Triel-sur-Seine, dans la boucle de Chanteloup, sur 34 ha dont 10 ha de darse, en bordure de la Zac EcoPôle portée par l'Epamsa n'a pas pu aboutir malgré l'inscription de ce projet dans l'OIN, en raison d'une opposition locale, de recours environnementaux et d'un équilibre économique précaire.

Bien qu'en dehors du protocole, Seine aval sera l'un des débouchés du canal Seine-Nord Europe en cours de réalisation. Les trafics l'empruntant transiteront par l'Oise au niveau de la confluence avec la Seine en direction du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes et au-delà vers les réseaux fluviaux belges et néerlandais.

2.5.1.4 La desserte routière partiellement améliorée

Les projets routiers étaient dans le protocole mais leurs tracés relevant de leurs maîtres d'ouvrage ne l'étaient pas : bouclage de la Francilienne, C13-F13 pour le lien entre le territoire et Cergy-Pontoise, amélioration des conditions de trafic vers Saint-Quentin par la vallée de la Mauldre, verrou du péage de Buchelay, pont d'Achères pour la desserte de la boucle de Chanteloup et liaison Les Mureaux-Meulan.

Le bouclage de la Francilienne (RN104) entre Méry-sur-Oise et Orgeval a rencontré des oppositions du fait de ses difficultés d'intégration urbaine et de son coût. L'hypothèse d'une relance du projet émerge périodiquement au niveau local, sans conduire à une programmation par l'État. Ce projet a disparu du SDRIF-E de 2025.

En ce qui concerne le péage de Buchelay, il n'a pas été construit d'échangeur complet mais une sortie/entrée sans péage permet désormais de rejoindre au nord la RD113. Cette réalisation remplit cependant les principaux objectifs recherchés : gratuité et ouverture sur ce secteur de la RD113. La mise en place du péage en flux libre a réduit la congestion. Toutefois, cela a généré des trafics dans Bonnières et Freneuse pour bénéficier de la gratuité alors que le RD n'y est pas adapté.

Le projet autoroutier C13-F13, inscrit depuis 1979 au SDAU, devait relier Mantes-la-Jolie à Cergy-Pontoise (C13) avec une connexion sur l'A13 au niveau d'Épône (F13) pour soulager des poids lourds le trafic des départementales RD190 et RD28 sur la rive droite de la Seine. Projet de l'État à la signature du protocole, le CD78 l'a repris en 2009, sans le tronçon de Gargenville à Rosny-sur-Seine, en approuvant le principe de sa création. Des études ont été engagées par le CD78 et le projet était encore cité en 2015. Depuis, le Département ne semble pas avoir pris de nouvelle délibération et le projet n'apparaît pas au SDRIF-E. L'amélioration du franchissement de la Seine entre les Mureaux et Meulan fait l'objet d'études. Sa réalisation dépend toutefois du démarrage de la liaison Mantes/Cergy.

Le projet de pont d'Achères a été engagé par le CD78. Il s'agit de relier la RD190 à Triel-sur-Seine à la RD30 pour mieux desservir la boucle de Chanteloup avec un viaduc de 760 m et une passerelle piétonne. Les travaux ont démarré en 2025⁴⁰ (après des travaux préparatoires en 2023) par le barreau RD22-RD55. Les trois sites de compensation représentent une superficie de 27 ha.

Des parkings relais sont implantés à Achères-ville, aux Clairières-Verneuil, à Conflans-fin-d'Oise et Conflans-Sainte-Honorine et à Bonnières pour la CCPIF. GPS&O a déployé un parking-relais à Orgeval commun avec Villennes-sur-Seine.

⁴⁰ Déclaration d'utilité publique du 8 février 2013

2.5.2 Une forte implication de l'Epamsa dans l'animation et la direction de projet

Les signataires du protocole y ont intégré un volet sur la gouvernance reposant sur cinq instances :

- le comité de pilotage qui réunit les élus et l'État et dont le secrétariat est assuré par l'Epamsa ;
- le conseil de développement qui réunit les acteurs de la société civile, des associations, de l'économie et des syndicats et dont le secrétariat est assuré par l'Audas en lien avec l'Epamsa ;
- l'Epamsa chargé d'une double mission de direction de projet et d'aménageur ;
- l'Audas chargée d'une double mission de développement et d'agence d'urbanisme ;
- Le comité technique qui réunit les services des principales collectivités et de l'État local ainsi que les directeurs de l'Epamsa et de l'Audas et dont la préparation revient à l'EPA.

A côté de l'Epamsa et de l'Audas, l'établissement public foncier des Yvelines (Epfy) a été un partenaire présent. Suite à la réorganisation des EPF franciliens, il a ensuite été remplacé par l'antenne yvelinoise de l'établissement public foncier d'Île-de-France (Epifif).

Dans cette architecture, l'Epamsa tient des rôles multiples. Il est évidemment l'un des aménageurs (cf. 2.3 et 2.4). Mais il est également l'animateur principal de l'OIN avec l'appui de l'Audas (responsable du développement économique) et il assure la conduite du projet d'ensemble en portant la « vision à long terme en pilotant un programme d'études stratégiques » et en mettant en œuvre la « stratégie d'actions en particulier en préparant la programmation financière des interventions ».

2.5.2.1 Animation de l'OIN

Les comités de pilotage devaient se tenir chaque année. L'Epamsa en a assuré le secrétariat. Le premier comité de pilotage du 28 septembre 2009, en réalité le troisième si l'on compte ceux des 4 juillet 2007 (lancement de l'OIN) et 31 janvier 2008 (signature du protocole), a posé les grandes décisions opérationnelles soumises à l'approbation des partenaires. Le comité de pilotage du 29 novembre 2010 a permis de faire un point d'avancement et de préciser la programmation opérationnelle et financière pour 2010-2013 :

Tableau 3 : Répartition des financements sur 2010-2013

Financier	État	Région	Département	Collectivités	Total
Montant M€	47,3	50,0	50,0	45,9	193,2

Source : Comité de pilotage du 29 novembre 2010.

Le coût total des projets s'établissait à 279,7 M€.

Le comité de pilotage du 30 janvier 2012 a examiné :

- le travail des six agences d'urbanisme de la « Seine-aval », Audas, APUR, IAU-IDF, Rouen, le Havre et Caen ;
- les projets du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF, aujourd'hui IDF-Mobilités) (Éole, T13-tangentielle ouest, projet de TZen Val-Fourré-Rosny, améliorations de l'offre bus, ...)
- la déclinaison pour le territoire du projet Pacte (emplois) et de la stratégie régionale de développement économique et d'innovation 2011-2014 (SRDEI) ;
- le projet Seine-Park de mise en valeur des berges de la Seine.

Le dernier comité de pilotage du 8 juillet 2013 s'est penché sur le bilan de l'avancement du protocole. Des pistes de travail et des perspectives dressaient des axes d'amélioration pour la poursuite de la mise en œuvre du protocole. Des évolutions étaient esquissées en lien avec les perspectives d'un nouveau CPER et les changements intervenus dans la politique de l'État (Grand Paris, Axe Seine, Grand emprunt). **Une animation plus resserrée avec l'instauration d'un comité de suivi trimestriel rassemblant les présidents des EPCI avait été aussi actée.**

2.5.2.2 Direction de projet

L'Epamsa a assuré l'animation et la coordination des différents partenaires concernés, signataires ou non du protocole. Il a organisé des visites d'opérations d'aménagement ou de territoires en transformation (séminaire à Nantes Saint-Nazaire, séminaire Rouen Le-Havre, séminaire de Marseille juillet 2013) avec les élus et les services ainsi que des ateliers de réflexion (Seine-Park). Il a aussi contribué à la candidature au FEDER (fonds européen de développement régional).

En juillet 2013, 36 % des financements prévus (État, Région, Département) avaient été affectés, 36 % avaient été demandés, soit un total de 98 M€, et les 28 % restant concernaient des opérations à l'étude. A cela s'ajoutaient 10,6 M€ du FEDER.

Les études stratégiques menées par l'Epamsa ont concerné des études transversales (développement économique, transports, stratégie Seine Park, confluence Seine-Oise...), des études de grands secteurs (boucle de Moisson, ouest Mantois, boucle de Chanteloup ...), des études pré-opérationnelles (Orgeval, Andrésy ...), des études opérationnelles (Carrières-sous-Poissy centralité et EcoPôle, Gargenville, Les Mureaux, Bonnières-sur-Seine ...), de l'assistance à l'émergence de projet et de la communication (marketing territorial) pour la période 2008-2016. De 2017 à 2019, ces études ont concerné par exemple le commerce dans les quartiers en renouvellement urbain, le pôle gare du Mantois, Chapet⁴¹, la reprise du projet sur le site Sulzer, le programme d'investissement d'avenir (PIA) « Ville durable et solidaire » de Mantes-la-Jolie. Depuis 2020, les études concernent principalement les études préalables (reconfiguration de la Zac Mantes-Université, boucle de Chanteloup, pôle gare et Mantes-Université, plusieurs projets au Val-Fourré, évolution de la Zac EcoPôle, centre-ville de Meulan, entrée de ville de Freneuse, secteur Grosse pierre à Vernouillet). Les efforts de marketing territorial ont été maintenus chaque année.

Ces études ont été financées par la ligne ingénierie de l'OIN avec une participation des communes concernées. Cette ligne a été alimentée au départ par l'État et la Région à part égale (1 M€ chacun) et par le Département (0,5 M€ puis 0,9 M€), puis le conseil régional s'est désengagé à partir de 2015 pour quitter le dispositif en 2018 tandis que le Département a réduit progressivement son effort pour ne plus y contribuer depuis 2023.

L'Epamsa a été un acteur très impliqué dans l'animation et le pilotage du protocole. Il en a été la cheville ouvrière pour l'État et les collectivités. A partir de 2014, il s'est replié sur les études stratégiques au titre de la direction de projet suite à l'évolution du contexte politique mais a poursuivi ses activités d'aménageur. **La création en 2016 de GPS&O, qui regroupe tous les EPCI du protocole sauf un, lui enlevait l'intérêt qu'il représentait jusqu'alors de faciliter la coordination de l'action de ces communautés d'agglomération et de communes.**

2.5.3 Des engagements globalement respectés

Globalement les actions ont été réalisées par l'ensemble des parties prenantes, sans toutefois que cela dessine une vision d'ensemble, ni place le territoire sur une trajectoire de reprise.

Comme il en était convenu dans le protocole de 2008, des points d'étape ont été réalisés les premières années. Le dernier remonte à juillet 2013 comme on l'a vu. Ensuite, le dispositif d'animation

⁴¹ Commune de GPS&O limitrophe de Vernouillet.

semble s'être éteint.

Le bilan financier de l'OIN n'a pas été réalisé. Le protocole liste de grands projets dont le périmètre excède le territoire du Mantois-Seine aval, et qui de ce fait n'auraient pas été intégrés au bilan de l'OIN. La diversité et le nombre de maîtrises d'ouvrage concernées participent à la complexité de dresser un bilan, au-delà de la seule action de l'Epamsa.

Recommandation 1. DGALN. Tant que l'OIN existe, mettre en place et alimenter un cadre d'évaluation périodique à quatre niveaux : i) l'avancement de la réalisation du projet d'ensemble, ii) l'avancement des études, de l'animation et des aménagements portés dans le cadre de l'OIN, iii) les résultats de l'opérateur public en termes de gestion, de pilotage et de soutien de la gouvernance, iv) les impacts de l'OIN pour le territoire. Un tel cadre gagnerait à être harmonisé au niveau national et déployé sur l'ensemble des OIN.

3 Seine aval, un territoire stratégique au niveau national et régional

3.1 Des enjeux d'aménagement du territoire

3.1.1 *Une vision nationale pour la vallée de la Seine*

Avec près d'un tiers du produit intérieur brut (PIB) national pour 18,6 % de la population, l'Île-de-France occupe une place prééminente dans l'économie française et constitue un pôle majeur à l'échelle européenne.

Attracteur en termes d'emplois et de ressources, diffuseur en termes de résidents, la métropole parisienne a étendu son influence sur une vingtaine de départements du bassin parisien, phénomène accentué par le développement des transports (automobile, ferroviaire). Toutes les directions cardinales sont concernées, en suivant les corridors hydrographiques historiques et les grandes infrastructures. Les continuités vers l'ouest (la Normandie) et le nord (les Hauts-de-France, la Grande-Bretagne et le Benelux) sont cependant un peu plus marquées que celles vers le sud-ouest (Orléans et la Loire), le sud (la Bourgogne) et l'est (la Champagne).

L'axe Seine a une place particulière dans la structure même de la région capitale par l'importance de ses méandres, îles et confluences sur le plan morphologique et économique. Sur le plan stratégique, l'axe Seine est aussi l'accès à la mer, et l'affirmation (quelque peu artificielle) d'un territoire qui compte au niveau national en termes d'emplois, de population et de création de richesse.

Paris, capitale continentale, a souvent recherché une ouverture océanique. Le projet d'Antoine Grumbach dans le cadre de la consultation le « Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » a renoué avec cette vision, esquissant le concept de « Seine Métropole », de Paris à la mer. Par ce changement d'échelle ordonnancé, la capitale concentrique deviendrait linéaire, chapelet de « villes nature » reliant le fleuve aux plateaux, système urbain multipolaire, cluster économique, industriel et créatif, ... Seine Métropole s'affirmerait par sa singularité face aux autres mégalopoles mondiales, inscrirait résolument la France dans une orientation atlantique.

Cette vision a inspiré les réflexions du Grand Paris et de l'aménagement du territoire à cette période. Par décret du 22 avril 2013, le gouvernement a ainsi identifié le développement de l'axe Seine comme un enjeu d'intérêt national, et souhaité réunir les régions normandes et franciliennes autour de plusieurs objectifs : structurer un système logistique multimodal performant et anticiper l'ouverture du canal Seine Nord Europe ; consolider les filières industrielles ; améliorer la connectivité (ligne nouvelle, « Atlantic Corridor » européen) ; conforter les coopérations scientifiques et culturelles (recherche, innovation, enseignement supérieur, tourisme et culture) ; aménager de façon optimale un territoire densément occupé ; restaurer un espace à haute valeur écologique et agricole, et préserver la ressource en eau.

Ces orientations se sont inscrites en 2015 dans le schéma stratégique « Vallée de la Seine » à l'horizon 2030, qui a été révisé en 2024 à l'horizon 2040, et leur mise en œuvre a été financée dans le cadre des contrats de plan inter régionaux (CPIER 2014-2020, 2024-2027). La vision d'axe Seine s'est surtout matérialisée par deux projets phares : la fusion des ports de Seine achevée en 2021 (Haropa Port) et le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui a pris rang, pour une première séquence, dans la programmation financière de la loi d'orientation des mobilités de 2019.

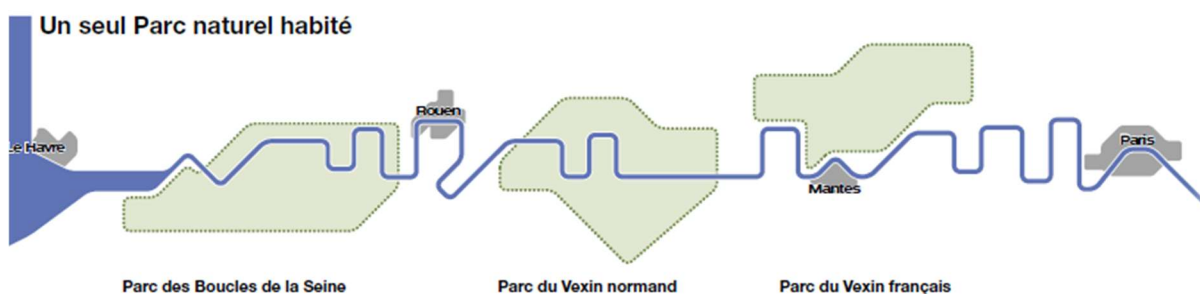
En parallèle à cette coopération interrégionale, l'Entente axe Seine réunit Paris et les 15 établissements publics de coopération intercommunale autour de partage d'expériences, d'outils et d'expertises. La communauté urbaine GPS&O et la communauté de communes des portes de l'Île-de-France participent à cette instance. Autre coopération, l'association des départements de l'axe

Seine (ADAS) réunit six collectivités autour d'une véloroute et du tourisme fluvial.

Hormis le travail sur le fleuve, essentiellement porté par l'agence de l'eau Seine Normandie et Haropa Port, dont la plus-value semble progressivement reconnue, le projet de l'axe Seine semble aujourd'hui avoir perdu son élan politique à l'échelle interrégionale. Peu d'initiatives d'envergure en découlent véritablement. Une certaine asymétrie d'intérêt, présente dès le départ, semble se renforcer, entre des Normands, potentiels navetteurs vers la capitale, et des Franciliens qui envisagent la Normandie comme un espace logistique et de villégiature.

Le projet de ligne nouvelle aurait pu constituer un élément de cohésion, mais n'a pas su faire du développement de Seine aval, maillon intermédiaire en Île-de-France, un enjeu de développement prioritaire partagé. La ligne nouvelle reste perçue en Île-de-France comme un projet normand, malgré les prévisions des études de clientèle. En tout état de cause, les distances entre les différentes agglomérations restent importantes, et les flux de mobilités resteront marginaux au regard des pratiques quotidiennes, limités à des fonctions culturelles ou professionnelles spécifiques.

La reconnaissance de l'agglomération du Mantois en tant que pôle intermédiaire, comme envisagé dans la vision de l'équipe Grumbach, aurait peut-être contribué à équilibrer les intérêts au regard des ambitions sur l'axe Seine.



S'agissant de l'ambition industrielle pour la vallée de la Seine, force est de constater que l'emploi industriel a été divisé par deux depuis 1990 quand il reculait en moyenne d'un tiers en France (Panorama de l'industrie dans la vallée de la Seine, INSEE, 2020). Les acteurs, publics et privés, n'ont donc pas encore été en mesure de porter une stratégie d'aménagement industriel à cette échelle. Les projets au niveau de la basse vallée de la Seine, portés par Haropa Port, laissent entrevoir des perspectives encourageantes. Des projets émergent également dans le secteur de Seine aval, sans que cela soit vraiment rattachable à une dynamique stratégique d'axe Seine, qui pourrait intégrer l'Oise dont la mise au gabarit est envisagée (projet MAGEO porté par voies navigables de France - VNF) dans la perspective du canal Seine Nord Europe (CSNE).

Sans dynamique politique collective ni moyens d'animation, malgré les efforts des équipes successives de la délégation interministérielle à la vallée de la Seine (DIVDS), le projet pour la vallée de la Seine constitue pour l'essentiel un assemblage d'actions qui existeraient sans ce cadre, portées par des organisations ou dispositifs spécialisés (Haropa Port, VNF, SNCF réseau, agence de l'eau, établissements publics fonciers, ANCT, fonds friches, FNADT, Ademe, ...), et dont certaines progressent, à l'instar de l'intégration des ports de Seine (Haropa Port).

Un bilan stratégique du projet de Seine aurait du sens, associant les parties prenantes, qui pourrait conduire à reposer les conditions et modalités de sa poursuite. Un tel exercice conduirait certainement à questionner l'ambition de consolidation de l'espace Seine, somme de territoires plus que territoire intégré en termes de bassin de vie et à se concentrer sur le pacte politique global et les quelques enjeux clés relevant d'un traitement à l'échelle interrégionale, qui ne sont pas déjà traités par ailleurs. Comme le démontrent les difficultés de la ligne nouvelle Paris-Normandie en Ile-de-France, le projet d'axe Seine ne peut prospérer sans les collectivités et en restant

une somme de projets techniques : il doit reconnaître, susciter et alimenter des projets de territoires.

Une telle relance impliquerait une mobilisation forte de l'État. Le calendrier électoral, avec trois échéances en trois ans (municipales en 2026, présidentielles en 2027 et régionales/départementales en 2028), permet difficilement d'envisager une refondation du projet d'axe Seine à court terme, mais il serait pertinent de la préparer.

Même si le projet d'axe Seine reste encore un cadre d'action secondaire, ses objectifs (logistique multimodale, ligne nouvelle, réindustrialisation) expriment pour l'État des intérêts supérieurs dont il serait opportun de tenir compte à l'échelle de l'aménagement de Seine aval. Ainsi, Seine aval pourrait constituer un territoire clé de cette dynamique, aux confins de la Seine et de l'Oise, offrant un élan à GPS&O, et en particulier au Mantois, seule agglomération en Île-de-France vers la Normandie et vers les ports d'Haropa Port en dehors de la métropole du Grand Paris.

3.1.2 Un schéma directeur régional qui reconnaît des singularités

Les deux derniers schémas directeurs de la région Île-de-France (SDRIF) de 2013 et 2024 évoquent assez souvent Mantes ou des territoires du Mantois-Seine aval.

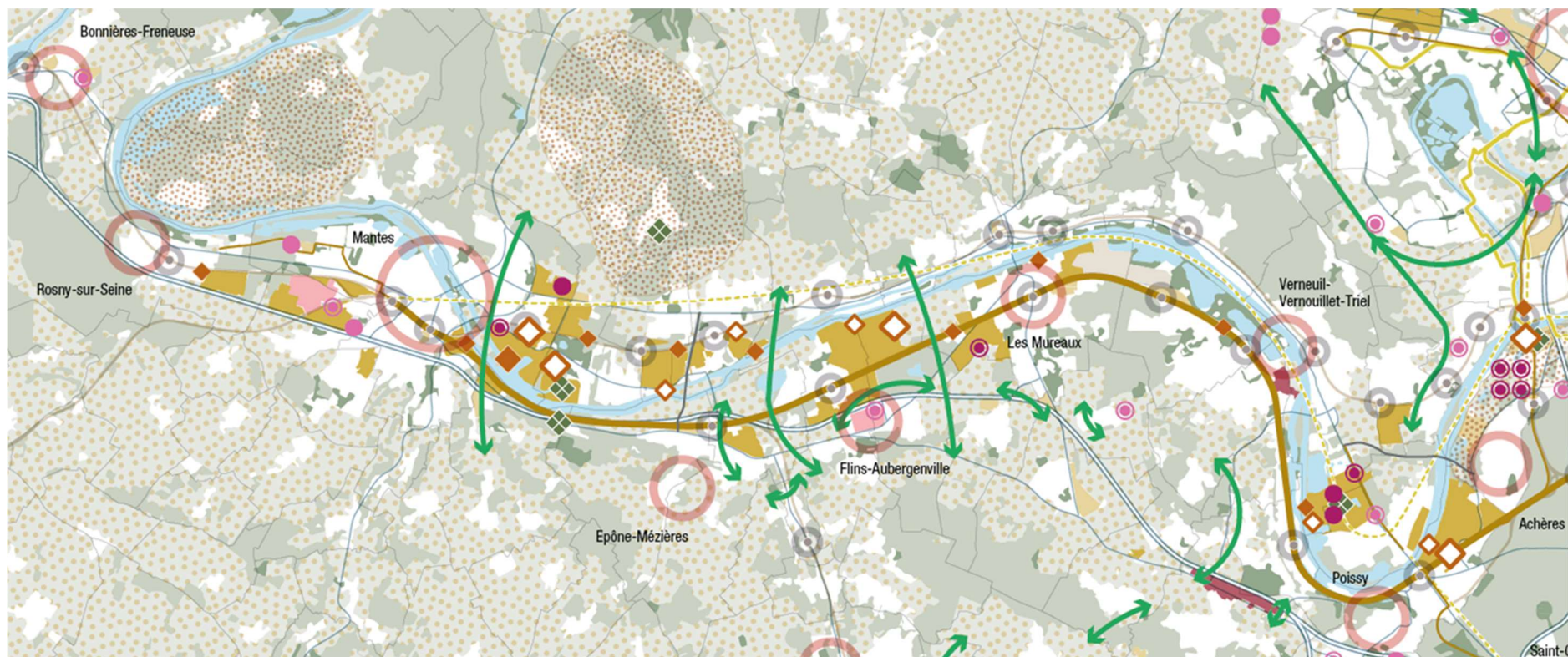
Le SDRIF de 2013 avait pour horizon 2030. Il précédait la création de GPS&O. Trois thèmes principaux étaient développés pour le schéma spatial régional : relier-connecter, polariser-équilibrer, et préserver-valoriser. Au titre du deuxième, la région est imaginée poly-centrée sur de nombreux territoires pour éviter la poursuite de la concentration sur Paris et le centre dense. Le développement urbain est à privilégier autour des gares et Mantes comptent parmi les territoires concernés. Mantes est également citée pour le développement économique parmi de nombreux territoires. Mantes-Les Mureaux-Poissy-Achères et Poissy-Achères-Cergy-Pontoise⁴² constituent dans la cartographie régionale deux « Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) » parmi une quinzaine. L'implantation des sites de production industrielle est envisagée « *le long du fleuve* ». Le bassin industriel de Mantes fait partie des secteurs privilégiés comme les bassins de Meaux et Montereau aux côtés des grands territoires de Cergy-Pontoise et Melun-Sénart. Le développement de plusieurs lignes de TGV est évoqué dont la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Le site de Confluence-Achères est donné comme susceptible d'accueillir une des nouvelles gares TGV. La cartographie situe aussi une gare TGV à Mantes. Deux TCSP, à Mantes et entre Carrières et Poissy, apparaissent dans la cartographie de desserte des bassins de vie. Le projet de création, au droit d'Achères, d'un nouveau barreau routier entre l'A15 et l'A14 figure sur le schéma de voies rapides en continuité de la RN104 nord (Francilienne). Mantes constitue l'une des 17 polarités en grande couronne devant accueillir l'effort de construction de logements en plus de la zone centrale dense.

