



HAL
open science

L'industrie imaginaire ou l'industrialisation contemporaine à Port-Jérôme-sur-Seine

Pedro Tavares Groke

► **To cite this version:**

Pedro Tavares Groke. L'industrie imaginaire ou l'industrialisation contemporaine à Port-Jérôme-sur-Seine. Architecture, aménagement de l'espace. 2023. dumas-04401001

HAL Id: dumas-04401001

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04401001>

Submitted on 1 Feb 2024

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

L'INDUSTRIE MAINTIENRE

ENSANormandie
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE

ou
l'industrialisation
contemporaine à
port-jérôme-sur-seine



pedro tavares groke





ENSA Normandie
SOUJETS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE



ENSA Normandie
SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE







L'industrie imaginaire
ou
l'industrialisation
contemporaine à
port-jérôme-sur-seine

Mémoire de fin d'études - année 2022-2023

École Nationale Supérieure d'Architecture de Normandie

Enseignants : Guillaume Nicolas, Tricia Meehan, Valéry Didelon

« The true mystery of the world is the visible, not the invisible »

Oscar Wilde

ENSA Normandie
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE

sommaire

| | |
|---|-----|
| avant-propos | 21 |
| introduction | 25 |
| 1 la vieille industrie ou l'économie et la technique | 31 |
| 2 l'espace usiné ou ce que l'industrie fait à l'espace | 47 |
| 3 les nouvelles industries ou le travail de l'imaginaire | 67 |
| conclusion | 95 |
| sources | 112 |
| annexes | 117 |
| crédit d'images | 128 |



avant-propos

ENSA Normandie
AU DROIT D'AUTEUR
PRODUCTION INTERDITE

Depuis la berge de la Seine, nous voyons de l'autre côté notre destination. À travers les nuages, quelques rayons de soleil frappent notre voiture tandis que nous attendons impatiemment le retour du bac. Bien différemment de Quillebeuf, où nous sommes, Port-Jérôme nous donne à voir sur l'autre rive toute son industrie. Le fleuve borde ce paysage marqué par les usines. La fumée qui monte de leur cheminées se mélange aux nuages qui traversent le ciel normand. Les bateaux ne cessent d'arriver et de partir. Une fois monté dans le bac notre traversée est rapide. Nous nous infiltrons dans l'intense trafic sur la Seine. Arrivés de l'autre côté du fleuve, tout prend une nouvelle échelle. Les voitures familiales sont remplacées par des semi-remorques venus de l'Europe entière. Les maisons à colombages et les toitures en ardoise de Quillebeuf cèdent la place à des hangars, un entrelacs de tuyaux métalliques, et une multitude de hautes cheminées. Le chant des oiseaux est étouffé par les coups secs et durs des tambours industriels. L'odeur de la pluie est remplacée par celle du soufre, qui pénètre dans la voiture malgré les vitres fermées. Les seules figures humaines sont enfermées dans les voitures qui traversent cet environnement hostile pour rejoindre le centre-ville de Port-Jérôme. Là, la vie reprend ses droits, et les chiens et enfants courent à côté du ruisseau Télhuet. Les arbres bordent les rues et les petites placettes. Les commerçants et restaurants accueillent la foule qui entre et sort. Dans les étages des immeubles récents, édifiés le long de la route principale, les gens profitent de leurs terrasses malgré le ciel chargé. Là, on n'entend plus les tambours industriels et on ne sent plus l'odeur du soufre. Les habitants semblent ignorer la présence des sites Seveso à moins d'un kilomètre de distance. À l'exception des affiches qui rappellent le danger industriel et les cheminées d'usines que l'on peut apercevoir à l'occasion derrière les bâtiments, Port-Jérôme ressemble à n'importe quelle autre petite ville normande.

La désindustrialisation est un phénomène qui touche une grande partie du territoire français. Il fait l'objet de politiques publiques menées par l'État depuis plusieurs décennies, comme récemment le plan France Relance¹ qui consacre un nombre de mesures à la modernisation de l'industrie française. Plus généralement, depuis le milieu des années 1970, on assiste à une réorganisation du système productif mondial engendrée par la mondialisation des échanges et la délocalisation des industries vers des pays où la main-d'œuvre est bon marché. Cette désindustrialisation de la France qui se traduit par de nombreuses fermetures des sites de production affecte directement la Normandie, région historiquement industrielle. Aujourd'hui encore, des entreprises continuent de fermer, et les emplois industriels montrent une tendance à la baisse². Dans ce noir tableau, une petite ville normande semble résister à ce mouvement général de déclin. Port-Jérôme-sur-Seine, ville située dans la vallée de la Seine, entre Rouen et Le Havre, connaît en effet un destin atypique. Là, les industries ne ferment pas leurs portes, et bien au contraire de nouvelles usines s'installent, comme par exemple la plus grosse unité de recyclage de plastique d'Europe. Comment comprendre et comment expliquer un tel phénomène d'industrialisation à contre-courant ?

La désindustrialisation est un phénomène de nature économique et social. Elle est aussi un phénomène spatial, avec des sites qui sont abandonnés à l'état de friches. À ce titre, la désindustrialisation concerne les architectes et les urbanistes. Tandis que l'industrialisation était au cœur du processus d'urbanisation au 19e et 20e siècle, avec une grande partie de la population urbaine occupant des emplois industriels³, la désindustrialisation s'accompagne d'un déclin de la population et d'une déprise urbaine. On parle ici du phénomène des *shrinking cities* qui remet en cause les stratégies d'aménagement du territoire telle qu'on les a connus jusque dans les années 1960. En Europe, les villes touchées par la désindustrialisation se sont tournées le plus souvent vers l'économie tertiaire et de service. Progressivement, la mutation des anciens sites industriels a conduit à leur mise en tourisme et à une gentrification des vieux centres-villes, deux phénomènes porteurs d'une nouvelle base économique⁴. Plus rare comme mode de développement économique

1 En 2020 le Gouvernement a lancé un plan de relance de 100 milliards d'euros pour redresser durablement l'économie française et créer de nouveaux emplois à la suite de la crise économique liée à la pandémie de Covid-19.

2 Corinne Luxembourg, *Métamorphoses des villes industrielles, Vivre la ville désindustrialisée*, Éditions L'Harmattan, 2014.

3 Georges Duby, *Histoire de la France urbaine : le cycle haussmannien : Tome 4 : La ville de l'âge industriel*, Éditions Seuil, Paris, 1983.

4 Peter Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*, Wiley-Blackwell, Londres, 2014.

et territorial est la réindustrialisation, préalable à un renouveau démographique et urbain. La réindustrialisation est un sujet qui travaille l'imaginaire des architectes, comme en témoigne par exemple les deux des dernières éditions du concours Européen dédiées aux villes productives, c'est-à-dire, des villes où il serait à la fois possible d'habiter et de produire.

Cela dit, ces phénomènes de désindustrialisation et de réindustrialisation nous invitent à réfléchir à ce qu'est l'industrie aujourd'hui, peut-être bien différente de ce qu'elle était hier. L'installation d'une nouvelle usine n'est pas ce qu'elle était dans les années 1920, même si les mots pour le décrire n'ont guère changé. À Port-Jérôme aujourd'hui, c'est une nouvelle forme d'industrialisation qui prend place. Comment donc les usines occupent-elles l'espace, comment s'inscrivent-elles dans le paysage ? Quelle est aujourd'hui la relation entre le développement économique et la croissance urbaine à Port-Jérôme ? Comment les nouvelles industries affectent-elles la ville existante, transforment sa structure et réorganisent la vie sociale⁵ ? Peut-on parler d'une nouvelle forme de ville industrielle ? Autant de questions auxquelles cette recherche s'efforce de répondre.

⁵ Albert Levy, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, vol. no 122, no. 3, 2005, pp. 25-48.



mandie
AU DROIT D'AUTEUR
CTION INTERDITE

1

la vieille
industrie
ou
l'économie
et la
technique

au commencement était le fleuve

La vallée de la Seine est un axe majeur de communication en France. Depuis plusieurs siècles, elle a joué un rôle central dans le développement du pays et de la capitale ainsi qu'un rôle structurant dans l'organisation géohistorique de l'espace français. Un système de villes, de ports et de marchés s'est organisé de façon progressive le long de cet axe de circulation et d'échanges entre le bassin parisien et la Manche. De plus, grâce à la proximité avec l'Angleterre, la vallée de la Seine a été une voie de diffusion de la révolution industrielle qui s'est appuyé sur l'essor des transports fluvial et ferroviaire⁶.

Depuis la fin du Moyen Âge, afin de répondre aux besoins de l'agglomération parisienne, l'amélioration des conditions de circulation est devenue essentielle. La navigation sur la Seine est demeurée longtemps difficile en raison de l'instabilité du fleuve. De nombreux projets d'aménagement ont été envisagés à partir du 18e siècle mais il ne se sont mis en place qu'à partir du 19e siècle, quand les connaissances et les moyens se sont plus développés⁷. De grands travaux dans le lit du fleuve et sur ses berges ont aidé à mieux maîtriser son cours, à améliorer les conditions de navigation et à stimuler l'accroissement du trafic maritime et fluvial, générant de fait une forte concurrence entre les ports de Rouen, du Havre et de Paris.

À plus grande échelle, la Seine permet d'ouvrir Paris vers la mer et, par delà la Manche, sur l'océan mondial. Cette voie de communication est devenue cruciale dans le contexte de la première mondialisation des échanges commerciaux au 19e siècle, et a connecté Paris avec l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde. C'est ainsi que des projets d'aménagement ambitieux se sont multipliés le long du vaste territoire de la vallée de la Seine.

il était une fois notre-dame-de-gravenchon...

Après la Révolution de 1789, deux communes se sont créées dans la vallée du Télhuet : Notre-Dame et Saint-Georges. En 1826, suite à un décret royal de Charles X, elles sont unifiées sous le nom de Notre-Dame-de-Gravenchon⁸. Pendant une vingtaine

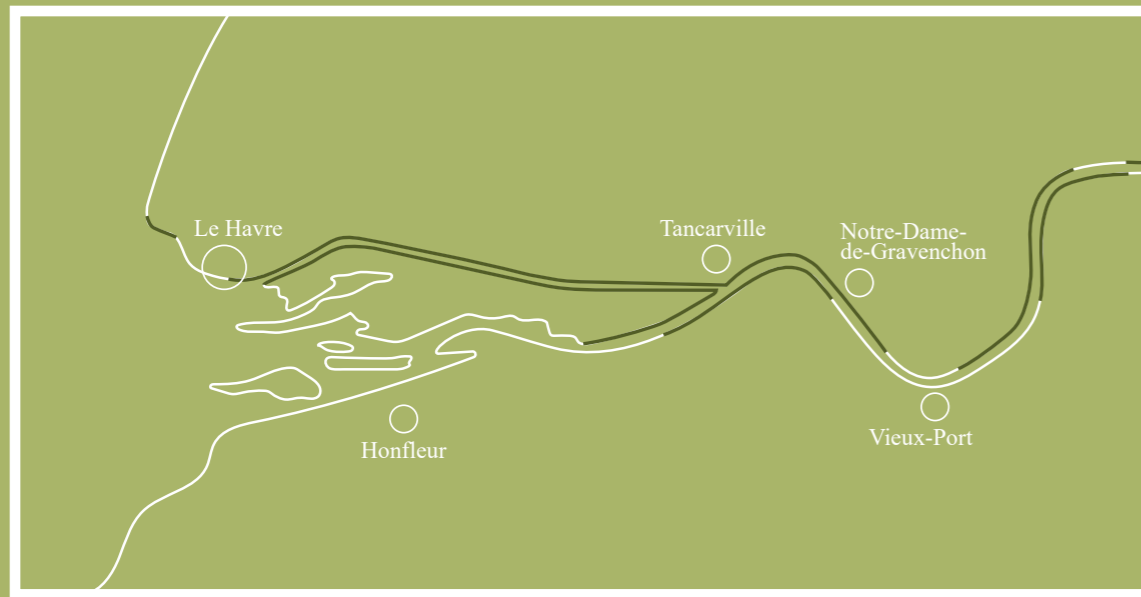
⁶ Arnaud Brennetot, *Atlas de la vallée de la Seine. De Paris à la mer*, Autrement, Paris, 2019, p. 11.

⁷ *Ibid.*, p. 26.

⁸ Notre-Dame-de-Gravenchon est devenue la commune nouvelle de Port-Jérôme-sur-Seine le 1er janvier 2016 avec la fusion des quatre anciennes communes de Notre-Dame-de-Gravenchon, d'Auber-ville-la-Campagne, de Touffreville-la-Cable et de Triquerville, passant à 10 000 habitants.



Les aménagements de l'estuaire de 1866 à 1900



Digue établie au cours de la période

d'années, la localité demeure rurale avec une activité agricole directement liée aux terres fertiles du pays de Caux. Plus tard dans le siècle, cherchant à créer un port moins exposé que celui du Havre et plus près de Rouen, Napoléon III débarque sur les « prairies du Mesnil », le 28 mai 1861, et inaugure un nouveau port qu'il nomme en hommage à son oncle Jérôme, décédé l'année d'avant⁹. C'est ainsi que la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon reçoit le nouveau Port, nommé Port-Jérôme.

Tout le long du 19^e siècle, le lit mineur de la Seine est resté instable, avec une configuration qui peut changer considérablement. Régulièrement, des travaux de dragage et d'entretien de passes sont nécessaires, surtout à l'entrée du port du Havre. Ainsi, la remontée du fleuve est une opération délicate. La faible profondeur du lit de la Seine explique la création de ports d'allège en aval de Rouen, comme le Port Port-Jérôme, et l'utilisation des bateaux à fond plat. La difficulté de remonter la vallée pour les bateaux qui dépassent la centaine de tonnes menace à terme le port de Rouen, qui se trouve en fond d'estuaire¹⁰. Afin de gérer l'intensification du trafic fluvial et l'accroissement du tirant d'eau de navires de mer, plusieurs projets sont envisagés pour faciliter la navigation.

À l'époque de la création du Port Port-Jérôme, des opérations de dragage sont réalisées pour accroître la profondeur du chenal de navigation pour remonter la Seine jusqu'à Rouen. Cette maîtrise du fleuve, avec des endiguements, permet de réduire les prairies inondées, qui passent de 340 km² en 1750 à 136 km² au début du 20^e siècle. L'amélioration des conditions de navigation, ainsi que la réduction de zones inondées, stimule l'accroissement du trafic et l'approvisionnement des sites industriels en plein essor. Le port de Rouen connaît un renouveau spectaculaire et devient le deuxième port au rang national, ce qui accroît les rivalités avec Le Havre et Paris¹¹. La construction du canal de Tancarville, en 1866, vise à améliorer les connexions avec l'hinterland par l'établissement de digues dans la même période, notamment pour le Port Port-Jérôme. À la fin du 19^e siècle, le chenal est approfondi entre Rouen et Tancarville, passant par Notre-Dame-de-Gravenchon et son port¹².

La construction du chemin de fer entre Paris et la Normandie date de la même époque que la création du Port Port-Jérôme, facilitant l'approvisionnement et l'écoulement des marchandises vers les grands centres urbains, ainsi que le développement d'ac-

⁹ Ville de Port-Jérôme-sur-Seine [en ligne], *Historique de la ville*, Portail officiel de la Ville de Port-Jérôme-sur-Seine, consulté le 15 novembre 2022.

¹⁰ Brennetot, op. cit., p. 24.

¹¹ Ibid., p. 26.

¹² Ibid., p. 26.

tivités nouvelles dans l'agriculture et l'industrie. L'augmentation de la vitesse favorise les flux entre les territoires de la vallée et les liaisons entre Paris, la mer et l'Angleterre. Le tronçon Paris-Rouen est inauguré en 1843 et celui de Rouen-Le Havre l'est en 1847¹³.

Le 19e siècle est marqué par l'essor de la mécanisation et la diffusion des machines à vapeur dans la vallée de la Seine, l'une des premières régions engagées dans la révolution industrielle, avec une diversification de la production industrielle en périphérie des centres urbains¹⁴. L'essor de l'industrie ne concerne cependant pas le petit village de Notre-Dame-de-Gravenchon, qui, à part la présence du Port Port-Jérôme, entre dans le 20e siècle avec une économie surtout agricole et un peu plus de 500 habitants¹⁵. Cependant, dans les années 1930, le petit village deviendra le premier site pétrochimique de France avec l'arrivée des raffineries d'Esso et Mobil.

de village agricole à cité du pétrole

Le développement industriel sur les rives de la Seine s'accélère à la fin du 19e siècle avec la deuxième révolution industrielle. Les nouvelles usines sont de grande taille et nécessitent des superficies plus conséquentes, ce qui justifie leur installation en périphérie des villes existantes. L'économie de plus en plus ouverte et spécialisée favorise une installation à proximité de la Seine pour l'acheminement des matières premières, l'énergie et l'écoulement des produits fabriqués vers les sites de commercialisation ou de consommation. Durant cette période, la vallée de la Seine accueille des activités liées à la construction navale, l'industrie aéronautique, l'industrie pharmaceutique ainsi que la chimie et l'industrie automobile¹⁶. À partir de 1929, le gouvernement français impose le raffinage du pétrole brut sur le territoire national. Afin d'approvisionner le marché français, Esso et Mobil s'installent à Notre-Dame-de-Gravenchon au cours des années 1930.

Le village voit son parcellaire rural en bord de Seine remembré pour accueillir les raffineries. Le choix du site s'explique par la disponibilité de grands terrains peu coûteux, la proximité de grands centres urbains du Havre et de Rouen, et bien sûr la présence du Port Port-Jérôme qui permet la livraison du pétrole brut et la sortie des produits raffinés¹⁷. Ensuite, dans les années 1960, les raffineries seront reliées au port du Havre par un

13 Ibid., p. 28.

14 Brennetot, op. cit., p. 30.

15 Ville de Port-Jérôme-sur-Seine, *Historique de la ville*, Portail officiel de la Ville de Port-Jérôme-sur-Seine [en ligne], consulté le 15 novembre 2022.

16 Brennetot, op. cit., p. 36.

17 Ville de Port-Jérôme-sur-Seine [en ligne], consulté le 15 novembre 2022.



Carte de Cassini (18e siècle).

Carte de l'état-major (1820-1866).



pipe-line de 35km de long. La première usine, celle d'Esso, entre en fonction au début des années 1930, ce qui entraîne un grand changement démographique, transformant un modeste village de 500 habitants en une véritable ville de 2300 habitants en 1936¹⁸. Les usines sont construites sur un marais remblayé en utilisant des parties prêtes à assembler venu directement des États-Unis. Le village agricole devient la zone d'accueil de vastes usines entourés de cités ouvrières.

Les raffineries de Notre-Dame-de-Gravenchon sont en plein essor quand la guerre commence en 1939. Les usines et les réserves d'essence et de pétrole brut sont volontairement brûlées. Pendant la guerre, des parties de la ville sont défrichées et cultivées. À la fin de la guerre, à partir des années 1950, les pouvoirs publics concentrent les efforts de reconstruction autour des infrastructures de circulation et les industries nécessaires à l'approvisionnement et à la relance de l'appareil productif français, notamment le raffinage pétrolier. Les usines sont par la suite reconstruites au même endroit¹⁹. Le réseau routier est aussi modernisé, avec l'augmentation de voiries pour le passage des camions. Les travaux sur les ports permettent un tirant d'eau de 8 à 10 mètres sur le chenal de l'estuaire de la Seine ainsi que des tonnages de 220 000 tonnes à partir des années 1960. Le pont de Tancarville est inauguré en 1959, assurant la connexion entre les deux cotés de la Seine sur l'estuaire. Tous ces travaux conduisent à une augmentation des volumes transportées ainsi le port du Havre profite de l'essor de produits pétroliers, consolidant la plateforme, c'est-à-dire l'ensemble des sociétés pétrolières de Notre-Dame-de-Gravenchon, comme la première de France²⁰.

