

**Présenté par**  
**Valérie PÉCRESSE**  
Présidente du conseil régional  
d'Île-de-France

**APPROBATION D'UN AVENANT N° 3 AU CPIER VALLÉE DE LA SEINE 2015-2020 PROROGÉ EN 2022**

## Sommaire

<a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a> .....	3
<a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a> .....	4
<a href="#">ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION</a> .....	6
<a href="#">Annexe : Projet d'avenant n° 3 au CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 prorogé en 2022</a> .....	7

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Le CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 a été signé le 25 juin 2015 entre l'État et ses deux opérateurs que sont l'ADEME et l'Agence de l'Eau Seine Normandie, les Régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Île-de-France, à l'issue d'un travail commun de réflexion de deux ans pour élaborer le schéma stratégique d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine à l'horizon 2030, dont il est la première traduction opérationnelle.

Par son mandat du 30 octobre 2020 au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, le gouvernement a éclairé les contours souhaités du futur contrat interrégional. Toutefois, n'étant pas en mesure de préciser ses propositions en matière d'infrastructures de transports au-delà de 2022, il n'était pas possible de conclure un nouveau contrat de plein exercice au-delà de cette même année.

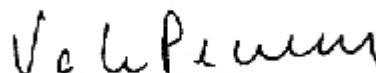
Aussi, le CPIER 2015-2020 a-t-il été prolongé par un avenant n° 2 jusqu'à la fin de l'année 2021, approuvé par la délibération n° CR 2021-004 du 4 janvier 2021 confirmant la délibération n° CR 2020-070 du 14 décembre 2020.

Il est aujourd'hui proposé de conclure un 3<sup>ème</sup> avenant au contrat interrégional 2015-2020, ayant pour effet de le proroger jusqu'à la date d'entrée en vigueur du prochain CPIER Vallée de la Seine. Ce 3<sup>ème</sup> avenant prévoit de poursuivre les interventions menées tout en améliorant le fonctionnement et de renforcer l'action sur les enjeux fondamentaux que sont l'adaptation au changement climatique et la résilience des ouvrages et des territoires. Il associe des investissements majeurs sur les infrastructures de transport, l'acquisition de connaissances, la valorisation de bonnes pratiques en matière de développement territorial ainsi que l'accompagnement de projets innovants, créateurs de richesse collective et respectueux de l'environnement. Il s'appuie sur six ans de coopération opérationnelle et ouvre des champs nouveaux, par exemple la filière hydrogène.

Cet avenant n°3 acte de nouveaux engagements financiers à hauteur de 22,7 M€ pour la Région Île de France, portant ainsi à 85,06 M€ son engagement sur l'ensemble de la période 2015-2022. Le détail des engagements financiers des cocontractants jusqu'à la fin de l'année 2022 sont indiqués dans la maquette financière jointe à l'avenant qui vous est ici soumis.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**La présidente du conseil régional  
d'Île-de-France**



**VALÉRIE PÉRESSE**

## PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 16 FÉVRIER 2022

### APPROBATION D'UN AVENANT N° 3 AU CPIER VALLÉE DE LA SEINE 2015-2020 PROROGÉ EN 2022

Le conseil régional d'Île-de-France,

**VU** le code général des collectivités territoriales ;

**VU** le code des transports ;

**VU** le code de l'environnement ;

**VU** le décret du Premier ministre n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine ;

**VU** l'arrêté du Premier ministre du 17 janvier 2020 portant désignation du préfet coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la Vallée de la Seine ;

**VU** le mandat du gouvernement au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine daté du 30 octobre 2020 ;

**VU** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le contrat de plan État Région 2015-2020, le contrat de plan interrégional État Régions 2015-2020 Vallée de la Seine et le projet de contrat de plan interrégional État Régions 2015-2020 plan Seine ;

**VU** la délibération n° CR 123-16 du 14 décembre 2016 approuvant la révision des volets « mobilité multimodale » et « enseignement supérieur et recherche, innovation numérique et emploi » du contrat de plan État Région 2015-2020, et la révision du contrat de plan interrégional État Régions Vallée de la Seine ;

**VU** la délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 approuvant les avenants au CPER 2015-2020 et au CPIER 2015-2020 ;

**VU** le contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 signé le 25 juin 2015 ;

**VU** l'avenant n°1 au contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine signé le 3 février 2017 ;

**VU** l'avenant n° 2 au contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine signé le 29 juin 2021 ;

**VU** l'avis Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France du 10 février 2022 ;

**VU** l'avis de la commission de la réforme territoriale ;

**VU** l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

**VU** l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

**VU** le rapport n°CR 2022-003 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

***Article unique***

Approuve l'avenant formalisant la révision et la prorogation du Contrat de Plan interrégional État Régions Vallée de la Seine, présenté en annexe 1 de la présente délibération, et autorise la Présidente du Conseil régional à le signer.

**La présidente du conseil régional  
d'Île-de-France**

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION**

**Annexe : Projet d'avenant n° 3 au CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 prorogé en 2022**



**Vallée de la Seine**

**AVENANT N° 3 AU CONTRAT DE PLAN  
INTERREGIONAL ETAT-REGIONS VALLEE DE LA  
SEINE  
2015-2020  
-----  
CPIER 2015-2022**



## PREAMBULE

Le 25 juin 2015, l'État, les Régions d'Île-de-France, de Haute-Normandie, de Basse-Normandie, l'agence de l'eau Seine-Normandie et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ont signé le contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine pour la période 2015- 2020.

Un premier avenant au CPIER a été signé le 3 février 2017. Depuis cette date, de nouvelles priorités ont conduit à proposer de redéployer certains crédits. D'un commun accord, les signataires du contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine ont donc décidé d'établir un deuxième avenant, portant sur le volet fluvial et la durée du contrat. Ce deuxième avenant a été signé le 29 juin 2021.

La préparation d'un nouveau contrat de plan interrégional dédié à la vallée de la Seine est engagée, dans le cadre du mandat de négociation approuvé par le Premier ministre en octobre 2020. Les discussions conduites dans ce cadre ont permis d'identifier de nouveaux champs de coopération de l'Etat et des Régions. Elles visent à poursuivre la démarche engagée depuis 2015, en application du premier contrat de plan et du schéma stratégique élaboré en commun. Elles définissent les priorités interrégionales d'infrastructures de transport ferroviaires, fluviales et portuaires, dont la performance constitue un enjeu majeur, au sein en particulier du système logistique français.

La révision en 2022 de la programmation financière associée à la loi d'orientation sur les mobilités définira la contribution financière de l'Etat sur la période 2023-2027 en matière d'infrastructures de transport. Comme c'est le cas pour l'ensemble des contrats de plan, seules ont donc été notifiées les enveloppes afférentes à 2021 et 2022.

Dans ce contexte, Etat et Régions ont décidé de conclure un troisième avenant au contrat de plan 2015-2020, afin de prolonger son action jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER de plein exercice prévue fin de l'année 2022 et d'en adapter les modalités et les contenus.

Les évolutions de contenu qu'apporte le présent avenant sont définies par des fiches décrivant les actions conduites. Ce programme associe des investissements majeurs, l'acquisition de connaissances et les bonnes pratiques en matière de développement territorial et enfin, l'accompagnement de projets innovants, créateurs de richesse collective et respectueux de l'environnement. Il s'appuie sur six ans de coopération opérationnelle et ouvre des champs nouveaux, par exemple la filière hydrogène.

Le présent avenant définit les engagements financiers de l'Etat et des Régions jusqu'à fin 2022. Il intègre du côté de l'Etat les enveloppes spécifiques au plan de relance pour le FNADT et les infrastructures portuaires et fluviales. L'ensemble de ces engagements sera pris en compte dans l'équilibre du deuxième contrat de plan dédié à la vallée de la Seine qui portera sur la période 2023-2027

## AVENANT

### Entre

L'État représenté par Pierre-André DURAND, Préfet de la région Normandie, Préfet de la Seine Maritime, Coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la vallée de la Seine, en présence du Préfet d'Île-de-France et du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine,

L'agence de l'eau Seine-Normandie représentée par Sandrine ROCARD, Directrice Générale,

L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie représentée par Arnaud LEROY, Président,

D'une part,

Et

La Région Île-de-France représentée par Valérie PECRESSE, Présidente du conseil régional

La Région Normandie représentée par Hervé MORIN, Président du conseil régional de Normandie,

D'autre part,

Vu le décret du Premier ministre n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine,

Vu l'arrêté du Premier ministre du 17 janvier 2020 portant désignation du préfet coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la Vallée de la Seine,

Vu le contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 signé le 25 juin 2015,

Vu l'avenant n°1 au contrat de plan interrégional Etat-Régions Vallée de la Seine signé le 3 février 2017,

Vu l'instruction du Commissaire général à l'égalité des territoires du 19 octobre 2018 autorisant les préfets de région à préparer, en lien avec les présidents de région, des avenants techniques aux CPER afin de poursuivre leur exécution,

Vu l'avenant n°2 au contrat de plan interrégional Etat-Régions-Vallée de la Seine signé le 29 juin 2021,

Vu le courrier du Directeur général des collectivités locales en date du **2021**, autorisant le préfet coordonnateur des actions de l'État pour l'aménagement de la Vallée de la Seine à signer l'avenant n°3 au CPER 2015-2020,

Vu la délibération du Conseil Régional de l'Île-de-France n° CR 2022-003 en date du 16 février 2022, portant approbation du projet et autorisant la présidente à signer l'avenant n°3 au CPER Vallée de la Seine 2015-2020,

Vu la délibération de la Commission permanente du Conseil Régional de Normandie en date du 16 décembre 2021, portant approbation du projet et autorisant le président à signer l'avenant n°3 au CPER Vallée de la Seine 2015-2020,

Vu l'accord en date du **2021**, donné par le conseil d'administration de l'agence de l'eau Seine-Normandie à sa directrice générale pour signer l'avenant n°3 au CPER Vallée de la Seine 2015-2020,

Vu la délibération du conseil d'administration de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de

l'énergie en date du 2021, autorisant son président à signer l'avenant n°3 au CPIER Vallée de la Seine 2015-2020,

## IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

### **Article 1<sup>er</sup> - Objet de l'avenant**

L'État et les Régions s'engagent à mettre conjointement en œuvre les mesures et actions contenues dans le présent document intitulé « Avenant n°3 au contrat de plan interrégional État Régions Vallée de la Seine 2015-2020 », modifiant l'article 1 dudit contrat de plan interrégional 2015-2020.

### **Article 2 - Actions modifiées au titre de l'axe 1 « gestion de l'espace et développement durable »**

Cet axe est complété comme suit :

L'objet de l'avenant n°3 est de poursuivre les actions engagées et d'initier des actions nouvelles, relatives aux fiches-actions suivantes du CPIER :

- 1.1 « dispositif pérenne d'observation, d'études et de prospectives » ;
- 1.2 « harmonisation et homogénéisation de la connaissance des milieux » ;
- 1.3 « connaissance des paysages et de leur évolution » ;
- 1.4 « maîtrise du développement urbain » ;
- 1.5 « gestion des berges de la Seine et continuités écologiques ».

Les nouvelles orientations relatives à ces actions sont développées dans deux fiches thématiques en annexe :

Fiche 1 : « Observation, animation et diffusion de la connaissance du territoire, en vue d'un aménagement économe » l'Etat mobilisera du FNADT, à hauteur de 1,2 M€ sur la période 2021-2022; soit 0,300 M€ pour la fiche-action 1.1, 0,200 M€ pour la fiche-action 1.3 et 0,700 M€ pour la fiche-action 1.4.

Les contributions des Régions figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

Fiche 2 : « Gestion de l'eau et continuités écologiques » ; l'Agence de l'Eau Seine Normandie apportera une dotation de 6,37 M€ sur la période 2021-2022, afin de soutenir les actions des fiches 1.2, à hauteur de 0,900 M€ et 1.5 à hauteur de 5,470 M€, dont 2,08 M€ pour les passes à poisson (fiche 1.5).

Les contributions des Régions figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

### **Article 3 - Actions modifiées au titre de l'axe 2 « maîtrise des flux et des déplacements »**

Cet axe est complété comme suit :

Fiche action 2.1 : « Infrastructures ferroviaires »

L'enjeu ferroviaire du contrat et de l'avenant n°3 est de contribuer à la désaturation du réseau

centré sur la gare Saint-Lazare et d'offrir une meilleure robustesse et une meilleure qualité de service aux circulations de voyageurs et de fret empruntant le réseau de l'axe Seine. Les solutions recherchées devront tenir compte de la densité des trafics, des besoins prévisionnels de circulation et de la complexité des travaux.

Le présent avenant intègre un programme d'études destiné à optimiser le réseau ferroviaire existant, dans l'attente de la ligne nouvelle Paris-Normandie, dont l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique est lancée.

L'Etat et les régions s'engagent à financer, en 2021 et 2022, le programme d'études prévisionnel à hauteur de 14 M€, réparti à parité entre Etat (7 M€) et les deux Régions (7 M€).

La fiche thématique 3 en annexe précise les orientations du programme d'études prévisionnel.

Ces crédits sont complétés par le CPER Normandie (Basse-Normandie) à hauteur de 1,504 M€ pour l'Etat et de 1,495 M€ pour la Région Normandie afin de financer les adaptations apportées au projet GSM Rail inscrit au CPIER.

Les dotations de l'Etat au titre du CPIER sont portées au total à 58,36 M€, celles de la région Île-de-France à 16,72 M€ et de la région Normandie à 41,55 M€.

Ainsi, pour mémoire, les engagements globaux du CPIER et du plan de relance en faveur des projets ferroviaires en vallée de la Seine s'élèvent respectivement à 60,48 M€<sup>1</sup> pour l'Etat, 16,72 M€ pour la région Île-de-France et 42,35<sup>2</sup> M€ pour la région Normandie sur la période 2015-2022.

#### Fiche action 2.2 « Infrastructures fluviales »

L'objectif du contrat et de l'avenant n°3 est de poursuivre l'effort de régénération et de modernisation du réseau à grand gabarit de la vallée de la Seine à l'aval de la ville de Paris et d'y inclure l'amont et les principaux affluents de la Seine (Marne et Oise). Résilience des activités (logistique, tourisme), transition écologique du réseau et préparation de la future interconnexion au bassin de l'Escaut constituent les priorités de l'Etat et des Régions.

Grâce aux financements européens, le présent avenant accélère les investissements et complète le programme de régénération des ouvrages et de verdissement.

En 2021 et 2022, l'Etat s'engage à consacrer un total de crédits de 52,05 M€ (28,40 M€ auxquels s'ajoutent 23,65 M€ au titre du plan de relance). Le montant des contributions des Régions au CPIER figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant. La région Île-de-France et la région Normandie contribuent par ailleurs aux dispositifs de promotion du transport fluvial (PARM et/ou PAMI) gérés par VNF.

Ainsi, les engagements globaux du CPIER, y compris le plan de relance, en faveur des projets fluviaux en vallée de la Seine s'élèvent respectivement à 96,01 M€ pour l'Etat.

La fiche thématique 4 en annexe précise les orientations du programme prévisionnel.

#### Fiche 2.3 : « Infrastructures portuaires »

L'objectif du contrat et de l'avenant n°3 est d'assurer le développement économique et durable du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (ou Haropa port, son nom commercial), issu de la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris, et d'en maximiser les retombées pour les territoires normands et franciliens. Le plan stratégique en cours de finalisation s'appuie sur un plan

---

<sup>1</sup> Au titre du plan de relance, l'Etat apporte son soutien au raccordement de l'installation terminale embranchée du Val d'Hazey (1,2 M€) et aux études et aux aménagements du terminal de Valenton (0,92 M€). Ce programme est susceptible d'ajustement en fonction notamment du calendrier des opérations.

<sup>2</sup> La région Normandie apporte également son soutien au raccordement de l'installation terminale embranchée du Val d'Hazey (0,8 M€).

d'investissements ambitieux. Le contrat de plan interrégional et le présent avenant visent à concrétiser les investissements prioritaires, qui découlent des orientations stratégiques.

En 2021 et 2022<sup>3</sup>, l'Etat s'engage à consacrer 38,95 M€, auxquels s'ajoutent 71,5 M€ au titre du plan de relance<sup>4</sup>. Ainsi, les engagements globaux de l'Etat au titre du CPIER, y compris le plan de relance, en faveur des projets portuaires en vallée de la Seine s'élèvent à 164,46 M€..

Les contributions des Régions figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

Par ailleurs, la Région Normandie participe à hauteur de 79,1 M€ pour financer l'accès fluvial direct à Port 2000 (chatière).

La fiche en annexe 5 précise les orientations du programme prévisionnel.

#### Fiche 2.4 : « Opération Serqueux-Gisors »

Le plan de financement de cette opération de modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors » pour le fret ferroviaire n'était pas finalisé au moment de la signature du CPIER initial. Aujourd'hui, le plan de financement de l'opération est connu et des premiers surcoûts ont fait eux-aussi l'objet d'une clé de répartition.

Au vu de l'analyse des surcoûts du projet de 27,6 M€ et de 4,55 M€, soit au total de 32,65 M€, l'Etat et la région Normandie acceptent de financer respectivement 14,275 M€ et 12,875M€, un montant de 5 M€ restant à la charge de SNCF Réseau.

Ainsi les engagements de l'Etat et de la région Normandie pour ce projet s'élèvent respectivement à 104,275 M€ et 102,875€.

#### **Article 4 - Actions modifiées au titre de l'axe 3 : « développement économique, enseignement supérieur et recherche ».**

Cet axe est modifié comme suit :

L'objet de l'avenant n°3 est de poursuivre les actions engagées et d'initier des actions nouvelles, relatives aux fiches-actions suivantes du CPIER :

- 3.1 « structuration des filières industrielles et pôles de compétitivité » ;
- 3.2 « transition écologique et valorisation économique » ;
- 3.3 « tourisme et culture ».

Ces actions sont développées dans les 4 fiches thématiques en annexe :

- Fiche 6 : « dynamisation du tissu industriel et logistique » ;
- Fiche 7 « transition environnementale et énergétique et changement climatique » ;
- Fiche 8 « développement de la filière hydrogène » ;
- Fiche 9 « valorisation touristique de la vallée de la Seine ».

La somme de 0,900 M€ en crédits d'Etat-FNADT bénéficiera à la fiche-action 3.1 situation des filières industrielles et des pôles de compétitivité.