Le nouveau SDRIF-E (E pour environnemental) « Île-de-France 2040 », approuvé en 2025, renforce le principe de polycentrisme avec l'idée que les territoires essentiellement résidentiels devraient bénéficier d'un développement de l'offre d'emplois et les territoires riches en emplois devraient favoriser l'accueil de nouveaux logements. Le secteur des Mureaux-Flins est présenté comme l'un des sites scientifiques et industriels « *inscrits dans les échanges internationaux* ». La vallée de la Seine, largement constituée de GPS&O⁴³, est l'un des onze territoires de projet et filières économiques. La réindustrialisation constitue un enjeu régional car la région considère qu'un emploi dans l'industrie génère deux à trois emplois de service, et parce que les emplois concernent aussi les publics les moins qualifiés. Le SDRIF-E « *réserve des fonciers économiques dits "d'intérêt régional" pour en faire les espaces privilégiés d'implantation des nouvelles activités industrielles* ». La carte extraite du SDRIF-E ci-après montre la localisation sur le territoire de l'OIN de ces fonciers (aplats bistre).

⁴² Le secteur de Poissy-Achères constitue le recouvrement des deux TIM.

⁴³ GPS&O est cité par les auteurs du rapport mais pas dans le SDRIF (presque pas de référence aux EPCI).

Figure 4 : Focus sur le territoire de l'OIN de la carte du SDRIF-E sur les sites productifs (Développer l'indépendance productive)



La légende du SDRIF-E ci-dessous précise la légende de la carte :



Le SDRIF-E prône de manière générale la protection à long terme de ces sites productifs, en particulier dans les villes, alors que ces zones tendent à disparaître au profit d'activités plus rémunératrices. Le positionnement le long de la Seine est considéré comme un double atout pour le territoire de l'OIN car il :

- permet le report des marchandises de la route vers le fleuve (et la voie ferrée) ;
- et répond à une attente des activités industrielles productives.

Il préconise de moderniser également des sites existants (aplats beige).

On observe sur la figure 4 que l'ensemble des terrains industriels de l'OIN du Mantois-Seine aval n'a que quatre équivalents en surface dans la région, et aucun n'est en bordure de la Seine (Roissy, Évry-Brétigny, Sénart, Orly). La note d'enjeux de l'État de 2022 pour le SDRIF-E évalue le nombre de friches industrielles à 60 pour une superficie d'environ 800 ha sur le Mantois-Seine aval.

Le SDRIF-E liste 73 projets de transport collectif. Pour le territoire de l'OIN, on en recense quatre : le RER E jusqu'à Mantes, le prolongement du T13 de Saint-Germain-en-Laye à Achères-ville, un bus à haut niveau de service (BHNS) « Bus du Mantois » (en substitution du TZen du SDRIF de 2013) et un BHNS Poissy-Carières. La référence à des TGV et des gares TGV a disparu de la cartographie. La LNPN n'apparaît plus dans la cartographie mais reste citée par exemple pour la réservation des surfaces foncières dans l'enveloppe régionale. Les voiries inscrites au SDRIF-E sont les deux liaisons A13-RD28 (section RD113-RD190) et RD30-RD190 (pont d'Achères) et la bretelle de l'A13 à Orgeval (A13-RD153). La poursuite de la Francilienne (RN104) prévue dans le précédent SDRIF a disparu.

Le SDRIF-E traite des équilibres fonciers en lien avec la politique « zéro artificialisation nette » (ZAN). Sur ce territoire, outre le besoin de la LNPN, il inscrit **150 ha pour l'Epamsa (dont 42 ha déduits au titre des PENE⁴⁴)**.

Le SDRIF-E s'intéresse à l'adaptation au changement climatique avec deux préoccupations, le

⁴⁴ Projets d'envergure nationale et européenne

risque inondation (crue référence de 1910) et la chaleur, sans pour autant singulariser des territoires particuliers. La Seine et la Mauldre, concernées par les inondations, sont simplement citées.

Le territoire de l'OIN du Mantois-Seine aval est parmi les secteurs les plus souvent cités par les SDRIF successifs, qui ne font qu'assez peu référence à des collectivités en général. A l'échelle francilienne, les sites industriels du territoire paraissent bien combiner la singularité d'être parmi les plus importants en superficie et les seuls le long de la Seine.

Encadré 3 : les CPER et CPIER et le territoire de l'OIN

Les CPER IDF 2021-2027 et CPIER IDF-Normandie 2015-2020 et 2023-2027 ne semblent pas accorder une place particulière à Mantes et à GPS&O même si ces collectivités sont citées. Par exemple, dans la brochure « Le CPIER Vallée de la Seine : une dynamique d'acteurs et de projets pour 2015-2020 », la CU GPS&O réalisera en 2017 des études de positionnement du foncier :

Etude de positionnement économique sur le Secteur Seine Limay/Porcheville	Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise	Amélioration de la connaissance du site, affirmation de la vocation économique du site
Etude de positionnement économique sur le Secteur Ouest Mantois	Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise	Amélioration de la connaissance du site, affirmation de la vocation économique du site
Etude de positionnement économique sur le Secteur ZAE des Garennes	Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise	Amélioration de la connaissance du site, affirmation de la vocation économique du site

L'aménagement bénéficie d'un peu plus de 200 M€ dans le CPER 2021-2027 pour toute l'Île-de-France. Les actions concernent l'appui aux EPA et le soutien aux PPA (surtout autour des gares du Grand Paris express) mais sans donner leur répartition.

Le thème de l'industrie aborde le développement des énergies renouvelables (hydrogène, méthanisation, photovoltaïque), mais une grande partie du budget est dédiée à "l'isolation" des lycées franciliens et à l'économie circulaire.

Le sujet des friches apparaît plusieurs fois dans le CPER comme un thème d'habitat et de développement économique et jamais comme un enjeu de réindustrialisation. 217 M€ sont prévus pour l'ensemble de l'Île-de-France mais rien n'est ciblé (fonds friche après relance, ...) sauf les études. L'ambition de pilotage concerté et d'identification de quelques opérations emblématiques est évoquée.

Pour ce qui touche l'enseignement supérieur, l'IUT de Mantes-la-Jolie (Halle Sulzer) est pris en compte mais l'université de Cergy dispose de plus d'opérations, Mantes étant une simple extension de Paris-Saclay (avant université de Versailles-Saint-Quentin).

Seul le musée Le Corbusier à Poissy est inscrit pour le territoire de l'OIN dans le domaine culturel.

De gros budgets sont ouverts sur le Mantois pour VNF et Haropa Port (PSMO, port de Triel et extension de Limay), pour Eole en 2024 et pour les études des trois tronçons prioritaires de LNPN dont deux démarrent de Mantes. Serqueux-Gisors bénéficie d'une grosse enveloppe, projet situé plus au nord de GPS&O mais dont les trains de fret traversent Conflans-Sainte-Honorine.

De nombreuses volontés partagées par l'État et la Région apparaissent relever de l'utilisation des dispositifs de droit commun, comme par exemple l'appui aux EPA de la part de la Région au travers de ses dispositifs si les projets s'y prêtent.

Sources : CPER 2021-2027 et CPIER 2015-2020 et 2023-2027.

3.2 Le défi de la réindustrialisation

3.2.1 Des investissements majeurs pour la logistique et le fret, qui appellent une politique industrielle coordonnée

Avec un domaine foncier de 8 000 ha du Havre à Paris (auquel se rajoutent 8 000 ha d'espaces à vocation naturelle) et 12 millions de mètres carrés d'entrepôt sur l'axe Seine, Haropa Port est l'acteur central du foncier et de l'immobilier industriel et logistique à cette échelle.

Sur la période 2020 / 2025, Haropa Port aura investi 1 027 M€, dont 70 % pour son développement. Pour mesurer l'importance des investissements fluvio-maritimes et économiques sur l'axe Seine, à ce montant, il faut ajouter ceux engagés par VNF, avec des projets majeurs tels que la poursuite des études des projets de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO), la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (environ 450 M€ chacun), la modernisation des écluses de Chatou (69 M€), du Coudray-Montceaux (43 M€), de Vives-Eaux (40 M€) et de Méricourt (92 M€) et de nombreuses autres opérations plus modestes (la téléconduite des écluses, la réfection du barrage de Poses en Normandie et des barrages de Suresnes et de Meaux, le confortement de la digue de Croissy-sur-Seine, ...). L'effort national pour maintenir et développer les fonctionnalités fluviales de la Seine est donc majeur, sans compter les investissements fluvio-portuaires sur le secteur de Seine aval (cf. partie 1.9).

S'agissant du fret ferroviaire, la vallée de la Seine est très chargée du fait du développement des trains régionaux et interrégionaux de voyageurs, voire saturée sur certaines sections. La réouverture au trafic de la liaison Serqueux - Gisors - Pontoise en 2021 visait à donner de la souplesse et de la robustesse aux circulations de fret, notamment depuis et vers Le Havre et Rouen. Outre ce projet phare, de multiples opérations financées aux CPER normands et franciliens ont consisté à régénérer et moderniser l'axe ferroviaire de la Seine (tranchée couverte de Rouen, poste d'aiguillage de Sotteville-lès-Rouen, mesures d'adaptation au changement climatique, installations terminales embranchées, ...).

La ligne nouvelle Paris–Normandie a aussi pour objectif à dé-saturer les capacités ferroviaires de la vallée de la Seine, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et permettre un accroissement de l'offre et une meilleure robustesse.

Au vu de l'ensemble de ces investissements publics en matière de fret massifié, il est évident que la vallée de la Seine doit être un espace prioritaire à l'échelle nationale pour la mise en œuvre d'une stratégie industrielle, à la hauteur des enjeux de souveraineté et de dépendance, d'empreinte carbone mais aussi d'emplois et de compétences.

Vu les investissements programmés sur l'Oise (MAGEO⁴⁵) et le canal Seine Nord Europe, il serait logique que la réflexion puisse être articulée à cette échelle, pour constituer un véritable *hinterland* industriel.

Malgré son poids sur l'axe Seine, Haropa Port semble encore insuffisamment reconnu comme un aménageur économique clé en Île-de-France (absent dans le recensement des grands aménageurs effectué par l'Institut Paris Région en 2022, contrairement aux aéroports de Paris), avec une relativement faible intégration dans le réseau des aménageurs publics. **Son modèle de gestion patrimoniale, basé sur l'amodiation⁴⁶ et la sous location, paraît cependant particulièrement adapté pour soutenir une politique publique industrielle** dans le temps long, permettant de maîtriser et valoriser dans la durée les plateformes industrielles et multimodales dont la constitution a mobilisé des financements publics colossaux et induit des impacts environnementaux.

⁴⁵ Mise au gabarit européen de l'Oise.

⁴⁶ Location d'une terre, moyennant des prestations périodiques en nature ou en argent.

3.2.2 Plusieurs sites industriels majeurs qui représentent un foncier stratégique à l'échelle nationale

LE TISSU ÉCONOMIQUE DE GPS&O

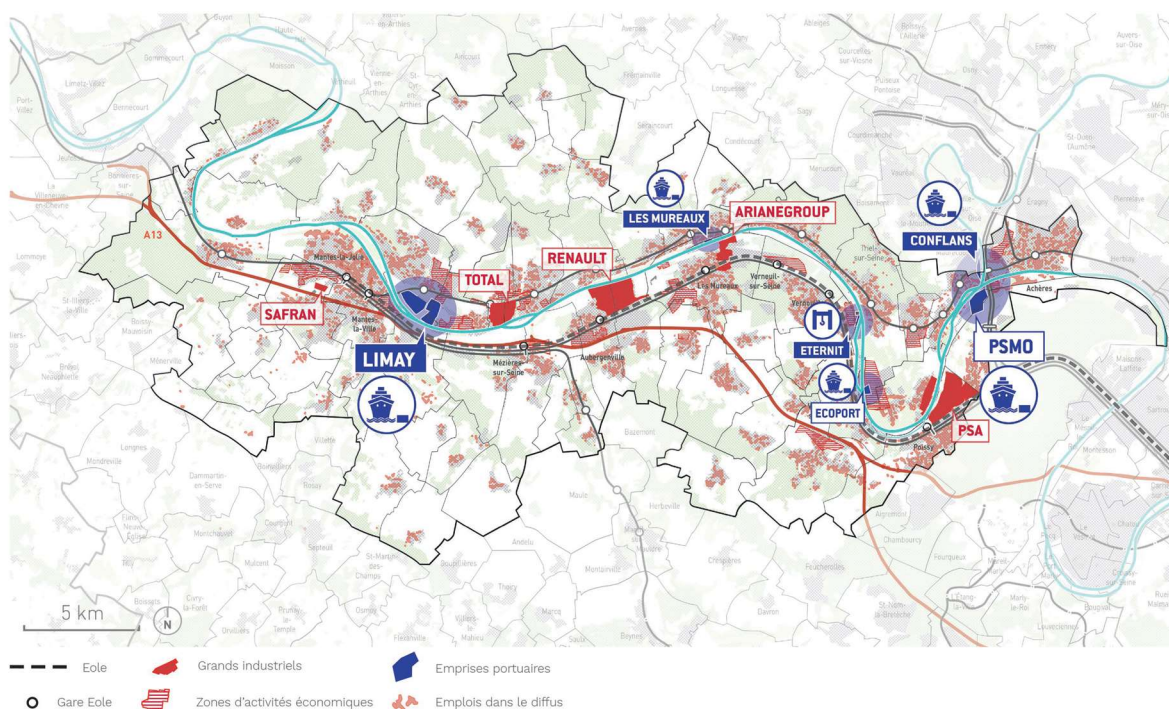


Figure 5

Le territoire de Seine aval a été affecté par la désindustrialisation depuis les années 1980. Il reste cependant un espace singulier à l'échelle de l'Île-de-France, par la relative concentration de l'industrie et son potentiel de redéveloppement du fait du foncier existant.

Ce territoire compte 55 zones d'activité économique, concentre 30 % des zones d'activités des Yvelines et dispose encore de friches industrielles ou de fonciers économiques densifiables. Une dynamique d'aménagement économique et industriel est d'ailleurs perceptible, avec des projets tels que la *Refactory* de Renault, le Campus vert de Stellantis à Poissy, la transformation du site de Porcheville par EDF, les zones économiques autour du port de Limay et la création de PSMO.

Les installations industrielles en activité concernent souvent des groupes internationaux français. Les emprises totalisent environ 850 ha⁴⁷ : centrale EDF de Porcheville (116 ha), Stellantis (180 ha), Renault (232 ha), EADS et ses abords (50 ha), TotalÉnergies (64 ha), port de Limay (120 ha), PSMO (100 ha).

En ce qui concerne les friches, pas nécessairement industrielles, leur dénombrement s'avère difficile. Le site Cartofriches du Cerema recense les friches inscrites par leurs propriétaires tout comme celles ayant candidaté au fonds friches. On trouve ainsi 106 ha pour EDF, 220 ha à Rosny-sur-Seine, 76 ha Suez Flins, 40 ha Sulzer pour les plus grosses, mais la friche Dunlopillo (14 ha) de Mantes-la-Jolie n'y apparaît pas et les terrains de Rosny et ceux de Sulzer sont en fait intégrés à des Zac en cours ou en attente et sont détenus par l'Epif. Comme dit précédemment, la note d'enjeux de l'État pour le SDRIF-E les estime à une soixantaine pour une superficie de 800 ha.

⁴⁷ Valeur indicative car ces chiffres sont approximatifs étant rarement donnés directement par les sites des entreprises.

Les deux acteurs publics qui sont les plus actifs sur le territoire en matière de foncier industriel sont Haropa Port et le conseil départemental. Leurs interventions lors de l'appel d'offre du groupe Renault pour reprendre une grande partie de son emprise de Flins en sont un marqueur. L'Epamsa est également un acteur du foncier mais qui ne s'intéresse qu'aux terrains inclus dans le périmètre de ses ZAC comme par exemple la friche Sulzer. L'Epifif intervient plutôt sur commande de ces acteurs en particulier le Département qui l'a doté d'un fonds *ad hoc*.

L'actualité sur ces tènements industriels montre que les détenteurs de ces grands fonciers les font évoluer. La disparition de l'activité industrielle de Singer à Bonnières-sur-Seine n'a pas laissé pour autant libre d'utilisation ce terrain et ces bâtiments de caractère (façade classée) sont encore détenus par un entrepreneur alors que la CCPIF voudrait que cette « friche » retrouve de l'activité.

A Flins, la mise en concurrence organisée par le groupe Renault a exclu Haropa Port et le Département, qui envisageaient chacun des développements sur ce site stratégique. Depuis, ces acteurs publics se sont rapprochés et ont repris des contacts avec l'industriel. Celui-ci applique, comme toutes les entreprises, une politique de valorisation financière de ses emprises. EDF gère l'emprise de Porcheville avec les mêmes principes de valorisation et n'a pas l'intention de vendre à son voisin Haropa Port, en dehors d'un secteur indispensable au port de Limay pour rétablir une liaison ferroviaire supprimée par Eole. La libération par les entreprises de leurs emprises délaissées peut aussi durer des décennies pour des raisons de modalités de dépollution.

On peut citer une expérience positive avec la reprise par Haropa Port d'un ancien foncier de Citroën à Limay qui a permis l'accueil d'un grand entrepôt de logistique d'Ikea.

Enfin, le Campus vert de Stellantis à Poissy, qui regroupe l'ingénierie du constructeur, n'occupe que quelques immeubles de bureaux. Des annonces dans la presse de cession possible d'une partie de l'emprise industrielle de Stellantis pour accueillir le nouveau stade du PSG montre comment le caractère industriel des emprises bordant la Seine sur le Mantois-Seine aval peut vite être concurrencé par d'autres usages, avec pour conséquence un morcellement de grands tènements fonciers.

3.2.3 Seine aval, un territoire propice au développement de l'industrie

Au-delà d'un potentiel foncier, les atouts de Seine aval pour accueillir l'industrie sont multiples :

- Son taux d'emploi industriel (17 %) est deux fois supérieur à celui du reste de l'Île-de-France, en dépit de la fermeture de plusieurs sites, avec des filières d'excellence diversifiées, et donc des compétences : automobile, aéronautique et spatial, chimie-pharmacie, les éco-industries et l'économie circulaire, la facture d'instruments de musique, ... Des formations supérieures professionnalisantes ont été développées. L'école de production « MEs TALents » aux Mureaux, ouvertes en 2024, prépare au Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) métallier puis au baccalauréat professionnel à terme. Les compétences, ce sont aussi des réseaux de sous-traitants des industries existantes.
- Le bassin de vie est d'une taille significative (plus de 400 000 habitants), avec des réserves de main d'œuvre (70,9 emplois pour 100 actifs sur GPS&O et 36,1 sur la CCPIF), en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville où l'accès à l'emploi reste difficile. Les grandes opérations d'aménagement menées dans le cadre de l'OIN, mêlant à une offre de logement diversifiée des services de proximité (écoles, commerces, ...), offrent un cadre attractif pour l'accueil de nouveaux arrivants.
- Son positionnement est plutôt favorable au regard de l'alimentation par le réseau à haute tension électrique, à proximité de la ceinture 400 KV de l'Île-de-France (au niveau de Mézerolles) complété par la boucle à 225 KV, qui dessert Porcheville (avec une branche vers Triel-sur-Seine depuis Mézerolles). Seine aval est également positionné vers la Normandie, région exportatrice d'électricité, avec une production qui devrait croître (champs éoliens en

mer, centrales de Flamanville et Penly, ...), dans un contexte où l'Île-de-France est fortement déficitaire (95 % d'importation depuis la fermeture des centrales thermiques).

La disponibilité énergétique pour des usages électro-intensifs dans le secteur de Seine aval appelle cependant deux réserves : la fragilité à l'échelle Normandie/Val-de-Loire du réseau haute tension de RTE (une étude est en cours dans le cadre du schéma décennal de développement du réseau porté par RTE) et la concurrence des besoins industriels avec les autres consommations, notamment la décarbonation des usages (chauffage, mobilités), et surtout les nouveaux usages numériques, avec en particulier une demande de raccordement pour les « datacenters » correspondant à environ 8 GW en Île-de-France (équivalent de la consommation actuelle de la métropole), dont la moitié sont signées et le reste en instruction. A titre de comparaison, les demandes industrielles s'élèvent à environ 0,6 GW en Île-de-France.

- Une bonne accessibilité, par plusieurs infrastructures de transport (routières, ferroviaires et fluviales), tant pour les voyageurs que pour le fret, y compris les charges lourdes et de grand gabarit, fréquentes en matière industrielle. Des projets majeurs sont engagés, qui vont avec certitude renforcer à court terme les capacités de transports (Éole, modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, développement des ports fluviaux de Limay et Port Seine-Métropole Ouest, modernisation des écluses, chatière du Havre, canal Seine Nord-Europe qui ouvrira ce territoire aux réseaux à grand gabarit du nord de la France et la Belgique, ...). Les liaisons nord-sud sont par contre moins aisées, avec des concentrations de trafic au niveau des franchissements de la Seine, dans des centres urbains (Meulan, Les Mureaux, Gargenville et Poissy).

Au-delà des infrastructures, le secteur de Seine aval dispose de capacités de logistique, de gestion des déchets, de recyclage et bénéficie de ressources en eau. Il est desservi par plusieurs réseaux industriels (pipelines, réseaux de chaleur, etc.), qui pourraient être un atout pour développer l'économie circulaire.