L'arrivée de l'industrie pétrolière à Port-Jérôme est donc bien à l'origine de son urbanisation, à la différence d'autres villes qui ont accueilli des industries dans leur périphérie depuis le 19e siècle. L'emploi industriel n'était pas présent sur le site avant les années 1930, comme dans la plupart des villes françaises grandes et moyennes qui développent une activité industrielle²¹. Ainsi, c'est avec l'arrivée des raffineries que la construction des cités ouvrières a commencé. À Notre-Dame-de-Gravenchon, l'industrialisation est donc non seulement synonyme de développement économique mais aussi de développement urbain et de croissance démographique. De nombreuses infrastructures seront ainsi construites et modernisées pour accueillir les nouveaux habitants et employés

18 Dominique Aubin, « Notre-Dame-de-Gravenchon, la cité du pétrole », publié le 28 juillet 2014, *Les Echos* [en ligne], consulté le 15 novembre 2022.

19 Ville de Port-Jérôme-sur-Seine [en ligne], consulté le 15 novembre 2022.

20 Brennetot, op. cit., p. 38.

21 Duby, op. cit., 1983.

des nouvelles usines. Le petit village agricole dans la vallée du Télhuet est alors devenu une véritable cité du pétrole.

l'urbanisation à l'or noir

À Notre-Dame-de-Gravenchon, les raffineries et la ville sont liées par la construction de deux cités ouvrières dans les années 1930. Ainsi, l'organisme urbain et productif de la ville sont imbriqués, orientant ses évolutions économiques, techniques et démographiques. Avec la révolution industrielle vient le développement de nouvelles techniques et réseaux qui favorisent l'exode rural vers une population majoritairement urbaine. Dans les grandes villes, comme Paris, Lyon ou Marseille, cela se traduit par la paupérisation des habitants dans des logements insalubres dans la quête d'un travail et d'une meilleure qualité de vie²².

À Port-Jérôme, ce sont les deux sociétés américaines qui s'installent dans les années 1930, Esso et Mobil, qui prennent la question de l'habitat ouvrier en main. Sur une étendue de 750 hectares, soit un tiers de la commune à l'époque, voit donc le jour deux cités. La cité Esso, appelée Cité Standard, et la cité Mobil, appelée cité Vacuum. Après l'achat du terrain et l'obtention des autorisations gouvernementales nécessaires, des pavillons sont construits en béton préfabriqué, dans un style néo-régionaliste avec des faux colombages²³. Ils accueillent plus de 100 familles. Le projet est mené par les sociétés américaines avec l'approbation du conseil municipal, qui n'a pas les moyens d'assurer la viabilisation ou l'entretien des routes communales²⁴. Les industriels assument donc la responsabilité de l'aménagement d'un morceau de ville.

En plus des logements, les deux cités partagent des écoles, des réseaux d'eau potable et d'assainissement, une épicerie coopérative, une salle de cinéma, des clubs de sport et une église. Esso et Mobil s'occupaient du quotidien des habitants, comme le ramassage des ordures ménagères et la taille des haies. Chacun avait un magnolia et un cerisier plantés obligatoirement par les deux sociétés américaines. Le quartier disposait de tous les services de la ville moderne, comme un réseau complet d'eau potable, assainissement, téléphone et éclairage publics. Ancien maire de la commune de 1983 à 2014,

22 Ibid., 1983.

23 Promenade urbaine réalisée par la Maison de l'architecture de Normandie – le Forum : *Port-Jérôme-sur-Seine, La Cité Esso ou la Petite Campagne*, mars 2017.

24 Duby, op. cit., 1983.

Jean-Claude Weiss la décrit comme « [...] un État dans l'État »²⁵, probablement à cause des services publics qui étaient menés de manière indépendante du reste de la ville.

La construction des cités ouvrières à Port-Jérôme a lieu dans un contexte marqué par les nouvelles visions portées sur l'habitat et l'urbanisme du 20e siècle²⁶. Ces cités obéissent à une sorte de paternalisme social de la part des entreprises, et il s'agit plutôt d'accroître la productivité et de stabiliser la main-d'œuvre que d'une œuvre philanthropique. En tant que forme urbaine, les cités ouvrières formalisent une séparation sociale entre cadres, ingénieurs et ouvriers. Les cités Esso et Mobil ne sont pas une exception à cette règle. Le plan de la cité Esso est dessiné par les architectes Pierre Chirol et Georges Peulevey en arc de cercle. La hiérarchie entre chefs et employés qui existe dans la raffinerie est transposée aux plans même du quartier, avec les maisons ouvrières agglomérées en îlots denses tandis que les maisons des ingénieurs profitent de grands jardins et surplombent la cité. L'épaisseur des rues met aussi en évidence cette hiérarchie, avec des routes plus larges là où les maisons d'ingénieurs sont installées²⁷.

La symbiose entre espace industriel et espace urbain a été totale pendant presque trois décennies. Les habitants de la commune étaient à 80 % des employés des deux sociétés pétrolières, ainsi que le maire et la majorité des conseillers municipaux. Le pouvoir public reprendra en main les responsabilités sur les services publics dans les années 1960 avec le développement de la fiscalité des entreprises, une fois que ces usines commenceront à payer des impôts. La séparation entre la ville et les entreprises s'est accentuée par la vente progressive des maisons des cités aux habitants, même si les sociétés pétrolières restent l'acteur économique principal de l'agglomération Caux Seine agglo, dont Port-Jérôme-sur-Seine fait partie²⁸.

un petit territoire à rayonnement national

En septembre 2022, la France a été touchée par une crise de carburants et la raffinerie de Port-Jérôme-sur-Seine ont fait les beaux jours des chaînes d'information en continu. Le gouvernement a longtemps réfuté le mot « pénurie », préférant parler de « tensions ». Cependant, la grève a bien touché près d'un tiers des stations-service françaises qui se sont retrouvées sans carburant, et les français ont du patienter de longues



25 Aubin, *Les Echos* [en ligne], publié le 28 juillet 2014, consulté le 15 novembre 2022

26 Maison de l'architecture de Normandie – le Forum, mars 2017.

27 Maison de l'architecture de Normandie – le Forum, mars 2017.

28 Aubin, *Les Echos* [en ligne], publié le 28 juillet 2014, consulté le 15 novembre 2022

heures pour se procurer du carburant. Les ouvriers des raffineries qui demandaient une hausse de salaire sont restés en grève presque un mois. Finalement, un accord a été trouvé entre syndicats et direction vers mi-octobre.

La raffinerie de Port-Jérôme²⁹ est l'une des plus importantes d'Europe. L'évolution de la ville est intrinsèquement liée à l'industrie pétrochimique lourde qui occupe désormais la place centrale dans ce maillon. L'industrie pétrochimique est au cœur de l'histoire de Port-Jérôme-sur-Seine, autant par le passé que dans le présent.

ENSA Normandie
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE

²⁹ Aujourd'hui il n'y a qu'une raffinerie à Port-Jérôme, résultat de la fusion d'Exxon Corp. et Mobil Corp. en 1999. Encore aujourd'hui il s'agit de la plus grande fusion industrielle jamais réalisée, avec un coût de l'opération de 85,13 milliards de dollars.



2

l'espace
usiné
ou
ce que
l'industrie
fait à
l'espace

mandie
AU DROIT D'AUTEUR
CTION INTERDITE

ville qui s'est industrialisée ou ville industrielle

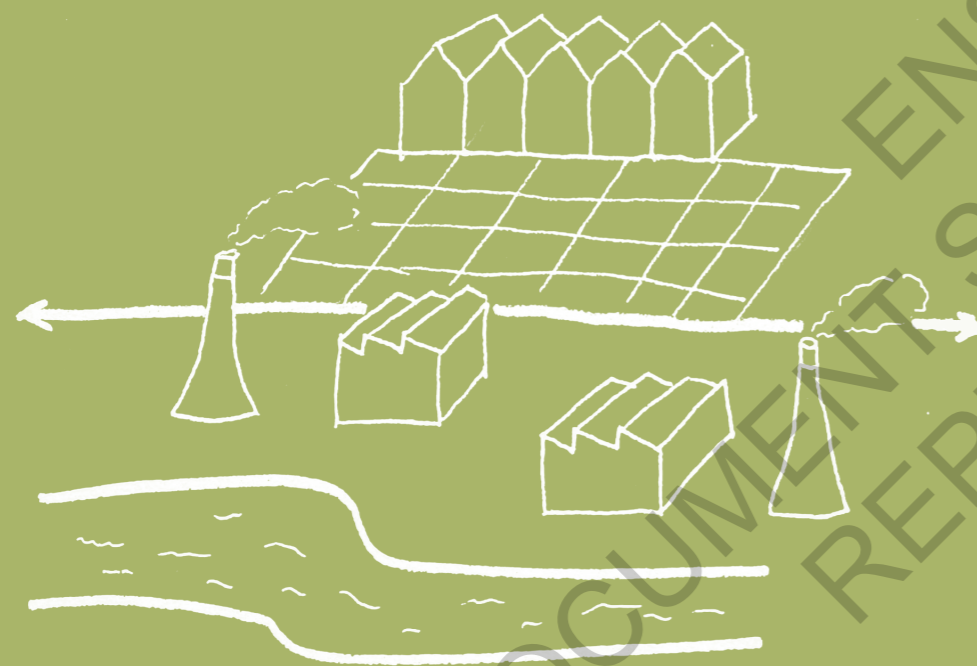
La Normandie est une région historiquement industrielle. Les manufactures textiles du Moyen Âge qui se sont mécanisées au 18e siècle ont trouvé dans les vallées affluentes de la Seine à la fois de l'énergie hydraulique et des voies de communication pour transporter les produits. Le développement de l'industrie s'accélère au cours du 19e siècle avec la deuxième révolution industrielle³⁰. Ces nouvelles usines sont plus grandes pour pouvoir accueillir les nouvelles machines à électricité, au gaz et au pétrole. Les formes territoriales industrialo-urbaines créées à partir de cette imbrication sont variées et il convient de les définir à partir de deux types distincts : les villes qui se sont industrialisées et les villes industrielles.

Les grandes agglomérations urbaines accueillent l'industrie en bordure de la vieille ville. Ces espaces ruraux deviendront des quartiers spécifiques marqués par un paysage industriel d'une grande hétérogénéité car ils accueilleront usines, entrepôts, habitats, petits commerces ainsi que des bretelles ferroviaires et bassins portuaires. Ces quartiers très peu planifiés ont une position identique aux faubourgs médiévaux : à la limite du noyau urbain originel mais juste en dehors³¹. Dans l'agglomération rouennaise, l'industrie s'installe rive gauche, de Oissel à Grand-Couronne. Au Havre, des sites industriels reliés au port de commerce sont créés³². Dans ces deux cas, nous parlons d'une ville préexistante qui s'industrialise progressivement ajoutant une nouvelle spécialisation à son économie. Avant l'arrivée de l'industrie, Rouen et Le Havre étaient déjà des villes consolidées et avec une vie et identité propres : Rouen était la ville aux cent clochers et Le Havre était la porte d'entrée en France pour le commerce maritime.

En parallèle de ce processus dans les villes historiques, nous avons aussi des villes qui sont nées *ex nihilo* de l'industrialisation. Dans des espaces encore agricoles, l'urbanisation est souvent planifiée par une entreprise à proximité d'un gisement ou d'une source d'énergie. Ce modèle urbain est fascinant car la planification s'exerce sur le plan territorial, social et symbolique³³, traduisant souvent les hiérarchies présentes dans l'usine même. Par la suite, ces villes évoluent de manière progressive, intégrant la cité ouvrière au reste



VILLE QUI S'EST INDUSTRIALISÉE



VILLE INDUSTRIELLE

Deux modèles d'industrialisation.

³⁰ Brennetot, op. cit., p. 30.

³¹ Simon Edelblutte, « Ville-usine, ville industrielle, ville d'entreprise... Introduction à des approches croisées du fait industrialo-urbain », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 58/3-4 | 2018, mis en ligne le 23 juillet 2020, consulté le 25 décembre 2022.

³² Brennetot, op. cit., p. 36.

³³ Brennetot, op. cit., p. 36.

de la ville. Cependant, la symbiose entre l'entreprise et la commune, entre l'économie et la politique, crée une identité propre dont les acteurs doivent tenir compte au moment de la reconversion et du développement territorial. C'est le cas pour Port-Jérôme-sur-Seine, née de l'industrialisation le long de la Seine, qui n'était qu'un petit village avant l'arrivée de l'industrie pétrochimique au début des années 1930. L'arrivée des raffineries a changé pour toujours l'espace dans la ville et la vie de ses habitants. Les cités ouvrières pour héberger la main-d'œuvre, les infrastructures, les routes et les réseaux ont été créés par les entreprises américaines. Dans ce cas, nous parlons d'une ville industrielle, une ville dont l'existence même est indissociable de l'industrie³⁴.

un territoire technique et productif

Port-Jérôme-sur-Seine est une ville aménagée pour la production pétrochimique. Son paysage mêle urbain, rural et activité industrielle, avec plusieurs industries classées Seveso³⁵. Comme nous l'avons vu auparavant, la proximité du fleuve facilite l'acheminement des matières premières et l'envoi des produits fabriqués vers les sites de commercialisation ou de consommation. Dans le cadre d'une économie de plus en plus mondialisée et spécialisée, Port-Jérôme profite d'un emplacement stratégique sur la vallée de la Seine.

La zone industrielle de Port-Jérôme-Gravenchon occupe 1500 hectares. Elle transforme 12 millions de tonnes de pétrole brut par an, acheminé par pipeline depuis le port du Havre-Antifer en carburants, gaz, huiles, lubrifiants et bitume. Elle est à l'origine de 3000 emplois directs et 3000 emplois induits³⁶. Elle abrite des sociétés importantes comme Cabot Carbone, Esso Raffinage, ExxonMobil Chemical France, Lanxess Elastomères, Primagaz et Téréos-Benp. Le port, qui était un terminal du Grand Port Maritime de Rouen, fait aujourd'hui partie d'Haropa³⁷. La zone est prévue de s'agrandir, avec la création de la ZAC Port-Jérôme 3, de 150 ha, à Petiville, à l'Est des ZI Port-Jérôme 1 et Port-Jérôme 2. Port-Jérôme-sur-Seine est le centre économique de son agglomération,

³⁴ Simon Edelblutte, op. cit., mis en ligne le 23 juillet 2020, consulté le 25 décembre 2022.

³⁵ Une entreprise Seveso est celle qui a une activité liée à la manipulation, la fabrication, l'emploi ou le stockage de substances dangereuses. Une réglementation nationale, la loi "Risques" prévoit notamment la mise en place d'un outil de maîtrise de l'urbanisation aux abords de certaines installations industrielles à haut risque : les plans de prévention des risques technologiques (PPRT).

³⁶ Données présentes sur la fiche d'identité de la ZI de Port-Jérôme sur www.amaris-villes.org/.

³⁷ Haropa, l'union des ports du Havre, de Rouen et de Paris, a été créé en 2012 en tant que Groupement d'intérêt économique



Vue aérienne de Port-Jérôme aujourd'hui.

l'industrie imaginaire

Caux Seine agglo, et attire un grand nombre de salariés sur sa zone industrielle tous les jours.

Spatialement, la plateforme occupe un tiers de la ville. Pour que cette zone industrielle puisse être la plus productive possible, elle s'est installée sur le bord de la Seine, pour profiter de l'eau comme moyen de transport pour la sortie des produits raffinés. Ainsi, elle coupe l'accès des habitants à la Seine, mis à part la route départementale (RD) 110 qui traverse la zone industrielle et qui mène vers le bac. Port-Jérôme se trouve au centre d'un axe de circulation très important dotée d'une offre de transport complète, avec voie d'eau, route et chemin de fer. Ces axes de communication participent à un réseau à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, et renforcent l'emplacement stratégique de Port-Jérôme sur la vallée. En outre, le réseau routier est en partie responsable de la coupure entre la partie habitée de la ville et la partie industrielle. Entre les deux, nous trouvons la RD 81, qui est employée par les conducteurs comme moyen d'accéder directement aux autoroutes nationales.

La ville habitée et les logements commencent après la route départementale (RD) 81, à 2.75 kilomètres des berges de la Seine, mais seulement à 600 mètres des raffineries. Depuis 2010, le centre-ville vit une requalification complète de son espace. Dans le cadre du projet Cœur de Ville³⁸, les espaces publics ont été réaménagés, avec des acquisitions foncières, des démolitions et reconstructions de nouveaux logements et commerces. L'entrée de la ville par la RD 81 a été le sujet majeur du concours European 15³⁹. Le projet lauréat, « Boîtes à secrets », a pour objectif de réaliser plus de tertiaire, avec des bureaux et des espaces de *co-working*. D'après M. Louvel, responsable du service urbanisme de Port-Jérôme-sur-Seine, ces deux projets sont des opérations locales, qui visent à améliorer le cadre de vie des habitants et rendre la ville plus attractive⁴⁰. Le but est de rendre le territoire cohérent avec des offres d'emploi conséquentes, offrant une diversification de son centre-ville et un cadre de vie plus avantageux aux habitants. C'est une volonté de la commune de maintenir ses habitants en ville, surtout quand la plupart des employés des usines pétrochimiques habitent plutôt dans les communes rurales périphériques.

En tant que ville industrielle, Port-Jérôme subit un impact direct des industries

³⁸ Le plan national Action cœur de ville répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter le rôle de moteur de ces villes dans le développement du territoire.

³⁹ European est un concours d'idées d'architecture et d'urbanisme se déroulant tous les deux ans simultanément dans une vingtaine de pays européens, sur un thème et un règlement communs. Dans chaque pays des sites sont proposés par des collectivités territoriales et leurs partenaires. Ce concours est suivi de réalisation in-situ pour les équipes sélectionnées.

⁴⁰ D'après entretien réalisé le 10 mars 2022.



l'industrie imaginaire



dans son aménagement territorial. Le PPRT⁴¹ fait partie des documents d'urbanisme que les nouvelles opérations sont obligées de respecter. La présence de ce document est liée aux installations classées Seveso et il s'applique aux différentes zones et secteurs situés à l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques. Ces zones sont définies en fonction du type de risques, de leur intensité et de leur probabilité. L'entièreté du centre-ville se trouve dans le périmètre d'impact des possibles dangers industriels. Ce document impose des contraintes techniques comme des épaisseurs et des dimensions maximum de vitrage afin de limiter et de protéger les personnes des risques résiduels. Pour M. Louvel, le PPRT est impactant mais il n'est pas trop contraignant. La proximité avec la zone industrielle n'empêche pas les nouvelles constructions, différemment d'autres PPRT comme celui de Grand-Quevilly, qui fige complètement les terrains à bâtir et empêche toute nouvelle construction proche des industries⁴².

Les entreprises à Port-Jérôme-sur-Seine font aussi la richesse de ce territoire. C'est ce que révèlent les chiffres budgétaires de la ville. Sur ses 28 millions d'euros de budget, 18,70 millions, soit 67 % des richesses, proviennent des entreprises grâce à la contribution économique territoriale (CET), l'équivalent de l'ancienne taxe professionnelle⁴³. Ainsi, la ville a développé des équipements sportifs et culturels de qualité, comme des centres sportifs, un cinéma, une médiathèque, un conservatoire, des gymnases et des salles polyvalentes. Tous ces services contribuent à l'attractivité de la commune vis-à-vis des habitants, qui ont tout ce qu'ils pourraient avoir besoin à proximité.

L'urbanisation contemporaine travaille en zones. Cette technique d'aménagement est d'un certain côté essentielle, car elle empêche que des logements se trouvent au pied d'une industrie ou que des zones agricoles ou naturelles soit employées pour des usages industriels. Cette réglementation se trouve dans les documents d'urbanisme, dont le PPRT. Son élaboration est souvent déléguée aux entités supra-communales, comme Caux Seine agglo dans le cas de Port-Jérôme. Le but de ces documents est de guider les nouvelles opérations et d'intégrer les différentes contraintes afin d'y trouver un équilibre, sans figer les villes pour qu'elles puissent continuer d'évoluer de manière cohérente. Tandis que le PLUi de la commune est toujours en construction, le PLU de 2017 continue d'être em-

41 PPRT : Plan de Prévention de Risques Technologique, document de réglementation de l'urbanisme instauré par la loi Bachelot en 2003.

