

Anthropo-Seine : mouvements de flots incertains dans l'estuaire

Joffrey Elbert

▶ **To cite this version:**

Joffrey Elbert. Anthropo-Seine : mouvements de flots incertains dans l'estuaire. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01501348

HAL Id: dumas-01501348

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01501348

Submitted on 4 Apr 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives| 4.0 International License

Anthropo-Seine

Mouvements de flots incertains dans l'estuaire

© ARCHITECTURE DE NANTES
DROIT D'AUTEUR

Joffrey ELBERT, ENSANantes 2016

ANTHROPO-SEINE

MOUVEMENTS DE FLOTS INCERTAINS DANS L'ESTUAIRE

Joffrey ELBERT, ENSANantes, 2016.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



« Toute la géographie du monde en un regard, en une seule leçon. »

FRÉMONT Armand, La Mémoire d'un Port.

Cette phrase à elle seule décrit la magie qui s'offre lorsque l'on parcourt les berges de Seine, de Rouen jusqu'au Havre, avant de se retrouver happé par la mer qui pénètre la cité portuaire. 23 ans passé entre ces deux bords et l'arrivée soudaine à Nantes, il y a deux ans maintenant, remémore ces souvenirs si familiers. Les estuaires sont des territoires atypiques, fort de leurs contrastes, et où une infinité de dissonances finissent par créer un tout unique, riche de sa diversité.

Mais l'espace estuarien est restreint, et il conditionne l'existence d'une multitude d'êtres, dont les hommes qui l'habitent et le façonnent. Les controverses ne sont dès lors pas loin, le propre des estuaires étant d'accueillir les opposés. Et la vision des hautes cheminées de la zone industrielle de Rouen, vues depuis le coteau sauvage leur faisant face, tend à rappeler l'ambivalence en place.

Cet écueil entre deux termes que tout tend à opposer, la "nature" et l'"industrie", prend un sens tout particulier sur les bords de Seine, où elles se partagent les coeurs. Mais les aménagements humains que l'on a pu considérer comme délétères, s'ancrent peu à peu dans le paysage.

Ce mémoire n'a pas la prétention de déceler toutes les ambiguïtés que recèle l'estuaire de la Seine, ni de donner une vision prospective de son avenir. L'idée était de chercher à comprendre comment en faisant projet, puisque c'est le propre des architectes, l'homme a pu tenter de régler les conflit inhérents à son occupation de l'espace estuarien.

L'opposition ressentie entre l'industrie, qui parsème l'estuaire, et son environnement a t-elle toujours lieu d'être ? Comment, dès les années 90, une réconciliation a t-elle été amorcée pour redonner à l'estuaire une image plus harmonieuse ?

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Vue de l'estuaire de la Seine depuis les hauteurs du Havre.
Photo prise le 29 juillet 2016.

SOMMAIRE

CHAPITRE INTRODUCTIF : L'ESTUAIRE DE LA SEINE, FIGURATION DU FLUX ET DU REFLUX. P. 6.

1. Un espace en interface. **P** 8.
La primauté du passage. **P** 8.
Transition de domaine : un passage de la mer au fleuve, du fleuve à la mer. P 8.
Continuum : un passage d'échelles spatiales. P 10.
Voie de cheminement : un passage à vocation anthropique. P 12.
L'établissement de l'échange. **P** 14.

2. Un conflit d'imaginaire endémique. **P** 16.
Un biotope au caractère bien trempé. **P** 16.
Zone industrialo-portuaire : présumée coupable. **P** 17.

CHAPITRE II : EN AMONT DES OPPOSITIONS, DEUX GRANDS PROJETS SOUS TENSION. P 18.

1. Émergence d'une pensée duale. **P** 20.
Dichotomie de pensée des années 90. **P** 20.
Une ville portuaire en renouvellement. P 21.
La pensée surannée du tout industriel : vision productiviste des schémas d'aménagements et mondialisation des échanges. P 25.
L'émergence d'une pensée environnementale post-Glorieuses. P 29.
Confusion temporelle, confusion temporaire ? **P** 31.
Une Réserve Naturelle Nationale pour l'Estuaire de la Seine. P 31.
Un nouveau terminal portuaire de pointe : l'opération Port 2000. P 33.
Introduction de la notion de développement durable. P 36.

2. L'épreuve nécessaire du dialogue. **P** 38.
L'estuaire, à coeur ouvert. **P** 38.
Loi du 2 Février 1995 et premier débat public français. **P** 39.
Processus : de l'exposition à la participation. P 41.
L'apanage préjudiciable des débats. P 43.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE III : DE LA RECHERCHE D'UNE ACTION EURYTHMIQUE À UNE COMPLEXE ÉVOLUTION DE LA PENSÉE MANICHÉENNE. P 46.

1. Un déliement durable des langues au service d'une action eurythmique. **P** 48.

La postérité du dialogue. **P** 49.
La maison de l'estuaire, de la gestation à la gestion. P 49.
La reproduction de « sociétés » locales. P 50.
Schémas d'aménagements durables et création de structures de surveillance : la recherche d'un contrôle plus local. P 52.
Prise en compte de la connaissance environnementale. **P** 56.
Application physique des débats : de la préservation à la compensation. P 57.
Une pratique innovante : la démarche ERC. P 60.
Passage du conflit à la gestion partagée. P 61.

2. Nouvelles approches d'une opposition manichéenne. **P** 62.

De nouvelles conflictualités environnementales. **P** 64.

Zonage et fragmentation de l'estuaire. **P** 66.
La sanctuarisation de la Réserve. P 66.
Problèmes théoriques du troc spatial. P 70.
Revoir la multiplicité schématique. P 72.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE INTRODUCTIF

L'ESTUAIRE DE LA SEINE, FIGURATION DU FLUX ET DU REFLUX

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



L'aestuarium latin emprunte sa formation linguistique à l'aestus, mouvement alternatif du niveau des flots marins que nous connaissons sous le nom de marée. Pourtant, ce remous qui agite l'estuaire ne semble être à même de le caractériser à lui seul. Du moins indécis, son concept tend désormais à fluctuer et il suffit d'en interroger les limites spatiales pour s'en assurer. Préférant opter pour une politique du NI/NI, il est à la fois espace géographique physique et espace vécu, espace d'interface écologique et espace d'interférences sociales… Mais derrière cette apparence protéiforme, qui est-il vraiment ?

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU DROIT D'AUTEUR



Vue satellite de l'embouchure de l'estuaire de la Seine, entre les villes du Havre (rive Nord) et Honfleur (rive Sud). Source : Google Maps.

1. Un espace en interface.

La primauté du passage.

Transition de domaine : un passage de la mer au fleuve, du fleuve à la mer.

Au terme d'une brève descente à flanc de coteau, la « route des chaumières » aboutit à quai. En lieu et place de l'ancienne cale du bac Vieux-Port - Petiville, actif jusqu'aux années 50, un large point de vue s'offre sur la Seine. Elle y dessine ici une courbe nette, ultime méandre aux aspects sauvages précédant les zones industrielles et portuaires de l'embouchure, dont les raclements rauques se font déjà perceptibles. En prêtant une plus vive attention, elle y file aussi un étrange courant : elle remonte, charriant avec elle un amas sédimentaire troublant profondément le voile de ses eaux. Cette singularité définit à elle seule l'estuaire stricto sensu, fraction avale d'un fleuve pénétrée par la mer et assujettie aux mouvements de flots. Une entité géomorphologique et écologique à l'interface entre le milieu marin et le milieu continental dont la forme évasée atypique favorise une distinction commune.

L'estuaire de la Seine s'esquisse donc en premier lieu par un parcours fluide de 170km, s'étendant de la partie orientale de la baie du fleuve jusqu'au barrage de Pose empêchant la marée de poursuivre son chemin. Un parcours inconstant, en évolution au grès du temps, mais permettant tout de même de fournir une définition franche de ce lieu au régime hydrographique si particulier. Pour Loïc Guézennec, hydrologue, trois grandes zones s'y distinguent [1]:

l'estuaire aval, ou maritime, est composé uniquement d'eau salée et s'étend ici de la baie de Seine jusqu'à Honfleur. Dans l'estuaire moyen lui succédant, entre Honfleur et Vieux-Port, se heurtent eaux marines et eaux douces. Enfin, de Vieux-Port à Pose, l'estuaire amont se constitue majoritairement d'eau douce, bien que l'effet de marée continue à s'y faire sentir.

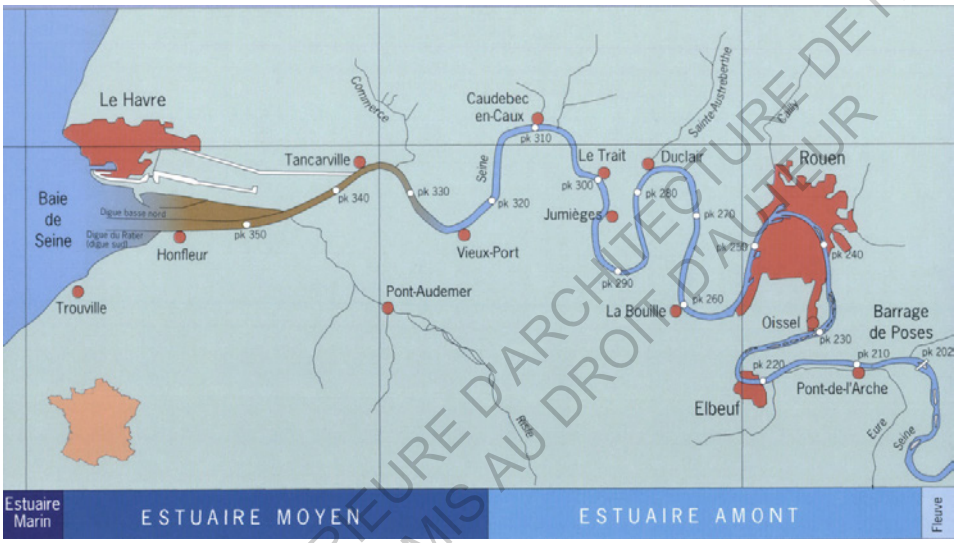
Prise entre deux flots, la partie médiane de l'estuaire subie le premier choc, une violence innée se traduisant en phénomènes naturels singuliers. Observer ainsi la soudaineté des crues de grandes marées à Vieux-Port permet de prendre conscience, " les pieds dans l'eau ", que cette opposition de forces induit une première notion conflictuelle dans la zone: le conflit des flots.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] GUEZENNEC Loïc, *Seine-Aval : un estuaire et ses problèmes.*

« Arrivé au cap de la Hève, le courant rencontre, quoi ? la Seine qui débouche dans la mer. Voilà deux forces en présence, le fleuve qui descend, la mer qui passe et qui monte. Comment ces deux forces vont-elles se comporter ? Une lutte s'engage ; la première chose que font ces deux courants qui luttent, c'est de déposer les fardeaux qu'ils apportent ; le fleuve dépose ses alluvions, le courant dépose les ruines de la côte. ».

HUGO Victor, *Actes et Paroles - depuis l'exil.*



Carte de l'estuaire de la Seine dans sa définition première.
Source : GUEZENNEC Loïc, *Seine-Aval : un estuaire et ses problèmes.*



Vue de la Seine depuis l'ancienne cale d'Aizier - Vieux-Port.
Photo prise le 30 juillet 2015.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Continuum : un passage d'échelles spatiales.

Mais l'estuaire serait-il uniquement ce lieu, pris entre deux eaux, où se rencontrent le fleuve dont il est l'embouchure et la mer qui le pénètre ? Parler de l'estuaire comme une simple fraction déterminée de la Seine ne s'avère sans doute pas suffisant pour le décrire. Parler de l'estuaire implique d'y inclure la dimension relationnelle qu'entretient le fleuve avec son environnement proche et distant.

Se contenant d'ordinaire entre les berges de son lit mineur, il lui arrive épisodiquement de tirer des bords et d'occuper un lit plus large. Par ses aises le fleuve façonne ainsi une déclivité atypique dans le paysage, en d'autres termes une vallée fluviale. Cette dépression que l'eau forme par érosion est un élément remarquable qui se définit par ses crêtes. Dans l'estuaire de la Seine, l'escarpement des coteaux accroit cette sensation de vide que forme la vallée, une caractéristique métrique identitaire de l'espace comme le définit le géographe Roger Brunet, nous permettant de l'appréhender de manière sensible [1]. Et cet espace se perçoit d'autant plus fortement lorsque l'on arrive à l'embouchure du fleuve. L'évasement dont il fait preuve s'accompagne d'un élargissement de la vallée qui s'ouvre dès lors sur la mer. On se sent comme projeté en contemplant la baie de Seine depuis les hauteurs du Pont de Normandie.

Ce sont ces ailleurs qui font la richesse de l'estuaire, dans lequel ils viennent se rencontrer. On pourrait le penser borné, limité par sa définition même, mais l'estuaire est le produit de ce choc entre deux espaces bien plus vastes dans lesquels il est inclus. Le premier c'est l'espace maritime sur lequel s'ouvre l'estuaire ; la Manche, bras de mer d'à peine 250 kilomètres de large, formant un corridor marin entre l'océan Atlantique et la Mer du Nord, interface historique entre les îles britanniques et le continent européen. Par extension, c'est l'ensemble du réseau maritime mondial. Le deuxième, c'est l'espace de provenance des eaux ruisselant jusqu'au fleuve, qui en est l'exutoire. Ce vaste réseau hydrologique, nommé bassin versant, assure ainsi l'unité d'un espace continental intimement lié au fleuve et défini par les lignes de crêtes le séparant des autres bassins. Pour la Seine, celui-ci s'étend sur une formation géologique peu accidenté, le bassin parisien, recouvrant l'équivalent de 78 000 km2 du territoire français et dont le nom est évidemment lié à la présence de sa capitale. Par extension, c'est donc l'ensemble de l'espace continental européen qui lui est affilié. Entre les deux, l'eau représente un élément liant, une permanence qui joint les deux espaces. A l'interface, l'estuaire s'insère et entretient des relations permanentes avec ces espaces plus vastes dont il assure la continuité. Il est le continuum entre des échelles bien plus vastes dont il permet de procéder au changement.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] BRUNET Roger, *Les Mots de la Géographie : Dictionnaire critique, 2005*.

[2] GIP Seine Aval.

[3] LEVY Jacques, *Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés, 2003*.



Bassin versant de la Seine.
Source : GIP Seine Aval.

L'estuaire semble donc présenter un intérêt géographique tout particulier, à l'interface entre deux domaines, entre des espaces bien plus vastes.

« L'estuaire de la Seine compose l'interface hydrologique entre le bassin versant amont et la baie de Seine. Cet aspect physique n'est qu'un des nombreux liens tissés par l'estuaire entre les territoires amont et aval qui se trouvent en interrelation pour de nombreux aspects de leur développement. »[1].

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT

[1] GIP Seine Aval

Voie de cheminement : un passage à vocation anthropique.

Quillebeuf-sur-Seine. Rive sud. 17h00. Planté sous le porche de l'embarcadère, on se sent happé par le flot. Non pas celui de la marée cette fois, mais celui du déplacement des hommes. A cette heure de pointe, sortie de travail oblige, les voitures se pressent pour attendre le bac qui transite vers la rive opposée. Défilé immuable, deux fois par jour en semaine. La file est longue, l'essoufflement palpable. Quelques badauds en promenade sur le bord de rive observent avec attention l'incessant roulis de l'embarcation. Le balai des cargos, en cabotage sur la Seine, contraint épisodiquement le bac à marquer un temps d'arrêt et provoque une ondulation qui vient s'écraser sur le pied de digue. Certains passent leur chemin pour remonter le fleuve en aval. D'autres se rangent pour s'amarrer sur les pontons de la raffinerie de Port Jérôme faisant face.

Cette effervescence mouvementée anime l'estuaire. Non plus un remous de l'eau, mais un remous humain. De par sa position idéale d'interface, l'estuaire est un lieu de passage spontané pour l'homme qui, très tôt, tente d'en apprivoiser les contraintes pour le pratiquer. Formant un seuil entre le domaine continental, et le domaine maritime, il offre un accès à la mer pour celui qui vient de l'amont et permet, pour celui qui arrive de l'aval, de remonter vers l'intérieur des terres. En ce sens, le géographe Bruno Lecoquierre le décrit comme un synapse, terme qu'il emprunte à Roger Brunet, et qu'il décrit ainsi comme un lieu de communication géographique et de transfert [1].

Ainsi l'estuaire est l'aboutissement du corridor fluvial de la Seine. Les lignes de force de mobilités déployées dans l'estuaire témoigne de ce mouvement d'amont/aval. Les autoroutes A13 sur la rive sud, A29 sur la rive Nord, la route du Havre bordant la Seine et la ligne de chemin de fer reliant Paris au Havre sont toutes parallèles au fleuve, formant un réseau majoritairement unilatéral. Ce couloir est la retranscription anthropique même d'une volonté de passage, entre la mer et l'espace continental, entre la Baie de Seine et l'agglomération parisienne. Le fleuve est l'axe majeur emprunté par l'homme dès que celui-ci maîtrise la navigation. Ainsi, on constate dès l'âge de bronze (environ 1 000 av.J.-C.) l'apparition de navires en cabotage sur la Seine. Mais le fleuve est capricieux, et les mouvements de flots bi-quotidiens dans l'estuaire impliquent une gestion minutieuse des trajets, dont les conditions s'avèrent souvent périlleuses. Le tirant d'eau, hauteur de la partie immergée d'un bateau, doit être suffisamment élevé pour que le bateau ne s'échoue pas. Or la Seine possède de nombreux bancs de sable et îles qu'il faut soigneusement éviter. De même, les mouvements de marées déterminent le passage des navires, ces derniers se soumettant au flot ou au jusant pour effectuer la transition de l'amont vers l'aval et inversement. Ne pouvant aller à contre courant, leurs trajets sont déterminés par ces contraintes et les équipages embarquaient pour des voyages de plusieurs jours, ce avant l'apparition de la propulsion mécanique lors de la révolution industrielle. Ainsi, il faut toujours 4 jours pour relier le Havre et Rouen au début du XIXe siècle, contre 6 heures actuellement (le temps d'une marée).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*.

De même, l'estuaire est une porte de passage entre les rives. Bien que le fleuve forme ce continuum, il fractionne aussi l'espace en deux bords, et la différence physique est souvent ressentie comme contraignante. Pour abroger toute exclusion et pour créer des relations vivaces entre les berges qui se font face, l'homme a toujours chercher à franchir l'estuaire. Il met en place des liaisons fluviales par le biais de passages d'eau. Autrefois assuré par des barques de professionnels, ils s'effectuent depuis le XIXe siècle au moyen de bac, dont le fond est rendu plat dans les années 1910 pour accueillir les véhicules. Ces derniers font la spécificité de l'estuaire de la Seine, qui n'a connu que très tard l'aménagement de ponts majeurs. En aval de Rouen le pont suspendu de Tancarvillle, premier passage à pied sec, ne sera inauguré qu'en 1960. S'y est depuis ajouté le pont de Normandie (1995) qui traverse la Seine dans l'embouchure même et le pont de Brotonne (1977).

« Dans la partie maritime, le bac est un des seuls moyens de traverser la Seine, à part les grands ponts qui ont été construits, car ici il y a 120km sans passages, et de tout temps il a été indispensables de passer de la rive droite à la rive gauche. »

CHAIB Jérôme, docteur en écologie et ancien directeur de l'Agence Régionale de l'Environnement Haute-Normandie (AREHN), interviewé pour l'emission France Culture ; *Estuaire de la Seine: entre industrie et environnement* de BONNEFOI Stéphane & KHALID Assia.

Le passage est donc la substance de l'espace estuarien, qui semble le qualifier.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Bac historique de Caudebec-en-Caux et Pont de Brotonne.
Photo prise le 29 juillet 2016.

L'établissement de l'échange.

A la faveur de sa situation entre terre et mer, l'estuaire devient un lieu où se pérennise l'échange entre les hommes. Les liens qu'il tisse par sa vocation de passage leur permettent de communiquer et de s'ouvrir vers des terres jusqu'alors inaccessibles. Les premiers échanges sont donc marchands. L'estuaire devient un carrefour fluvio-maritime, porte d'entrée et de sortie du continent pour les marchandises transitant par voie navigable. Il s'agit dès lors d'offrir un point d'attache aux navires qui permettent d'effectuer ces échanges. Le long des estuaires, des ports se bâtissent, structures d'accueil des navires permettant leur rupture de charge. Ils entrainent dans leur sillage la constitution d'espaces dévoués à l'échange : les villes portuaires.

« La toile d'araignée qui s'est lentement tissée entre les territoires a été filée à travers mers et océans avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ces ancrages, lieux de rupture entre les terres et la mer, ont été les fondations de comptoirs, puis de villes. Ces places d'échanges, lieux de rencontre des hommes et des denrées, codifient les langues et l'écrit. ».

CANTAL DUPART Michel & CHALINE Claude (dir.), Le Port Cadre de Ville.

Les estuaires européens, dans leur majorité, suivent le même schéma. Il émerge une ville-port de fond d'estuaire, en retrait des côtes pour faciliter sa défense face aux invasions extérieures. La distance est l'élément qui prime dans le choix du site, son éloignement océanique assurant sa sécurité. En revanche, il faut assurer son accessibilité, et seuls les mouvements de marée sont à même de porter les navires. On aménage donc la ville à la limite de marée vers l'amont. La ville portuaire de Rouen s'implante ainsi à 125 kilomètres de l'embouchure, ce qui en fait le port de fond d'estuaire le plus éloigné de la côte en France, Nantes n'étant par exemple située qu'à 60 kilomètres de la mer [1]. Ces ports fleurissent comme des places d'échanges majeurs, Rouen formant alors le pole d'échange privilégié avec le royaume d'Angleterre.

