



Agence d'Urbanisme
de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)

Estuaire - Axe Seine

ETUDE PROSPECTIVE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

“ LA PORTE DU GATEWAY DE LA SEINE ”

11 juillet 2011

Cahier 1

IDENTITÉ
CONSTRUIRE UN GRAND RÉCIT

ANTOINE GRUMBACH ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, mandataire
ARCHITECTE - URBANISTE

JEAN ROBERT MAZAUD S'PACE
ARCHITECTE - DÉVELOPPEMENT DURABLE

FRANCIS NORDEMANN
ARCHITECTE

ANTOINE FRÉMONT
IFSTTAR / SPLOTT

Maître d'ouvrage :



Agence d'Urbanisme
de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)

Maîtrise d'œuvre :

Antoine GRUMBACH, Architecte Urbaniste / Professeur ENSAPB

ANTOINE GRUMBACH & ASSOCIÉS - Mandataire

Christophe CUNY, Architecte Urbaniste

Alexis LAGARDE, YongHo MOON, Rémy SIMEON, Architectes

Julien BLANCHET, Stagiaire Sciences Po

Regina ABADI, Graphiste

Léna SOFFER, Paysagiste – Paysage ETC...

Frédérique de GRAVELAINE, Ecrivain, Editing

Jean-Robert MAZAUD, Architecte - Développement durable: -

S'PACE Architectes associés-BLUE HOLDING

Francis NORDEMANN, Architecte

Antoine FRÉMONT

IFSTTAR / SPLOTT



© Antoine Grumbach et Associés

Sommaire

UNE AMBITION POUR L'ESTUAIRE
LA PORTE DE SEINE GATEWAY

Le Grand Parc de l'Estuaire

Cahier 1

Identité - construire un grand récit page 9

I. Révéler la géographie dans tous ses états page 11

- 1- La ville monde page 15
- 2- La colonisation du royaume de l'eau page 19
- 3- Les crêtes comme limites page 35
- 4- Le site de papier page 39

II. Un parc industriel, portuaire et écologique page 43

- 1- Écologie industrielle : un grand port dans la nature. page 45
- 2- Le port sur le port page 49
- 3- Pour un projet agro-industriel page 53
- 4- Une grande porte touristique européenne page 54
- 5- Un événement artistique et culturel page 55

III. Mettre en mouvement le territoire page 59

- 1- L'estuaire dans un territoire élargi: tressage des mobilités page 61
- 2- Franchir la Seine page 64
- 3- Parcourir la Seine page 65

Cahier 2

Un changement de cultures : voir autrement les potentialités du territoire, imaginer des dispositifs qui engagent la mutation

Approche développement durable

- 1- Energie
- 2- Agriculture
- 3- Industrie
- 4- Transports
- 5- Constructions
- 6- Déchets

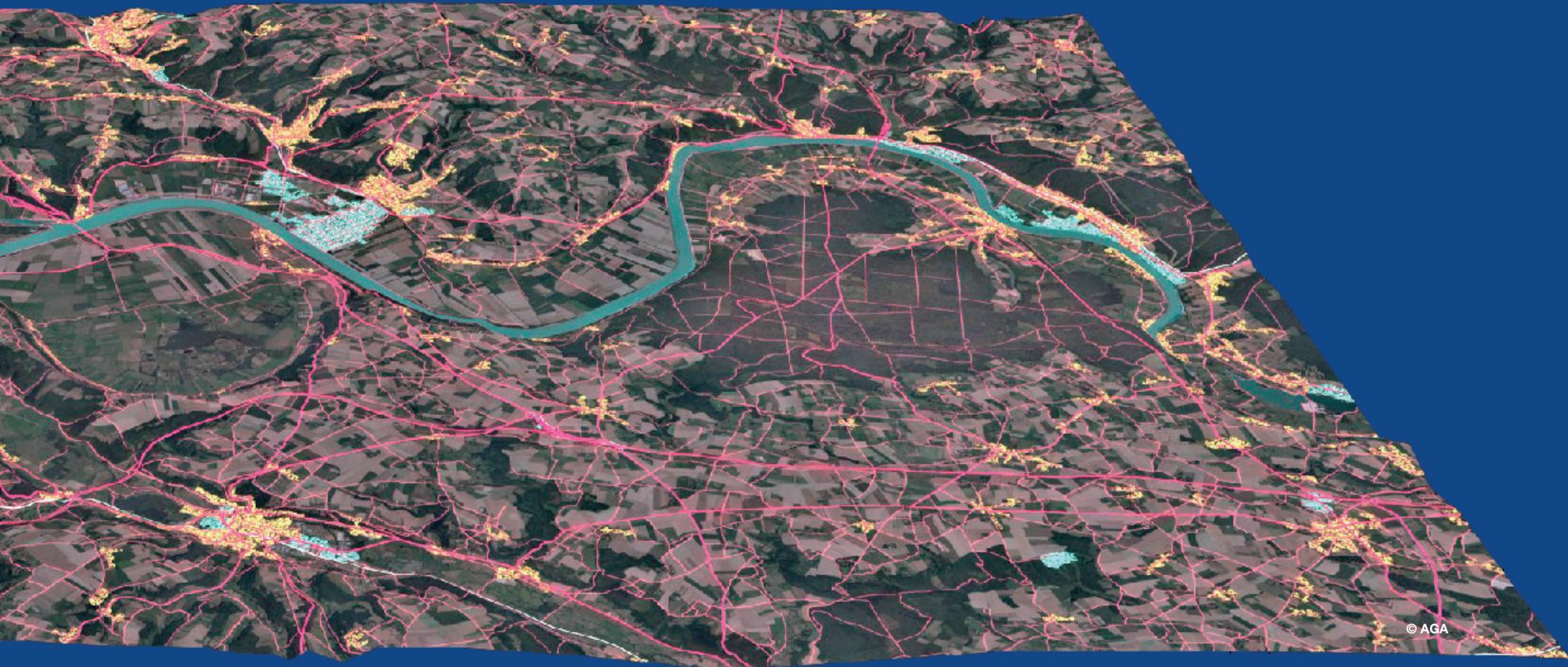
Le Grand Par



*« C'est près de l'eau que j'ai le mieux compris
un souffle odorant qui sort des choses »*

Gaston Bachelard. L'eau et les rêves. Essai

ic de l'Estuaire



© AGA

*s que la rêverie est un univers en émanation,
es par l'intermédiaire d'un rêveur. »*

essai sur l'imagination de la matière. 1942



Le Grand Parc de l'Estuaire

Le Grand Parc de l'Estuaire donne forme à un projet partagé. Entité à constituer autour de la Seine, de la forêt de Brotonne à l'océan, entre terre et eau, ce Parc du 21^e siècle manifeste une nouvelle alliance entre la nature et le développement industriel et urbain. Il réconcilie de multiples dimensions – espace à la fois naturel, agricole, industriel, portuaire, touristique, urbain...

Le vaste site de l'estuaire a connu de nombreux plans, il porte de multiples projets. Plutôt que d'un nouveau plan directeur, il a besoin d'une vision dynamique, qui le prépare aux mutations annoncées : nouvelle relation du Havre avec Paris (train rapide), canal Seine Nord Europe et développement de la logistique fluviale... Pour cela, il lui faut un récit qui aide à en construire une représentation partagée et des « moteurs » susceptibles de faire évoluer le territoire. Soit une proposition en deux volumes :

Cahier 1 Identité - construire un grand récit

Cahier 2 Un changement de cultures : voir autrement les potentialités du territoire, imaginer des dispositifs qui engagent la mutation.

La question de l'identité concerne le site dans sa grande échelle – comment faire émerger un système global à partir de la diversité de ce qui existe ; comment dynamiser les différents projets par une vision collective. Les nouvelles cultures répondent à cet emboîtement pour mettre en mouvement le territoire, motiver ses acteurs – eux qui construiront le changement.

Thalès, (...) prétendit que l'eau est le principe de tout, et c'est là ce qui lui fit affirmer aussi que la terre repose et flotte sur l'eau
Aristote, *Métaphysique*, livre A, chap. 3



Identité : construire un grand récit

« Identité » signifie d'abord « le même » (idem), puis « unité » (l'identique partagé), puis « permanence » (ce qui demeure l'identique à soi-même). Parler aujourd'hui d'identité à propos d'un territoire invite à dépasser ces définitions. Loin de revendiquer une image statique, fondée sur le passé, cette identité-là est dynamique, en mouvement ; elle part de l'existant pour le redéployer, prend en compte l'altérité, les contrastes, se nourrit de la complexité pour révéler les forces et stimuler un processus de transformation.

Faire de la multiplicité une unité. Ce défi implique de bâtir une représentation qui articule contraintes écologiques et industrielles, ville reconstruite et richesse agricole, port et tourisme... Pour cela, il faut dépasser une histoire marquée trop exclusivement par le Port, acteur logistique hier écrasant qui devient acteur industriel et défenseur d'un équilibre écologique, il gagne à échanger avec les autres animateurs du territoire.

Il faut aussi sortir des découpages traditionnels : mettre en correspondance les deux rives pour tisser un dialogue entre territoires ruraux et touristiques, résidentiels et industriels. L'objectif est de valoriser les alternances qui font la qualité exceptionnelle de ce territoire, entre générosité des proximités naturelles et intensité urbaine ou industrielle.

L'identité protéiforme du Grand Parc de l'estuaire se dessine en trois volets :

- I. Révéler la géographie dans tous ses états**
- II. Un parc industriel, portuaire et écologique**
- III. Mettre en mouvement le territoire**



À l'échelle du continent, l'estuaire et la vallée de Seine s'inscrivent dans l'Europe du nord-ouest – en concurrence et en complémentarité avec les places de Londres, de la Randstad et d'Anvers.

0 100 km

I. Révéler la géographie dans tous ses états (physique, géopolitique, réglementaire...) pour construire un des grands maillons de la métropole ouest-européenne – un même territoire qui englobe tout l'estuaire et la côte, de Deauville à Fécamp, de Caen à Étretat.
Réunir local (une culture commune à partager) et global (le Gateway).

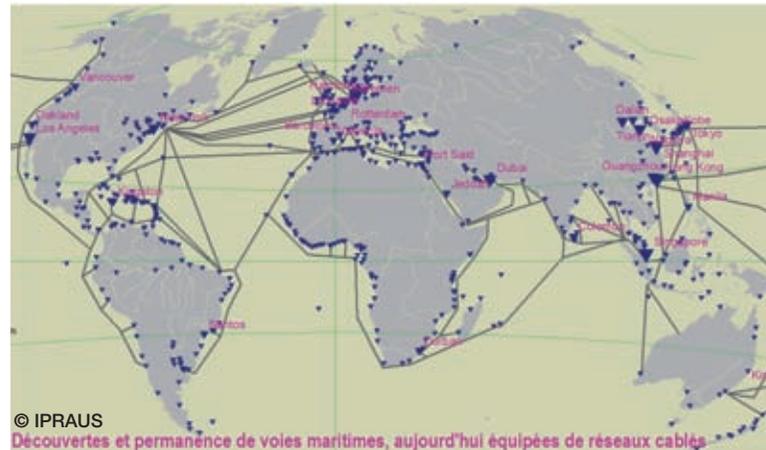
I. 1- La ville monde

I. 2- La colonisation du royaume de l'eau

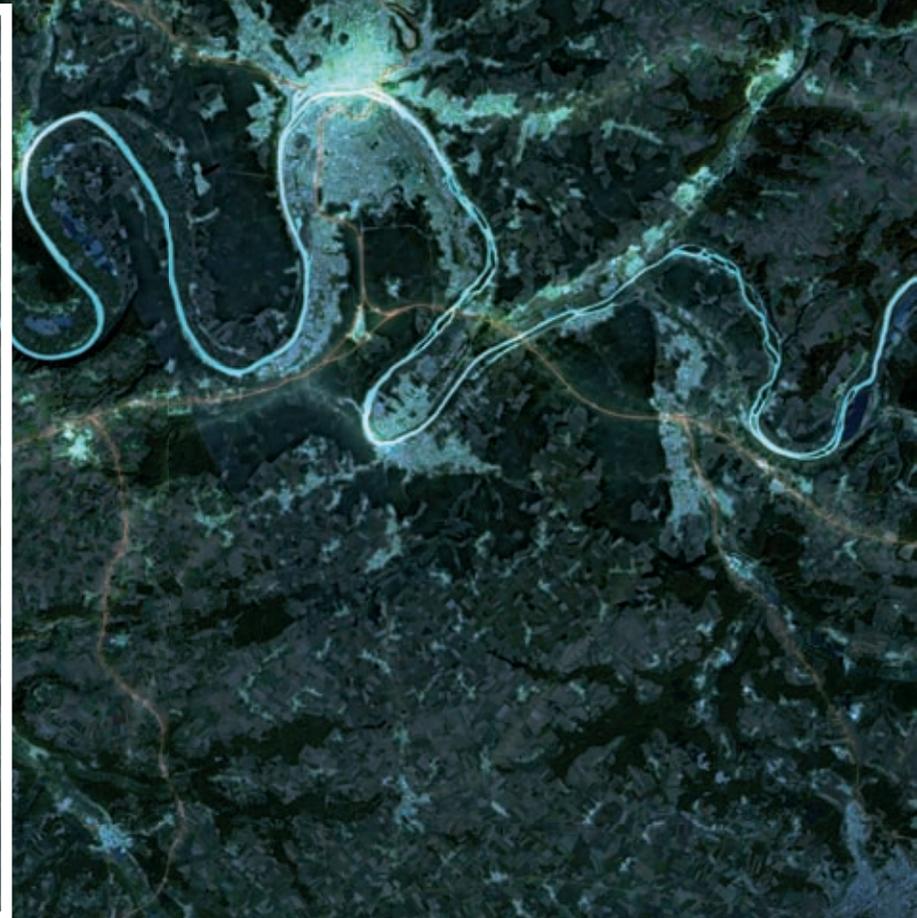
I. 3- Les crêtes comme limites

I. 4- Le site de papier

À l'échelle du continent, l'estuaire et la vallée de Seine s'inscrivent dans l'Europe du nord-ouest – en concurrence et en complémentarité avec les places de Londres, de la Randstad et d'Anvers.

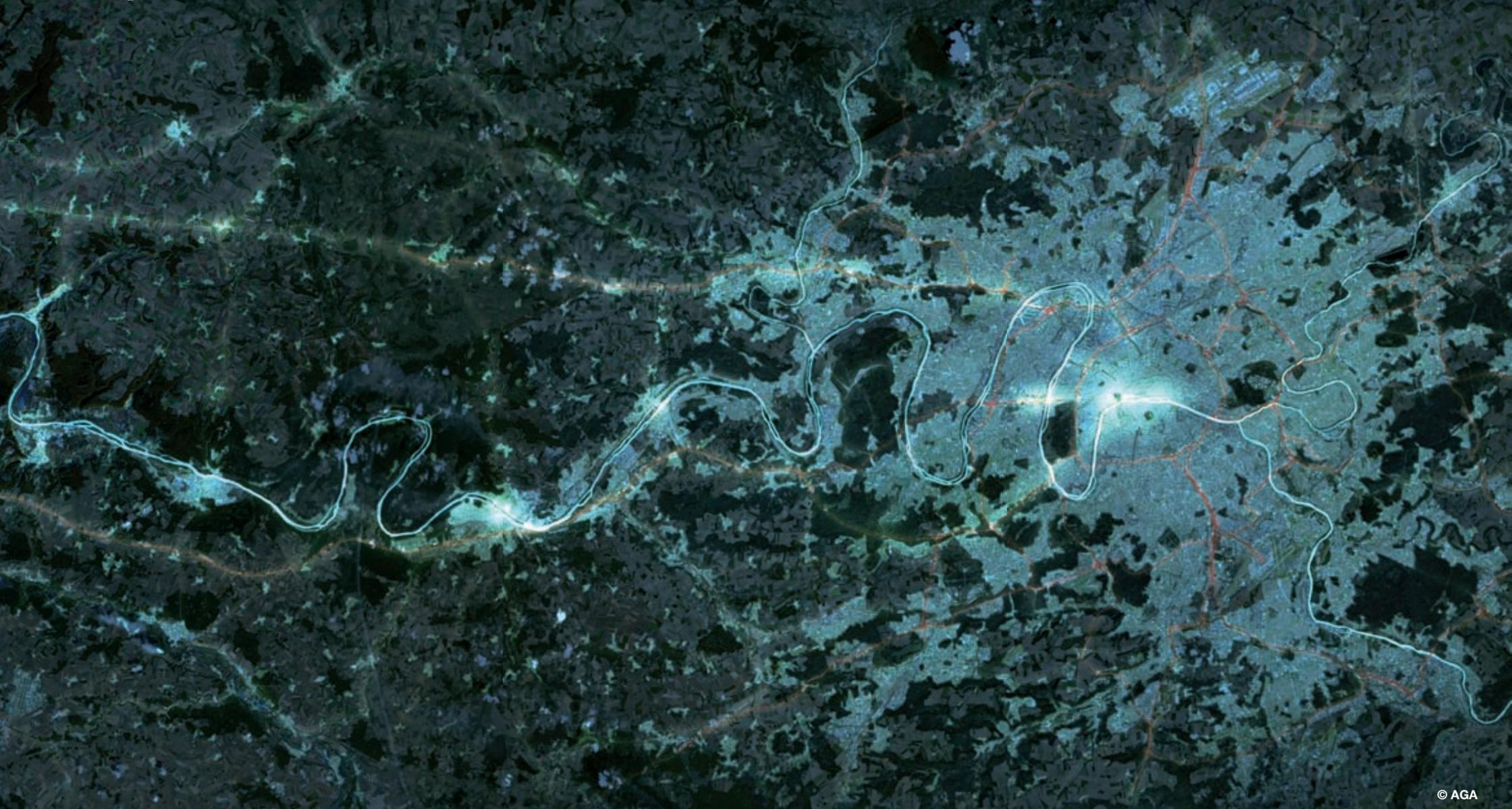


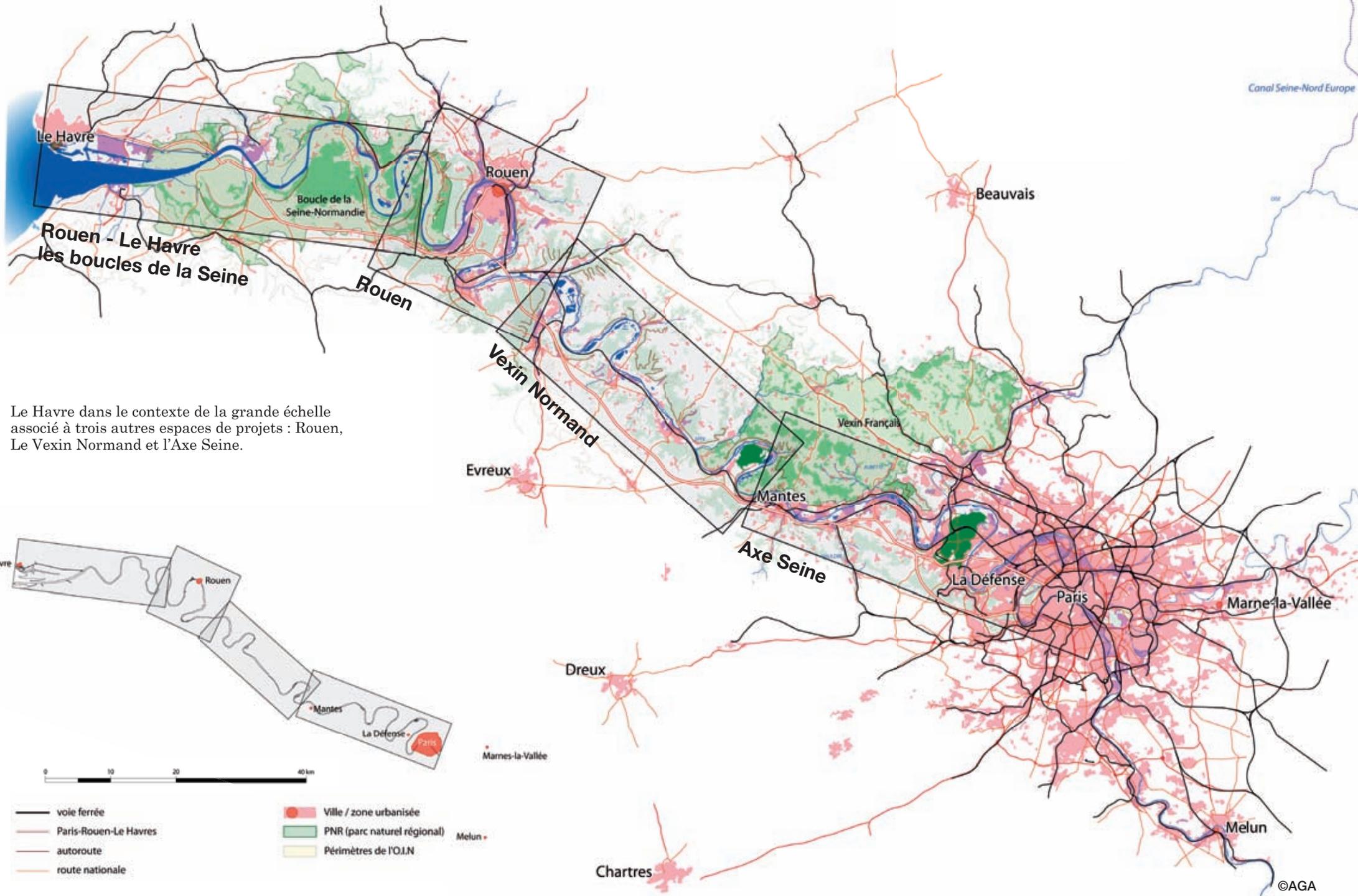
L'Estuaire



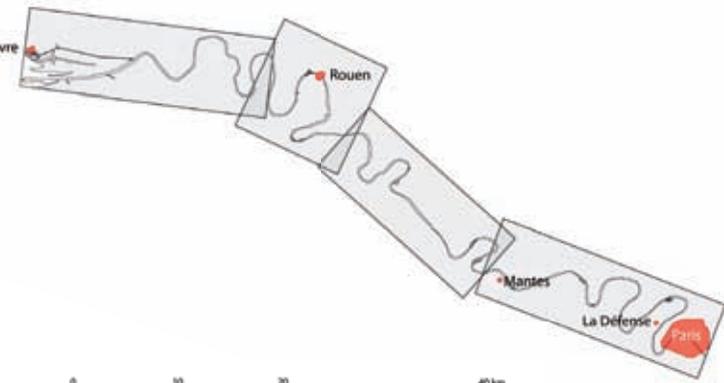
« Paris, Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue. »

Bonaparte, lors de sa visite au Havre le 7 Novembre 1802





Le Havre dans le contexte de la grande échelle associé à trois autres espaces de projets : Rouen, Le Vexin Normand et l'Axe Seine.