42 D'après entretien réalisé le 10 mars 2022.

43 Ghislain Annetta, « Port-Jérôme-sur-Seine (Seine-Maritime) : les entreprises font sa richesse », *Le Courrier Cauchois* [en ligne], publié le 19 avril 2018, consulté le 29 novembre 2022.

ployé⁴⁴.

À Port-Jérôme-sur-Seine, cette question de la mixité fonctionnelle, c'est-à-dire, la séparation des fonctions dans la ville, est entremêlée à un territoire hérité de la deuxième révolution industrielle qui continue d'évoluer et de se transformer. L'impact des usines sur l'espace est aussi visible, ou plutôt invisible, quand on s'intéresse à son évolution urbaine. Il est impossible de retrouver des anciennes photos aériennes de la ville, car sa proximité avec une zone industrielle d'intérêt national a effacé systématiquement tout registre de son évolution au fil des années.

contradictions écologiques et industrielles

La vallée de la Seine a longtemps figuré parmi les plus polluées d'Europe. Les sources de cette pollution sont diverses, comme les rejets domestiques d'une vallée de plus en plus peuplée, les rejets industriels et, à partir du 20^e siècle, le développement de l'agriculture intensive. À partir des années 1960 une série d'opérations de sauvegarde sont mises en place en faveur d'une reconquête écologique. Ainsi, depuis les années 1980, il y a une amélioration significative de la qualité des eaux et des sols, même si des progrès restent à faire⁴⁵. À Port-Jérôme-sur-Seine la présence des industries lourdes, en activité toute la semaine, nuits et jours, implique des pollutions sonores, lumineuses, aquatiques et atmosphériques, ainsi qu'une forte exposition aux risques technologiques.

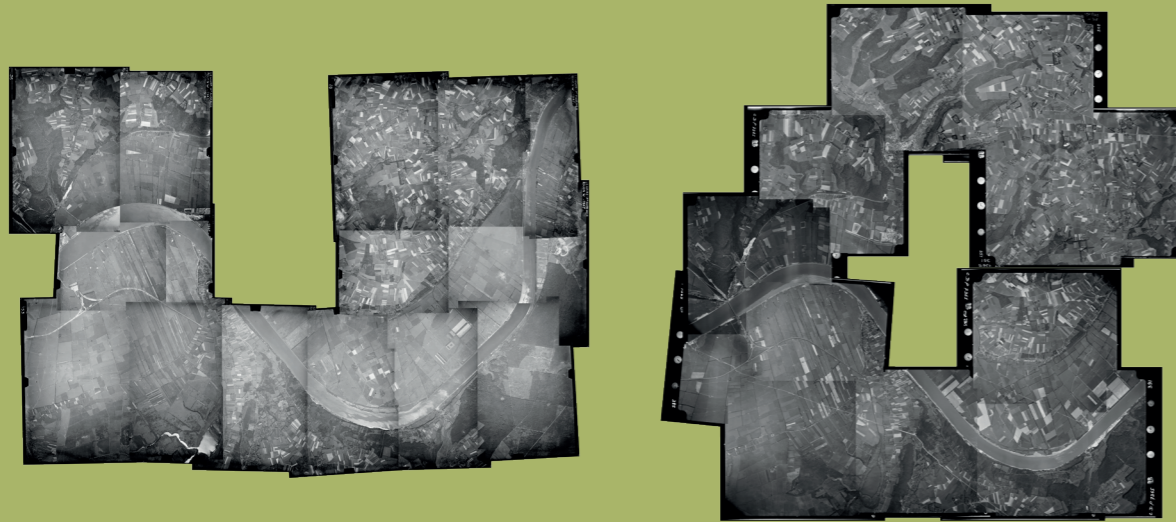
Une des mesures de protection de la faune sauvage est la création de réserves naturelles, comme le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine⁴⁶, qui est présent le long de vallée entre les deux agglomérations de Rouen-Elbeuf et du Havre. Ce parc très peuplé, avec plus de 100 000 habitants, fait objet de plusieurs conflits d'usage entre les aménageurs de l'espace et les protecteurs de l'environnement⁴⁷. Dans les années 1960, le creusement du lit de la Seine pour le passage de cargos a entraîné la disparition du mascaret, cette vague qui remontait le fleuve à marée haute. Le Port autonome de Rouen et les propriétaires fonciers font pression pour rendre les zones inondables, des importantes

44 Le plan local d'urbanisme est un document d'urbanisme communal (PLU) ou intercommunal (PLUi) qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols.

45 Brennetot, op. cit., p. 71.

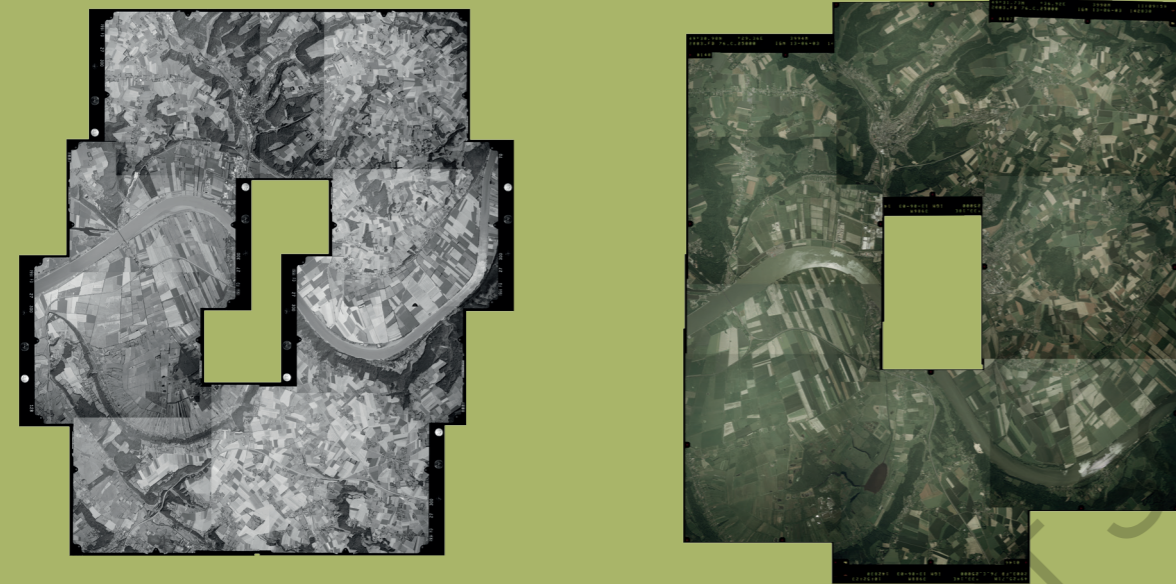
46 Le PNRBS est un vaste territoire de 89 700 hectares et 103 067 habitants qui s'étend des portes de Rouen aux portes du Havre, composé de 9 communautés de communes et d'agglomérations.

47 Jean-Dominique Merchet, « A Brotonne, ça usine dans le parc. Entre Rouen et Le Havre, ce parc naturel, traversé par la Seine, est truffé d'industries. », *Libération* [en ligne] publié le 30 juillet 1997, consulté le 15 avril 2022.



1947

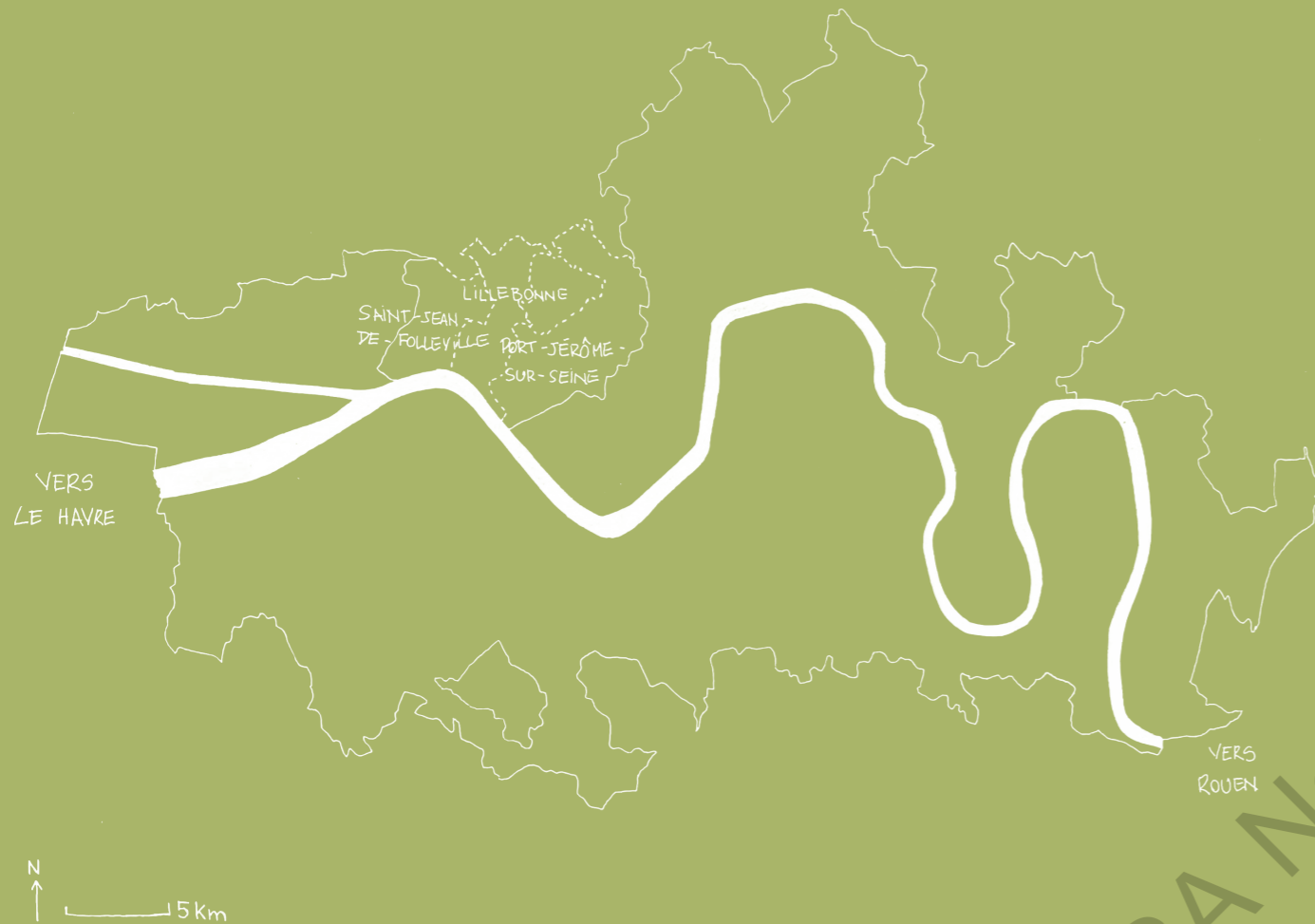
1966



1991

2003

L'effacement systématique de la zone industrielle et du centre-ville de Port-Jérôme.



L'emprise du PNRBS détoure les trois communes qui accueillent la zone industrielle de Port-Jérôme.

conservatoires de biodiversité, en terrains surélevés et au sec, plus propices pour l'agriculture et pour l'exploitation humaine.

La vallée de la Seine est aussi le principal fournisseur de sable et granulat pour les chantiers de l'agglomération parisienne, grâce aux dépôts alluvionnaires de la rive gauche. Certaines communes souffrent d'un paysage troué à cause de cette extraction et selon Bruno Gemin, chargé des paysages PNRBS, l'idée serait de convaincre le Port autonome de Rouen de mettre les tas de boues récupérés avec le creusement du lit du fleuve dans les trous fait par les carrières⁴⁸. Le territoire du Parc est aussi traversé et découpé par les infrastructures de transport. Les autoroutes et départementales pour le trafic de camions et les quais pour le trafic fluvial.

Les PNR n'ont pas de pouvoir réglementaire et y pratiquent souvent la concertation. Ses limites ne sont pas fixées par rapport à des limites administratives, pouvant être à cheval sur plusieurs régions, départements et communes. Son périmètre est négocié entre tous les partenaires et arrêté par les Régions concernées. Le classement d'un territoire est donc libre, volontaire et individuel, avec la possibilité aux communes de refuser d'être classées en Parc en n'approuvant pas la charte⁴⁹.

L'un des rôles du PNRBS est de concilier les activités humaines et la protection des richesses naturelles et patrimoniales à partir de la sensibilisation des acteurs et la définition des règles d'occupation pour une forme d'urbanisme plus compatible avec la qualité des milieux. Le périmètre du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine détoure les communes de Port-Jérôme, Lillebonne et Saint-Jean-de-Folleville, les laissant en dehors. Ces trois villes abritent les zones industrielles de Port-Jérôme 1 et Port-Jérôme 2. Cependant, il prend dans son périmètre la commune du Trait, elle aussi très industrielle mais avec une industrie notamment moins dangereuse que celle de Port-Jérôme, comme le montre l'absence de site classé Seveso ou d'un PPRT. La non adhésion de Port-Jérôme-sur-Seine au PNR met en évidence l'incompatibilité de l'industrie pétrochimique et sa pollution avec la protection des milieux sauvages. L'expansion de la plateforme, les grilles, les grands axes routiers et les surfaces imperméabilisées menacent les espaces et la continuité écologiques.

⁴⁸ Merchet, *Libération* [en ligne], publié le 30 juillet 1997, consulté le 15 avril 2022.

⁴⁹ Informations disponibles sur le site des Parcs Naturels Régionaux de France, <https://www.parc-naturels-regionaux.fr/>.

inculquer la culture du risque

La vallée de la Seine est un territoire avec une forte concentration d'usines traitant de matières dangereuses. La Normandie et l'Île-de-France ne comptent que 13,5% des sites classés Seveso seuil haut en France métropolitaine, mais la majorité d'entre eux se situent proche du lit de la Seine et le transport des produits se fait le long des axes de circulation situés à proximité des zones densément peuplés⁵⁰. La zone industrielle de Port-Jérôme concentre 6 industries classés Seveso seuil haut, 3 industries classés Seveso seuil bas et 13 industries à risques. L'agglomération encourage l'installation de nouvelles usines à risque sur ce territoire par la présence d'un PPRT actif depuis 2009, une brigade de pompiers industriels propre et une mutualisation des infrastructures, qui visent la création d'un véritable écosystème industriel autour de la pétrochimie, c'est-à-dire, des entreprises qui travailleront ensemble afin de générer des synergies et un territoire plus résilient.

Le PPRT est un outil réglementaire et participe aux politiques de prévention des risques industriels. Le PPRT contribue à la réduction de risques à la source par la mise en œuvre de mesures. Il agit aussi sur l'urbanisation existante et future afin de limiter les conséquences des accidents sur les personnes. À Port-Jérôme-sur-Seine, le premier principe de protection des personnes est la promotion d'une culture commune de la sécurité et de la prévention des risques. Les entreprises doivent s'engager dans une démarche de coordination avec les autres entreprises. Les infractions au PPRT étant soumises à des peines. À Port-Jérôme, l'entièreté du centre-ville est placé sous l'emprise du PPRT, ayant une influence sur toute construction et sur l'aménagement spatial. Sur cette zone de classement, appelée zone bleu clair, les personnes sont exposées aux aléas de surpression, thermiques et toxiques de niveau faible. Ainsi, les constructions sont autorisées mais avec des contraintes.

Tout projet doit réaliser une étude préalable permettant d'en déterminer ses conditions de réalisation en rapport aux mesures de protection. Il y a par exemple une interdiction à toute clôture qui pourrait pénaliser l'intervention des secours ou l'évacuation de la zone. Toute construction doit être maintenue et exploitée de manière à protéger les personnes en cas d'accident, à part les bâtiments ne nécessitant pas une fréquentation permanente de personnes. Pour les Établissement Recevant du Public difficilement évacuables, comme hôpitaux, centres scolaires, lieux de concert, stades et maisons de

⁵⁰ Brennetot, op. cit., p. 71.





retraite, les bâtiments doivent être en mesure de protéger les personnes. Cela se passe au niveau des ouvertures, qui sont faites préférentiellement à l'opposé des installations à l'origine des risques. Le nombre d'ouvertures et le dimensionnement des panneaux vitrés sont limités dans le cas d'un aléa de surpression. Pour les constructions soumises à un aléa toxique de niveau moyen, un local de confinement est à prévoir, avec peu d'ouvertures, une seule porte et à l'opposé du site industriel à l'origine du risque. Dans le centre-ville, la circulation des véhicules de transport de matières dangereuses est autorisée, mais leurs stationnements sont interdits. Tout bâtiment public doit afficher des informations sur la présence d'un risque technologique et les consignes à tenir en cas d'alerte.

Dans le cas d'un incident industriel, l'image de Rouen⁵¹ ou d'AZF⁵² nous revient à l'esprit. Les villes comportant ces risques, comme Port-Jérôme, sont amenés à penser à des stratégies pour la contention des risques, dont l'établissement d'un PPRT. Le Plan Particulier d'Intervention⁵³ est aussi présent sur le territoire de Port-Jérôme et concerne 9 communes. Il sert à sensibiliser la population aux risques des industries sur place et à informer sur les bonnes pratiques en cas d'incident. En plus, les réseaux sociaux diffusent des informations à la minute, la ville pratique des exercices d'évacuations, des signaux sonores et lumineux sont disposés à proximité des usines, avec des tests tous les mois afin de familiariser les habitants avec le signal d'alerte. Port-Jérôme n'a jamais vécu d'incident majeur, mais le danger est constant. Cependant, la ville n'a pas encore réussie à inculquer la culture du risque chez les habitants, qui gardent encore des pratiques non cohérentes avec les risques présents sur la commune, comme regarder par la fenêtre dès qu'il y a un bruit différent⁵⁴.

Vivre avec les risques implique des changements dans le mode de vie des habitants. La surveillance particulière des sites Seveso, notamment de la zone industrielle de Port-Jérôme, a résulté en la fermeture partielle de la route départementale (RD) 110. Cette mesure, inscrite dans le PPRT, ferme la route à tout véhicule, excepté ceux liés aux accès des entreprises desservies par cette voirie. Cette route était l'axe principal pour se

51 L'Incendie de l'usine Lubrizol à Rouen a eu lieu le 26 septembre 2019. L'usine classé Seveso seuil haut synthétise et stocke des produits chimiques (phosphorés et organosulfurés) destinés à être utilisés comme additifs pour lubrifiants. Ni morts ni blessés ne sont à déplorer.

52 L'explosion de l'usine AZF de Toulouse a eu lieu le 21 septembre 2001 à Toulouse. Dans l'usine de production d'engrais azotés située en zone urbanisée, un stock de 300 à 400 tonnes de nitrate d'ammonium explose, entraînant la mort de 31 personnes et faisant 2500 blessés et de lourds dégâts matériels.

53 Le PPI définit l'organisation des secours en cas d'accidents susceptibles d'affecter les populations et/ou l'environnement dans une installation classée.

54 D'après entretien avec M Louvel, responsable du service urbanisme de la commune nouvelle de Port-Jérôme-sur-Seine, réalisé le 10 mars 2022.

rendre au bac et à Quillebeuf-sur-Seine depuis le centre-ville, et la seul avec un itinéraire cyclable pour se rendre en bord de Seine⁵⁵. Cette mesure a été possible car il y a eu une rétrocession de la route du domaine public départemental au domaine privé. « Toute cette partie [la zone industrielle], on intervient plus dans l'aménagement . C'est-à-dire qu'on est un peu contraint et on subit », rajoute M Louvel⁵⁶.