« Pendant longtemps il fut plus facile de faire venir la mer à soi, en aménageant les accès, que de déplacer les activités vers la mer. Cette situation qui commandait aux navires de remonter le cours des fleuves jusqu'au fond des fleuves posait cependant des problèmes d'accès ».

LECOQUIERRE Bruno, L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*.

En effet, la taille des navires allant croissante, la nécessité d'aménager le lit du fleuve pour accueillir les navires se fait pressante. Plus le fleuve est large, moins il est profond. On l'endigue donc, supprimant les bras secondaires, les bancs de sable et les îles, pour amender son rôle de chenal de navigation. Mais le besoin pressant d'établir un Port pour transborder les cargaisons des plus gros navires à l'entrée du fleuve se faisait sentir, l'éloignement de Rouen et les difficultés de navigation jouant en sa défaveur. Fondé en 1517, sous l'impulsion de François Ier, l'établissement maritime du Havre de Grace doit répondre à ces problématiques en offrant à Rouen un avant port de rupture de charge, permettant d'embarquer les marchandises en provenance de la mer dans de plus petites embarcations à même de remonter aisément le fleuve.

« On l'a complètement façonné. Alors au départ on l'avait pas fait pour l'industrie. La décision d'aménager le fleuve elle date de 1846 très exactement, où il y a trois députés que l'on connait pour d'autres activités, puisque c'était le chimiste François Aragot, le poète Lamartine et puis Victor Hugo, qui ont fait en sorte que l'on se préoccupe de la Seine, car on voyait que le trafic du port de Rouen allait décliner parce qu'il ne pouvait plus accueillir de bateaux qui étaient en phase, disons, d'agrandissement. Et du même coup, l'approvisionnement de la capitale pouvait être compromis. A ce moment là ont été décidés de très grands travaux d'aménagement sur la Seine, qui auraient pu être plus importants que ça, puisque dès le XVIIIe siècle on songeait à faire des travaux considérables sur la Seine, et c'est souvent les finances qui ont manqué. On pensait même recouper des boucles, faire des canaux au milieu des falaises du pays de Caux et même de relier directement Paris par un Canal. ».

CHAIB Jérôme, docteur en écologie et ancien directeur de l'Agence Régionale de l'Environnement Haute-Normandie (AREHN), interviewé pour l'emission France Culture ; *Estuaire de la Seine: entre industrie et environnement* de BONNEFOI Stéphane & KHALID Assia.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'espace estuarien est donc un espace d'interface, dont la possibilité de changement de domaine facilite l'implantation humaine et les échanges. L'estuaire de la Seine se dessine, à l'aube du XIXe siècle, comme un système à deux têtes, où le port historique de Rouen se voit compléter par un port purement maritime qui progressivement émerge. Mais l'estuaire est aussi un milieu caractéristique, dessiné par le mouvement des flots, et l'intégration progressive des activités humaines tend à créer une ambivalence entre-elles et l'espace qu'elles façonnent.

2. Un conflit d'imaginaire endémique.

Un biotope au caractère bien trempé.

L'estuaire est un espace naturaliste des plus atypiques. A la rencontre entre terre et mer, les milieux qui s'y créent sont nourris de contradictions, et donc d'une richesse insoupçonnée. L'eau, élément liant du paysage, le façonne incessamment, et les fonctionnalités qu'elle engendre sont des plus remarquables. Ainsi la vase si mal considérée qui constitue les vasières, couvertes et découvertes selon les marées qui chargent les sédiments la composant, est une nourricière indispensable pour les oiseaux et les poissons. L'estuaire est donc un espace essentiel de la chaine alimentaire. Les prairies humides, elles, forment le rein de l'estuaire, filtrant les eaux provenant de l'amont et sont propices à diverses activités humaines, notamment agricoles.

Ces caractéristiques de l'estuaire, rendues si particulières par le fait qu'elles résultent d'une rencontre entre eaux salées et eaux douces et d'un mouvement de marée quotidien, en font un écotone à part entière. C'est pourquoi de nombreuses voix auront tendance à qualifier l'estuaire d'espace « naturel ». Pourtant, celui-ci ne relève plus véritablement d'une nature préservée, les aménagements consécutifs en ayant altéré les apparences et les fonctions.

Mais l'estuaire persiste à ancrer dans les esprits cet image de paysage sauvage, bien que malmené, et cet imaginaire d'ailleurs que la rencontre entre fleuve et mer construit inlassablement. La rencontre de ce paysage et des activités humaines relèvent du pittoresque. L'estuaire accumule les contradictions, et l'arrivée de l'industrie dans son paysage marque un tournant incontournable de son histoire.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Zone industrialo-portuaire, présumée coupable.

L'estuaire, c'est aussi une figure industrielle majeure. Une figure occulte, souvent méconnue. La possibilité foncière des plaines environnant les ports de l'estuaire ont été propices à l'implantation de zones industrielles dès la fin du XIXe siècle, transformant ceux-ci non plus en plates-formes marchandes dominées par des armateurs et des négociants de renoms, mais en une vaste structure de fer, où les aménagements répondent soudain d'une modernité en marche.

Ces deux figures ont souvent été mises en opposition, et bien que l'industrie fasse maintenant partie intégrante de l'histoire de l'estuaire de la Seine, elle pâtit toujours d'un déficit d'image. Les peintres impressionnistes ont voulu y voir un tableau composite, où l'industrie et son environnement se mélangeait en une harmonie abstraite, un paysage bariolé aux multiples facettes, où l'équilibre s'exerçait dans le flou de la composition générale. mais cet équilibre semble, depuis le début du XXe siècle, des plus instable.



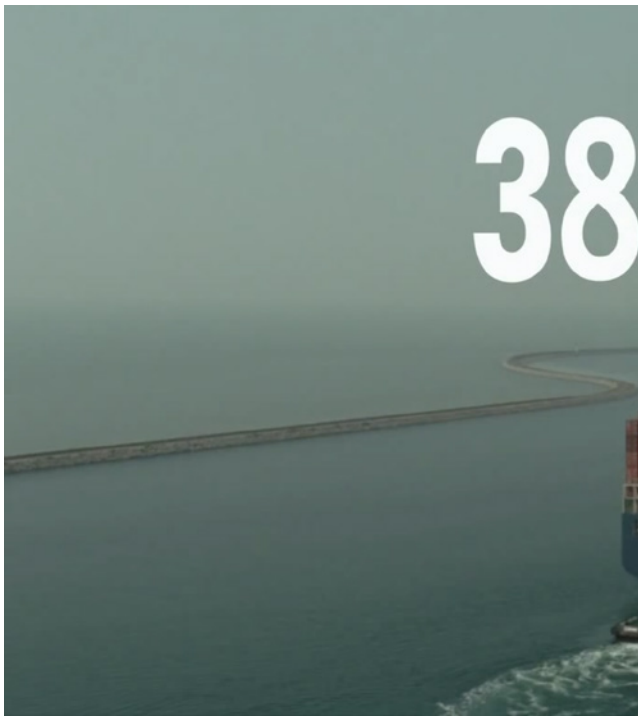
Oeuvre picturale de l'impressioniste Claude Monet pour sa ville d'enfance, la Havre, et dépeignant son port.
MONET Claude, *Impression Soleil Levant,* 1872.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE II

EN AMONT DES OPPOSITIONS, DEUX GRANDS PROJETS SOUS TENSION.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



À l'interface même entre mer et fleuve, le Havre de Grâce est devenu le havre de toutes les disparités, entre accueil des activités industrielles et portuaires les plus contraignantes et intérêts naturalistes accrus pour un espace aux caractéristiques environnementales si particulières. Par cette concentration de spécificités, l'estuaire, et tout particulièrement sa fraction avale, a ainsi accueilli une multiplicité de protagonistes désireux d'exploiter sa situation pour le moins atypique. Mais la composition impressionniste où chaque élément semble se fondre dans un tout homogène n'est plus actuelle. Tel le courant fluvial, l'incidence des tensions qui germent en amont finit par aboutir dans cette fraction terminale de l'estuaire, pourtant limitée, où elle se meut en conflits au grès de la rencontre des flux et des acteurs. La multiplicité de ces derniers et la divergence de leurs intérêts ont été propices à la création d'un terrain sensible, leur proximité spatiale ne faisant qu'amplifier la velléité de leurs revendications.

L'ambivalence la plus significative de ces revendications estuariennes s'est récemment traduite par l'opposition apparente entre réflexions écologistes et volonté de développement économique en lien avec un nouvel ordre mondial au début des années 90 : deux modèles de pensées dont l'opposition trouve un fondement global et une formalisation locale, deux modèles de pensées pour lesquels l'estuaire représente donc un terrain à enjeux fondamentaux, traduits par l'impulsion de deux projets caractéristiques, d'ampleurs conséquentes : l'extension portuaire du Havre en vue de recevoir de nouvelles catégories de gros porteurs, baptisée Port 2000 et le chantier d'une zone de protection environnementale au sein de l'estuaire, la Réserve Naturelle Nationale de l'Estuaire de la Seine. Entre antagonisme annoncé et recherche de conciliation entre pensées duales, comment ces opération phares des années 90 ont-elles fait évoluer les mentalités face à cette opposition estuarienne ? Il semble alors nécéssaire de mettre en regard permanent la formalisation de ces conflits locaux avec un contexte plus global.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Vue des quais du terminal Port 2000 au Havre. Source : BELVEAUX Lucas, *38 Témoins*, 2012.

1. Émergence d'une pensée duale.

Dichotomie de pensée des années 90.

L'engouement médiatique pour la fermeture de l'usine pétrochimique Pétroplus de Petit-Couronne, implantée dix kilomètres en aval de Rouen, n'aura été qu'éphémère [1]. Bien que déclarant, lors de sa visite du 5 janvier 2013 dans la région Normande, que l'état avait «le devoir de tout faire pour chercher un repreneur dans les meilleures conditions», le Président de la République ne pourra rien y faire. Malgré l'ingérence volontaire de l'Etat français, l'espoir d'un plan de reprise est enterré en avril 2013, dix-huit mois après l'annonce de faillite. Un coup dur pour les 448 salariés mais surtout pour la zone industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Rouen. Pâtissant d'un déficit d'image patent, elle devient un symbole supplémentaire de la désindustrialisation des abords fluviaux, symbole d'un mal qui touche de plein fouet les estuaires depuis la première crise pétrolière de 1971. Pourtant, l'étude de la presse vient nous rappeler que la perspective de développement portuaire en estuaire de Seine n'est pas si négative. En aval les choses bougent, de manière grandiloquente, depuis le début des années 2000. Le 30 Mars 2006 au Havre, Dominique Perben, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en place, inaugure en grande pompe les premiers portiques en activité du nouveau terminal Port 2000 [2]. Après 4 ans de travaux et plus d'un milliard d'euros investis, l'opération s'impose comme une nécessité pour le Port Autonome du Havre, devenu depuis 2008 le Grand Port Maritime du Havre, pour se maintenir au niveau de ses concurrents européens en terme d'accueil des porte-conteneurs à fort tonnage.

Quand on tente d'associer un nom au dynamisme économique en place dans l'estuaire, c'est celui du Havre qui semble aujourd'hui prendre les devants. Son port est devenu depuis le XIXe siècle et la révolution industrielle un port à l'indépendance accrue face à l'historique dominant rouennais, jusqu'à s'ancrer dans un sytème concurrentiel, avec l'acquisition du statut de port autonome en 1930. L'avant port a pris ses aises, s'émancipant progressivement du tissu urbain qui le jouxte et de son homologue tapis en fond d'estuaire, et sa situation géographique à la rupture entre mer et fleuve accroit ses perspectives de développement. Des opérations majeures, prenant pour prisme l'adaptation permanente aux évolutions des flux marchands mondiaux, y trouvent ainsi une place de choix.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] TRÉBERT Briac, *Hollande a rencontré Pétroplus, et après ?*, in Paris Normandie [article en ligne], 7 janvier 2013, consulté sur : http://www.normandie-actu.fr/hollande-a-rencontre-les-petroplus-et-apres_19689/

[2] MADEC Yves, *Port 2000 : Le Havre sort le grand jeu*, in Mer et Marine, 30 mars 2006, consulté sur http:// www.meretmarine.com/fr/content/port-2000-le-havre-sort-le-grand-jeu

Une ville portuaire en renouvellement.

La nouvelle donne portuaire de l'estuaire de la Seine trouve ses fondements dans les ruines de la seconde guerre mondiale. Au Havre, cet épisode consciemment insupportable, impulsera de manière contradictoire une dynamique insatiable de relance économique tournée vers l'horizon maritime.
C'est ce même horizon qui excite l'impétuosité de l'Allemagne, quand elle cherche à se pourvoir sur la façade Atlantique de point de base pour sa flotte. D'une importance stratégique cruciale au sein du mur de l'Atlantique, à l'égard d'autre ports tels que ceux de Saint-Nazaire et Dunkerque, le port du Havre possède en outre les installations nécessaires au mouillage des bâtiments allemands les plus conséquents, ainsi que d'une partie de sa flotte sous-marine.

« Les ports Normands ou bretons constituaient par conséquent les « bastions » de la forteresse nazie, ses postes avancés aux frontière Ouest du Reich. Ce qui explique l'acharnement mis à les défendre ou parfois à les conquérir - et aussi l'ampleur des destructions. »

GRAS Pierre, *Le Temps des Ports, déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010).*

Rempart primordial de la Manche dès 1940 face à une Angleterre dont la marine reste menaçante, le Havre voit une large frange de sa population s'exiler à l'arrivée des allemands. Les 60 000 habitants qui n'ont, par choix ou par contraintes, pu s'immiscer à cet exode massif, seront relégués jusqu'à l'automne 1944 au rôle de spectateurs, dont les seuls privilèges seront l'impuissance et le désarroi face à la massivité des bombardements, qui viendront notamment à bout de 95% des constructions portuaires en place. La désagrégation guerrière du centre-ville souffre d'une perception majoritairement négative par les havrais, qui ne peuvent admettre que les dégâts collatéraux massifs engendrés par les anglais lors de la libération aient été justifiés par la dangerosité des structures portuaires, pourtant à bout de souffle à l'été 44. L'idée d'une expérimentation tactique, mise en oeuvre sur les infrastructures maritimes de l'estuaire, en vue de l'invasion prochaine du territoire Allemand, germe dans les esprits locaux ; une amertume développée d'une injustice ressentie, influençant les attentes locales quant aux réflexion de reconstructions post-guerre, face au deuil d'une ville ancienne perdue.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Photographie du centre-ville du Havre à l'hiver 1944-1945. Source : unesco.lehavre.fr.

L'expérience contemplative de la ville à sa libération, le 12 Septembre 1944, mêle l'abattement hagard à l'exalte lyrique face au chaos qui se prête à la vue. Du port notamment, ne transparait qu'une identité matérielle informe, où les mouvements naturels de l'estuaire reprennent ironiquement leurs droits, n'étant plus contraints par les aménagements humains. La marée recouvre et découvre ce que l'écrivain Armand Frémont, jeune havrais à l'époque de la guerre, décrit comme un port « (…) pilonné, saboté, encombré de carcasses de navires, les grues abattues, les quais effondrés dans les bassins, les écluses détruites dans un espace informe d'eau de ferraille et de pierre… » [1]. C'est dans une forme d'opposition entre la nostalgie locale naissante et le rationalisme nouveau de volonté étatique que vont s'effectuer les grands changements urbains de la commune havraise et de la fraction avale de l'estuaire, qui continuent d'influencer les réflexions actuelles en terme d'aménagement. Avec pas loin de 100 000 sinistrés, dépourvus de logements décents, la reconstruction devient de facto une priorité pour le conseil municipal du Havre-Libre ainsi que pour le MRU, Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme créé à l'automne 1944 sous l'impulsion du général De Gaulle dont il délègue l'autorité à Raoul Dautry, ingénieur en chemin de fer.

Pour relancer la France, l'état joue d'un interventionnisme forcé aux échelons locaux, orientant les priorités de la reconstruction aux anciennes villes portuaires susceptibles d'accueillir des activités à même de relancer la machine économique et adaptées aux considérations industrielles nouvelles (pétrochimie, production électrique…). Porte historique tournée vers la nouvelle puissance américaine, sortie dominante de ces six années de conflits, le Havre et ses emplacements portuaires vacants sont naturellement désignés comme prioritaires. Le port, établissement public précoce autonome de la ville, s'adapte aux nouvelles directives d'aménagement, dont les prémices s'esquissaient dès les années 30 au travers des volontés d'industrialisation du canal de Tancarville. L'activité commerçante traditionnelle périclite et aux voyages transatlantiques se substituent la nécessité d'une commercialisation industrielle avec les nouveaux leaders, entrainant un éloignement irrémédiable du port face au tissu urbain. En témoigne la volonté du port de combler les anciens bassins royaux, formant ses attaches les plus concrètes au sein du centre-ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« S'agissant des ports, cette requalification esthétique est complexe. Objet fonctionnel s'il en est, le port est néanmoins un « lieu de mémoire », doté d'une puissante capacité d'évocation poétique, ferment d'imaginaire, qu'il est bien difficile aux architectes et aux ingénieurs de la reconstruction d'identifier et plus encore de restituer, et qui n'est plus toujours perceptible par des habitants traumatisés par les destructions et hantés par le souvenir de leur vie antérieure brisée. »

GRAS Pierre, *Le Temps des Ports, déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010).*

[1] FRÉMONT Armand, *La Mémoire d'un Port.*

Cette ingérence de l'état dans les activités locales se traduit en outre par le placement d'urbanistes et d'architectes en chef par le MRU au sein des villes à reconstruire. Au Havre, Félix Brunau se voit confié à la libération l'élaboration d'un plan modernisé de la ville ancienne, avec la reprise formelle des voies majeures. L'Architecte Auguste Perret, pressenti par le MRU au printemps 1945 pour assumer les fonctions d'architecte en chef de la reconstruction du Havre, des suites de pressions émanants de ses anciens élèves reformés en cabinet, se confronte au plan directeur de Félix Brunau. De même que le pouvoir central, il perçoit Le Havre comme terrain d'expérimentation probable d'une pensée rationnelle et fonctionnelle, en lien avec l'esprit moderne auquel il est intimement associé. La conciliation est pourtant de mise entre les attentes patrimoniales locales et l'esprit de modernisation rendu plausible par la vacuité laissée en lieu et place de l'ancien centre-ville. Le plan nouveau se fonde sur trois grand axes, ceux qui relient les trois pôles identitaires du Havre : le centre ville, la mer et le port [1]. Le plan Brunau/ Perret se fonde sur une conception axiale et normée, où les éléments iconiques du tissu urbain jouent, par regards interposés, de leurs singularités. Le Port et la ville « Généralisée jusqu'à la monotonie et mal reçue par les acteurs locaux et la population, cette logique défait le lien ancien qui lie la ville au territoire, alors que dans le même temps se distend encore un peu plus celui qui liait jadis le port à sa cité. ». L'esprit novateur, qui a conféré au Havre son caractère spécifique de ville des possibles, est spontanément répudié, et la tendance politique locale, à majorité communiste dès l'après-guerre, assiste avec défiance à l'instauration du Plan Marshall dès 1945 pour relancer l'activité maritime. Mais par l'impulsion des politiques globales, la ville reprend son rôle de ville portuaire historique, dépendante de son port et pourtant progressivement scindée de ce dernier.

« Mais à chaque fois elle [la ville du Havre] a été reconstruite par ses habitants eux-mêmes sur les mêmes bases. Or après-guerre elle a été bâtie par une volonté du pouvoir central, selon un plan d'aménagement de la Basse Seine ou on attribuait une fonction au Havre qui était différente de celle d'avant-guerre : le Havre était devenu le port du complexe industriel de la Basse Seine, alors qu'on attribuait à Rouen les fonctions tertiaires et administratives. ».

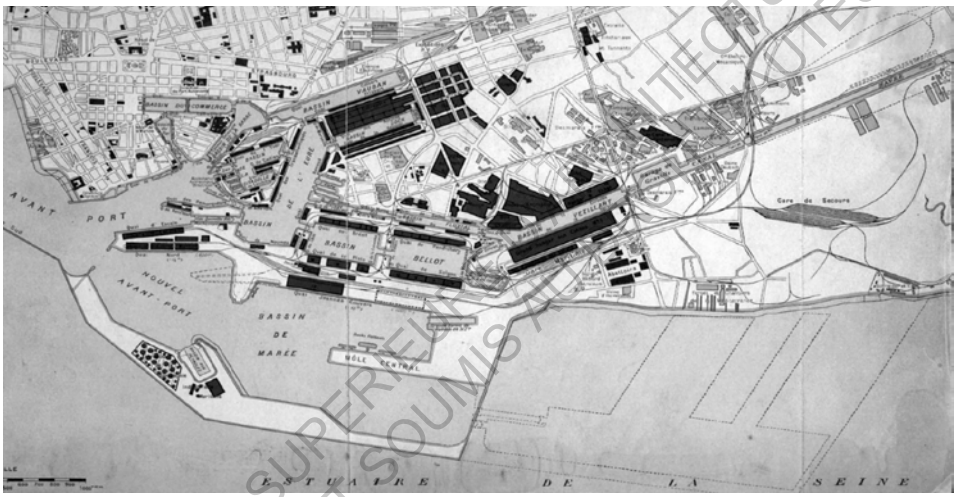
LE METAYER Alain, conseiller culturel de la mairie du Havre dans une interview pour l'émission *Les Nuits Magnétiques* de France Culture en 1990.