- L'obtention en 2018 du label « Territoires d'industrie » témoigne de la volonté de GPS&O de porter et d'animer une ambition de réindustrialisation, en lien avec la communauté d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine (SGBS) et des communautés de communes des portes de l'Île-de-France (CCPIF) et Gally Mauldre. GPS&O et la CCPIF sont également lauréats, en 2023, de l'appel à manifestation d'intérêt « Rebond industriel ».

Comme indiqué précédemment, cette orientation fait suite à une période plus ambiguë sur le plan industriel, avec un positionnement de Seine aval vers le marché tertiaire francilien et l'économie résidentielle, escomptant tirer les bénéfices du redressement urbain. Cette amorce de retour vers l'industrie s'inscrit dans un contexte de prise de conscience des enjeux de souveraineté industrielle et de réduction de l'empreinte carbone de la France (tenant compte du poids carbone croissant des importations), mais aussi de saturation du marché de l'immobilier de bureaux en Ile-de-France, avec un taux de vacance qui s'élève entre 15 et 20 % en périphérie, et de perception des limites d'un modèle de développement reposant sur les mobilités externes.

A l'échelle de Seine aval, l'initiative « Territoires d'industrie » a d'ores et déjà permis d'améliorer la dynamique coopérative, tant au niveau public que privé, la visibilité du sujet industriel dans le territoire et la mobilisation de soutiens publics (État, Région). Plusieurs projets en ont découlé en matière de photovoltaïque (sites d'ArianeGroup, de Seqens et de Suez), d'écosystèmes d'innovation (Seqens'Lab avec le CNRS, Campus iXBlue à Saint-Germain-en-Laye), de revitalisation de friches (site Hutchinson à Bezons). Les nouveaux projets de formation n'ont pas pu aboutir à ce stade (guichet unique des formations industrielles, pôle d'excellence de la facture instrumentale, école du numérique/école Simplons).

Avec une forte implication de GPS&O, sans associer l'Epamsa, sur la période 2023-2027, les projets sont construits autour des quatre orientations du cahier des charges national de « Territoires d'industrie » : les compétences (qualifications techniques intermédiaires, attractivité des métiers, formation technique), la transition écologique et énergétique (économie circulaire et réduction des consommations d'intrants, logistique fluviale, production d'énergie renouvelable, éco-conception), l'innovation (plateforme technologique et scientifique partagée entre universitaires, industriels et PME avec des capacités de simulation et prototypage, économie de la fonctionnalité, R&D facture instrumentale, développement de l'industrie pharmaceutique) et le foncier industriel (labellisation des Hauts-Reposoirs – 15 ha à Limay comme site clé en main France 2030).

Si le territoire du Mantois-Seine aval recèle de réels atouts industriels, l'ambition de réindustrialisation n'est pas encore pleinement partagée, et des freins locaux peuvent apparaître (opposition de riverains, habitat plus résidentiel avec des emplois « parisiens », frilosité de certains élus, etc.), notamment en cas de développement non coordonné.

3.2.4 *Une activité industrielle qui se maintient, mais une ambition à relever*

La mutation de ce territoire stratégique semble donc amorcée mais reste fragile, et nécessite d'être accompagnée par les pouvoirs publics, en termes de montage opérationnel de projets partenariaux complexes mais aussi de lien avec les stratégies des acteurs de l'aménagement, qu'il s'agisse des collectivités (notamment le Département) ou de l'État et ses opérateurs (notamment Haropa Port). L'implication de Renault et Stellantis dans cette dynamique n'apparaît pas à la hauteur de l'importance de leur présence sur le territoire, des projets qui y sont portés et des enjeux de transformation de leurs sites, avec des potentiels de « clusterisation » autour de la *Refactory* de Flins et du Campus vert de Poissy. Le territoire de Seine aval a des atouts pour monter dans la chaîne de valeur de production autour de l'innovation des process industriels et de l'économie circulaire.

Sur le plan foncier, la mobilisation de « Territoires d'industrie » reste encore très centrée sur la commercialisation future des 15 ha de la zone d'activité des Hauts-Reposoirs à Limay, portée par GPS&O. **La transformation des grands sites industriels** (Renault, Peugeot, EDF, ...) **vers de nouvelles activités industrielles tirant parti de la voie d'eau ne semble pas pilotée, laissant place à des stratégies opportunistes à court terme** (photovoltaïque à Flins et Limay, installations sportives à Poissy, *datacenters* à Limay). **Ces sites représentent pourtant des actifs nationaux difficilement reconstituables au regard de leur dimension et de leur positionnement. Il est urgent de veiller à ce qu'ils ne soient pas morcelés.**

Recommandation 2. Préfet, DGE, DGALN, DGITM, APE, collectivités. Reconnaître le caractère stratégique du Mantois-Seine aval sur le plan industriel et construire une feuille de route partagée faisant le lien avec la planification de l'aménagement et des infrastructures. Renforcer la coordination des acteurs en réunissant dans un comité de pilotage au niveau de la Préfecture des Yvelines toutes les parties prenantes publiques et privées dans le périmètre de l'OIN. Comme dans les Bouches-du-Rhône, un coordonnateur spécial en charge de la réindustrialisation pourrait être désigné au sein de la préfecture des Yvelines (sous-préfet de Mantes ?).

Le morcellement de la maîtrise foncière industrielle impose un pilotage public renforcé pour garantir leur valorisation et leur protection dans la durée (friches comprises). Au-delà de leur rareté sous l'angle foncier, ces espaces agrègent des réseaux industriels et des réseaux de compétences. Le maintien de l'intégrité des grands tènements est indispensable pour accueillir de grandes unités de production. Comme cela est identifié dans le SDRIF-E (cf. 3.1.2), la vocation de ces fonciers ne

doit pas être mise en concurrence avec d'autres finalités (espaces commerciaux, habitation, photovoltaïque à long terme).

Une ambition de maîtrise publique des terrains industriels les plus stratégiques serait pertinente, dans une logique d'aménagement, de gestion et d'exploitation de long terme, comme le fait Haropa Port. Une telle orientation impliquerait une inflexion des stratégies de développement économique, avec une priorité donnée à la production et à la gestion d'actifs fonciers pérennes. Le site de Renault Flins semble particulièrement stratégique (dimension et accessibilité terrestre et fluviale) : son démembrement ou sa sous-utilisation seraient dommageables au développement de long terme du territoire. L'émergence d'un projet industriel public, autour d'un accès fluvial, aurait un sens à long terme sur une partie de ce foncier. Une relocation à Renault pourrait évidemment être envisagée, pour consolider son maintien sur le site. Un montage public-privé pourrait être imaginé, sans que cela conduise à renoncer aux objectifs de maîtrise publique de long terme.

La mission a cependant relevé la difficulté des collectivités, au-delà de s'unir pour peser plus, à échanger avec les grands groupes privés présents sur le territoire mais dont la vocation est nationale voire internationale.

Recommandation 3. Préfet, DGE, DGALN, DGITM, APE, collectivités. Grâce à une feuille de route industrielle commune, protéger strictement les fonciers industriels (y compris les friches), harmoniser les pratiques de gestion des fonciers économiques publics (amodier et ne plus céder, éviter la concurrence des pratiques), connaître et piloter l'occupation des sites économiques. Étudier les conditions d'une maîtrise publique de long terme de tout ou partie des fonciers industriels stratégiques et esquisser les projets d'aménagement qui pourraient en découler.

3.3 La difficile articulation des échelles : grands projets de mobilité et planification territoriale

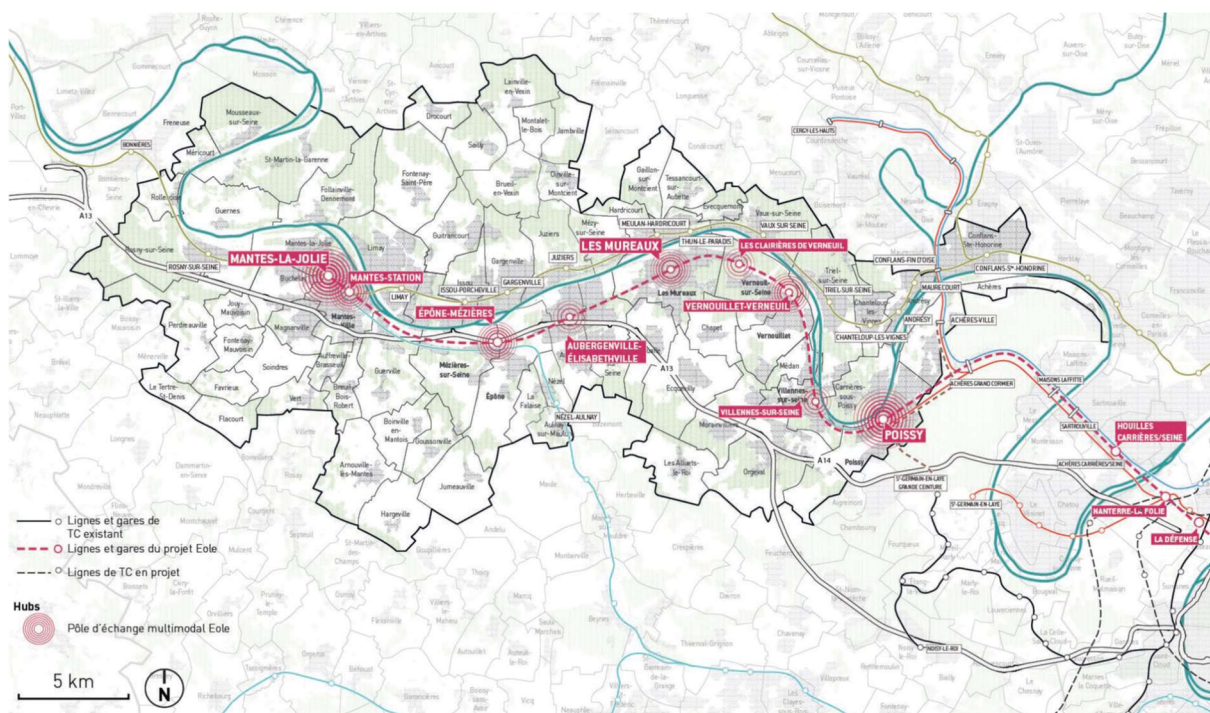


Figure 6

Sur le plan des mobilités, les liaisons entre Seine aval et les territoires adjacents se sont développées : Hauts-de-Seine (et en particulier les secteurs de Saint-Quentin-Versailles et de Cergy-Pontoise), Paris, Seine-Saint-Denis et Normandie. Le nombre d'actifs résidant en Seine aval et travaillant hors du territoire a augmenté de 17 % et celui des actifs travaillant en Seine aval mais n'y résidant pas a augmenté de 6 %. A l'inverse, le nombre d'actifs résidant et travaillant en Seine aval a baissé de 8 %. La demande de transport est donc croissante.

Cependant, la population sur les communes concernées par l'OIN croît, mais moins vite que prévu dans les hypothèses prises en 2009, lors de la conception du projet Éole. Le nombre d'emplois s'érode sur la période récente. Des projets de développement urbain (habitat, activités) ne se sont pas concrétisés, comme l'hôpital de Mantes, l'écoquartier Seine entre Mantes et Rosny et certains projets dans la boucle de Chanteloup. **Au regard des investissements consentis dans le cadre du prolongement de la ligne E du RER, l'État et la Région⁴⁸ entendent que la dynamique d'aménagement urbain autour des gares, et de rabattement, se mette en place comme prévue initialement, dans un contexte de tension sur le logement en Île-de-France et d'ambition de sobriété foncière.** L'arrivée d'Eole sera un événement majeur, à l'instar du Grand Paris Express en petite couronne, qui invite à reconsidérer le projet de territoire pour en tirer le meilleur parti, et anticiper les conséquences potentielles (montée des charges foncières, ...). Cet objectif a bien été intégré aux attendus de l'Epamsa.

La difficulté à stabiliser la grille horaire cible démontre que les développements envisagés dans le

⁴⁸ « ...la mise en service du Grand Paris Express, qui développe considérablement l'accessibilité du territoire régional et fait émerger de nouvelles polarités : les quartiers de gare constituent en effet des espaces stratégiques pour le développement de logements, d'équipements, de services et d'emplois... » (fascicule « Projet d'aménagement régional » du SDRIF-E 2025).

cadre d'Éole sont manifestement à la limite des capacités du réseau à l'ouest de Paris, avec un choix difficile entre fréquence et robustesse de l'offre, ce dernier critère étant évidemment prépondérant pour les usagers. Enfin, au-delà de la fréquence, la distribution homogène des services en heure de pointe et en heure creuse détermine également l'attractivité de l'offre.

Cette situation devrait conduire à mieux éclairer et partager les enjeux de capacités ferroviaires à long terme de la vallée de la Seine, en lien avec les travaux de planification horaire⁴⁹.

Pour le territoire de Seine aval, la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire dans le cadre du projet de LNPN doit s'apprécier au regard de ces enjeux de capacités à long terme pour le transport de voyageurs. La desserte rapide de la capitale depuis le Mantois est particulièrement exposée à long terme dans un contexte de saturation du réseau, de besoins de régénération du réseau (intégration de plages de travaux) et de développement des besoins voyageurs vers la Normandie et de fret vers les ports maritimes. La répartition des capacités ferroviaires à long terme entre la desserte de petite et moyenne couronne parisienne, celle de la grande couronne et de la Normandie et le transport de fret impliquerait une stratégie explicite, s'appuyant sur une vision nationale d'aménagement du territoire. Elle ne peut résulter d'arbitrages techniques et économiques de court / moyen terme dans un contexte de concurrence pour une partie des services.

Au-delà des enjeux de capacités ferroviaires, le projet de LNPN aurait un sens pour Seine aval si cela contribuait à reconnaître et soutenir un projet de développement pour le Mantois. Ce territoire a manifestement été insuffisamment pris en compte comme un enjeu partagé dans un débat qui s'est centré sur les liaisons entre Paris et les métropoles/ports normands. Le Mantois, agglomération la plus à l'ouest de l'Île-de-France, qui demeure fragilisé mais dispose de réelles potentialités de croissance, aurait pu être un point d'appui pour construire un intérêt partagé autour du projet de LNPN. Cela impliquerait une stabilisation des perspectives de desserte du Mantois par la ligne nouvelle, avec une forme d'engagement, et la construction d'un projet d'aménagement de ce pôle urbain d'équilibre à la hauteur des ambitions de développement de l'axe Seine. Le projet technique, porté par SNCF Réseau, ne peut précéder la vision d'aménagement, et doit s'articuler avec des ambitions territoriales. Dans son positionnement sur le projet de LNPN, GPS&O devra mesurer les opportunités pour le Mantois, et les répercussions en cascade à long terme, notamment en termes de cohésion sociale.

Recommandation 4. DGITM, IDFM, DIVDS, DGALN, préfet, services de l'État, collectivités. Mettre en débat l'enjeu des capacités ferroviaires à long terme entre Mantes et Paris, et éclairer l'intérêt du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie sous cet angle. Concevoir un projet d'aménagement pour le Mantois qui pourrait tirer parti des opportunités offertes par un tel projet, et justifier un intérêt pour le territoire de Seine aval. Mieux intégrer le Mantois-Seine aval, territoire clé, dans la gouvernance du projet et élargir l'association des parties prenantes de la société civile.

3.4 Les grands ensembles de logements sociaux, mix social et emploi : un enjeu de solidarité nationale ?

Les acteurs de la politique du logement estiment que le territoire du Mantois-Seine aval ne présente plus aujourd'hui de spécificités fortes.

Il accueille la moitié des QPV des Yvelines, qui sont dans ce département constitués surtout de petits ensembles dans un territoire par ailleurs plus riche que d'autres en Île-de-France. Les indicateurs se situent dans la moyenne régionale, et l'ingénierie locale apparaît suffisante.

⁴⁹ En lien avec le travail des « plateformes services et infrastructures » mise en place depuis 2020 par le ministère des transports

Les acteurs locaux paraissent moins optimistes, constatant une paupérisation croissante, notamment par « déverse » des QPV vers les villes petites et moyennes. Comme l'a dit l'un des élus, « *Ce territoire, naturellement, il s'enfoncé...* ».

L'Anru est bien outillée pour agir, et l'OIN comme l'Epamsa sont aujourd'hui peu identifiés sur ce sujet du renouvellement urbain. Les acteurs locaux constatent que si le premier PNRU (plan national de rénovation urbaine) a été bénéfique, ensuite la dynamique de renouvellement s'est essouffée.

L'approche transversale économie/habitat paraît donc encore pertinente, d'autant que du point de vue de certains acteurs la réindustrialisation ne se fera pas sans logements, et que les impacts de la LNPN dans le domaine de l'habitat ne sont pas évalués à ce jour.

Si l'État confirme son intérêt pour l'avenir des sites industriels majeurs du territoire, et que le projet LNPN est relancé, il devra s'intéresser aux problématiques liées à l'habitat et définir des objectifs chiffrés.

S'agissant de l'emploi, la lutte contre le chômage dans les QPV est rendue ardue par le renouvellement constant des populations qui y habitent : 50 % de la population présente aujourd'hui dans les QPV du Mantois-Seine aval logeait ailleurs il y a cinq ans.

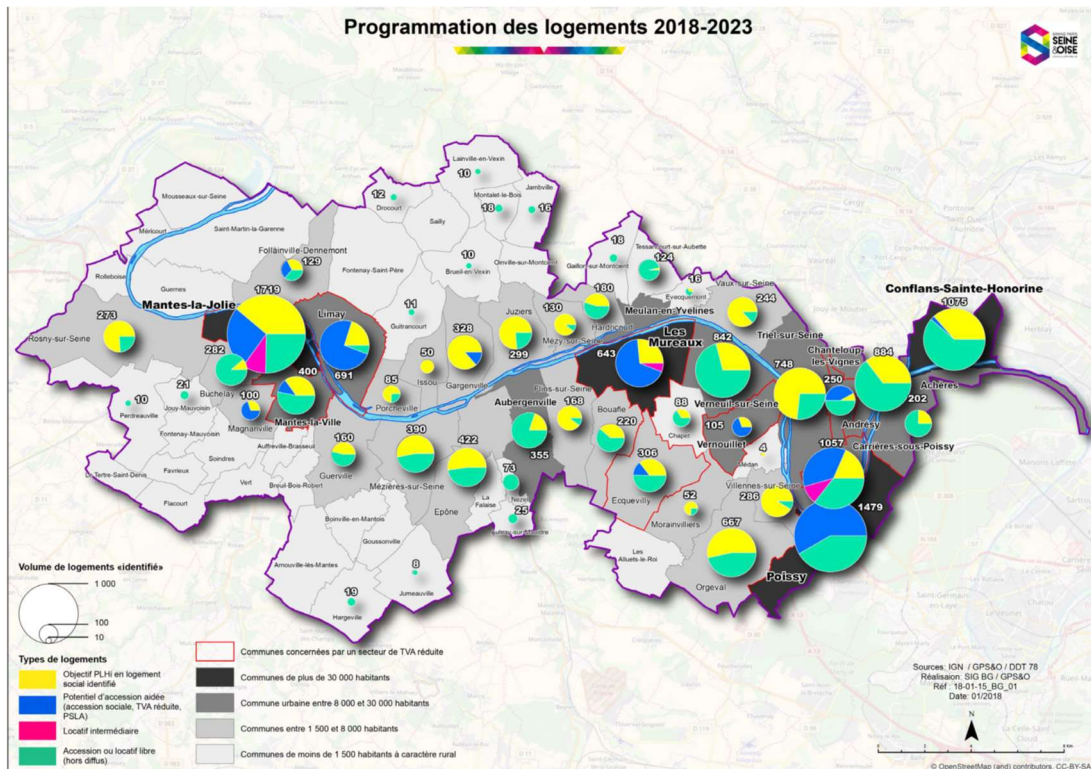


Figure 7

4 Les capacités d'action des collectivités locales, leurs projets

Les collectivités – et notamment les communes, les EPCI et le Département – sont les acteurs clé de l'aménagement de Seine aval. Vu le caractère peu concentré de l'OIN, et à la suite de la création de GPS&O, l'Epamsa n'a plus joué un rôle directeur dans l'aménagement de ce territoire : il est intervenu en appui des stratégies locales, comme un acteur supplémentaire, certes historique, dans un contexte déjà complexe.

4.1 Le conseil départemental des Yvelines

Au moment de l'élaboration de l'OIN Seine aval, le Département a conçu son schéma d'aménagement des Yvelines (juillet 2006) au titre de la clause de compétence générale. Depuis, la loi NOTRe est venue préciser les prérogatives des conseils départementaux, avec, pour ce qui concerne l'aménagement du territoire : l'équipement rural, le remembrement, l'aménagement foncier, la gestion de l'eau et la voirie rurale (en tenant compte des priorités définies par les communes) et la gestion de la voirie départementale.

Le Département s'est muni d'un contrat-cadre pour mettre en œuvre le protocole de l'OIN daté d'octobre 2010, dans un contexte de fort volontarisme de sa part, s'appuyant sur des marges budgétaires importantes. La conjoncture a évolué, et le conduit aujourd'hui à concentrer progressivement son action sur ses compétences obligatoires.

Le CD78 s'est doté d'outils opérationnels : la SEM Citallios et la SPLA Citallia partagées avec les conseils départementaux des Hauts-de-Seine et de l'Essonne, le fonds d'investissement dédié à l'action foncière pour un développement équilibré des Yvelines (Afdey) confié à l'établissement public foncier d'Île-de-France. Il a également mis en place des dispositifs animés par ses services : office foncier solidaire des Yvelines, Prior'Yvelines, plan départemental d'appui aux communes carencées (loi SRU), Yvelines Résidences, RuralogY, aide à l'ingénierie du développement.

Encadré 4 : focus sur l'Afdey

L'action pour le développement économique est le deuxième pilier d'intervention de l'Epfig, représentant environ 20 % de son activité. (...)

De manière plus innovante, il participe, à la demande du département des Yvelines, à des projets industriels. Depuis 2006, l'EPF des Yvelines a concentré un apport massif de subventions de la part du Département, qui l'a dès l'origine conçu comme son outil unique de mise en œuvre de sa politique foncière.

Le fonds d'action foncière pour un développement équilibré des Yvelines (Afdey) résulte d'une convention signée en 2008 avec l'EPFY qui a fait l'objet de cinq avenants et se poursuit avec l'Epfig. Il s'agit d'assurer la maîtrise foncière des sites stratégiques sur le long terme sur les secteurs Seine-aval et Paris-Saclay, faisant l'objet d'une OIN et ayant vocation à accueillir une large partie du développement. Ces portages s'étalent sur 10 à 15 ans compte tenu de la transformation de l'affectation du foncier concerné.

Les moyens mis à disposition de l'EPFY, de l'ordre de 50 M€ à l'origine en 2008, ont été portés à 102,6 M€ en 2013 puis 152,6 M€ en 2015. Au 1er janvier 2016, le conseil départemental a poursuivi ce partenariat avec l'Epfig, substitué à l'EPFY, l'enveloppe ayant atteint 222,6 M€ en 2018 puis 302,6 M€ à compter de 2021.