Cet évènement, la fermeture de la RD 110, témoigne du poids de l'industrie face aux collectivités locales. À Port-Jérôme-sur-Seine, ExxonMobil représente un actif sur trois dans son industrie et plus de la moitié de ses recettes fiscales entreprises⁵⁷. Dans le territoire de Port-Jérôme, les acteurs sont nombreux et ils ont tous des intérêts différents. Tandis que la ville doit se porter garant de l'intérêt général, comme l'ouverture de la RD 110 de la part des habitants, elle doit aussi porter une oreille attentive aux industries car elles sont à l'origine même de la ville et de la plus grande partie de sa recette fiscale. Dans cette ville, les acteurs économiques et les acteurs du territoire sont imbriqués à plusieurs échelles et des rapports de forces s'établissent constamment entre ses différents intérêts. La politique de la ville de Port-Jérôme-sur-Seine tend à écouter l'industrie et à développer son territoire de façon à attirer des entreprises, car elle reconnaît son importance dans son développement économique.

55 Ghislain Annetta, « Port-Jérôme : le PPRT pourrait aider les autorités, la RD 110 fermée partiellement dans quelques semaines », *Le Courrier Cauchois* [en ligne], publié le 4 décembre 2015, consulté le 30 novembre 2022.

56 D'après entretien réalisé le 10 mars 2022.

57 Aubin, *Les Echos* [en ligne], publié le 28 juillet 2014, consulté le 15 novembre 2022



3
les
nouvelles
industries
ou
le travail de
l'imaginaire

Normandie
AU DROIT D'AUTEUR
ACTION INTERDITE

une gouvernance proactive au service de l'attractivité

Port-Jérôme-sur-Seine dépend de l'industrie pour sa prospérité. Les entreprises représentent 67% de la richesse de la commune⁵⁸. A titre comparatif, la moyenne générale est autour de 12 à 14 %⁵⁹. Sans raffinerie, Port-Jérôme serait une ville complètement différente, avec une autre économie, d'autres emplois et d'autres habitants. Cependant, l'activité liée à la pétrochimie ne semble pas promise à un grand avenir avec la transition énergétique et la prise de conscience de la population et des pouvoirs publics autour des questions écologiques. Comment la ville peut développer une nouvelle forme d'industrie et attirer de nouveaux habitants et investisseurs sans renier son passé et son présent lié à la pétrochimie ?

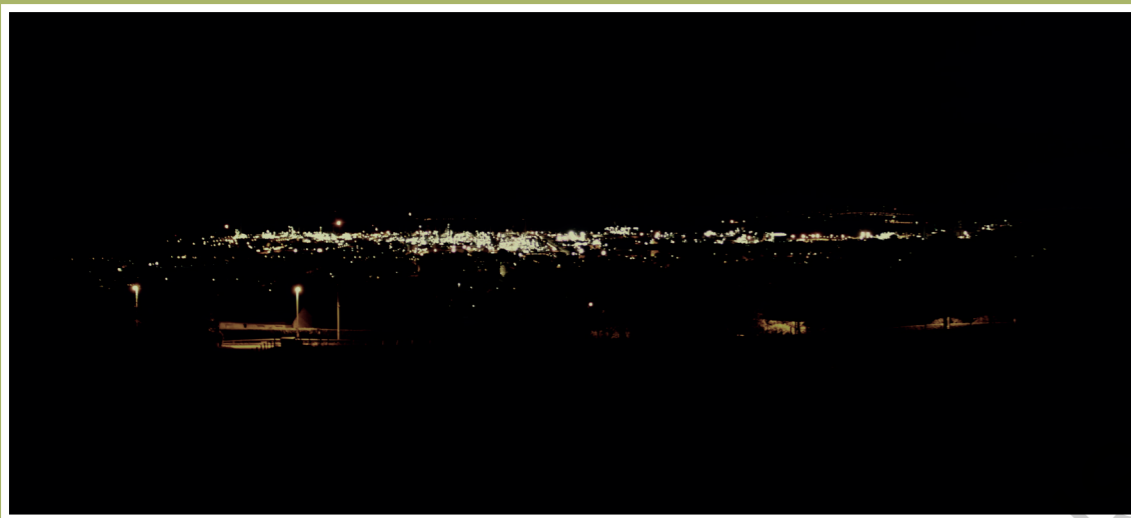
L'attractivité est le point clé dans cette stratégie autant politique qu'économique. La question de l'image de la ville en lien avec ses industries était ainsi au cœur du concours European 15, de 2019. Le site du concours : l'entrée de la ville par la RD 81, devait servir de carte maîtresse. L'idée était de voir dès son arrivée la vitalité de la commune et que l'administration de la ville a misé autant sur l'agriculture et les espaces verts que sur l'industrie. Ce changement dans la perception de la ville servait à attirer plus de population et promouvoir le travail et l'économie. Par exemple, la ville a installé un belvédère dans les hauteurs de la commune qui devait servir autant aux habitants qu'aux investisseurs industriels. Depuis son sommet, nous pouvons voir les raffineries ainsi que le serpent de la Seine et trois de ses ponts : le pont de Brotonne, le pont de Normandie et le pont de Tancarville. Dans la ville créée par les industries, la réhabilitation de l'image des raffineries est essentielle.

La gouvernance de Virginie Carolo-Lutrot, maire depuis 2016 de Port-Jérôme-sur-Seine, peut être caractérisée comme une gouvernance proactive⁶⁰ avec un accent sur le développement économique favorable à l'emploi et notamment à l'emploi industriel. Virginie Carolo-Lutrot s'autoproclame comme une maire *industrie friendly*, autrement dit, une élue qui défend et écoute les acteurs de l'industrie. En plus d'être maire de la cité du pétrole, elle est aussi présidente de l'agglomération Caux Seine agglo. Un poste qui lui permet de mener des projets avec la même vision à l'échelle de la commune et de

58 Annetta, *Le Courrier Cauchois* [en ligne], publié le 19 avril 2018, consulté le 29 novembre 2022.

59 Selon Gilles Carpentier, directeur général de Caux Seine développement, lors de la visite vidéo de Port-Jérôme pour le concours European 15, disponible sur <https://vimeo.com/335959175>.

60 Gérard-François Dumont, « Villes à système productif industriel et gouvernance territoriale », *Bulletin de l'Association de géographes français*, Association des Géographes Français, 2015, 92, pp.537-555. fihal-01351491 « »



Vue depuis le belvédère en journée avec les raffineries, le serpent de la Seine et trois de ses ponts.

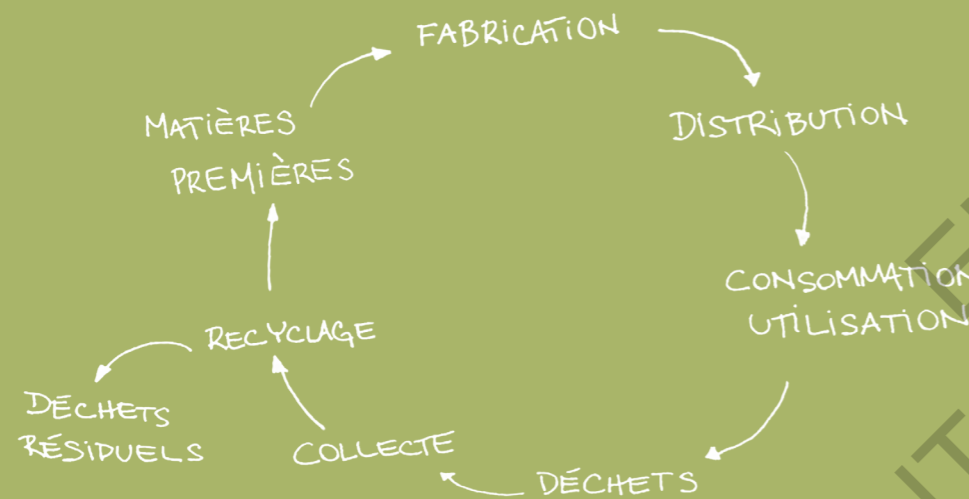
Vue depuis le belvédère la nuit avec les lumières des raffineries au fond.

Le belvédère.

ÉCONOMIE LINÉAIRE



ÉCONOMIE CIRCULAIRE



l'intercommunalité⁶¹. L'attractivité de ce territoire rayonne bien plus largement que son emprise et de nouvelles initiatives ont été lancées au cours des dernières années pour développer et promouvoir à partir des stratégies industrielles communes.

Caux Seine développement, créée en 2008 par Caux Seine agglo, est l'agence de développement économique au service des entreprises et de l'emploi sur le territoire de l'agglomération. L'agence s'occupe de la vente des terrains des zones industrielles, de l'aménagement des espaces économiques, de l'implantation des usines ainsi que de l'emploi et de la formation. L'agence mise sur l'écologie industrielle pour le futur des entreprises à Port-Jérôme. Cette démarche se caractérise par la mise en commun volontaire de ressources par des acteurs économiques d'un territoire, afin de les optimiser voir d'en améliorer la productivité. Cela passe par le partage d'infrastructures, d'équipements, de services, de matières. Cette mobilisation des acteurs en faveur de la transition écologique génère des systèmes de production et de consommation caractéristiques de l'économie circulaire, en favorisant les fonctionnements en quasi-boucle fermée. Dans cette optique, Caux Seine développement travaille étroitement en collaboration avec Rouen et Le Havre sur le stockage et la captation du CO2, sur le développement de la filière de l'hydrogène et sur le recyclage plastique⁶². Cette démarche, la disponibilité de terrains aménagés et l'environnement attractif pour les futurs employés en font les points forts de ce territoire.

Le terminal portuaire de Port-Jérôme fait partie d'Haropa et constitue le 3ème port français en vrac liquides avec 6 postes à quais distribuant des produits raffinés, produits chimiques et oléfinés. Haropa, l'union des ports du Havre, de Rouen et de Paris, a été créé en 2012 en tant que Groupement d'intérêt économique⁶³. Son but étant de mieux gérer le développement logistique de la vallée de la Seine. L'union des ports a permis d'accroître leur visibilité au niveau international afin de transformer l'axe Seine en un axe logistique majeur. Haropa s'est hissé à la première place des ensembles portuaires français, même si d'autres ports de la Mer du Nord restent beaucoup plus attractifs et importants, comme les ports d'Anvers ou Rotterdam. Par exemple ce dernier cumule à lui seul plus de trafic que tous les ports de France réunis. L'un des enjeux majeurs d'Haropa est de récupérer les nombreux marchés qui ont quitté la France pour d'autres axes logistiques et d'en attirer

61 D'après entretien avec M Louvel, responsable du service urbanisme de la commune nouvelle de Port-Jérôme-sur-Seine, réalisé le 10 mars 2022.

62 D'après entretien avec M Van Caenegem, responsable développement entreprises et attractivité de Caux Seine développement, réalisé le 27 décembre 2021.

63 Un groupement d'intérêt économique (GIE) est, juridiquement, un groupement de personnes physiques ou morales. L'objectif est de faciliter le développement économique d'entreprises par la mutualisation de ressources, matérielles ou humaines.

de nouveaux à partir des projets d'amélioration logistique.

Ces différentes entités travaillent avec les entreprises pour répondre à leurs besoins et mettre en œuvre des stratégies industrielles adaptées. Cela passe par la création de dispositifs incitatifs ainsi qu'une stratégie foncière. Les transformations du système productif et le renouvellement des activités entraînent la réorganisation permanente des espaces industriels, la mise à disposition de zones d'activités, la reconversion et la viabilisation des friches⁶⁴. A Port-Jérôme, le tissu industriel subit des transformations conséquentes avec l'arrivée récente des entreprises dans la filière du retraitement plastique et dans la production d'énergie décarboné. Ces nouvelles sociétés participent à la stratégie de l'économie circulaire envisagée sur le territoire à partir de la mise en commun des ressources des différents acteurs.

La démarche de valorisation du tissu économique industriel de Port-Jérôme-sur-Seine et la mobilisation des acteurs locaux en font sa force. La petite ville, coincée entre les deux métropoles de Rouen et Le Havre, trouve dans la gouvernance proactive, c'est-à-dire, la mise en réseau des différents acteurs visant à améliorer l'attractivité de son territoire, le moyen de s'affirmer comme un important pôle de création d'emploi, avec pour socle un système productif industriel. Le nom de la ville représente le positionnement de ses acteurs, avec *Port-Jérôme* pour la raffinerie et *sur-Seine* pour la préservation de la nature⁶⁵. La ville tente ainsi de montrer que les deux peuvent exister ensemble.

un écosystème qui tourne à l'économie circulaire

Avec la réorganisation du système productif à l'échelle mondiale, les villes industrielles subissent une perte conséquente d'entreprises. En France, le processus de désindustrialisation, qui a commencé dans les années 1980, s'est accéléré depuis les années 2000⁶⁶. Cependant, Port-Jérôme-sur-Seine subit un phénomène contraire. Le tissu industriel de la ville n'annonce pas de fermetures d'usines et se trouve en plein développement, avec plusieurs entreprises qui annoncent venir s'installer dans le territoire normand. Ce phénomène d'industrialisation est récent car il date surtout de 2021, lié à l'économie circulaire; un grand atout pour ce territoire.

A Port-Jérôme, selon le groupe ExxonMobil, lorsque 1 tonne de pétrole brut ar-

64 Brennetot, op. cit., p. 55.

65 Selon Virginie Carolo-Lutrot lors de la visite vidéo de Port-Jérôme pour le concours European 15, disponible sur <https://vimeo.com/335959175>.

66 Luxembourg, op. cit., 2014.

rive sur la plateforme, il n'y a que 75 grammes de déchets qui ressort⁶⁷. Les déchets industriels d'ExxonMobil sont envoyés à la société Sedibex, dans la zone industrielle du Havre, responsable de l'incinération et la valorisation énergétique de ces déchets. L'usine permet de récupérer 300 000 tonnes de vapeur par an et 9.5 Millions de KWH électriques, alimentant 8 sites industriels via un réseau de 5 km, comme Lubrizol, Renault et Seita. La Compagnie Française EcoHuile, au cœur de la zone industrielle à Lillebonne, est responsable de la régénération des huiles moteurs usagées sur le territoire. Le produit issu de leur régénération est par la suite commercialisé⁶⁸. La zone industrielle de Port-Jérôme fait partie d'un écosystème industriel plus large. Ainsi, les nouvelles entreprises sont dans la filière du retraitement plastique et dans la transition énergétique car la ville possède déjà les infrastructures, les réseaux et le savoir-faire nécessaire pour les accueillir⁶⁹. Port-Jérôme se fait démarquer parmi les zones industrielles grâce à l'économie circulaire déjà sur place, les acteurs économiques présents, la proximité du port du Havre et le foncier disponible.

Dans le cadre des objectifs de neutralité carbone fixé par la loi « Climat et Résilience », Caux Seine développement a participé à la création de l'usine d'hydrogène vert : hydrogène produit à partir de l'énergie renouvelable, à Saint-Jean-de-Folleville, dans la zone industrielle de Port-Jérôme 2 et à trois kilomètres de la raffinerie de Port-Jérôme. Les seuls rejets de cette nouvelle usine étant de la chaleur, de l'eau et de l'oxygène, elle participera aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'usine d'Air Liquide est prévue pour 2025 et aura une capacité de production de 28 000 tonnes par an, ce qui fait le plus gros site au monde de production d'hydrogène décarboné⁷⁰. Le projet compte avec un investissement de 250 millions d'euros et 180 emplois à la clé. Cette production servira pour la transition énergétique des usines dans un premier temps et pour les mobilités et le chauffage dans le futur. Afin d'être prêt aux besoins de cette filière, l'agglomération a prévu le projet Campus H2 en partenariat avec le consortium d'acteurs de l'hydrogène et le lycée Pierre-de-Coubertin, à Bolbec. Le Campus H2 servira à la création d'un plateau technique de formation supérieure et pour le développement des compétences liés

67 Selon Nathalie Guégaden Lefort, Relations institutionnelles et communication - groupe ExxonMobil, lors de la visite vidéo de Port-Jérôme pour le concours Europan 15, disponible sur <https://vimeo.com/335959175>.

68 AURH, *L'écosystème industriel de l'Estuaire de la Seine*, décembre 2016.

69 D'après entretien avec M Van Caenegem, responsable développement entreprises et attractivité de Caux Seine développement, réalisé le 7 avril 2022.

70 Maire-Christine Urset, « "The place to be" pour l'hydrogène vert, Paris-Normandie », le 28 septembre 2021.

à l'hydrogène.

En 2018, l'Union Européenne a lancé une stratégie sur les matières plastiques, visant à réduire sa consommation et atteindre 100% de plastique recyclable en 2025. Depuis, de nombreux industriels font évoluer leur processus de production pour réaliser du bioplastique, du biodégradable et d'autres ont recours au recyclage chimique. C'est le cas pour l'usine de recyclage chimique de l'américain Eastman, prévue pour démarrer en 2025 à Saint-Jean-de-Folleville, dans la zone industrielle de Port-Jérôme 2. Cet investissement de 850 millions d'euros comprend la création de 350 emplois directs et 1500 emplois indirects. Ce sera la plus grande usine de recyclage moléculaire au monde, avec 160 000 tonnes de plastiques recyclés par an⁷¹.

À 4 kilomètres de l'usine d'Eastman, une autre usine de recyclage plastique commencera ses activités en 2025. Le québécois Loop Industries a acheté un terrain de 130 000 m² à Port-Jérôme-sur-Seine pour recycler 70 000 tonnes de déchets d'emballages PET par an. Avec un investissement de 250 millions d'euros et 180 emplois directs à la clé, le dossier n'est pas encore concrétisé. Le choix de s'installer dans le territoire cauchois reviendra à l'entreprise et à la pertinence de s'implanter à proximité d'une autre usine qui cible les mêmes déchets ménagers avec une capacité telle qu'ils viendront de France mais aussi du reste de l'Europe.

ExxonMobil s'est mise aussi au recyclage plastique en partenariat avec Plastic Energy pour une usine de traitement thermique de déchets plastiques. Ainsi, la société pétrochimique peut démontrer sa capacité à répondre aux attentes de la société en matière d'engagement vers une économie plus circulaire⁷², qui se traduit par des synergies entre les différents acteurs et la mutualisation de ressources et d'infrastructures. Le lancement de l'usine est prévu pour 2023 et elle aura une capacité de recyclage de 25 000 tonnes par an, avec l'ambition d'atteindre 33 000 tonnes les années suivantes. Le produit créé à partir de ce recyclage sera utilisé pour la production de polymères certifiés circulaires ainsi que d'autres produits à haute valeur ajoutée.