- voie ferrée
- Paris-Rouen-Le Havres
- autoroute
- route nationale
- Ville / zone urbanisée
- PNR (parc naturel régional)
- Périmètres de l'O.I.N.

I. 1- La ville monde

Paris-Rouen-Le Havre, métropole ouverte sur le monde dont l'estuaire est à l'avant-poste.

Les 3 ports auparavant « autonomes » sont pris dans une logique de collaboration fluviomaritime : ensemble, ils ont à construire une identité mondialement reconnue alors que le port du Havre, seul, ne sera pas en position de conquérir cette place mondiale.

Porte de la vallée de la Seine, l'estuaire est une pièce décisive du Gateway que la France veut organiser. Le concept de Gateway (mondialement reconnu) décrit un système d'échanges qui concerne à la fois les infrastructures, les relations entre acteurs, les flux de marchandises et de données... Il organise des « chaînes » d'approvisionnement et de services selon une approche en réseau. C'est un dispositif d'intelligence territoriale, qui dépasse les concurrences entre territoires.

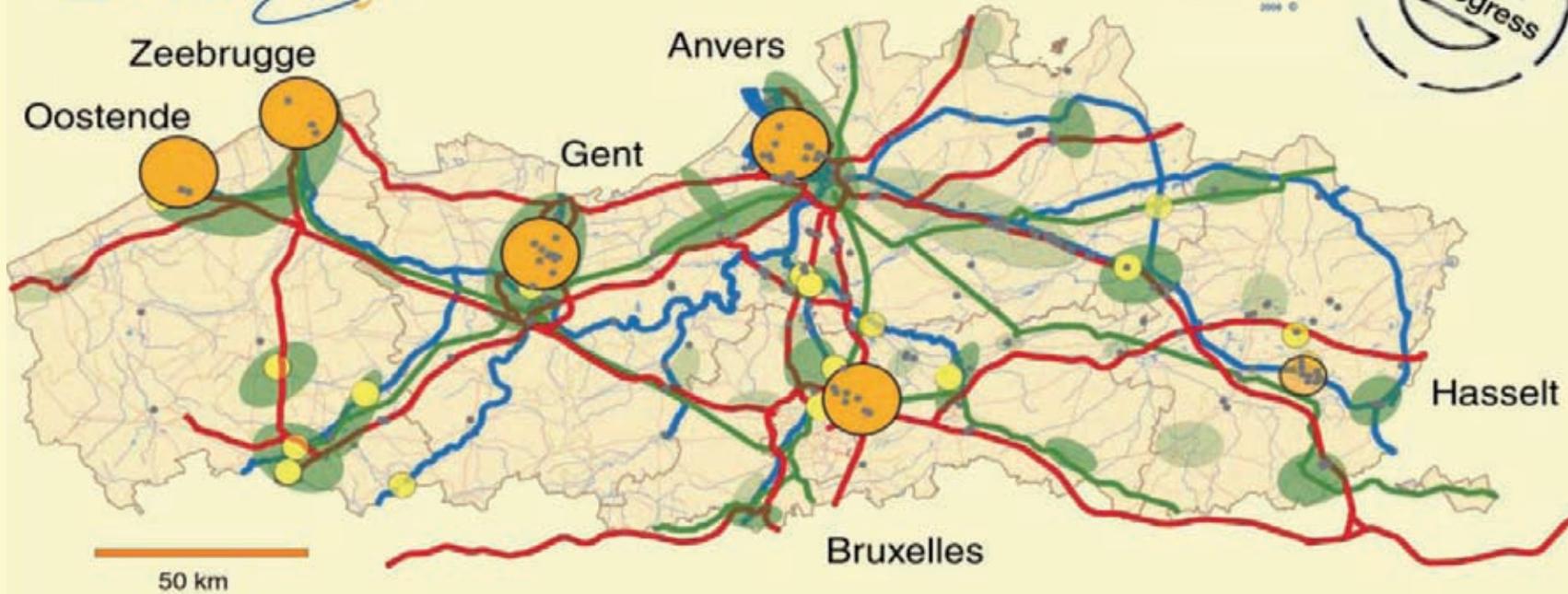
Stratégie de développement économique d'échelle nationale, le projet « Seine Gateway » cherche à intensifier l'organisation portuaire, logistique, industrielle de la vallée,

pour structurer l'ouverture maritime de Paris et trouver place dans un monde de flux. Avec 85% des échanges internationaux réalisés par mer, toute métropole dénuée de port serait tôt ou tard marginalisée sur la carte de l'attractivité économique.

Articuler les trois territoires de la vallée (Axe Seine, Vexin Normand, boucles de Seine de Rouen à l'estuaire), de Paris au Havre : Seine Gateway.

« Infrastructure de transport à grand gabarit, non saturée (ce qui est rare en Île-de-France), la Seine doit proposer une offre logistique globale et innovante, associée au mode ferroviaire pour que ces ports étendent leur hinterland et puissent desservir largement l'Europe » : Antoine Berbain, directeur de l'Aménagement Ports de Paris, décrit « un ensemble portuaire dont chaque élément coopère pour atteindre trois objectifs : accroître la part des ports de la Seine dans le concurrence européenne ; favoriser des modes de transports plus propres, économes et massifiés ; contribuer au développement des territoires ».

EXTENDED
Gateway

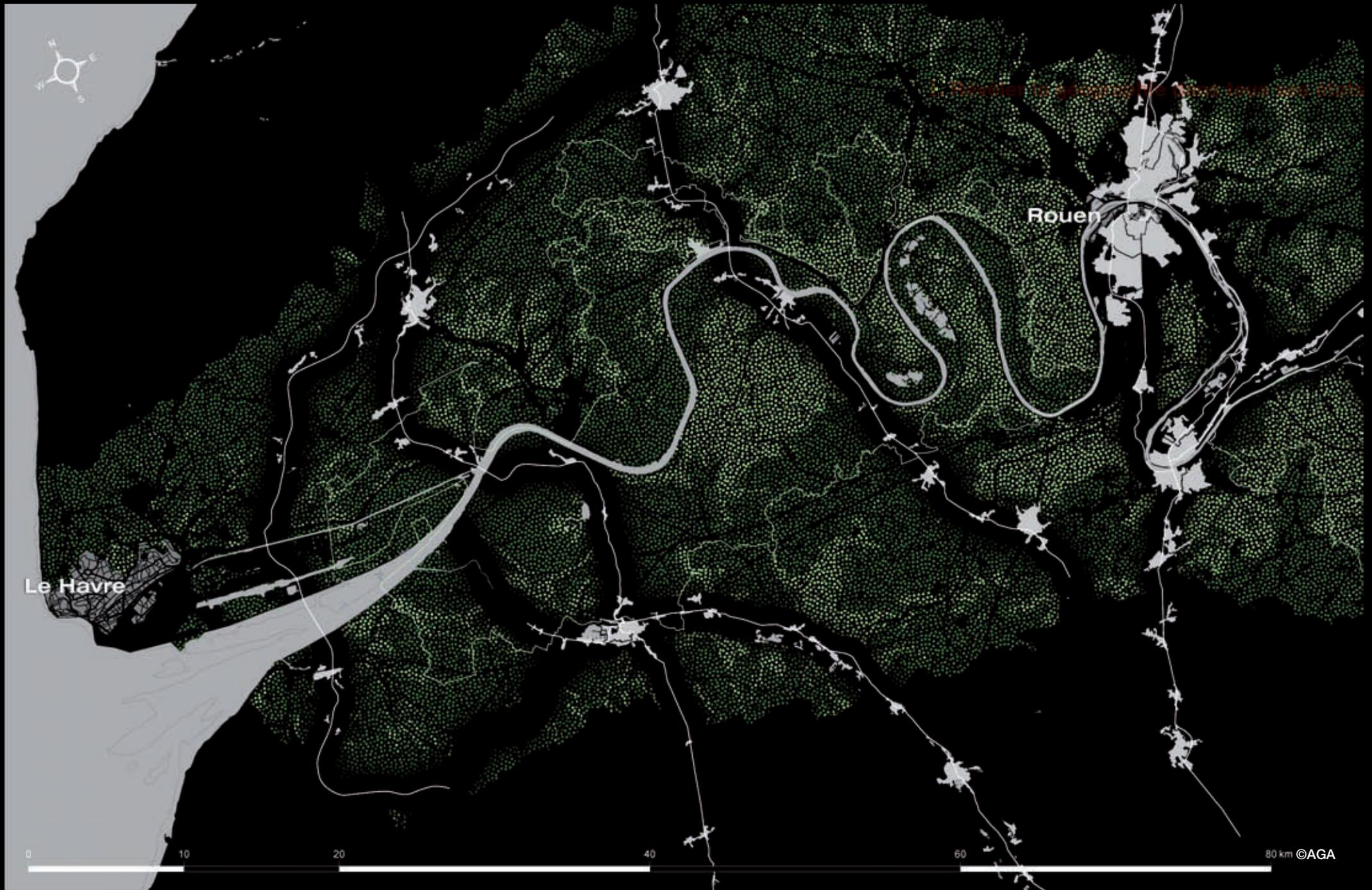


Juin 2008

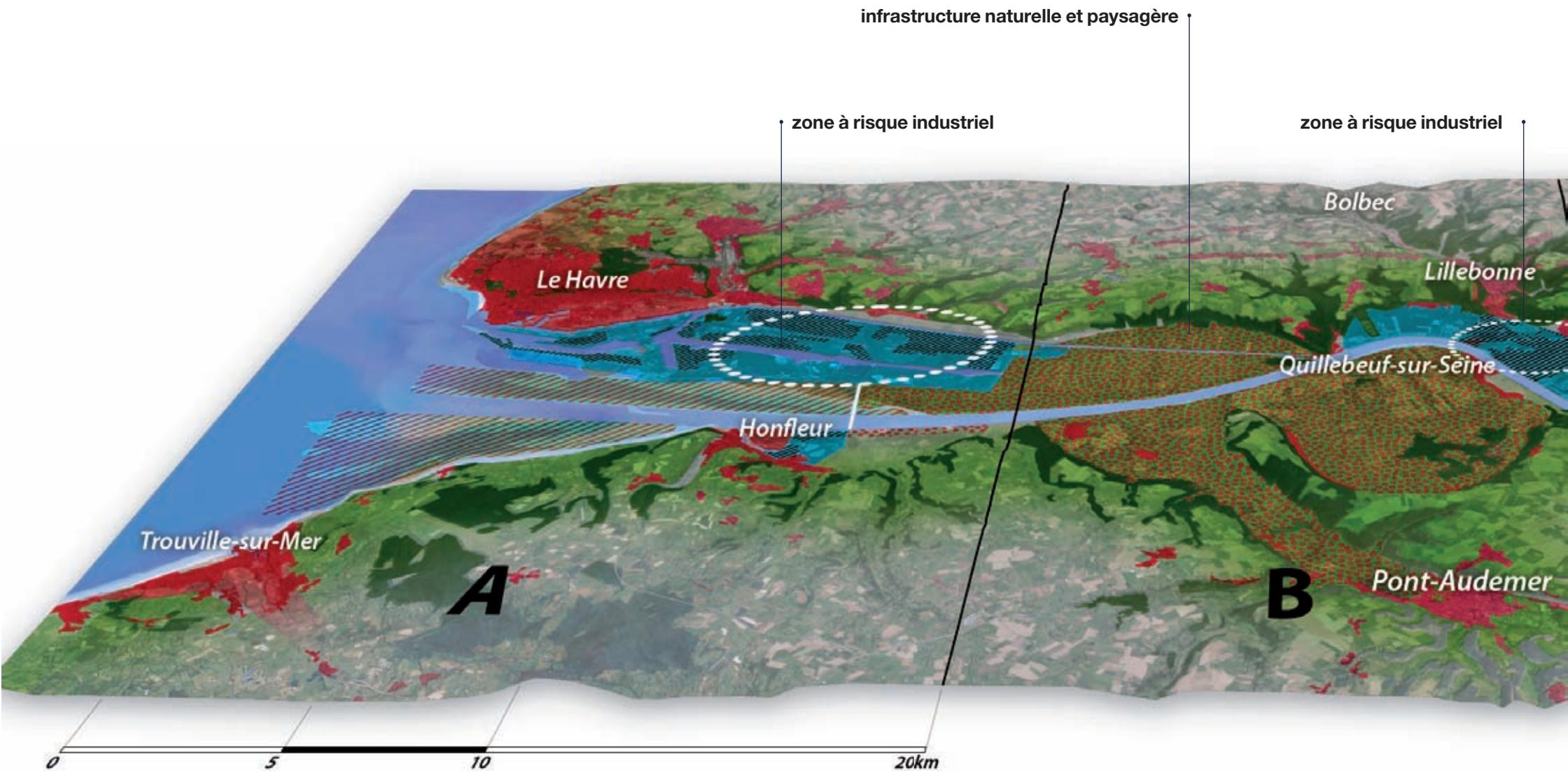
En Belgique, un Gateway performant, conçu à grande échelle :
au port d'Anvers, il associe ceux de Zeebrugge et d'Ostende (encore petits mais en fort développement), la ville de Gand et la capitale Bruxelles.
L'exemple anversois
5 plateformes internationales / 1 plateforme secondaire / 15 plateformes multimodales / 17 zones de développement prioritaires /
14 zones de développement secondaires

©V.I.L.





Rouen – Le Havre, un destin commun. La ligne à grande vitesse, qui va rapprocher les deux villes de Paris, va aussi renforcer leurs liens directs. Leur collaboration est à l'évidence essentielle, autant que celle de leurs ports (une complémentarité entre le port de fond d'estuaire à Rouen et le site maritime du Havre, un ensemble de plateformes sur la Seine participant au fluviomaritime) et de leurs industries – par exemple entre l'agroalimentaire à Rouen, la pétrochimie à Gravenchon et au Havre, à associer dans les nouvelles industries vertes. Cette identité multiple s'inscrit dans la grande échelle Paris-Rouen-Le Havre, qui donne au Gateway tout son sens.

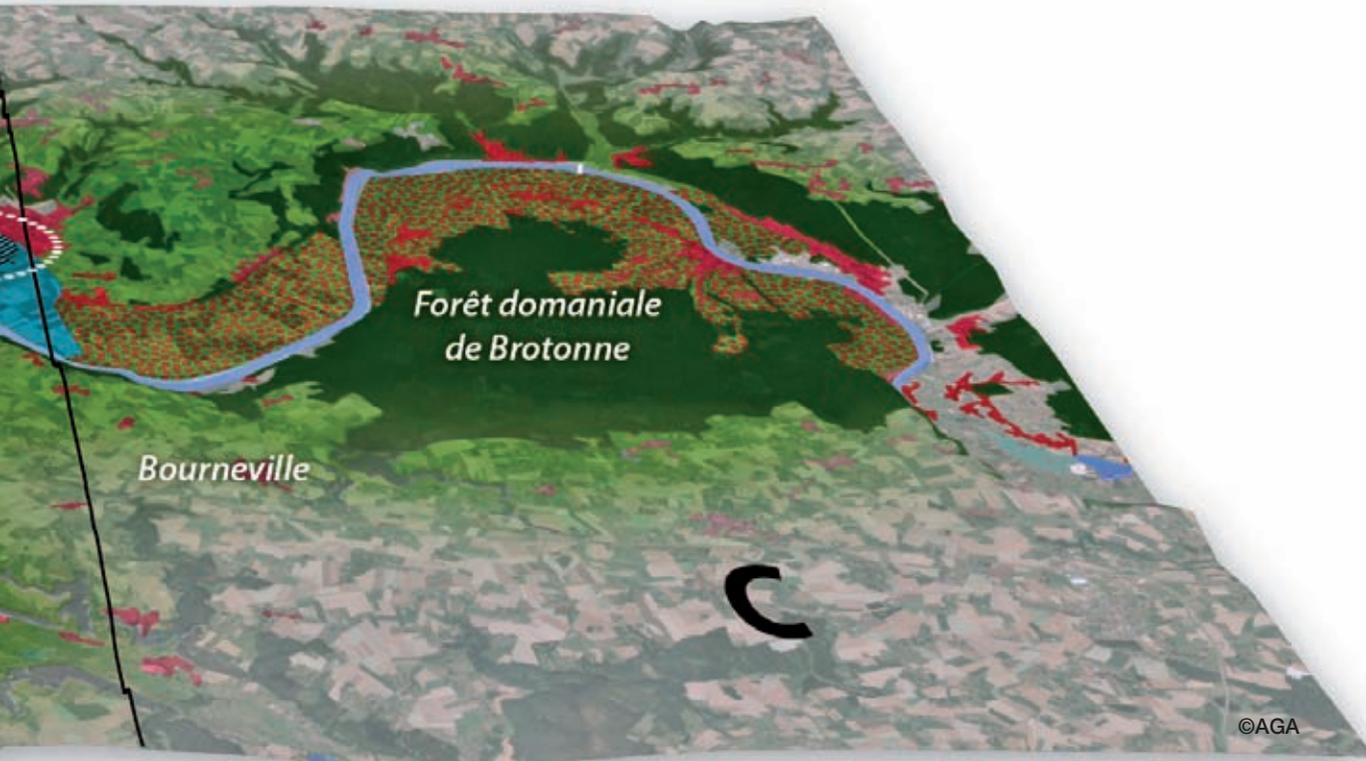


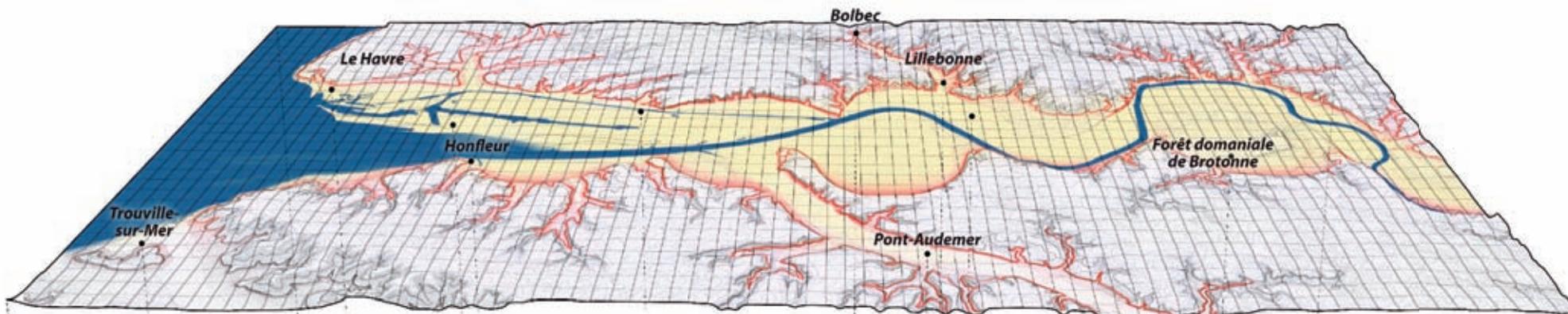
I. 2- La colonisation du royaume de l'eau

Trois entités constituent Le Grand Parc de l'Estuaire, industriel et naturel à la fois.