Dans ce cadre, d'importants projets sont menés. On peut citer :

- à Achères, un ensemble de terrains de 116 ha pour un montant total de 31,7 M€ avec la commune, l'État, le département des Yvelines et Haropa Port pour la maîtrise foncière du

futur port fluvial Port Seine métropole ouest. Le site dispose d'un gisement de sable que l'Epifif va faire exploiter pour réduire les coûts de portage (exploitation sur 30 ans, 70 M€ de recettes attendues) ;

- des acquisitions de foncier autour des gares de la future ligne Éole ;
- les locaux de Bull aux Clayes-sous-Bois, achetés 4,5 M€ en 2017, loués pour 30 ans à Atos : cette opération de cession-bail a permis l'implantation d'un datacenter et d'un centre de recherche accueillant un supercalculateur. L'Epifif considère que cette opération a permis à l'entreprise, qui ne souhaitait plus rester propriétaire, de doubler le nombre de chercheurs présents sur le site. (...).

Le cinquième avenant de la convention, signé en mars 2021, comprend un abondement supplémentaire portant sur :

- l'aménagement et le développement, notamment autour des pôles gares : 15 M€ ;
- les le communes carencées : 15 M€ ;
- le développement économique : 20 M€ ;
- les interventions de type foncière de long terme : 20 M€.

En 2025, l'Affdey est mobilisée par l'Epifif dans sept opérations, dont trois Zac importantes : Mantes Université, Mantes Innovaparc et Carrières Centralité (6 M€ de stock aujourd'hui). Les opérations avancent et sont entrées dans une phase de cession (30 M€ de stock aujourd'hui au global, contre 80 M€ il y a encore quelques années).

L'Epifif intervient également au Val-Fourré, puisqu'il porte l'ORCoD-IN. Il participe à certains projets de pôles gares.

Aujourd'hui, aucun nouveau projet n'émerge pour l'Epifif sur Seine aval, malgré le potentiel du territoire. S'agissant des friches industrielles, une convention d'études a été confiée à l'Epifif sur le site Singer de Bonnières-sur-Seine et l'établissement est propriétaire, pour le compte de l'Affdey, du site Dunlopillo. A l'initiative de la ville de Mantes-la-Jolie, la friche a été inscrite comme un des sites du concours d'idées European 18 lancé en octobre 2024 (site de réflexion : 85 ha, site de projet : 11 ha). Les résultats sont attendus pour cet automne 2025.

4.2 Les EPCI : GPS&O et la CCPIF

Huit communes de la CCPIF sur 18 sont dans le périmètre de l'OIN : Blaru (PLU 2018), Limez Villez (PLU 2013), Gommecourt (PLU 2005), Bennecourt (PLU 2018), Freneuse (PLU 2021), Bonnières-sur-Seine (PLU 2020), Moisson (PLU 2017), Jeufosse (Notre-Dame-de-la-Mer) (PLU 2018). Deux communes sont plus particulièrement concernées : Freneuse et Bonnières-sur-Seine. Il n'existe pas de démarche intercommunale concernant l'aménagement.

Pour la CCPIF, les deux enjeux majeurs à venir sont la réindustrialisation et les mobilités. Pour les traiter, l'EPCI n'estime pas nécessaire l'intervention de l'État *via* l'OIN et l'Epamsa. L'Epifif est par contre présent en appui de projets de développement. Peu concerné par l'OIN, l'EPCI regarde de loin les évolutions possibles de l'Epamsa considérant n'avoir pas d'intérêt évident à être actionnaire d'une SPLA(IN). Seules les communes de Bonnières et Freneuse travaillent aujourd'hui avec l'Epamsa. L'État identifie un troisième enjeu majeur sur ce territoire, lié à la paupérisation et à la précarisation de la population : le préfet des Yvelines souhaite ainsi engager un pacte des solidarités.

43 des 73 communes que compte GPS&O sont situées pour tout ou partie dans le périmètre de

l'OIN. L'EPCI s'est doté d'un PLU intercommunal (PLUi) en 2020, qui consiste essentiellement en une harmonisation et une actualisation des documents communaux existants : il intègre les projets d'aménagement préexistants, sans nouveautés majeures. Vaste territoire d'alliances, GPS&O tend logiquement vers la conservation des équilibres ; ce n'est pas encore une intercommunalité de projet. Elle s'est plutôt positionnée comme une agence mutualisée de moyens au service des communes, qui restent compétentes en matière d'aménagement. GPS&O a également produit un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) à horizon 2050, un Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) pour la période 2018/2023, un Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA), un Contrat Territorial Eau et Climat (CTEC) avec l'agence de l'eau Seine-Normandie en 2021, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en 2023, un schéma directeur cyclable 2019/2027, un Contrat pour la Réussite de la Transition Écologique (CRTE) en 2025.

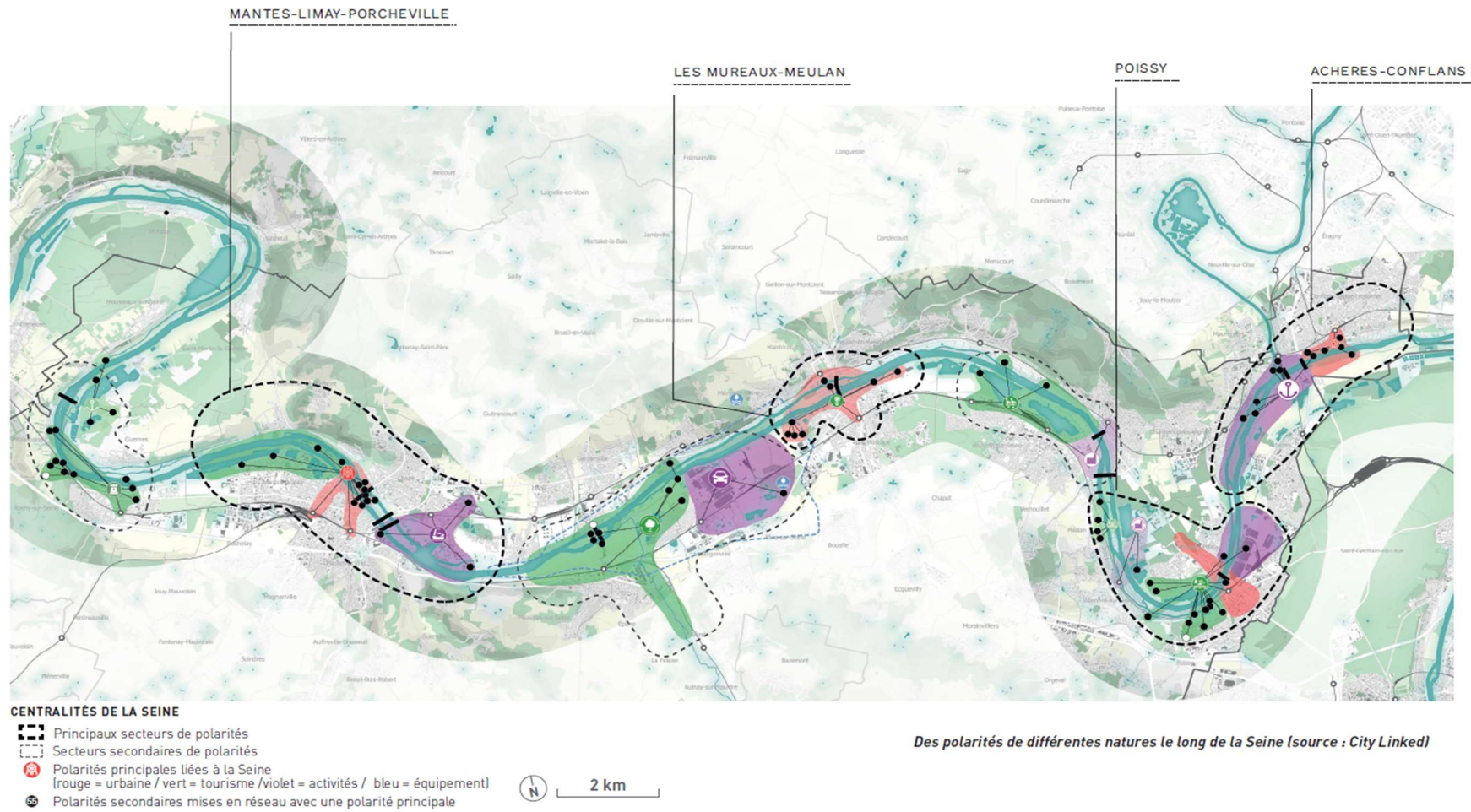
Du fait de sa surface exceptionnelle, du regroupement de trois bassins de vie (ouest, centre et est), de son insertion dans la métropole parisienne à l'est et de l'absence de centralité à son échelle, GPS&O s'est surtout constitué comme une agence de mutualisation de services, laissant une place importante à l'échelon municipal. De l'organisation très intégrée du territoire francilien découle aussi un positionnement des intercommunalités différent de celui des EPCI de province : il y est sans doute plus complexe d'élaborer des projets de territoires.

Il en ressort une difficulté à s'entendre sur des priorités et une instabilité institutionnelle : la communauté urbaine a ainsi connu trois présidents et trois directeurs généraux des services en cinq ans. **Cette situation rend notamment difficile l'émergence d'initiatives d'ampleur.**

Les orientations générales du PLUi de GPS&O sont les suivantes :

- la préservation du paysage et l'intensification urbaine ;
- l'équilibre entre le développement économique et les exigences environnementales ;
- le fléchage de secteurs à fort enjeu de développement pour des projets structurants comme les quartiers de gare Éole ;
- l'identification de grands secteurs dits « d'enjeux métropolitains » en lien avec des grands projets, des intentions de mutation / reconversion ou de préservation de sites stratégiques.

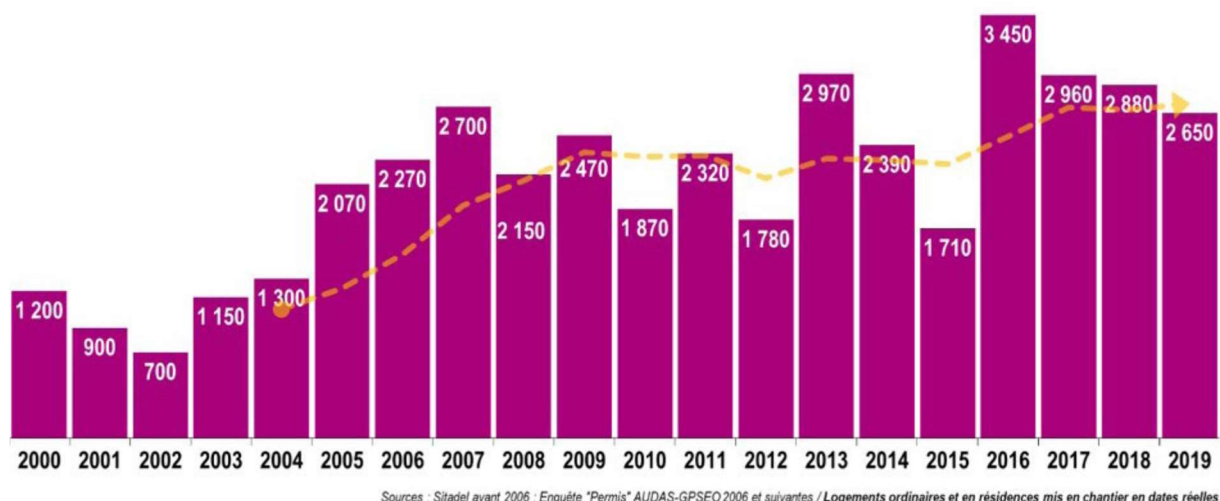
Figure 8



L'exécutif de GPS&O apparaît conscient des risques d'une spirale de paupérisation (cf. § 1.4). L'économie est donc une préoccupation majeure, et la réindustrialisation souhaitée, bien que perçue avec plus de réserve par la population du fait des nuisances (pollutions, trafic routier). Le PLUi affirme bien des objectifs en matière d'économie, au niveau :

- de l'offre foncière et immobilière (moderniser les zones d'activités publiques, structurer l'offre de foncier économique et la rendre lisible, soutenir la requalification des parcs d'activité privés, viser des masses critiques suffisantes,...) ;
- du commerce (concentrer le commerce de périphérie sur l'ouest mantois, prioriser la densification des zones existantes, introduire de la mixité fonctionnelle,...) ;
- de l'industrie (réserver du foncier industriel, s'assurer de sa bonne desserte, capter les opportunités majeures).

S'agissant de l'habitat, les élus sont globalement réservés face à une poursuite du développement de l'offre. Le PLHi de GPS&O répond à son obligation d'atteindre l'objectif fixé par le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) de produire 2 300 logements par an (chiffre 2020). **Reste à traduire ces objectifs de façon opérationnelle, en commençant par des études préalables.**



4.3 Quels projets stratégiques portés par les collectivités ?

Les EPCI se sont dotés de cadres et d'outils pour réaliser des projets d'aménagement, dans le respect des prérogatives des communes qui ont conservé la compétence d'aménagement urbain.

Le bilan de l'OIN témoigne de leur capacité à dessiner et piloter des projets d'envergure intermédiaire (centres urbains, amélioration et transformation de l'existant, espaces publics, quelques projets marginaux de développement urbain). C'est l'Epamsa qui porte l'essentiel des grandes opérations liées à l'OIN. Le CD78 est porteur d'initiatives et acteur du développement, il assure un appui méthodologique et financier.

Les travaux conduits dans la perspective de la création d'une SPLA(IN) n'ont pas permis d'identifier de nouveaux projets d'aménagement d'ampleur portés par les collectivités.

5 Quelles perspectives pour une suite à l'OIN de 2007 ?

5.1 La clôture de l'OIN de 2007 paraît pertinente

Au vu des éclairages apportés précédemment, et du souhait exprimé par les élus à l'automne 2023, **la mission considère pertinent de clôturer l'OIN de 2007 pour plusieurs raisons :**

- le projet initial a pour l'essentiel été mis en œuvre, et les projets restants⁵⁰ ne semblent pas faire l'objet d'un consensus territorial ;
- GPS&O est devenu le centre décisionnel légitime pour l'aménagement de Seine aval (même si les communes ont conservé la compétence aménagement) ;
- le périmètre de l'OIN de 2007 ne paraît plus correspondre aux enjeux actuels (réindustrialisation, intégration des grands projets de transports, ...) et introduit une complexité supplémentaire dans l'application du droit des sols sur un territoire très étendu ;
- l'évolution de la doctrine nationale en matière d'OIN conduit à réserver ce type d'interventions exceptionnelles à l'accompagnement de projets d'envergure nationale ou de territoires qui font face à des difficultés spécifiques, outrepassant leurs propres capacités d'action. Le projet sous tendant l'OIN de 2007 ne paraît pas entrer dans la première catégorie et le territoire de Seine aval ne diffère pas fondamentalement des autres secteurs de grande couronne parisienne au regard des enjeux couverts par l'OIN de 2007.

Cette décision, si elle est suivie, ne doit pas traduire une sanction d'un dispositif qui n'aurait pas fonctionné. L'OIN de 2007 a donné des résultats à la hauteur des ambitions initiales, même si l'ensemble du programme n'a pas pu être réalisé. Les équipes de l'Epamsa ont su, par leurs compétences, porter des projets complexes, stratégiques dans une première période, puis opérationnels depuis 2014. La dynamique de construction de logements et d'aménagement économique sur le territoire de Seine aval depuis 2008 lui doit beaucoup. La mission étant accomplie, autant que possible, la clôture s'impose.

Les décisions relatives à la suite de l'OIN de 2007 (cf. infra) nécessiteront du temps, dans une période qui comptera plusieurs cycles d'élections. **Dans l'attente, le mieux serait de rechercher les solutions les plus ouvertes pour l'avenir, en préservant des compétences d'ingénierie publique implantées dans le territoire.** Ce territoire doit en effet maintenir, voire développer, ses capacités d'expertise.

Recommandation 5. DGALN, Préfecture des Yvelines, collectivités. Mettre fin à l'opération d'intérêt national mise en place en 2007, puis organiser la reprise des opérations en cours par une SPLA(IN), GPS&O ou un établissement public d'Etat, suivant un calendrier maîtrisé.

A défaut de clôturer l'OIN, un reformatage de son emprise apparaît indispensable pour en réduire le périmètre et le recentrer sur les secteurs de projet (cf. 4.2), en incluant le cas échéant de nouveaux espaces porteurs des enjeux actuels. Dans une telle hypothèse, il convien-

⁵⁰ Parmi les sujets et/ou objets cités dans le protocole, n'ont pas été réalisés : le recyclage des sols pollués et la reconversion des friches, les grands projets à vocation culturelle (musée de la batellerie, collection manifeste architecture XXe, centre des congrès) (projets abandonnés), le bouclage de la Francilienne, la mise en place d'un service TGV, la création du port de Triel (projet abandonné), la réappropriation des abords de la Seine et de la Mauldre. Sont encore en cours : la réalisation du PSMO, la densification et l'intensification des quartiers de gares Éole, l'aménagement de la boucle de Chanteloup, le développement de l'offre tertiaire.

dra de se conformer à la doctrine de 2016 du Conseil d'État, qui conditionne la création d'un périmètre d'OIN à la démonstration de l'intérêt supérieur à agir de l'État.

5.2 Construire un nouveau projet partenarial pour le territoire

5.2.1 Quels objectifs pour un projet partenarial associant l'État ?

Seine aval constitue un territoire stratégique à l'échelle nationale et régionale du fait de sa position sur l'axe Seine, de son histoire et de son potentiel industriel, mais aussi des investissements majeurs consentis en termes d'infrastructures de transports (fluvial, ferroviaire).

Quelle que soit la solution retenue pour l'OIN de 2007 (clôture ou évolution), la nécessité d'une refonte du projet partenarial s'impose, qui devrait mieux mettre en exergue les finalités relevant plus spécifiquement du niveau national. Ce projet pourrait se structurer autour de :

- ⇒ Trois axes qui dépendent fortement de l'initiative nationale :
 - le redéveloppement des grands sites industriels, au regard de la dimension de ces emprises, du caractère international des propriétaires et de leurs liens avec l'État (actionnariat), de l'importance des relais de l'État sur ce segment industriel (*Business France* et *Choose Paris Région*, France 2030, crédits d'impôts, ...), de la place de ses opérateurs (Haropa Port, RTE, ...);
 - la valorisation par des opérations d'aménagement des investissements lourds de transport (RER E et fluvial), en développant l'interland sur l'axe Seine et en tenant compte de la future ouverture vers le nord de la France et la Belgique ;
 - en fonction des orientations qui auront été prises pour sa poursuite, l'inscription positive dans le territoire de la LNPN, infrastructure nationale qui répond à la fois à un besoin national, interrégional et régional, et dont le pilotage est porté par l'État avec les grandes collectivités.
- ⇒ Trois axes qui relèvent prioritairement de l'échelle locale mais déclinent aussi des politiques nationales :
 - Le développement de l'offre de logement, pour répondre à une demande croissante en Île-de-France, améliorer les conditions de vie des habitants et permettre l'accueil de salariés spécialisés, en agissant sur l'existant (rénovation urbaine et revitalisation des centres-bourgs), et en veillant à l'articulation avec le RER E ;
 - L'identification de grands équipements nécessaires et manquants, y compris pour les fonctions régaliennes, et leur juste insertion dans le territoire ;
 - L'évaluation de la résilience du territoire face au changement climatique, et plus largement face aux « crises ».

Ces objectifs concernent également la Région et le Département, qui portent des actions clés, au côté de l'État, sur ces différentes thématiques.

Un « atelier des territoires »⁵¹ pourrait faciliter la réflexion collective.

⁵¹ Démarche portée par l'État visant à accompagner les territoires dans la définition d'une stratégie ou d'un projet d'aménagement en faveur de la transition.

Recommandation 6. DGALN, DGE, DGITM, Préfecture des Yvelines. Coconstruire avec les collectivités un projet partenarial à dominante industrielle sur Seine aval prenant en compte l'ensemble des enjeux pour l'État sur ce territoire (ligne nouvelle Paris-Normandie, développement de l'axe fret, offre de logement, grands équipements relevant des compétences de l'État).

5.2.2 Quels outils contractuels pour un tel partenariat ?

La nature du partenariat dépendra des objectifs qui ressortiront sur le plan industriel, en fonction :

- de l'ambition ou non des partenaires publics - et éventuellement privés – de s'engager dans un projet d'aménagement commun. Comme indiqué au 2.2.4, l'ambition de réindustrialisation de la France pourrait justifier une volonté de maîtrise publique de long terme des fonciers stratégiques. Une plateforme industrielle publique aurait du sens à Flins, combinée à un port. Une analyse systématique des autres grands sites serait pertinente ;
- de la forme d'implication souhaitée par l'État dans ces projets, qu'il s'agisse de coordination, de contribution au financement, de soutien opérationnel ou de portage complet par le biais ses opérateurs.

La gouvernance et l'animation du contrat devront garantir la qualité d'un travail commun à long terme.

Trois voies juridiques semblent pouvoir être envisagées pour sceller un tel partenariat :

1/ Un projet partenarial d'aménagement (PPA) en application de l'article 312-1 du code de l'urbanisme. Ce contrat, encadré par la loi, peut être conclu entre un ou des EPCI et l'État, auxquelles peuvent s'associer d'autres collectivités (Région, Département).

Le PPA est l'outil adapté pour porter un programme d'aménagement conjoint, chacune des parties s'engageant sur des projets spécifiques ou communs. Il permet d'identifier les maîtrises d'ouvrage, les financements et les calendriers.

La signature d'un PPA permet éventuellement de mobiliser des dispositions juridiques spécifiques, notamment des leviers de requalification des zones d'activités économiques (ZAE), le dispositif du permis d'aménager multisites et la définition d'un périmètre de grande opération d'urbanisme (GOU) qui renforce les capacités de l'intercommunalité (droit des sols, ZAD, dérogations au PLUI, permis d'innover, ...).

2/ Un protocole *sui generis* comme celui de 2008, qui a suivi l'OIN Seine aval de 2007, mais qui offre a priori peu d'avantages par rapport la formule du PPA, à la fois souple et reconnue par la loi. Un protocole *sui generis* pourrait cependant être la forme la plus adaptée si des partenaires privés doivent être associés (par exemple Renault, si l'idée d'une plateforme industrielle publique à Flins devait prospérer).

3/ L'introduction dans le partenariat plus large d'un contrat de relance et de transition écologique (CRTE), qui a vocation à accompagner le développement du territoire dans toutes ses dimensions, et notamment de transition écologique. Un CRTE a été approuvé en novembre 2021 entre GPS&O et l'État, qui s'articule autour de cinq axes : le développement de l'axe Seine, l'arrivée d'Éole, le développement économique, la transition écologique et la cohésion territoriale et sociale.

Le CRTE de GPS&O a fait l'objet de deux avenants qui rappellent les inscriptions de financements d'accompagnement de droit commun (DETR, DSIL, Fonds vert). Les CRTE, lancés par l'État en octobre 2020 dans un cadre de relance et de crise sanitaire, répondaient

à une demande de meilleure reconnaissance des attentes des EPCI et de dialogue ascendant. Dans un contexte de finances publiques contraintes et de refondation de l'action de l'État, notamment en matière d'aménagement du territoire, il est difficile de préjuger du devenir de ces contrats au-delà de 2027 (échéance du CRTE de GPS&O).

En tout état de cause, au regard de la première génération, les CRTE apparaissent comme des contrats cadres intégrateurs, qui donnent de la visibilité à l'accompagnement des EPCI par l'État, tout en permettant un exercice de diagnostic, de cohérence stratégique et de transversalité au sein des administrations des signataires. Leur caractère opérationnel reste limité, renvoyant à d'autres dispositifs partenariaux et des visions sectorielles plus approfondies. L'absence de la Région et du Département limite souvent la portée du contrat.