En plus du recyclage plastique, Port-Jérôme s'oriente aussi vers la production de bioplastiques pour remplacer les plastiques faits à base de pétrole. En décembre 2022, Futerro, société belge, a annoncé le souhait d'édifier une bioraffinerie à Port-Jérôme-sur-Seine, avec une capacité de production annuelle de 75 000 tonnes d'acide polylactique,

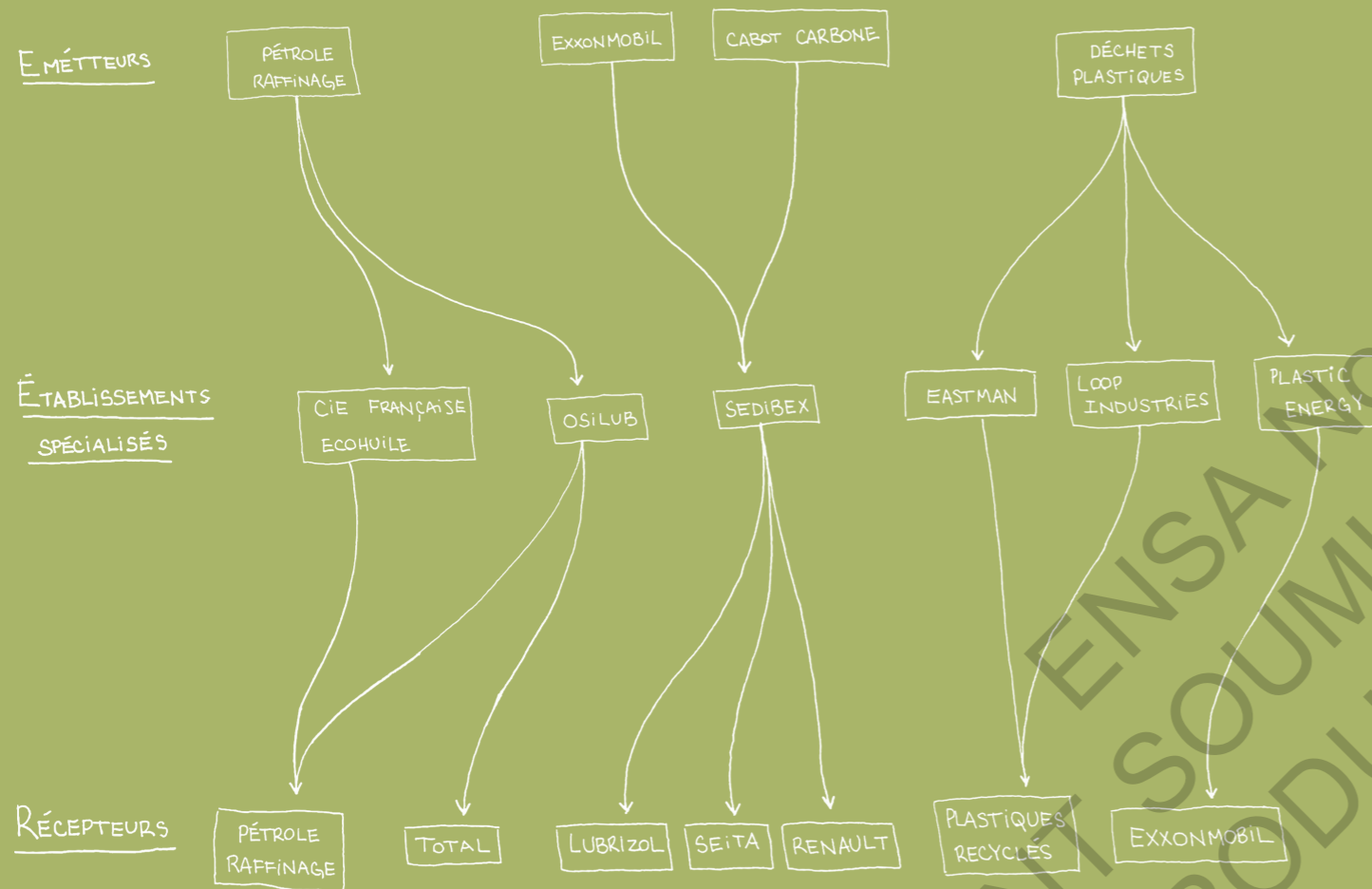


Schéma de l'écosystème de l'écologie industrielle de quelques sociétés de Port-Jérôme.
Adapté de L'écosystème industriel de l'Estuaire de la Seine, AURH, décembre 2016.

71 Claire Garnier, « L'américain Eastman choisit la Normandie pour son usine géante de recyclage de plastiques », *Les Echos*, le 31 mars 2022.

72 Informations disponibles dans le rapport annuel de 2021 de Caux Seine développement.

un bio-plastique⁷³. Le polymère serait le premier plastique bio-renouvelable, issu d'un carbone d'origine végétale. À la clé, potentiellement 250 emplois directs et 900 emplois indirects.

La ville de Port-Jérôme utilise l'économie circulaire sur son territoire comme atout majeur pour attirer des investisseurs, avec Hervé Morin, président de la Région, affirmant que l'américain Eastman a été séduit par l'économie circulaire en train de se construire dans la vallée de la Seine⁷⁴. Le tissu industriel de Port-Jérôme évolue sans changer sa production principale, le raffinage pétrolier. Cette filière est notamment à l'origine de risques technologiques importants et son produit principal, le carburant, est l'un des principaux responsables de pollutions de gaz à effet de serre. Les questions écologiques autour de la production industrielle sont de plus en plus courantes parmi habitants et gouvernement. Avec plusieurs mesures allant contre, les combustibles fossiles sont l'objet de contestations fortes, cependant le gouvernement offre un soutien aux entreprises en se positionnant vers une stratégie de transition écologique, comme avec le plan France Relance. Ainsi, la pétrochimie semble en voie d'obsolescence et Port-Jérôme s'oriente peu à peu vers la décarbonation de son industrie, le recyclage plastique et la production de bioplastiques. Cependant, en terme d'aménagement spatial et de paysage urbain, en quoi ces nouvelles usines sont différentes des usines pétrochimiques déjà sur place ?

nouvelles productions, nouveaux espaces ?

La transformation envisagée du tissu industriel de Port-Jérôme, de la pétrochimie vers l'industrie du retraitement plastique et la production de l'énergie décarbonée, comprend une réorganisation permanente des espaces industriels⁷⁵. La stratégie foncière doit mettre à disposition des zones d'activité à signalétique homogène qui s'inscrivent dans une logique de croissance, car, pour attirer des nouvelles entreprises, il est nécessaire de développer des infrastructures en matière d'accessibilité ou d'espaces dédiés⁷⁶.

Dans la zone industrielle de Port-Jérôme, cette compétence est déléguée à l'agence Caux Seine développement, responsable de la viabilisation et la vente des terrains. En 2016, ils ont présenté avec l'agglomération la ZAC Port-Jérôme 3 dans le but d'accueillir

73 Eloïse Aubé, « Une usine de bioplastique en projet à Port-Jérôme-sur-Seine : 250 emplois à la clé », *76actu* [en ligne], publié le 9 décembre 2022, consulté le 20 décembre 2022.

74 Garnier, *Les Echos*, le 31 mars 2022.

75 Brennetot, op. cit., p. 55.

76 Dumont, op. cit., pp.537-555.

l'industrie imaginaire

des activités industrielles et portuaires sur 150 ha localisés à l'Est de la zone industrielle de Port-Jérôme 1, dans la commune de Petiville. Encore dans le but de dynamiser et d'accroître le potentiel d'attractivité de la ZI de Port-Jérôme et de l'axe Seine, Caux Seine agglo, en convention avec la Région Normandie, Caux Seine développement et la ville de Port-Jérôme-sur-Seine, a installé depuis 2019 une zone économique spéciale⁷⁷ sur les communes de Port-Jérôme-sur-Seine et Petiville. La zone fait 12 ha, dont 9,7 ha commercialisables. Le positionnement est stratégique, avec la ZI de Port-Jérôme et les autoroutes A131 et A29 à côté. Malgré la modulation de la fiscalité pour les entreprises, la zone est un échec et ne réussit pas à attirer les investisseurs étrangers souhaités par manque de place⁷⁸. Le territoire de Port-Jérôme est déjà assez attractif par lui-même mais Caux Seine développement espère se servir de la zone dans les mois à venir. La forte concurrence internationale pousse les acteurs de Port-Jérôme à trouver de nouveaux mécanismes de dynamisation pour le territoire, et la ZES demeure une expérience spatiale dans cette dynamique.

Les nouvelles industries de la zone de Port-Jérôme sont en début de projet, donc il est difficile de se rendre compte du rapport spatial qu'elles auront avec la ville. Cependant, à partir des documents officiels de concertations publiques et de quelques projets plus avancés, nous pouvons analyser leurs impact environnemental. C'est le cas pour trois des nouveaux projets de la zone industrielle : l'usine d'hydrogène vert d'Air Liquide et les usines de recyclage plastique d'Eastman et de Plastic Energy.

un espace recyclé pour une nouvelle production

L'usine de production d'hydrogène décarboné d'Air Liquide se trouvera sur un terrain de 5 hectares à Saint-Jean-de-Folleville, au cœur de la zone industrielle de Port-Jérôme 2. L'usine sera fournie en eau industrielle de l'usine de Norville pour le refroidissement des équipements et pour l'électrolyse, étape de fabrication de l'hydrogène. L'eau sera ensuite rejetée dans la Seine. Le seul rejet dans ce processus de fabrication d'hydrogène vert sera de l'oxygène et de la vapeur d'eau. L'usine ne dépassera pas un stockage de 5 tonnes d'hydrogène et ne fera pas objet d'un classement Seveso. Afin de maîtriser

⁷⁷ Une Zone Économique Spéciale, ou ZES, est un type de zone franche. Ces espaces possèdent des avantages destinées à attirer des entreprises et activités exportatrices. Les entreprises implantées dans ce périmètre délimité peuvent se soustraire plus ou moins durablement au régime commun en vigueur dans le pays d'accueil, surtout en ce qui concerne les domaines douanier et fiscal, voire en matière de travail.

⁷⁸ D'après entretien avec M Van Caenegem, responsable développement entreprises et attractivité de Caux Seine développement, réalisé le 7 avril 2022.



d'éventuels risques, le bâtiment sera fait en béton pouvant contenir le choc d'une possible explosion. Pour les bâtiments administratifs, un moyen de production d'énergie renouvelable est envisagé. Autour des bâtiments, une zone sera préservé spécifiquement pour l'environnement et la biodiversité. À l'intérieur du site, des aménagements paysagers sont envisagés via une partie de toiture végétalisée, des bassins de rétention d'eau et des plantations qui n'ont pas encore d'emplacement déterminé. Une partie du terrain sera bâtie sur un remblai d'environ 1,5 mètre en raison du risque inondation. Le reste du terrain ne sera pas surélevé afin de réduire les impacts sur la biodiversité. Cette surélévation des constructions est imposé par le cahier des charges industriels de Caux Seine agglomération ainsi que le PLU de Saint-Jean-de-Folleville. Les habitations les plus proches du site se trouvent à 800m de distance, donc les nuisances sonores seront moins importantes. Cependant, lors des travaux de construction, des nuisances sonores ponctuelles et localisées pourraient être générées. La torche pour brûler l'hydrogène ne fonctionnera que quelques heures par an en cumulé. Elle fera 30 mètres de haut et la flamme sera de couleur bleue, donc invisible le jour mais observable pendant la nuit.

L'usine de recyclage plastique de l'américain Eastman se trouvera aussi à Saint-Jean-de-Folleville, dans un terrain de 40 hectares sur la zone d'activité de Port-Jérôme 2, car ce serait l'emplacement permettant le meilleur potentiel d'approvisionnement énergétique, des synergies locales et un accès facilité aux matières premières, le tout avec l'impact environnemental le plus faible possible. Les déchets, la matière première, seraient transportés et stockés dans des entrepôts fermés au sein de l'usine, afin d'éviter toute nuisance, avec une capacité de stockage entre 6000 et 13 000 tonnes. Le flux viendrait en priorité de France mais également d'autres pays voisins, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne ou l'Italie, car seule une fraction du total des déchets générés en France est réellement collectée et triée de manière appropriée, et donc disponible pour le recyclage. Pour cette raison, une augmentation du trafic de poids lourds est attendue, avec un trafic total de camions d'environ 145 par jour pour l'ensemble des activités liées à l'usine, en supposant que tout vienne et parte de l'usine par fret routier. Eastman dispose de deux routes bien équipées, l'une au nord et l'autre au sud, mais aucun mode de transport alternatif au fret routier a été identifié, malgré la proximité de la Seine, qui permettrait des livraisons par voie fluviale. L'eau utilisée sur le site sera de l'eau industrielle, pompée depuis la Seine. Diverses possibilités de récupération et de réutilisation des eaux de pluie dans l'usine seront envisagées. Une partie importante de la parcelle d'Eastman pourrait être classée en zone humide, ainsi certaines zones du site seront surélevés pour prévenir le risque d'inondation; malgré que Saint-Jean-de-Folleville ne soit pas soumise

à un plan de prévention des risques d'inondation. Actuellement, le site est destiné à un usage agricole et l'enjeu écologique devrait être faible. Afin d'atténuer l'impact de l'usine et compenser la perte d'activité, Eastman prévoit d'investir dans une coopérative agricole locale.

Les habitations les plus proches sont situés à plusieurs centaines de mètres du site, donc les nuisances sonores pour la population du territoire devraient ainsi être limitées. Les équipements bruyants seront dans des locaux insonorisés afin d'éviter les pollutions sonores pour le personnel de l'usine. Pour éviter les odeurs de l'usine de production d'énergie, l'air sera aspiré et utilisé en tant qu'air de combustion. L'origine des risques provient de l'utilisation du méthanol dans le procédé de recyclage, un alcool toxique et hautement inflammable, présentant un risque d'explosion ou d'incendie. Ainsi, tous les bâtiments abritant des produits considérés comme dangereux seront conçus spécifiquement pour prévenir les risques d'exposition et d'explosion. L'usine serait classée ICPE⁷⁹ et soumise à des autorisations auprès du préfet avant toute mise en service. Elle sera aussi classée Seveso seuil bas en raison de la quantité et de la nature des produits stockés au sein de la future installation. Les retombées socio-économiques pour le territoire grâce à l'installation de l'usine seront aussi nombreuses, comme la création d'environ 330 emplois directs et 1500 emplois indirects, avec un objectif de mise en place d'un écosystème local comprenant l'ensemble des métiers de la chaîne de valeur du recyclage.

L'usine de production de recyclage chimique de Plastic Energy a reçu le soutien financier du gouvernement français dans le cadre de son Plan de Relance et de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (Prime d'Aménagement du Territoire). L'entreprise loue à ExxonMobil deux parcelles d'environ 4 hectares pour l'installation de leur projet. Le site traitera 75 tonnes de déchets par jour, soit environ 25 000 tonnes par an. À la fin du processus de fabrication, l'huile utilisée pour la production de polymères circulaires sera envoyée vers quatre réservoirs de 250 m³ pour un contrôle qualité avant d'être dirigée vers la canalisation alimentant le vapocraqueur⁸⁰ d'ExxonMobil. Le site du projet, actuellement utilisé par des cultures céréalières, est en continuité avec l'implantation industrielle de Port-Jérôme. Il se situe à 1,3 km du PNR des Boucles de la Seine Normande

⁷⁹ Installations classées pour la protection de l'environnement dans le Code de l'Environnement français, ou ICPE, est une classification qui concerne tous les projets pouvant avoir des impacts (pollution de l'eau, de l'air, des sols) et présenter des dangers (incendie, explosion).

⁸⁰ Le vapocraquage est un procédé pétrochimique qui consiste à obtenir des alcènes (éthylène, propylène) mieux valorisés. Ces alcènes sont principalement à la base de l'industrie des matières plastiques.

et à proximité de plusieurs Znieff⁸¹. Néanmoins, le porteur du projet considère que ces enjeux environnementaux sont limités du fait de la présence d'une zone industrielle, malgré l'avis de l'autorité environnementale disant que l'anthropisation du site ne serait pas une justification pour ne pas rendre compte des enjeux environnementaux présents, même résiduels. Le site du projet est relativement éloigné des zones d'habitation. Il est tout de même classé ICPE et soumis à des autorisations, comme l'usine d'Eastman, et aussi classé Seveso seuil haut par dépassement du seuil de stockage de gaz inflammable.

Les nouvelles industries qui s'installent à Port-Jérôme, moins polluantes et plus écologiquement responsables, n'ont pas forcément un rapport différent à l'espace que les usines et les procédés traditionnels. Au contraire, les enjeux spatiaux sont plutôt similaires. L'emprise de nouvelles usines est conséquente, avec la nécessité de plusieurs hectares pour leur installation. La production est également à risques, avec les usines étant soumises aux classifications ICPE et Seveso. Les enjeux autour de l'installation d'une usine de recyclage chimique et d'une raffinerie ne sont pas si différents. À part le procédé chimique qui diffère et l'origine de l'électricité à partir d'une source renouvelable, le rapport à l'espace est semblable. Notre regard extérieur et non professionnel s'attardera toujours sur les mêmes torches allumées de 30m de haut, les mêmes tuyaux métalliques d'alimentation, les mêmes larges routes d'accès, les mêmes bâtiments fonctionnalistes en béton et le même trafic composé par des camions à poids lourds.

un imaginaire autour de la coprophagie urbaine

Le rapport à l'espace de nouvelles usines de Port-Jérôme est ressemblant à celui des usines déjà sur place. Les nouveaux projets correspondent certes à un renouvellement de son tissu industriel, à la création de nouveaux emplois et au développement économique du territoire, mais aussi à la production d'un imaginaire. C'est-à-dire, le corpus de récits, d'images et de valeurs, collectivement admises, et propres à un territoire et à une époque donnée⁸². À Port-Jérôme, les nouvelles industries participent à la réhabilitation de l'image des raffineries et de la zone industrielle. Dans l'imaginaire collectif, la ville et l'industrie peuvent exister ensemble, en symbiose, grâce aux nouvelles filières plus écolo-

81 Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

82 Camille Tiano, *Les fauteurs d'imaginaire. Construction d'un imaginaire et jeu d'acteurs dans les opérations de requalification urbaine Euralille, Euroméditerranée et Neptune*. Sciences de l'Homme et Société. Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis, 2007.

giquement responsables. C'est pourquoi la ville mise autant son avenir sur ces nouveaux projets, comme avec la création de H2 académie pour les formations autour de l'hydrogène ou encore la revitalisation de l'entrée de la ville avec le concours European.

Depuis les années 1980, le *branding* et le *marketing* urbain font partie essentielle de la production d'un territoire. Ces approches visent la promotion et la valorisation des villes, comme l'on ferait d'un produit ou d'un service. Celles-ci servent à attirer de nouveaux habitants, des investisseurs et des entreprises à partir de l'utilisation d'images et des discours découlant de l'imaginaire des projets de développement urbain. Dans un cadre de compétitivité internationale entre les territoires, la médiatisation d'un projet ferait preuve de son succès et servirait comme levier pour attirer des investisseurs⁸³. Ce mode d'urbanisme se superpose à la production réelle de la ville par une production narrative contrôlée par ses commanditaires, plutôt que de répondre à des besoins réels du territoire⁸⁴. Cela était la critique de la liste électorale de gauche « Port-Jérôme-sur-Seine : Pour une gestion sociale, humaine et démocratique » au projet lauréat du concours European, qui reprochait le manque de participation citoyenne dans l'élaboration du projet ainsi que le déplacement d'une station-service pour sa mise en place⁸⁵. A Port-Jérôme-sur-Seine, la vision du futur promet un lieu où écologie et industrie coexistent et les pollueurs d'hier seront les écolos de demain.

La région de la vallée de la Seine est historiquement industrielle et l'écologie industrielle, traduite ici par l'implantation de l'économie circulaire, est comme un levier pour son avenir économique⁸⁶. Grâce aux savoir-faire existants autour du raffinage pétrolier, la ville peut accueillir de nouveaux projets autour du retraitement plastique et de la production d'énergie renouvelable. Ces nouvelles productions s'insèrent dans l'écosystème industriel déjà présent et créent des synergies avec l'industrie pétrochimique, par le voisinage géographique des entreprises et par la mutualisation de services. Cependant, la cohabitation entre écologie et industrie n'est pas aussi évidente que l'on aimerait le croire. L'économie circulaire est une sorte de capitalisme coprophage, qui espère profiter de ses résidus et déchets. La main invisible gérant tous les flux de matière de manière optimale

83 Pedro Fiori Arantes, *Arquitetura na era digital-financeira, desenho, canteiro e renda da forma*, São Paulo, 2010.

84 Laurent Matthey, « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », *Métropolitiques* [en ligne] publié le 28 octobre 2011, consulté le 23 décembre 2022.

85 Avis de la liste électorale « Port-Jérôme-sur-Seine : Pour une gestion sociale, humaine et démocratique » dans la rubrique « Expressions Politiques » publié dans l'édition de l'automne 2020 du magazine municipal de Port-Jérôme.

86 AURH, *L'écosystème industriel de l'Estuaire de la Seine*, décembre 2016.



La coprophagie urbaine.

n'existe pas et la perte de matière est inévitable⁸⁷. Les processus de recyclage ne sont pas capables de tout transformer ou réemployer, car il y a beaucoup trop de matières et toujours des résidus non désirés. Le recyclage prévu dans les usines d'Eastman, de Plastic Energy et de Loop Industries n'utilisera qu'une partie des déchets plastiques français, car la plupart n'est pas trié de manière correcte afin de pouvoir optimiser le retraitement. Dans le cas d'Eastman, sa matière première proviendra de France mais aussi d'autres pays européens, augmentant l'empreinte carbone du projet. Les risques et les problèmes de pollutions seront toujours présents au sein de ces nouvelles industries, avec Plastic Energy et Eastman classées Seveso seuil haut et ICPE, respectivement.