[1] BERTRAND Catherine (dir.), *Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret patrimoine mondial de l'humanité.*

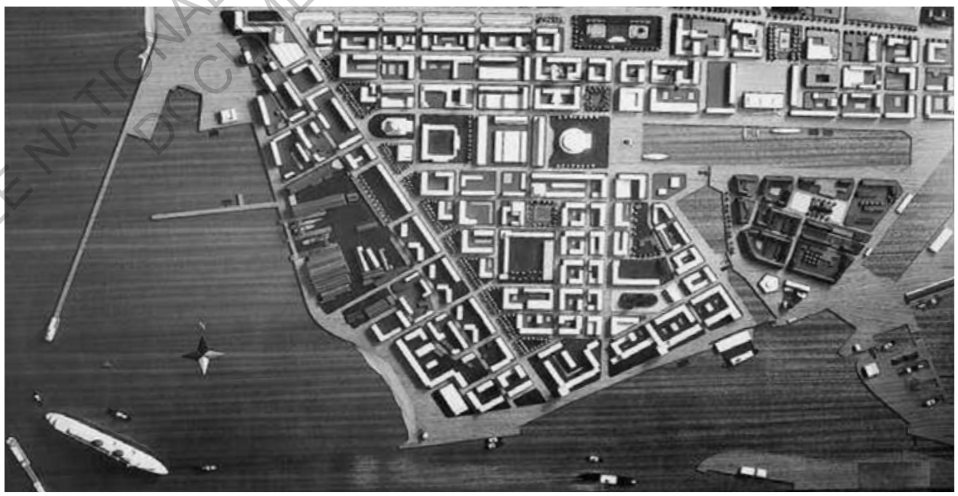
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'imaginaire océanique du Havre prend donc tout son sens dans les desseins économiques de l'état au sortir de la guerre. Jouant de sa spécificité de port maritime, ayant tôt pris son indépendance au sein du système estuarien, et possédant une situation répondant aux attentes nouvelles en terme d'accessibilité, le port est prêt à s'adapter à la nouvelle donne économique pour relancer la ville. Comme le rappelle Bruno Lecoquierre « Parmi les variables qui commandent l'organisation des estuaires, deux sont communes aux dernières phases d'évolution [période industrialo-portuaire et période actuelle] : le commerce international et l'accessibilité. » [1].

L'idée de rupture engendrée par la guerre n'est finalement qu'une continuité dans le processus d'évolution du port, échappant aux acteurs locaux qui se voient contraints à l'adaptation. Le Port Autonome du Havre exploite son potentiel foncier, entre espaces essartés par les bombardements et plaines alluviales vierges dans l'estuaire, pour implanter ses nouvelles installations portuaires auxquelles il lie des infrastructures industrielles lourdes, la modernisation s'accompagnant d'une expansion industrielle dont les années 50 et 60 verront l'apogée. La ville nouvelle est contrainte de s'adapter, assujettie à l'importance économique de son port.



Plan de la ville du Havre entre 1920 et 1930. Source : unesco.lehavre.fr.



Maquette du projet de reconstruction du centre-ville par l'atelier Perret. Source : unesco.lehavre.fr.

[1] LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

La pensée surannée du tout industriel : vision productiviste des schémas d'aménagements et mondialisation des échanges.

L'intervention de l'état quant à la définition des prospectives de développement local en estuaire de Seine ne s'arrêteront pourtant pas à la direction de la reconstruction havraise. Dès les des années 60, celui-ci tente de formaliser par un cadre planificateur ses attentes en terme de développement dans la vallée de Seine. L'instauration du Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine, le 9 Décembre 1969, marque l'apparence d'une notion de territorialité de l'estuaire au regard du pouvoir central, auquel ce document est affilié. De nouveau, l'appétence industrielle s'ébauche dans la région havraise, les plaines alluviales de l'estuaire faisant les frais schématiques d'une volonté de promotion d'un pole industrialo-portuaire majeur. La pensée parisienne coule dans l'axe du fleuve, et l'embouchure de la Seine représente un enjeu majeur pour la capitale. Pourtant ce premier schéma ne sera que peu suivi par les institutions locales, qui regrettent de na pas avoir été impliquées dans son processus d'élaboration et lui reprochant une vision bien trop fonctionnelle de l'aménagement.

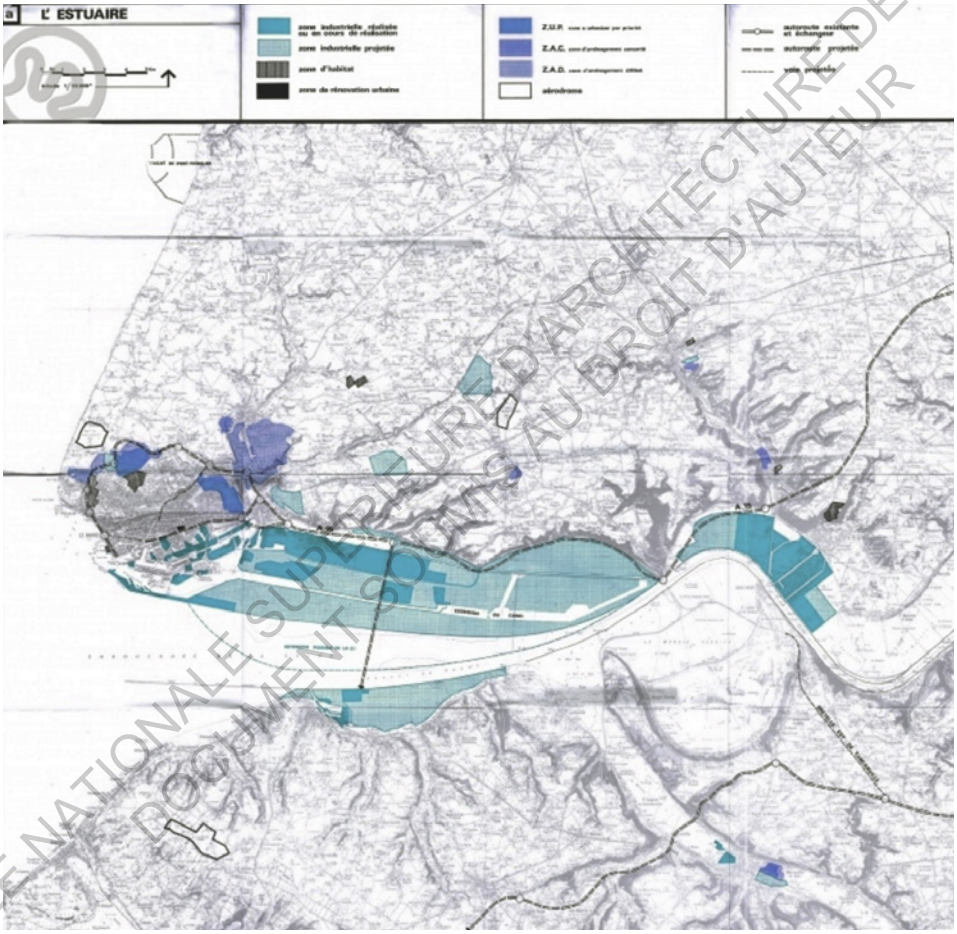
Institués par la Loi d'Orientation Foncière (LOF, 30 Décembre 1967), les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) représentent des documents de synthèse des politiques publiques en terme de planifications, harmonisant les programmes d'aménagements et d'extensions d'urbanisme aux échelles locales et nationales. Il assure donc un relai réglementaire entre l'état et les collectivités, ainsi que les établissements et services publics. Le SDAU de la région havraise de 1974 vient donc spécifier le Schéma d'aménagement de la Basse Seine, et indique les orientations étatiques à des acteurs tels que la ville du Havre et le Port Autonome quant à l'évolution de leur territoire d'action. Ce plan se fonde essentiellement sur une perspective de croissance toujours tangible au début des années 70, dite des Trente Glorieuses, mais qui ne saurait pourtant être infinie. Ainsi envisage t-on un estuaire dédié au développement maritime, dont la rive Nord de l'embouchure serait parsemée de zones industrielles à vocations productive, reliées entre-elles par un réseau fluvial de chenaux et d'écluses. On envisage ainsi de tripler la surface utile de la zone portuaire havraise, empiétant sur les parties subtidales de l'estuaire, les zones dites « à vocations naturelles » étant reléguées sur la rive sud du fleuve. L'étude conjointe de l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise et de l'atelier Grumbach pour le diagnostic « Seine Métropole » titre ainsi « Le SDAU de 1974, paroxysme du port souverain : installé sur la totalité du territoire, le port réduit l'estuaire à un chenal. » [1].

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] GRUMBACH Antoine, *Seine Métropole : Paris, Rouen, Le Havre : Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*

La ville du Havre est une nouvelle fois envisagée sous le prisme unique de sa machine portuaire, et rien ne semble l'y en empêcher. Malgré le labeur de la condition ouvrière les activités havraises captent l'emploi, la crise du logement dans la ville tendant en outre à se résorber. D'une population approximative de 107 000 habitants dans la commune en 1946, on affleure les 220 000 en 1975, au point d'en faire la 11e ville la plus peuplée de France [1].

Mais malgré leurs ambitions manifestes, les intentions inscrites dans ce plan seront immédiatement rendues caduques par la concomitance d'une nouvelle crise effleurant l'apanage portuaire : celle entrainée par le choc pétrolier d'Octobre 1973. Cette nouvelle crise est d'ordre économique, et définit une nouvelle rupture dans les réflexions sur les stratégies et enjeux du territoire estuarien [2].



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Carte extraite d'un rapport de la Mission d'Études pour l'Aménagement de la Basse vallée de la Seine (MEBS), préalable à l'établissement du SDAU de 1974. En hachures bleues indigo, les zones dont l'aménagement à portée industrielle est envisagée. En pochage, celle déjà en cours de réalisation à l'époque. On remarque l'absence d'espaces conservés d'aménagement dans l'embouchure même. Le SDAU final envisagera en outre le comblement de la zone d'eau délimitée par la digue sud et la création d'un canal subsidiaire fortement similaire au bassin actuel de Port 2000. Source :

[1] Chiffres INSEE.

[2] LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*.

Depuis l'après guerre, la standardisation et la productivité sont érigées en modèles industriels, tout particulièrement aux Etats-Unis. C'est dans cet optique que l'entrepreneur Malcolm Mac-Lean développe dès 1956 une organisation commerciale fondée sur l'utilisation du concept de conteneur, enveloppe géométrique creuse facilitant le transport indifférencié d'un grand nombre de marchandises. Capable d'être transféré entre divers moyens de transports (intermodalité), il répond aux attentes d'échanges allants croissants entre les ports des différents continents. « Ce système basé sur l'intermodalité du conteneur ouvre la voie à la livraison des marchandises porte-à-porte à travers le monde à des coûts exceptionnellement bas » [1]. Pour pouvoir être rentable il faut donc augmenter constamment la capacité de charge des navires, bientôt dédiés au transport unique de ces « boites » de fer. Les ports se métamorphosent pour héberger des navires au tirant d'eau conséquent et des infrastructures multimodales prêtes à assurer la manutention des conteneurs. L'innovation est donc de mise et le Havre s'éprouve de nouveau à la question de la réinvention, soutenu financièrement dans ses démarche par des organismes d'états tels que la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR). Remise en cause par l'augmentation du prix de sa matière première, l'industrie pétrochimique évolue brutalement, entrainant la fermeture de certaines raffineries, notament dans l'estuaire de la Gironde.

Aux prémices mêmes de la crise, une délocalisation partielle des activités pétrolières du port havrais est décidée, en particulier au sein du nouveau bassin de pleine mer d'Antifer, construit vingt kilomètres au nord du Havre dès 1967. L'espace ainsi libéré au sein même du port historique, dans les bassins de fortes profondeurs, permettent les premières manoeuvres de ces nouveaux géants maritimes. La demande spatiale ne cesse dès lors de croître, dans un espace portuaire qui se limite cependant inexorablement

« Le conteneur a introduit le cubisme sur le port. Nulle monotonie cependant ne saisit l'étranger lorsqu'il pénètre dans cet univers ; plutôt un sentiment d'écrasement, comme s'il pénétrait, très loin de Monet et de Boudin, dans une immense toile abstraite, tendue entre l'estuaire et la ville, plus mobile encore qu'un Calder, riche de couleurs vives, de mouvements rapides, de formes sèches et fortes et dont l'intelligence supérieure se cacherait dans l'intimité de l'informatique, au-delà des hommes, à peine présents, réduits à l'état de points minuscules sur les tracteurs, les portiques, les ponts des navires, alors que le peintre ou l'architecte inconnus de cette métamorphose auraient voulu tout effacer des formes et des savoirs anciens pour ne retenir que l'épure droite d'une abstraction sans autre contrainte. ».

FRÉMONT Armand, La Mémoire d'un Port.

L'estuaire connait donc, suite à la crise industrielle et à l'évolution mondiale des moyens d'échange, un nouveau bouleversement. Mais ce bouleversement s'accompagne d'une autre pensée, non plus économique, restée jusqu'alors relativement tacite.

[1] LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Images de boîtes.





L'artiste JR réalise une oeuvre au port du Havre en 2014. Collage d'un visage féminin sur des conteneurs, celle-ci mêle imaginaire du transport, l'oeuvre parcourant le monde au gré des mouvement de son support, et figure du docker, profession minoré par l'automatisation de traitement de ces boites de fer.
Captures d'écran du film *Rivage,* CAGNIARD Guillaume.



Résidence *A Dock* au Havre, inaugurée en 2010 et dont l'architecture se base sur des conteneurs vétustes du Port. Le conteneur transitionne du Port à la ville, dans un quartier à la lisière entre les deux entités. Une réappropriation plutôt singulière de l'image industrielle et de la standardisation au service du logement.
Photo prise le 29 juillet 2016.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'émergence d'une pensée environnementale post-Glorieuses.

Bien que préexistantes à la seconde moitié du XXe siècle, notament au travers des réflexions du biologiste écossais Patrick Geddes dans les années 1910, les premières conscientisations d'un impact des activités humaines sur leur environnement proche et lointain apparaissent très nettement au sein des administrations et de l'opinion publique à partir des années 60-70. On s'émeut alors vite des naufrages médiatiques de pétroliers entrainant avec eux la propagation de nappes noires en mer et sur les cotes, bien que l'impact de ces navires sur les écosystèmes soit relativement moindre comparé à ceux des autres moyens de transports de l'époque. Ce sont ainsi des inquiétudes en terme de qualité de vie et de santé qui conditionnent alors cette nouvelle notion d'environnement, et la pensée écologiste des années 70 tente de trouver des résolutions pour conserver un « équilibre naturel » qui semble mis à mal. L'environnement, tel qu'il est ainsi entendu, représente donc l'entourage «biologique» des individus. L'irréversibilité de la destruction des écosystèmes et de l'épuisement des ressources, la pollution des activités nucléaires et industrielles et leurs impacts sur l'équilibre des milieux et sur la santé, la dégradation des qualités paysagères d'une « nature » que l'on perçoit hors la ville deviennent alors des considérations primordiales. Le sociologue Marcel Jollivet dépeint ainsi la volonté de préservation des années 70 comme un moyen de « Faire en sorte que la concentration spatiale des activités et des populations humaines ne porte plus atteinte à un environnement conçu sur le plan strictement « matériel » et analysé dans les termes des sciences de la nature qui ont comme vocation à l'étudier dans ces différentes facettes. » [1].

Les années 70 sont alors favorables à cette protection de l'environnement, 47 conventions internationales étant signées dans ce sens en une vingtaine d'année, aboutissant à la tenue d'une première conférence mondiale sur l'environnement par l'Organisation des Nations Unies. Avant même la crise, la dynamique industrielle qui sous-tend l'activité portuaire est ainsi remise en cause comme facteur de dégradation [2].

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] JOLLIVET Marcel en préface de *Vers une Esthétique Environnementale* de Nathalie BLANC.

[2] MATAGNE Patrick, *Aux Origines de l'Écologie*.

L'estuaire de la Seine ne dérogera pas à la prise de conscience collective qui s'amorce. On (re)découvre progressivement la diversité faunistique et floristique de l'estuaire, et tout d'abord ses espèces endémiques dont les perspectives de disparition alarment. Cette sensibilité pour le singulier s'accompagne d'une attraction nouvelle pour les milieux typiques estuariens, telles que les vasières intertidales et les prairies humides, et leurs potentiels biologiques. De secteurs répulsifs, dévoués aux aménagements portuaires ou agricoles, ces zones trouvent un intérêt certain, bien que tardif, aux yeux d'acteurs soucieux de voir disparaitre ces particularités, se regroupant parfois en association de pression. Les occupants plus traditionnels de ces zones franches de l'estuaire, tels les chasseurs, sont eux aussi investis, constatant amèrement la disparition progressives de leurs ressources premières. Les aménagements anthropiques lourds, subis par le fleuve pour s'adapter aux activités humaines, n'ont jusqu'ici pas tenu compte de leurs impacts sur les milieux. Le principe est alors de préserver ce qui peut encore l'être, en cherchant à imposer des moyens de classifications et de juridictions. À cet égard, la France commence à s'en doter, la pensée environnementaliste faisant son chemin dans l'appareil étatique.

L'attente sociale et la pression associative permet d'obtenir l'édition d'un premier cadre juridique à cette protection de l'environnement au travers de la loi relative à la protection de la nature, promulguée le 10 juillet 1976. Trois fondements transcrits dans la loi intronisent un cadre de pensé applicable aux aménagements futurs de l'estuaire : L'article 1 instaure la responsabilité environnementale citoyenne : « La protection des espaces naturels et des paysages, la préservation des espèces animales et végétales, le maintien des équilibres biologiques auxquels ils participent et la protection des ressources naturelles contre toutes les causes de dégradation qui les menacent sont d'intérêt général. ». L'article 2 quant à lui préconise et impose une étude d'impact, préalable à tout aménagement. Enfin, la loi renforce le statut des réserves naturelles nationales, créé en 1930. La réglementation gestionnaire de l'estuaire est aussi marquée par la Loi relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution, qui impulse la création locales d'Agence de l'eau en charge de veiller à l'usage raisonné des milieux marins et fluviaux. La richesse de l'estuaire en fait un cadre prioritaire à l'application de ces mesures de protection.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Une mondialisation globale de l'économie, où l'estuaire de la Seine fait figure de priorité locale du fait de sa situation privilégiée et de son dynamisme historique.
Une émergence globale d'une notion d'environnement, où l'estuaire de la Seine fait figure de priorité locale par la diversité de ses milieux, de ses fonction biologiques et des espèces qu'il héberge.

Deux cadres de réflexion, à priori antagonistes, qui influencent les politiques nationales et impactent les évolutions locales des territoires. Deux cadres de réflexion dont le croisement inéluctable semble à même d'induire une conflictualité toute particulière dans les estuaires.

Confusion temporelle, confusion temporaire ?

Une Réserve Naturelle Nationale pour l'Estuaire de la Seine.

Le revirement écologique prend d'abord la forme, sur le territoire français, d'une définition des zones à préserver, au prorata de leur importance environnementale « objective » (richesse des relations entre domaines du vivant dans leurs milieux caractéristiques, importance des espèces présentes occasionnellement ou de manière constante…). Dans l'estuaire c'est d'abord par le biais d'inventaires, préalables à élaboration d'un cadre légal, qu'on tente de définir la portée d'une zone de protection. On cherche à recenser la diversité faunistique et floristique de l'estuaire et à la reconnaitre comme richesse collective. Un premier classement en Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) en 1982 décrit l'estuaire, et tout particulièrement la plaine environnant le canal du Havre, comme un secteur de «grand intérêt biologique et écologique»[1]. En 1990, cet inventaire prend une dimension européenne, avec l'application de la Directive Oiseaux dans l'estuaire. La dimension transfrontalière de la question de sauvegarde avifaune incite ainsi l'union européenne à ordonnancer un avis sur la désignation de zones de protection au sein des états membres pour les oiseaux sauvages [2]. Le classement en Zone de Protection Spéciale (ZPS) de l'estuaire et des marais de la basse Seine, espaces de reposoirs temporaires privilégiés pour les oiseaux migrateurs, « (…) donne à la France une obligation en matière de protection des oiseaux et de leurs habitats dans l'estuaire. » [3].

Suite à la définition de ces zones d'intérêts, les attentes en terme de protections réglementaires de la part d'associations environnementalistes se font pressantes, les ports de Rouen et du Havre étant toujours propriétaires des terrains concernés par les directives. Le contentieux monte alors d'un échelon. « Il y avait un contentieux européen sur la gestion de l'estuaire par l'état français. » décrit Martin Blanpain, directeur de la Maison de l'Estuaire, association en charge de la réserve [4]. En effet, quelques acteurs du milieu associatif normand saisit alors la Commission Européenne pour manquement à la Directive Oiseaux en 1991. Un an plus tard, elle statut en adressant au gouvernement français une lettre de mise en demeure pour inobservation de cette Directive, estimant que l'état ne s'implique pas suffisamment dans la protection des milieux classés en ZPS [5]. L'état français, alors réticent à l'effort, se porte pourtant maître d'ouvrage d'un projet de grande envergure, au travers de son Ministère de l'Environnement. Le 30 Décembre 1997, la Réserve Nationale de l'Estuaire de la Seine est créée par décret pour palier au contentieux en cours et offrir un cadre juridique à la protection des zones sensibles estuariennes. Elle classe alors 3 700ha de terrains à l'Ouest du port havrais, et sa délimitation tente d'être la plus exhaustive possible, en vue de recouvrir à minima un milieu écologique viable.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

---

1 Site de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel.

2 Rapport d'information sur les conditions d'application de la directive « oiseaux » du 2 avril 1979 en Europe.

3 Rapport sur les Oiseaux de la Zone de Protection Spéciale de l'Estuaire et marais de la basse Seine.

4 Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

5 HUET Philippe (dir.), *L'Estuaire de la Seine*.

L'appartenance de la majorité des terrains au domaine public favorise l'opération, ces derniers étant souvent affectés aux organismes portuaires havrais et rouennais. On distingue cependant une zone franche non classée, entre le port et la Réserve, laissant le port du Havre à même d'une appropriation future.