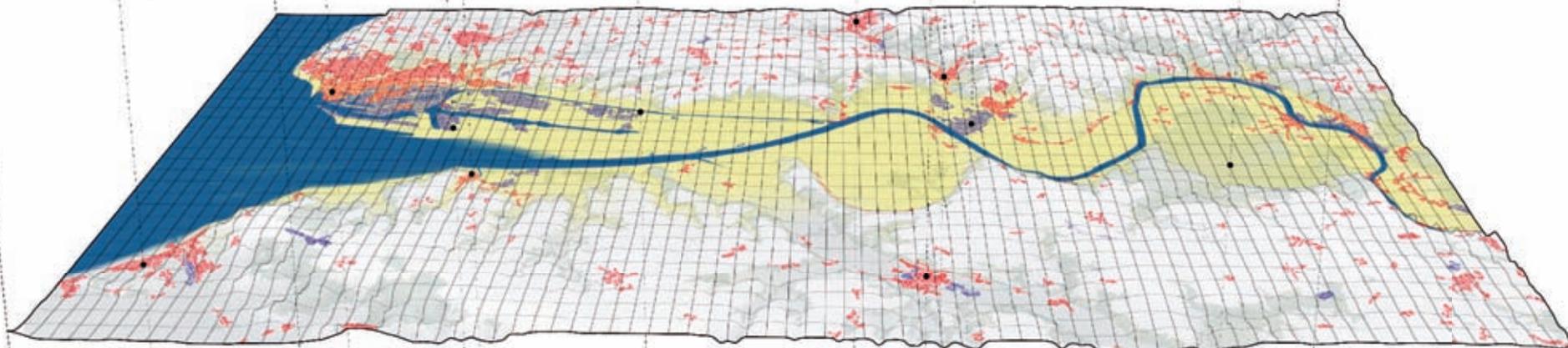
- La bouche de l'estuaire
- Industrie et nature – marais Vernier et vallée de Gravenchon
- Forêt de Brotonne et porte de la Normandie

Une autre manière de voir le territoire de l'estuaire, en y cherchant des **correspondances qui brodent d'une rive à l'autre** et en faisant fi des découpages habituels – administratifs, fonctionnels, géographique. Préservé par la présence des vasières et des zones humides qui longent les installations portuaires et industrielles, passant d'une rive à l'autre ainsi que le fait la faune, un important couloir écologique assure une continuité de l'eau douce à l'eau salée, de la forêt de Brotonne à l'océan.

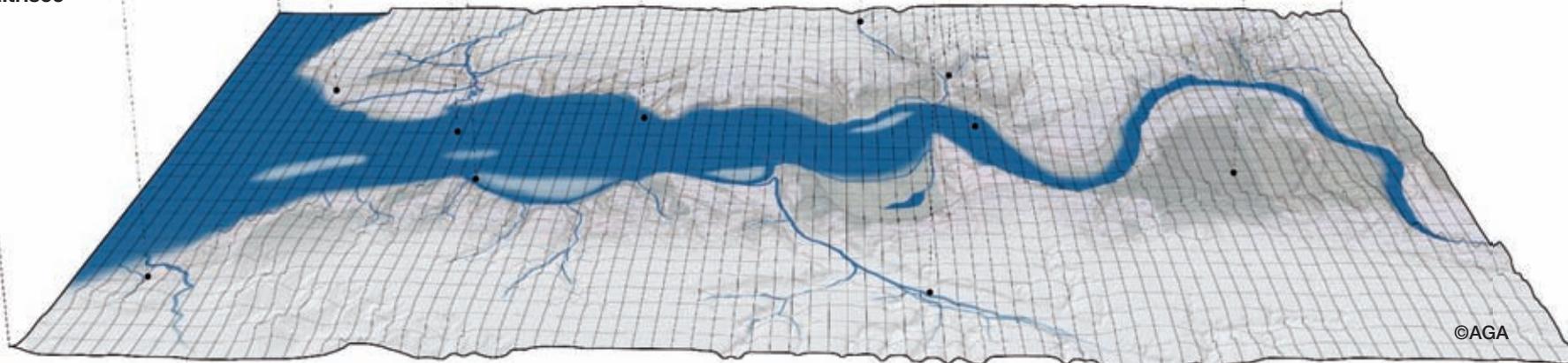




Les crêtes, témoin géographique



La Seine maîtrisée

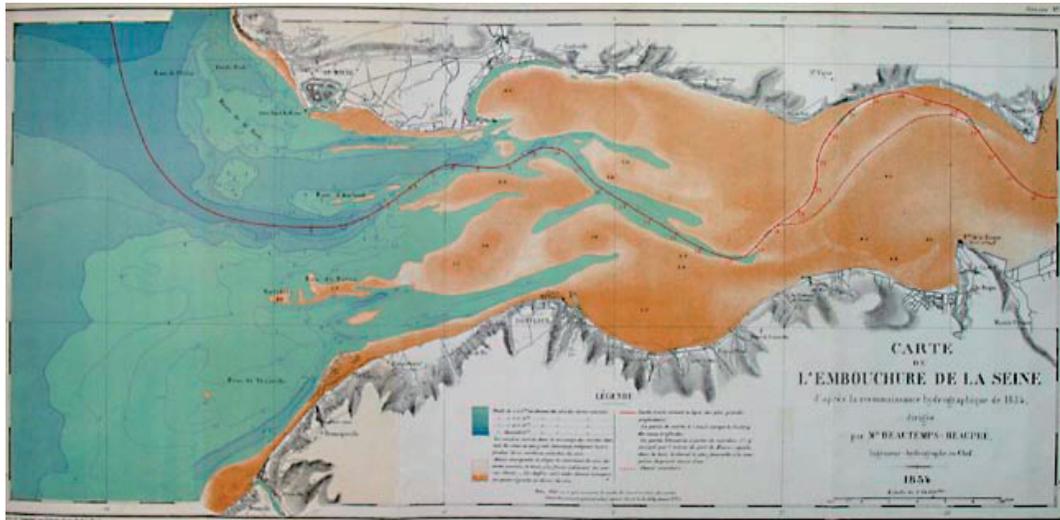


La Seine comme discontinuité

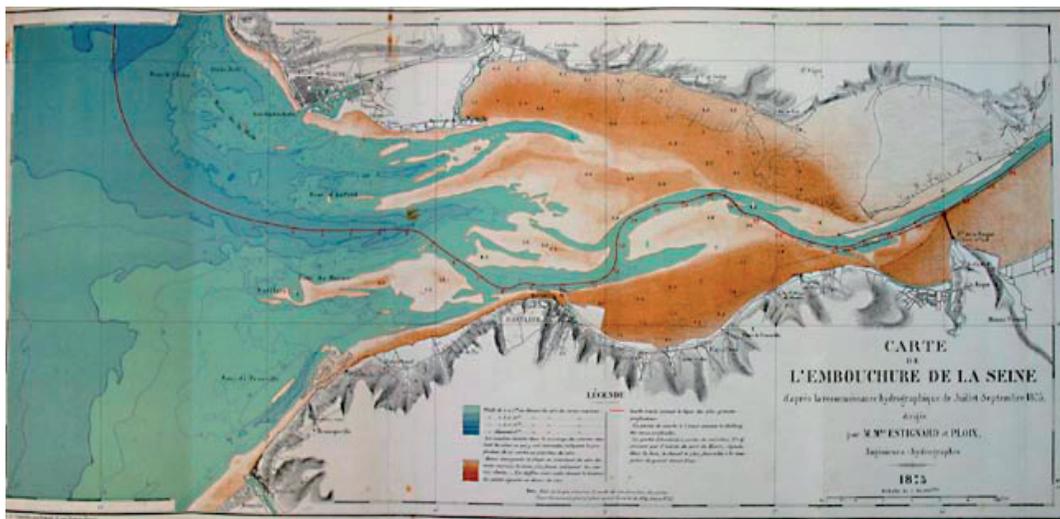
Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

I. 2- La colonisation du royaume de l'eau



Carte de l'embouchure de la Seine, 1834. ©DR



Carte de l'embouchure de la Seine, 1875. ©DR

La topographie raconte une terre sculptée par le travail de l'eau – le grand lit du fleuve, la vallée alluviale contenue par des falaises. Cette géographie a été transformée par le port, qui a fabriqué une nature : à la moitié du 19^e siècle, la mer venait jusqu'aux falaises dans de nombreux sites puis les digues du port ont accéléré la sédimentation. Par exemple, la digue de 1890 (construite pour canaliser la sortie de l'estuaire) a poldérisé ce qui est devenu la réserve naturelle. La roselière aujourd'hui préservée (une des plus grandes de France, avec un peu plus de 1 000 ha) s'est constituée pour l'essentiel au cours des années 1980 en raison des travaux d'endiguement menés par le port de Rouen dans la partie amont de l'estuaire.

Orientations et modalités d'application de la loi littoral

Juin 2004



— Limite de la zone littorale

Les territoires à protéger

- Espaces remarquables du littoral
- Coeur de l'urbanisation

Les espaces proches du rivage

- Limite des espaces proches du rivage

Les espaces d'enjeux

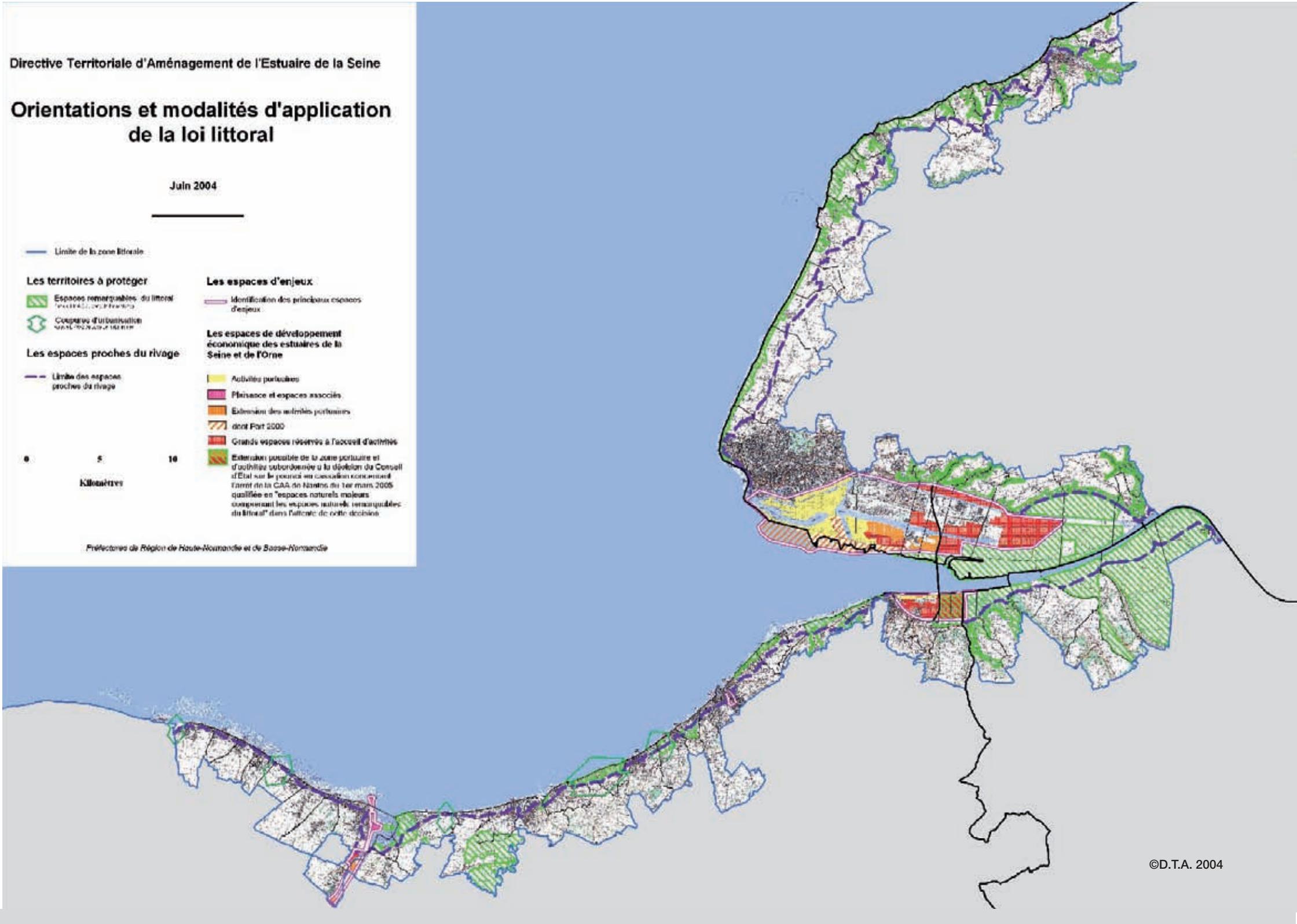
- Identification des principaux espaces d'enjeux

Les espaces de développement économique des estuaires de la Seine et de l'Orne

- Activités portuaires
- Pêche et espaces associés
- Extension des activités portuaires dont Port 2000
- Grands espaces réservés à l'accueil d'activités
- Extension possible de la zone portuaire et d'activités subordonnée à la décision du Conseil d'Etat sur le pourvoi en cassation concernant l'arrêt de la CAA de Nantes du 1er mars 2005 qualifiée en "espaces naturels majeurs" dans l'arrêt de cette décision

0 5 10
Kilomètres

Préfectures de Région de Haute-Normandie et de Basse-Normandie



Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

I. 2- La colonisation du royaume de l'eau



Les falaises du littoral. ©DR



La pointe de Sainte Adresse et les plateaux havrais. ©Collin

Le Grand Parc de l'Estuaire ne peut pas être dissocié du front maritime. Eau douce, eau saumâtre, eau salée : le territoire de l'estuaire est à la fois fleuve et côte. Il doit être **pensé à la fois dans sa vallée et son front maritime** – jusqu'à Étretat et Deauville, Fécamp et Caen ou Cherbourg. Pensé également par **ses deux rives, ensemble** – deux rives qui ont manqué de relations pendant des siècles.



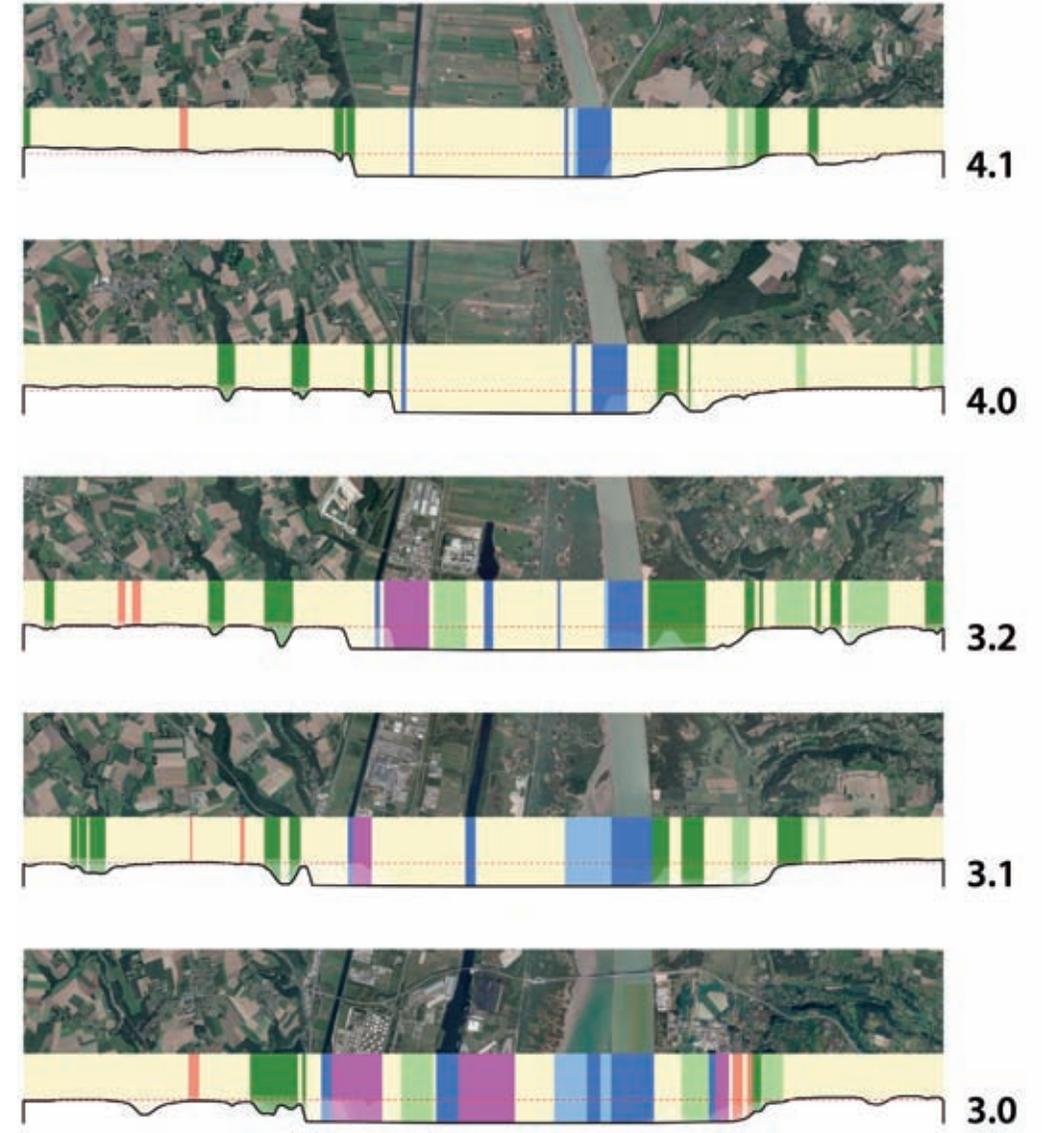
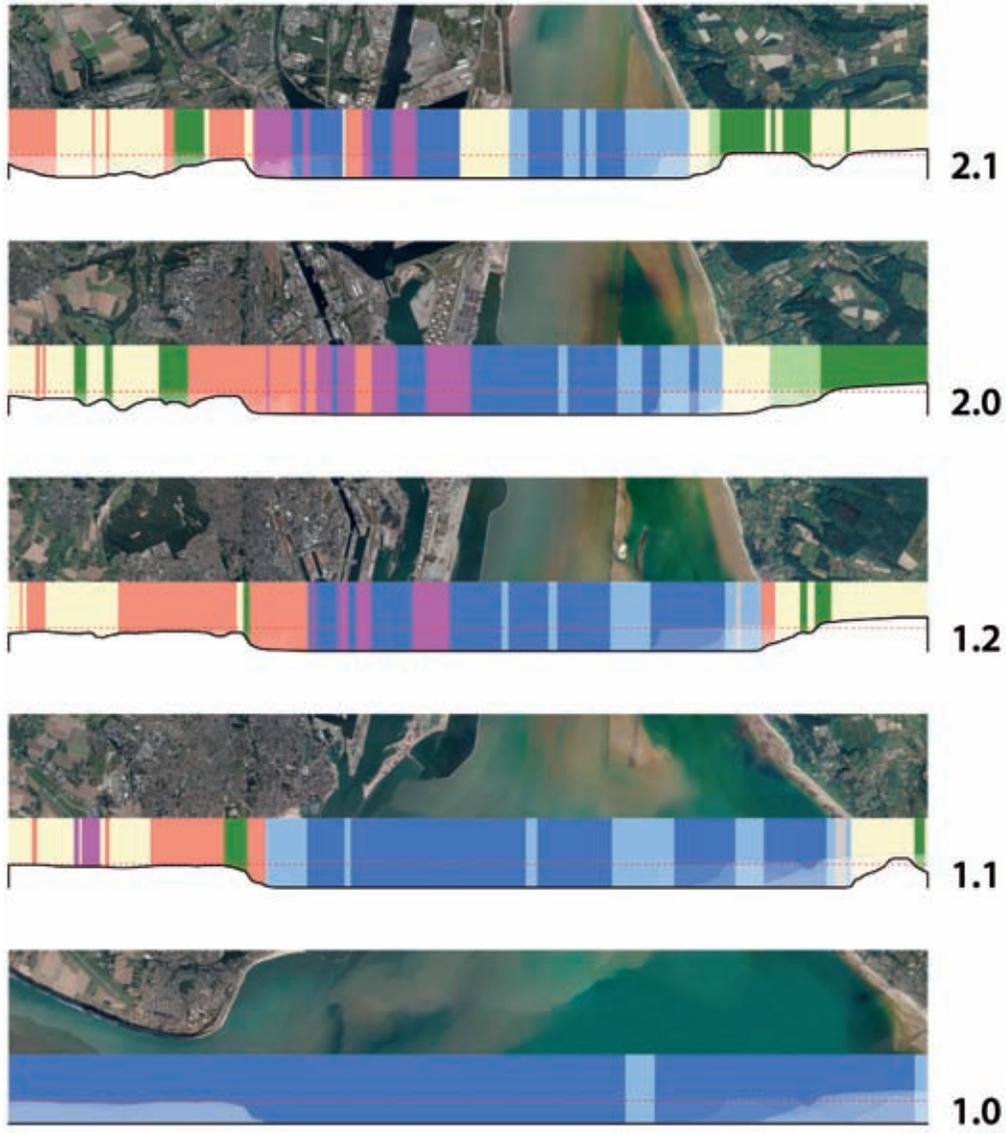
Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

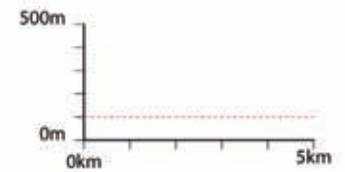
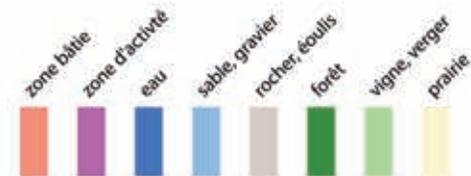
I.2- La colonisation du royaume de l'eau



La vue aérienne de l'estuaire en révèle la riche infrastructure naturelle. Les aménagements industriels et urbains occupent une place minoritaire dans l'espace, même s'ils marquent puissamment le paysage.