Le discours autour de nouveaux projets à Port-Jérôme vise la réhabilitation de l'image de la ville et de sa zone industrielle, qui abrite des usines à hauts risques technologiques. Les nouvelles filières écologiquement responsables jouent le rôle de désamorceur des contestations environnementales qui entourent la plateforme pétrochimique. Ces contestations ont été présentes dans le magazine municipal de la ville de « Port-Jérôme-sur-Seine : Pour une gestion sociale, humaine et démocratique »⁸⁸. La liste électorale critique le projet de l'usine d'hydrogène vert par rapport à son fonctionnement flou et le financement par fonds publics. Quoi qu'il arrive, la ville reconnaît la nécessité de diversifier son tissu industriel afin de rester une ville attractive aux investisseurs et aux habitants. Port-Jérôme, et plus largement la vallée de la Seine, reconnaissent le marché existant dans la filière du retraitement et orientent leur tissu industriel vers cette industrie. Le recyclage plastique est essentiel pour un futur plus écologiquement responsable, cependant, il serait nécessaire de tourner le regard vers l'origine de la surproduction des déchets plastiques : un système économique qui pousse à la compétitivité entre les territoires et à la surproduction de marchandises. Dans l'économie capitaliste, la revalorisation de déchets semblerait être le seul futur possible dans une optique de croissance infinie⁸⁹. Ainsi, l'urbanisme coprophage, qui utilise ses résidus et déchets pour développer l'économie et la croissance urbaine, devient le modèle économique du territoire.

87 Jean-Baptiste Fressoz, « La main invisible a-t-elle le pouce vert? », *Techniques & Culture* [En ligne], 65-66 | 2016, mis en ligne le 31 octobre 2018, consulté le 29 mai 2022.

88 Avis de la liste électorale « Port-Jérôme-sur-Seine : Pour une gestion sociale, humaine et démocratique » dans la rubrique « Expressions Politiques » publié dans l'édition de janvier 2022 du magazine municipal de Port-Jérôme.

89 Fressoz, mis en ligne le 31 octobre 2018, consulté le 29 mai 2022.

les villes industrielles du 21e siècle

Port-Jérôme-sur-Seine, depuis les années 1930, est un des sites industriels majeur de France. Aujourd'hui, avec l'arrivée des usines de retraitement plastique et de production d'énergie décarbonée, la ville vit un deuxième âge d'or dans son industrie. La ville ne cesse de s'industrialiser et de faire évoluer son tissu industriel vers des industries à bas-carbone et plus écologiquement responsables. On peut ainsi se demander si Port-Jérôme est emblématique d'une nouvelle typologie de ville industrielle.

Tandis que la désindustrialisation et la réorientation des grandes villes européennes vers une économie de service⁹⁰ est inéluctable, Port-Jérôme-sur-Seine profite de son emplacement à l'écart des métropoles pour garder l'industrie au sein de son territoire. Une ville sans en être une, Port-Jérôme est une petite commune conçue principalement pour l'industrie, même si les nouveaux projets tentent de dynamiser son centre-ville et attirer de la population.

La ville industrielle du 21e siècle, si l'on se base sur Port-Jérôme, est un petit territoire à proximité de grands centres urbains. Le tissu industriel est décrit comme un écosystème industriel, un être vivant et respirant, avec des échanges et des collaborations qui relient les ressources et les productions de différents acteurs. C'est la consolidation de l'économie circulaire comme stratégie territoriale plus large. Le paysage urbain créé par les nouvelles industries ne diffère pas énormément des usines et procédés traditionnels, malgré que la production provienne des industries bas-carbone et des énergies renouvelables. La ville industrielle du 21e siècle est en quête de la symbiose entre habitat et industrie. Le travail sur l'imaginaire collectif sert à promouvoir une vie en société plus durable et respectueuse de l'environnement, à partir des circuits courts et des synergies possibles entre les entreprises du territoire, malgré les nombreuses contradictions entre écologie et industrie.



LA VILLE INDUSTRIELLE DU 21E SIÈCLE

90 Hall, op. cit., 2014.



conclusion

ENSA Normandie
AU DROIT D'AUTEUR
DUMIS
ACTION INTERDITE

À Port-Jérôme-sur-Seine, une ville qui échappe aux tendances de désindustrialisation européennes, nous raconte l'histoire d'une nouvelle forme de ville industrielle écologiquement responsable, résiliente et aux usines bas-carbone. Les transformations du tissu industriel à Port-Jérôme sont encore en début de projet. La plupart des annonces datent des années 2021 ou 2022, avec le démarrage de nouveaux établissements prévus pour 2023 au plus tôt. Les changements apportés par ces nouvelles productions, autant paysager qu'écologique, ne sont pas assez avancés pour pouvoir en tirer une conclusion définitive. Cependant, l'évolution de la ville de Port-Jérôme-sur-Seine est représentative du futur de l'industrie en France et son analyse interroge des notions que l'on pense bien connaître, comme ce qu'est une ville industrielle, ce qu'est l'industrialisation et ce qu'est la désindustrialisation. Tous ces phénomènes sont en train de changer de nature et Port-Jérôme-sur-Seine pourrait servir comme une sorte de fenêtre ouverte vers les futures villes industrielles de France.

La relation entre le développement économique et la croissance urbaine à Port-Jérôme s'insère dans la stratégie de développement de la vallée de la Seine. La vallée se trouve à l'interface de deux échelles : globale, par la connexion au trafic international de marchandise, et locale, par la concentration d'entreprises de production et de transformation. Ce caractère stratégique explique la multiplication, depuis une dizaine d'années, de projets visant à faire de la vallée de la Seine un axe de développement majeur. Les entreprises présentes à Port-Jérôme ont dû faire des efforts de compétitivité et s'intégrer dans un système productif valorisant la mise en réseau et les économies d'agglomération pour faire face à la pression croissante de la concurrence extérieure. L'évolution du tissu industriel de Port-Jérôme répond à une stratégie plus large mise en place sur l'ensemble de la vallée qui prévoit un développement autour des industries du retraitement, de l'économie circulaire et d'énergies renouvelables⁹¹.

Les nouvelles industries apportent une nouvelle spécificité au tissu industriel de la ville tout en créant de nouveaux emplois. Elles participent à l'attractivité de la ville et à son développement économique. Les nouvelles filières s'insèrent dans un territoire conformé par les raffineries des années 1930 qui continue d'évoluer et de s'industrialiser. Le paysage urbain créé par ces nouvelles usines ne se distingue pas énormément des sites pétrochimiques, surtout par rapport aux pollutions et risques générés. La zone industrielle sera toujours marquée par les grands bâtiments industriels, les tuyaux métalliques, les torchés allumés la nuit et l'intensité du trafic routier.

91 AURH, décembre 2016.

Cet urbanisme coprophage, qui trouve dans nos déchets plastiques un moyen de faire du profit, semble contradictoire avec une réelle volonté d'un futur plus écologiquement responsable. L'usage des plastiques traditionnels et des plastiques à usage unique n'est pas remis en question par ces projets, plutôt, ils trouvent dans ces usines de recyclage un moyen de ne pas requestionner le mode de production, ou encore le mode de surproduction, de l'économie capitaliste du monde où l'on vit. Plutôt que de requestionner notre mode de production ou restructurer l'espace, les nouvelles entreprises de Port-Jérôme transforment l'imaginaire collectif autour de la perception public des usines et de l'industrie. Les nouvelles filières servent surtout à l'attractivité du territoire envers les nouveaux investisseurs et habitants, comme les discours des acteurs économiques et les projets de revitalisation urbaine le montrent.

La nouvelle industrie à Port-Jérôme est imaginaire car elle n'a pas un rapport nouveau à l'espace, présentant les mêmes enjeux autour des risques technologiques, pollutions et contradictions écologiques. Cependant, là où elle diffère des procédés traditionnels c'est dans la création d'un imaginaire collectif⁹² autour d'une possible symbiose entre ville et industrie. L'attractivité d'un territoire est essentielle pour son développement. Les projets sont travaillés à partir d'un imaginaire spécifique. Ainsi, la ville ne produit plus, elle est le produit. Le territoire, une marque. L'industrialisation contemporaine à Port-Jérôme-sur-Seine ne présente pas une nouvelle forme urbaine mais elle nourrit néanmoins le rêve utopique de faire coexister industrie et écologie. Dans sa stratégie de développement économique et de croissance urbaine, Port-Jérôme représente la ville industrielle du 21^e siècle.

92 Tiano, op. cit., 2007.



Normandie
DROIT D'AUTEUR
TERDITE

D982

LILLEBONNE

N.D.
DE GRAVENCHON





MIT ENSA Normandie
PRODUCTION AU DROIT D'AUTEUR
INTERDITE

Esso

FIELD DI NEW YORK

D'AMICO





30

REPLICA NORMA AU DRON INTERLUMINEUR



Normandie
AU DROIT D'AUTEUR
INTERDITE



sources

visites de site

13 novembre 2021, samedi. Visite exploratoire de Port-Jérôme-sur-Seine.

10 février 2022, jeudi. Visite de la ZES de Port-Jérôme-sur-Seine.

11 mars 2022, vendredi. Visite de la ZI et de la ZES de Port-Jérôme-sur-Seine.

25 mai 2022, mercredi. Visite préparatoire pour la visite guidée de Port-Jérôme-sur-Seine avec Échelle Inconnue.

2 juin 2022, jeudi. Visite guidée de Port-Jérôme-sur-Seine avec Échelle Inconnue.

entretiens

27 décembre 2021, lundi. Premier entretien avec M. Pierre Van Caenegem, responsable développement entreprises et attractivité à Caux Seine développement.

10 mars 2022, jeudi. Entretien avec M. Émilien Louvel, responsable du service urbanisme de la commune nouvelle de Port-Jérôme-sur-Seine.

7 avril 2022, jeudi. Deuxième entretien avec M. Pierre Van Caenegem, responsable développement entreprises et attractivité à Caux Seine développement.

ouvrages

Arantes, Pedro Fiori. *Arquitetura na era digital-financeira: desenho, canteiro e renda da forma*. Universidade de São Paulo, 2010.

Attali, Jacques. *Paris et la mer : la Seine est Capitale*. Paris: Fayard, 2010.

Berlingen, Flore. *Recyclage : le grand enfumage : comment l'économie circulaire est devenue l'alibi du jetable*. Diagonales. Paris: Rue de l'échiquier, 2020.

Brennetot, Arnaud. *Atlas de la vallée de la Seine : de Paris à la mer*. Collection Atlas-monde. Paris: Éditions Autrement, 2019.

Crague, Gilles. *Faire la ville avec l'industrie : métropoles et villes moyennes : 4 retours d'expériences*. Paris: Presses des Ponts, 2019.

Duby, Georges. *Histoire de la France urbaine : le cycle haussmannien : Tome 4 : La ville de l'âge industriel*. L'Univers historique, TOME 4. Paris: Seuil, 1983.

Guicheteau, Manuel. *Quel devenir pour les infrastructures pétrolières dans l'estuaire de la Seine ?*. INSA Centre Val de Loire. 2022.

Grumbach, Antoine. *Seine métropole : Paris Rouen Le Havre*. Paris : Archibooks, 2009.

Hall, Peter. *Cities of Tomorrow : An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. 3e éd. Londres, 2002.

Harvey, David. *Le capitalisme contre le droit à la ville : néolibéralisme, urbanisation, résistances*. Paris: Ed. Amsterdam, 2011.

Luxembourg, Corinne. *Métamorphoses des villes industrielles : vivre la ville désindustrialisée*. Itinéraires géographiques. Paris: L'Harmattan, 2014.

Quet, Mathieu. *Flux : comment la pensée logistique gouverne le monde*. Paris : La Découverte, 2022.

Stiegler, Bernard. *Le nouveau génie urbain. Collection du nouveau monde industriel*. [Limoges]: FYP, 2020.

Tiano, Camille. *Les fauteurs d'imaginaire. Construction d'un imaginaire et jeu d'acteurs dans les opérations de requalification urbaine Euralille, Euroméditerranée et Neptune*. Sciences de l'Homme et Société. Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis, 2007. Français. ffnnt : ff. fftel-00272462

Tsing, Anna. *Le champignon de la fin du monde : sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*. Paris : La Découverte, 2017.

articles

Bost François, « Les zones franches, interfaces de la mondialisation », *Annales de géographie*, 2007/6 (n° 658), p. 563-585. DOI : 10.3917/ag.658.0563. URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2007-6-page-563.htm>

Brennetot, Arnaud, Michel Bussi, et Yves Guermond. « Le Grand Paris et l'axe Seine ». *Métropoles*, no 13 (15 décembre 2013). <https://doi.org/10.4000/metropoles.4788>.

Dumont, Gérard-François. « Villes à système productif industriel et gouvernance territoriale ». *Bulletin de l'Association de géographes français* 92 (2015): 537-55.

Edelblutte, Simon. « Ville-usine, ville industrielle, ville d'entreprise... Introduction à des approches croisées du fait industrialo-urbain ». *Revue Géographique de l'Est* 58, no 3-4 (25 décembre 2018). <https://doi.org/10.4000/rge.9332>.

Fressoz, Jean-Baptiste. « La main invisible a-t-elle le pouce vert ? » *Techniques & Culture. Revue semestrielle d'anthropologie des techniques*, no 65-66 (31 octobre 2016): 324-39. <https://doi.org/10.4000/tc.8084>.

Levy, Albert. « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine ». *Espaces et sociétés* 122, no 3 (2005): 25-48. <https://doi.org/10.3917/esp.122.0025>.

Matthey, Laurent. « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle ». *Métropolitiques*, 28 octobre 2011. <https://metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html>.

Tiano, Camille, « Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? », Cybergeog: European Journal of Geography [En ligne], Current issues, Les valeurs de la ville, Publié le 03 mai 2010, consulté le 16 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/23091>

presse

Annetta, Ghislain. « Port-Jérôme : le PPRT pourrait aider les autorités, la RD 110 fermée partiellement dans quelques semaines ». Le Courrier Cauchois [en ligne]. Publié le 4 décembre 2015, consulté le 30 novembre 2022. <https://www.lecourriercauchois.fr/actualite-68675-port-jerome-le-pprt-pourrait-aider-les-autorites-la-rd-110-fermee-partiellement-dans-quelques-semaines>.

Annetta, Ghislain. « Port-Jérôme-sur-Seine (Seine-Maritime) : les entreprises font sa richesse ». Le Courrier Cauchois [en ligne]. Publié le 19 avril 2018, consulté le 29 novembre 2022. <https://www.lecourriercauchois.fr/actualite-168161-port-jerome-sur-seine-seine-maritime-les-entreprises-font-sa-richesse>.

Aubé, Eloïse. « Une usine de bioplastique en projet à Port-Jérôme-sur-Seine : 250 emplois à la clé ». 76actu [en ligne]. Publié le 9 décembre 2022, consulté le 20 décembre 2022. https://actu.fr/normandie/port-jerome-sur-seine_76476/une-usine-de-bioplastique-en-projet-a-port-jerome-sur-seine-250-emplois-a-la-cle_55809032.html.

Aubin, Dominique. « Notre-Dame-de-Gravenchon, la cité du pétrole ». Les Echos [en ligne]. Publié le 28 juillet 2014, consulté le 15 novembre 2022 <https://www.lesechos.fr/2014/07/notre-dame-de-gravenchon-la-cite-du-petrole-1103157>.

Cambot, Stany. « La coprophagie urbaine : un modèle économique métropolitain - Le stade anal de l'Axe Seine ou Croire faire de l'or de ses déjections [Échelle Inconnue] ». lundimatin [en ligne]. Publié le 22 novembre 2021, consulté le 17 mars 2022. <https://lundi.am/La-coprophagie-urbaine-un-modele-economique-metropolitain>.

Cambot, Stany. « Ecrire Sur Les Ruines Du Futur ». Rouen. Revue n°11. 2022.

Cambot, Stany. « Glauque Est Une Couleur ». Rouen. Revue n°10. 2021.

Desse, Natalie. « Recyclage plastique : de la place pour deux géants en Normandie ? » Ouest-France [en ligne]. Publié le 1 avril 2022, consulté le 21 décembre 2022. <https://www.ouest-france.fr/normandie/port-jerome-sur-seine-76330/recyclage-plastique-de-la-place-pour-deux-geants-en-normandie-0cd7196a-b1df-11ec-bc49-78ca8b0448f8>.

Frémont, Antoine. « Le Havre, l'axe Paris-Seine et les routes maritimes mondiales ». Esprit Presse [en ligne]. Publié en juin 2013, consulté le 13 septembre 2022. <https://esprit.presse.fr/article/fremont-antoine/le-havre-l-axe-paris-seine-et-les-routes-maritimes-mondiales-37473>.

Garnier, Claire. « Eastman choisit la Normandie pour son usine géante de recyclage de plastiques ». Les Echos. Sortie le 31 mars 2022.

Haropa Port. « Développement de l'hydrogène vert à Port-Jérôme sur Seine, reportage France 3 Normandie ». Youtube. Publié le 23 février 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=LYM0cklYMr4>.

Houssin, Lauren. « Antoine Grumbach : «La Seine est le vecteur d'identité de la métropole» ». Libération

[en ligne]. Publié le 30 décembre 2014, consulté le 31 novembre 2021. https://www.liberation.fr/evenements-libe/2014/12/11/antoine-grumbach-la-seine-est-le-vecteur-d-identite-de-la-metropole_1161322/.

Merchet, Jean-Dominique. « A Brotonne, ça usine dans le parc. Entre Rouen et Le Havre, ce parc naturel, traversé par la Seine, est truffé d'industries. » Libération [en ligne]. Publié le 30 juillet 1997, consulté le 15 avril 2022. https://www.liberation.fr/france-archiv/1997/07/30/a-brotonne-ca-usine-dans-le-parc-entre-rouen-et-le-havre-ce-parc-naturel-traverse-par-la-seine-est-t_209816/.

Oriot, Xavier. « Hydrogène vert, raffinerie, recyclage... À Port-Jérôme, pourquoi les industries se bousculent ». Publié le 30 mars 2022, consulté le 19 décembre 2022. <https://www.ouest-france.fr/normandie/port-jerome-sur-seine-76330/hydrogene-vert-raffinerie-recyclage-a-port-jerome-pourquoi-les-industries-se-bousculent-8c1a86e4-b022-11ec-bac3-54fab916d73>.

Paris-Normandie. « La Normandie, terre d'attractivité pour les investissements directs étrangers ». Paris-Normandie [en ligne]. Publié le 18 mars 2022, consulté le 30 mai 2022. <https://www.paris-normandie.fr/id288734/article/2022-03-17/la-normandie-terre-d-attractivite-pour-les-investissement-directs-etrangers>.

Paris-Normandie, « Virginie Carolo-Lutrot, une élue « industrie friendly » en vallée de Seine », Paris-Normandie [en ligne]. Publié le 9 septembre 2021, consulté le 13 décembre 2021. <https://www.paris-normandie.fr/id229119/article/2021-09-09/virginie-carolo-lutrot-une-elue-industrie-friendly-en-vallee-de-seine>

Pointel, Amandine. « Anne Hidalgo à Rouen : "L'axe Seine est un sujet d'ampleur et d'ambition nationale" ». France 3 Normandie [en ligne]. Publié le 11 février 2021, consulté le 10 octobre 2021. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/seine-maritime/rouen/anne-hidalgo-a-rouen-l-axe-seine-est-un-sujet-d-ampleur-et-d-ambition-nationale-1951708.html>.

Rouen Magazine. « Dossier Haropa ». Rouen Magazine. 19 mars - 11 avril 2014, p. 10-13.