« En regardant la carte de l'estuaire du début du XXIe siècle, on constate que, par un saisissant retournement de perspective, la plus grande partie des terrains qui étaient destinés à l'industrialisation en 1974 constitue aujourd'hui l'une des plus vastes réserves naturelles de France, créée en 1997 et agrandie en 2004. ».

LECOQUIERRE Bruno, *Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine.*

Dans le même temps, le port convoite pourtant de manière furtive l'espace libre. L'idée d'appliquer rigoureusement le SDAU de 74 n'est plus d'actualité, celle d'en suivre les principes directeur n'est pas encore enterrée, et la perspective d'une extension portuaire dans l'estuaire reprend cours.



Réserve Naturelle Natioanle de l'Estuaire de la Seine vue depuis la rive Nord. Au centre, une autre opération majeure des années 80-90 : le Pont de Normandie.
Photo prise le 17 août 2015.

ÉCOLE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TEXTE SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Un nouveau terminal portuaire de pointe : l'opération Port 2000.

L'importance des flux de marchandises conteneurisées dans le trafic mondial ne cessant de croître, et le tonnage des navires porte-conteneurs allant lui aussi crescendo, le questionnement sur la qualité des infrastructures d'accueil des ports français vient à se poser. Le constat est sans appel : aucun port français, au début des années 90, ne peut appréhender convenablement les navires de nouvelle génération dits « post panamax », en référence aux dimensions réglementaires de passage dans le canal de Panama. Cette architecture, qui tend à se généraliser du fait de ses capacités de transports accrues et donc de sa rentabilité, ne peut accéder aux terminaux dédiés du port havrais. Deux quais sont alors mis en service (Océan et Asie/Amérique) au sein même de la structure portuaire historique, et des travaux de dragages sont envisagés, mais la nécessité d'un espace fonctionnel dédié et performant est envisagée. Les exemples Nord-Européens que représentaient les ports d'Anvers, d'Hambourg et tout particulièrement de Rotterdam étaient édifiants [1]. Ce ne sont pas loin de 32 000 navires qui croisent alors annuellement dans ce dernier, un trafic représentant pour les porte-conteneurs l'équivalent de 6 000 000 d'EVP (l'équivalent vingt pieds, unité approximative de mesure de conteneurs). En comparaison, le port du Havre ne pouvait à l'époque accueillir que 2 000 000 d'EVP par an. Cette différence peut s'expliquer par les aménagements conséquents entrepris par le port de Rotterdam dès les années 60, et notamment les levées de terres artificielles de *Maasvlakte*.

Cette extension de pleine mer dédiée au traitement des marchandises conteneurisées est exemplaire, dans ce qu'elle comporte de positif et de négatif, en terme d'aménagements de l'espace fluvial, l'emprise de *Maasvlakte* s'étendant sur l'embouchure même d'un des bras du Rhin. Une situation permettant d'assurer un tirant d'eau convenable aux plus grands porteurs.

Dans une optique de concurrence avec son voisinage européen proche, l'état français souhaite ainsi compenser la perte de vitesse de son domaine portuaire. Cette politique de soutien devait alors se transcrire dans une opération de mise à niveau d'une structure existante, et le choix s'oriente vers un projet d'extension du complexe industrialo-portuaire du Havre. Bien que le port de Marseille puisse alors prétendre au titre de premier port français en terme de tonnage brut de marchandises traitées, celui du Havre possède deux avantages non négligeables pour ce projet : il est en tête du trafic de conteneur à l'échelle nationale, ce qui le place en 8e position européenne, et sa situation territoriale offre une perspective de développement bien plus intéressante. Il possède en effet un hinterland dynamique bien que contraint (manque de dessertes routières notamment) et s'étendant jusqu'à la région parisienne, premier pôle économique et décisionnel du pays.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] FR3, *Port 2000 au Havre : une ouverture sur le monde.*

L'estuaire de la Seine est en outre situé à l'interface entre l'axe fluvial parisien, la façade Atlantique et l'extrémité occidentale du « Range portuaire Nord-Européen » (figure 1.). Marseille n'en disconvient pas, et le choix du Havre est ainsi rapidement entériné [1].

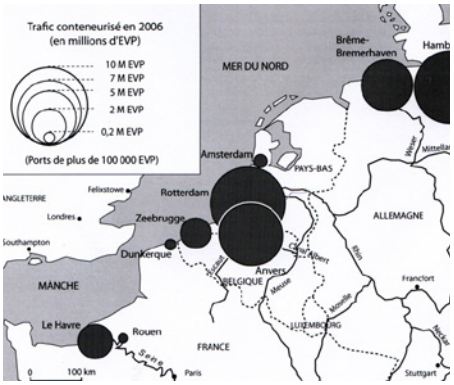


figure 1.

Les principaux ports du Range portuaire Nord-Européen et leur trafic de conteneur en 2006.
Source : Journal de la Marine Marchande, Autorités portuaires ©V. Lavaud-Letilleul, 2007.

« Sur le « Range Nord-Européen », Le Havre est le port le moins actif. En 1995, le port d'Anvers traitait deux fois plus de conteneurs, quinze ans plus tard l'écart avec Le Havre s'est creusé et le rapport est de 1 à 4 ; il est de 1 à 5 avec Rotterdam. Non seulement le port normand est dépassé par ses concurrents directs mais il l'est aussi par Valence, Algésiras et Tanger-Med au sud du continent. Dans ce contexte, on voit que la modernisation de l'outil portuaire amorcée avec Port 2000 était indispensable. ».

FR3, Port 2000 au Havre : une ouverture sur le monde.

Le Port Autonome, soutenu par l'état, propose donc un projet dont les enjeux sont qualifiés de « locaux, régionaux, nationaux et internationaux » [1]. Locaux au sein d'une agglomération havraise toujours très dépendante des fluctuations de son activité portuaire. Régionaux pour dynamiser la création, au sein de l'espace estuarien, d'activités liées au trafic maritime et notamment pour le port et la ville de Rouen dont les activités s'orientent inexorablement vers le tertiaire. Nationaux pour décroître la dépendance marchande de la région parisienne envers les ports mords-européens d'Anvers et de Rotterdam. Internationaux enfin, pour tenter de rendre son importance à la France au sein du système maritime mondial. L'appui étatique se concrétise par la visite de Jacques Chirac, alors président, le 29 Septembre 1995 au port du Havre. A l'occasion de cette venue, il apporte son soutien au projet que son ami et maire du Havre, Antoine Rufenacht, dévoile alors de manière définitive en public. Il déclare en ces mots les enjeux et les aboutissants du projet : « L'avenir du Havre, j'en suis sûr, est bien orienté. Le Havre est aujourd'hui le premier port de France de la façade atlantique, bénéficiant de la meilleure situation pour les lignes internationales qui relient l'Europe à l'Amérique et à l'Asie. Son orientation claire et déterminée vers la conteneurisation en fait un outil économique de premier ordre, capable demain, si nous nous en donnons les moyens, de rivaliser victorieusement avec les plus grands ports du nord de l'Europe. (…) Car le troisième pilier du développement du Havre est celui des espaces industriels et des moyens logistiques, où les enjeux économiques vont de pair avec la qualité de l'environnement. C'est ce qu'illustre parfaitement le projet "Port 2000" que nous avons ce matin évoqué et qui pour moi est d'une importance économique nationale et d'un intérêt public majeur. Je souhaite que le gouvernement en accélère l'examen. » [2]. En intronisant le projet Port 2000 comme « priorité nationale », le président lance le processus d'étude.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité.*

[2] Discours de M. Jacques Chirac, Président de la République, sur la situation économique du Havre, son développement portuaire et régional et sur la politique de la ville, Le Havre le 29 septembre 1995.

Dès lors les premières accusations se cristallisent sur la démesure du projet envisagé et de ses ambitions. On reproche une volonté immuable, portée par trois grandes figures que représentent le Président de la République et le maire RPR du Havre (dont l'affiliation amicale ne peut être mise en doute) ainsi que le directeur général du Port Autonome, André Graillot. De plus, dans une considération d'antagonisme entre pensée écologiste et pensée économique, les premières images de synthèse des fondations de Port 2000, plongées de deux kilomètres dans la zone immergée de l'estuaire, sont alors à même d'apeurer les partisans de la protection de l'environnement et les pratiquants de l'estuaire [1].

Pourtant, les études actuelles consacrées à Port 2000 le qualifient majoritairement de projet intégrant une dimension écologique non négligeable. Distinctes dans un premier temps, deux pensées liées à des problématiques récentes viennent à confondre de manière concomitante deux projets qui ne semblent aujourd'hui pas si antagonistes. La question est maintenant de savoir comment concilier ces deux courants de pensées dans l'élaboration de ces opérations significatives ?



Photomontage d'insertion paysagère du projet Port 2000. http://photos.planete-tp-plus.com/picture.php?/3790/category/122

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS SOUMIS À DROIT D'AUTEUR

[1] DELY Renaud, *Au Havre, la révolte gronde face au projet Port 2000*.

Introduction de la notion de développement durable.

La perception caricaturale et pourtant bien réelle de l'environnement pour le projet industriel restera donc jusqu'aux années 90 celle d'une condition préalable contraignante ou d'une réflexion antagoniste à son développement. C'est pourtant sur cette même notion de développement que les deux pensées seront amenées à se frictionner. Représentant toutes deux des intérêts majeurs en terme d'évolution des territoires, il semblait nécessaire de solliciter un cadre de conciliation. Comment cette recherche perpétuelle de croissance économique pouvait-elle prendre lieu en intégrant dans son processus même, la notion d'environnement ? Comment l'application d'une économie globale aux échelons locaux pouvait-elle se faire en préservant une qualité de vie apaisée ?

C'est cette notion du développement durable, formalisée au Sommet de la Terre de Rio en Juin 1992, qui expérimentera de manière inédite l'approche selon laquelle les intérêts économiques et écologiques ne sont pas divergents, ou ont tout du moins besoin de coexister. Elle se fonde sur trois principes fondamentaux : le progrès économique, la justice sociale, et la préservation de l'environnement. « L'environnement » et les notions de protection des cadres et des qualités de vie qu'il colporte, se retrouvent pour la première fois à jeu égal avec l'historique volonté de progrès économique, et l'article 4 de la déclaration de Rio parle en ce sens : « Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement et ne peut être considérée isolément. » [1]. La concomitance de cette formalisation mondiale d'une notion de développement durable et de l'institution locale de deux projets jugés d'importance nationale dans l'estuaire de la Seine ne sera ainsi pas sans conséquence sur la manière dont l'élaboration de ces derniers sera abordée.

« Au delà de cette confrontation entre acteurs économiques et acteurs écologiques, la question posée est bien celle de la gestion globale des estuaires qui s'inscrit dans le concept moderne de développement durable. ».

LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire.*

« C'est bien sûr en raison de ces pressions exercées de l'extérieur sur les acteurs locaux, politiques et économiques que la dimension environnementale a pris une telle importance dans les projets d'aménagement. Mais c'est aussi, et surtout, parce que cette problématique, portée par les débats sur la mondialisation et le développement durable, est désormais ancrée au coeur des préoccupations des citoyens. De ce fait, elle est jugée légitime par les acteurs économiques, en dépit des contraintes qu'elle représente. ».

LECOQUIERRE Bruno, *Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine.*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Déclaration de Rio sur l'envrionnement et le développement.

La notion de durabilité dans le développement d'un projet semble alors être à même de lier pensées économique et environnementale, telles qu'elles sont envisagées au début des années 90.

Les choses se pressent au début de la décennie, et l'état soutient deux initiatives portées par des acteurs locaux en conflits idéologiques. Pour appliquer ce principe de développement durable dans l'estuaire, il semble alors que la parole doit être nécessairement distribuée entre les représentants de ces deux courants de pensées.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2. L'épreuve nécessaire du dialogue.

L'estuaire, à coeur ouvert.

Chaque entreprise projectuelle en terme d'aménagement du territoire reste, jusque dans les années 90, l'apanage de l'état, des collectivités décentralisées ou des établissements publics. L'application des volontés décisionnelles issues de facteurs de croissance externes peut parfois être perçue comme détachée des préoccupations et des attentes locales. Bien que par cette politique l'état tente de repartir les richesses sur le territoire national, sa formalisation concrète est souvent susceptible d'être débattue. Avec l'arrivée des réflexions sur le projet majeur de Port 2000 et la réalisation en cours du pont de Normandie, des acteurs de l'estuaire ressentent soudain le besoin d'ouvrir une structure de dialogue pour mettre à jour les positions de chacun concernant l'évolution de l'estuaire dans sa partie avale. C'est ainsi à l'initiative du Doyen de la Faculté des Sciences du Havre, Mr. Jacques Le Bas, qu'une première structure associative de médiation voit le jour. La Maison de l'Estuaire (MDE), association de Loi 1901, voit le jour en 1992, et son but affiché est de faire s'entretenir les promoteurs d'un développement économique industriel et portuaire et les défenseurs de l'environnement en vue d'une « cohabitation intelligente et un développement durable de l'estuaire de la Seine » [1]. Mais d'autres acteurs, bien moins représentés, sont aussi conviés à la table : chasseurs, agriculteurs, et pêcheurs prennent ainsi place dans un groupe voulu le plus hétérogène possible.

Martin Blanpain, directeur actuel de l'association résume : « C'était lié à Port 2000, parce que les associations de protection de l'environnement ont commencé à faire entendre leur voix. Les usagers traditionnels de l'estuaire que sont les agriculteurs et les chasseurs qui voyaient leur territoire se réduire au gré des aménagements portuaires et il y a tous les gens, le port du havre et il y a différentes structures, différentes associations qui sont plutôt dans l'aménagement et le développement économique et qui n'avaient pas l'habitude de discuter, ni avec les chasseurs, ni avec les associations écologistes. » [2].

En effet, les discussions tournent rapidement autour du projet Port 2000, de son implantation sur l'estuaire même et des possibilités de mesures environnementales pour compenser un impact certain de l'extension portuaire. Cette entreprise ne peut pas être regardée comme un succès formel, les participants n'ayant pas réussi à s'accorder sur l'approbation d'une charte de bonne conduite à adresser au maître d'ouvrage portuaire [3]. Mais elle entérine une démarche de rapprochement d'acteurs qui ne se connaissaient que par le biais de jugements distants, souvent critiques, et permet d'entamer une nouvelle démarche de gestion des conflits, fondée non plus sur l'influence mais sur le compromis.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Premier rapport de la Maison de l'Estuaire.

[2] Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

[3] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité*.

Loi du 2 Février 1995 et premier débat public français.

Cette volonté de débat estuarien s'amplifie considérablement après 1995, le projet de Port 2000 agglomérant au fur et à mesure les mécontentements et les possibilités de prises de positions véhémentes des opposants face à une posture fixe du port Autonome. Un article du journaliste Renaud Dély dans le Libération du 24 Février 1996 résume les positions de chacun [1].

Pour le port autonome, le projet d'une extension portuaire devant nécessairement se situer en eaux profondes ne peut que, de manière viable, se réaliser au sud de l'existant sur l'estuaire même. C'est cette option qui engage le plus de divergences d'opinions. Six autres options sont évaluées dans le dossier, mais le port contre-argumente sur chacune d'elles.

Trois catégories de détracteurs semblent alors se dessiner : Les écologistes, qui craignent les conséquences d'une diminution d'amplitude de l'embouchure fluviale sur les vasières et plaines alluviales, amenées à s'assécher, et sur la nidification des oiseaux migrateurs. Les mesures de conservations tels que la ZPS sont alors brandies comme argument. Pour les pêcheurs, dans un deuxième temps, l'inquiétude est de voir leur zone d'activité s'amenuiser. Le président du comité des pêches de la rive sud de l'estuaire, Jean-Claude Brize, décrit ainsi dans l'article que les disparitions d'espèces sont invariablement conséquentes aux opérations portées sur l'embouchure.

Enfin les élus de la rive sud, désormais portée sur les activités de tourisme et de plaisance, se rangent eux sous les arguments des deux premières catégories d'opposants, n'occultant que peu la tension sous jacente entre les deux rives.

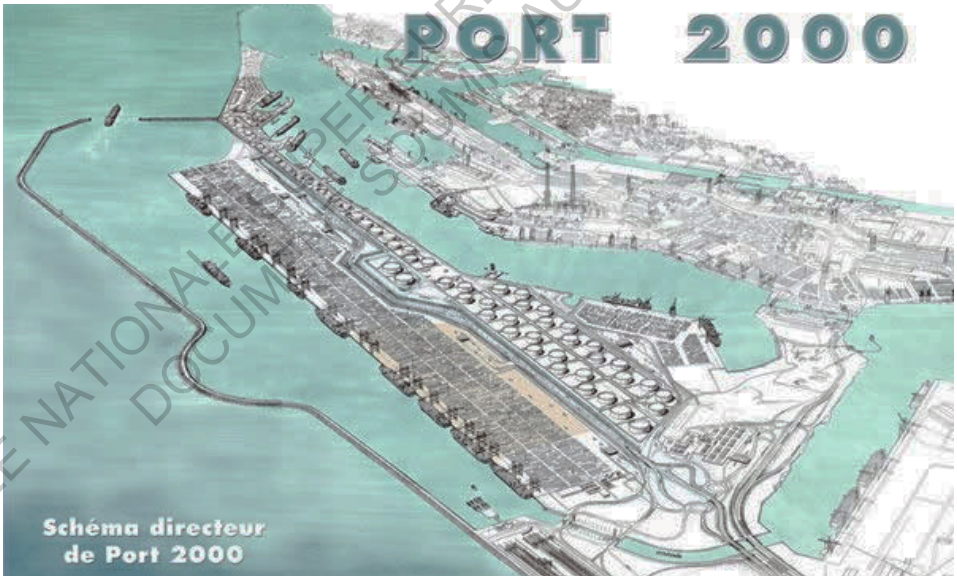
Pour les opposants, le débat n'est pas forcément celui d'un « pour ou contre le projet Port 2000 », mais plutôt sur sa formalisation. Ainsi, l'article citant Paul Panier, président du syndicat des marins-pêcheurs de la baie de Seine, rapporte : « Nous ne sommes pas contre tout développement, mais ce n'est pas une raison pour tout dévaster. Bref, nous sommes contre le port sud, mais pas contre Port 2000. Plutôt que de mordre sur l'estuaire, le port autonome pourrait utiliser les bassins intérieurs qui sont vides.». L'idée d'un projet reparti aux autres ports de la façade atlantique est même envisagée (dont celui de Nantes Saint-Nazaire).

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] DELY Renaud, *Au Havre, la révolte gronde face au projet Port 2000*.

Il semble intéressant de relier ces considérations à celles du développement durable. En effet, l'intérêt économique du projet Port 2000 n'est alors plus la focale d'opposition, cette dernière se concentrant dès lors sur sa formalisation et sur les impacts sociaux et environnementaux de cette dernière. Et si la situation de dialogue peut alors sembler au point mort, c'est une mesure légale inopinée, la Loi dite « Loi Barnier » du 2 Février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, qui va changer la donne. Une mesure répondant de manière innovante à cette problématique de durabilité dans le développement d'un projet d'aménagement en y associant la valeur du débat démocratique, par le biais de la consultation obligatoire du public et des associations en amont des décisions (titre 1er). Ce cadre légal insuffle ainsi un véritable questionnement écologique au sein des futurs aménagements, contraignant dès lors les maitres ouvrages à exposer des mesures environnementales associées à leur projet.

Et quel meilleur terrain d'expérimentation que l'estuaire de la Seine et son extension portuaire controversée pour apprécier l'efficacité de ce nouvel appareil légal ? La nécessité d'une discussion locale pour ce projet décrété d'intérêt national est alors indéniable, et l'entreprise de rapprochement entamée par la maison de l'estuaire prend une portée réglementaire, à minima contraignante, lorsque la première procédure de débat public de France est annoncée par le préfet pour le projet présenté sous le nom de « Port 2000 ». Ainsi le maitre d'ouvrage, le Port Autonome du Havre (PAH) pour lequel la discussion n'était pas l'adage, se voit contraint de présenter un dossier public argumenté et discutable, révisable en fonction des apports du débat.



Couverture du dossier de projet présentant Port 2000 qui dénote d'une certaine dimension pharaonique.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Processus : de l'exposition à la participation.

La gestion du projet par l'intervention d'acteurs externes au processus décisionnel et par un aboutissement au compromis est donc de règle. Pour mettre en place cette participation du public il était donc nécéssaire de faire intervenir une instance de modération dont la vocation est d'encadrer le débat entre le maitre d'ouvrage et les intervenants extérieurs. C'est Jean-Luc Mathieu, membre de la Commission Nationale du Débat Public, qui préside à ce titre les échanges sur le projet Port 2000 sous forme d'une Commission Particulière au Débat Public (CPDP). Il rédige en Janvier 2007 un article rétrospectif de ce processus innovant, sous questionnement du rapport entre développement durable du projet et démocratie participative [1]. Deux concepts qui nous paraissent aujourd'hui amplement ancrés dans les consciences et les questionnements mais qui ne sont donc à l'époque qu'à leurs prémices. Son point de vue pouvant relativement être considéré comme objectif, la CPDP endossant le rôle d'intermédiaire neutre, ses apports méritent d'être interrogés avec attention. Il explique dans un premier temps le déroulé de ce débat de 4 mois, prenant place du 24 Novembre 1997 au 28 Mars 1998. Il explique ainsi que les premières consultat réalisées par des bureaux d'études. C'est ce dossier qui évoque les 7 alternatives d'implantations, et l'argumentation en faveur d'un développement sur l'entrée de l'estuaire. La CPDP supervise ainsi les présentations argumentées du Port Autonome lors des différentes réunions mises en place par le biais d'installations itinérantes.