©AGA



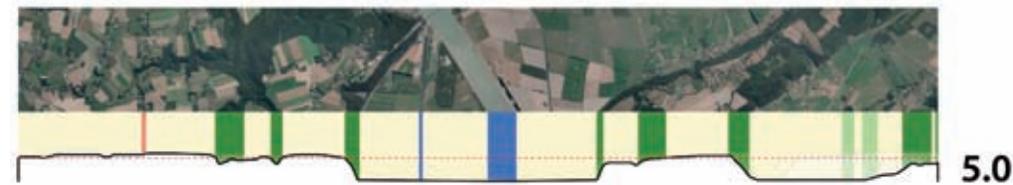
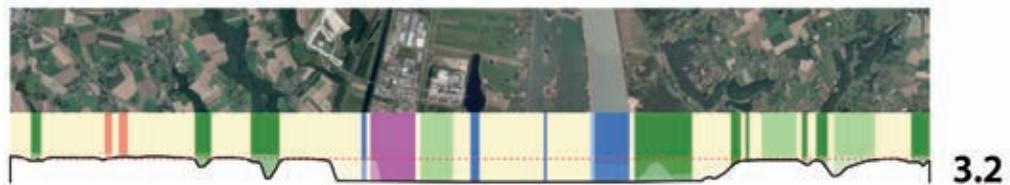
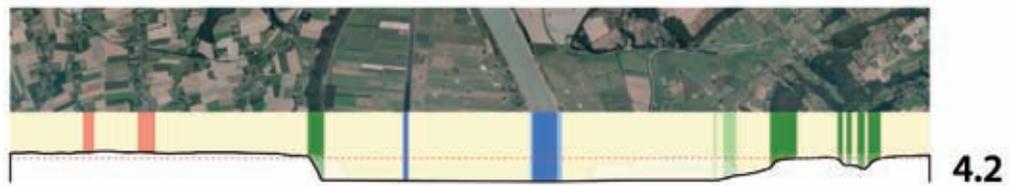
Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

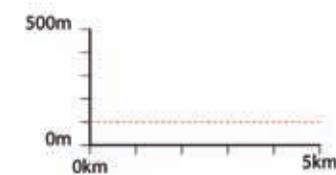
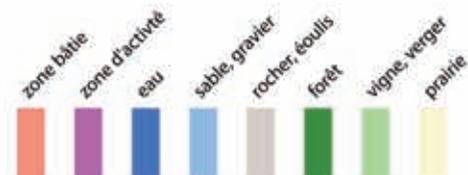
I. 2- La colonisation du royaume de l'eau

4.1
4.0
3.2
3.1
3.0
2.2
2.1
2.0
1.2
1.1
1.0

L'estuaire au scanner : Quadrillage et coupes – une méthode pour analyser les composantes du territoire et leurs relations entre elles.



©AGA



Identité : construire un grand récit

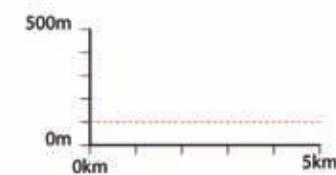
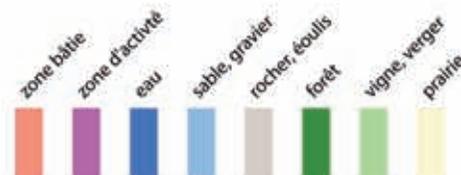
I. Révéler la géographie dans tous ses états

I. 2- La colonisation du royaume de l'eau

6.2
6.1
6.0
5.2
5.1
5.0
4.2
4.1
4.0
3.2
3.1



©AGA

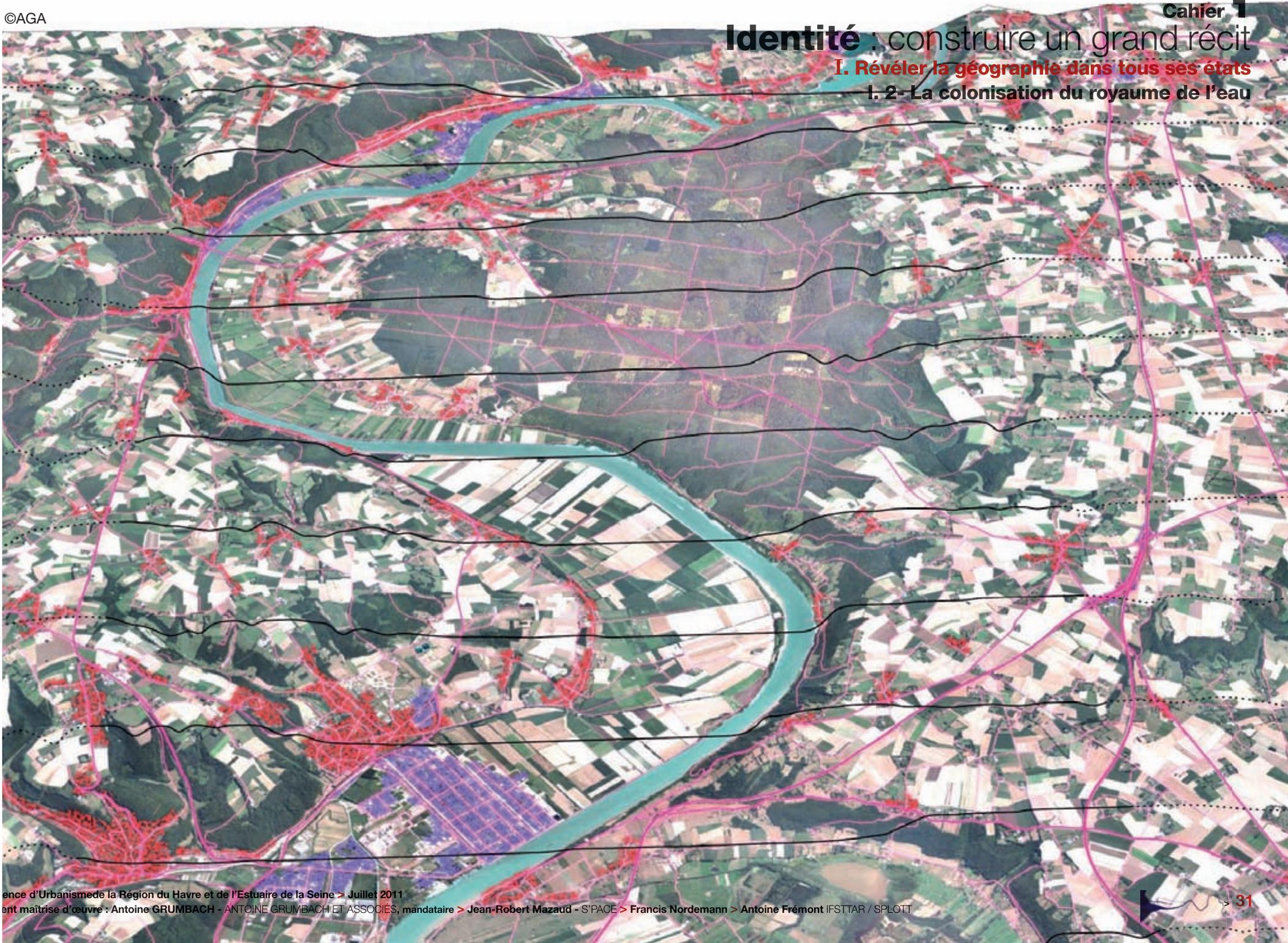


Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

I. 2- La colonisation du royaume de l'eau

9.0
8.2
8.1
8.0
7.2
7.1
7.0
6.2
6.1
6.0





Navire sur l'embouchure de la Seine. ©Gerpho



Promenade en bois traversant une zone humide aux environs de Dortmund, dans la Rhur (Allemagne). ©Ludwig Galerie Schloss Oberhausen und Autoren



Projet de la paysagiste Léna Soffer pour la presqu'île Rollet à Rouen. ©AGA



Zones humides

La présence de l'eau et des zones humides marque la culture partagée par tous : ce repère peut tisser des liens avec l'intérieur du territoire, par les vallées et valleuses. Il concerne l'industrie comme les loisirs des habitants ou le tourisme.

Les zones humides, vasières et roselières, espaces protégés pour leur biodiversité (oiseaux et poissons en particulier), sont occupées aussi par les chasseurs, qui y aménagent des gabions – environ 200 mares artificielles équipées d'un abri enterré où les tireurs attendent le gibier d'eau.

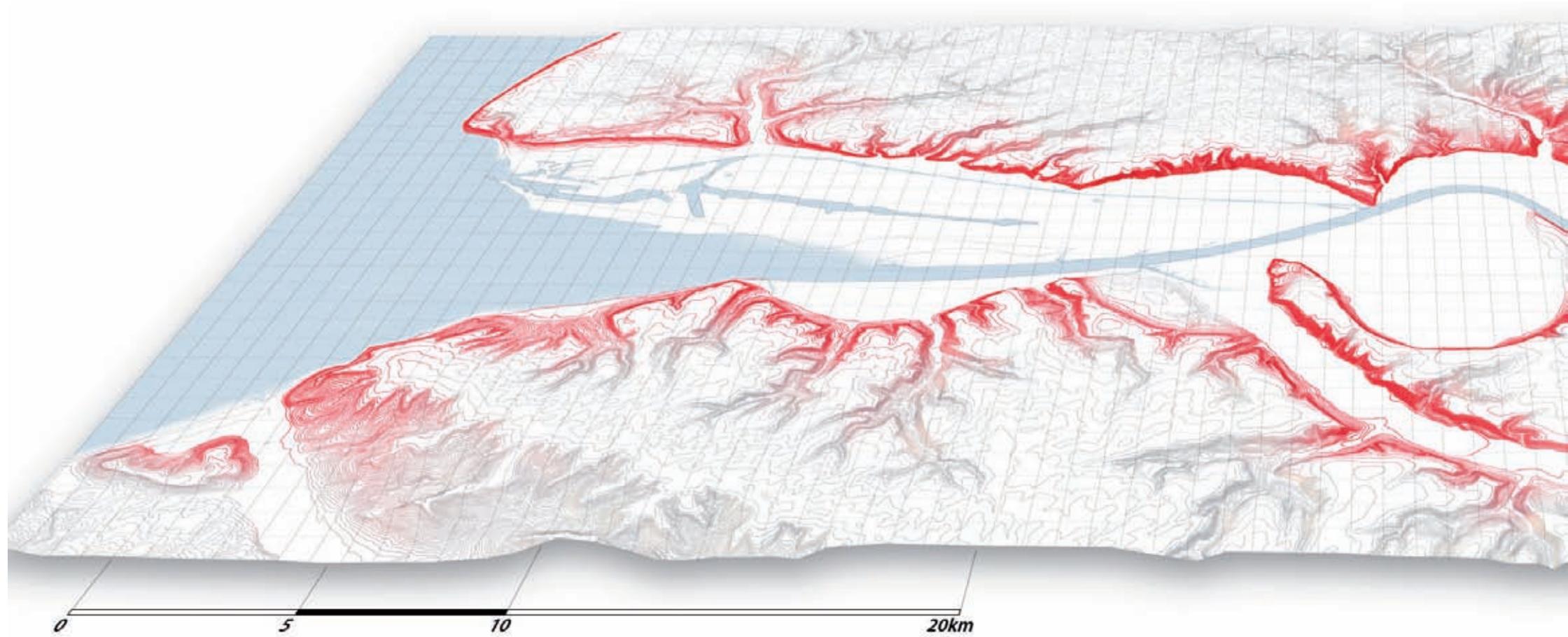
La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine est une des seules en France où la chasse soit tolérée – en raison de l'influence de quelques 2 000 chasseurs (surtout dockers et travailleurs du port). Un rapport de force qui témoigne de la complexité des jeux d'acteurs.

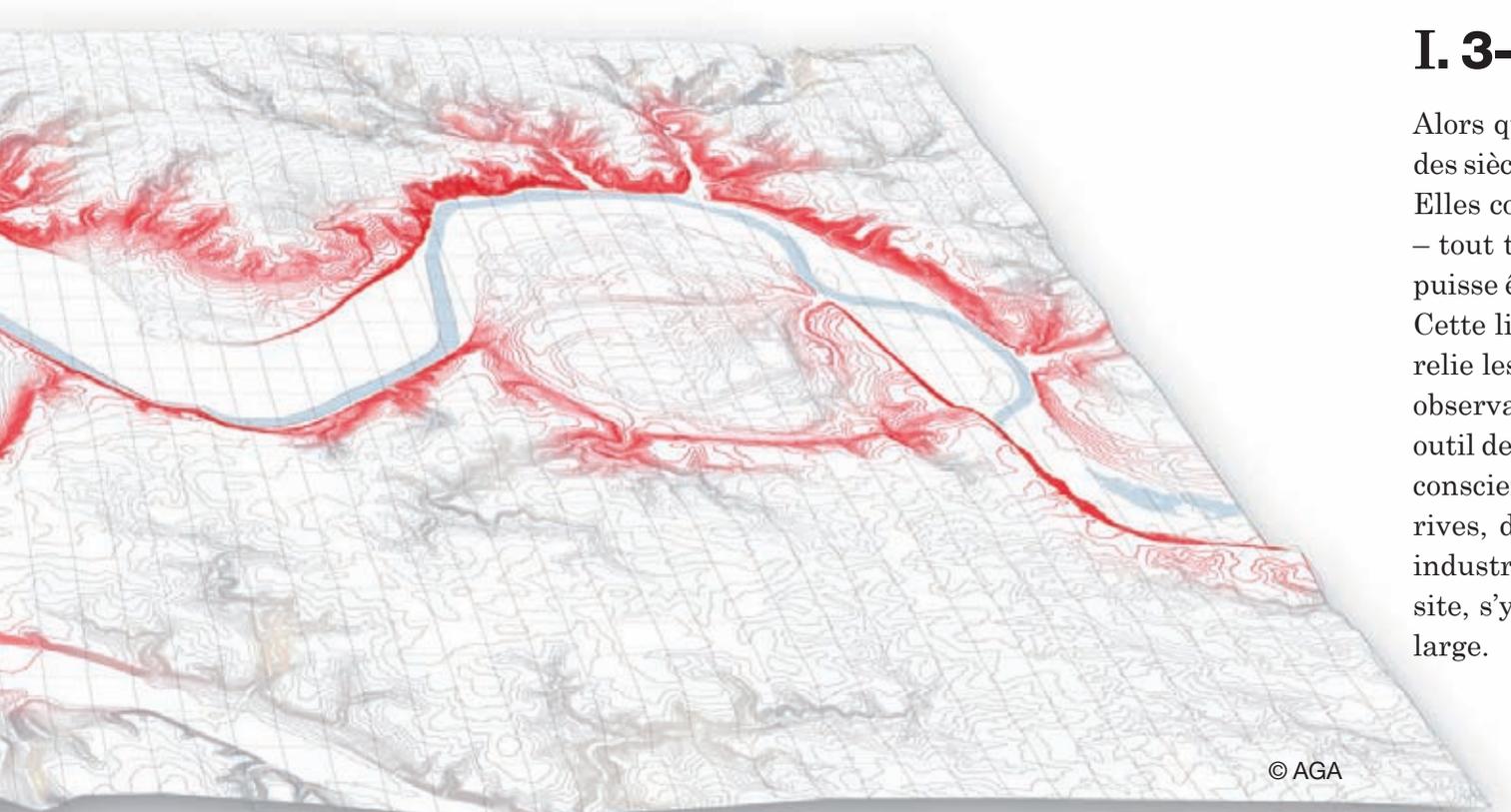
L'estuaire est l'objet de conflits parfois violents – entre le Port, les écologistes et les défenseurs des oiseaux, les industriels et les chasseurs, les agriculteurs ou les coupeurs de roseaux (Cette récolte permet d'enlever de la matière organique et d'éviter une trop rapide eutrophisation)...

La roselière fixe autant d'azote et de phosphore qu'une station d'épuration pour 200 000 habitants, à condition qu'il y ait la marée. Une épuration d'autant plus efficace que la surface est importante. Mais ces zones deviennent rares dans la vallée de la Seine. Milieu écologiquement très complexe, l'estuaire est un des parcs naturels français les plus riches biologiquement, site de plusieurs zones protégées et de multiples mesures compensatoires (opérations de protection visant à contrebalancer les nuisances d'un projet d'aménagement). Il y manque un inventaire des nombreux espaces où il serait possible d'organiser ces compensations – avec l'objectif de les réaliser sur le territoire lui-même plutôt que dans d'autres régions.

Vallée de la Risle.

Talwegs et affluents ont structuré les établissements humains (villes et sites industriels) perpendiculairement à la vallée de la Seine. Ils restent l'armature qui doit organiser les futurs développements urbains. ©Miguel Horville



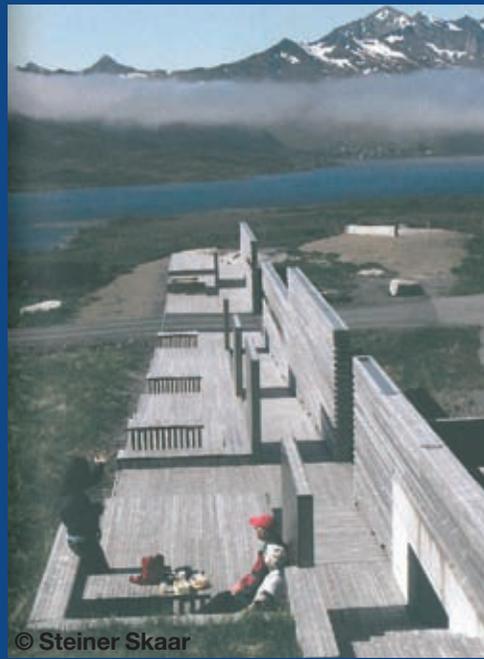


© AGA

I. 3- Les crêtes comme limites

Alors que la vallée n'a pas cessé de se transformer au fil des siècles, les crêtes offrent un élément identitaire stable. Elles constituent les limites du Grand Parc de l'estuaire – tout territoire a besoin de limites pour que son espace puisse être ressenti et reconnu.

Cette limite peut se matérialiser par une promenade qui relie les plateaux aux falaises côtières – avec belvédères, observatoires et tables d'orientation. Ce chemin est un outil de découverte de l'ensemble de l'estuaire, où prendre conscience de son échelle, des relations entre les deux rives, des alternances paysagères entre nature, ville et industrie. S'y révèle l'histoire géologique et humaine du site, s'y ressentent les horizons, l'ouverture sur le grand large.



Les routes des fjords en Norvège : face aux panoramas grandioses que dévoile la route, des artistes ont participé aux aménagements.
DETOUR. Architecture and Design along 18 National Tourist Routes. Editor : Nina Berre

Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

I.3- Les crêtes comme limites



La route des Eaux à Barcelone, dans la Serra de Collserola :
une promenade en balcon sur la ville, 19 km aménagés pour les piétons et les vélos.