L'étude DEPLHY a permis de confirmer la pertinence d'une coopération étroite entre la Normandie et l'Île-de-France sur le thème de l'hydrogène, autour de la vallée de la Seine, dans les champs de

---

<sup>3</sup> Sur la période, sont incluses les opérations du port de Rouen relatives à la reconversion du site ex Petroplus, au réseau routier portuaire, au terminal de Radicatel et l'outil de réparation navale avec des contributions de l'Etat et de la Région Normandie.

<sup>4</sup> Les crédits du plan de relance couvrent la période 2020, 2021 et 2022.

la production, du transport, de la distribution et de la consommation.

La contribution de l'Etat concernant la fiche-action 3.2 demeure apportée par l'Ademe, soit une tranche annuelle moyenne de 1,43 M€ ou 2,86 M€ pour les deux années 2021 et 2022.

En matière touristique et culturelle (fiche 3.3), la contribution de l'Etat repose sur la mobilisation du FNADT à hauteur de 0,34 M€ pour les deux années 2021 et 2022.

Les contributions des Régions figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

Les nouveaux financements (3 M€ pour la période 2021-2027) destinés à l'enseignement supérieur et à la recherche (fiche 3.4) sont transférés vers le CPER Normandie.

#### **Article 5 - Récapitulatif financier**

Le récapitulatif financier du CPIER Vallée de la Seine révisé est annexé au présent avenant, modifiant la partie III du contrat d'origine.

Les conventions d'exécution, le cas échéant modifiant celles qui existent, préciseront les dispositions techniques et financières du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 modifié.

Au sein de chaque fiche action, les opérations individualisées et leur plan de financement sont mentionnées à titre indicatif, de même que la répartition de la contribution de chaque cofinanceur entre les opérations d'une même fiche action. Cette répartition peut être adaptée, notamment en cas d'attribution de financement européen, dans les conditions décrites à l'article 6 et dans la limite des enveloppes financières fixées par fiche action, sauf avenant.

#### **Article 6 - Conditions d'exécution**

L'article 3 du contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine est complété comme suit :

L'adaptation de la liste des opérations et/ou du plan de financement d'une ou plusieurs opérations au sein d'une fiche action peut être sollicitée par le maître d'ouvrage auprès des parties au contrat et des cofinanceurs des opérations concernées à condition que le montant des engagements de chaque cofinanceur au titre de la fiche action concernée demeure inchangé. La liste des opérations concernées et leur plan de financement respectifs peuvent être révisés après échange de lettres et validation expresse des cofinanceurs parties au contrat approuvant les modifications proposées. Ces modifications sont communiquées au comité directeur pour le développement de la vallée de la Seine.

L'intégration ou la suppression d'une ou plusieurs opérations est considérée comme une adaptation au sens des alinéas 2 et 3 de cet article sous réserve du respect des conditions qui y sont définies.

Les dispositions du contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine non modifiées par le présent avenant demeurent applicables.

Le présent avenant prend effet à compter de la signature des parties.

#### **Article 7 - Mise en œuvre**

Les signataires du contrat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la mise en œuvre du présent avenant.

### **Article 8 - Durée du contrat**

L'article 1 du contrat d'origine est ainsi modifié : La durée du CPIER 2015-2020 est prorogée jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER de plein exercice.

Fait à , le

<p><i>La présidente du Conseil régional D'Île-de-France</i></p> <p>Valérie PECRESSE</p>	<p><i>Le président du Conseil régional de Normandie</i></p> <p>Hervé MORIN</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------

*Le préfet coordonnateur des actions de l'Etat pour  
l'aménagement de la vallée de la Seine*

Pierre-André DURAND

<p><i>Le Préfet, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine</i></p> <p>Pascal SANJUAN</p>	<p><i>Le préfet d'Île-de-France</i></p> <p>Marc GUILLAUME</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

<p><i>La directrice générale de l'agence de l'eau Seine-Normandie</i></p> <p>Sandrine ROCARD</p>	<p><i>Le président de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie</i></p> <p>Arnaud LEROY</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



FICHES ANNEXES :

**Fiche 1 : Observation, animation et diffusion de la connaissance du territoire de la vallée de la Seine, dans une logique de sobriété foncière.**

Le territoire couvert par le contrat de plan est fortement marqué par une occupation humaine dense et souvent fort ancienne. La pression foncière y demeure forte, tant pour le logement que pour les activités économiques et la dynamique de consommation de terres agricoles et naturelles y est restée longtemps très vive et pèse encore. Par ailleurs, l'intensité des flux de personnes et de marchandises a donné naissance à un réseau étroitement maillé d'infrastructures dont l'empreinte sur l'espace est forte.

Dans un contexte de lutte contre l'artificialisation des sols et de changement climatique, il convient donc que les projets d'aménagement et de développement économique visent à maîtriser leurs impacts écologiques, au travers notamment de stratégies efficaces de sobriété foncière.

Les travaux engagés depuis cinq ans avec différents réseaux (agences d'urbanisme, acteurs du paysage, opérateurs fonciers et chambres consulaires) ont permis de créer une culture commune d'aménagement durable et résilient en vallée de la Seine. Ils débouchent aussi sur l'identification de pratiques mieux adaptées aux exigences actuelles, sur la mise en place d'outils partagés autorisant une analyse plus fine des enjeux.

Pour aller plus loin, des synergies doivent être encouragées et certaines actions ajustées pour tendre vers davantage d'opérationnalité. Cela implique non seulement un renforcement de l'animation et du partage de la connaissance mais aussi un travail plus opérationnel auprès des acteurs de terrain, avec une approche décloisonnée dans la connaissance et l'analyse, comme elle l'est dans la mise en œuvre des projets.

Le dispositif de soutien doit ainsi permettre :

1. D'observer le territoire et analyser les évolutions en cours en croisant les différentes approches (évolutions des activités économiques, recensement des friches, modalités de mobilisation du foncier, préservation des continuités écologiques, insertion paysagère, adaptation au changement climatique...) et en développant leurs interfaces : analyse multicritères des sites, homogénéisation et géolocalisation des données en vue de leur exploitation, notamment cartographique...
2. D'en tirer des enseignements et des propositions d'actions à partager avec les acteurs de terrain, sur la base de données précises et mises en perspective au regard des évolutions constatées et/ou anticipées,
3. D'animer l'ensemble de la démarche pour permettre l'élargissement du champ des acteurs contributeurs et bénéficiaires, tout en veillant à sa cohérence d'ensemble, tant en termes d'objectifs que de méthode et de discours,

#### 4. De diffuser cette connaissance au travers de publications et d'évènements.

Cela suppose ainsi d'accroître la coordination des partenaires qui travaillent déjà ensemble à l'échelle de la vallée de la Seine (agences d'urbanisme, école de paysage de Versailles, établissements publics fonciers, CEREMA...), d'élargir le cercle de ces coopérations pour capitaliser sur la connaissance issue des différentes démarches (observatoire du Foncier logistique porté par LSN, trames vertes et bleues...) et de définir des modalités dédiées d'animation et de diffusion de cette connaissance.

Il convient de veiller à l'appropriation par les acteurs de premier niveau, les communes et les intercommunalités, mais aussi les acteurs privés de l'aménagement, des outils ainsi mis à leur disposition pour faciliter l'exercice des missions d'urbanisme opérationnel, la remise sur le marché des friches nées des mutations économiques ou encore la reconquête des continuités écologiques. Cela permettra notamment de faciliter la mise en œuvre de dispositifs tels que ceux dédiés à la résorption des friches ou ceux visant à la valorisation des sites « clés en mains », voués aux activités industrielles et logistiques.

Ce travail de longue haleine passe par des partenariats pluriannuels permettant de mobiliser les réseaux sus-évoqués. Il importe donc d'éviter toute rupture en 2021 et 2022, tout en adaptant les démarches déjà engagées, au vu notamment des objectifs indiqués ci-dessus et en continuant d'élargir le champ des acteurs et partenaires.

Les actions correspondantes seront financées principalement au titre des fiches-actions 1.1, 1.3 et 1.4 du CPIER pour lesquelles l'Etat mobilisera le FNADT. Les contributions respectives de l'Etat et des Régions figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

#### **Fiche 2 : Gestion de l'eau et continuités écologiques**

Les actions conduites dans le contrat de plan interrégional ne visent pas à couvrir l'ensemble du champ de la gestion de l'eau, notamment les questions relatives à l'assainissement ou à la gestion quantitative. Elles sont conduites dans le respect de la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations dévolue à l'échelon intercommunal. L'accent est donc mis sur deux axes majeurs que sont la connaissance du fonctionnement du système fluvial, d'une part, et la restauration des continuités écologiques aquatiques, longitudinales et latérales ainsi que « sèches », quand elles s'intègrent dans le système de la vallée de la Seine, d'autre part. Le premier contrat a ainsi rendu possible de lancer deux programmes importants autour du suivi physico-chimique du fleuve (Phresques) et des continuités de la vie piscicole (CONSACRE), qui trouveront un premier aboutissement en 2021. Il a aussi offert un accompagnement technique et financier à des opérations-pilotes de restauration des continuités écologiques, dans des champs variés, effacement d'ouvrage, restauration des berges, renaturation de cours d'eau.

Les années 2021 et 2022 verront donc la poursuite de ces actions qui, au-delà de leur intérêt direct, apportent des éclairages indispensables à l'action des différents intervenants, et notamment des intercommunalités précitées. Des thèmes nouveaux pourront être traités, en s'appuyant notamment sur le cadre offert par le projet Flumen, préparé en 2019 et 2020 et relatif aux mobilités latérales du fleuve et au devenir des protections dégradées, et en mobilisant les réseaux existants, et en particulier le GIP Seine aval et le PIREN Seine. L'accent pourra être porté également sur les projets d'intérêt majeur pour l'écologie de la Seine (selon les spécificités des enjeux, du milieu, des contraintes de restauration) qui intégreront une forte dimension participative des acteurs (collectivités, maîtres d'ouvrages, propriétaires et usagers des berges, y compris entreprises et gestionnaires de réseaux...), ainsi qu'une dimension d'animation, de valorisation des connaissances et d'enjeux d'adaptation aux conséquences du changement climatique sur la Seine, ses berges et ses milieux naturels contigus.

Une attention particulière sera portée à l'élaboration d'un programme pluriannuel de passes à poissons, en lien avec Voies navigables de France. Il est indispensable, en effet, de poursuivre l'effort engagé pour assurer la transparence des ouvrages existants, barrages et écluses, en particulier pour certains situés à l'aval de Paris. L'ordre de priorité retenu tiendra compte de la cohérence écologique

requis.

L'agence de l'eau Seine Normandie a prévu une dotation globale de 22,3 M€ pour la période 2021-2027, dont une provision de 7,3 M€ pour les passes à poissons. Les financements nécessaires pour 2021 et 2022 s'imputeront donc sur cette enveloppe. La contribution prévisionnelle des deux Régions pour ces mêmes années 2021-2022 est indiquée dans la maquette financière annexée au présent avenant au titre des fiches-actions 1.2 et 1.5..

### **Fiche 3 : volet ferroviaire**

Ce volet a pour objet de contribuer à la désaturation du réseau ferroviaire Paris-Normandie, tant pour les trafics de voyageurs que pour les circulations de fret, celles-ci devant au surplus le plus souvent traverser tout ou partie de l'Île-de-France et de la Normandie pour atteindre leurs destinations finales. Il poursuit ainsi la démarche engagée par le contrat 2015-2020 avec en particulier les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Paris-Normandie ainsi que l'ouverture au fret de la ligne Serqueux-Gisors, financée par l'Union européenne, l'Etat et la Région Normandie. Les projets identifiés à ce jour s'inscrivent dans cette perspective globale, visant à traiter les points de congestion majeurs grâce un réaménagement des faisceaux ferroviaires en différents points de l'axe Seine. Cependant, eu égard notamment à la complexité des opérations envisagées, il est nécessaire de bien poser les hypothèses présidant à leur réalisation, grâce à des programmes d'études adaptés.

Pour 2021 et 2022, les actions du contrat de plan porteront donc sur la poursuite d'études permettant de préparer les investissements majeurs pour l'axe et dont les conditions de réalisation et les calendriers de mise en œuvre pourront ainsi être affinés. L'ensemble de ce programme sera doté de 14 M€ et des conventions financières seront à établir pour chaque projet précité afin de déterminer les participations financières de l'Etat et des Régions.

Il est rappelé que, sur les années 2021 et 2022, l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique relatives à la ligne nouvelle Paris-Normandie sera financée dans le cadre de la convention conclue en décembre 2020. Les besoins prévisionnels pour la totalité des études préalables à l'enquête d'utilité publique excèdent la dotation (23,8 M€) inscrite dans ladite convention, ce qui nécessitera d'examiner le financement complémentaire sur la période 2023-2027.

Enfin, le bouclage du plan de financement du nouveau plan de voie de Mantes-La-Jolie dans le cadre du projet Eole constitue pour la Région Île-de-France un préalable à la participation à d'autres opérations.

### **Fiche 4 : volet fluvial**

Le premier contrat de plan interrégional consacré à la vallée de la Seine comportait les opérations de régénération et de modernisation du réseau navigable à grand gabarit constitué autour de la Seine à l'aval de la ville de Paris exclusivement. Dans un objectif de simplification l'ensemble des projets conduits sur la Seine et ses principaux affluents (Marne et Oise) pourront désormais être inscrits dans le contrat de plan interrégional, en incluant donc l'amont de Paris.

Le programme fixé pour 2021 et 2022 traduit ainsi cette orientation majeure. Il permet de poursuivre les travaux engagés au titre des exercices précédents, tout en lançant des investissements nouveaux. Outre les financements européens obtenus, la mobilisation des moyens relevant du plan de relance et affectés aux régions Île-de-France et Normandie permet d'accélérer une dizaine d'opérations de régénération, concourant ainsi à une résilience accrue du réseau. Les contributions apportées sont indiquées dans la maquette financière jointe au présent avenant.

Il s'agit d'une première étape d'un programme global d'interventions volontariste dans le cadre du contrat d'objectif et de performance de VNF, y compris les investissements relatifs au verdissement du réseau (bornes électriques, passes à poissons) ou à sa modernisation (télé conduite). Cela traduit

l'ambition de conforter tant les activités liées aux marchandises, au sein du premier bassin français de navigation, qu'au tourisme, lourdement touché par la crise liée à la pandémie en 2020 et 2021 et dont l'activité redémarrera progressivement.

Cet effort s'inscrit en outre dans la perspective d'ouverture, à la fin de la décennie, du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, reliant mieux les bassins de la Seine et de l'Escaut. Sous cet angle, le contrat de plan interrégional permettra d'assurer le suivi des deux autres projets de mise à grand gabarit, Bray-Nogent sur la Seine amont et MAGEO sur l'Oise. Pour ces deux derniers, l'objectif sur la période 2021-2022 est la mise à l'enquête publique<sup>5</sup>.

#### **Fiche 5 : volet portuaire**

La fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris, opérationnelle depuis le premier juin 2021, dote l'ensemble portuaire fédéré sous le nom d'HAROPA-Port d'un cadre de gestion unifié. La programmation des investissements découle des orientations du plan stratégique qui fait l'objet d'une consultation large et fixe les orientations de long terme poursuivies par l'autorité portuaire. Le contrat de plan interrégional vallée de la Seine est le vecteur naturel du partenariat entre port, Etat et Régions autour de ce plan d'investissement. Dès lors, l'ensemble des projets portés par HAROPA-Port, que ce soit à l'aval ou à l'amont de Paris, a vocation à y trouver place, le partage du financement étant naturellement différencié entre projets.

Les opérations dont la réalisation est prévue sur les années 2021 et 2022 s'inscrivent dans le prolongement des engagements antérieurs. Il s'agit en particulier de poursuivre ou d'achever des projets structurants, dont l'aboutissement rapide est indispensable. Au Havre, cela porte notamment sur la réalisation des terminaux 11 et 12 à Port 2000, le lien fixe fluvio-maritime, la rénovation profonde des terminaux dédiés à la croisière du réseau ferré portuaire et des écluses de Tancarville ainsi que sur l'achèvement des travaux des parcs logistiques. A Rouen sont en jeu l'achèvement de l'amélioration des accès nautiques, le renforcement des plates-formes multimodales ou la remise à niveau du réseau routier portuaire. A Paris relèvent de cette approche l'engagement des travaux du Port Seine-Métropole ouest ou les aménagements de ports urbains encadrant la ville de Paris.

Ces deux années verront également l'accélération des investissements liés à la transition environnementale et énergétique. Cela concerne tout spécialement l'équipement en alimentation électrique des quais, le développement des carburants alternatifs, l'hydrogène étant un enjeu majeur, ou les dispositifs d'assainissement améliorant la qualité des eaux du fleuve.

La période 2021-2022 bénéficiera d'un abondement découlant du plan de relance mis en place par l'Etat. Les dotations correspondantes s'élèvent à 45 M€ pour le Havre, 20 M€ pour Rouen et 6,5 M€ pour Paris. Les contributions apportées par les Régions sont indiquées dans la maquette financière jointe au présent avenant.

#### **Fiche 6 : Dynamisation du tissu industriel et logistique**

La volonté des partenaires du contrat de plan est de consolider le tissu industriel et logistique de la vallée de la Seine, qui constitue une de ses forces économiques. L'existence des territoires d'industrie tout au long du fleuve et jusque dans l'ouest normand montre la place qu'y tient ce secteur d'activité. Ce territoire est en outre au cœur du premier système logistique français, le rôle des ports dans le commerce international s'articulant avec les besoins propres à un ensemble interrégional extrêmement dense.

Il importe donc de poursuivre la démarche engagée depuis 2015 qui vise à développer les coopérations entre filières, de façon à conforter les dynamiques collectives et à faciliter l'émergence de projets, en particulier dans le tissu de PME-PMI. L'ambition est également d'accompagner les mutations économiques et industrielles des entreprises et des territoires et d'anticiper les changements stratégiques de la Vallée de la Seine, au regard notamment des enjeux identifiés en termes d'implantations nouvelles

---

<sup>5</sup> L'enquête publique relative au projet MAGEO a été réalisée au printemps 2021.

d'une part et de décarbonation d'autre part.

Les projets retenus, issus ou non d'appels à projets, seront présentés prioritairement par des structures de filière et/ou pôles de compétitivités, et présenteront du fait de leurs modalités de conduite et de leurs finalités une claire valeur ajoutée interrégionale. Ils pourront concerner un secteur émergent, une filière d'activité ou être multisectoriels, mais porter sur des enjeux clairement identifiés en vallée de Seine afin de s'y traduire en projets opérationnels.

Pourront être également retenus des projets relatifs à la conversion des industries dans la prise en compte des risques industriels et technologiques ou accompagnant les mutations du système industriel et des activités de transport et de logistique vers une diminution de leur empreinte environnementale.

Il s'agira également de tirer les enseignements issus de l'observation du foncier à vocation économique menée dans le cadre du CPIER afin d'accompagner le développement d'un foncier adapté aux activités industrielles et logistiques intégrant la dimension environnementale et sociétale

Il convient, par ailleurs, de maintenir l'effort tendant à rapprocher équipes de recherche normandes et franciliennes, sur des projets qui viennent à l'appui de la modernisation du système logistique et de l'innovation.-A ce titre, il convient de stabiliser le fonctionnement des deux groupements d'intérêt scientifique, Trafis et ILIVS, qui animent les communautés de recherche dans leurs domaines respectifs.

Les études et actions d'animation au titre de la fiche 3.1 du CPIER seront financées par l'Etat en mobilisant du FNADT. Les contributions des Régions sont indiquées dans la maquette financière jointe au présent avenant.

#### **Fiche 7 : Transition environnementale et énergétique et changement climatique**

L'appel à projets annuel organisé depuis 2015 pour susciter des projets d'intérêt interrégional dédiés à la transition environnementale et énergétique, en relation avec les enjeux de développement économique, a permis de faire émerger de nombreuses initiatives. Les financements apportés par l'ADEME et les deux Régions ont soutenu des démarches innovantes, de nature à provoquer une évolution de nombreuses pratiques.

Les cibles principales traitées jusqu'à présent, autour des transports et de la mobilité ou de l'économie circulaire, conservent toute leur pertinence. Il est cependant opportun de mieux prendre en compte certains domaines, tels que les impacts du changement climatique, les enjeux de résilience et d'adaptation, l'énergie, en particulier l'essor de l'hydrogène, la bio économie ou la gestion économe de l'eau. Le cahier des charges de l'appel à projets sera ajusté de façon à tenir compte de ces enrichissements.

Il est par ailleurs souhaitable de mettre en place des appuis méthodologiques adaptés pour accompagner les phases situées à l'aval des projets soutenus, de façon à garantir l'exploitation optimale de leurs apports. Cela vaut notamment pour la mise en œuvre de démonstrateurs, dans le cadre des dispositifs de financement propres à ce type d'outils, d'investissements d'avenir côté Etat par exemple (PIA4).

La contribution de l'Etat demeure apportée par l'ADEME, dont l'engagement prévisionnel sur 2021-2027 est de 10 M€. Cela correspond à une tranche annuelle moyenne de 1,43 M€ ou 2,86 M€ pour les deux années 2021 et 2022 sur la fiche 3.2 du CPIER. L'apport des deux Régions est indiqué dans la maquette financière jointe au présent avenant.

#### **Fiche 8 : Développement de la filière hydrogène.**

Le développement de la filière hydrogène, en s'appuyant sur une production décarbonée et/ou verte d'électricité est une priorité nationale. La vallée de la Seine tient une place particulière en ce domaine. En effet, du fait du développement de l'industrie chimique en Seine-aval, elle concentre 45 % de la consommation nationale d'hydrogène industriel. En outre, les enjeux du verdissement du transport lourd, routier, fluvial et maritime, y sont de premier plan du fait du niveau très élevé des trafics dans ces

trois domaines. L'étude DEPLHY, dont les conclusions ont été présentées en mars 2021, a permis de dresser une cartographie des usages actuels et des projets recensés.

Cette étude a confirmé également la pertinence d'une coopération étroite entre Île-de-France et Normandie sur ce thème, autour de la vallée de la Seine, dans les champs de la production, du transport, de la distribution et de la consommation. Il est, en effet, opportun de construire une stratégie d'ensemble, allant au-delà des initiatives locales qui apparaissent dans le cadre de l'appel à projets lancé par l'Etat sur les écosystèmes territoriaux, pour garantir une cohérence maximale aux initiatives publiques.

Trois axes de travail retiennent aujourd'hui l'attention : la cartographie de ces écosystèmes territoriaux, de façon à mesurer leur potentiel et leur degré d'avancement ; l'identification des sites potentiels de production, en particulier pour les unités de taille importante, pour faciliter la conduite des projets d'investissement ; la conception du schéma d'infrastructures pour le transport, le stockage et la distribution de l'hydrogène, de façon à organiser la fonction logistique de façon optimale. La coopération entre Etat et Régions visera à créer les cadres adaptés pour chacun de ces thèmes et à orienter les investissements et interventions publics qui s'avéreront pertinents.

Dans un premier temps, au-delà du suivi des réponses aux appels à projets lancés par l'Etat, il est nécessaire d'avancer sur l'identification des sites potentiels de production et sur la conception du système de transport et de distribution. Une démarche d'analyse des enjeux et opportunités sera donc lancée en ce sens. Il est opportun par ailleurs d'associer à cette action certains organismes publics ou parapublics susceptibles de jouer un rôle moteur ; c'est le cas en particulier d'HAROPA, d'Île-de-France Mobilités et d'Aéroports de Paris.

Pour financer les études afférentes, à affecter sur la fiche-action 3.1 du CPIER « structuration des filières industrielles et pôles de compétitivité », l'Etat apportera une subvention en crédits FNADT et les deux Régions une contribution dont les montants figurent dans la maquette financière annexée au présent avenant.

#### **Fiche 9 : Valorisation touristique de la Vallée de la Seine**

La valorisation touristique de la vallée de la Seine s'inscrit dans une continuité historique, mais elle est aussi, à certains égards, la résultante de la reconquête de sa qualité écologique.

Celle-ci s'accompagne en effet d'une redécouverte du rôle structurant du fleuve, de son capital naturel, historique et culturel. Promouvoir la Seine comme une destination touristique est une façon de tirer parti des efforts engagés et, en même temps, une invitation à les poursuivre.

Les orientations proposées s'appuient sur un patrimoine culturel et naturel commun. L'approche interrégionale permet quant à elle de proposer des actions touristiques diversifiées et complémentaires, créatrices de valeur-ajoutée pour les territoires et les acteurs du tourisme.

Le tourisme culturel constitue un premier vecteur de développement et l'impressionnisme représente à cet égard un atout majeur.