Au cours des 42 réunions qui prennent places dans cette période, soit l'équivalent de deux réunions par semaines, le dossier est enrichit des contributions et prises de positions externes, et notamment les contre-propositions alternatives à celle du maitre d'ouvrage, qui seront ainsi elles aussi exposées au public. Jean-Luc Mathieu décrit ainsi : « Le Président de la CPDP a consulté de très nombreux intervenants pour organiser le débat avec tous ceux qui s'étaient déjà signalés comme concernés. Pendant le débat lui même, des contre-propositions alternatives à celles du PAH, accompagnées de plans, ont été présentées dans les réunions publiques, essentiellement : le projet de l'association "S O S Estuaire" et le projet de l'association de défense des intérêts vitaux du port du Havre. Dès que la CPDP a eu connaissance de ces projets associatifs bien structurés, elle les a intégrés au débat et demandé qu'ils fassent l'objet d'une évaluation - par le Service Technique Central des Ports maritimes et des Voies navigables -, selon une grille semblable à celle utilisée pour les sept projets présentés au débat public par le PAH. ». Les revendications des associations de marins-pêcheurs et de protection de l'environnement (en particulier SOS Estuaire et Robin des Bois), qui se faisaient entendre de manière insidieuse ou au travers des réunions de la Maison de l'Estuaire, prennent ainsi du corps, le Port Autonome étant cette fois contraint de les étudier et de les intégrer à son dossier de consultation. On ne débattait plus, de manière directionnelle, sur un projet figé mais on élargissait le champs de réflexion par l'apport d'alternatives extérieures

[1] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité*.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pascal Galichon, Directeur en charge de l'Environnement et de la Planification, arrivé au port du Havre pour gérer l'opération « Port 2000 », admet la nécessité de ce dialogue. Il affirme ainsi : « Port 2000, je m'en suis occupé de A à Z. Je suis arrivé au Havre pour m'occuper de ce projet, y compris du premier débat public, on a été le premier débat public. Moi je crois aux vertus du dialogue donc il faut savoir, et c'est un peu que ce que nous a appris Port 2000, que le débat public ça a quand même été très intense et ça a nous a appris, avec les différents acteurs, à nous connaitre. Mais pour qu'il y ait dialogue il faut qu'il y ait respect de l'autre. » [1]. La concertation est donc, au delà d'un lieu d'expression, un lieu de rencontre formel pour ces différents acteurs qui n'avaient pas l'habitude de se rencontrer et d'échanger de manière directe. Les déclarations ne passent plus par la presse ou par les saisies administratives mais par un dialogue physique.



Pascal GALICHON.

Pascal Galichon affirme ainsi l'importance accordée par la maitrise d'ouvrage portuaire, souvent perçue comme incontestable au Havre, à ce processus de débat. Il explique la méthode de coordination mise en place par le Port Autonome et la CNDP : « Dans un premier temps on va essayer d'entendre toutes les questions que se posent les gens par rapport à ce projet, et le choix qui avait été fait avec la Commission Nationale du Débat Public de l'époque, vu que c'était le premier, on s'est dit on va dans un premier temps accueillir, faire des réunions par public homogène. Pour bien entendre les questions de tel profession, tel profession … Et dégager de ce premier travail par population homogène quelles sont les thématiques qui ressortent. Ensuite, on avait dit qu'on allait prendre la matrice dans l'autre sens, on va travailler par thématiques, car une thématique peut être commune à plusieurs populations, et après troisième temps, temps de synthèse. ». C'est ainsi que le Port Autonome présente lors de la séance de clôture son projet final, le 8e, enrichi des propositions et contre-arguments perçus au cours des débats. C'est celui-ci qui sera alors examiné lors de l'enquête publique rendue obligatoire par « l'intérêt national » du projet. Et déjà le regret d'un manque de recul patent se fait sentir, les dernières propositions argumentées des opposants, soient les plus abouties, n'ayant pas pu être traitée faute de temps.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime du Havre.

L'apanage préjudiciable des débats.

Le Débat Public de Port 2000 faisant office de précurseur, son organisation et sa mise en forme ont immanquablement été ponctués de certaines insuffisances et faiblesses.

C'est la persistance du Port Autonome dans son rôle d'aménageur intransigeant qui est premièrement contesté. Certains revendiquants regrettent à posteriori de ne pas avoir été intégrés aux débats pour lesquels ils se sentaient concernés. Des associations écologistes ne comprennent ainsi pas ce qui justifiait leur omission de certaines réunions concernant le domaine halieutique où seuls prenaient part des marins-pêcheurs. Le président de l'association Ecologie pour Le Havre, Pierre Dieulafait, explique ainsi : « Nous avons tous essuyé les plâtres du Débat Public, une première nationale depuis la loi Barnier. Nous n'étions même pas invités aux premières réunions de présentation du projet. » [1]. Ces exclusions ont souvent été mal vécues, remettant en doute le caractère même de la publicité du débat. Pascal Galichon concède ainsi que le travail par groupes homogènes était à même d'écarter certains intervenants qui représentaient pourtant un intérêt essentiel aux débats. En orientant l'affluence des réunions selon des groupes préconçus, le maitre d'ouvrage et la CPDP réduisent les possibilités de divergences d'opinions et d'apports pluriels.

« Par exemple on veut travailler avec les manutentionnaires ou les gens du transport, et bien les associations environnementales ne sont pas là ».

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime.

Dans ces réunions, le débat s'avère se réduire aux anciens échanges binaires entre parties opposés, seul le cadre de discussion ayant changé. Pascal Galichon met, en revanche, les vertus des réunions publiques thématiques en avant : « Aujourd'hui on ne fait plus ça. Toutes les réunions de débat public sont ouvertes à tout le monde. On travaille par thématique, pour pas que le discours parte dans tout les sens. ». Celles-ci ont ainsi permise de réunir l'ensemble des acteurs autour de thèmes majeurs tels que l'économie du port et l'aménagement du territoire, les richesses naturelles de l'estuaire, l'interface ville-port … Ce modèle de table-ronde, où chacun se voit convié à la discussion, continu à prendre cours, notamment au travers du colloque « Port 2000, 10 ans après », tenu les 27 et 28 Mai 2015 au Havre.

« Si vous arrivez dans le dialogue en disant "c'est ça et je ne bougerai pas", ça ne sert à rien. Aller dans le dialogue c'est aussi admettre que" l'autre peut vous faire évoluer, peut vous faire changer » conclu Pascal Galichon.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] *Paul Scherrer "Monsieur Port 2000" retourne à Paris.*

L'indigence en éléments comparatifs du compte rendu final représente en outre un point de crispation de l'après débat. Les dossiers d'opposants, présentés et intégrés au cours du débat, n'apparaissent que trop tard dans le dossier d'évaluation, et leur poids face au projet portuaire est sous évalué. Ce sont, pour la plupart, les dossiers alternatifs montés par les associations écologistes, dont certaines redoutent la stérilité du débat et son incapacité à bouleverser les positions du maitre d'ouvrage face à son projet. Dans un article 9 Mai 2000, intitulé « Port 2000, trafic de risques », l'association Robin des Bois accuse ainsi le port d'avoir occulté du débat et de l'enquête publique une frange d'analyse concernant les risques industriels liés à Port 2000.

Les auteurs expriment alors tout leur scepticisme au changement de mentalité des autorités portuaires : « Robin des bois n'attend pas du Port Autonome du Havre, ni de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Havre qu'ils prennent en compte avec sincérité et compétence la qualité des ressources en eau et l'avenir des ressources marines, des oiseaux et des espèces végétales établies sur l'emprise industrialo-portuaire du Havre. ». [1].

« Mais celui qui était notre adversaire du départ a évolué, pour peu à peu prendre en compte les enjeux environnementaux ».

Paul Scherrer "Monsieur Port 2000" retourne à Paris.

Cette phrase concédée par Pierre Dieulafait affirme de manière significative l'intégration progressive des notions écologiques dans les projets d'aménagement consécutivement à l'élaboration de Port 2000. Malgré l'antagonisme de l'époque, le débat a marqué l'apaisement et une évolution de pensée est en marche. La concomitance de la création de la réserve et du premier débat public sur les questions d'environnement dans un projet d'aménagement semble renforcer ce constat. Mais cet apaisement est-il durable, au même titre que le développement dont il est un aboutissement concret ?

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Association Robin des Bois, *Port 2000: trafic de risques.*

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE III

DE LA RECHERCHE D'UNE ACTION EURYTHMIQUE À UNE COMPLEXE ÉVOLUTION DE LA PENSÉE MANICHÉENNE.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Le processus de création de la Réserve Naturelle et celui du Débat Public pour l'opération Port 2000 sont intriqués. Temporellement, puisqu'ils prennent place la même année. Spatialement, puisqu'ils concernent tous deux l'aménagement d'un même espace à l'embouchure de l'estuaire. Cette concurrence à l'occupation d'un espace commun reflète l'antagonisme latent qui les a vus poindre, l'un cherchant à répondre à la crise économique frappant l'appareil portuaire havrais, l'autre tentant de répondre aux préoccupations écologiques naissantes. Pourtant tous deux se retrouvent à être portés en projet d'intérêts locaux et nationaux, démontrant alors leur nécéssaire complémentarité. Et cette association fortuite répond à un besoin de durabilité dans les opérations d'aménagement de grandes structures, intégrant au même titre les considérations de développement portuaires et industriels ainsi que la protection des intérêts sociaux et d'un certain « environnement »…

Une complémentarité qui trouve dès lors sa place dans le débat entre disciplines et acteurs concernés par l'évolution de cet espace complexe et fragile, dont l'occupation non contrôlée peut précipitamment altérer l'apparence.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Vue du port du Havre avec, en fond, la centrale thermique EDF. Source : KAURISMAKI Aki, *Le Havre*, 2011.

1. Un déliement durable des langues au service d'une action eurythmique.

C'est de cet environnement, celui dans lequel s'inscrit l'extension portuaire, qui est à l'origine des préoccupations communes de ces deux démarches, et son intégration dans le processus décisionnel atteste donc d'une véritable prise en considération de son intérêts pour tous. Et bien que l'image d'un aménageur portuaire implacable soit toujours de mise, elle tend à s'atténuer, ce dernier s'ouvrant au dialogue et intégrant le fait qu'il ne peut se défaire de l'impact de son extension nécéssaire sur ce qui l'entoure.

Ces deux opérations sont des exemples, précurseurs dans le développement durable de l'estuaire, exemple peut-être même au niveau national d'une conciliation nécéssaire. Mais comment les acteurs peuvent-ils dès lors, par le dialogue, faire ensemble émerger une pensée à même de pérenniser de nouvelles opérations ? Les préoccupations pour cet « environnement » estuarien, qui s'approche donc de l'aspect écologique des milieux qui le compose, amènent les acteurs à tenter de prévoir dans le long terme, c'est à dire durablement.



Vue des structures de Port 2000 depuis la Réserve Naturelle.
Photo prise le 17 août 2015.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU DROIT D'AUTEUR

La postérité du dialogue.

La maison de l'estuaire, de la gestation à la gestion.

« Concertation permanente ». C'est une volonté qui ressort à l'aube même du débat de Port 2000. On ne peut envisager une tentative de partage modéré de l'espace en abolissant le dialogue alors naissant. Cette structure du débat public a fait ses preuves, les acteurs le concèdent notoirement. Et les manquements constatés réaffirment la nécessité d'une organisation neutre pour planifier et gérer cette réunion des acteurs concernés. L'association de la Maison de l'Estuaire, qui n'avait pas réussie à créer un terrain d'entente préalable au débat, avait du moins eu le mérite de faire se rencontrer les représentants physiques et moraux des différentes positions. Cette nécessité du maintient dans le dialogue est ainsi revendiquée dès l'après débat à l'initiative même du Port Autonome et de ses représentants de l'époque, notamment Pascal Galichon. Le rapport d'enquête du Débat Public décrit ainsi que « le succès de l'opération tient à la constance de l'engagement des acteurs locaux en faveur de structures de démocratie participative »[1]. Par ces concertations, c'est un suivi collectif durable des revendications faites lors du Débat qui s'organise, le Port jouant la carte de l'auto contrôle pour justifier la pérennité de son projet. Pascal Galichon exprime alors les intentions de ces réunions informelles au sein de la MDE : « Pour qu'un couple marche, il faut qu'il y ai du dialogue entre les époux, même quand ils n'ont rien à se dire. Pour que la qualité du dialogue s'instaure avec les différents intervenants, il faut que même si nous ne sommes pas dans une phase où la concertation est demandée par la réglementation, il faut réussir à mener ce dialogue. » [2].

D'un rôle de médiateur, la MDE transitionne progressivement vers un rôle de gestionnaire, et conclut à la fin de l'année 1998 une convention avec l'Etat français pour assurer l'intendance de la Réserve Naturelle. C'est cette qualité d'intermédiaire dans le débat qui est par là même valorisée. La Maison de l'Estuaire représente un lien ancré entre l'état et les acteurs locaux qu'elle a désormais l'habitude de fréquenter. Et l'emprise foncière des ports de Rouen et du Havre sur la Réserve, ainsi que la présence d'activités en son sein (agriculture, chasse…) renforcent ce besoin de négociation si l'on veut en assurer la durabilité. L'association peut ainsi être considérée comme représentative de l'estuaire, formant interface entre les acteurs et cherchant à concilier les intérêts divergents de ces derniers.

« Je ne sais pas si on a réussi en fait. Encore aujourd'hui on essaye de représenter dans notre conseil d'administration les associations de protection de l'environnement, les associations de chasse sont elles aussi représentées dans notre conseil d'administration, mais ce n'est pas pour autant qu'on met les chasseurs et les associations écolos d'accord. » décrit Martin Blanpain, l'actuel directeur de la Maison de l'Estuaire, démontrant que le rôle initial de la structure se prolonge dans son rôle de gestionnaire [3]. Par ce passage à la gestion, la pensée « environnementale » qui est au fondement même de la MDE se proroge donc de manière institutionnelle. Et l'association n'est plus le seul exemple de cette institutionnalisation.

---

[1] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité.*

[2] Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime du Havre.

[3] Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La reproduction de « sociétés » locales.

En analogie aux débats portants sur les deux opérations, d'autres réunions informelles tendent à émerger dans l'estuaire. Ainsi les institutions et administrations, qui s'investissent par ailleurs aux diverses réunions, forment une structure particulière pour réunir les élus des deux rives en 1995. C'est une réaction à une autre grande intervention territoriale, l'ouverture du Pont de Normandie, et elle répond à la distanciation instaurée progressivement par le fleuve entre les élus des deux bords de l'estuaire. Une tension exacerbée par l'apanage des aménagements emblématiques en rive Nord. On retrouve au sein du « Comité des élus de l'estuaire » des parlementaires, des maires de grandes villes, les présidents des conseils généraux et départementaux… Antoine Rufenacht, maire du Havre de 1995 à 2010 et à l'origine de cette réunion, décrit ainsi que la structure a permis de rassembler les volontés particulières dans un espace partagé [1]. Et ces volontés, le comité entend bien les exprimer. Il souhaite ainsi redonner une place prépondérante aux administrations locales dans les décisions en terme d'aménagement, et notamment dans le volet environnemental de la question, tel qu'il est alors entendu. Les élus concèdent qu'ils partagent un environnement commun pour lequel ils se doivent d'intervenir.

Et cette démarche des élus locaux se traduit par la mise en place d'une initiative unique, calquée sur une action gouvernementale emblématique : un Grenelle de l'Estuaire de la Seine. Le Grenelle de l'environnement, institué en 2007 par l'état, regroupe un ensemble de propositions en faveur du « développement durable », tel qu'il est entendu dans le cadre légal (définition du sommet de la terre de Rio). Il propose donc des perspectives de développements économiques en ressource et peu impactantes. Sa prorogation à l'échelle locale de l'estuaire est intéressante, dans le sens qu'elle dénote une certaine envie d'action des élus sans résolution nationale préalable. Prenant place entre Novembre 2008 et Septembre 2009, il a réuni aux cours d'ateliers publics thématiques les élus et divers acteurs pour aboutir à la signature d'une Charte concrète. Une vocation incitative donc, pour amener les divers acteurs de l'estuaire à respecter une ligne commune : « Il a volonté à engager les parties prenantes à travailler ensemble autour de 5 sujets centraux. Des actions concrètes en faveur d'un espace unique. »[2].

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] MERLE Barbara (dir.), *Les Conférences de l'Estuaire, L'Estuaire de la Seine : Un passé en commun, un avenir en construction*.

[2] AURH, *le 21e siècle de l'estuaire*.

L'une des 5 thématiques concerne directement l'appareil industrialo-portuaire et ses perspectives de développement. Le Grenelle introduit en effet la notion d'« écologie industrielle » comme vocation majeure du Port et des entreprises sous son égide. Cette doctrine est purement écologique, visant à la réduction des impacts industriels sur l'environnement dans son sens large, et tout particulièrement les sources de pollutions diverses. Des intervenants tels que Suren Erkman, spécialiste de la question d'écologie industrielle sur laquelle il publie, sont invités à présenter au grand public et aux élus ces problématiques.

« L'Estuaire de la Seine, espace industriel français majeur, souhaite ainsi s'inscrire dans une démarche exemplaire, sur le plan national. »

AURH, *le 21e siècle de l'estuaire.*

L'opération se veut emblématique, les élus souhaitant faire de l'estuaire un modèle en terme de développement durable. Une exemplarité qui passe par la définition d'une nouvelle territorialité, un Estuaire regroupant les élus du Comité, et où le port endosse un rôle de partenaire et non plus de toute-puissance décisionnaire. Les élus interviennent manifestement, et l'aménagement de l'estuaire semble reprendre une considération plus locale. C'est ainsi que de nouveaux schémas d'organisation voient le jour, intégrant toutes les nouvelles considérations « environnementales ».



Les conférences du Grenelle de l'Estuaire.
Source : CODAH.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Schémas d'aménagements durables et création de structures de surveillance : la recherche d'un contrôle plus local.

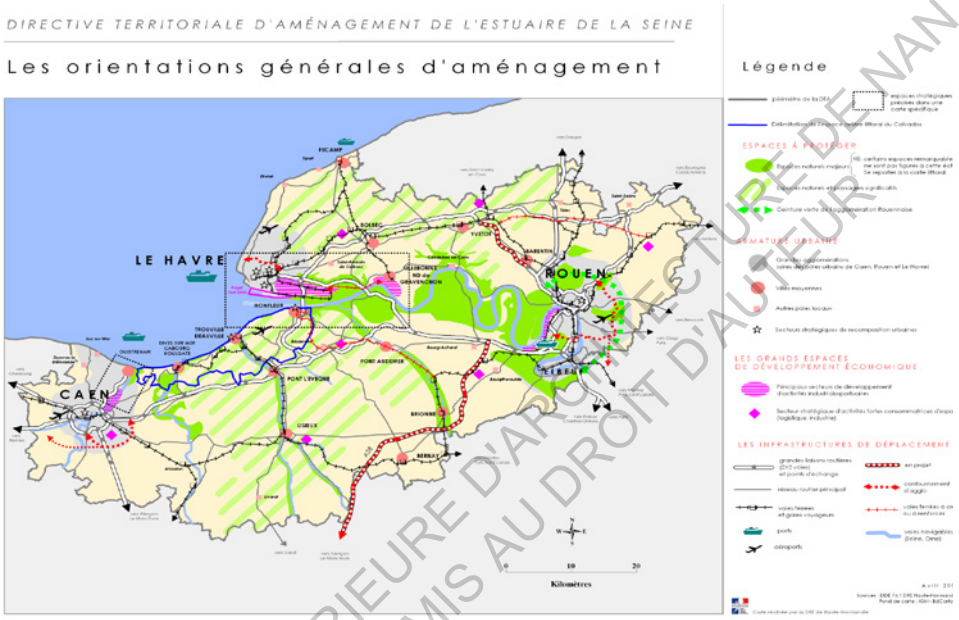
Pour acter les liens que le dialogue estuarien tend à tisser, de nouveaux schémas d'aménagement vont être produits en accompagnement des deux grands projets. Le partage de l'espace ayant été redéfini par la classifications inaliénable de la Réserve et par l'expansion de l'emprise portuaire sur l'estuaire il semblait nécéssaire de revoir les grandes figures désormais obsolètes, tel que le SDAU de 1974, qui présidaient toujours à l'aménagement de l'estuaire. Le tout industriel n'est plus de mise, bien que la perspective d'un développement fatal du port suscité par son extension soit ancrée dans les consciences. On évalue alors les possibles, on gradue les terrains classés ou représentant une importance en terme de préservation de la biodiversité et d'importance des milieux. L'objectif est d'arriver à une stratégie globale assurant la symbiose approximative entre le développement des structures maillant le territoire et la préservation des spécificités estuariennes. Cette stratégie est cette fois le fruit de réflexions locales soumises au cours des débats, bien qu'intégrant des considérations plus globales dans sa conception. L'état n'est plus l'aménageur premier, dictant les directives à suivre, mais appui uniquement leur mise en oeuvre.