Le CRTE ne semble donc pas être l'outil idoine pour porter un projet d'aménagement conjoint, avec une dimension opérationnelle. Un contrat spécifique semble plus adapté (PPA ou contrat *sui generis*), qui pourra ensuite être intégré à un futur contrat « chapeau » de type CRTE. Un CRTE, ou équivalent futur, pourrait être un outil suffisant si le partenariat se limite à mettre en place une coordination des projets.

Le débat sur la nécessité d'une OIN doit venir dans un second temps, en tant que modalité d'action ressortant d'un contrat de partenariat, qui en fixerait les objectifs. Une OIN est un outil pour un projet et non une fin en soi. **Une OIN serait envisageable si une opération d'aménagement d'intérêt national devait être menée sur une partie spécifique du territoire, et que l'État estime devoir la porter pour en garantir la réussite. Au vu des arguments développés au 5.2.1, il pourrait s'agir :**

- **d'un réaménagement industriel majeur** sur tel ou tel site de Seine aval, celui de Flins présentant un potentiel spécifique au vu de ses dimensions et de son accessibilité tant routière que ferroviaire et fluviale (qui pourrait être encore développée si un port venait à être créé, comme un temps imaginé) ;
- **d'une grande opération d'aménagement en lien avec la LNPN à Mantes-la-Jolie**, en tirant parti d'une telle infrastructure, si elle se confirme, pour en faire une véritable occasion de développement du pôle urbain par une approche intégrant emploi, logement, mobilité, espaces et équipements publics, comme ce fût le cas à Bordeaux ou Lille par exemple.

Comme déjà indiqué, le Conseil d'État (délibéré de 2016) reconnaît la latitude d'appréciation du pouvoir réglementaire pour créer une OIN mais demande désormais que la « dimension nationale » des enjeux soit justifiée pour fonder la reprise par l'État du pouvoir de délivrer les autorisations d'urbanisme. Il vérifie également que les moyens juridiques, techniques, humains et financiers que l'État entend consacrer au projet témoignent de cette prise de responsabilité, ce qui implique de le confier à un opérateur de l'État (EPA, EPF ou autres) ou à une structure dont l'État est membre (SPLA-IN).

Dans l'hypothèse d'une grande opération d'aménagement conjointe, une alternative à l'OIN serait le recours à une GOU, portée par l'intercommunalité, qui pourrait créer à cet effet un opérateur (SPLA), avec éventuellement une participation de l'État (SPLA-IN). Cette participation de l'État pourrait concerner directement Haropa Port et l'Epifif qui peuvent désormais être actionnaires d'une SPLA-IN (cf. note de bas de page 53). Si tous les partenaires convergent vers la nécessité de porter le projet, la mise en place d'un droit d'exception qui transfère une partie des prérogatives d'urbanisme à l'État n'est pas indispensable. Cette solution réduirait l'exposition de l'État aux risques.

Recommandation 7. DGALN, DGE, DGITM, Préfecture des Yvelines, collectivités. Si, dans le cadre du projet partenarial, l'État et les collectivités entendent mener ensemble une grande opération d'aménagement d'intérêt national, qui pourrait être une plateforme industrielle commune à Flins ou une opération urbaine en lien avec la LNPN à Mantes, évaluer la nécessité pour sa mise en œuvre d'une nouvelle OIN ou d'une grande opération d'urbanisme.

5.2.3 Quel opérateur pour la mise en œuvre opérationnelle du projet ?

La préfiguration et la réalisation d'une grande opération d'aménagement partenariale justifierait le maintien ou la création de capacités d'ingénierie dédiées, si possible implantées dans le territoire. Si cette opération consiste à créer une plateforme industrielle, un opérateur spécifique semble s'imposer, pour, au-delà de l'aménagement initial, promouvoir et gérer ces fonciers et les services associés dans la durée, et susciter des synergies (économie circulaire). Plusieurs familles de scénarios sont envisageables, qui pour certaines concernent l'Epamsa :

1/ Confier le projet à un aménageur de l'État : l'Epamsa ou GPA. Si l'Epamsa portait le projet, il devrait alors conforter ses équipes (compétences et volumétrie). Sinon GPA pourrait se voir confier le projet, via l'adossement de l'Epamsa (cf. Eporsa⁵²), ou en gestion directe. Cette solution n'exclurait d'ailleurs pas la possibilité d'une OIN.

Ces trois solutions ont en commun de s'appuyer sur un opérateur de l'État, ce qui peut a priori conférer une certaine stabilité et une certaine neutralité, mais aussi une capacité d'initiative propre (études, prospective), si son périmètre d'action est bien circonscrit. Elles offrent toutes un spectre large en termes de projets d'aménagement.

2/ Créer une SPLA-IN, associant GPS&O, la Région, le Département et l'État⁵³, dans les conditions qui ont été décrites par le rapport de l'IGEDD de 2024.

Cette solution serait très adaptée pour porter une grande opération d'aménagement industriel ou urbain d'intérêt national en laissant place à l'initiative locale (via une GOU), dans une perspective de consolidation des capacités opérationnelles de GPS&O. Il serait logique que le retrait à terme de l'État soit programmé, une fois la(es) grande(s) opération(s) réalisée(s). Les participations de l'État à cette SPLA-IN doivent être portées par un établissement public d'État. Cette solution n'exclurait pas la possibilité d'une OIN.

Une variante pourrait consister à créer une SPLA, sans l'État donc, ou toute autre forme de structure de coopération entre collectivités (par exemple, le parc d'activités de la plaine de l'Ain est un syndicat mixte ouvert). Autant que la solution de base, cette variante installe dans la durée un opérateur polyvalent dans le territoire de Seine aval.

⁵² Depuis le 1er novembre 2017, Grand Paris Aménagement et l'EPA Orsa, se sont rapprochés par la mise en place d'une fédération qui ne modifie ni la gouvernance de l'établissement, ni son autonomie en préservant un budget et un conseil d'administration propres à l'Eporsa. L'équipe de l'EPA a rejoint celle de Grand Paris Aménagement pour administrer ensemble les deux établissements. La direction territoriale Grand Paris Seine Amont, reprenant les équipes de la direction de l'aménagement d'Orsa, a été créée sur place, à Choisy le Roi, pour piloter les opérations d'aménagement. La fédération Grand Paris Aménagement / EPA Orly Rungis – Seine Amont permet au territoire de conserver un outil de proximité, au plus près de ses enjeux et de ses besoins. » (Site Web de l'Eporsa).

⁵³ L'État pourrait être représenté par l'Epamsa. Cependant, la loi de simplification du code de l'urbanisme, dite loi Huwart, permet à Haropa Port ou l'Epif d'assurer ce rôle. Le projet porté en commun déterminera la représentation de l'État la plus pertinente.

3/ Confier le projet à Haropa Port, s'il s'agit uniquement d'une grande opération d'aménagement portuaire et industriel. Cette solution est également compatible avec une logique d'OIN (les zones industrialo-portuaires sont majoritairement couvertes par des OIN), et apparaît efficace en termes de mutualisation de compétences, de cohérence d'axe et d'intégration industrielle. Elle impliquerait qu'Haropa Port développe son ancrage territorial, grâce à une gouvernance à inventer pour resserrer les liens avec GPS&O et les autres partenaires publics porteurs du partenariat de projet. Elle serait conditionnée à l'engagement par Haropa Port de mobiliser sur ce projet les capacités d'ingénierie permettant sa mise en œuvre.

Les inconvénients seraient une spécialisation fonctionnelle, avec la nécessité d'un partenariat étroit avec GPS&O pour porter les autres enjeux d'intégration urbaine, et un moindre ancrage de capacités d'ingénierie dans le territoire de Seine aval.

Une variante serait la création d'une structure de projet conjointe associant Haropa Port et les collectivités locales intéressées (SPLA-IN ?).

4/ Mobiliser une foncière industrielle, qui pourrait être rattachée à un établissement public d'Etat (Epifif ou GPA qui ont déjà créé un outil de ce type), ou à d'autres opérateurs (Haropa Port, opérateurs des collectivités, voire public-privé). Dans ce cas, l'opérateur support vend les actifs à sa foncière une fois l'opération d'aménagement clôturée, qui les valorisent à travers des baux à construction adaptés à l'industrie. La foncière industrielle serait en charge de la promotion et de l'exploitation des éventuelles aménités communes et des équipements du parc industriel. Cette solution serait encore plus spécialisée que la précédente. Elle pourrait être combinée à l'un des trois premiers scénarios.

Du fait de la succession des cycles électoraux, les prochaines années ne seront pas favorables à la constitution de partenariats d'aménagement et aux montages organisationnels. **Cette période transitoire permet cependant de faire avancer les études nécessaires et de préparer la possibilité d'un tel accord, en tirant profit des fenêtres d'alignement qui pourraient s'ouvrir, aux seconds semestres 2026, 2027 et 2028.**

5.3 Le devenir de l'Epamsa

Depuis la remise du rapport de l'IGEDD en octobre 2024, les échanges se sont poursuivis sur la création d'une SPLA(IN). Des études ont été réalisées visant à consolider l'état initial pour avancer sur le chiffrage des opérations aujourd'hui portées par l'Epamsa.

Le présent rapport, centré sur l'OIN et non sur l'établissement, introduit de nouvelles perspectives. La question de l'opérateur cible ne peut être tranchée à moyen terme faute d'un projet consistant.

Dans l'attente, quatre voies semblent envisageables pour l'Epamsa :

- maintenir de façon transitoire l'Epamsa, avec une réduction de ses capacités, au fil de l'avancement des projets ou si la SPLA(IN) vient à être créée, sans prise de nouvelles commandes, conduisant à une fermeture programmée, sauf nouveau projet partenarial justifiant son maintien (OIN), voire son déploiement ;
- adosser l'Epamsa à GPA (cf. solution type Eporsa), dans une logique de fixation pérenne de capacités publiques d'ingénierie à Mantes au regard des enjeux du territoire tout en maintenant une gouvernance spécifique. L'Epamsa verrait là aussi ses capacités réduites à terme ;

- fusionner l'Epamsa au sein de GPA (cf. solution type EPA Plaine de France⁵⁴), tout en ouvrant la possibilité de maintenir une antenne d'ingénierie spécifique. Dans ce cas la gouvernance propre à l'Epamsa disparaîtrait, et ses capacités seraient fortement diminuées ;
- intégrer l'Epamsa à la DIDVS, mais cette solution ne semble pas crédible à la mission d'inspection. D'une part les compétences actuelles de l'Epamsa (opérationnelles) sont d'une nature très différente de celles mobilisées par la DIDVS (stratégie, coordination). D'autre part, la construction d'un nouvel aménageur à l'échelle de l'axe Seine paraît peu viable : Haropa Port et GPA existent déjà, et cet aménageur manquerait d'ancrage local.

La seconde solution (adossement à GPA) est la plus ouverte, puisqu'elle permet de gérer la fin de l'OIN de 2007, de fixer une capacité d'ingénierie à Mantes, de répondre aux besoins d'expertise des collectivités (délégation) et de porter tout projet d'aménagement commun futur, qu'elles qu'en soient les modalités (avec ou sans OIN). Elle ne semble cependant pas être évidente en termes d'acceptabilité pour tous les partenaires, et imposerait au préalable un fort investissement relationnel et des garanties de GPA quant à la gouvernance.

Dans l'attente, l'Epamsa a amélioré l'information des collectivités et ouvert des cadres communs de réflexion suite au rapport de 2024 de l'IGEDD. **Une étape supplémentaire pourrait consister à créer un bureau, réunissant les administrateurs de son conseil d'administration (CA) les plus concernés pour travailler entre les séances du CA et préparer celles-ci.**

Recommandation 8. DGALN, Préfecture des Yvelines. Considérant l'horizon d'un nouveau projet partenarial, affermir les engagements et le calendrier concernant l'avenir de l'Epamsa, en explorant tous les scénarios et en veillant à maintenir une capacité d'ingénierie publique sur le territoire du Mantois-Seine aval.

⁵⁴ En 2016, par décret, l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France a été dissout. Les biens, droits et obligations de l'établissement, notamment ses conventions d'intervention et contrats des personnels ainsi que ses créances et dettes, ont été transférés à l'établissement public Grand Paris Aménagement. GPA s'est substitué de plein droit, pour l'exercice de ses compétences, à l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France dans toutes ses délibérations et tous ses actes.

Conclusion

Les travaux menés dans le cadre de cette commande ont inspiré à la mission plusieurs réflexions connexes.

Tout d'abord le manque de puissance de la politique nationale d'aménagement économique du territoire à la hauteur de l'ambition de réindustrialisation. En effet, les collectivités locales ne sauront seules relever ces défis, qui impliquent des compétences spécifiques, une intégration dans les réseaux économiques internationaux, des prises de risques et des capacités de portage foncier à long terme. Comme le montre la situation sur le territoire de Seine aval, des actifs fonciers majeurs continuent d'être démembrés, ou restent peu valorisés, alors que toutes les études convergent à anticiper le manque de fonciers industriels dans une perspective conjuguée de réindustrialisation et de sobriété foncière. Ce diagnostic devrait conduire à désigner clairement un ministère porteur de cette politique d'aménagement économique et à le doter de moyens adéquats, en lien avec les régions. L'approche par les aides aux entreprises ne suffira pas à relancer les territoires industriels. La dynamique impulsée par « Territoires d'industrie » est très précieuse, mais bute par manque de lien avec les acteurs de l'aménagement.

Les limites de notre capacité à conduire une politique d'aménagement économique sont également palpables dans la concurrence entre l'industrie et les *datacenters* pour les fonciers et pour l'énergie décarbonée, avec une longueur d'avance dans la dynamique des opérateurs du numérique.

La mission a également relevé les difficultés du projet d'axe Seine, dont les finalités et les moyens semblent devoir être revisités, en se concentrant sans doute sur les projets nécessitant un défrichage et une approche transversale (par exemple la réindustrialisation) et en laissant aux gouvernances usuelles, entre préfetures et grandes collectivités, le pilotage des grands projets d'infrastructures. Un bilan stratégique du projet d'axe Seine aurait du sens, associant les parties prenantes, qui pourrait conduire à reposer les conditions et modalités de sa poursuite.

Enfin, la mission s'est interrogée suite aux nombreux entretiens qu'elle a menés sur la consistance de GPS&O, sans conclusions évidentes, sauf le constat que ce grand territoire multipolaire a des difficultés à produire une vision commune et à impulser des projets stratégiques. Ce sujet mériterait certainement de sa part une réflexion spécifique.

Thierry COQUIL



Inspecteur général

Pascal HORNUNG



Inspecteur général

Marie WOZNIAK



**Inspectrice
Coordinatrice**

Annexes

Annexe 1. Lettre de mission



→ BRD
JM Delorme
JL Dall

Paris, le 14 NOV. 2024

La Ministre

à

Monsieur Paul DELDUC, Chef du service de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable

Réf. : MLRU/2024-10/32101

Objet : Evaluation de l'OIN du Mantois Seine Aval

A la suite d'un échange intervenu le 12 décembre 2023 entre le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Christophe Béchu, et le Président du Conseil départemental et Président du Conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement du Mantois-Seine aval (EPAMSA), Pierre Bédier, il vous a été confié, le 29 janvier 2024, une mission de conseil sur l'avenir de cet établissement.

Cette mission visait à accompagner le Préfet des Yvelines, mandaté ce même jour pour conduire les échanges avec les collectivités autour de la création d'une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN), de ses statuts et de son pacte d'actionnaires. Cette société, à laquelle les opérations de l'EPA seraient confiées et que l'essentiel des personnels rejoindrait progressivement, aurait vocation à être capitalisée entre autres par GPS&O et l'EPAMSA.

La mission de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a présenté ses conclusions et les recommandations qui l'accompagnent le 24 septembre 2024. Une restitution par les inspecteurs des principaux éléments du rapport a été organisée, sous l'égide du préfet, devant les membres du conseil d'administration de l'EPAMSA le 7 octobre dernier.

Les conclusions présentées restent très ouvertes quant à l'avenir de l'EPAMSA et soulignent que la création d'une SPLA-IN au modèle économique viable ne peut prospérer sans l'implication forte des collectivités locales, qui devraient faire porter leurs futurs projets d'aménagement par cette nouvelle société. Or, les attentes des collectivités locales vis-à-vis des projets de territoire et des outils d'aménagements nécessaires pour les mener à bien restent imprécises et peinent à se structurer.

Cabinet de la Ministre
20 avenue de Ségur - 75007 Paris
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

1 / 2

Dans ce contexte, avec l'accord des élus locaux du conseil d'administration de l'établissement, je souhaite solliciter l'IGEDD pour prolonger sa mission initiale, en appui au travail mené par le Préfet, afin de dresser un bilan de l'opération d'intérêt national (OIN) Seine Aval depuis sa création et d'examiner ses perspectives pour les années à venir, notamment les opérations qui seraient susceptibles d'alimenter, le cas échéant, le plan d'affaires prévisionnel d'une future SPLA-IN.

L'OIN a en effet été créée en 2007 pour accompagner, à travers l'action de son établissement public d'aménagement, les mutations liées à la transition industrielle du territoire de la Seine Aval. Le secteur du Mantois a ainsi bénéficié d'un soutien important de l'Etat depuis plus de dix ans (opérations d'aménagement, traitement des copropriétés dégradées, renouvellement urbain, gares EOLE etc.).

La mission complémentaire d'évaluation de l'OIN que je souhaite vous confier veillera notamment à :

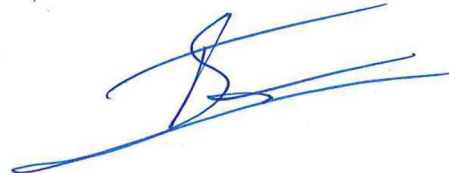
- dresser un bilan de l'atteinte des objectifs initialement assignés à cette OIN située dans un secteur en mutation lié à la transition industrielle de la Seine aval ;
- dresser la liste des objectifs restant à atteindre et expliquer les raisons n'ayant pas permis jusqu'à présent d'y parvenir ;
- dresser un bilan de l'impact des aménagements portés par l'EPAMSA sur les territoires concernés et la manière dont ils sont appréhendés par les acteurs locaux, y compris les habitants ;
- évaluer les dispositifs de pilotage et de gouvernance mis en œuvre par l'Etat et les collectivités dans le cadre de l'élaboration et de la réalisation de chacune des opérations d'aménagement ;
- mettre en avant les enjeux de la poursuite ou de la clôture de l'OIN.

Vous formulerez des recommandations sur les perspectives de moyen et long termes, notamment en matière d'objectifs et de gouvernance de l'établissement.

Cette mission devra rendre ses conclusions dans un délai de trois mois à compter de la réception de la présente, afin de pouvoir s'inscrire dans la temporalité du processus décisionnel sur l'avenir de l'EPAMSA, qui concerne les collectivités territoriales autant que l'Etat.

Pour la réalisation de cette mission, vous pourrez vous appuyer sur l'EPAMSA et le concours des services de l'Etat qui se tiennent à votre disposition, notamment la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et la direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines.

Valérie LÉTARD



Copie à : Monsieur le Préfet des Yvelines.

2 / 2

Annexe 2. Décret de création de l'OIN du Mantois-Seine aval

11 mai 2007

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 50 sur 208

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 délimitant des opérations d'intérêt national et modifiant le code de l'urbanisme

NOR : EQUU0752874D

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,
Vu le code de l'urbanisme, notamment son article L. 121-9 ;
Vu le décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007, et notamment son article 2 ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – L'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction issue de l'article 2 du décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007, est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« *h*) A l'aménagement de Saint-Etienne, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'Etat.

« *i*) A l'aménagement du secteur du Mantois-Seine aval, dans les périmètres définis par décret en Conseil d'Etat.

« *j*) A l'aménagement du secteur d'Orly-Rungis-Seine amont, dans les périmètres définis par décret en Conseil d'Etat. »

Art. 2. – Le périmètre de l'opération d'aménagement de Saint-Etienne visé à l'alinéa *h* de l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme est délimité dans le plan joint en annexe (1).

Les périmètres du secteur du Mantois-Seine aval visés à l'alinéa *i* de l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme sont délimités dans le plan joint en annexe (2).

Les périmètres du secteur d'Orly-Rungis-Seine amont visés à l'alinéa *j* de l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme sont délimités dans le plan joint en annexe (3).

Art. 3. – Le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 10 mai 2007.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire,*
FRANÇOIS BAROIN

(1) Ce plan annexé peut être consulté à la préfecture de la Loire et à la mairie de Saint-Etienne.

(2) Ce plan annexé peut être consulté à la préfecture des Yvelines.

(3) Ce plan annexé peut être consulté à la préfecture du Val-de-Marne.