TV5MONDE. « Pénurie de carburant en France : les raisons de la crise ». TV5MONDE [en ligne]. Publié le 12 octobre 2022, consulté le 29 novembre 2022. <https://information.tv5monde.com/info/penurie-de-carburant-en-france-les-raisons-de-la-crise-474679>.

Urset, Marie-Christine. « Port-Jérôme-sur-Seine ? « The place to be » pour l'hydrogène vert !. Paris-Normandie ». Paris-Normandie. 28 septembre 2021.

études

AURH. *L'écosystème industriel de l'Estuaire de la Seine*. 56 p. Décembre 2016.

documents réglementaires

Avenant N°1 au Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020, fait à Bayeux, le 3 février 2017.

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie sur le projet de création et d'exploitation d'une unité de traitement thermique des déchets plastiques sur les communes de Port-Jérôme-sur-Seine et de Lillebonne (76) présenté par la société PLASTIC ENERGY.

Compte rendu de la concertation sur le projet H2V Normandy : Usine de production d'hydrogène vert et son raccordement électrique à Saint-Jean-de-Folleville, Janvier 2020.

Compte rendu de la délibération de la commission permanente de la Région Normandie de la réunion du 9 avril 2018.

Compte rendu de la délibération de la commission permanente de la Région Normandie de la réunion du 18 juin 2018.

Compte rendu de la délibération de la commission permanente de la Région Normandie de la réunion du 17 septembre 2018.

Règlement écrit et graphique du PLU de Notre-Dame-de-Gravenchon, révision approuvée le 10 octobre 2006, modification simplifiée approuvée le 19 décembre 2017

Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020, fait à Rouen, le 25 juin 2015.

Création de la zone d'aménagement concerté Grande Campagne Est à Port-Jérôme-sur-Seine (Seine-Maritime) présentée par la Communauté d'Agglomération Caux Vallée de Seine, Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur le dossier présentant le projet et ses impacts.

Dossier de concertation préalable pour le Projet d'usine de recyclage moléculaire des plastiques en Normandie par Eastman.

Plan de Prévention de Risques Technologiques (PPRT) de la zone industrielle de Port-Jérôme. Règlement approuvé le 7 août 2014.

Règlement écrit et graphique du PLU de Notre-Dame-de-Gravenchon, révision approuvée le 10 octobre 2006, modification simplifiée approuvée le 19 décembre 2017

Règlement écrit et graphique du PLU de Petiville.

autres sources

Caux Seine développement. *Rapport Annuel 2021*. 19 p. 2021

Port-Jérôme-sur-Seine - L'entrée de ville d'un territoire en transition. Dossier de site, European 15.

Promenade urbaine réalisée par la Maison de l'architecture de Normandie – le Forum : PORT-JÉRÔME-SUR-SEINE, LA CITE ESSO OU LA PETITE CAMPAGNE. Recherche et rédaction : Anne Le Bellégo, Frédérique Mougeot, Margot Palenzuela, Mylène Houdouin, Laureline Dannesbuchler. Relecture et corrections : Michaël Boblique, Marie Gaimard. Conception graphique : MaN - le Forum. Photographies : MaN - le Forum, Marie Gaimard, Matthieu Simon, Manon Isabelle, Ville de Port-Jérôme-sur-Seine. Cartographie : Ministère de l'Économie et des Finances. Date : mars 2017

Site internet de la ville de Port-Jérôme-sur-Seine. www.notre-dame-de-gravenchon.fr

premier entretien avec m. pierre van caenegem, 27/12/2021

Responsable développement entreprises et attractivité à Caux Seine développement.

P : Pourquoi est-ce que PJ2S a été choisi pour recevoir la ZES ?

VC : La Zone Économique Spéciale existe, elle a été créée en convention entre la Région Normandie, l'ADN (Agence de développement économique de Normandie), Caux Seine agglo, Caux Seine développement et la ville de Port-Jérôme-sur-Seine. Cependant, la zone n'a pas bien pris car on a eu des événements auxquels on ne s'attendait pas, comme la crise de la Covid-19. Il n'y a pas eu non plus les investissements que l'on attendait de la part des entreprises. L'idée, au début, était d'attirer les entreprises anglaises qui souhaiteraient venir sur le territoire et revenir en Europe à cause du Brexit.

Il n'y a pas de plan de relance spécifique pour la ZES, à l'instant. En effet, avec la crise de la Covid-19 il y a eu un regain de nombre de projets qui n'avaient pas besoin d'avoir la ZES pour prendre place. Les entreprises venaient d'elles-mêmes sur le territoire. Il y a eu plusieurs appels de projets, de plusieurs millions d'euros, liés directement à la crise de la Covid-19.

La ZES va aussi s'agrandir d'ici le premier janvier. Aujourd'hui, la ZES se trouve sur le zonage ZAFR (Zone d'Aide à Finalité Régionale). Ce zonage était déjà existant sur les villes de Port-Jérôme-sur-Seine et sur Petiville, donc elles étaient aptes à recevoir la ZES. Cela ne pouvait pas se faire ailleurs. Il y a des chances que le zonage ZAFR s'agrandisse sur les communes voisines.

Le projet de la ZES était peut-être trop rapide, trop avancé, mais il n'était pas possible d'imaginer les soucis et les crises qu'on aurait par la suite.

P : Est-ce que la ZES possède des spécificités concernant l'aménagement urbain à son intérieur ?

VC : Il n'y a pas de spécificités. Son aménagement est classique, il fonctionne comme une zone d'activités normale. Elle est destinée surtout à la petite industrie et au tertiaire. Les terrains sont une propriété de l'agglomération et Caux Seine développement délègue les terrains aux entreprises.

P : Y a-t-il des projets sur la ZES/ZAE ?

VC : Oui, il y a des projets. Il y a beaucoup de demandes. Cependant, ce sont surtout de la part des entreprises endogènes, qui étaient déjà sur le territoire de la Normandie.

De base, la ZES était censé attirer des entreprises étrangères ou qui n'étaient pas sur le territoire de la Région. Mais ce sont surtout des entreprises locales qui souhaitent venir sur la zone.

Près de la moitié de la zone a déjà été vendue et agencée.

P : Quels sont les autres projets de Caux Seine développement par rapport à PJ2S ?

VC : Caux Seine développement, en plus de vendre des terrains, fait aussi des animations et des réunions avec les acteurs locaux pour les aider à attirer des nouveaux clients, des nouveaux marchés et offrir des services aux entreprises.

Dans le volet urbanisme, ils essaient d'éviter les temps creux. S'il y a un foncier disponible, ils essaient de trouver un investisseur ou une entreprise directement. Il y a aussi le souhait de créer des écosystèmes.

Par exemple, on essaye de ne pas envoyer une entreprise à l'autre bout du territoire. On vise la cohabitation, la création des synergies entre les entreprises.

Caux Seine développement a le rôle de voir ce qui peut se passer et comment créer un territoire résilient.

P : Les projets s'insèrent-ils dans une logique de transition écologique ?

VC : Caux Seine développement travaille sous l'optique d'un territoire résilient. Par exemple, on n'a pas la donne pétrolière, on ne sait pas ce qui va se passer, donc il y a un travail sur une alternative. L'agence se base sur l'hydrogène vert, par exemple.

P : Quel est la relation avec le projet de développement de l'Axe Seine ?

VC : Caux Seine développement travaille étroitement en collaboration avec Rouen et Le Havre car il y a beaucoup de complémentarité. Il y a des travaux ensemble sur la décarbonation de l'industrie, qui deviendra une obligation légale des entreprises. Il y a aussi un travail sur le stockage et la captation du CO₂, sur le développement de la filière de l'hydrogène et sur la mobilité.

Par rapport à la transition écologique, ils essayent d'avoir un outil commun pour la réutilisation des déchets. Par exemple, voir les déchets des entreprises au Havre qui pourraient être utilisés à Rouen ou à Port-Jérôme-sur-Seine en tant que matière première et créer une économie circulaire à l'échelle macro de l'Axe Seine.

La Seine est aussi un point d'intérêt et il y a un travail sur le développement du transport fluvial. En attirant des entreprises pour dynamiser les ports du Havre, de Rouen, de Port-Jérôme-sur-Seine, il y aura plus d'utilisation du fleuve et pourra servir de levier économique. Cette initiative s'insère dans la stratégie Haropa Horizon 2025.

entretien avec m émilien louvel, 10/03/2022

responsable du service urbanisme de la commune nouvelle de Port-Jérôme-sur-Seine.

P : J'aimerais comprendre comment est-ce que la ville est en train de se transformer, d'évoluer, notamment avec ses projet qui sont en cours ou qui vont rentrer en cours pour répondre à cette ambition de l'Axe Seine et comment le service d'urbanisme, la mairie, la ville est en train de répondre à cela.

E : Vu comment la ville se transforme, on a un projet qu'on appelle Cœur de Ville. Une requalification complète du centre-ville, donc dans un périmètre qui a été délimité. On a fait appel dans le cadre d'un concession d'aménagement à un aménageur, la SHEMA, un aménageur local, qui est en charge de la réalisation de l'opération Cœur de Ville.

Il y a eu plusieurs acquisitions foncières avec des démolitions et des reconstructions qui ont eu lieu. Essentiellement du logement et du commerce, pas forcément du tertiaire. Il y a plusieurs opérations qui sont sorties. On a l'immeuble rue Banot, l'immeuble Messenger, l'immeuble Loti et encore des opérations à venir par la suite, avec ce qu'on appelle l'îlot Esso. On va déplacer la station Esso du centre-ville pour la relocaliser un peu plus loin.

Il va y avoir tout un travail de requalification de l'entrée de ville aussi, dans le cadre d'un concours d'architecte avec l'European. On a retenu un lauréat qui est désigné pour une mission de programmation un peu plus précise. Cette opération a essentiellement pour objectif de réaliser un peu plus de tertiaire. Des bureaux, du commerce, car on va délocaliser des commerces existants pour les remettre ...

P : Dans le cadre de l'European ?

E : Oui, voilà. Vous avez le plan là, sous les yeux [il pointe]. On a la maquette. Ça a été dans le cadre d'un atelier. Pour se localiser on a la mairie, l'immeuble Loti, le Messenger et rue Banot.

E : Ce sont les trois opérations qui sont déjà sorties. On a déjà qualifié tout l'espace public autour. Et actuellement on a quelques cases commerciales, un bar, un boulanger, une presse. On a la station Esso. Les travaux pour la nouvelle station vont débuter courant Mars. Donc on va récupérer le foncier, le terrain va revenir à la ville. Sur ce terrain [Esso] et cet îlot là [le long] il y a le projet European, avec les architectes pour la construction et la réalisation de bureaux, de logements et de commerces. Voir peut-être d'autres choses. On réfléchit sur le concept des appart-hôtels pour pouvoir accueillir justement les salariés des nouvelles industries et des nouvelles activités qui sont déjà en cours ou qui vont être amené à s'implanter sur le territoire. Soit de Port-Jérôme soit un peu plus élargi le long de la Vallée de la Seine.

P : La ville a ce souhait de transition vers une industrie plus verte, une résilience.

E : C'est ça. On envisage. On souhaite pas non plus renier notre passé industriel dans la mesure où on est fortement impliqué. La visse s'est construit grâce à ces industries, en partie. Et tant qu'elles sont là, on fait tout pour les maintenir en place.

Mais effectivement on prépare un peu l'avenir. Il y a des nouvelles industries qui arrivent. C'est pas moi forcément le spécialiste là-dessus, le développement économique c'est pas moi, mais on a H2V, l'usine d'hydrogène vert.

On a un projet en concurrence avec un autre territoire en France pour accueillir un fond d'investissement. Il ya des américains qui souhaitent créer une usine, une industrie de retraitement des bouteilles plastiques et de valorisation.

P : C'est en phase de concours, c'est ça ?

E : C'est pas en phase de concours. C'est vraiment les investisseurs qui hésitent entre deux sites. C'est eux qui vont choisir. C'est soutenu par le gouvernement, il y a le Ministre de l'Économie et de l'Industrie qui est venu, M Le Maire [Ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance].

P : Et ce sera entre Port-Jérôme et l'autre ville ?

E : Je sais pas vous le dire, c'est dans l'Est. Je crois que c'est plus de trois cents emplois à la clé.

P : Vous savez où elle serait implantée si jamais elle vient à Port-Jérôme ?

E : Je sais pas du tout. Je sais que c'est sur le territoire de Port-Jérôme, alors quelle zone je peux pas trop vous dire. Ça c'est vraiment un projet qui est porté par Caux Seine agglo, qui est compétent en matière de développement économique.

P : Il y aussi toute cette question de Port-Jérôme avec son passé industriel, qui fait en sorte qu'elle soit la ville qu'elle est aujourd'hui. Il y a cette volonté de la mairie de transitionner, peut-être essayer d'être un peu plus verte, un peu plus résiliente. Je voulais savoir quel est le rôle, votre rôle, du service d'urbanisme, en ce qui concerne les Zones Industrielles ? Parce que je sais que la ville est divisée en zones mais je ne sais pas si vous actez directement dedans, dans l'aménagement, tout ça.

E : Non. Là en plus c'est du foncier qui est uniquement privé. Toute cette partie là [il pointe sur la zone industrielle de Port-Jérôme] il y a très peu de foncier et de propriété de la ville. Nous, on intervient pas beaucoup en fait. Sur la zone industrielle on est un peu...

P : Mais par exemple les routes, les parties publiques ?

E : Il y a pas de partie publique, justement. Vous avez raison de le dire, tout est fermé à la circulation publique maintenant. On est en périmètre de risques industriels, le PPRT, qui a été approuvé il y a quelques années. Auparavant, on avait cette voirie qui était ouverte à la circulation publique et menait au bac. Depuis, c'est fermé. C'est sens interdit. C'est uniquement pour la zone industrielle.

P : Et pour le bac, ça se passe comment ?

E : Ah, faut faire tout le tour. Donc toute cette partie là on intervient plus dans l'aménagement. C'est-à-dire qu'on est un peu contraint et on subit, mais c'est comme ça. On peut même pas faire des aménagements vélo ou quoi que ce soit pour raccorder jusqu'au bac. Tout ça [la zone industrielle] c'est pas ouvert à la circulation publique.

P : C'est aux entreprises à choisir s'ils font une route à vélo ou pas.

E : C'est ça. C'est vraiment de la voirie qui est fermée à la circulation. Cette zone là, la ville a pas trop de levier pour influencer, pour modifier, voilà.

P : Et cela a toujours été comme ça ?

E : Non, avant c'était ouvert à la circulation. Je sais pas par qui c'était géré. Je pense que c'était quand même pas une voirie communale, je pense c'était une voirie départementale.

Ça dessert uniquement les industries. Il y avait beaucoup de trafic avec le bac. Beaucoup de salariés, même le week-end il y avait une activité assez importante. Et depuis, le bac fonctionne toujours mais on est obligé de faire un détour assez conséquent pour l'utiliser.

P : Si on revient sur le sujet des projets que vous portez, comme le Cœur de Ville et l'Européen. Est-ce que vous trouvez que l'on pourrait dire qu'ils s'insèrent dans cette logique de l'Axe Seine, dans un souhait de développer du coup la partie industrielle de Port-Jérôme et de la transformer et la transformer en quelque chose de plus forte dans la région ?

E : Ce serait peut-être prétentieux de dire que ça s'insère. C'est vraiment plutôt une opération locale. Port-Jérôme est une ville qui était très peu commerçante. L'histoire fait qu'elle est liée à l'industrie. Il y avait que du logement, c'était pour accueillir les employés des sites pétrochimiques. Et justement on commence à préparer un peu l'avenir et on essaye de diversifier et avoir un centre-ville commerçant, accueillant.

P : Les logements que vous créez dans ces projets, ce n'est pas pour attirer des nouveaux habitants, forcément. C'est pour améliorer le cadre des habitants qui sont déjà là.

E : Améliorer plutôt le cadre de vie des habitants et devenir une ville attractive, non pas que pour l'emploi. Parce qu'effectivement pour l'emploi on est attractif, mais que le cadre de vie soit aussi cohérent et il aille avec la volonté de la commune de maintenir les habitants en ville. Parce qu'on se rend compte que la plupart des gens maintenant qui travaillent dans l'industrie n'habitent pas forcément Gravenchon. Ils habitent plutôt les communes rurales périphériques.

P : Du coup, ils font le trajet pour venir.

E : C'est ça. On essaye de densifier et de moins artificialiser les sols aussi.

P : J'avais une question par rapport à la maire [Virginie Carolo-Lutrot]. Récemment elle est devenue présidente de Caux Seine agglo. Est-ce que ça change dans les projets ? Est-ce que ça devient plus facile d'implanter des projets ou plus difficile ?

E : On peut pas dire que c'est plus difficile, c'est plutôt facilitateur. Et l'avantage c'est qu'elle a une vision globale du territoire. Une vision à l'échelle de l'interco et même de la région. C'est plus facile pour les projets d'avoir la même vision entre la commune et l'interco.

Nos opérations communales sont aussi justifiées par les projets intercommunaux. Avec les nouvelles industries qui sont sur le point de s'implanter. Ça justifie le fait que nous on construise et qu'on mène des opérations sur le territoire de Port-Jérôme parce que, comme vous disiez, il faut accueillir ces nouveaux salariés. C'est une plus-value.

P : Par rapport aux habitants, presque l'entièreté du centre-ville est prise dans le PPRT. Il y a des affiches sur les risques technologiques.

E : La ville essaye d'avoir, d'inculquer la culture de risque aux gens. Je travaille ici depuis un an, j'ai pas encore de recul pour vous dire si les gens ont la culture du risque. J'ai un doute parce que je pense la culture du risque on l'a pas encore, j'ai l'impression.

Il se passe quelque chose, les gens vont encore regarder, ouvrir la fenêtre. Il y a encore tout un tas de pratiques qui sont pas cohérentes, à mon avis, avec le risque qu'on a.

P : Et le service d'urbanisme doit prendre en compte ça souvent ?

E : Sur toutes les nouvelles opérations le PPRT impose des contraintes techniques sur les constructions. On a des épaisseurs de vitrage, des dimensions maximum de vitrage. Sur les constructions qui sont situées sur le périmètre il y a des contraintes réglementaires assez contraignantes.

Pour avoir une comparaison avec Rouen, sur Grand-Quevilly on avait un PPRT qui lui venait figé complètement des terrains à bâtir et empêcher toute nouvelle construction parce qu'on était trop proche des industries.

Là on est pas du tout dans ce cas de figure. La proximité [avec la ZI] empêche pas les nouvelles constructions.

P : Vous savez pourquoi ici ça n'empêche pas les nouvelles constructions ?

E : Je crois par rapport aux risques à la source. À Grand-Quevilly on avait Borealis, qui fait de l'ammoniac. Quoi qu'il arrive faut vraiment pas habiter à côté.

Ici c'est peut-être d'autres risques ou peut-être que les risques ont été beaucoup plus réduits à la source sur les industries parce que c'était techniquement plus faisable. Je peux pas vous dire. J'étais pas en charge de l'élaboration du PPRT, j'ai pas suivi ou collaboré sur le PPRT, je peux pas vous dire pourquoi.

Il est impactant mais il est pas trop contraignant. Il y a des PPRT qui sont beaucoup plus contraignants.

P : J'ai quelques questions par rapport à la Zone Économique Spéciale. Je sais que vous travaillez pas dessus mais je vais essayer de vous les poser quand même. Est-ce que vous voyez où elle est, déjà ?

E : Non, déjà pour le coup je vois pas.

l'industrie imaginaire

P : [Je sors des cartes] La ZES est ici, entre Petiville et Port-Jérôme.

E : C'est là où il y a le centre de solidarité. Je connais surtout là, on est train d'aménager. On a aménagé le bâtiment en bois. Il a été porté pas Caux Seine aggro, toute cette partie appartient à Caux Seine développement qui aménage. C'est un pôle de solidarité, il y a un garage solidaire. C'est plutôt tourné vers l'économie sociale et solidaire. On l'appelle pôle social et ressourcerie.

C'est un grand bâtiment. Ils viennent de construire tout ça. Un aménagement pour l'économie sociale et solidaire. Donc tout un tas de services à destination du public.

P : Quel est le rôle de la ville, du service d'urbanisme dedans ?

E : On est associé à la mesure où s'il y a du foncier on va favoriser la rotation, on va faire des échanges ou des ventes de terrain ou des mises à disposition de terrains. Mais en soit on est pas porteur du projet.

En urbanisme les compétences sont quand même bien distinctes. Le développement économique maintenant il a été transféré aux agglomérations. La ville perd cette compétence. On est associé mais on est plus moteur et porteur de projets.

P : Comment ça se passe aujourd'hui cette hiérarchie de porter un projet et de le faire vraiment ?

E : C'est l'agglomération qui porte des projets, qui identifie des besoins. Pour le coup c'est plutôt Caux Seine aggro qui pourra vous répondre.

Nous, on a le foncier disponible. Caux Seine aggro a aussi du foncier disponible, c'est eux qui mènent les opérations. Nous, on est associé, mais sur ce projet [pôle de solidarité] j'ai pas été là, je peux pas vous dire à quel niveau.

P : Dans le cas de Cœur de Ville, comment ça s'est passé ?

E : Dans ce cas, c'est que la commune. À partir du moment que l'on fait de l'habitat, c'est encore une compétence qui est communale. On associe les services de Caux Seine développement pour la partie commerce parce qu'il s'agirait pas non plus de construire des cases commerciales pour lesquelles on sait qu'il y aura pas du tout de demande en face. On les associe là dessus. Mais sur la partie habitat et opérations, c'est porté que par la ville. On invite à certaines réunions nos collègues de Caux Seine aggro ou Caux Seine développement. Mais finalement, c'est quand même la ville qui est décideur.

P : Au dessus de la ZES, de la Zone Franche, il ya des Zones d'Activité...

E : On est en Zone Franche, là ? D'accord. Je ne savais pas du tout qu'on était ne Zone Franche. Je suis pas expert mais c'est avec des exonérations foncières.

P : Par rapport aux exonérations foncières, quand j'ai parlé avec Caux Seine développement j'avais demandé pourquoi la ZES est sur Port-Jérôme. On m'a dit que c'était parce que sur cette zone il y avait un zonage qui s'appelait AFR [Aide à Finalité Régionale]. Je sais pas si vous le saviez.

E : Non, je ne savais pas du tout.

P : On m'a dit que comme c'était déjà en place, c'était l'endroit propice à devenir du coup cette ZES, cette Zone Franche.

E : Là je peux pas vous en dire plus. Désolé.

l'industrie imaginaire

P : Par rapport aux fiscalités réduites, sur le PLU de Petiville ils disaient que c'était une zone hors ICPE...

E : Ça veut dire que c'était fait pour l'activité artisanale mais qui ne génère pas de risques, en fait. C'est plutôt ça. L'intérêt c'était de dire qu'on accueille des nouvelles implantations artisanales mais on veut pas que ça génère des risques supplémentaires. Il s'agit pas d'accueillir une usine de raffinage, de la pétrochimie.

P : Oui, mais je sais pas si c'est possible que ça existe. Je trouvais ça bizarre qu'il soit hors EPCI vu que c'est quand même dans l'agglo.

E : Oui, là je sais pas du tout. Je vois pas trop ce que c'est. Si vous êtes plutôt orienté sur cette zone, c'est vraiment Caux Seine aggro, Caux Seine développement.

P : Autour de cette zone, il y a que des Zones Industrielles et Zones d'Activités ?

E : Pas Industrielles, plutôt des Zones d'Activités. Plutôt tertiaire et de l'artisanat, essentiellement.

P : C'est la Grande Campagne Est, qui est aussi géré par Caux Seine développement et pas du tout la ville, du coup ?

E : Oui, exactement.

P : Et là dedans les voiries c'est aussi les entreprises ou là c'est la ville ?

E : Les voiries sont gérés par Caux Seine aggro. C'est pas la ville.

P : La ville gère les routes dans la ville ?

E : Oui, tout ce qui est pas départementale. On a la compétence. C'est un peu compliqué les compétences entre qui fait quoi.

P : Dans les Zones d'Activités c'est rapporté à Caux Seine développement, donc ?

E : Oui.

P : Quel est votre avis par rapport à cette technique d'aménagement du territoire en zones ?

E : Le côté réglementaire, zonage, je trouve que c'est essentiel. Parce qu'il s'agirait pas d'implanter des logements à côté des industries. D'où le PPRT. Parce que c'est ce qu'il se passait avant. Il y avait pas forcément de règle de zone et on se retrouve avec des gens qui habitaient au pied des industries et fallait leur dire de partir parce qu'ils sont trop proches d'un risque.

Et réciproquement je verrais pas de l'artisanat ou même autre dans des zones qui sont naturelles ou agricoles.

P : Et comment ça se fait ?

E : C'est des documents qui étaient encore fait par les communes, chacune avec son document. Depuis 2017 la compétence a été transféré aussi à Caux Seine aggro. Et là on va passer en Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, un PLUi, qui est en cours d'élaboration. Ça prend part d'un diagnostic, un état des lieux, des besoins, des contraintes. C'est ça qui va définir chaque zone. Et puis aussi des documents supra communaux, le SCOT. Tout un tas de couches, de documents. Il y a les lois, la loi ELAN, qui arrivent et qui nous

imposent des nouvelles normes et des nouvelles règles en matière de construction, sur moins d'étalement urbain, voir zéro artificialisation des sols. On tend vers ça. C'est toutes les contraintes à intégrer pour trouver l'équilibre. C'est pas simple. Il y a beaucoup de strates et donc il faut réussir à trouver et puis il faut pas mettre les villes sous cloche. Il faut pas les figer. Il faut qu'une ville puisse évoluer. Faut qu'on ait les possibilités de construction. Faut qu'on ait des droits à bâtir, qu'on puisse mener des opérations pour être cohérent.

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi, on essaye d'intégrer, d'anticiper, autour de la planification. Le SCOT c'est un documents de planification à l'échelle de 20, 25 ans. On essaye de voir, mais c'est jamais évident.

deuxième entretien avec m. pierre van caenegem, 01/04/2022

Responsable développement entreprises et attractivité à Caux Seine développement.

P : J'aimerais comprendre la ZES et ses ambitions, stratégies, dans le projet de l'Axe Seine et dans la Vallée de la Seine. Les stratégies derrière la ZES et en lien avec la zone industrielle.

VC : Je vais plutôt vous parler de l'attractivité que de la ZES. Parce que la ZES est assez récente. Elle doit avoir 3 ans ou quelque chose comme ça. C'est pas forcément ce qui marche le mieux mais on n'a pas énormément de... C'est un peu compliqué de vous expliquer ça. Je vais faire simplement. En fait, la ZES suit le zonage AFR. Actuellement, ce zonage est en train d'être révisé. Il y aura très certainement des modifications qui vont être faites au 1er janvier 2023. Pour l'instant on n'a pas beaucoup de foncier, de terrain disponible sur cette ZES. Néanmoins, ce n'est pas pour cela que le territoire n'est pas attractif.

Je ne sais pas si vous avez vu dans la presse dernièrement. On va accueillir la plus grosse usine de recyclage plastique au monde. Avec un investissement d'un milliard de dollars, 350 emplois, on est passé sur TF1. On parle de la ZES mais ce n'est pas forcément ce qui bénit pour l'instant le territoire. Entre guillemets, on n'a pas besoin de cette zone pour attirer des gros investissements.

P : Cette entreprise de recyclage plastique va s'installer dans la ZES ?

VC : Justement, non. Elle va être à côté. Mais peut-être que plus tard, si le texte évolue, elle pourrait peut-être être dedans. Si le territoire est plus grand peut-être elle pourrait être incluse dedans. Mais ça je ne peux pas vous le dire parce que les textes ne sont pas sortis. Ce sera sûrement le 1er janvier 2023.

P : M. Louvel m'avait dit que la ville était en compétition avec un autre territoire pour accueillir une usine. C'était peut-être ça.

VC : Ah oui. De toute façon, tous les jours on est en concurrence avec d'autres territoires. On a d'autres projets qui vont arriver. Forcément quand vous avez une entreprise étrangère, mais pas forcément étrangère, elle regarde toujours quelle est la meilleure option pour s'implanter. Sur ce dossier là il y a plus de confidentialité parce que ça a été annoncé dans la presse. On était en concurrence avec un territoire dans l'Est de la France. On est toujours en compétition. Des fois ça peut être Anvers, ça dépend du type de projet. Si vous tapez Eastman Port-Jérôme il y a énormément d'articles.

P : Parce que quand j'ai parlé avec Monsieur Louvel, il ne savait pas me dire qu'elle était l'entreprise

qu'allait venir, justement.

VC : Il y en a d'autres. Il y a de fortes probabilités que d'autres vont venir. C'est pour ça qu'en fait il y a la ZES, c'est une chose mais ça reste un outil pour attirer des entreprises. Mais ce n'est pas uniquement ça qui fait venir des entreprises. C'est parce que véritablement on a un véritable écosystème, une sorte de frappe pour aller chercher les investisseurs.

Désolé, ça casse un peu votre sujet un petit peu sur la Zone Économique Spéciale. Pour l'instant, voilà, ce n'est pas forcément elle qui nous a fait venir du monde mais on va très certainement s'en servir par la suite.

P : Dans la ZES, justement, les terrains sont-ils en location ou en vente ?

VC : Ça peut être les deux. Mais je pense que, justement, cette ZES, je vous dis, on a peut-être était un peu trop précurseur en quelque part. C'est une très bonne idée mais je pense qu'on l'a peut-être lancé très en amont, en tout cas. Je pense qu'elle va nous être utile dans les prochains mois.

P : Oui, vous m'aviez dit la dernière fois que les entreprises venaient plutôt d'elles-mêmes et pas forcément en lien avec la ZES.

VC : Oui, c'est ça en plus.

P : C'est bien une zone franche, en quelque sorte ?

VC : Ça n'existe plus les zones franches. Les ZFU, les zones franches urbaines ?

P : Les zones franches, en gros les zones avec des fiscalités réduites.

VC : Ça n'existe plus, il y a eu énormément de noms et maintenant le dernier nom c'est zone AFR.

P : Est-ce que dans la zone économique spéciale il y a des fiscalités réduites ?

VC : Oui, tout à fait, c'est le but. En fait, il faut bien comprendre que la ZES a la même fiscalité qu'un zonage AFR.

P : Par rapport aux entreprises étrangères sur la ZES, vous m'aviez dit en décembre que c'était pas vraiment des entreprises étrangères qui viennent sur la zone, c'était plutôt des entreprises endogènes. Est-ce que c'est toujours le cas ou ça a un peu évolué dans le sens que vous le souhaitez ?

VC : On ne fait pas tellement la promotion de cette Zone Économique Spéciale, pas suffisamment. On attire déjà les prospects par ailleurs. Pour l'instant, cette zone est un peu petite. C'est à peine 8 ha. Donc pour un prospect étranger, la zone est beaucoup trop petite. Pour que vous vous en rendiez compte, le projet Eastman c'est quasiment une quarantaine d'hectares. Donc ça ne rentre pas dedans. Même en forçant, on ne pourra pas.

P : Quand on pense aux zones économiques spéciales, on pense souvent à ces zones énormes qui existent en Chine, en Angleterre, qui accueillent des entreprises et effectivement celle de Port-Jérôme est assez petite. Et vous me dites que c'est vraiment contraignant le fait qu'elle soit petite et vous cherchez à l'agrandir.

VC : Oui. Ça va évoluer dans le bon temps. Parce qu'elle correspond à un zonage AFR qui est très borné. Après s'il y a d'autres communes, c'est sûr qu'on pourra étendre cette ZES. Dans un sens ou comme l'autre vous parlez de foncier comme en Chine, mais on est pas du tout sur les mêmes réglementations, on a pas du

tout les mêmes surfaces. On ne pourra jamais avoir les surfaces que les chinois.

P : Quand j'étais passé à la ZES, il y avait beaucoup d'entreprise de BTP et d'entreprise de retraitement. Il y avait le pôle Social et Solidaire. Il y a aussi Eastman qui fait du recyclage plastique. Est-ce que c'est une volonté exprès d'amener des industries de retraitement dans le territoire de Port-Jérôme-sur-Seine, dans la ZES et en dehors aussi ?

VC : C'est surtout une certaine logique. Parce que le plastique ça reste de la pétrochimie, entre guillemets, à l'origine. Donc si on plante ce type d'entreprise on a tous les savoirs-faire. Les sous-traitants qui sont présents, la main d'œuvre qui est disponible. L'idée de ce recyclage plastique c'est de repartir sur les plastiques existants pour refaire du plastique. Les personnes qui travaillent dans la pétrochimie sont déjà des gens qui travaillent dans ce domaine. C'est logique.

P : Les gens qui travaillent dans les entreprises de la ZI, par exemple ?

VC : Exactement. On a un bassin. On invente rien. C'est important ce que je vous dit, c'est pour ça qu'ils nous ont choisi également, parce que des fois il y a des territoires qui se disent « bon, demain, qu'est-ce qu'on va faire ? On va s'inventer une thématique » mais ça ne se passe pas vraiment comme ça dans la vraie vie. Vous pouvez vous positionner mais à un moment donné, il faut l'écosystème, il faut les infrastructures, il faut les réseaux, il faut surtout l'emploi. Si un territoire se dit qu'il veut accueillir cette entreprise, elle ne pourra pas. Ils peuvent avoir la connexion à un fleuve ou une autoroute, mais s'il n'a pas la main d'œuvre de disponible, le projet ne peut pas se faire.

P : Toutes ces entreprises restent quand même en lien avec la ZI.

VC : Bien sûr, c'est une condition sine qua non, sinon c'est pas possible. On veut vraiment faire de l'économie circulaire. L'idée c'est qu'ils viennent et qu'ils fassent travailler les entreprises locales.

P : C'est quoi la relation de Caux Seine développement avec la zone industrielle. C'est vous aussi qui gérez les terrains ?

VC : Oui, nous sommes le « bras armé » du développement économique pour l'agglomération. L'agglomération a en propriété de terrains et on est en charge de les commercialiser. On est pas que des commerciaux. On essaye vraiment de prendre en compte la philosophie du projet, voir, s'il y a vraiment un intérêt à que cette entreprise s'implante sur le territoire et voir surtout l'économie circulaire et qu'il y ait des passerelles.

P : Vous essayez de créer des synergies entre les entreprises ?

VC : On est assez sélecte. Il y a des entreprises qui nous appellent, ce n'est pas que le projet est mauvais, mais on se dit qu'elles sont les interactions qu'il va y avoir plus tard sur le terrain et si on se rend compte qu'il y aura pas grande chose, on arrête.

P : Vous travaillez aussi en lien avec d'autres villes de la Vallée de la Seine, comme Le Havre et Rouen, pour avoir une sorte de coordination de fonction. Comment cela se passe, sachant que vous allez plutôt vous tourner vers le plastique, qui sont déjà sur place à Port-Jérôme-sur-Seine ?

VC : On a des relations, ça dépend des sujets. On peut avoir des prospections communes, des salons en commun, ce genre de chose. On est vraiment complémentaire, l'idée n'est pas d'aller piocher des entreprises aux voisins. Chacun est complémentaire. Il y a des choses qu'on a sur le territoire et que les autres territoires de Rouen et du Havre ne l'ont pas et vice-versa. On est très complémentaire.

P : Vous avez dit que vous étiez peut-être un peu trop rapide pour implanter la ZES et que peut-être elle va servir dans les prochains mois. Vous pensez qu'elle va servir dans quelle mesure ? Elle était destinée surtout pour la petite industrie et au tertiaire, mais en lien direct avec la ZI. Donc dans un futur idéal, comment est-ce que la ZES sera vraiment utilisée ?

VC : Pour l'entreprise, ce qui est intéressant c'est surtout la partie fiscalité. La deuxième chose, c'est qu'on puisse accueillir les nouveaux salariés, faire un « Welcome Package » pour les familles étrangères. Même si elles ne sont pas étrangères, qu'on puisse développer cet accueil des nouveaux collaborateurs.

P : Mais le type d'entreprise, il n'y a pas vraiment une filière spécifique que vous cherchez ?

VC : Non. Après ça va sûrement rejoindre le recyclage ou ce genre de chose. Mais on ne dit pas que la ZES c'est fait pour la revalorisation du plastique.

P : Par rapport au Pôle Économique Solidaire, le fait de l'implanter dans la ZES, c'était quoi la stratégie derrière ça ? Parce qu'il me semblait un peu loin de la ville elle-même.

VC : Non, j'allais dire le contraire, qu'elle est proche de la ville. L'idée c'était vraiment de concentrer les entreprises dans un seul pôle, qui s'appelle Soli'Seine. On est quand-même assez proche des autres entreprises et du centre-ville. Après faut bien trouver une place. On est quand même bien situé là.

P : C'est peut-être un avis à moi parce que j'ai pas de voiture, donc j'ai dû marcher et ça fait un peu plus loin.

VC : Oui, effectivement, c'est une problématique que l'on a sur le territoire, comme beaucoup d'autres, c'est en quoi la question de mobilités. On est en train de s'organiser par rapport à ça. On en parlait d'un arrêt qui va arriver très prochainement, on doit faire les passages piétons. La Zone d'Activités a été inaugurée à peine un an. En terme de mobilités, ça ne se fait pas du jour au lendemain, de décréter un arrêt de bus à un endroit. On va palier à ce genre de chose.

P : Ce serait des arrêts de bus et des passages piétons pour lier justement à la ZES et au Pôle Social et Solidaire ?

VC : Exactement. Je ne suis pas spécialiste de la question, ce n'est pas mon domaine, mais on peut envisager tout à fait des modes doux, ce genre de chose. Mais je peux pas vous en dire plus.

crédit d'images

- p. 1-2 - Pedro Tavares Groke
- p. 3-4 - Frédéric Bisson
- p. 5-6 - Pedro Tavares Groke
- p. 7-8 - Frédéric Bisson
- p. 9-10 - Pedro Tavares Groke
- p. 11-12 - Pedro Tavares Groke
- p. 20 - Pedro Tavares Groke
- p. 24 - Pedro Tavares Groke
- p. 30 - Pedro Tavares Groke
- p. 44 - Pedro Tavares Groke
- p. 62 - Pedro Tavares Groke
- p. 64 - Pedro Tavares Groke
- p. 84 - Frédéric Bisson
- p. 90-91 - Pedro Tavares Groke
- p. 92-93 - Pedro Tavares Groke
- p. 94-95 - Frédéric Bisson
- p. 96-97 - Pedro Tavares Groke
- p. 98-99 - Frédéric Bisson
- p. 100-101 - Échelle Inconnue

ENSA Normandie
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR
REPRODUCTION INTERDITE

Depuis le milieu des années 1970, on assiste à une réorganisation du système productif mondial. En France, ce phénomène se traduit par de nombreuses fermetures des sites de production. Cependant, une petite ville normande semble résister à ce mouvement général de déclin. Port-Jérôme-sur-Seine, ville située entre Rouen et Le Havre, connaît en effet un destin atypique. Là, les industries ne ferment pas leurs portes, bien au contraire de nouvelles usines s'installent. Comment comprendre et comment expliquer un tel phénomène d'industrialisation à contre-courant ?

À Port-Jérôme, c'est une nouvelle forme d'industrialisation qui prend place. Comment donc les usines occupent-elles l'espace, comment s'inscrivent-elles dans le paysage ? Quelle est aujourd'hui la relation entre le développement économique et la croissance urbaine à Port-Jérôme ? Comment les nouvelles industries affectent-elles la ville existante, transforment sa structure et réorganisent la vie sociale ? Peut-on parler d'une nouvelle forme de ville industrielle ?

Pedro Tavares Groke est né en 1997 à Santos, Brésil. En 2018, il vient faire ses études d'architecture en France, à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Normandie. Pour son mémoire de fin d'études, il mène une enquête durant un an et demi sur l'industrialisation contemporaine de Port-Jérôme-sur-Seine.



11111997