La première directive majeure à être ratifiée est la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), approuvée le 10 Juillet 2006. Elle se veut être synthèse des nombreuses études alors menées sur l'estuaire dans le cadre du projet Port 2000 et des apports du Débat Public. Cette synthèse dépasse amplement le cadre de l'opération, recoupant un territoire d'une superficie approximative de 700 000ha (le Port n'en recouvrant que 10 000) et s'étendant sur trois départements : Le Calvados, l'Eure et la Seine-Maritime. A contrario du Schéma d'Aménagement de la Basse Seine, qui incluait la capitale dans sa perception d'un estuaire dévoué au centralisme parisien, les orientations globales de la Directive n'incluent que l'estuaire stricto sensu, l'élargissant remarquablement au sud jusqu'à l'agglomération de Caen. Une intégration avant-gardiste du territoire jouxtant la Baie de Seine, exclue des anciens schémas. Cette ouverture vers la rive Sud de l'estuaire marque un premier pas en terme de prospection dans le rapprochement initié par le comité des élus. Cette DTA fixe trois objectifs : « renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires, préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques, renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire » [1]. Les principes actés par le Débat Public de Port 2000 transparaissent dans la Directive : il y a nécessité de dynamisation de l'appareil portuaire mais dans le respect d'un environnement « naturel » jusqu'alors non estimé. Son expansion est accordée mais sous le biais de la contrainte et cette dernière prend en compte un cadre local (estuaire aval) et un cadre plus global (Le Havre-Rouen-Caen) lié à l'émergence de nouvelles considérations territoriales.

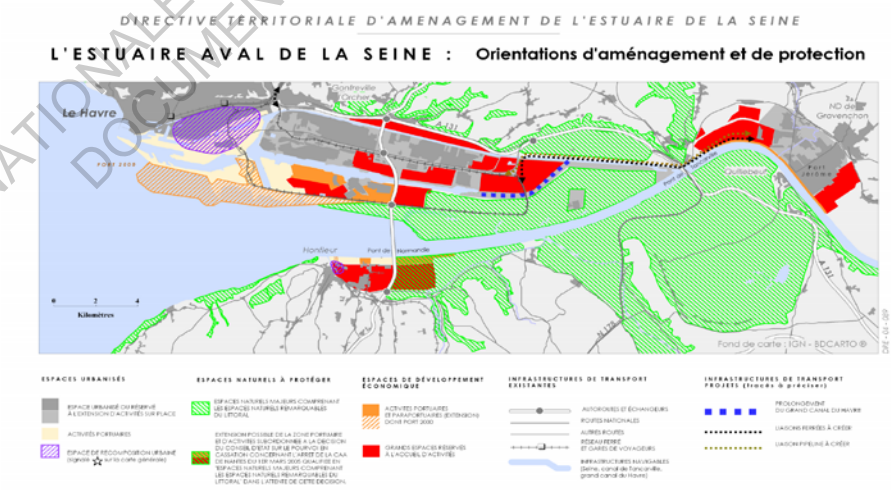
[1] DREAL, *Présentation de la DTA.*

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Cette Directive n'est pourtant pas issue d'une démarche purement locale. Elle est d'initiative étatique, commandée par Le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement pour accompagner la démarche initiée lors du Débat Public et en entériner les apports. Elle recoupe pourtant les stratégies nationales, avec notamment l'intégration de la Loi Littoral de 1986 dans la définition des espaces à protéger, aux stratégies plus locales.



Orientations générales d'aménagement de la DTA de l'Estuaire de la Seine. Source : DREAL Normandie.



Orientations locales d'amenagement de la DTA de l'Estuaire de la Seine. Source : DREAL Normandie.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Des schémas regroupant les politiques sectorielles à des échelons plus locaux sont alors abordés. Le Havre se dote ainsi d'un SCoT, le SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire en 2012. Ce schéma se substitue au SDAU de 1974, et la comparaison de leurs deux directives est édifiante : Le SCoT possède une portée environnementale forte, son établissement ayant été abrogé consécutivement à la Loi Grenelle II de 2010 visant à une meilleure intégration des considérations environnementales sur les territoires inter-communaux. A l'antithèse du schéma de 1974, la partie pourvue au développement portuaire est très restrictive et se concentre sur les zones déjà aménagées ou formant lisière avec la Réserve Naturelle et les parcelles agricoles en pied de coteau. Ce schéma est contraint aux orientations de la DTA, et retranscrit pleinement les orientations qui y étaient fixées, avec une précision plus avancée mais plus sectorielle.

Le SCoT est pourtant un document intéressant pour le Port, puisqu'il ne concerne non pas l'estuaire dans sa globalité mais majoritairement la ville du Havre et son territoire périurbain. Il présente donc des enjeux pour le développement de la structure portuaire, l'ensemble urbain mitoyen lui étant extrêmement dépendant économiquement. « Le SCoT du Havre Pointe de Caux Estuaire, du fait de la forte composante industrialo-portuaire de son périmètre, affirme clairement son ambition de faire du territoire une " Métropole Maritime internationale ". Ainsi le SCoT " soutient-il le Port du Havre dans sa double stratégie visant à en faire tout autant un " entrepôt francilien " et un « Main Port européen " [1].

L'objectif de renforcer la compétitivité du Port du Havre et de valoriser localement les trafics s'inscrit ainsi en bonne place parmi les objectifs à atteindre pour développer la compétitivité globale du territoire. Ce développement souhaité par le SCoT doit évidemment s'accompagner d'une forte protection de l'environnement ». Ce nouveau document est donc une retranscription assez complète de cette volonté de trouver un cadre eurythmique pour concilier intérêts environnementaux et intérêts portuaires.

Cependant, ce schéma accapare de manière très limitative la notion « d'estuaire », et implique une révision plus globale de la stratégie d'évolution du Port et de son environnement.

La succession de ces schémas de cohérences et d'aménagements témoigne d'une conscientisation environnementale progressante, mais conserve une perspective de développement économique majeur. Le Port affirme ainsi que les recoupements de ces schémas sont une chance, et qu'il est nécéssaire d'« Utiliser ce grand « laboratoire » estuarien pour en faire un modèle de développement durable. ». Ils forment pourtant un cadre contraignant aux différents aménageurs, et le Port se voit contraint de les intégrer dans ses futures démarches.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Syndicat du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, *SCoT approuvé.*

En parallèle, l'estuaire devient le terrain d'un inventaire au titre de l'environnement. Des études sont menées tout azimut pour déterminer la valeur des milieux, les relations qu'ils entretiennent, leurs richesses faunistiques et florisitique ; un bilan de connaissances sur l'écosystème estuarien. Des instances scientifiques sont ainsi mises en place pour conseiller les aménageurs dans la réalisation des opérations et la détermination des plans d'aménagements. Le programme scientifique Seine-Aval fait figure de précurseur. Ce programme pluridisciplinaire débute dès 1995, et a évolué en 2003 sous la forme d'un Groupement d'intérêts Publics : le GIP Seine-Aval. Sa volonté est de « mieux comprendre l'estuaire » pour apporter conseils aux divers acteurs dans le but d'organiser un aménagement concerté et lucide de l'estuaire. Ce rôle de médiation, incombant originellement à une Maison de l'Estuaire dont les membres n'étaient pas exclusivement des scientifiques, se transfère vers ces nouvelles structures de connaissances, impliquant la création d'une véritable démarche de gestion intégrée de l'estuaire. Les conseils scientifiques ne sont plus consultés pour déterminer les impacts ciblés d'un projet momentané, mais tentent de comprendre les enjeux de manière relativement neutre et d'en informer les acteurs pour concilier leurs intérêts. Et outre la connaissance qui s'acquière, des mesures de protection supplémentaires sont prises.

Le passage de la ZPS au sein d'un réseau Natura 2000 contraignant en est un exemple concret. La formation de ce réseau contraint de manière plus importante la nécessité pour l'état français de présenter des bilans de politiques environnementales pour les lieux désignés dans le cadre des directives Habitats et Oiseaux. Ces dernière affectant l'estuaire, il devient une zone à enjeux en terme de protections écologiques d'un point de vue national. Ces zones de protection se voient ainsi ajoutées aux différents schémas d'aménagements, en étoffant le caractère durable.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

On observe ainsi une prise de conscience générale d'une nécessité d'intégrer ces notions environnementales dans le débats et les schémas. Développement économique et environnement semblent trouver un point de conciliation et des formalisations eurythmiques en terme de documents d'urbanisme. Dès lors quelles sont les actions des acteurs portuaires pour s'intégrer dans cette démarche au cours et à la suite de l'opération Port 2000 ?

[1] GIP Seine Aval.

Prise en compte de la connaissance environnementale.

Le processus extensif de démocratie participative à l'échelle locale de l'estuaire et l'intégration des considérations de grandes échelles dans les débats peuvent ainsi être à même d'expliquer la réussite de l'aspect « environnemental » de Port 2000, présentée comme exemplaire par les maîtres d'ouvrage (1). Certaines voix portent même le constat d'un apaisement suite à la mise en place des deux opérations. La gestion du conflit entre la structure portuaire, maîtresse de son domaine et demandeuse d'espace, et la Maison de l'Estuaire que l'on pourrait considérer comme concurrente commence à se solder par un rapprochement bénéfique aux deux parties. L'affirmation des ces deux figures majeures, l'une émergente, l'autre évoluante, ancre les pensées dont elles sont le reflet au sein de l'estuaire et leur rapprochement tend à dessiner un tableau plus unifié où, à la manière des impressionistes, l'estuaire est lieu de cohabitation entre l'industrie et son environnement.

« Donc ça, ça a été fait à la faveur d'une évolution dans les relations entre le port et la maison de l'estuaire. Il y a eu une époque où il y avait un certain nombre de gens au port pour qui on était, soit pour les aménagements industriels, soit on était un écolo, mais bon c'était une vision assez manichéenne. Je pense que maintenant, j'en suis sur même, les gens au niveau du port, au niveau du service environnement du port, et puis même les autres directions, comprennent bien qu'il y a des objectifs de développements économiques autour du port, mais que le Port a aussi la responsabilité d'un espace naturel exceptionnel en fait. ».

Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Le reposoir sur dune, mesure compensatoire de Port 2000.
Photo prise le 17 août 2015.

1 GALICHON Pascal & SCHERRER Paul, *La Combinaison d'un Projet Portuaire et d'un Projet Environnemental d'Amorce de Réhabilitation de l'Estuaire de la Seine.*

Application physique des débats : de la préservation à la compensation.

En résultante des débats, le dossier final de Port 2000 dégage des considérations environnementales fortes. Ayant intégré le fait que l'opération aura un impact certain sur l'estuaire, le Port en relation avec l'état dégage un budget de 45 millions d'euros consacré aux mesures d'accompagnement, d'atténuation et de compensation. Le premier plan de gestion de la Maison de l'Estuaire décrit ainsi l'objectif de ces mesures comme la volonté de « réhabiliter les fonctions écologiques de l'estuaire par des opérations de génie écologique ». Elles interviennent dans un contexte de tension toujours palpable où le Port doit répondre, à l'échelle locale, aux attentes des différents acteurs ayant pris place autour de la table des négociations et où l'état doit s'engager en faveur des lois mises en place (notamment la création récente de la Réserve) et répondre aux contentieux européens en cours [1].

Les mesures d'accompagnement et d'atténuation sont les premières inscrites dans le projet. Elles s'établissent en prévision des effets négatifs de l'opération, envisagés sur certaines données écologiques de l'estuaire, et sont orientées à l'issue du Débat Public en fonction des apports des différentes associations écologistes et naturalistes et des conclusions des études d'impacts menées par les scientifiques. Au cours des discussions, l'enjeu majeur mis en exergue par les opposants au projet se trouve être la réhabilitation des vasières intertidales. Cette considération forme alors le premier point d'importance du schéma de développement du Port du Havre et de contribution à la gestion de l'Estuaire de la Seine, approuvé en 1998 et présenté au cours de l'enquête publique.

Celui-ci s'accompagne d'un document d'étude d'impact de plus de 500 pages permettant de justifier l'orientation des travaux entrepris. La moitié du budget prévu, soit environ 23 millions d'euros, est alors attribué à la remise en oeuvre de ces zones indispensables aux cycles de vie et de reproduction de la faune marine et à l'alimentation des oiseaux [2]. Pour répondre à ces attentes, des aménagements sont effectués, en majorité de part et d'autre du Pont de Normandie dans la fosse Nord surplombant la digue du chenal du Port de Rouen. Pour lutter contre l'assèchement et l'ensablement de ces vasières, un méandre artificiel est alors mis en place, pour permettre l'écoulement de l'eau et l'apport en sédiments non sableux[3]. Pour recréer cette circulation, une brèche est percée dans la digue du chenal. Cet aménagement a eu des effets notoires, mais sa pérennité, à l'heure actuelle, ne peut être assurée, l'ensablement allant croissant et les surfaces de vasières perdues n'ayant pas entièrement été rétablies.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] SCHERRER Paul, *Port 2000, Le Havre, le Développement Durable à grande Echelle*.

[2] LECOQUIERRE Bruno, *Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine.*

[3] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité*.

D'autres types de mesures, cette fois compensatoires, sont aussi prises. On cherche ici à compenser la disparition ou la détérioration de fonctions écologiques par l'aménagement en les transplantant ailleurs dans l'estuaire. Ainsi, deux reposoirs à oiseaux sont créés pour remplacer ceux que l'aménagement du nouveau bassin allait faire disparaitre. Une ile artificielle de 300m de long sur 200 de large est créée avec des enrochements sur un banc de sable de pleine mer, plus ou moins découvert à marée haute. Un deuxième reposoir se place au sein d'une zone tampon intra-portuaire, désignée « espace préservé de Port 2000 ». Cette zone de 70ha, à la lisière de la Réserve mais n'étant pas assujettie à son cadre de protection, est gérée par le port qui en assure la gestion environnementale. En son sein, au pied de la seule dune sableuse de l'estuaire, un plan d'eau est ainsi artificialisé pour accueillir la nidification des oiseaux, notamment migrateurs. Des travaux complémentaires sont envisagés, notamment au sein de la Réserve pour la gestion hydrolique, et des fonds d'adaptation sont dégagés pour les activités qui s'y exercent (chasse, agriculture…) [1].

La Réserve Naturelle est fortement impactée par ces mesures compensatoires, démontrant l'étroite imbrication des deux projets. Ainsi, une partie du budget de la Maison de l'Estuaire qui en est gestionnaire provient de fonds dégagés du budget alloué par le Port à cette compensation environnementale (40% de son budget annuel environ). Et le 30 Décembre 2004, ses limites s'étendent, voyant sa superficie passer de 3 600 ha à plus de 8 500 ha (dont une large frange maritime). Elle devient alors la deuxième de France en surface, après celle du Vercors[2]. Et la Maison de l'Estuaire est investie dans cette démarche de compensation : « En tant que gestionnaire de la réserve naturelle, la MDE a participé à la mise en oeuvre des mesures compensatoires, d'atténuation et d'accompagnement de Port 2000, depuis le début du XXIe siècle, y compris celles qui concernent des territoires hors réserve naturelle, qui ont été inscrites en 2001 dans le premier plan de gestion de la réserve naturelle 2001-2005. Selon les mesures, la MDE a été soit structure de conseil auprès du PAH pour les aspects écologiques, soit maître d'oeuvre, soit maître d'ouvrage. » [3]. Elle assume désormais le suivi écologique de l'ensemble de ces mesures, avec le budget que lui attribut le Port.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] HAMY Ludivine, *Le Havre Port 2000 un Projet Environnemental.*

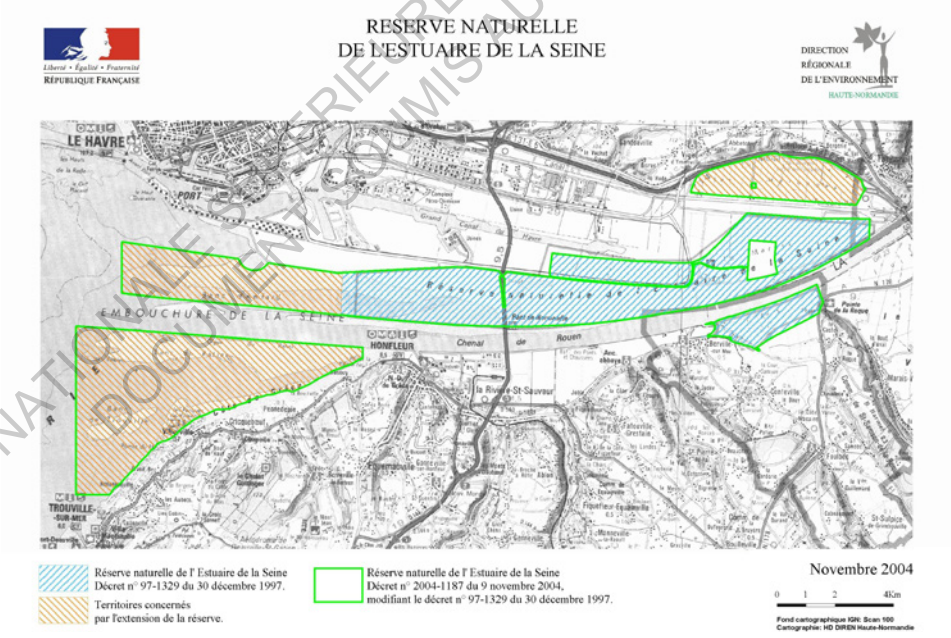
[2] SCHERRER Paul, *Port 2000, Le Havre, le Développement Durable à grande Echelle.*

[3] MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité.*

Ces mesures sont source de contentement pour le maître d'ouvrage. Le Port du Havre se félicite de la réussite des débats, arguant qu'aucun recours ne fut déposé suite à l'engagement des travaux. Pour lui le débat public et l'enquête qui s'ensuivit furent des moyens d'orienter de manière pérenne le projet. « L'absence d'arguments nouveaux a permis au commissaire enquêteur de conclure par un avis avec quelques remarques mais sans réserves, si bien que nous n'avons connu ni marche arrière ni arrêt significatif. Par comparaison, dans le cas du TGV Méditerranée, la SNCF était arrivée très vite au stade de l'enquête publique, mais là, avait été renvoyée à la case départ. De son côté, le chantier du port d'Anvers était déjà commencé quand tout a été arrêté pendant près de deux ans du fait de recours d'associations. » [1]. Pour suivre le bon déroulé, il instaure un conseil scientifique et technique, chargé du suivi des différentes entreprises du port.

Le système de compensation est donc un système qui semble localement assez intéressant. L'exemple des compensations acquisent à la suite des aménagements de Port 2000 en est ainsi un exemple concret. Il permet de faire travailler ensemble, sur des projets de conservation, des acteurs ayant pu paraître comme antagonistes ; le Port, après consultation, finance la Maison de l'Estuaire pour gérer et étudier les systèmes de compensations qui se trouvent dans son cadre ou dans les zones tampons limitrophes. L'avenir de ces zones tampons semble néanmoins tenu par les projets d'extensions futures, bien qu'on maintienne de part et d'autre qu'elles ne peuvent être touchées.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Limites de la Réserve Naturelle de 1997 et son extension.
Source : Direction Régionale de l'Aménagement Haute-Normandie.

[1] SCHERRER Paul, *Port 2000, Le Havre, le Développement Durable à grande Echelle*.

Une pratique innovante : la démarche ERC.

« Là où il y a une évolution très forte, et ça rejoint un peu votre question, c'est qu'on nous demande beaucoup plus que par le passé, de justifier de notre projet ».

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime.

Les pratiques environnementales associées au projet s'entérinent. L'opération Port 2000 peut être considérée comme innovante car elle représente un changement quant aux réflexions du maître d'ouvrage en terme d'aménagement. Celui-ci se soumet dès lors à des méthodes de travail contraignantes, dans lesquelles un réel processus environnemental est ancré. Et ces méthodes, abordées dès le premier Débat Public dans l'estuaire, sont formalisées en 2012 dans une doctrine nationale, soit 14 ans après les réflexions de Port 2000. Ce cadre réglementaire, c'est la démarche ERC : Eviter, Réduire, Compenser. C'est une démarche politique, visant à la bonne acquisition des cadres réglementaires européens et français dans la mise en oeuvre d'un projet d'aménagement, de sa conception à sa réalisation. Cette doctrine doit s'intégrer au préalable en amont même du projet, lors de sa réflexion, pour prendre l'environnement comme donnée fondamentale de conception, au même titre que le technique [1]…

La première partie de la séquence consiste à mettre en cause les choix fondamentaux du projet, soit ses implantations, voire son utilité même. La deuxième envisage de minimiser les impacts du projet, si celui-ci est entériné. Enfin, si besoin est, la méthode de compensation permet d'en régler les impacts. Cette logique s'applique pour les projets du port, et pour ses stratégies d'aménagements et ses schémas. Elle est le prolongement direct de la démarche des deux grandes opérations, cherchant à répondre à une contradiction entre enjeux environnementaux et enjeux d'aménagement.

« Et à travers toute l'évaluation de ces enjeux, c'est de dire si le projet est viable ou pas viable et qu'on y va comme ça. Et ensuite, si on y va on applique la démarche ERC, et on voit ce qu'il faut réduire, ce qu'il faut compenser. Et il y'a tout un travail de dialogue avec les administrations, voire avec le monde associatif, pour trouver des solutions en terme de réduction, d'évitement et de compensation »

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime.

La démarche ERC est donc considérée par le Port comme le prolongement des débats sur Port 2000.

« La démarche ERC n'existait pas à l'époque de Port 2000, les autorisations ont été obtenues en 2000, la démarche ERC, elle, est beaucoup plus récente. La démarche n'existait pas d'un point de vue réglementaire mais elle s'esquissait dans l'esprit. »

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Passage du conflit à la gestion partagée.