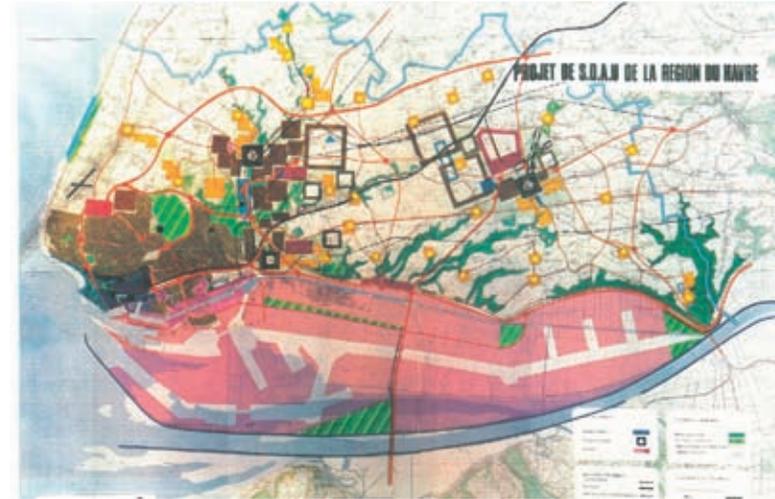




L'archéologie des plans crée une histoire de la formation du territoire qui en organise la mémoire : carte de Cassini (18e s), mission d'étude Basse Seine (1971).

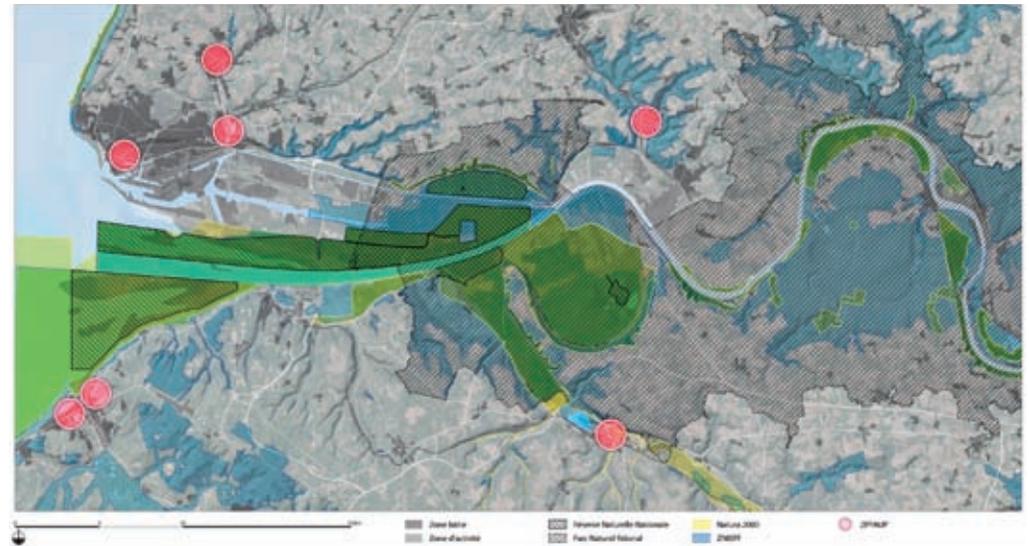


Un découpage administratif complexe, à transcender pour fabriquer un projet commun. L'espace de l'estuaire concerne 450 communes, 26 communautés de communes, 3 départements (Eure, Calvados, Seine-Maritime), 2 régions (Haute et Basse Normandie).



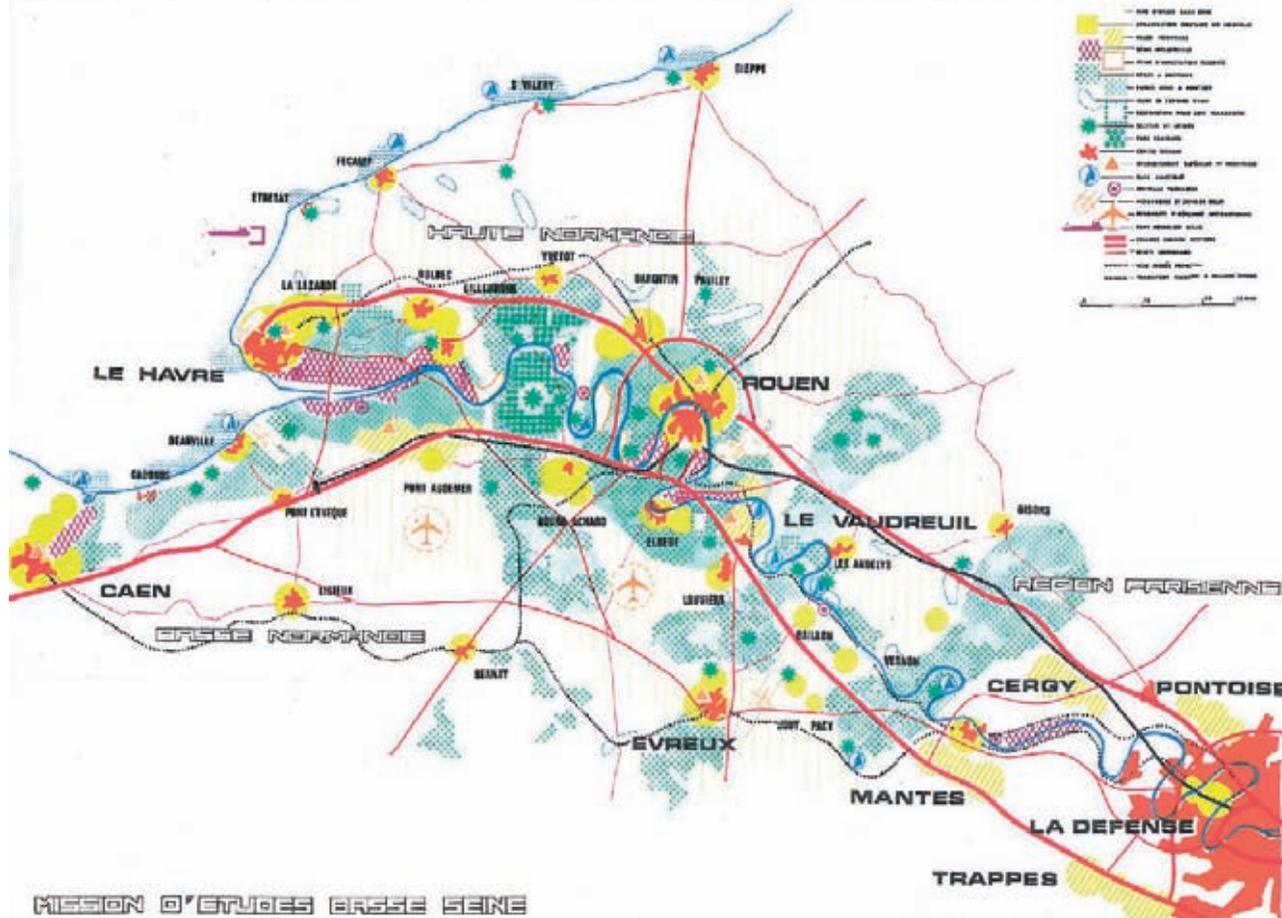
Carte du Sdau 1975

Le Sdau de 1975, paroxysme du port souverain : installé sur la totalité du territoire, le port réduit l'estuaire à un chenal. Commentaire du film présentant ce Sdau : « Les enfants de l'an 2000 apprendront qu'avant, il y avait un estuaire ». À l'inverse, Port 2000 intègre une dimension écologique non négligeable.



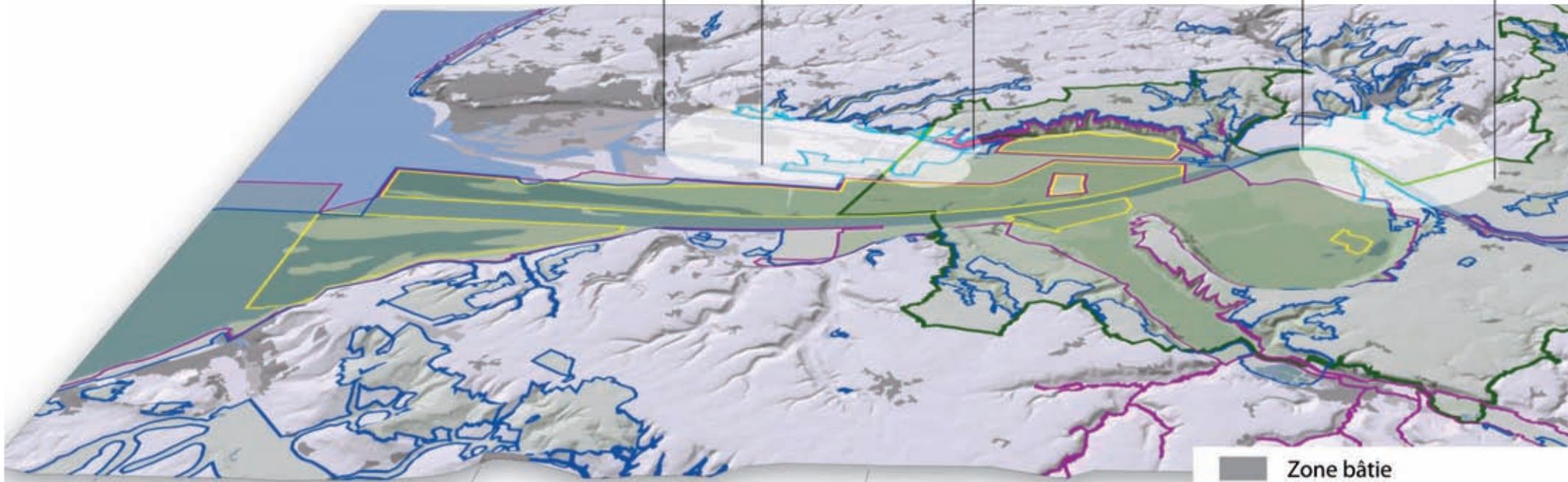
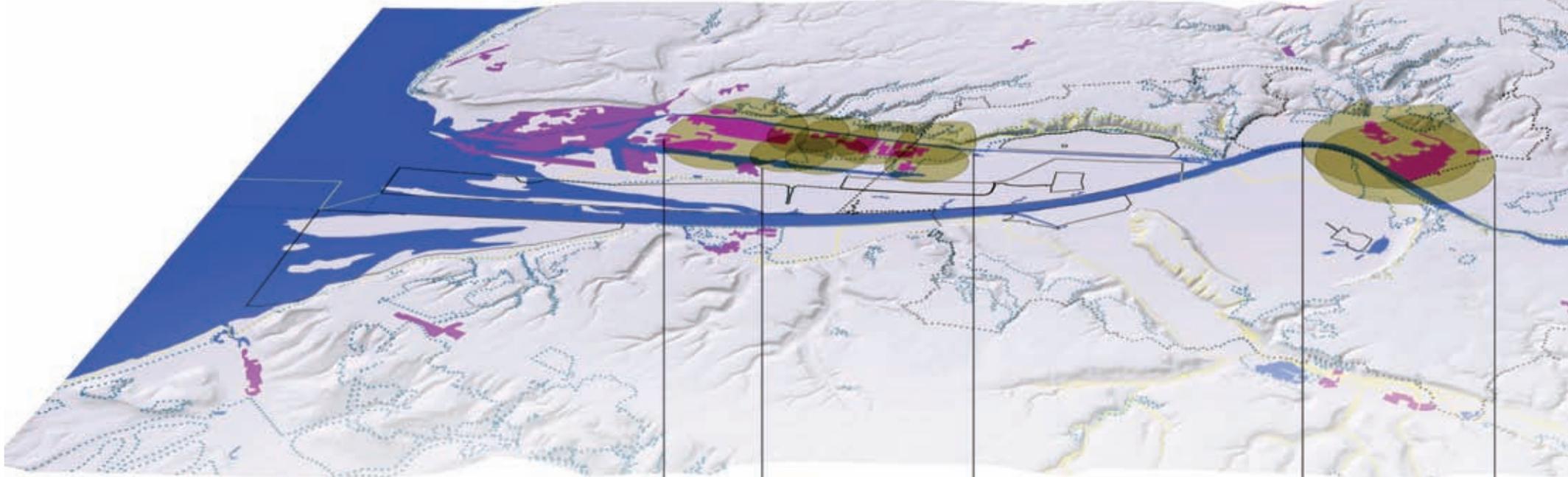
Empilement de zones et de règlements qui fabriquent une identité latente par les contraintes qu'elles exercent : zones Natura 2000, espaces protégés, zones PPRT, DAT, Scot, périmètre portuaire et sa zone industrielle (Zip)... Ces multiples éléments marquent la mémoire ou témoignent d'une évolution des mentalités.

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA BASSE SEINE



I. 4- Le site de papier

Le « site de papier » décrit l'accumulation de textes qui fabrique le territoire. Très contraignante, cette géographie réglementaire bloque souvent les changements. En évaluer les contraintes incontournables mais aussi les systèmes à dégripper participe à la démarche de projet.



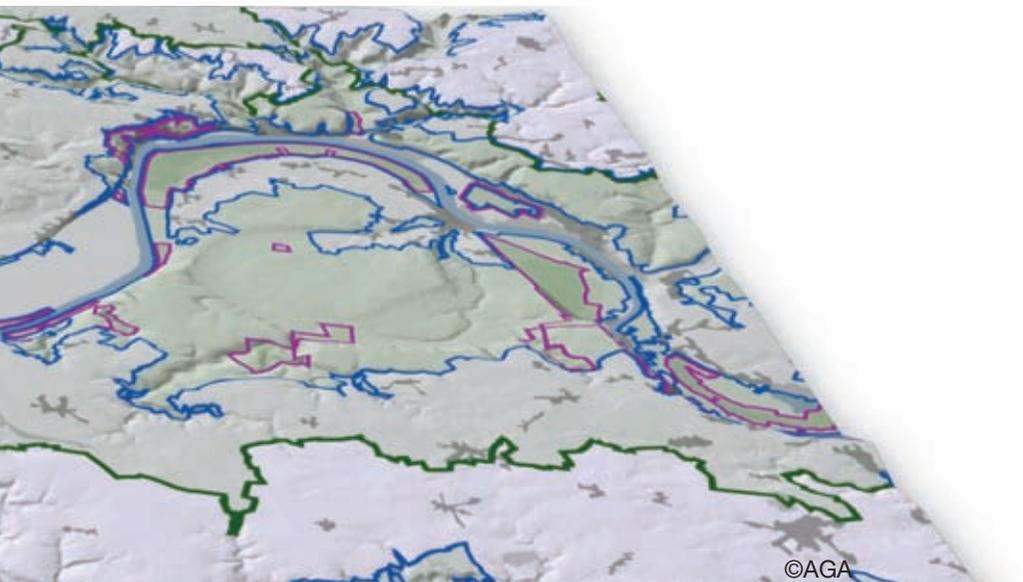
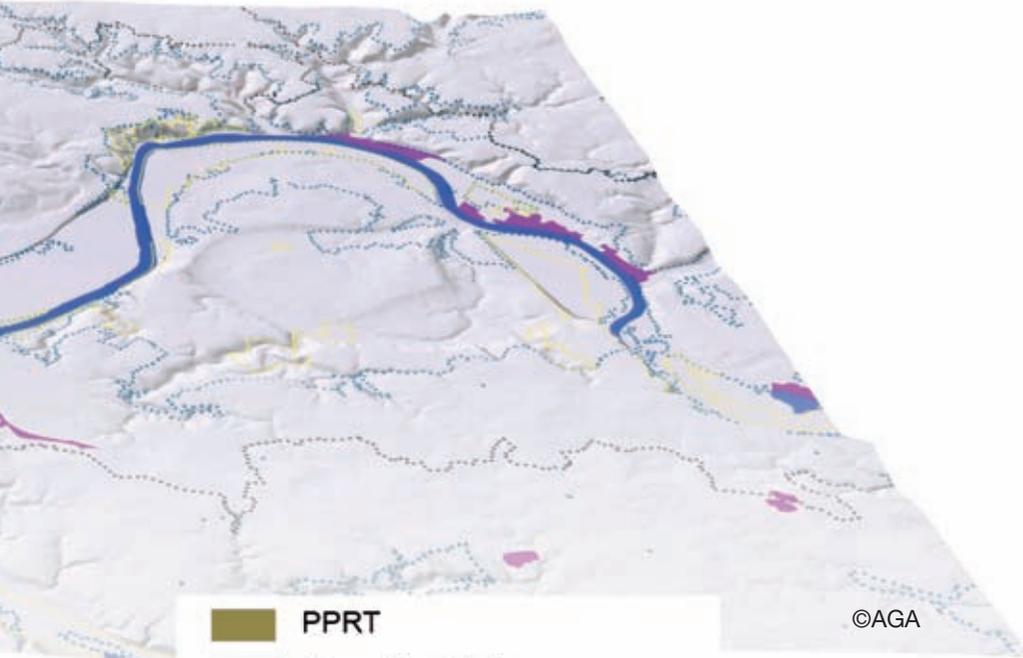
- Zone bâtie
- Zone d'activité



Identité : construire un grand récit

I. Révéler la géographie dans tous ses états

I. 4- Le site de papier



Zones à risques, des atouts. Le changement de regard auquel invite cette étude encourage à voir les contraintes comme des atouts. Ainsi des deux zones de PPRT de l'estuaire, qui gèrent plusieurs risques Seveso : il devient impossible en France d'en créer de nouvelles et ces zones donnent une valeur ajoutée aux territoires dès lors que leur gestion favorise une **excellence industrielle durable**. Ici peuvent se concentrer des industries en mutation.

L'histoire de l'industrialisation de l'estuaire est ancienne, indissociable du développement industriel de la Seine en amont. Les zones industrielles de l'estuaire vont sans doute radicalement évoluer dans les prochaines années, pour accueillir des industries vertes, des activités de construction navale pour le fluviomaritime, des zones logistiques d'un nouveau genre où chaque fonction de transport sera différenciée en fonction de la nature des objets à transporter...



L'industrie portuaire dans la nature
© FDG

II. Un parc industriel, portuaire, écologique. « Ma fierté serait que le Port du Havre ait la plus belle zone industrielle d'Europe et la plus belle zone naturelle. » Ainsi Laurent Castaing décrit le grand défi du Port, dont il préside le directoire. Le trafic des marchandises ne peut plus être le thème unique de la stratégie portuaire, mais elle doit développer une culture nouvelle fondée sur une double mission – moteur industriel et protecteur de la nature.

Pour mieux associer nature et industrie, il faut transformer en opportunités toutes les « contraintes » liées aux risques et à la préservation de la nature.

Réconcilier nature et développement, c'est densifier les zones denses et protéger les zones protégées ; fédérer ce qui est morcelé ; et aussi construire de nouvelles filières comme l'agro-industrie et le tourisme, élaborer une politique culturelle attractive.

C'est aussi faire connaître l'estuaire, ses projets et ses patrimoines..

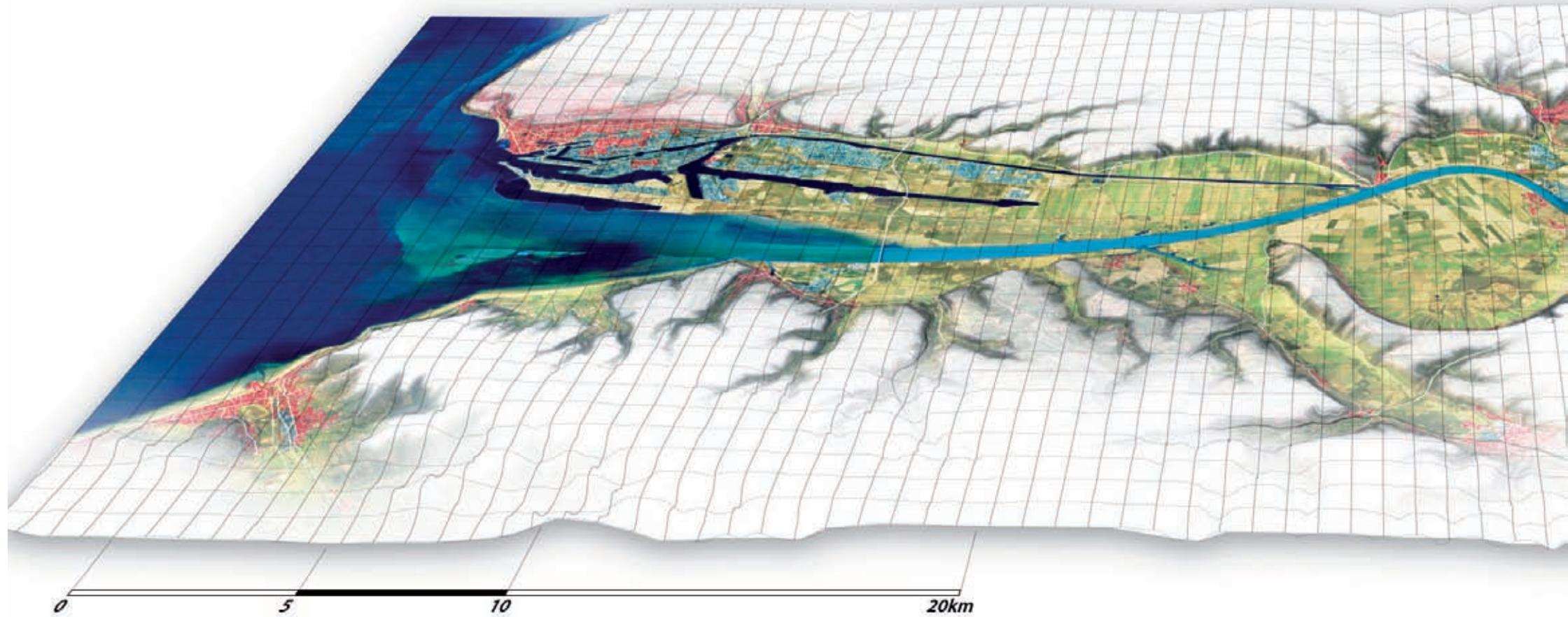
II. 1- Écologie industrielle : un grand port dans la nature

II. 2- Le port sur le port

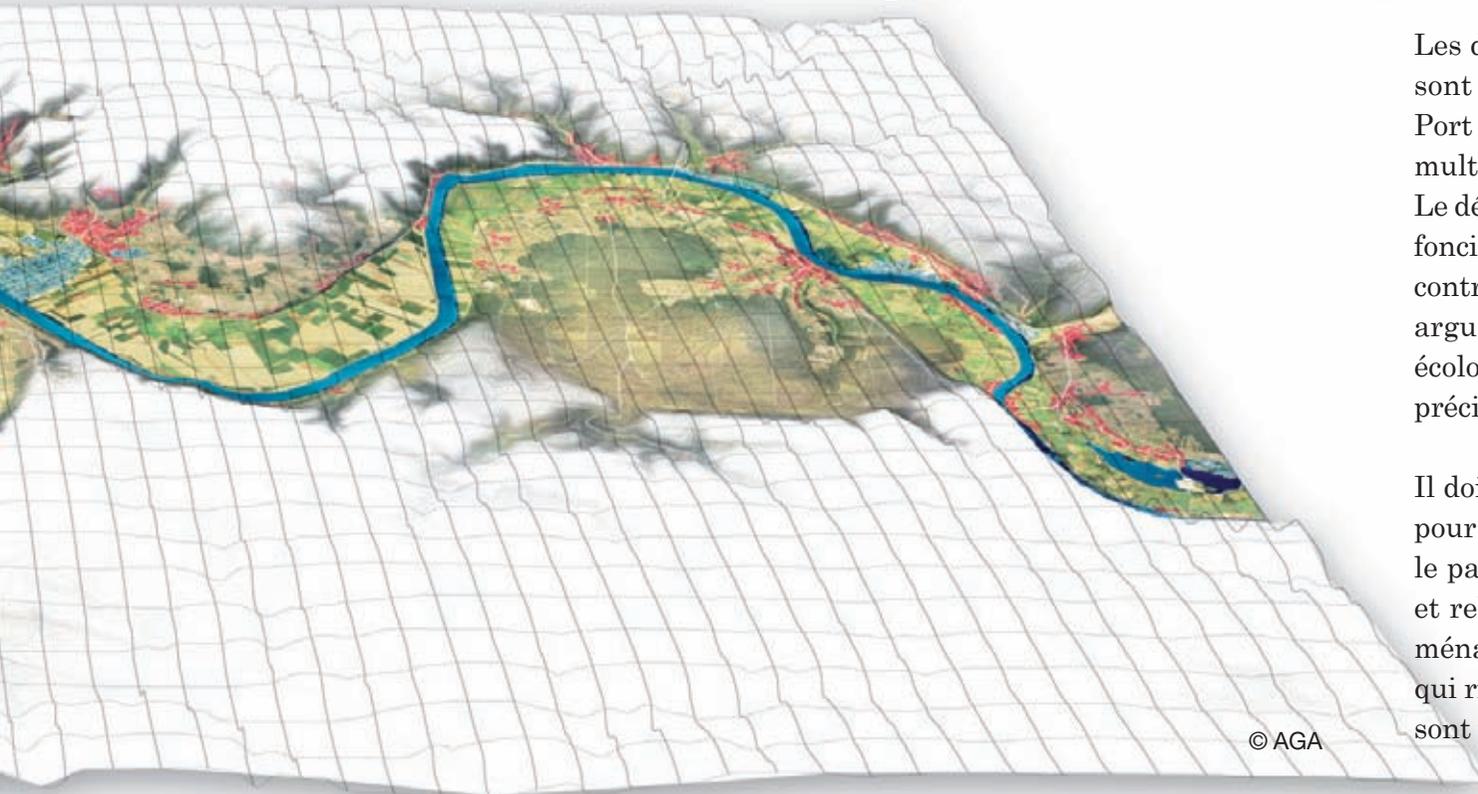
II. 3- Pour un projet agro-industriel

II. 4- Une grande porte touristique européenne

II. 5- Un événement artistique et culturel



II. 1- Écologie industrielle : un grand port dans la nature



© AGA

Les différents sites portuaires et industriels de l'estuaire sont intimement liés – bassins du Havre, Port 2000, Port Jérôme et site de Gravenchon, Port de Rouen et ses multiples plates-formes, en particulier Honfleur...

Le développement du port semble se heurter à la rareté de foncier, puisqu'il est exclu de construire sur la mer. Il est contraint par la nature mais cette contrainte est aussi son argument : il commence à reconnaître sa responsabilité écologique dans la préservation des espaces sensibles et précieux de l'estuaire.

Il doit rassurer les inquiets en sanctuarisant ses limites, pour éviter le grignotage du territoire, en particulier sur le parcours du canal qui doit traverser la zone naturelle et relier le port à la Seine. Un canal indispensable pour ménager aux péniches un accès direct aux conteneurs mais qui risque de ne pas être accepté si ses rives naturelles ne sont pas sécurisées.

Il faut aussi un plan du site portuaire qui réserve des corridors écologiques à l'intérieur de son périmètre (en profitant de ses zones non constructibles – souvent gelées en raison de passage de réseaux), un plan de développement de corridors verts et bleus à relier. Dans le vaste territoire de l'estuaire, il est également utile de poursuivre l'identification des nombreuses zones de compensation possibles.



Le paysage de la rive gauche invite à un développement maîtrisé des activités portuaires © AGA

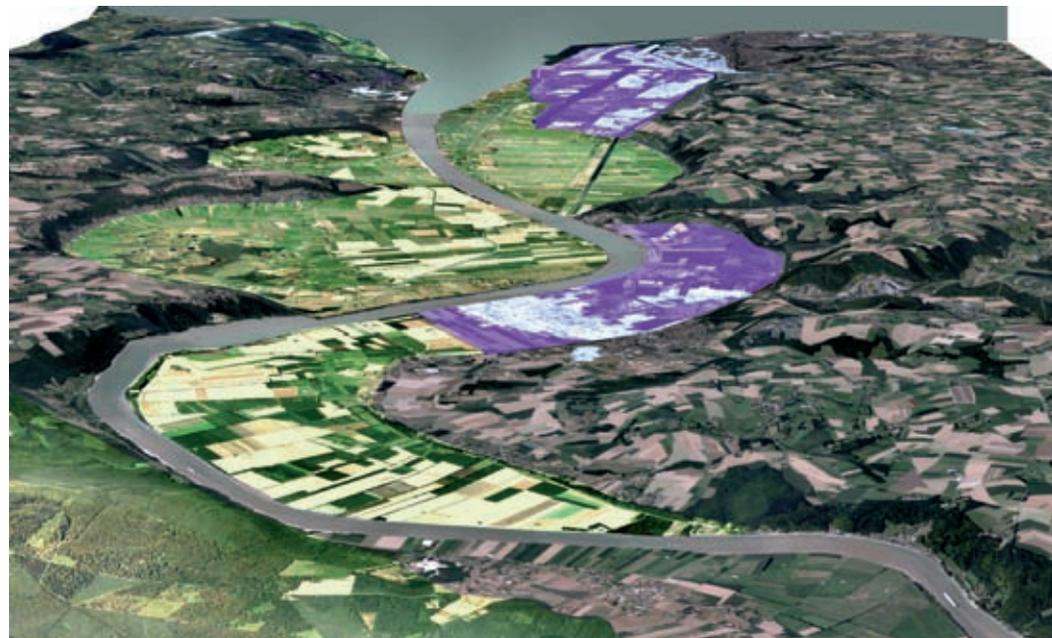
Identité : construire un grand récit

II. Un parc industriel, portuaire, écologique

II. 1- Écologie industrielle : un grand port dans la nature



© AGA

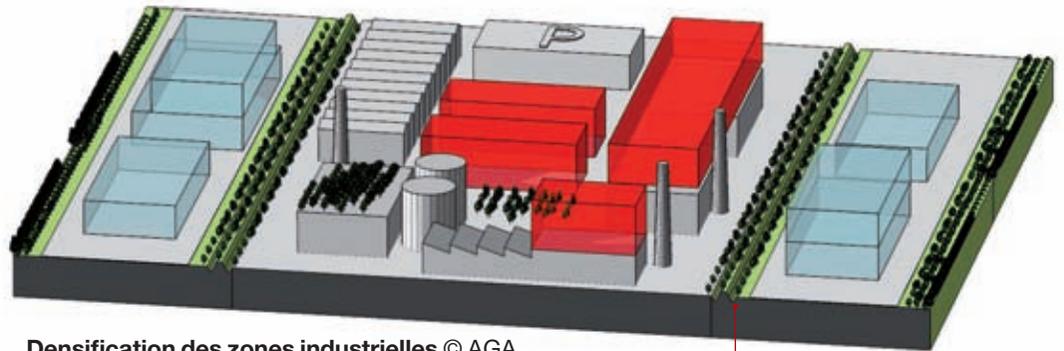
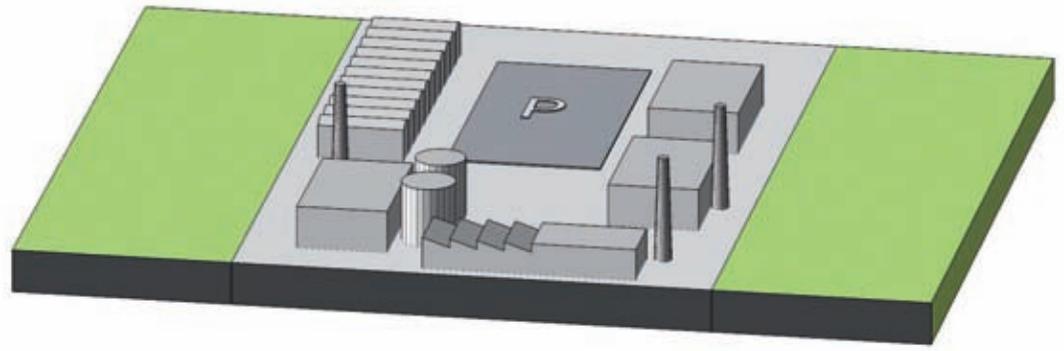
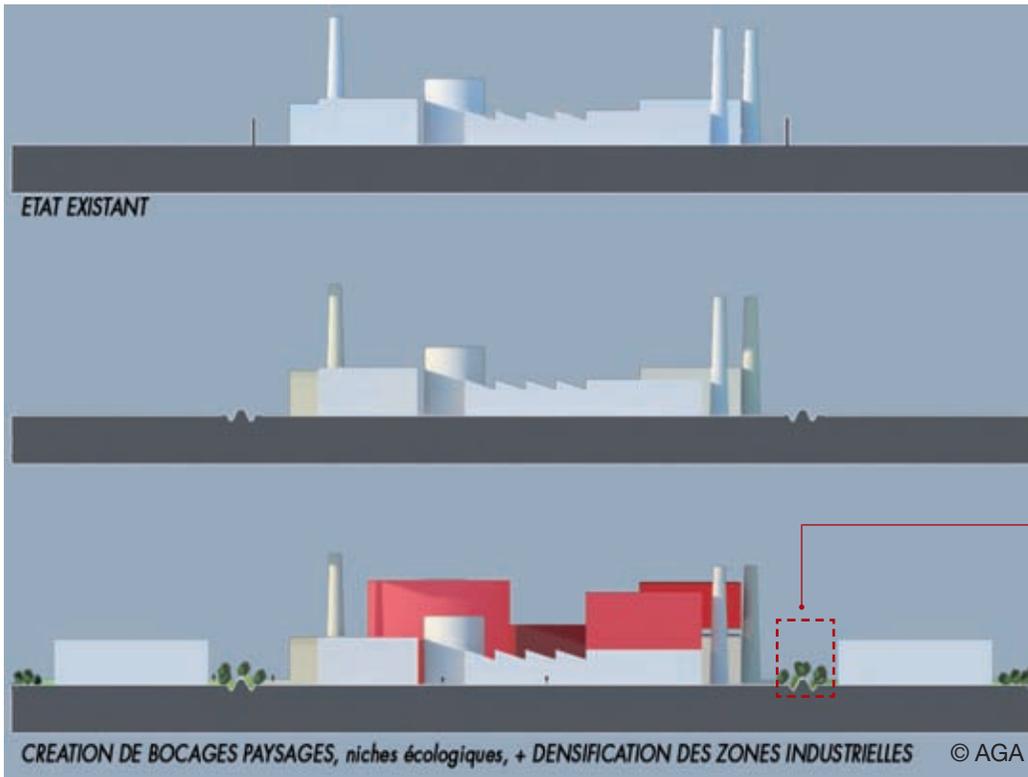


L'industrie dans la nature, Gelsenkirchen
©Ludwig Galerie Schloss Oberhausen und Autoren

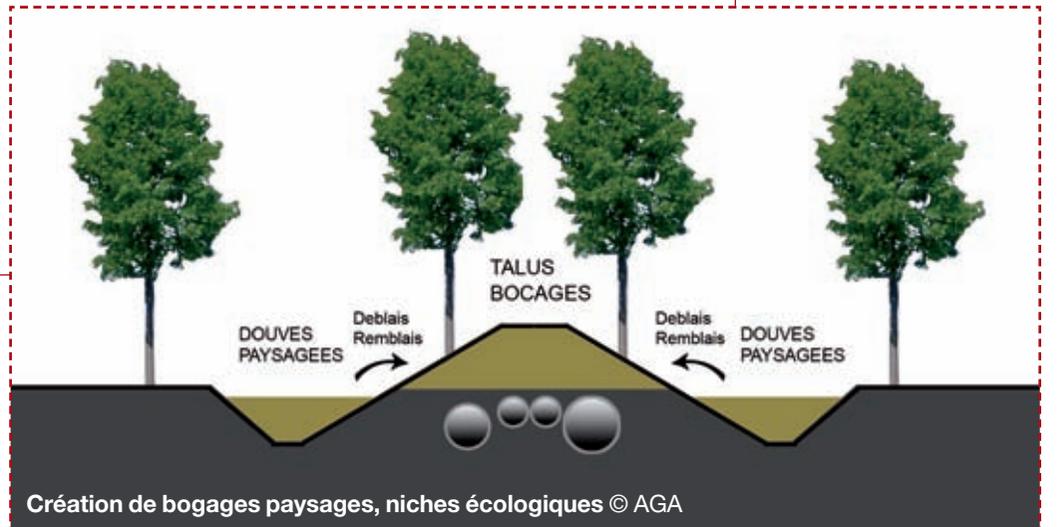




Le bocage, tradition agricole normande où les arbres enserrment les parcelles cultivées et les prés pour les protéger du vent et du froid. © AG

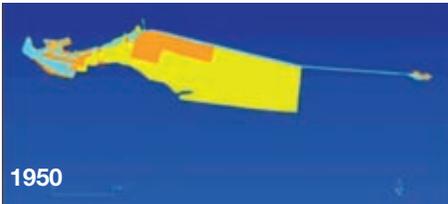


Densification des zones industrielles © AGA

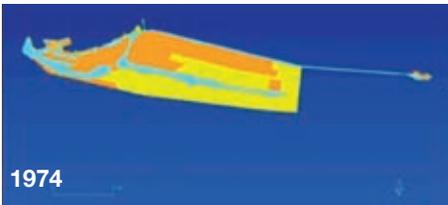


Création de bogages paysages, niches écologiques © AGA

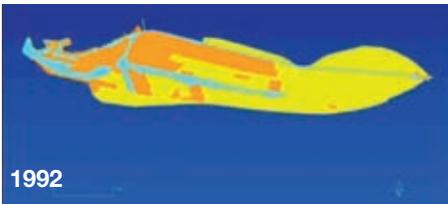
II. 2- Le port sur le port



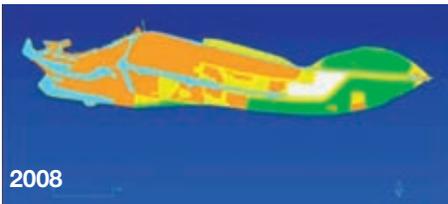
1950



1974



1992



2008

En quelques plans, histoire de la circonscription portuaire © GPMH

Depuis les 30 Glorieuses, les implantations industrielles sur le port du Havre se sont étendus au prix d'une dépense excessive d'espace. La montée des exigences environnementales oblige à une nouvelle attitude. La crédibilité d'un projet de développement repose dorénavant sur une gestion économe de l'espace, qui repense et réinvestit les vastes sites portuaires et industriels existants.

Les relations du port avec la ville sont également au cœur de cette évolution, ainsi que le montre l'étude de Bruno Fortier sur la pointe de Floride, la citadelle et la nouvelle gare.

Le port compact : Pour rationaliser ses espaces industriels, remplacer les hectares de stationnement par des parkings en silos, se densifier, le Port a besoin d'un nouveau schéma directeur et d'un nouveau cahier des charges pour les entreprises (le cahier des charges actuel est rarement opérant). Il lui faut en particulier un fond de soutien qui encourage les entreprises déjà implantées à se reconcentrer – les arrivées ne suffisant pas à transformer le site.

Les grands ports se pensent dorénavant comme les éléments d'une grande chaîne à l'échelle européenne et mondiale. L'atout principal du Havre a toujours reposé sur sa forte accessibilité nautique. Les différents chantiers portuaires menés à travers l'histoire ont privilégié cet aspect, avec comme cible le navire phare du moment : le paquebot (bassin Théophile Ducrocq), le pétrolier (Antifer), le vra-

quier (Zone Industriale-Portuaire), aujourd'hui le porte-conteneurs (Port 2000). À chaque fois, les résultats ont été en deçà des attentes. Aujourd'hui les trafics conteneurs stagnent : Le Havre résiste à la mondialisation alors qu'il devrait en vivre. Sa stratégie a besoin d'évoluer.

L'ouverture prochaine d'une plateforme multimodale va créer les conditions d'une efficacité logistique qui doit s'inscrire dans une réflexion sur les flux de fret en Europe (canal Seine Nord, développement du fluvial, amélioration du ferroviaire...).

À la manière des ports hanséatiques, une stratégie immobilière doit construire de grands hangars en blancs, loués temporairement, où se produit la valeur ajoutée.

La vocation maritime des espaces portuaires en aval de l'écluse François 1er doit être préservée, leur capacité à accueillir les navires d'aujourd'hui et ceux de demain (pas nécessairement des conteneurs). Le projet portuaire sera à redéfinir de façon souple, au fur et à mesure des évolutions à venir – la baisse des trafics pétroliers et la probable reconversion de la pétrochimie en chimie verte, l'arrivée de la biomasse, l'essor du tourisme de croisière, de nouvelles activités économiques...

La vocation de producteur d'énergie est inscrite dans les espaces portuaires. Elle doit évoluer en méthodes (du charbon à la biomasse) et en services, dans le port et hors de son enceinte, au service de la ville.

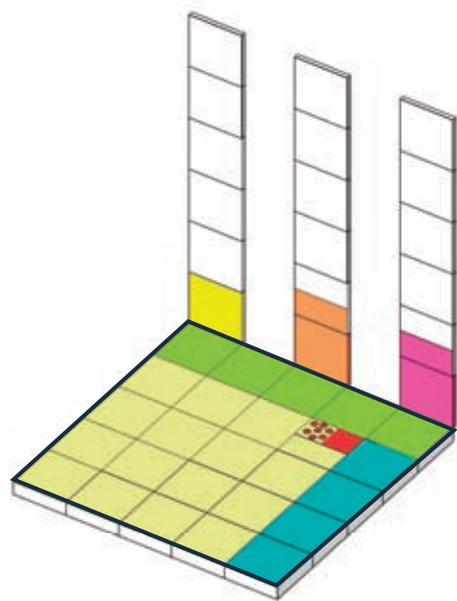
Port du Havre



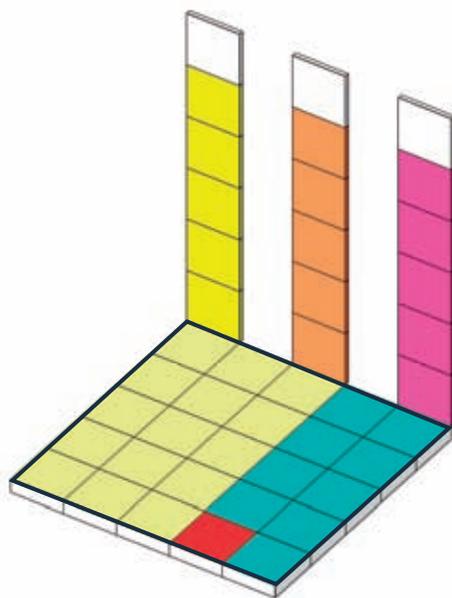
Port de Rotterdam



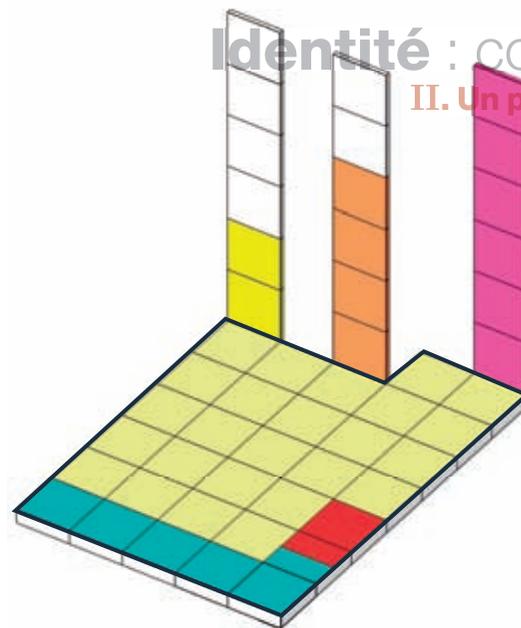
La gestion fine de l'espace est une des clés de la compétitivité portuaire du 21e siècle. © Google



Port du Havre



Port de Rotterdam

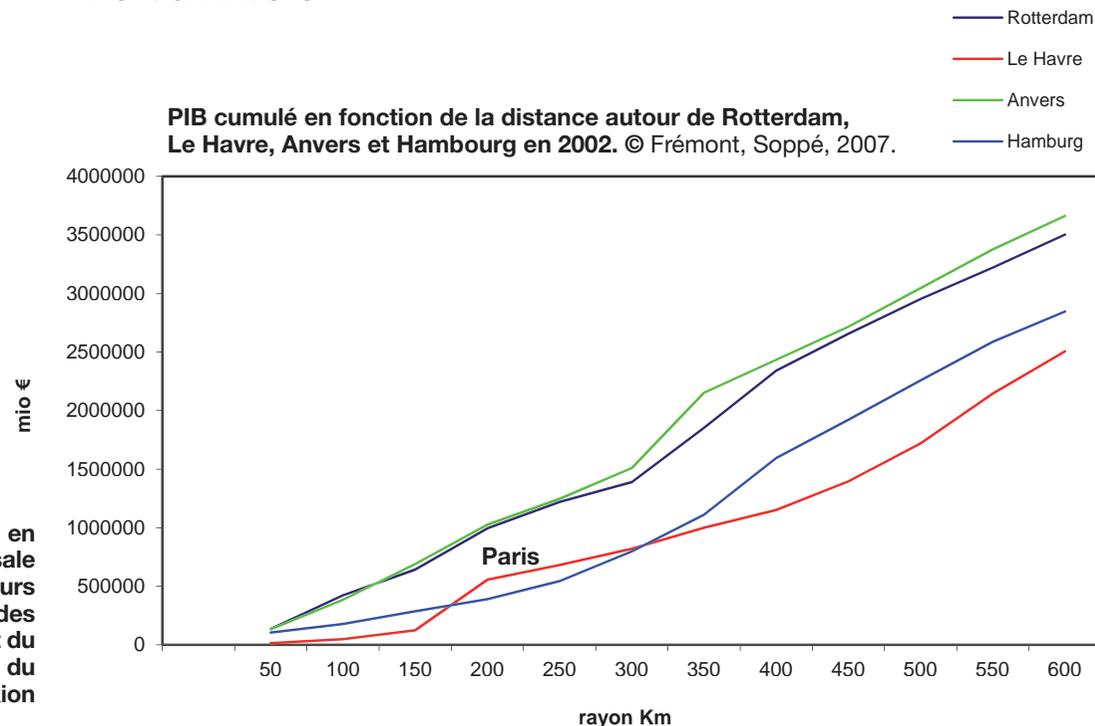


Port d'Anvers

| | Le Havre | Rotterdam | Anvers |
|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Emprise Portuaire | 10 000 ha | 10 000 ha | 13 000 ha |
| Réserve naturelle | 2 000 ha | ----- | ----- |
| Voies d'eau | 1 500 ha | 3 700 ha | 2 200 ha |
| Tonnage | 74 MT 2009 | 387 MT 2009 | 158 MT 2009 |
| Conteneurs | 2,3 M EVP | 11,1 M EVP | 8,5 M EVP |
| Entrepôts | 1,1 M m ² | 4,7 M m ² | 5,4 M m ² |
| Emploi direct | 16 000 | 52 000 | 64 000 |

Le positionnement du Havre joue en sa défaveur. Excentrés de la dorsale européenne, les territoires alentours ne sont pas aussi riches qu'autour des ports concurrents. L'avenir du port du Havre est lié au développement du Grand Paris, ainsi qu'à sa connexion à son hinterland.

PIB cumulé en fonction de la distance autour de Rotterdam, Le Havre, Anvers et Hambourg en 2002. © Frémont, Soppé, 2007.





Le Havre

Seine-Maritime

Rouen

Calvados

Eure



II. 3- Pour un projet agro-industriel

Grâce au fleuve, outil de massification idéal, le port devient un lieu de développement pour l'agro-industrie, en particulier pour traiter les sous-produits de l'agriculture, transformables par l'industrie ou pour le chauffage – par exemple les tonnes de poussières produites par les céréales rassemblées sur le port de Rouen sont récupérables pour alimenter des chaudières.

Que la métropole s'adosse à une tradition agricole très riche est essentiel pour l'avenir : terres agricoles et forêts participent au métabolisme du territoire et captent du CO₂. Les résidus organiques des villes et des industries (à condition d'être traités) peuvent fertiliser les sols, la production de fibres peut alimenter la fabrication de plastiques (une filière lin existe déjà, intégrée au groupement industriel Fimalin).

Ce projet agricole a besoin de préserver son foncier – donc besoin d'une industrie et d'une ville économes en terres – et de développer ses atouts spécifiques : agricultures de proximité, cultures hors sol, production de biomasse et d'énergie...

Élevage, maraîchage, grandes cultures... Le territoire de l'estuaire assemble des productions agricoles d'une remarquable diversité. Activité économique fragile, comme partout en France, donc à conforter par un projet global, auquel les professions concernées doivent participer en première ligne.

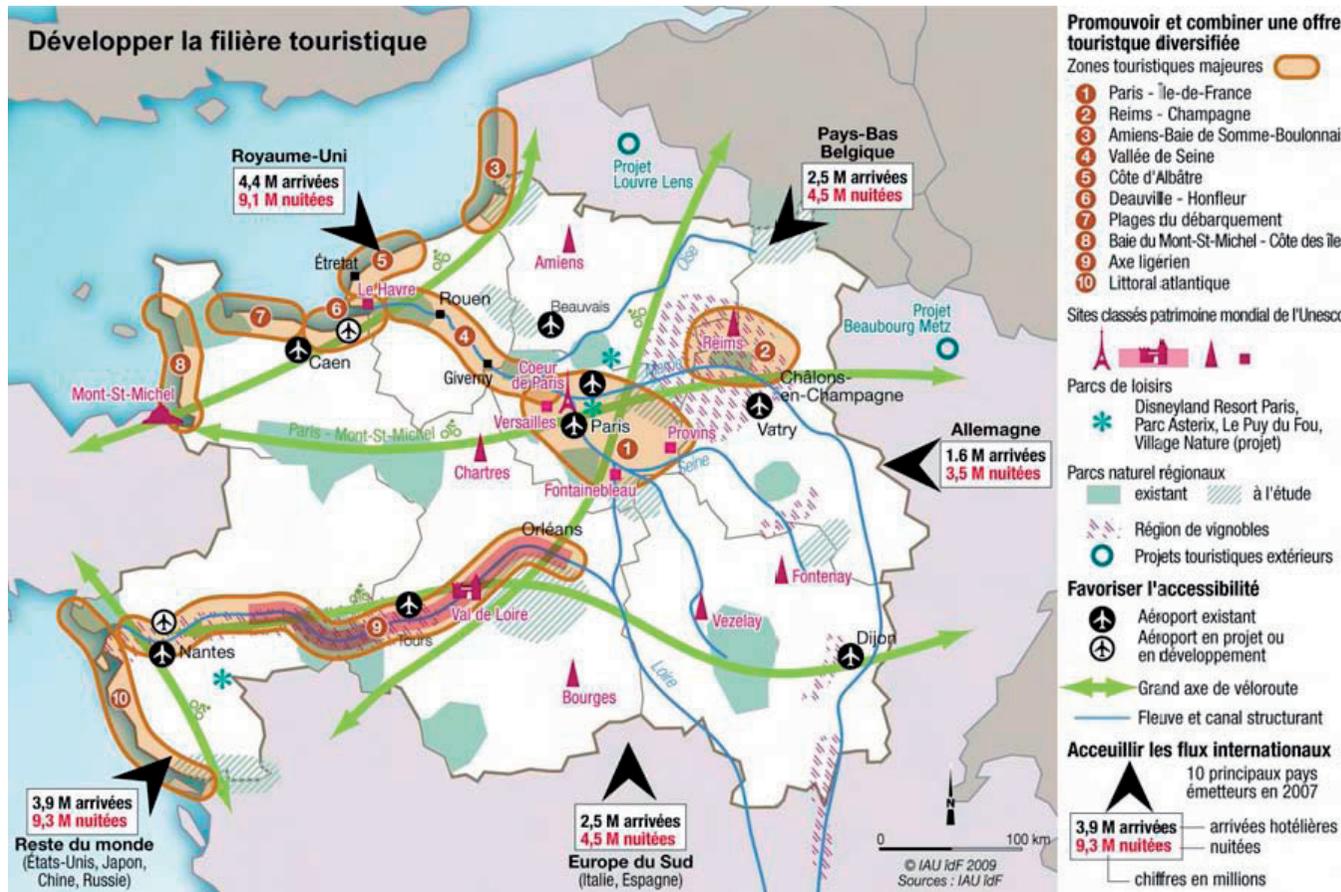
Vu à l'échelle des départements qu'il borde, l'estuaire permet d'associer les différentes sortes d'agriculture qui perdurent sur ses deux rives – cultures intensives sur les plateaux, bocages au Sud. La présence d'animaux d'élevage favorise les productions biologiques, qui ont besoin de leurs rejets comme engrais.



Diversité agricole © AURH

La Normandie, un vaste territoire riche par sa diversité agricole

II. 4- Une grande porte touristique européenne



Changement de regard, le tourisme représente pour l'estuaire une économie à construire et une industrie à développer. Paquebots, cabotage, plages, forêts, patrimoine monumental et artistique, patrimoine industriel aussi : il est possible de créer ici une grande porte touristique européenne, en profitant du fleuve, de la mer, de la proximité de Paris, du futur TGV qui va attirer les croisiéristes...

Le tourisme, secteur le plus dynamique de l'économie française, représente une force, en emplois, en affirmation d'une identité du territoire, en amélioration du cadre de vie pour les habitants et les entreprises. En termes de développement durable, c'est une piste majeure, celle du tourisme chez soi, économe en déplacements et en CO₂.

© IAURIF



II. 5- Un événement artistique et culturel



© Office du tourisme Le Havre



Pôle culturel du Havre lors d'une manifestation colorée - Le Havre

© pgauti

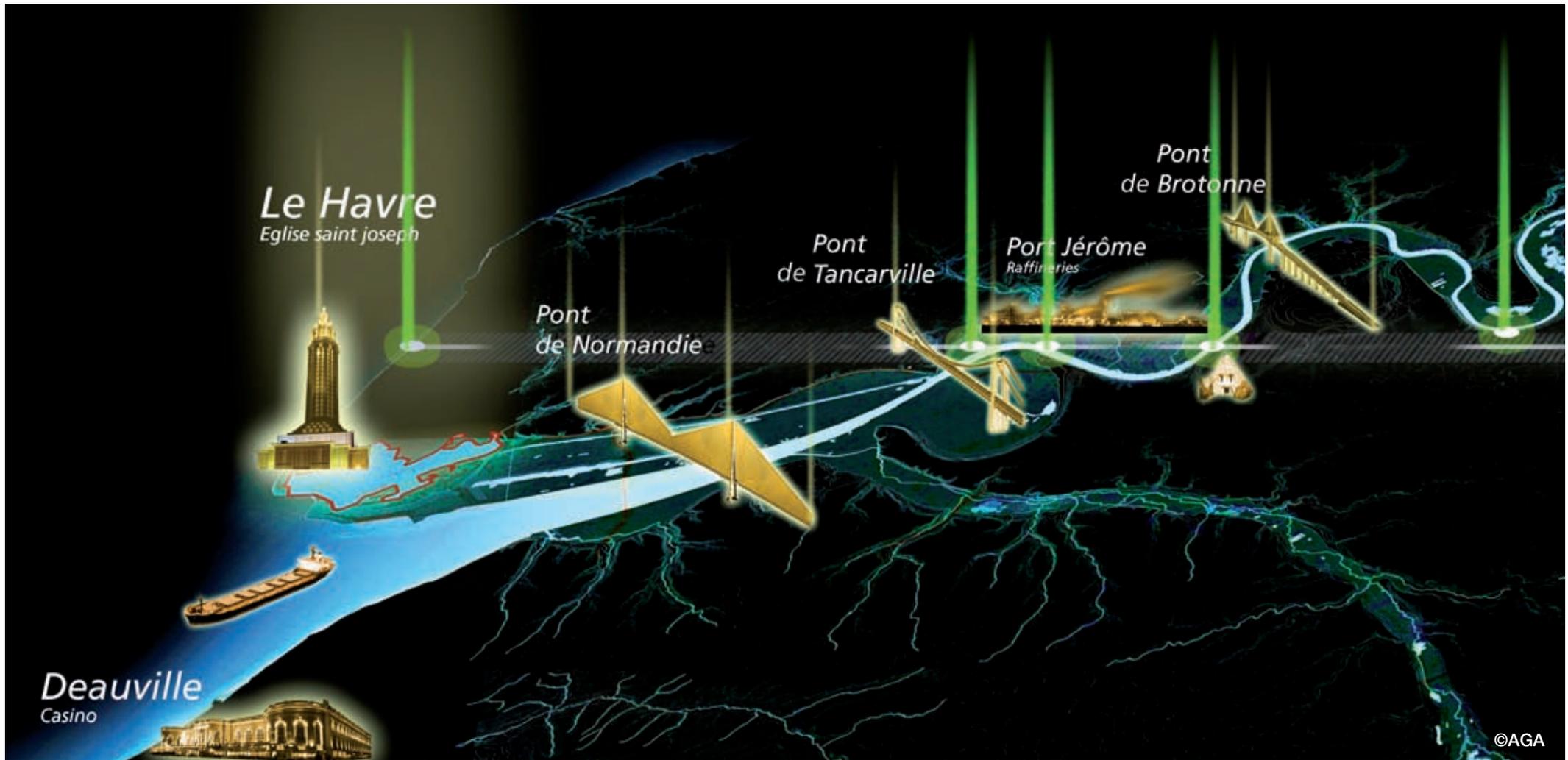
Pas de projet territorial sans projet culturel. Parce que l'aménagement est d'abord sensible et partagé avant d'être technique, la dimension culturelle est incontournable, autant pour fédérer un sentiment collectif d'appartenance que pour attirer des visiteurs et des entreprises. Un tel projet, qui se construit dans le long terme, a aussi besoin d'une étincelle, un événement artistique et culturel ambitieux, qui offre une belle occasion de donner à découvrir le territoire et de mobiliser l'ensemble de ses acteurs, élus, entreprises, habitants...

L'estuaire porte un projet de festival pour 2013 : à la fois biennale d'art et forum de recherche sur le thème de l'eau, il invitera une rencontre internationale des estuaires et sera associé à la 2e édition de Normandie Impressionniste (et peut-être à l'Armada). Cet événement prendra sa dimension dans une grande ambition, faire de Paris-Rouen-Le Havre un axe identitaire, à la fois économique et culturel, de la métropole du 21e siècle.



Paris - Rouen - Le Havre

Projet de Dani Karavan et Lena Soffer pour un axe Paris-Rouen-Le Havre. La réflexion sur la vigueur artistique et culturelle de l'estuaire doit s'ancrer dans cette échelle, dans une vision solidaire autour de la vallée de la Seine et de toutes ses richesses culturelles.



Nantes et Saint-Nazaire



La Biennale Estuaire organisée entre Nantes et Saint-Nazaire en 2007 et 2009 (la 3e et dernière édition est prévue pour 2012) a été « un accélérateur de métropole » : stimulés par les œuvres installées dans le territoire, les habitants de la région ont découvert la beauté de l'estuaire de la Loire. Et la vingtaine de communes traversées par le fleuve, désireuses d'accueillir ces œuvres (dont une grande partie reste pérenne), se sont reconnues comme faisant partie de cette métropole en construction – mobilisée également par des projets économiques et urbains. ©FDG

Ruhr



Dans la Ruhr, l'IBA Emscher Park avait organisé dans les années 1990 des moments de fêtes, occasions de mobiliser les populations et d'activer les réalisations – en particulier de remarquables reconversions du patrimoine industriel qui ont jeté les bases d'une nouvelle industrie culturelle. Forte de cette expérience, « Métropole Ruhr » (53 communes) a été capitale culturelle européenne en 2010 – rendez-vous d'effervescence artistique et politique et nouvelle opportunité pour financer des équipements, tels que le musée d'art numérique installé dans l'ancienne brasserie U de Dortmund. ©DR

Calvi



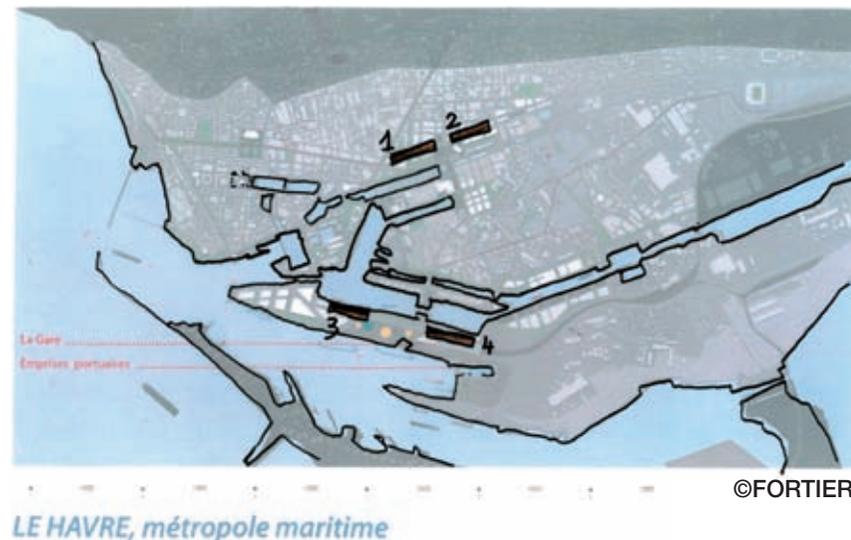
À Calvi, le festival du vent. Créé en 1992 par l'association Les Amis du vent, cet « éco-festival » mêle pendant cinq jours, en octobre, concerts et sports, spectacles et installations artistiques, rencontres scientifiques et citoyennes...

©Yvesbenoit

L'arrivée de la LNPN : les 4 tracés du débat public



Les scénarios d'implantation de la gare d'après les études de Bruno Fortier



Le scénario D de l'étude RFF implique un tunnel sous fluvial au droit du pont de Normandie. Cette hypothèse très favorable au développement du port est complexe du fait des pentes admissibles pour les trains de fret. Elle est néanmoins possible à long terme et devrait faire l'objet d'étude afin d'en maintenir la possibilité future. De la même façon les localisations de la gare du Havre selon Bruno Fortier devraient faire l'objet de mesures conservatoires quelque soit l'hypothèse retenue pour l'arrivée de la ligne LNPN afin de maintenir la possibilité de réaliser les deux implantations en ville (1 ou 2) ou dans le port (3 ou 4).

L'arrivée de la LNPN au Havre est le marqueur d'une nouvelle dynamique indispensable pour mener à bien le projet du Grand Parc de l'Estuaire. La fonction régionale de la gare d'arrivée doit concilier la desserte de la ville, du port et des territoires normands.

III. Mettre en mouvement le territoire – pour qualifier et relier ses grandes fonctions (industrie, habitat, agriculture, transports...).

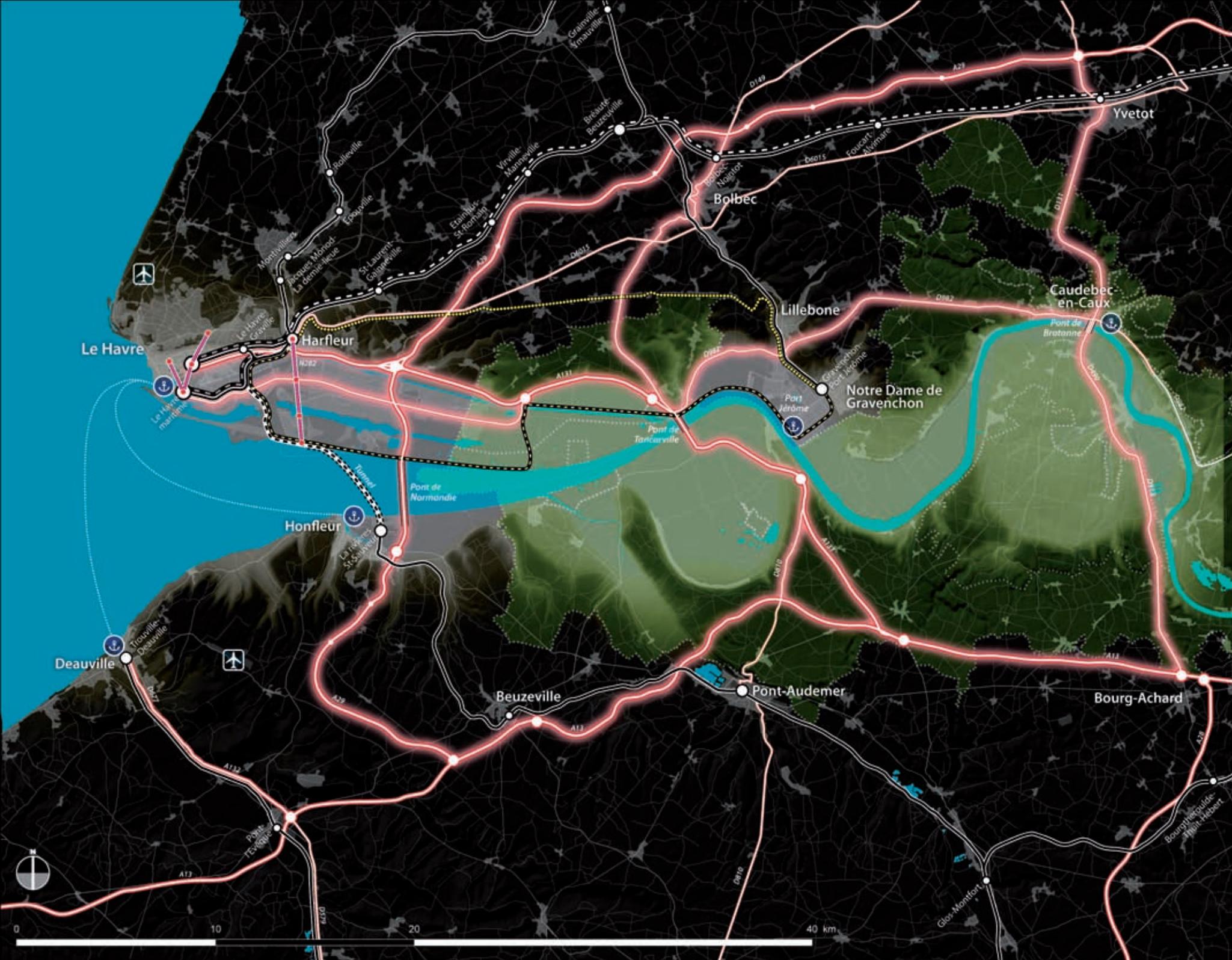
Redéploiement des marchandises, mobilités résidentielles, professionnelles et touristiques : les mobilités ont été déjà beaucoup étudiées ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour les améliorer ; il s'agit donc pour nous d'insister sur quelques exigences stratégiques, en rappelant que l'échelle, l'intensité et la vitesse feront bouger le territoire.

Dépasser le morcellement du territoire suppose des projets qui mobilisent la participation de tous les acteurs – le découpage actuel participe en effet à la multiplicité des autorités gestionnaires de transports, donc aux ruptures de charges.

III. 1- L'estuaire dans un territoire élargi: tressage des mobilités

III. 2- Franchir la Seine

III. 3- Parcourir la Seine



III. 1- L'estuaire dans un territoire élargi: tressage des mobilités

Comment le Parc de l'Estuaire communique-t-il, à toutes les échelles : rapports avec Paris, relations entre cités normandes, multi modalités... Tresser ensemble tous les systèmes de déplacements (de la LNPN aux modes doux) à l'intérieur de ce territoire est une des conditions du redéploiement de la grande métropole portuaire de l'Ouest européen.

La nouvelle ligne à grande vitesse Paris Normandie (LNPN) va dynamiser l'ensemble des déplacements. Elle impose de reconfigurer l'accès au Havre et de créer une nouvelle gare.

Les différentes propositions d'implantations envisagées par les études de Bruno Fortier doivent être analysées à partir de la grande échelle, celle de l'axe PARIS-ROUEN-LE HAVRE et celle d'intégrer Caen dans les destinations de la LNPN.

Les développements immobiliers induits par l'arrivée de la ligne peuvent se réaliser dans toutes les solutions proposées (maintien de la gare, recul ou implantation dans le port). La différence doit se mesurer en fonction des opportunités de modifier l'identité de la ville et d'accompagner les mutations de l'imaginaire des voyages et les rapports entre la ville et le port. À ce titre, l'implantation dans le port, associée à la mutation de la citadelle, permet d'associer le développement immobilier attendu aux profondes transformations du Havre comme terminal ou escale des

croisières maritimes. Par ailleurs, la reconquête de l'Arse-
nal est un facteur important pour tout le quartier Perret et sa capacité a attiré les touristes.

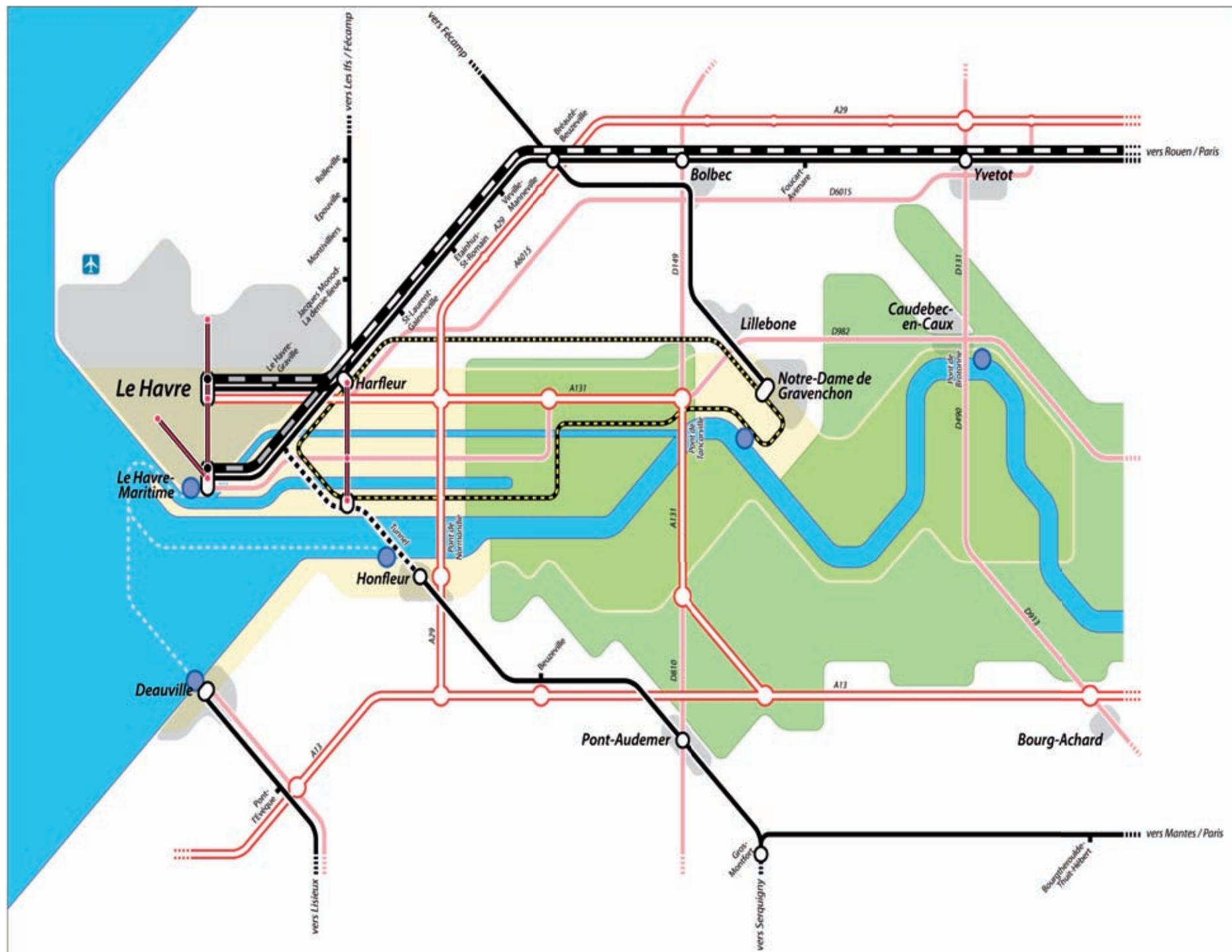
L'accès à la gare à partir du pont de Normandie par la route industrielle du port est pour les voyageurs régionaux une facilité évitant les embouteillages actuels. En outre une entrée de ville par le port conforte l'identité portuaire du Havre.

La distribution des voyageurs dans le centre ville implique de réaliser un pôle multimodal à la gare. (services accompagnés de bus, taxis, parkings). L'accès au centre réalisé par un « tramway du ciel » est possible. Ce dispositif dont le coût, la fiabilité écologique, la facilité de réalisation ainsi que les délais sont incomparables avec tous les autres systèmes de transport mécaniques (tramway) ou sur site protégé (Bus à Haut Niveau de Service) est une des avancées contemporaines en matière de transport urbain. (Voir cahier 2).

Le tramway du ciel peut également mettre en relation la corniche et le plateau avec le port, en évitant les accès quotidiens de voitures et le sentiment d'exclusion sociale dû aux difficultés de déplacement. Un système de bus desservant les zones d'emploi à partir de la gare compléterait ce dispositif.

L'enquête publique de la LNPN en cours prendre en compte l'hypothèse d'une traversée souterraine de la Seine pour le fret et les voyageurs, à hauteur du Pont de Normandie.





- Liaisons autoroutières / Echangeurs
- Liaisons principales
- Réseaux ferrés
- Réseaux ferrés à l'étude
- LGV à l'étude
- LGV Tracés variés
- Réseaux locaux à l'étude
- Tram du ciel à l'étude
- Ports
- Aéroport
- Parc National Régional

Le raccordement aux réseaux ferroviaires, sur chaque rive de l'estuaire, est la condition sine qua non d'une véritable fluidité des échanges et de l'inclusion du Gateway dans une échelle européenne. Il permettrait d'établir à terme une ligne des Estuaires, du Benelux au Portugal.

Le rôle structurant des gares est relevé par le Comité des Elus : 54% des habitants de l'estuaire sont à moins de vingt minutes des gares. Des lignes aujourd'hui sous-exploitées reprennent vie (Lezar-Le Havre-Montivilliers vers Epouville et Rolleville), ou démontées (vers les Ifs, ou lignes Etretat-Fécamp-Saint-Valéry-en-Caux) doivent être réactivées. Les lignes de fret (Bréauté-Beuzeville-Notre-Dame-de-Gravenchon, ou Pont-Authou-Honfleur) peuvent être mutualisés entre fret et passagers. Les anciens bâtiments de voyageurs peuvent trouver de nouvelles fonctions multimodales, avec services de conciergerie plus ou moins complexes.

La vallée du Commerce accueille aujourd'hui une ligne à voie unique vers Port-Jérôme. Sa combinaison avec le bac de Quillebeuf permet sa transformation en un transport continu en site propre d'une rive à l'autre, de Bréauté à Pont-Audemer. Cette liaison contribuera au rapprochement des deux rives en participant à une « boucle des Quatre Pays ». La Ligne Lezar, aujourd'hui relancée et prolongée en di-

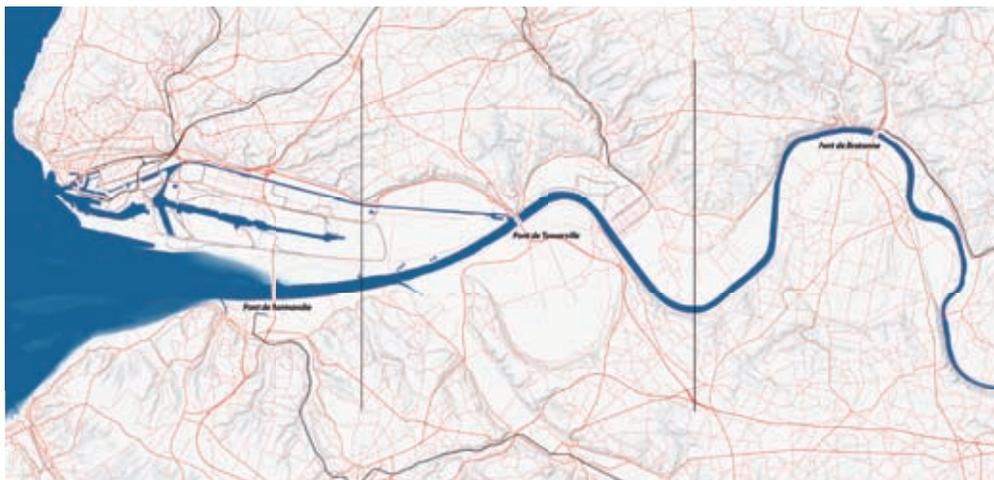
rection de Goderville, assure des transports pendulaires domicile travail. Articulée sur le tramway, elle est appelée à de nouveaux développements, qui en induisent d'autres : d'abord dans l'extension des lignes régénérées, ensuite dans l'interconnexion avec la desserte spécifique de la ZIP.

La route

Les difficultés à se déplacer sont lourdes de conséquences, par les mécanismes d'exclusion qu'elles renforcent et par les freins au développement économique : les **péages**, en particulier, sont des obstacles à la solidarité sociale et à l'attractivité du territoire.

La route doit accueillir, au titre du partage de l'espace public, les modes doux : l'estuaire à vélo, le port à vélo sont des thèmes touristiques, mais aussi des thèmes fonctionnels du lien domicile-travail. Associer la route et l'autoroute donne l'occasion de mutualiser les infrastructures. Organiser un partage de l'autoroute A 13-BHNS fait partie de la généralisation de l'usage des autoroutes pour des transports collectifs. Déjà un transport à la demande par « minibus 76 » est exploité par Veolia.

L'intégration du territoire de l'estuaire dans le réseau des petites villes est assurée par un grand huit routier, une boucle des Quatre Pays, qui complète la distribution du Havre et du port.



Un schéma de référence permet d'inscrire une organisation ferroviaire et routière dans un processus qui favorise un déploiement industriel et logistique de Bolbec, Yvetot, Caudebec-en-Caux, Bourg-Achard, Pont Audemer, Beuzeville et bien sûr Honfleur et Lillebonne-Gravenchon.

- Fer
- Route
- Fluvio-maritime

III. 2- Franchir la Seine

Cruciale, la question des **franchissements** de la Seine repose sur les trois ponts, séparés d'une vingtaine de kilomètre qui contraignent toute la structure viaire. Faciliter les traversées est essentiel pour les rapports de coopération entre les deux rives. Le fleuve cesserait ainsi d'être un obstacle pour s'inscrire dans un ensemble articulant toutes les mobilités, y compris les déplacements doux.

Les bacs des boucles de la Seine offrent huit passages d'eau jusqu'à Rouen. Aujourd'hui gratuit, le trafic journalier du bac de Quillebeuf-Port Jérôme est équivalent à celui du pont de Brotonne ; un service comparable, donc, avec une économie plus souple, au ras de l'eau. La complémentarité avec les franchissements autoroutiers doit être préservée et complétée.

Rive gauche et rive droite, **des appontements répartis le long des berges peuvent desservir une armature verte** qui exploite talwegs et chemins vers les terres. À la fois noues, chemins plantés, voiries, ils drainent l'activité, assurent le lien, font valoir le fleuve dans l'arrière-pays. Ils assurent aussi l'interconnexion douce et participent de l'éco-mobilité qui rejoint les deux rives et associent les chemins de halages aux débouchés des talwegs et au transport fluvial. Des bateaux y accostent, peuvent y séjourner.

III. 3- Parcourir la Seine

La Seine comme moyen de transport ? L'échelle en matière de flux des marchandises, c'est Rouen - Le Havre, vers des points d'éclatement en amont (Achères, Gennevilliers, Bonneuil) et en aval (Portsmouth, ligne côtière). Au cœur des débats, l'avenir du fluviomaritime – une urgence compte-tenu de l'arrivée du canal Seine Nord Europe. Il s'agit à la fois d'assurer le lien entre Port 2000 et le port historique du Havre autant qu'avec Rouen et, plus loin, le transport des conteneurs vers l'Île-de-France et, via le futur canal Seine Nord, l'ensemble de l'Europe.

Un grand port fluvial, maritime et **fluviomaritime**, commence à unir les territoires morcelés et l'actuelle multiplicité des autorités gestionnaires de transports. Paris, Rouen, Le Havre se rejoignent autour d'une concertation entre autorités portuaires. Le sigle de Seine Gateway est avancé aujourd'hui comme la marque de l'identité dynamique de ce grand port à l'échelle de la façade maritime de la France, au débouché de l'Europe, vitrine d'un nouveau Syndicat des Transports de la Seine. C'est la condition d'un lissage des transports, d'une optimisation et d'une accélération des ruptures de charge, avec production de valeur ajoutée.

Seine Gateway invite à rationaliser l'action portuaire : autoroute ferroviaire, regroupement et redistribution du

fret, valorisation mutuelle du transport maritime et du fluvial, animation de l'estuaire, tourisme maritime et fluvial.

Des lignes maritimes côtières peuvent être d'abord saisonnières et touristiques, puis confortées par les usages –Le Havre/ Honfleur /Deauville/Trouville avec des extensions possibles vers Etretat/Fécamp ou Cabourg.

Rive droite, les accueils des paquebots dans le bassin Théophile Ducrocq pourraient être raccordée immédiatement à Paris par le TGV ; le terminal ferroviaire étant déplacé au contact du terminal maritime ou relié par une navette en site propre qui permet de s'ajuster à la longueur et au nombre de navires accostés.

Rive gauche, et en lien avec le trafic de navettes maritimes côtières maritimes qui franchissent l'estuaire, le quai du port d'Honfleur permet d'accueillir deux paquebots. Les croisières les plus longues y feront escale, vers le Pays d'Auge et les plages.

La **zone industrielle du port d'Honfleur**, aujourd'hui peu dense, participe également de la façade industrielle du Pays d'Auge en accueillant services et production alimentaire locale liés à **l'avitaillement des croisières** sur les deux rives de l'embouchure. C'est l'occasion du développement d'une industrie spécifique qui rentabilise les navettes côtières mixtes.