Les déplacements doux, en tirant pleinement parti du lancement de la Seine à vélo en mai 2021, constituent un deuxième axe de développement, qui monte en puissance avec la mise en valeur et la (re-) découverte des berges de la Seine et des territoires environnants.

La relance de la croisière, maritime et fluviale, après sa suspension en 2020, est un troisième axe de travail. Là encore, les questions d'aménagement de berges ou de halte-fluviales (traitées par ailleurs) et des offres touristiques se rejoignent pour valoriser le territoire.

Les actions lancées visent les marchés partagés par l'Île-de-France et la Normandie et s'inscrivent dans une stratégie de diversification de l'offre, tant pour la nombreuse clientèle de proximité que pour des flux internationaux, dans la perspective du retour de ces derniers en sortie de crise. Cette diversification

de l'offre doit toucher des publics plus variés et contribuer à une fréquentation plus diffuse, alors que certains hauts lieux sont aujourd'hui parfois menacés d'embolie, tel Giverny.

L'apport du contrat de plan depuis 2015 est centré sur la structuration de l'offre et l'animation des réseaux d'acteurs. Il se traduit donc essentiellement par des prestations intellectuelles, le financement des investissements relevant d'autres dispositifs de financement. La contribution de l'Etat repose sur la mobilisation du FNADT, pour les deux années 2021 et 2022. Les Régions et leurs opérateurs (Comités régionaux du tourisme...) participeront à concurrence des montants contractualisés et abondés dans la maquette financière annexée au présent avenant.

## Tableau financier récapitulatif



## CPIER VALLEE DE DE LA SEINE 2015-2020

### MAQUETTE FINANCIERE

CPIER Vallée de la Seine		CPIER signés			Après avenant n°1			Après avenant n° 2			Après avenant n°3			Apports financiers avenant n°3		
		État	Région Normandie	Région Ile de France	État	Région Normandie	Région Ile de France	État	Région Normandie	Région Ile de France	Etat	Région Normandie	Région Ile de France	Etat	Région Normandie	Région Ile de France
		€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Volet 1</b>	<b>Gestion de l'espace et développement durable (1)</b>	16 000 000	11 300 000	3 466 000	16 000 000	11 300 000	3 466 000	16 000 000	11 300 000	3 466 000	23 570 000	12 896 000	3 797 000	7 570 000	1 596 000	331 000
1-1	Dispositif pérenne d'observation d'études et de prospective	1 000 000	500 000	333 000	1 000 000	500 000	333 000	1 000 000	500 000	333 000	1 300 000	630 000	415 350	300 000	130 000	82 350
1-2	Harmonisation et homogénéisation de la connaissance des milieux	3 000 000	1 600 000	400 000	3 000 000	1 600 000	400 000	3 000 000	1 600 000	400 000	3 900 000	2 660 000	450 000	900 000	1 060 000	50 000
1-3	Connaissance des paysages et de leur évolution	500 000	200 000	200 000	500 000	200 000	200 000	500 000	200 000	200 000	700 000	350 000	265 650	200 000	150 000	65 650
1-4	Maîtrise du développement urbain	2 500 000	6 000 000	833 000	2 500 000	6 000 000	833 000	2 500 000	6 000 000	833 000	3 200 000	6 150 000	966 000	700 000	150 000	133 000
1-5	Gestion des berges de la Seine et continuité écologiques	9 000 000	3 000 000	1 700 000	9 000 000	3 000 000	1 700 000	9 000 000	3 000 000	1 700 000	14 470 000	3 106 000	1 700 000	5 470 000	106 000	0
<b>Volet 2</b>	<b>Maîtrise des flux et déplacements</b>	176 380 000	101 500 000	42 050 000	286 470 000	194 500 000	50 120 000	286 467 297	194 500 000	50 120 000	423 099 653	215 017 557	71 768 651	136 632 356	20 517 557	21 648 651
2-1	Infrastructures ferroviaires	51 360 000	38 050 000	13 220 000	51 360 000	38 050 000	13 220 000	51 360 000	38 050 000	13 220 000	58 360 000	41 550 000	16 720 000	7 000 000	3 500 000	3 500 000
2-2	Infrastructures fluviales	34 700 000	10 410 000	9 730 000	54 790 000	10 410 000	17 800 000	54 787 297	10 410 000	17 800 000	96 006 946	14 552 557	32 940 000	41 219 649	4 142 557	15 140 000
2-3	Infrastructures portuaires	90 320 000	53 040 000	19 100 000	90 320 000	56 040 000	19 100 000	90 320 000	56 040 000	19 100 000	164 457 707	56 040 000	22 108 651	74 137 707	0	3 008 651
2-4	Serqueux Gisors				90 000 000	90 000 000		90 000 000	90 000 000		104 275 000	102 875 000		14 275 000	12 875 000	0
<b>Volet 3</b>	<b>Développement économique, enseignement supérieur et recherche</b>	26 730 000	27 860 000	5 800 000	28 430 000	32 860 000	5 800 000	28 430 000	32 860 000	5 800 000	29 529 482	36 520 000	6 524 000	4 099 482	3 660 000	724 000
3-1	Structuration des filières industrielles et des pôles de compétitivité	3 000 000	6 100 000	1 000 000	3 000 000	6 100 000	1 000 000	3 000 000	6 100 000	1 000 000	3 900 000	6 760 000	1 027 000	900 000	660 000	27 000
3-2	Transition écologique et valorisation économique	7 000 000	6 000 000	2 333 000	7 000 000	6 000 000	2 333 000	7 000 000	6 000 000	2 333 000	9 860 000	9 000 000	3 000 000	2 860 000	3 000 000	667 000
3-3	Tourisme et culture	13 730 000	12 450 000	2 467 000	15 430 000	17 450 000	2 467 000	15 430 000	17 450 000	2 467 000	15 769 482	17 450 000	2 497 000	339 482	0	30 000
3-4	Enseignement supérieur et recherche	3 000 000	3 310 000	0	3 000 000	3 310 000		3 000 000	3 310 000			3 310 000		0	0	0
<b>TOTAL</b>		219 110 000	140 660 000	51 316 000	330 900 000	238 660 000	59 386 000	330 897 297	238 660 000	59 386 000	476 199 135	264 433 557	85 062 271	148 301 838	25 773 557	22 703 651