D'une controverse innée entre deux projets, une démarche de rapprochement s'est exercée. Et le rapprochement des deux structures qui les représentent en est le point d'orgue. Le Port est devenu un gestionnaire à part entière. Tout d'abord de part la réforme portuaire de 2008, qui confère au port un rôle de garance environnementale de son domaine. Le nouveau Grand Port Maritime du Havre (GPMH) est un établissement public qui se détache donc de l'autorité étatique pour renforcer son autorité gestionnaire sur les structures qu'il accueille. L'indépendance accrue du Port l'incite donc à se porter responsable des espaces non occupés de son domaine, et tout particulièrement de ceux présentant des fonctions naturelles remarquables : « On est aussi par ce biais là, depuis la lois de 2008, gestionnaire d'espace naturel, il ne faut pas l'oublier. Donc les évolutions de mentalités ne sont pas encore faites, on nous voit souvent port bétonneur. Non. On est aussi port gestionnaire d'espace naturel. Il y a une mission commune avec les autres acteurs. Sur le territoire portuaire, il y a environ 2 300-2 400 hectares qui sont à vocations naturelles. Tous ne sont pas en réserve naturelle. » indique Pascal Galichon [1]. Ainsi, pour assurer le suivi de ces espaces, le Port se rapproche de la Maison de l'Estuaire à qui il en confie une gestion partielle par convention. Ainsi, la majorité des opérations de terrain sont effectuées par l'association. La Maison de l'Estuaire assure ainsi un suivi constant sur son domaine et sur ses limites, permettant de tisser des liens entre deux unités qui peuvent sembler concurrentielles. Le Port assure donc la création de mesures compensatoires et environnementales, dont le suivi est ensuite assuré de manière constante par la Maison de l'Estuaire.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime.

2. Nouvelles approches d'une opposition manichéenne.

« La zone Industrielle est en effet une zone mal aimée, la raison majeure étant qu'elle n'est pas connue. Elle n'est pas connue car, pendant de longues années, elle a vécue renfermée sur elle même. »

DESVEAUX Delphine & SCALI François, Imaginaire Industriel : Leçon n°1 : le métabolisme respiratoire.

Cette citation d'Antoine Rufenacht n'est pas anodine. Interrogé dans le cadre du lancement du workshop « Imaginaire Industriel » en 2011, l'ancien maire du Havre témoigne d'un décalage toujours manifeste entre l'entité portuaire et les acteurs qu'elle côtoie, malgré les rapprochements esquissés par les deux opérations du début de siècle. Et cet écart ne découle plus seulement d'une opposition entre ses intérêts spatiaux et ceux d'un environnement naturel. L'environnement sous-entendu dans la remarque, et que le port aurait ainsi négligé, est plus large et il convient d'interroger la sémantique même du mot pour l'appréhender.

Environnement :

« Ensemble des choses qui se trouvent aux environs, autour de quelque chose. » [1].
« Ensemble des éléments et des phénomènes physiques qui environnent un organisme vivant, se trouvent autour de lui » [1].

L'environnement dont nous avons parlé jusqu'ici est un concept issu de la définition première du mot et « rapidement phagocyté par la notion de développement durable ». Son champ d'application est en revanche restrictif. En l'occurence, l'environnement, tel qu'établi dans les années 70, prend l'homme et ses activités pour référentiel, et considère le conditionnement qui l'affecte et qu'il affecte comme un ensembles et d'éléments considérés comme naturels (les saisons, la géomorphologie des terrains…) et d'êtres vivants. Mais cet environnement, impacté par les activités portuaires, ne peut se limiter aux seules zones humides attenantes et à la richesse de leur biodiversité. La notion d'environnement, comme source de conflit, a occulté la richesse de son sens. Il est pourtant composé d'espaces divers, avec lesquels le port entretient des relations d'échanges et d'influences, formant ainsi un environnement physique, social… Cet environnement c'est donc l'estuaire dans sa spatialité, support de la multiplicité des activités humaines et des fonctions naturelles, un patrimoine hétéroclite et donc fragile où chacun y trouve son intérêt. L'estuaire est ainsi devenu un laboratoire d'étude pour l'aménagement du territoire en France, les divergences de positions ayant concourus à l'établissement nécéssaire d'un cadre de conciliation. D'un estuaire à vocation économique, on progresse vers un estuaire dont on redécouvre les multiples facettes, équilibre fragile ou chaque mouvement peut entrainer des dérèglements.

[1] Définitions issues du portail lexical du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dès lors la structure portuaire représente une fraction indissociable de cet ensemble estuarien, un organe substantiel bien que rapporté. Et alors qu'il faisait office de coupable idéal d'instabilité, le port a progressivement intégré la nécessité d'entretenir des relations responsables avec cet environnement spatial et a entamé un processus de conciliation, sous la pression, pour pérenniser son intégration. En ce sens, les mesures écologiques et les apports des débats peuvent participer d'une conscience environnementale plus vaste, appliquée à l'ensemble des composantes de l'estuaire. Mais l'espace libre vient inéluctablement à manquer et dès la mise en service des premiers portiques de Port 2000, les plans d'action du port étaient déjà tournés vers l'horizon 2020. Comment peut-il dès lors envisager de manière durable et viable la continuité de son développement en s'intégrant à cet environnement estuarien?

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

De nouvelles conflictualités environnementales.

La distinction manichéenne entre l'environnement naturel et les aménagements industriels a évolué grâce aux apports notables des deux grandes opérations établies dans l'estuaire au début du siècle. Il est acquis qu'on ne peut raisonner selon un schéma entièrement naturaliste ou entièrement industriel pour concevoir l'espace estuarien et qu'il est désormais nécéssaire d'opérer un aller-retour constant entre ces deux mouvements de pensées pour envisager une action eurythmique. En ce sens, les débats ont été propices à chacun pour prendre conscience des intérêts de l'autre, et la postérité des discussions en témoigne.

Pourtant, ses effets sont toujours notoires et chacune des décisions prises en terme d'aménagement n'ont fait que concrétiser physiquement cette distinction de pensée. Ainsi les volontés écologiques et industrielles se sont inscrites sous la forme de délimitations très concrètes, prévues de manière réglementaires et fortement perceptibles sur le territoire. Et les faibles zones franches formant interfaces ne sont plus que des réserves foncières appropriables à de futurs aménagements. Ce zonage binaire, témoin tardif de cette dure évolution de pensée, pose aujourd'hui de nouvelles problématiques conflictuelles.

Rue Jean Caurret, dans un quartier sud du centre-ville havrais mitoyen du port, les stigmates des dégradations du 30 Juillet 2014 sont toujours visibles. La permanence de la Maison de l'estuaire a particulièrement été touchée, de longues traces noires de goudron dénotant sur la façade blanchâtre. Les vitrines de la devanture, quant à elles, portent encore les marques d'impact des projectiles. Le motif des dégradations : une manifestation montée à l'initiative d'une association de chasseurs, ACDPM - Baie de Seine, en vue de protester contre le nouveau plan de gestion de la Réserve Naturelle de l'Estuaire dans laquelle ils exercent leurs activités. Au cours de l'entretien qui suivra alors avec Martin Blanpain, le directeur de la Maison, ce dernier explique : « Le moindre prétexte en fait, en général c'est à l'ouverture et à la fermeture de la chasse où ils ont besoin de regonfler le moral de leurs troupes, et donc ils font une petite démonstration de force. » [1]. Une situation de conflit qui ne semble pas si surprenante, bien que démonstrative.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

En effet la Réserve Naturelle de l'Estuaire a cela de particulier qu'elle entretien des activités contrôlées en son sein. Lorsque le territoire est figé par le premier décret de 1997, son emprise recouvre des terrains acquis par le Port autonome ou par le gouvernement, notamment au moyen du conservatoire du littoral. Mais elle recoupe en outre des terrains aménagés, dédiés à l'activité récréative de la chasse au gibier d'eau, des zones de pêche, des terres agricoles… Voyant ainsi leur territoire phagocyté au sein de la Réserve, ces acteurs sont désormais contraints de se soumettre à un plan de gestion déterminant les attentes gouvernementales en terme d'occupation et d'évolution du site. Un cadre contraignant, puisque réglementaire, pour des usagers historiques des zones humides bordant le fleuve. « Maintenant, le territoire de la réserve est figé pour l'activité agricole et l'activité de chasse, ce qui veut dire que les chasseurs et les agriculteurs se plaignent beaucoup de la réserve naturelle qui les empêche de mener leur activité comme ils voudraient, car ils ont des cahiers des charges à respecter pour l'entretien des prairies et des mares de chasse », poursuit Martin Blanpain.

Les démarches concrètes de gestion du conflit « écologique » semblent l'avoir éconduit vers de nouveaux acteurs, bien moins représentatifs, qui se retrouvent ainsi contraints dans leurs pratiques par les aménagements imposés sur leur territoire. Ces nouveaux conflits conservent une portée écologique, puisqu'ils touchent aux usages des milieux humides que les naturalistes cherchaient alors à protéger. Mais les acteurs ont changé, et ces nouvelles situations de conflictualités dénotent de la complexité à s'accorder sur un « environnement » réel touché par les aménagements humains.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS - DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Panneau d'interdiction de chasse au sein de la Réserve Naturelle.
Photo prise le 17 août 2015.

Zonage et fragmentation de l'estuaire.

La sanctuarisation de la Réserve.

L'implantation du projet Port 2000 ayant précipité l'apparition de considérations environnementales dans les politiques d'aménagement à l'échelle de l'estuaire, ces mêmes considérations se sont immanquablement retrouvées misent en exergue dans les schémas prospectifs postérieurs. La création de la Réserve Naturelle n'est ainsi pas une conséquence directe de Port 2000, mais elle apparait en prévention de l'appropriation portuaire et sa vocation est de figer l'espace alors mitoyen du port, pour éviter l'extension abusive de ce dernier sur des zones à caractère patrimonial[1]. Elle est alors inscrite dans tous les documents réglementaires comme une zone de protection dont la superficie ne peut-être aliénée, telle que dans la Directive Territoriale d'Aménagement. Ce faisant, elle endigue toute possibilité d'appropriation de l'espace à des fins économiques, et son aménagement ne peut être approuvé que par un plan de gestion nécessitant le concourt des autorités administratives locales (comité administratif qui consulte) et nationales (préfet qui promulgue). Et bien que ce comité administratif, se composant en outre de diverses associations écologistes, d'occupants du site mais aussi des structures portuaires, semble laisser place à la discussion et au compromis, c'est l'organisme gestionnaire qui rédige et met en oeuvre le plan et détermine donc les orientations. Le territoire de la réserve semble ainsi sanctuarisé par cette classification, « statut de protection le plus fort mis en place par l'Etat français pour un espace naturel remarquable » [2].

« L'opération Port 2000 c'est donc là où s'est effectué le basculement en fait. Du coup les choses ont été figées entre ce qui relevait des espaces naturels à préserver, voire à restaurer, et ce qui relevait des zones industrialisables. La création de la réserve naturelle a permis de figer le territoire en fait, et personne n'envisage maintenant d'aller industrialiser ou artificialiser le territoire qui est inclus dans la réserve naturelle. Quand on regarde les schémas d'aménagement du XXe siècle jusqu'aux années 90, ce n'était pas le cas en fait. ».

Entretien du 17 Aout 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

Cette approche pourrait s'affilier à celle de la sauvegarde d'un patrimoine « naturel » de l'estuaire [3]. Un patrimoine dans le sens d'un bien commun, partagé entre tous. Et par sa classification au sein du réseau Natura 2000, sa légitimation prend une dimension européenne. Ce processus de patrimonialisation est d'un intérêt évidant en terme de préservation des habitats et des espèces et des fonctionnalités écologiques (deux des trois axes du plan de gestion). Mais il est le reflet d'une vision très limitative des constituants de l'estuaire, qui rentre en conflit avec la volonté d'un fonctionnement général. Il est la retranscription formelle de cette pensée de l'évitement. Et la pression de la Commission Européenne, comptant sur des apports de l'État français dans cette zone classée Natura 2000, ne fait qu'accroître cet effet de sanctuarisation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Entretien du 17 Aout 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

[2] Plan de gestion 2013-2018 de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine.

[3] Département de Géographie de l'Ecole Normale Supérieure, *Le Havre 2014 - 2015*.

Pourtant ce patrimoine que l'on cherche à entretenir, voire à restaurer dans une vision nostalgique de l'estuaire d'avant les interventions industrielles, est justement le produit de ces évolutions. La Réserve Naturelle ne peut être réellement considérée comme telle, fruit d'un anthropisation forte et parfois consécutive d'aménagements antérieurs à l'implantation portuaire. Dès lors comment penser la Réserve pour ne pas la considérer comme un patrimoine hermétique, que l'on tente de sauvegarder en abrogeant tous apports extérieurs ? Comment sortir de la vision manichéenne qui voyait la Réserve comme un sanctuaire mis en place en réponse à la pression territoriale de l'industrie ?

A l'échelle de la Réserve il semble nécéssaire de travailler avec ses occupants. Étant un espace partagé, sa responsabilité n'est pas le seul dû de ses deux gestionnaires, la Maison de l'Estuaire et le Grand Port Maritime, mais de tous les pratiquants qui y interviennent. Ainsi, intégrer les occupants historiques de l'estuaire permet de se soustraire à l'immobilisation d'un territoire toujours actif. En effet ces derniers, par leurs activités, continuent à contribuer à la bonne gestion de la Réserve et à son équilibre.

En entretenant des mares au sein de la roselière, les chasseurs contribuent à optimiser les capacités d'accueil pour les oiseaux. En défrichant les roseaux, les coupeurs permettent d'endiguer leur extension aux habitats voisins. Enfin, en préservant les prairies humides pour y mettre leurs bêtes en pâture, les agriculteurs contribuent à sauvegarder le milieu subhalophile [1]. Ces nécessités sont intégrées au plan de gestion, et la Maison de l'Estuaire continue d'assurer son rôle historique d'intermédiaire, cette fois entre les usagers et les directives de l'État sous pression européenne. La régulation des activités est ainsi nécéssaire et inévitablement conflictuelle. « Trouver un bouc émissaire. On se dit avec les collègues que c'est notre boulot d'être bouc émissaire, d'être entre l'état et les usagers. Quand on accepte la mission de gérer une réserve naturelle on accepte ça aussi. » témoigne ainsi Martin Blapain[2].

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Plan de gestion 2013-2018 de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine.

[2] Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

L'une des principales problématiques pour les occupants historiques de l'estuaire est la représentation de leurs intérêts, dans une situation qui peut pour certains être assimilée à de l'isolement face aux deux grandes structures gestionnaires que représentent le GPMH et la Maison de l'Estuaire. En effet les compétences de ces dernières étant affiliées à celles de l'état ou des collectivités, chasseurs et agriculteurs se retrouvent sous le joug d'emprises territoriales définies par des considérations qui leur sont extérieures, ou pour lesquelles leurs intérêts peuvent paraître moindre. Foncièrement assez libres historiquement, ils sont à même de dresser une apparence d'oppressés, devant se contraindre aux décisions des gestionnaires et des aménageurs. Les agriculteurs et les chasseurs n'ayant pas la même puissance « collégiale » que le Port ou la Maison de l'Estuaire, leurs milieux syndicaux et leur moyens d'actions sur le terrain se révèlent être souvent extrêmement vindicatifs pour afficher leurs désaccords. La différence notable entre les chasseurs et les agriculteurs réside dans le fait que les agriculteurs aient une activité lucrative et nourricière, qui les contraints à négocier de partis à partis, chaque décision pouvant affecter l'exercice même de leur profession professionnelle. Les chasseurs jouent quant à eux la carte d'une activité récréative atypique et historique, souvent liée à des considérations d'affiliation et de traditions.

Trouver un compromis sur l'affect n'est ainsi pas chose aisée, et l'individualité des ressentis face à une situation peut ainsi être difficilement contrôlable. La gestion hydraulique de la Réserve est ainsi un enjeu conflictuel important. La création des digues du chenal de Rouen ayant mis fin à la montée des effets de marées jusque dans la zone découverte de la Réserve, la gestion des flux se fait de manière totalement anthropique, par le biais de filandres et d'ouvrages hydrauliques. La gestion des vannes canalisant ces flux ne devrait en théorie revenir qu'à la Maison de l'Estuaire.

Mais elle représente un moyen de pression fort, les différents acteurs pouvant tenter d'en prendre contrôle pour favoriser leurs activités (aménagement des mares, irrigation des champs…).

« Les conflits qu'on a aujourd'hui nous ce n'est pas avec le Port. C'est avec les chasseurs et avec les agriculteurs en fait. Ils sont représentés par des structures, des associations ou des syndicats. On n'a pas du tout les mêmes relations avec les agriculteurs et avec les chasseurs. Avec les agriculteurs on est pas d'accord, mais ça reste courtois et civilisé. Avec les chasseurs il y a des fois où ça dérape. »

Entretien du 17 Aout 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

« Alors, chasseurs et pêcheurs sont deux cas totalement différents. Pourquoi pour moi ce sont deux mondes totalement différents ? Il y en a un, les pêcheurs, qui a une activité économique. Et donc le mode de raisonnement et de dialogue que l'on peut avoir avec eux a une consonance économique. Et on a mis en place dans le cadre de Port 2000, où il y avait un problème avec les pêcheurs, tout un système qui a très bien marché pour voir s'il y avait des incidences de l'implantation de port 2000 sur les activités de pêche et puis comment on les corrigeait ou les compensait. Tandis que les chasseurs c'est un autre monde. Ca peut entrainer des conflits, avec parfois des expressions violentes dès qu'on touche à l'affect. »

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime du Havre.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La gestion de l'espace industrialo-portuaire et de son environnement passe par la considération et l'intégration des acteurs qui le pratique, et la conservation d'un patrimoine qualifié de naturel ne peut se faire qu'au travers d'une implication humaine forte et partagée. Et il revient à comprendre que ces deux éléments ne peuvent fonctionner l'un sans l'autre, ou l'un contre l'autre, dans une vision fragmentaire. Et reconsidérer la limite imposée semble nécéssaire. Les pressions exercées au sein de la Réserve sur ces acteurs découlent en outre des processus de mesures compensatoires impliquées par les projets de développement du Port.



Chasseurs travaillant sur des mares de chasse dans la Réserve Naturelle.
Photo prise le 17 août 2015.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Problèmes théoriques du troc spatial.

La pratique de compensation, désormais acquise et érigée en modèle par le Grand Port Maritime pour répondre à l'attente environnementale pressante, est innovante dans son processus. Mais elle participe à perpétuer cette vision binaire entre « espaces à protéger » et « espaces à vocations industrielles ». Elle participe à la création d'un environnement se voulant naturel, mais de réalisation et de gestion purement humaines. Ce faisant elle tisse un maillage de zones fortement distinctives, la création des unes entrainant la protection des autres. Ces compensations peuvent alors avoir l'effet d'un marketing environnemental, dont la vocation serait de contenter et non plus réellement de compenser.

Elle est même envisagée par certains comme un argumentaire portuaire pour répondre aux attentes de la législation environnementale et perpétuer ses activités d'expansions. Déjà certains voyaient, à tort, la Réserve comme une mesure compensatoire de Port 2000. Bien que cette théorie ne soit pas avérée, le processus de création de la Réserve trouvant ses premiers fondements bien avant l'arrivée du projet portuaire, on ne peut exclure que la précipitation de sa réalisation, en concomitance avec le début du Débat Public, ne soit une volonté de faire bonne figure avant d'entamer les échanges sur l'extension portuaire houleuse. Certaines associations la qualifiant alors même de « supercherie »[1].

Martin Blanpain confirme cette nécessité du Port de rendre des comptes : « On est sur des zones Natura 2000 en fait, donc dans le cadre de la Directive Habitat et de la Directive Oiseau, l'Etat a des comptes à rendre sur la gestion de cet estuaire au niveau de la commission européenne, surtout que l'état français va demander de l'argent à Bruxelles pour développer le port du Havre. Mais en général on leur demande « ouais mais en contrepartie qu'est ce que vous avez fait de la partie espace naturel ? » [2].

Nous pouvons retenir de ces argumentaires que les mesures de compensations ne seraient ainsi qu'une forme de troc spatial, où les zones protégées n'auraient pour seule légitimité leur proximité même avec les infrastructures industrialo-portuaires. On peut dès lors se poser la question d'une réflexion de fond, les fonctionnalités écologiques participant d'un tout et ne pouvant se voir répartir selon une mosaïque bien déterminée. Le cadre de la Réserve, tel qu'il est fixé, ne répond ainsi pas forcément aux liens que les milieux la composant tissent en dehors. De plus, les mesures compensatoires des impacts du Port incombant de manière générale à des actions au sein des espaces à vocation environnementale, ce sont souvent les acteurs locaux qui en font les frais. La réduction de la pression de chasse dans certaines zones de la réserve, ou les modifications des pratiques agricoles comme mesures compensatoires sont à même de renforcer ces conflits d'intérêts.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Association Robin des Bois, *Port 2000: trafic de risques.*

[2] Entretien du 17 août 2015 avec Martin BLANPAIN, directeur de la Maison de l'Estuaire.

Bien que présentant des aspects positifs en terme de protection des milieux, cette pratique de la compensation entraine un maillage renforcé de l'estuaire en zones « à vocation de ». Il ne peut fonctionner si il n'est pas intégré dans une gestion élargie, où les espaces se complémentent avant de s'opposer. Elle est le reflet d'une vision trop iconique, et ne semble pas représenter une réelle cohérence en promulguant un zonage renforcé de l'estuaire, masquant ainsi d'autres problématiques.