[Texte précédent](#)

[Texte suivant](#)

Annexe 3. Réalisations et perspectives d'exécution du protocole (source : Epamsa)

Bilan CoPI 08-07-2013 revu mars 2025

DIN Seine Aval - 2007-2025

Réalisations et perspectives

Retrouver une attractivité à l'échelle régionale

Un projet de développement, à la fois respectueux et ambitieux, porté par un projet d'aménagement

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
1/ Le développement économique					
L'enjeu					
Accueillir des activités économiques nouvelles et diversifiées					
Améliorer le taux d'emploi (à faire tendre vers la moyenne départementale)					
Encourager le développement tertiaire en lien avec les pôles de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et, surtout, de la Défense					
Les moyens					
1.1 - Conforter des filières diversifiées					
Conforter la vocation technologique et industrielle : filières de la mécanique fine (automobile, aéronautique, ...)	Seine Aval Véhicules Electriques (2011 - 2012)	EPAMSA, Renault - Nissan, EDF, Schneider Electric, Total	Réalisé - Bilan le 5/07/13	23,4 ME	Mise en place d'un réseau de 41 bornes de recharge de véhicules électriques cédés à SEY 78 en 2018.
	Relocalisation de Turbomeca sur le Mantois (320 emplois)	Satran et CAMY	2009-2011	33 ME	Extension 7 NSP
	Livraison du bâtiment de NSTY	Région	2013	8,5 ME	Implantation de 1 école d'ingénieurs par apprentissage Sup2 dans des locaux provisoires sur la ZAC Mantes Université dans l'attente de la réalisation d'un nouveau bâtiment sur la ZAC par le CD 78. Livraison 2027 - 79 ME
		EPAMSA / DIRECCTE	2014		Pactes de compétitivité territoriale avec les implantations industrielles majeures du territoire NSP
Les éco-industries : viser une filière d'excellence	Extension de la station de traitement des eaux du SIAAP à Triel-sur-Seine et reforestation du site d'Achères	SIAAP	2008-2013	308 ME + 230 ME	
	Culture expérimentale du miscanthus	CA2RS	2008-2013	3 ME	
	Projet de recherche miscanthus et structuration filière	BFF - INRA, Biomis G3, CA2RS, CG78, EPAMSA	2012-2013	30 ME	Projet abandonné car non rentable
	Emergence d'un pôle éco-industriel sur Limay - Porcheville	Parcs de Paris, Serp Industries, France Plastique Recyclage, Recyc Matelas	2007-2010	1 ME (Recyc Matelas) 40 ME (FFR)	
	Création de l'association Alliance Chimie Recyclage	Fédération des industries chimiques et du recyclage, entreprises, pôles de compétitivité Azalera et Team	2012		
Développer les éco-constructions	Ecopôle de Carrières/Triel	EPAMSA	Création de la ZAC 2012	54 ME	Dossier de réalisation 2013 2025 Signature AA Blanchisserie Inter-Hospitalière (1,3 ha)
	Fabrique 21	EPAMSA / CA2RS	Livré en 2012	8,5 ME	
	Plateforme efficacité énergétique des Mureaux	Les Mureaux/UPGD		4,15 ME	Livrée en septembre 2014. toujours existante
	Appel à projets Bois construction	CG78	2013	1,5 ME	2ème édition de l'appel à projets NSP à priori pas de 2ème édition
	Labellisation au titre des clusters du Grand Paris de la thématique de l'éco-construction et de l'efficacité énergétique Seine Aval Confluence	EPAMSA / DIRECCTE / MDE Amont 78			Remise étude début 2014. Conditions non remplies pour transformer le pôle en cluster et l'étendre à la CA Cergy-Pontoise. Préconisation de mise en place d'une plateforme locale de rénovation énergétique.
	Développement de l'éco-construction dans les ZAC	EPAMSA			3 sur 12 constructions en PSV intègrent au moins 24 kg biomasse/m² de SDP en 2023, dont 2 > à 36 kg/m² ZAC Carrières Centralité : lot L5 ZAC Gargenville : lot C ZAC Ecoedie : BIH
Développement de la logistique et notamment du fret fluvial	Labellisation au titre des clusters du Grand Paris de la thématique de la logistique du dernier km sur Seine Aval Confluence	EPAMSA / DIRECCTE / MDE Amont 78 / CCIV			Remise étude fin 2013 et suites à donner NSP
Soutenir les PME et la création d'entreprise	PME Performance Seine Aval (rédaction des fonds de revitalisation)	EPAMSA / DIRECCTE / PSA, Technicolor et CarZéna	2013-2014	300 ME	Mobilisation de financements PME (PM UpRégion, CG78, BPI, BEL...) NSP

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
Investir dans le secteur santé / aide à la personne	Campus de formation de Bécheville (santé et services à la personne)	Hôpital de Meulan-Les Mureaux, Ville des Mureaux, CIMAP, EPAMSA	2011-2014	2,6 M€	Dossier de financement à déposer NSP
Valoriser les opportunités de développement touristique et de loisirs	Yvelines Seine	CG78		15 M€	NSP
1.2 - La formation et l'accès à l'emploi					
Renforcer la formation professionnelle pour toutes les catégories de population					
Développer le pôle universitaire technologique de Mantes autour des deux thèmes de la mécanique et des éco-industries	Ouverture de la licence véhicule électrique et électro-mobilité au sein du Pôle Technologique Universitaire du Mantois	UV90	2012		NSP
	Ouverture Licence efficacité énergétique de l'UT Mantes en Yvelines au sein du PTUM	UV90	2012		NSP
	Extension de l'UT de Mantes	CG78	Concours de maîtrise d'œuvre	22,5 M€	Réalisation d'un nouveau bâtiment sur la ZAC par le CG 78. Livraison 2027 - 79 M€
Construire les filières de formation pour le développement d'activités nouvelles : l'éco-construction et les services à la personne	Agence de l'éco-construction	CA2RS / EPAMSA	Depuis 2008	pm	
	Implémentation de L'ENSIATE	Les Mureaux/ ENSIATE	locaux livrés 2013		
	Extension de l'ITEDEC (ex-IFABTP)	CCIV			Livraison 2014
1.3 - L'amélioration du cadre d'implantation des entreprises					
Requalification des ZAE					
	ZAE Les Garennes	Les Mureaux			Opération à mettre en œuvre NSP
	ZAEs d'Épône-Mézériers	CAMY	Etude 2013		Opération à mettre en œuvre NSP
	ZAE de la Veauceleux	CAMY			Reconversion en lien avec l'accès au fleuve NSP
	ZAE des Marceaux	CAMY		3,4 M€	Desserte par nouvel échangeur des Graviers NSP
Confortement des lieux de production industrielle sur les sites portuaires					
Développement du site portuaire de Linay Création de deux nouveaux ports à :	Extension Port Linay	Ports de Paris	A l'étude		Projet en cours
	Port de Tritel-sur-Seine	Ports de Paris	En cours	28 M€	Projet abandonné, suite aux recours des riverains. Etude en cours par l'EPAMSA d'un quai public pour les entreprises du secteur
Achève	Port Seine Métropole	Ports de Paris	Etudes préparant le débat public en 2014	400 M€	Démarrage des travaux en 2024
Développement des lieux économiques urbains					
Développement des actives tertiaires à proximité des gares	ZAC Petite Arche	Achères/Sequano		27,8 M€	NSP
Produire une offre foncière et immobilière pour les activités économiques, compétitive à l'échelle nationale et européenne	Mantes Innovaparc	EPAMSA	Création en 2011 (extension)	31,7 M€	Dossier de réalisation en 2015 Modification du dossier de création en 2021 14 ha commercialisés
	Pépinière d'entreprises INNEOS sur Mantes Innovaparc	CAMY	Livré en 2012	8,5 M€	
	Immeuble tertiaire ORGAM sur Mantes Université	EPAMSA / Vinci Interconstruction	VEFA signée en 2013	5,8 M€	Livraison 2015
	Fabrique 21	EPAMSA / CA2RS	2012	pm	
	Écopôle	EPAMSA		pm	
	ZAE des Chevries	CC Seine Mauldre	2006-2013		
	ZAC Filin	EPAMSA	Prise d'initiative en 2011	3,3 M€	Projet abandonné, à réétudier.
	ZAC Cottens 2	APTRP	2008-2015	8,7 M€	

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
2/ L'amélioration des transports					
L'enjeu					
A court terme : une forte amélioration du réseau de transport permettant de rendre fluide et concurrentielle l'accessibilité du territoire pour engager le processus de développement					
A moyen long terme : programmation et réalisation des infrastructures permettant de développer les échanges avec les pôles franciliens					
2.1 - Transports collectifs					
	Stratégie pour des mobilités durables en Seine Aval	EPAMSA	2013 - 2014		Mise en œuvre du programme d'actions
Amélioration de la qualité de service et de son image	Création d'un pôle intermodal à Orgeval	CA2RS	2013 - 2014		Mise en œuvre NSP
Mise en place d'un dispositif de rabattement efficace	TZEN Mantes-Roissy	STIF / CAMY	Etudes 2013 - 2014	3 M€	Projet non encore mis en œuvre
	TCSP RD190	CG78	Etudes 2013 - 2014	10,5 M€	Etudes pour le prolongement jusqu'à Cergy dans le cadre du CDT Confluence Enquête publique réalisée, premières acquisitions foncières réalisées, travaux non programmés
	Restructuration pôle gare de Mantes	CAMY	Etudes 2013 - 2014	3 M€	En cours
	Restructuration pôle gare des Mureaux	Les Mureaux	Etudes 2013 - 2014		Mise en œuvre NSP
	Restructuration pôle gare d'Épône-Mizière	CAMY	Etudes 2013 - 2014		Mise en œuvre NSP
	Restructuration pôle gare de Juziers	Juziers	Etudes 2013 - 2014		Réalisé en mandat par l'EPAMSA pour le compte de GFS&O
	Restructuration pôle gare de Poissy	Poissy			A lancer NSP
	Restructuration du schéma de déplacements de Mantes-en-Yvelines	CAMY	Schéma 2012 - Réalisations 2012-2020		Mise en œuvre NSP
	Restructuration du schéma de déplacements de la CA2RS	CA2RS	Schéma 2012-2013		Mise en œuvre NSP
Mise en place à échéance 2015 d'un cadencement encore plus efficace	Cadencement à 20mn de la ligne Paris-Mantes par Poissy		2008		NSP
Prolongement d'Éole à l'ouest, depuis Hausmann-Saint-Lazare vers la Défense et Seine-aval constitue un projet structurant pour l'Île-de-France.	EOLE		DUP janvier 2013	5,4 Mds €	Mise en service 2027
Mise en place d'une ligne rapide vers la Normandie	LNPN		Débat public 2012	5,9 Mds €	Projet à l'étude
Définir, puis mettre en œuvre, un projet d'ensemble pour les transports, sous l'autorité du STIF, prenant en compte l'ensemble des services	Etude STIF pour l'organisation de la desserte en TC en Seine Aval	STIF	2008-2009		Schéma des mobilités durables en Seine Aval NSP
2.2 - Infrastructures routières					
Bouclage de la francilienne	A104	État	Lancement études EP phase 1	2,5 Mds €	Projet non programmé
Projet C13-F13 (liaison A13-RD28)	Liaison A13-RD28	CG78	Prise en considération octobre 2009. Etudes en cours		Poursuite des études
Amélioration des conditions de trafic vers Saint-Quentin en Yvelines dans le secteur de la vallée de la Mauldre					Réalisation prévue à long terme (actualisation SDY78 juin 2013)
Solution aux contraintes posées par le vempu de Buchelay qui interdit de fait le développement de l'ouest du Mantois et contraint le développement du Bonnièresois	Nouvel échangeur sur A13 et raccordement à la RD113	SAFN, CG78, CAMY	DPC juillet 2013	35,5 M€	Projet non mis en œuvre
	Desserte des Gneurs à Buchelay	CAMY	Etudes en cours	11 M€	Réaménagement des écoles pour desservir le centre commercial Mon Beau Buchelay en 2019
Amélioration des liens urbains entre Meulan et les Mureaux	Etude circulation pour l'amélioration du fonctionnement du franchissement Meulan / Les Mureaux	CG78	CPRD nov 2012	1 M€	Poursuite des études et mise en œuvre NSP
Création du pont d'Achères permettant de desservir le boude de Chanteloup	Liaison RD30 - RD190	CG78	DUP février 2013	120 M€	Démarrage des travaux des voies d'accès en 2025. Travaux du pont programmés en 2028-2029

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
2.3 - Développer les modes de déplacements doux (voies d'eau, vélo, ...)	Passerelle Meulan - Les Mureaux	SMSO	Concertation juillet 2013	12,2 M€	Projet abandonné pour l'instant
	Passerelle Mantas-Limay	SMSO		8,9 M€	Réalisation en mandat par l'EPAMSA Passerelle Mantas-la-Jolie- la aux Dames livrée Vieux Port : travaux en cours livraison fin 2025
	Passerelle Carrières-Polisy	SMSO	Concours architecte octobre 2013	18,2 M€	Réalisation en mandat par l'EPAMSA Travaux 2025-2026
	Passerelle Andréay-Corfières	GGTS			Livraison en 2017

3/ Un projet d'aménagement durable du territoire

L'enjeu
 L'amélioration du cadre de vie des habitants
 L'accueil de populations nouvelles permettant davantage de diversité sociale
 Transformer l'image du territoire

Les moyens
 Deux principes fondamentaux :
 *Exigence de qualité et d'ambition pour tous les projets quelle que soit leur taille
 *Soutil de l'économie de l'espace

3.1 - Développement résidentiel

Objectifs
 Favoriser les parcours résidentiels des populations présentes
 Favoriser l'implantation d'entreprises pour lesquelles l'offre de logements pour les salariés est un des critères importants
 Concilier l'offre de logements avec les besoins des ZUS
 Diversité de typologies de logement, diversité de formes urbaines et architecturales
 2000 logements à partir de 2010, avec un rythme de construction de logements adaptés en fonction de l'évolution du taux d'emploi

Développement proche des gares	ZAC	MOA	Réalisation	Investissement	Réalisation
Développement proche des gares	ZAC Cœur de Ville à Achères	Ville d'Achères / Berry 78	Réalisation		
	Secteur de la gare d'Andréay	Promotion			NSP
	ZAC Pointe de Vaux	EPAMSA			Projet abandonné. Différents projets étudiés successivement par la ville et les promoteurs. Aucun n'a abouti.
	Eco-quartier BOLES	Polisy	ZAC créée en 2012		Réalisation en cours en concession par Citilias
	Mantas Université	EPAMSA	Travaux 2011-2020	113,8 M€ (aménagement) 85 M€ (2 premiers prgms logts réalisés) 12,8 M€ (équiper) pm (lcty)	ZAC en cours 1200 logements livrés Budget 151 M€
Reconvertir les friches industrielles	Secteur de la gare d'Épône-Mizière	EPAMSA	Etude lancée en 2013		Projet abandonné. A la création de GPCSO
	ZAC Les Hauts de Rangport à Gargenville	EPAMSA	DR en 2012	18,9 M€	ZAC en cours 375 logements livrés Budget 20 M€
	Friche Sunco à Folainville-Dannemont	EPFY			
	Site du Profil aux Mureaux	EPAMSA	ZAC créée en 2013	28 M€	Projet reconfiguré activités/logements à l'étude

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
Reconquête des centres-villes ou centres bourgs	ZAC Nouvelle Centralité à Carrières-sous-Poissy	EPAMSA	lancement construction logt en 2013	154,1 M€ (aménagement)	ZAC en cours de réalisation Budget 123 M€ 1500 logements livrés
	Reconquête centre ville de Triel	Triel-sur-Seine	Etudes 2013-2013		Projet non mis en œuvre
	Etudes centre ville Limay	EPAMSA/Limay	Etudes 2010- 2013		Projet non mis en œuvre
	Plusieurs opérations de logement à Limay	Limay / EPFY			NSP
	ZAC Centre ville à Bonnières-sur-Seine	EPAMSA	Travaux 2013	10 M€	Première phase livrée. Budget 7,5 M€ 230 logements livrés. 2ème phase en cours d'étude avec extension du périmètre.
	ZAC Prolongement du Centre Ville aux Mureaux	Les Mureaux	En cours		A poursuivre dans la perspective d'un fort rayonnement (pôle gare, passerelle, restructuration ZUS, ...) NSP
Déployer des logiques de développement dans les quartiers d'habitat social	Poissy - La Coudraie	Poissy	ZAC en cours - AFTRP aménageur		NSP
	Chanteloup - La Noe	Chanteloup/EPAMSA/EPFY/Gothen	130 lgt accession/ P.C. en cours		Livraison 2015.
	Hauts de Poissy	EPAMSA / Ville / EPFY	En cours		Projet non mis en œuvre
	Chanteloup - La Noe	EPAMSA/Ville	PRU. Création reprise espaces publics + Equipement	30M€(éqpt + esp.pub.)	Poursuite diversification des fonctions et des programmes Habitat/ Vieille fondrière/Franges Est et Ouest de la Noe Pilotage repris par GPS&O en 2017
	Les Mureaux / Ecquevilly	Les Mureaux/ANRU	Création et aménagement espaces publics + Equipement	57M€(éqpt + esp.pub.)	NSP
	Les Mureaux / Ecquevilly	Les Mureaux	Réalisation pôle Moléris	17M€	
	Mantes la Jolie / Mantas la Ville	Mantes la Jolie / Mantas la Ville / EPAMSA	PRU du Mantois 5 quartiers rénovés au VF 3quartiers Mantas La ville	68M€ (éqpt + esp.pub.)	Pilotage repris par GPS&O en 2017. Sauf Quart Nord Est
	Mantes-la-Jolie - Val Fourré	Constructa	Programme 62 logements en accession à la propriété livré en 2012		
	Mantes -la Jolie - Val Fourré	Constructa/ Gpe Accord/ Etat	Programme Sully Hotel Ibis + 58 logements + CPAM + Centre des Impôts. Livré 2011/2012		
	Aqualude	CAMY	Livré décembre 2011	26 M€ (éqpt + esp.pub.)	
	ZAC Saint-Louis à Carrières-sous-Poissy	Carrières-sous-Poissy	SEM YA aménageur		ZAC conclue à CITALLIOS en voie d'achèvement : dernières livraisons d logements en 2008.
	Cité du Parc à Verrouillet	Verrouillet / Orica			Opérateur et plan de financement à définir NSP
Extensions urbaines économes de l'espace	Chapet	EPAMSA	Prise d'initiative en 2009		Projet abandonné à la demande de la commune.
	Coin du Chêne à Buchelay	EPFY / Buchelay	Création en cours		Réalisation et travaux NSP
	Coteaux d'Andrésey	EPAMSA / EPFY	Prise d'initiative 2009		Projet abandonné
Stratégies d'ensemble pour le développement de grands secteurs	Composition Urbaine et Paysagère de Seine Aval	EPAMSA	2008-2009		Poursuite de la mise en œuvre
	Axe Seine - contributions AUDAS	Groupement des agences d'urbanisme	Réflexion en cours		A poursuivre dans le cadre de l'élaboration du schéma porté par le délégué interministériel au Développement de la Vallée de la Seine AUDAS dissoute et personnel repris par GPS&O en 2017
	Confluence Seine Oise	EPAMSA / agglo / villes	Etudes 2011 - 2013 et signature du Protocole	1 M€	CDT signé, mais non mis en œuvre a priori sauf prolongement RER E
	Etude pour un centre d'interprétation du fluvial à Conflans	EPAMSA / ville	Etude 2011- 2012		Projet abandonné
	Etude	EPAMSA/CCPF			EPAMSA signataire en 2013 du programme CRT Petites villes de demain. Etude sur les équipements scolaires de Freneuse en cours. Etude Entre deux bourgs à engager
Bonnieres-Freneuse					

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
Ouest Mantois	Eco-quartier fluvial Mantes-Roissy	EPAMSA	Dossier de réalisation 2013	180 M€	Projet abandonné en 2021 à la demande la commune. Etude de la reprise du projet avec une programmation différente en cours.
	(Greniers, nouvel échangeur, requalification ZAE les Merceaux, stade nautique, ... cf. infra/supra)			pm	
Sud Mureaux / Bouafle : à développer dans un second temps, dans un projet d'ensemble					
Boucle de Chanteloup	(Parc écologique, Nouvelle Centralité, ZAC Saint-Louis, Port de Trie, Ecopole, Coeur Vert, Cellons 2, RD30/RD190, A104, ... cf. supra/infra)				
Poissy Sud	Développement du secteur Poissy Sud	EPAMSA / Ville	Etudes 2011-2013		ZAC à créer. NSP
3.2 - Commerce					
Objectif : coordonner le développement commercial, levier du développement urbain					
Promouvoir le commerce de ville	Charte du développement commercial en Seine Aval	COIN	Comité de pilotage de 2010		Politique reprise par GPSSO
	Grande Halle	Hammerson	Ouverture 2015	100 M€	Projet abandonné. Nouvelle programmation commerciale.
Conforter la présence commerciale dans les ZUS	Maîtrise immobilière du CCM2 au Val Fourré/restructuration du Cube	Epamsa	Etudes réalisées / phase préopératoire 2013-2015	3,5M€	Projet de restructuration intégré dans l'ORCOD-IN en 2020 piloté par l'EPFIF. Le NPNRU prévoit un projet socio-culturel sous maîtrise d'ouvrage de la commune
	Restructuration des pôles commerciaux Lavoisier et Fragonard au Val Fourré	Epamsa	acquisition et restructuration en cours (Lavoisier) + acquisition réhabilitation Fragonard 2013-2015	1M€ + 2,2M€	Centre commercial Fragonard démolit en 2016 par l'EPAMSA. Projet sur le site à définir. Centre commercial Lavoisier ; étude de réaménagement du secteur par l'EPAMSA en cours;
	Restructuration des pôles commerces Domaine de Vallée et Marliens-Plaisance Mantes la Ville	Epamsa	acquisition des cellules, et aménagement restructuration commerces . Marliens Livré/ Domaines fin travaux 2014	2,5M€	Cellules vendues à Emmaüs, à la commune ou aux occupants.
	Ouverture de la rue des Pierreaux à Chanteloup-les-Vignes et reprise de 350m2 commerces	Ville/OPREVOYE/Epamsa	Cellules commerciales réalisées	1,3M€	Politique reprise par GPSSO
Restructurer le commerce de périphérie et le maltraiter pour favoriser le développement urbain					
Terrasses de Poncey / Orgeval : projet d'ensemble en lien avec le secteur commercial de la RD113 de Chambourcy à Orgeval	première phase d'études conjointes Orgeval / Epamsa Restructuration de la zone des Quarante Sous à Orgeval	EPAMSA / VILLE CAQRS	2010 -2011 En cours		Campus du PSG en cours de réalisation
	Appel à projet territoires économiques	Etat	2012		
Transformation du site Etamit à Verouillet	Centre commercial	SPP	PC 2013		reclencher le site en cadre par promesses pour un projet commercial. Etude d'une ZAC mixte activités-logements par l'EPAMSA.
	Etude pour la requalification et redynamisation du secteur commercial de Family Village	EPAMSA / CCBM	2013		Le centre commercial a fait l'objet de 2 extensions en 2015 et 2021.
3.3 - Environnement, agriculture et développement durable					
Objectif : Préserver et mettre en valeur une armoire naturelle créatrice d'un bien-être, d'identité, et de valeur					
Préserver de ressources en eau et en matériaux	Requalification et ouverture au public du site de production d'eau potable	LDE	Etudes opérationnelles 2015	4 M€	Travaux et mise en service. NSP
Recyclage des sols pollués	Site Fradin sur Mureaux	Veolia			Inclus dans l'étude de relance de la ZAC des Profils
	Voir aussi niches industrielles				

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025	
Lutte contre le changement climatique par la promotion d'un développement sobre en consommation énergétique						
Optimisation du lien entre aménagement et transports	Voir transports et opérations d'aménagement proche des gares					
Prise en compte des objectifs d'efficacité énergétique dans les constructions	Voir plate-forme efficacité énergétique aux Mureaux					
	Contrat de Performance Énergétique du Val Fourré	Epernes / Ville	En cours		3 CPE mis en œuvre au Val Fourré. Expérience non reproduite à ce jour.	
Développement des énergies renouvelables	ZAC Centralité à Carrières sous Poissy	Epernes	> 80% d'énergies renouvelables		Constructions crues ouverts aux privés aménagent plusieurs programmes immobiliers.	
	Charte éco-aménagement de l'EPAMSA	Epernes	En application		Nouvelle charte développement durable en 2021 Mise en place en 2024 de nouveaux indicateurs nationaux en matière de développement durable	
Reconquête de la Seine						
	Démarche Seine Park	ON/Epernes	Stratégie approuvée au comité de pilotage de 2012 et premiers projets 2010-2013		Mise en œuvre du programme d'actions.	
	Voir passerelles					
	Requalification quartier peintres médecins nord au Val Fourré	Ville/Epernes	travaux en cours 2012-2015	40ME	Livré en 2015	
	ZAC Bords de Seine à Mantes-la-Jolie	Mantes-la-Jolie	2007-2013			
	Réaménagement des quais de Conflans	Conflans-Sainte-Honorine			Travaux et prolongement NSP	
	Réaménagement des quais d'Andrézy	SMSO			NSP	
	Réaménagement des quais de Carrières-sous-Poissy, en face de l'île de la Dérivation	CA2RS	études en 2012-2013		Travaux et mise en service. NSP	
	Transformation du site Florony	Roany-sur-Seine	étude en 2011 - 2012		Projet à mettre en œuvre avec le propriétaire. NSP	
					Piège d'Achères, projet de loisirs. NSP	
					Valorisation des îles de Mantes / Limay, à l'appui de la passerelle. Pas de projet connu.	
Préservation écologique						
Préservation des continuités écologiques jusqu'à la Seine						
*depuis la forêt de Saint-Germain à travers la plaine d'Achères						
	*depuis les hauteurs boisées de l'Hautil à travers la boucle de Chanteloup	Territoire retenu à l'appel à projet Life+ pour une continuité écologique Nord-Sud dans la boucle de Chanteloup	CG75	2ME	Mise en œuvre du programme d'actions. NSP	
		Maison des Insectes du parc du peuple de l'herbe	CA2RS	Études en cours	1,8 ME	Réalisé
Confortement du boisement des Mureaux à étudier						
		Trame verte et bleue	Les Mureaux/FIms/LDE/Epernes		Mise en œuvre du programme d'actions. NSP	
Maintien d'un corridor biologique de la forêt de Roany jusqu'à la Forêt de Moisson, sur les territoires des communes de Rolboise, Méricourt et Mousseaux-sur-Seine, et, au-delà, à travers la Seine, vers la boucle de Guernes						
Maintien d'une coupure verte d'urbanisation entre Limay et Porcheville jusqu'aux rives du fleuve						
Valorisation paysagère et touristique						
Mise en valeur des espaces inondables au PPRi						
		Parc du peuple de l'herbe - 113 ha	CG75 / CA2RS	Premiers aménagements 2013	16 ME	Réalisé
	De Bouafle à Rins et Aubergenville, protection des horizons boisés du Plateau des Alluets (identité paysagère de la Vallée de la Seine)	Territoire retenu à l'appel à projet Trame Verte et Bleue		Étude 2012-2013		Mise en œuvre du programme d'actions. NSP
A Fins-Les Mureaux, et à Meulan sur l'île belle : mise en valeur paysagère, touristique et de loisir						

Orientations et objectifs du Protocole	Réalisation 2007-2013	MOA	Avancement	Investissement	Réalisation 2014-2025
Confluences Seine-Maule, site aujourd'hui très dégradé : projet d'envergure à construire permettant à la fois la protection des sites écologiques (plan d'eau du Bout du Monde), la mise en valeur paysagère, l'insertion des projets d'infrastructures (A13-RO28)					Projet d'ensemble élaboré. Projet non mené.
Continuité de la ceinture verte de l'agglomération mantaise à réaliser à l'ouest vers Rosny en prenant appui sur les bois de la Butte verte et des Garennes.	Stade nautique international	CAMY	Etudes 2012-2013		Mise en œuvre en 2014-2015 en vue des compétitions internationales à venir. Projet abandonné.
Boucle de Moisson : concilier l'impératif de protection des sites les plus sensibles et l'usage des espaces naturels en tant que lieux de loisirs, de détente et de découverte	Etude sur les événements de la Boucle de Moisson	EPAMSA	Etude 2009-2010		
	Création d'un bac à Levecourt	SMSO	Mise en service 2010		
Agriculture					
Soutien à l'activité agricole autour de :	Territoires LEADER et création de l'ADADISA	EPAMSA	2009	2M€	Candidature du territoire complet de Seine Aval à un nouvel appel à projet européen sur l'agriculture. NSP
	Animation autour du rapprochement de l'offre et de la demande en matière d'emploi salarié agricole	MSA Ile-de-France	En cours		
	Animation autour de l'essaimage de la démarche campus vert en Seine Aval	Association Campus vert	2011		
	*Agriculture maraîchère (circuits courts)	Les Mureaux			
	Création de la Maison de la Terre et site maraîcher	Les Mureaux			
	Création d'un point de vente direct à Vernouillet	Agriculteur	Ouverture 2013		
	Diversification d'une exploitation en grande culture vers des cultures spécialisées, dans une optique de vente directe à la ferme	EARL Le Clos du Bassin (Ecquevilly, Bouafle, Flins)	2010		
	Modernisation d'une exploitation agricole spécialisée en cultures fruitières	SCEA Vergers les Preaux (Ecquevilly)	2011		
	Mise en œuvre de parlers frais en direction des comités d'entreprises de Seine Aval	EARL La Muerle	2012		
	Accompagnement à la modernisation d'une exploitation agricole spécialisée aux Mureaux, dans le cadre d'une installation en agriculture biologique	EARL F. Fremin	2011		
*un projet sur l'agriculture des matériaux	Etude de valorisation des circuits-courts agricoles	EPAMSA	terminé		
	Côeur Vert - Ramise en culture de miscanthus des 200 ha pollués	CAQRS	Mise en œuvre de la phase 1 en cours	pm	Projet abandonné car échelle insuffisante.
Préservation de l'unité et la capacité économique des exploitations agricoles	Diagnostic foncier agricole	EPFY	2008-2009		Mise en œuvre de compensations foncières agricoles. NSP
	Etude fiches agricoles	EPFY	2010		Mise en œuvre de ramise en culture des fiches identifiées (ex : Perdreauville). NSP

Annexe 4. Collectivités signataires du protocole de 2008

Les assemblées délibérantes de 51 communes et de 5 communautés de communes des Yvelines ont apporté leur soutien au Protocole de l'Opération d'Intérêt National Seine aval.

51 communes

ACHERES 27 juin 2007	JUZIERS
ANDRÉSY 28 juin 2007	LIMAY 28 juin 2007
AUBERGENVILLE 28 juin 2007	LIMETZ-VILLEZ 19 juin 2007
AULNAY-SUR-MAULDRE 26 juin 2007	MAGNANVILLE 11 juin 2007
BENNECOURT 27 juin 2007	MANTES-LA-JOLIE 25 juin 2007
BLARU 22 juin 2007	MANTES-LA-VILLE 25 juin 2007
BONNIÈRES-SUR-SEINE 7 septembre 2007	MÉRICOURT 28 juin 2007
BOUAFLE 29 mai 2007	MEULAN 6 juin 2007
BRUEIL-EN-VEXIN 28 juin 2007	MÉZIÈRES-SUR-SEINE 29 mai 2007
BUCHELAY 18 juin 2007	MÉZY-SUR-SEINE 31 mai 2007
CARRIÈRES-SOUS-POISSY 21 juin 2007	MOISSON 2 juillet 2007
CHANTELOUP-LES-VIGNES 27 juin 2007	MOUSSEAUX-SUR-SEINE 22 juin 2007
CHAPET 15 juin 2007	LES MUREAUX 28 juin 2007
CONFLANS-SAINTE-HONORINE 25 juin 2007	NEZEL 26 juin 2007
DROCOURT 12 juillet 2007	OINVILLE-SUR-MONTCIENT 14 septembre 2007
ÉCQUEVILLY 28 juin 2007	ORGEVAL 11 juin 2007
ÉPÔNE 28 juin 2007	POISSY 29 juin 2007
FLINS-SUR-SEINE 15 juin 2007	PORCHEVILLE 28 juin 2007
FOLLAINVILLE-DENNEMONT 3 juillet 2007	ROLLEBOISE 26 juin 2007
FRENEUSE 4 juillet 2007	ROSNY-SUR-SEINE 11 juillet 2007
GARGENVILLE 22 juin 2007	TESSANCOURT-SUR-AUBETTE 18 septembre 2007
GOMMECOURT 28 mai 2007	TRIEL-SUR-SEINE 28 juin 2007
GUERVILLE 5 juillet 2007	VAUX-SUR-SEINE 6 juillet 2007
HARDRICOURT 28 juin 2007	VERNEUIL-SUR-SEINE 26 juin 2007
JAMBVILLE 8 juin 2007	VERNOUILLET 18 juin 2007
JEUFOSSE 2 juillet 2007	

5 communautés de communes

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE MANTES EN YVELINES 27 juin 2007

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SEINE MAULDRE 27 juin 2007

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES DEUX RIVES DE SEINE 2 juillet 2007

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PORTES D'ILE-DE-FRANCE 3 juillet 2007

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VEXIN SEINE 13 juin 2007

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE 27 septembre 2007

Le conseil régional d'Île-de-France et le conseil général des Yvelines ont approuvé le protocole de l'opération d'intérêt national seine aval

CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE 27 septembre 2007

CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES 12 juillet 2007

Au vu de cet engagement, l'État, la région Île-de-France et le département des Yvelines, approuvent le Protocole de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval.

A Aubergenville, le 31 janvier 2008.


Pierre Mutz
Préfet de la Région Ile-de-France


Jean-Paul Huchon
Président du Conseil Régional Ile-de-France

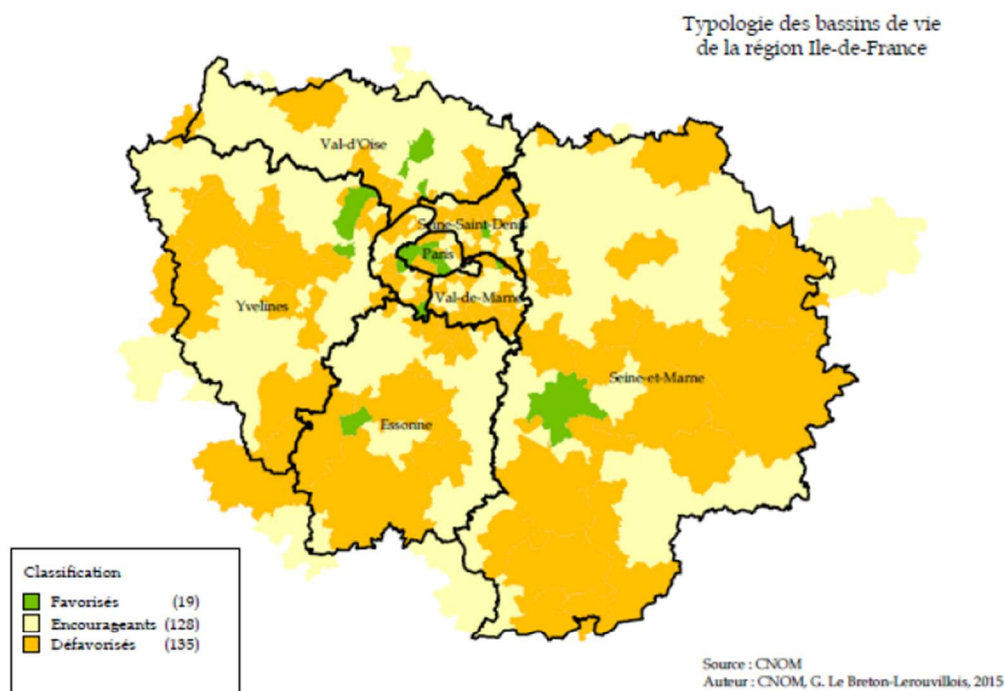

Christian de Lavernée
Préfet du département des Yvelines


Pierre Bédier
Président du Conseil Général des Yvelines

Annexe 5. Évolution des conditions de vie : quelques chiffres sur la santé

Santé : cartes issues du rapport produit par l'observatoire régional de la santé sur les déserts médicaux en Île-de-France (2018)

Figure 10. Typologie des bassins de vie de la région Île-de-France selon leur densité et leur dynamisme médical

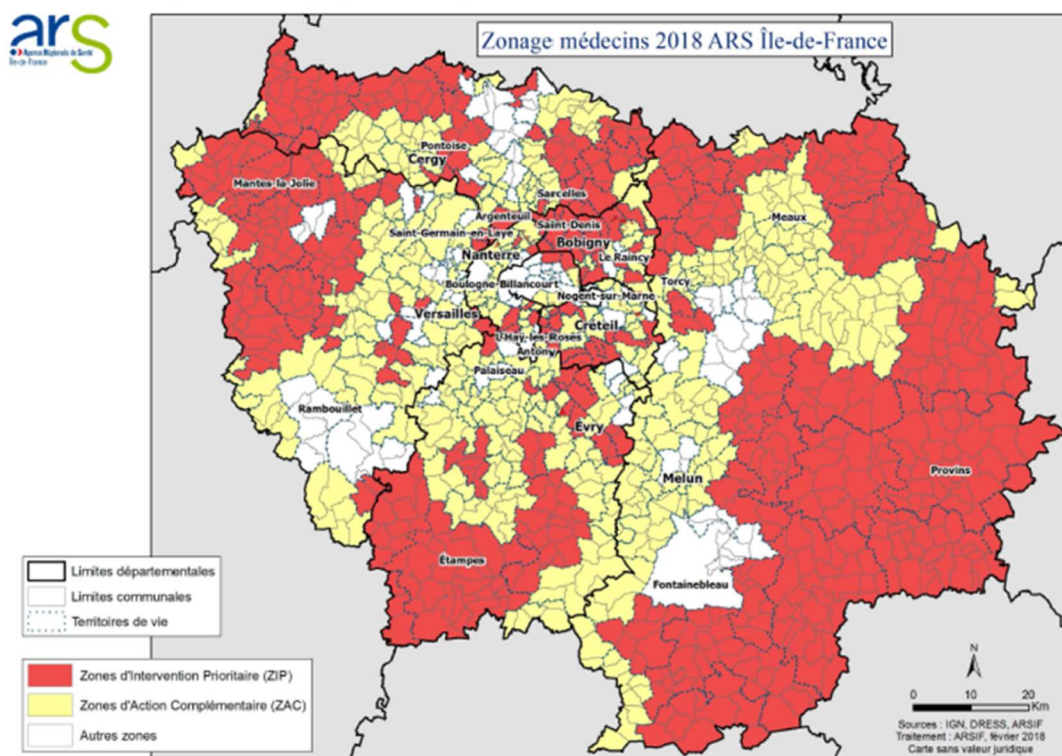


Grille de lecture :

- Favorisés : Densités de médecins généralistes et variations des effectifs entre 2007 et 2015 sont supérieures ou égales à la moyenne régionale ;
- Encourageants : Une des deux variables est égale ou supérieure à la moyenne régionale et une des deux variables est inférieure à la moyenne régionale ;
- Défavorisés : Densités et variations sont inférieures à la moyenne régionale.

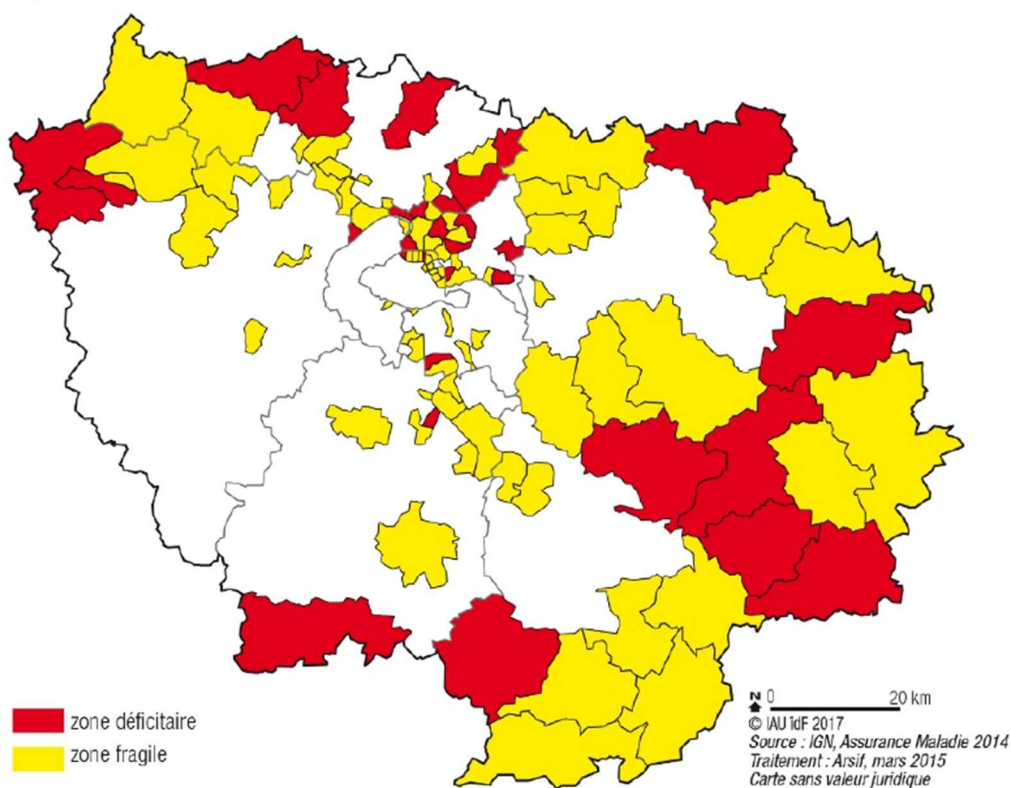
Sources : CNOM, 2015

Figure 20. Cartographie du zonage francilien 2018



Source : ARS Île-de-France

Figure 14. Les zones déficitaires et fragiles en Île-de-France en 2015



Source : ARS Île-de-France

Annexe 6. Regard sur les filières industrielles du protocole

Le protocole de 2007 avait identifié plusieurs filières économiques, certaines historiques, d'autres tournées vers l'économie de la transition écologique. L'évolution des effectifs de ces filières sur l'ensemble de la période 2007-2022 constitue donc une donnée importante pour tirer un bilan du protocole même s'il n'est pas possible de faire un lien direct entre la mise en œuvre des mesures du protocole et la trajectoire de ces effectifs d'autant que le contexte économique et les évolutions nationales et internationales influencent leurs dynamiques.

Les exploitations réalisées à la demande de la mission par le pôle données de l'IGEDD ont été faites sur les périmètres de GPS&O, de la CCPIF et de l'OIN. Les résultats sont quasiment les mêmes sur les périmètres de l'OIN et de GPS&O. Ils sont donnés pour l'OIN ici.

La filière la plus touchée par les réductions d'emplois est la filière de la construction automobile (cf. tableau 4). L'effectif total de cette filière a reculé mais eu égard aux crises successives (*subprimes* 2008, crise sanitaire 2020 et fin de la vente programmée des véhicules thermiques 2017) intervenues, ce secteur a montré une certaine résilience, La proportion et le nombre de cadres ont augmenté sur l'ensemble.

Tableau 4 : Évolution des effectifs (hors intérimaires) dans des filières du protocole

ETP		2007	2015	2017	2022
Automobile	ETP	14 198	10 130	11 149	10 001
	<i>dont cadres</i>	2 963	2 608	3 695	4 542
Aéronautique	ETP	1 887	2 259	2 399	2 201
	<i>dont cadres</i>	1 215	1 731	1 873	1 575
Ingénierie	ETP	81	939	1 099	917
	<i>dont cadres</i>	39	449	579	470
Chimie-Pharmacie	ETP	1 241	882	902	921
	<i>dont cadres</i>	292	192	266	324
Alimentaire	ETP	1 121	1 168	1 195	1 545
	<i>dont cadres</i>	119	94	111	144
Matériaux de construction	ETP	853	782	741	795
	<i>dont cadres</i>	283	266	272	280
Clean-tech*	ETP	956	1 541	1 577	1 839
	<i>dont cadres</i>	110	210	253	338
Créative**	ETP	1 935	902	980	867
	<i>dont cadres</i>	252	109	113	123

Total	ETP	22 272	18 603	20 042	19 086
	dont cadres	5 273	5 659	7 162	7 796

Source : exploitation par la section ESPD de l'IGEDD des bases de données CLAP et FLORES.

La masse salariale de l'ensemble progresse en € courants et décroît faiblement en € constants (€2007) malgré la baisse des effectifs sur la période observée (cf. tableau 5). Toutefois, cette évolution ne semble pas traduire la hausse du nombre de cadres.

Tableau 5 : Évolution de la masse salariale (hors intérimaires) des filières du protocole

M€		2007	2015	2017	2022
Automobile	M€	604,8	488,9	552,2	658,6
	M€2007	604,8	443,3	494,7	533,0
Aéronautique	M€	111,9	184,6	177,8	160,9
	M€2007	111,9	167,4	159,3	130,2
Ingénierie	M€	2,8	47,2	53,0	43,2
	M€2007	2,8	42,8	47,5	35,0
Chimie-Pharmacie	M€	57,0	45,5	46,6	52,4
	M€2007	57,0	41,3	41,8	42,4
Alimentaire	M€	31,9	30,2	33,2	42,5
	M€2007	31,9	27,4	29,7	34,4
Matériaux de construction	M€	41,3	41,2	45,2	43,3
	M€2007	41,3	37,4	40,5	35,0
Clean-tech*	M€	30,9	63,6	61,3	78,1
	M€2007	30,9	57,7	54,9	63,2
Créative**	M€	51,5	29,7	29,2	28,0
	M€2007	51,5	26,9	26,2	22,7
Total	M€	932,1	930,9	998,5	1 107,0
	M€2007	932,1	844,2	894,6	895,9

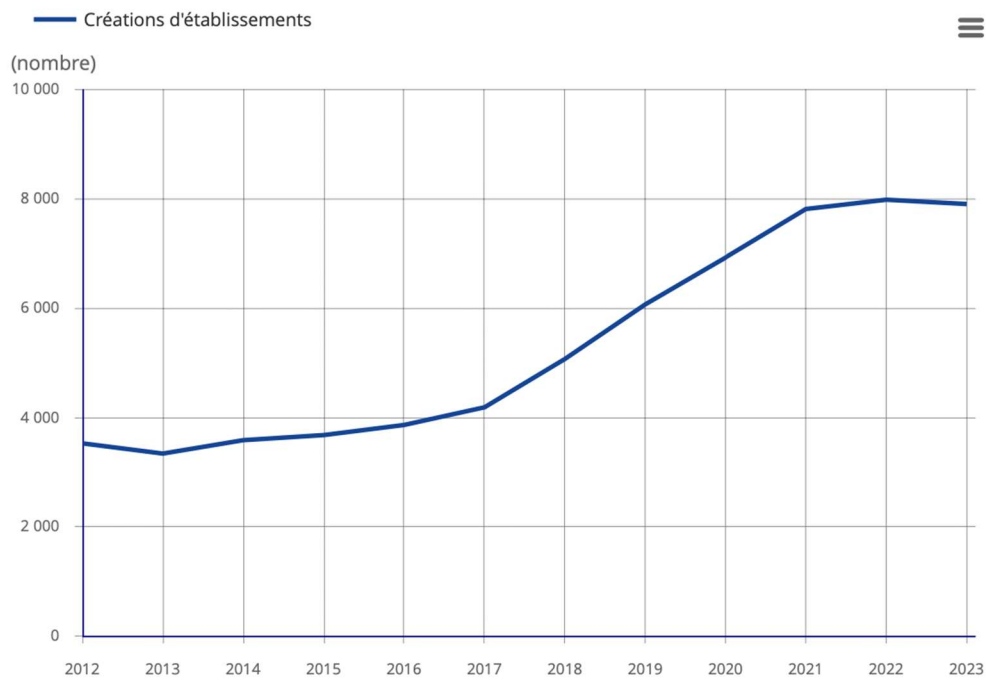
Source : exploitation par la section ESPD de l'IGEDD des bases de données CLAP et FLORES.

* clean-tech : assainissement, traitement des eaux, etc. / ** créative : théâtre, spectacles, etc.

Les données exploitées proviennent des bases de l'Insee CLAP (2007 et 2015) et FLORES (2017 et 2022).

Le graphique suivant, tiré de l'étude de l'Insee sur le territoire de GPS&O, montre sur 2012-2023 un doublement du nombre annuel de créations d'établissement.

DEN G2 - Évolution des créations d'établissements



Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, Système d'information sur la démographie d'entreprises (SIDE) en géographie au 01/01/2024.

Annexe 7. Les quartiers d'habitat social de Seine-aval

Ces éléments sont extraits d'une note de travail datée de février 2006, 1990-2005, trajectoire de cinq sites stratégiques du SDRIF – Seine-aval, IAURIF.

Dans les années 1950, de grandes usines sont installées dans la vallée aval de la Seine, de Gennevilliers à Mantes (chimie, énergie, mécanique, automobile, aéronautique), soit 57 000 emplois.

A la fin des années 1970, ces usines débauchent et le tissu industriel s'effrite. 39 000 emplois sont perdus. Dans les années 1980, une Mission de développement est lancée par l'État avec le département des Yvelines et la CCI 78-95, afin d'étudier les possibilités de relance à partir des friches, sans succès.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) des années 1960 envisage la création d'une ville nouvelle sur plateau sud de Mantes. Le maire de Mantes n'en voulant pas, la main d'œuvre ouvrière est logée dans de grands ensembles d'habitat, notamment social⁵⁵. Ainsi sept cités et grands ensembles sortent de terre d'Achères à Mantes, accueillant 45 à 55 % de la population de certaines communes.

Les grands ensembles sont pleinement touchés par la désindustrialisation et donc le chômage. La politique de la ville démarre dès les années 1980 : dispositifs « habitat et vie sociale » (HVS) et « développement social des quartiers (HSQ).

En 1994, le département propose un plan d'urgence pour Seine aval. Pour l'État, il faut préserver un environnement favorable aux grandes entreprises encore présentes et restaurer l'emploi. La politique de la ville se déploie : grand projet urbain (GPU) sur le Val fourré, contrats de ville sur Mantes et Les Mureaux.

Au SDRIF de 1994, le Mantois-Seine aval devient « pôle de redéveloppement de Seine-aval ». La réparation est un préalable au redéveloppement. Mantes doit « gréer le front urbain » de la couronne verte, assurer le lien avec la Normandie et devenir le principal pôle urbain de la vallée. Une relance économique générale est escomptée (40 000 emplois nouveaux attendus en 2025) grâce à un effort de désenclavement et d'équipement (formation, recherche) traduit dans les contrats de plan successifs.

L'État installe deux missions sur Seine aval, au Nord-Ouest (Chanteloup/Poissy) et au Nord-Est (Mantes/ Les Mureaux). En 1966 sort le seul projet d'aménagement de Seine aval, celui de Mantes-en-Yvelines, fondé sur le GPU de 1991. Ces missions disparaissent en 1998 au profit de l'Epamsa créé en 1996. Malgré des résultats probants, Mantes n'est pas devenue la locomotive de Seine aval.

Renault (à Flins), EADS devenu Safran (aux Mureaux), EDF à Porcheville, Peugeot à Poissy restent les plus grandes entreprises présentes dans les Yvelines. Alors que l'avenir est incertain, ni étude ni partenariat économique n'ont été engagés sur les filières jusqu'en 2004 et 2005 quand des études régionales suscitent des réseaux d'entreprises, avec l'appui de la CCI 78-95. En l'absence de cadrage général, l'action économique est locale. Quelques zones d'activités et zones d'aménagement concerté sont aménagées, mais ne forment pas une offre structurée. Les emplois plafonnent à 66 000. Un pôle de formation est programmé à Mantes en 2005, mais pas le pôle universitaire espéré.

⁵⁵ Zone à urbaniser en priorité (ZUP) du Val Fourré créée en 1959 ; de 1953 à 1964, construction de la cité Renault, la Vigne-Blanche, Bècheville, etc. aux Mureaux ; 1966 création du quartier de la Noé à Chanteloup-les-Vignes.

Annexe 8. Les Territoires d'industrie sur GPS&O

Les éléments présentés ici sont un extrait de la fiche Territoire d'industrie du site de GPS&O.

Le secteur de l'automobile représente la part majoritaire du tissu industriel local de GPSEO avec 15 000 salariés dans 90 entreprises pour un chiffre d'affaires local de 341 millions d'euros (source IAU 2019). Notons que le département des Yvelines est le premier territoire français sur l'automobile avec 35 000 emplois dans 350 entreprises, GPSEO accueille 43% de l'effectif salarié automobile du département. En effet, GPSEO est le seul territoire métropolitain à accueillir les deux constructeurs automobiles nationaux sur son sol avec l'usine Renault de Flins-sur-Seine (2 500 emplois) et l'usine Stellantis (ex-PSA) de 4 / 21 Poissy (3 200 emplois). L'usine Renault de Flins (inaugurée en 1952) doit cesser de produire des véhicules en 2024 pour devenir la première usine d'économie circulaire et de reconditionnement de véhicules en Europe (la Re-Factory Renault procédera au reconditionnement de véhicules thermiques d'occasion et à termes, à la conversion de véhicules thermiques d'occasion en véhicules électrique). De son côté, l'usine Stellantis de Poissy (inaugurée en 1934) s'oriente vers la production de véhicules électriques avec l'éventuel rapatriement de la production de la e-208 et lancement d'une nouvelle gamme sous la marque Talbot, Poissy restera à termes la dernière usine de production automobile francilienne. Le territoire accueille également un réseau de sous-traitants (équipementiers, fournisseurs industriels, bureaux d'études, etc.) parmi lesquels Atomotive Data Access, bureau d'étude spécialisé dans les performances énergétiques des véhicules à Poissy ; EMC, spécialisée dans les essais moteurs et l'assistance technique (mécanique, logiciel, etc.) ; Pilkington Automotiv France, fabricant de pare-brise à Limay ; Emotors, fabricant de moteur électrique à Carrières-sous-Poissy. Ces sous-traitants sont également impactés par la mutation de la filière, la fermeture du site Adient (fabricant des sièges de la Renault Clio) à Rosny-sur-Seine est un bon exemple de l'impact provoqué par la décision de Renault de cesser la production de véhicules à Flins-sur-Seine.

+ the Refactory qui développe un cluster de recyclage / seconde vie, au-delà de l'auto + capacité de faire des démonstrateurs industriels pour les *starts-up* de Paris (impression 3D).

L'aéronautique et le spatial est la seconde filière industrielle du territoire en termes d'emplois, elle est représentée sur GPSEO et SGBS. Sur GPSEO, on compte 4 500 salariés dans les 70 entreprises locales qui réalisent un chiffre d'affaires de 1,15 milliards d'euros (source IAU 2017). Le territoire accueille le site ArianeGroup des Mureaux où sont assemblées les fusées Ariane depuis 1979 (site historique de construction aéronautique depuis 1921), une usine Safran Helicopter Engines (ex-Turbomeca) à Buchelay et une usine Safran Electronics & Defense (ex-Sagem) à Mantes-la-Ville. Comme pour l'automobile, l'aéronautique s'accompagne d'un réseau de sous-traitant important, certains sont directement intégré dans les usines des GE comme sur le site ArianeGroup qui accueille 1 000 personnes en sous-traitance. Notons aussi la présence de TPI très spécialisée telle que Carta Rouxel à Gargenville dont l'expertise en mécanique de précision est appréciée des GE. Le secteur aéronautique est spécifiquement accompagné par GPSEO pour faire face aux importantes problématiques de recrutement qu'il rencontre avec la reprise du trafic aérien et l'intensification des commandes. De son côté, SGBS accueille sur son territoire un tissu de PMI / ETI / GE spécialisées telles que Thales Avionics, Tencat, Bronzavia, etc.

Le secteur de la défense et du nucléaire est également une filière industrielle partagée entre les territoires de GPSEO et de SGBS. On trouve les entreprises Exail, Tuyaux Flexibles Rudolph et SBG System sur le territoire de SGBS tandis qu'ArianeGroup représente la majorité des activités militaro-industrielles de GPSEO.

La filière des éco-activités représente 2 000 emplois sur GPSEO dans 150 entreprises intervenant dans la revalorisation des déchets, le traitement de l'eau, l'efficacité énergétique, les éco-matériaux, l'écoconstruction, etc. Le territoire accueille notamment le centre de recherche et d'innovation de Veolia et SARP Industries à Limay, le site SIAAP de Seine Aval à

Achères (usine étendue sur 600 ha depuis 1940 qui traite 60% des eaux usées de l'agglomération parisienne soit 1,5 millions de mètres cubes d'eau par jour) et le site SIAAP Grésillons de Triel-sur-Seine (usine mise en service 2008 qui déconcentre les eaux traitées par la SAAP Seine Aval en plus du traitement des eaux usées de 18 communes des Yvelines et du Val-d'Oise, soit 300 000 mètres cubes d'eau par jour).

Les industries chimiques et pharmaceutiques constituent une filière en pleine croissance sur les territoires de GPSEO et SGBS avec plus de 1 000 salariés. GPSEO accueille notamment deux sites Seqens, le centre de recherche et développement de Porcheville (labellisé 5 / 21 grand lieu d'innovation par la Région Île-de-France) qui accueille depuis quelques mois un labcom Seqens/CNRS « HitCat » (centre d'excellence de multi catalyse et d'évaluation catalytique à haut débit), ainsi qu'un centre de production à Limay. Le territoire accueille également les unités de production et de R&D de NextPharma à Limay ainsi qu'une unité de production Fareva à Poissy. Le développement de cette filière passe la création d'un écosystème basé sur la complémentarité des activités, porté par Seqens, on compte notamment la présence de la start-up Cromaoak qui développe une méthode de purification des solvants médicaux. L'industrie pharmaceutique fait partie des filières dont le développement local est particulièrement soutenu par GPSEO et la Région Île-de-France. Le territoire de SGBS accueille des entreprises telles que Mayoly Spindler et Impala (reprise du site Alès à Bezons).

Le territoire de GPSEO accueille depuis plus d'un siècle les usines des deux leaders mondiaux de la facture instrumentale à Mantes-la-Ville. La fabrication d'instrument de musique à vent est une filière d'excellence spécifique du territoire, à mi-chemin entre les métiers d'art et l'industrie. Buffet Crampon, leader mondial de la clarinette, est implanté depuis 1850 sur le territoire avec 250 salariés localement. Henri Selmer, leader mondial du saxophone, est implanté depuis 1919 avec près de 500 employés. Là encore, le territoire accompagne ces entreprises face aux problématiques de recrutement pour des métiers d'arts majoritairement méconnus car non enseignés localement.

Enfin, les territoires de GPSEO et de SGBS voient le développement de filière en lien avec le monde agricole et forestier. SGBS souhaite développer un projet alliant agriculture et innovation en utilisant des technologies agricoles ayant peu d'impact sur l'environnement. GPSEO accueille un projet sur la filière bois avec la production de bioressources (récupération de bois pour la fabrication de granulés de combustible de chauffage et de charbon d'engrais). Ce projet s'appuie sur un écosystème local d'économie circulaire autour d'une quinzaine d'entreprise dont est partenaire la future chaire biomasse de l'université de Paris Saclay.

Annexe 9. Bilan du protocole : ce qui reste à faire... ou pas...

Sujet/objet	Acteur(s)	Oui/non	Commentaires
Animation du dispositif d'ensemble	Epamsa Audas	Partielle- ment	De 2008 à 2013 AUDAS intégrée à GPS&O en 2016
Mise en mouvement	Tous les acteurs	Non	Pas de manière pérenne puisque le territoire n'a pas de stratégie d'aménagement partagée et ne propose pas suffisamment d'opérations pour équilibrer le plan de financement d'une éventuelle SPLA-IN
Promotion du territoire, transformation de son image : élaborer une stratégie	Epamsa GPS&O	Non	Pas stratégie énoncée
Constitution d'une véritable maîtrise d'ouvrage collective	Epamsa Audas Epfy (Epfiif)	Non	Pas de MOA collective, les acteurs ne travaillent pas main dans la main : projets répartis entre eux sans instance d'échanges et de partage
Recyclage des sols pollués / reconversion des sites complexes (Singer, Eternit, Vibro-Vallot, etc.) / Site Renault de Flins comme priorité	Epamsa CD78 Epfiif	Non	Friches Eternit et Singer toujours présentes Site Flins hors OIN, remanié sur impulsion de Renault sans participation de l'État ni des collectivités Autres friches : <ul style="list-style-type: none"> - Poissy – ZAC Eole Rouget de Lisle (PSA) / Citallios (fonds friches 2021) - Andresy – friches ferroviaires (SNCF) / Citallios - Mantes-la-Ville – ZAC Mantes Université – Halle Sulzer / Epamsa (fonds friches 2021) - Vernouillet – La Grosse Pierre (Eternit) /Brownfields (repreneur privé – 2024) - Flins-sur-Seine – Site Renault / Implantation logistique Prologis ? <i>The Refactory</i> ? centrale PV au sol ? - Aubergenville – friche de l'ex-cimenterie et Tomecanic / Epfiif

			<ul style="list-style-type: none"> - Orgeval – friches Damman et LRM-Etanco / Epfif - Mantes-la-Jolie – friche Dunlopillo (ville Mantes-La-Jolie)
Développement du tertiaire	Epamsa	Partiellement	Mantes Innovaparc : Parc Quatuor, inauguré en 2023, comprenant 4 bâtiments tertiaires sur 10.000 m ²
Grands projets : Musée de la Batellerie, collection manifeste de l'architecture durable, centre des congrès de Mantes		Non	
Aménagement boucle de Chanteloup (logement & économie) : projet d'ensemble	Epamsa CD78 GPS&O Epfif S.P SGL	En cours	Démarche partenariale en cours (convention Epfif / CD78 / Epamsa / GPS&O) sur un projet de renaturation/valorisation de la boucle de Chanteloup
Gares Eole	GPS&O Et ?	En cours	GPS&O intervient sur l'espace public et la voirie, quelques opérations ont été confiées à des promoteurs : le déploiement d'Eole n'est pas accompagné d'une réelle densification et l'intensification des quartiers de gares (hors opérations Epamsa).
Se réappropriier la Seine et ses abords		Non	Pas de projets
Confluence Seine/Mauldre	GPS&O Epône	Non	Réflexion dans le cadre du projet de ville d'Epône (étude 2023 - La Fabrique Urbaine)
Mise en place d'un service TGV	SNCF	Non	<p>→ impression de <i>stand by</i> du projet LNPN (depuis Juillet 2024)</p> <p>→ nette opposition des élus qui considèrent que la LNPN n'apportera aucun bénéfice au territoire, mais uniquement des nuisances</p> <p>→ l'arrêt des trains de la LNPN à Mantes-la-Jolie sera soumis à la décision de l'exploitant (SNCF Réseau prévoyant uniquement les infrastructures ferroviaires mais pas l'exploitation)</p>

Bouclage de la Francilienne		Non	Projet A104 mis en suspend
Création de deux ports : Triel et Achères -> mieux coordonner le développement territorial + développement de la voie d'eau	Haropa Port	Partielle-ment	→ Projet de port industriel à Triel-sur-Seine – Ecopole : abandonné en 2022 suite à l'opposition des associations environnementales et élus des communes concernées (Carrières-sous-Poissy, Villennes-sur-Seine et Triel-sur-Seine) malgré les autorisations obtenues → Projet du Port Seine Métropole Ouest engagé par Haropa Port a Achères : 1ere phase de travaux lancée en 2023-2024, livraison complète prévue en 2040

Annexe 10. Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
ROSE	Frédéric	Préfecture des Yvelines	Préfet	07/04/25
TSCHIGGFREY	Marc	Préfecture des Yvelines	Préfet à l'égalité des chances	07/04/25
ZABOUAREFF	Eric	Préfecture des Yvelines	Sous-préfet de Mantes-la-Jolie	07/04/25
BOUVELOT	Gilles	Epfif	Directeur général	25/04/25
LURCON	Thomas	Epfif	Directeur général adjoint	25/04/25
ROCHET	Benoît	Haropa Port	Directeur général	05/05/25
BERBAIN	Antoine	Haropa Port	Directeur général délégué	05/05/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
DE LA MARTINIERE	Éliette	Haropa Port	Directrice de l'aménagement	05/05/25
MELLAH	Élodie	Haropa Port	Responsable du département urbanisme et pilotage de projets	05/05/25
SANJUAN	Pascal	DIDVS	Délégué alors en fonction	11/03/25
CASTEL	Florence	IGEDD	Inspectrice générale (Co-Tech LNPN)	26/03/25
PHILIZOT	François	DIDVS	Ex-délégué	25/03/25
BEHR	Damien	Epamsa	Directeur général par intérim	19/02/25
CERDELLI	Emmanuelle	Epamsa	Directrice générale adjointe	19/02/25
BOTTEGHI	Damien	Pôle ministériel/DHUP	DHUP	10/03/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
MONTRIEUX	Vincent	Pôle ministériel/DHUP	Adjoint au DHUP	10/03/25
SUCHEL	Christophe	Pôle ministériel/DHUP	Sous-directeur adjoint	21/01/25
FOUCHET	Hélène	Pôle ministériel/DHUP	Cheffe de bureau	21/01/25
ALLEMAN	Estelle	Pôle ministériel/DHUP	Chargée de mission	21/01/25
DELORME	Jean-Martin	IGEDD	Président section HACS	30/01/25
DUMAS	Sophie	GPS&O	DGS	05/02/25
CORON	Anne-Florie	DDT 78	Directrice	14/02/25
BONTEMPS	Fanny	DDT 78	Cheffe de service	14/02/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
DORE	Laurent	DDT 78	Directeur adjoint	14/02/25
BEDIER	Pierre	CD 78	Président	09/04/25
RABASTE	Maxime	CD 78	DG délégué à l'investissement et à la performance	09/04/25
MOULIN	Frédéric	GPA	DG délégué de GPA et DG de l'Eporsa	16/04/25
OULD SAID	Kamel	Région Île-de-France	DGA transports, aménagement et logement	31/03/25
BENOIST-MOUTON	Marion	Région Île-de-France	DG aménagement (p.i.)	31/03/25
MARECHAL-DEREU	Constance	DGE	Cheffe du service de l'industrie	06/03/25
GUILLAUME	Marc	Préfecture de région Île-de-France	Préfet	12/03/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
GAUTIER-MELLERAY	Marie	Préfecture de région Île-de-France	Préfète SG aux politiques publiques	12/03/25
GAY	Emmanuelle	DRIEAT	Directrice	19/03/25
SCHMITT	Hervé	DRIEAT	Directeur adjoint	19/03/25
BENSAID	Muriel	DRIEAT	Cheffe du service aménagement durable	19/03/25
BERGER	Aurélie	DRIEAT	Responsable du département aménagement opérationnel et foncier	19/03/25
DAIGNEAUX	Sarah	DRIEAT	Chargée de mission aménagement durable opérationnel	19/03/25
GAL	Gilles	EPF Normandie	Directeur général	09/04/25
BISSON	Jean-Bernard	EPF Normandie	Directeur des interventions et du foncier	09/04/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BOURRON	Stanislas	ANCT	Directeur général	24/04/25
GUEUSQUIN	Jean-Baptiste	ANCT/DGE	Directeur du programme territoires d'industrie	24/04/25
MERCENIER	Emmanuel	ex-Epamsa	Ancien directeur général	22/04/25
SAMSOEN	Nicolas	ex-Epamsa	Ancien directeur général	09/04/25
KNOLL	Marc	Choose Paris Business	Responsable de l'action territoriale et des partenariats publics	17/04/25
SPINARDI	Romain	Choose Paris Business	Cellule « Invest », territoire des Yvelines	17/04/25
BAUQUET	Nicolas	Institut Paris Région	Directeur général	26/03/25
LE GOFF	Tanguy	Institut Paris Région	Chargé d'étude	26/03/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
COQUIERES	Alexandra	Institut Paris Région	Juriste	26/03/25
DE CAGNY	Jean-Baptiste	DGITM	Chef de bureau IF2	11/04/25
BISET	Simon	DGITM	Chef de bureau des ports	11/04/25
MOLINENGO	Vivien	RTE	Responsable des affaires publiques	19/03/25
PRUVOST	Damien	RTE	Pilote de programme	19/03/25
LE MAT	Paul	IDFM	Chargé d'étude planification des transports et évaluation de politiques de mobilité	11/04/25
DEBRINCAT	Laurence	IDFM	Directrice	11/04/25
MANGIN	Guillaume	Drihl	Directeur adjoint	26/05/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BRESSON	Laurent	Drihl	Directeur	26/05/25
COGNET	Raphaël	Ville de Mantes-la-Jolie	Maire	20/06/25
ZAMMIT-POPESCU	Cécile	GPS&O	Présidente	27/05/25
ALQUIER	Jean-Daniel	GPS&O	DGA Aménagement	27/05/25
PEZZALI	Alain	CCPIF	Président	12/05/25
CROS	Eric	CCPIF	DGS	12/05/25
BROT	Émilie	PIPA	Directrice générale	07/05/25
ZELLER	Benoît	Anru	Directeur opérationnel	18/06/25

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
COUVAL	Jérôme	Anru	Chargé de mission territorial (Yvelines)	18/06/25
VIDON	Frédéric	EDF	Responsable de la valorisation de sites thermiques	25/06/25
FLAMENT	Florian	EDF	Appui en stratégie foncière	25/06/25
VINCENT	Bruno	Groupe Renault	Directeur des affaires publiques	06/06/25
RADUT	Stéphane	Groupe Renault	Directeur de <i>The Refactory</i>	06/06/25
De CONIHOUT	Guillaume	Groupe Renault	Chargé d'affaires publiques	06/06/25

Annexe 11. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Afdey	Action foncière pour un développement équilibré des Yvelines
Anah	Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat
ANCT	Agence nationale de la cohésion des territoires
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
Anru	Agence nationale pour la rénovation urbaine
APE	Agence des participations de l'État
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
Audas	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Seine Aval
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAMY	Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines
CA2RS	Communauté d'agglomération des deux rives de la Seine
CCPIF	Communauté de communes des Portes de l'Île-de-France
CD78	Conseil départemental des Yvelines
CLAP	Connaissance locale de l'appareil productif
CP(I)ER	Contrat de plan État Région / Contrat de plan inter-régional État Régions
CRTE	Contrat de relance et de transition écologique

Acronyme	Signification
DDT78	Direction départementale des territoires des Yvelines
DETR	Dotation d'équipement des territoires ruraux
DGALN	Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DGE	Direction générale des entreprises
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DIDVS	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
Direccte	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DRIHL	Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
DSIL	Dotation de soutien à l'investissement local
EDF	Électricité de France
Epamsa	Établissement public d'aménagement du Mantois-Seine aval
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
Eporsa	Établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine amont
ETP	Équivalent temps plein
FEDER	Fonds européen de développement régional
FLORES	Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié
FNADT	Fonds national d'aménagement et de développement du territoire

Acronyme	Signification
GPA	Grand Paris Aménagement
GPS&O	Grand Paris Seine & Oise
Haropa Port	Ports du Havre, de Rouen et de Paris
IAURIF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (aujourd'hui Institut Paris Région)
IDFM	Île-de-France Mobilités (ex-STIF)
IGEDD	Inspection générale de l'environnement et du développement durable
IUT	Institut universitaire de technologie
KV	Kilovolt
LNPN	Ligne nouvelle Paris-Normandie
MAGEO	Mise au gabarit européen de l'Oise
MAPTAM	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
M€	Million d'euros
MGP	Métropole du Grand Paris
OIN	Opération d'intérêt national
OPAH-RU	Opération programmée d'amélioration de l'habitat- Renouveau urbain
ORCOD(IN)	Opération de requalification des copropriétés dégradées (d'intérêt national)
ORT	Opération de revitalisation de territoire
PIB	Produit intérieur brut

Acronyme	Signification
PIG	Projet d'intérêt général
PIPA	Parc industriel de la plaine de l'Ain
PLH(I)	Programme local de l'habitat (intercommunal)
PLU(I)	Plan local d'urbanisme (intercommunal)
PNRU (NPNRU)	Programme national de rénovation urbaine (Nouveau)
PPA	Projet partenarial d'aménagement
PROPAC	Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés
PSMO	Port Seine métropole ouest
PSO	Projet stratégique et opérationnel
QPV	Quartier de la politique de la ville
RER	Réseau express régional
RTE	Réseau de transport d'électricité
SDAU	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (aujourd'hui SCoT)
SDRIF-E	Schéma directeur de la Région Ile-de-France - environnemental
SEM	Société d'économie mixte
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SPLA(IN)	Société publique locale d'aménagement (d'intérêt national)
VNF	Voies navigables de France

Acronyme	Signification
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'activités économiques
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZUP	Zone à urbaniser en priorité



Site internet de l'IGEDD :
« Les rapports de l'inspection »