« Ne peut être niée la volonté des acteurs d'insérer leurs projets d'aménagements dans une prise en considération des enjeux environnementaux. Mais le patrimoine naturel, encore riche comme nous avons pu le décrire, souffre d'une compartimentation extrême qui risque de se poursuivre. »

DAUVIN Jean-Claude, *Perception sectorielle face à la nécessité d'une vision globale et partagée de l'estuaire de la Seine.*

Une gestion partagée de l'espace entre la Maison de l'Estuaire, le Port et les utilisateurs est évidement un gage de réussite dans cette entreprise d'évitement d'une trop forte parcellisation de l'estuaire, dont résulte notament les aménagements de Port 2000 et de la Réserve. Il semble nécéssaire de sortir de la vision d'une Maison de l'Estuaire, gestionnaire d'un espace figé et hermétique, formant un parc patrimonial mais pourtant inaccessible et donc source de frustration et de conflit. De même, le Grand Port ne peut plus être considéré comme simple gestionnaire d'un espace bétonné et dégradant. Pour

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Revoir la multiplicité schématique.

Dans un article intitulé 'Perception sectorielle face à la nécessité d'une vision globale et partagée de l'estuaire de la Seine', Jean-Claude Dauvin, vice-président du Conseil Scientifique de l'estuaire interroge cette pratique du zonage administratif et prospectif en ces mots : « Nous avons vu que pour ces milieux écologiquement complexes, la perception de leurs limites diffère selon les acteurs et décideurs. Ceci ne poserait pas de difficultés si cette vision sectorielle du territoire et de l'administration n'était pas contradictoire avec le plaidoyer d'une gestion globale et partagée comme gage de pérennité de l'écosystème estuarien. ». Un accumulation de documents réglementaires donc, qui nuirait à une cohérence globale dans l'aménagement de l'estuaire. Cette vision scientifique de l'organisation, et non pas planificatrice, présente l'intérêt de ne pas concourir de manière manifeste aux volontés des uns ou des autres. La parcellisation fragmentaire de l'estuaire née des considérations environnementales ne semble pas être suffisante pour assurer la pérennité de ces dernières, et trop limitative pour permettre des aménagements raisonnés. Ainsi Pascal Galichon du Grand Port Maritime affirme : « La difficulté que l'on a en France, c'est que parfois vous avez une législation qui est faite par quelqu'un, et une autre législation qui est faite par un autre, qui ne voient que leurs problèmes et ne voient pas que c'est incompatible avec une autre réglementation. Par contre nous, aménageurs, on est obligé de tout intégrer, et c'est nous qui constatons que c'est incompatible. ». Ce constat se ressent dès lors dans le Projet Stratégique du Port qui détermine ses perspectives d'évolutions à l'horizon 2020, et notamment dans son rapport environnemental déterminant ses stratégies de développement.

Le Projet Stratégique permet au Grand Port Maritime, en tant que gestionnaire indépendant de son espace, d'envisager la gestion et la valorisation de son domaine, sa promotion, et ses perspectives d'aménagements (1). Il est garant de l'intégration des problématiques environnementales dans les projets portuaires. En ce sens, il est censé répondre à une certaine durabilité de ces derniers. Il réaffirme donc la nécessité d'existence du port comme composant indissociable de l'estuaire : « soutenir les ports dans leur rôle d'aménageur du territoire, en partenariat avec les collectivités locales. ». Vision d'un port toujours planificateur, mais vision d'un port qui se veut garant de l'équilibre. Et pour ce faire, le Port présente dans sa première partie un inventaire des restrictions urbanistiques et des zones et programmes de protections qu'il doit intégrer dans son projet stratégique. Et le constat d'accumulation est clair. Le document dresse le tableau d'un « mille feuilles » réglementaire et d'inventaire (1). Le projet portuaire est ainsi contraint à l'évaluation de 5 types de documents d'urbanisme : La DTA et les différents SCoT affectant son périmètre d'action, ainsi que les Plans Locaux d'Urbanisme et Plans d'Occupation des Sols des communes intégrées dans ses limites. Il doit en outre répondre à un schéma régional, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) qui précise les orientations à moyen terme en terme de développement durable de la Haute-Normandie ainsi que les Plans de Préventions des Risques Technologiques (PPRT) et les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN). Il est de même soumis à l'étude et l'intégration des réglementations de 14 plans, programmes, zones d'inventaires et espaces bénéficiant d'un statut de protection au titre de l'environnement.

1 DAUVIN Jean-Claude, *Perception sectorielle face à la nécessité d'une vision globale et partagée de l'estuaire de la Seine*.

2 GPMH, Projet Stratégique 2014 - 2019.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

On peut regretter l'inexistence d'un recoupement commun à toutes ces mesures et inventaires, qui sectorisent sans jouer des complémentarités. Une gestion géographique partielle que décrit Martin Blampain pour la Réserve Naturelle : « On a tendance à se cantonner aux limites administratives de la réserve sans trop se préoccuper des complémentarités avec d'autres espaces naturels qui ne sont pas forcément classés en réserve, ou qui sont classés en réserve mais qui ont un autre gestionnaire. Et donc l'idée que l'on avait prévu dans le troisième plan de gestion c'est de faire un travail général sur l'aval de l'estuaire. » (2). Bien que la Maison de l'Estuaire travaille à une gestion partagée avec le Conservatoire du littoral et le Port, et soit garante de la gestion du réseau Natura 2000, elle ne se complémente pas avec Le Parc Naturel des Boucles de Seine, plus en Amont, et avec d'autres zones réglementaires. Ces gestions de protection et de préservation envisagées à court terme, ne répondent plus forcément d'une possibilité d'action à long terme et dans une optique plus globale. La multiplication et la localisation de ces mesures, alors nécéssaire au moment de l'amorçage de Port 2000 et de l'apparition d'une politique de développement durable, brouille désormais une vision plus globale. Mais la richesse de cette diversité est tout du moins à envisager, ayant permis un inventaire conséquent, nourrit d'apports scientifiques.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour permettre un aménagement cohérent il faut donc jouer de cette diversité, bien que complexe, comme l'affirme Jean-Claude Dauvin, qui promeut l'idée d'un Plan de Gestion Globale de l'Estuaire pour réunir tous les décideurs et les acteurs et les engager sous l'égide d'un plan commun. Il relève la nécessité de passer à cette étude d'impacts à échelle globale, cumulant les différents aménagements, et proposant une vision prospective à long terme. Il semble être nécéssaire de passer d'une gestion temporellement limitée à une gestion plus futurologique. Ainsi des documents tels que le SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire affirme en préambule leurs intentions de mener des réflexions prospectives et des diagnostics d'états initiaux, sans se formaliser sur une vision à très long terme. Et cette vision à long terme commence à être une nécessité, les changements globaux tels que le réchauffement climatique pouvant être à même d'affecter le futur des estuaires. Et l'accumulation de ces mesures peut ainsi être source d'immobilisme quant à cet avenir.

« D'où la nécessité d'avoir des documents de planification à court, moyen et long terme. Si vous voulez, si on s'amusait à présenter les dossiers les uns derrière les autres, parce que des projets nous en avons tout le temps, des dossiers d'autorisations nous en avons en permanence, j'en ai cinq ou six en cours, entre les différentes plate-forme logistiques, les implantations industrielles ou autres. Pour pouvoir répondre de manière constructive à votre question, qui est légitime et qui nous est posée par aussi bien les acteurs de la société civile que par les administrations, les ports et vous l'avez surement vu avec le port de Nantes Saint-Nazaire, on est obligé d'établir des projets stratégiques, dans lesquels il y a un volet, le numéro 4, qui est l'aménagement du territoire. A titre de rappel, notre territoire englobe 10 000ha, sur lesquels on travaille. C'est à travers ce document de planification qu'on dit que dans les 5 ans, le court terme (dix ans le moyen terme) voilà quelles sont les implantations que l'on voit. Et cela permet de discuter et de bien justifier les plan des implantations. Là où il y a une évolution très forte, et ça rejoint un peu votre question, c'est qu'on nous demande beaucoup plus que par le passé, de justifier de notre projet et ce d'autant plus que vous avez du le voir avec nos collègues de Nantes-Saint-Nazaire, tous nos territoires sont quasiment en zone humide. C'est le propre des estuaires. ».

Entretien du 30 Mars 2016 avec Pascal GALICHON, directeur en charge de l'environnement et de la planification au Grand Port Maritime du Havre.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Bateaux en attente dans la Baie de Seine, au large du Havre.
Photo prise le 17 août 2015.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

Autre projet, autre débat Public. En 2007, le Grand Port Maritime du Havre propose l'ouverture d'un canal doublant celui de Tancarville, pour y lier plus aisément les infrastructures de Port 2000. Déjà esquissé dans les différents schéma, et notamment dans la DTA, ce chenal devait être le point d'orgue de l'extension portuaire à l'horizon 2020. Pourtant, la forte contestation rencontrée lors du Débat incite le Port à faire machine arrière. Aucune figure du projet dans le Projet Stratégique 2014-2019 du GPMH. Décalé à nouvelle échéance rétorque le maître d'ouvrage. Satisfaction pour les associations de protection de l'environnement. La situation semble familier, et on pourrait penser qu'une certaine paralysie s'est emparée de l'estuaire.

Les deux opérations de Port 2000 et de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine ont été une étape marquante dans un différent, parfois amical souvent violent, entre deux visions d'un même espace.



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mais l'entreprise n'est pas couronné que de succès, et l'espace estuarien se partage toujours avec délicatesse, aucun choix draconien ne pouvant être effectué pour choisir une orientation unique de l'estuaire. C'est un travail de dialogue permanent qui doit s'engager entre la multiplicité des habitants, des pratiquants, des amoureux de tableau bariolé et si singulier qu'est l'estuaire de la Seine. Comment, dès lors, éviter que plus rien ne se fasse dans cet espace dont le potentiel est encore vivace ?

Il faut repenser l'environnement, et tout particulièrement celui du port. Les maitres d'ouvrage portuaire commencent à s'accorder sur le manque d'espace, et sur la justesse nécéssaire des interventions futures. Mais cette zone industrialo-portuaire est encore pourvue de nombreuses richesses, et la reprise d'une végétalisation spontanée sur les structures même de Port 2000 en témoigne. Il s'agit d'en changer l'image, de l'ouvrir pour la (re)découvrir. Penser son évolution c'est penser l'ensemble des liens qu'elle tisse avec les systèmes qui l'environne, et notamment l'espace urbain attenant. Il ne faudrait plus appliquer « l'évitement et la compensation » de la ville mitoyenne, mais envisager le rapprochement entre deux entités qui se sont forgées ensemble. Non plus deux entités distinctes, mais comme une seule armature urbaine.
Enfin, un changement d'échelle semble nécéssaire. Ce dernier s'esquisse, notament au travers des travaux de l'urbaniste Antoine Grumbach pour le projet du Grand Paris, qui envisageait l'estuaire non plus comme une entité périphérique de la capitalisais comme un corridor unique, le Havre assurante rôle de port de Paris. Le jumelage entre les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et des ports de Paris sous l'égide d'HAROPA, groupement d'intérêts communs, en est un premier exemple concret. Le projet d'une métropole estuarienne, centrée autour du Havre et répondant à l'attente d'un plan de gestion global commence à prendre forme, le comité de l'estuaire proposant un plan futur.

La symbiose est fragile, mais elle n'est pas impossible. Il faut maintenant changer nos référentiels.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU DROIT D'AUTEUR



L'industrie et le port, arrière-cadre permanent de la ville du Havre.
Photo prise le 29 juillet 2016

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ouvrages

BAUDOUIN Thierry, *Le Rôle des Villes Portuaires dans la Façade Atlantique Française*, Éditions Association Internationale Villes & Ports, Le Havre, 1993, 69p.

BELHOSTE Jean-François & SMITH Paul, *Architectures et Paysages Industriels : L'invention d'un patrimoine*, Édition La Martinière, Paris, 2012, 271p.

BLANC Nathalie, *Vers une Esthétique Environnementale*, Éditions Quae, Versailles, 2008, 225p.

BON François, *Sortie d'Usine*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1982, 168p.

BONNET Frédéric (dir.), *Atout Risques : Des territoires exposés se réinventent*, Éditions Parenthèses, Marseille,2016, 173p.

BRUNET Roger, *Les Mots de la Géographie : dictionnaire critique*, La Documentation Française, Paris, 1996, 518p.

CANTAL DUPART Michel & CHALINE Claude (dir.), *Le Port Cadre de Ville*, Éditions L'Harmattan, Paris, 1993, 253p.

CALLENS Anne-Céline & JURADO BARROSSO Pauline, *Art, architecture, paysage : à l'époque post-industrielle*, Publications de l'Université de Saint-Étienne, Saint-Étienne, 2015, 262p.

CLEMENT Gilles, *Manifeste du tiers paysage*, Sens & Tonka éditeurs, Paris, 2014, 73p.

COLLECTIF, *Villes et Ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral / Second colloque franco-japonais de géographie. Paris... 25 sept.-8 oct. 1978*, Éditions du CNRS, Paris, 1979, 595p.

DÉGREMONT Céline & LÉVÊQUE Christian, *La Seine en Normandie*, Publications de l'AREHN, Rouen, 2012, 232p.

DESVEAUX Delphine & SCALI François, *Imaginaire Industriel : Leçon n°1 : le métabolisme respiratoire*, Archibooks, Paris, 2011, 112p.

EISENBERG Hélène & LESPINASSE François, *Peintres de la Seine*, Éditions des Falaises, Rouen, 2013,

ERKMAN Suren, *Vers une Écologie Industrielle*, Éditions Charles Léopold Mayer, Paris, 1998, 147p.

ETIENNE-STEINER Claire, *Le Havre : un port, des villes neuves*, MONUM Éditions du Patrimoine, Paris, 2005, 365p.

FILHOL Elisabeth, *La Centrale*, Éditions P.O.L, Paris, 2010, 132p.

GEORGE Pierre, *L'ère des Techniques : Constructions ou destructions ?*, Presses Universitaires de France, Paris,1974, 174p.

GRAS Pierre, *Le Temps des Ports, déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Éditions Tallandier, Paris, 2010, 298p.

GRUMBACH Antoine, *Seine Métropole : Paris, Rouen, Le Havre : Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Archibooks, Paris, 2009, 191p.

GUEZENNEC Loïc, *Seine-Aval : un estuaire et ses problèmes*, Éditions Ifremer, Nantes, 1999, 26p.

GUIDET Thierry, *Un Parc Naturel dans l'Estuaire*, Éditions Joca Seria, Nantes, 2014, 63p.

HUET Philippe, *Les Quais de la Colère*, Éditions Le Livre de Poche, Paris, 2006

ISRAEL Benjamin, *Quel avenir pour l'Industrie dans les Places Portuaires ? L'exemple de l'estuaire de la Seine*, Presses des Mines, Paris, 2012, 186p.

LECOQUIERRE Bruno, *L'Estuaire de la Seine : Espace et Territoire*, Publications de l'Université de Rouen et du Havre, Rouen, 2000, 180p.

LÉVY Jacques & LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2013, 1127p.

MANALE Margaret (dir.), *Le Patrimoine Industriel : Entre mémoire des lieux et marketing de la mémoire*, Éditions L'Harmattan, Paris, 2014, 241p.

MANNEVILLE Philippe, *Des Villes, des Ports, la Mer et les Hommes : actes du 124e congrès des sociétés historiques et scientifiques, section d'histoire moderne et contemporaine, Nantes, 19-26 avril 1999*, Éditions du CTHS, Paris, 2001, 309p.

MERLE Barbara (dir.), *Les Conférences de l'Estuaire, L'Estuaire de la Seine : Un passé en commun, un avenir en construction*, Éditions des Falaises, Rouen, 2009, 175p.

MIOSSEC Alain, *Dictionnaire de la mer et des côtes*, Presses universitaire de Rennes, Rennes, France, 2012, 550p.

MIOSSEC Alain (dir.), *Territoires Portuaires et Développement Durable*, Éditions Association Internationale Villes & Ports, Le Havre, 1996, 56p.

PETITEAU Jean-Yves, *Nantes, Récit d'une Traversée, Madeleine - Champ-de-Mars*, Dominique Carré Éditeur, Paris, 2012, 284p.

SALOMON Thierry & JEDLICZKA Marc & MARIGNAC Yves, *Manifeste Négawatt réussir la transition énergétique*, Actes Sud, Arles, 2012, 369p.

SAUNIER Frédéric, *Histoire d'une pionnière, 1965-2010 : l'agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Édition des Falaises, Rouen, 2011, 224p.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Articles :

BEIDELER Julien & GOAGUEN Richard, *Port 2000*, in Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5339, 24 mars 2006, pp.56-59.

CASTETZ Nathalie, *Au Havre, Port 2000 bouleverse l'estuaire*, in Libération, 12 juin 2006. Article en ligne : http://www.liberation.fr/terre/2006/06/12/au-havre-port-2000-bouleverse-l-estuaire_44398 (dernière consultation le 18/01/2015).

DAUVIN Jean-Claude, *Perception sectorielle face à la nécessité d'une vision globale et partagée de l'estuaire de la Seine*, in Vertigo, Hors-Série n°10, décembre 2011. Article en ligne : https://vertigo.revues.org/11436 (dernière consultation 20/08/2016).

GALICHON Pascal & SCHERRER Paul, *La Combinaison d'un Projet Portuaire et d'un Projet Environnemental d'Amorce de Réhabilitation de l'Estuaire de la Seine*, in revue Française du Génie Civil, 5 octobre 2011. Artcile en ligne : http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/12795119.2003.9692543

HAMY Ludivine, *Le Havre Port 2000 un Projet Environnemental*, in Journal de l'Envrionnement, 30 mars 2006. Article en ligne : http://www.journaldelenvironnement.net/article/le-havre-port-2000-un-pro jet-environnemental,9909 (dernière consultation 20/08/2016).

LECOQUIERRE Bruno, *Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine*, in Belgeo, 2010, pp. 135 - 146.

MADEC Yves, *Port 2000 : Le Havre sort le grand jeu*, in Mer et Marine, 30 mars 2006. Article en ligne : http:// www.meretmarine.com/fr/content/port-2000-le-havre-sort-le-grand-jeu (dernière consultation 20/08/2016)

ROPIQUET Edouard, *Rouen : tour d'horizon des futures métropoles, première escale à Nantes*, in Paris Normandie, 17 décembre 2014. Article en ligne : http://www.parisnormandie.fr/detail_article/articles/2121094/de-l-autre-cote-dumur#.VLvdZfl5PCp (dernière consultation le 18/01/2015).

SOYER Claude, *Une ville deux fois nouvelle*, in Le Monde Diplomatique, Juin 1973, pp.25. Article en ligne : http://www.monde-diplomatique.fr/1973/06/SOYER/31570 (dernière consultation 20/08/2016).

TRÉBERT Briac, *Hollande a rencontré Pétroplus, et après ?*, in Paris Normandie, 7 janvier 2013. Article en ligne: consulté sur : http://www.normandie-actu.fr/hollande-a-rencontre-les-petroplus-et-apres_19689/ (dernière consultation 20/08/2016).

Documents Audios :

BONNEFOI Stéphane & KHALID Assia, Estuaire de la Seine : entre industrie et environnement, Émission « Sur les Docks » de France Culture, 2014.

Sites Internet :

Rapport de MATHIEU Jean-Luc, *Le "Port 2000" du Havre, développement durable et démocratie de proximité*, pour l'encyclopédie en ligne du développement durable : http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/droits-et-inegalites/6-1-gouvernance-du-local-au-global/le-port-2000-du-havre.html

Séminaire des amis de l'Ecole de Paris, intervention de SCHERRER Paul, *Port 2000, Le Havre, le Développement Durable à grande Echelle*. http://www.i-r-e.org/docs/a005_lehavre-developpement-durable.pdf

Rapport de l'UNESCO sur la classification de la ville du Havre au Patrimoine mondial : http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1181.pdf

Loi du 19 Décembre relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074238

Rapport de Mission Estuaire Seine - Port 2000 : Contentieux et Mesures Compensatoires : http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000051.pdf

Débats dur extensions du Port : http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-grand-canal-havre/_script/ntsp-document-file_download2889.pdf?document_file_id=614

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le 30 Mars 2006, dans un climat de tension palpable, Dominique Perben, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en place, inaugure au Havre les premiers portiques en activité du terminal Port 2000. Dans le même temps, 650 personnes manifestent leur réprobation sur le parvis de la « mairie Perret ».

Au travers de ce cas de figure transparait une problématique propre aux estuaires. Celle de territoires spatialement attrayants, captivants mais surtout limités. Les estuaires, amplement appropriés au développement d'interfaces métropolitaines majeures, séduisent par leur positionnement spatial propice aux échanges. Mais ils séduisent autant par leur lyrisme primaire, espaces de réunion entre terre et mer.

Oscillant entre valorisation des activités industrialo-portuaire et protection floristique et faunistique des milieux, les considérations portées aux territoires estuariens se révèlent être multiples et parfois inégales. La question de l'équilibre des usages ne s'y trouve ainsi maintenu que par un jeu de négociations complexe, l'attrait, à l'échelle métropolitaine de ces espaces d'interfaces décuplant en outre les probabilités de conflits entre acteurs aux intérêts divergents.

Dès lors comment ménager une croissance territoriale inéluctable des estuaires tout en prenant en compte l'écosystème environnemental et humain ? Comment permettre un côtoiement de composants dissemblables et pourtant spatialement si proches ?

L'étude de l'estuaire de la Seine et de deux opérations majeures des années 90, prenant place à temporalité simultanées, permet d'appréhender la diversité des négociations conflictuelles misent en place et les possibles apports à posteriori de ces expériences.

ARCHIVES DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR