

DREAL Normandie

Journée régionale sur les paysages portuaires

« Comment faire ville avec un port ? »

Mercredi 29 novembre 2017 - Le Havre



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Éditorial

Le 29 novembre 2017 s'est tenue, au Havre, la 2^e édition des journées paysage de la Normandie, organisées par la DREAL, sous l'autorité de Fabienne BUCCIO, préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime. Inscrite dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, cette journée s'est attachée à aborder un sujet peu classique pour des politiques du paysage : les paysages portuaires. Le thème des ports prolonge ainsi, en 2017, un cycle qui a débuté avec les paysages industriels en 2016.

Comme MONET en 1872, c'est notamment en direction du port du Havre que les regards des participants ont été invités à se tourner. Le Havre, ville-port construite par François I^{er}, qui a fêté, en 2017, ses 500 ans. C'est en particulier à travers le regard des artistes, qu'Annette HAUDIQUET, Conservatrice en chef du Musée d'Art Moderne André MALRAUX (MuMa), a initié cette journée. Se référant à la théorie d'Alain ROGER sur l'artialisation, elle a démontré comment le regard des artistes a été précieux à de nombreuses reprises, pour construire l'image forte du Havre, et révéler la ville-port en tant que paysage.

Si les paysages portuaires constituent un élément fort du patrimoine de la Normandie, l'activité portuaire, sans cesse en évolution, génère aussi une adaptation permanente de la ville et la construction de nouveaux paysages. Au Havre, comme à Rouen ou à Caen, les relations ville-port sont amenées à se ré-inventer continuellement. Les interventions de Ludwig WILLAUME (conseiller municipal de Caen et membre de la Société Publique Locale d'Aménagement Caen Presqu'île), Bertrand MASSON (directeur de l'aménagement et des grands projets de la Métropole de Rouen Normandie) et Boris MENGUY (chef de projets à l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine) ont permis de rendre compte de ces nouveaux paysages en création sur les agglomérations de Caen, de Rouen et du Havre. Une table ronde animée par Richard RAYMOND (CNRS) a permis de réunir des acteurs clefs du territoire havrais, en présence d'Eric FOULQUIER, maître de conférences à l'université de Brest, dont les travaux portent, en particulier, sur la gouvernance des ports.

La journée paysage 2017 a ainsi été l'opportunité de démontrer que la politique du paysage est une politique du présent, de l'avenir, et une politique bien vivante en Normandie.

Patrick BERG

Directeur régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Sommaire

	Pages
Introduction	3
Patrick BERG, Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	
Paysage portuaire, le regard des artistes sur Le Havre	5
Annette HAUDIQUET, Conservatrice en chef du Musée d'Art Moderne André MALRAUX - MuMa	
SÉQUENCE 1 - Des interfaces en devenir	
La ZAC du Nouveau Bassin - Opération d'aménagement de la Presqu'île de Caen	9
Ludwig WILLAUME - Conseiller municipal de Caen et membre de la Société Publique Locale d'Aménagement - SPLA Caen Presqu'île	
L'écoquartier Flaubert, Rouen	22
Bertrand MASSON - Directeur de l'Aménagement et des grands projets, Métropole Rouen Normandie	
L'interface ville-port au Havre	35
Boris MENGUY - Chef de projets - Ingénierie développement durable - Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine - AURH	
SÉQUENCE 2 - Table ronde	44
L'interface ville-port, un projet de paysage ?	
Animateur, Richard RAYMOND, Chercheur - CNRS	
Jean-Baptiste GASTINNE, 1 ^{er} adjoint au Maire - ville du Havre	
Bruno DELSALLE, Directeur adjoint du Réseau Mondial des Villes Portuaires - AIVP	
Jean-Denis SALESSE, Responsable de la mission ville-port, Grand Port Maritime du Havre - GPMH	
Stéphanie DEPOORTER, Responsable du Service Territorial du Havre et Karin HELMS, Paysagiste-Conseil de l'État - DDTM de Seine-Maritime	
Eric FOULQUIER - Maître de conférences - Université de Brest	
Conclusion	60

Introduction

Patrick BERG, Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs les responsables et représentants des services techniques,
Mesdames et Messieurs les représentants de nos partenaires,
Mesdames et Messieurs les professionnels,
Mesdames, Messieurs,

C'est avec plaisir que j'ouvre, ce matin, la deuxième édition des journées régionales annuelles dédiées au paysage en Normandie. Ces journées, organisées par la DREAL, visent à enrichir notre regard sur les paysages régionaux dont la diversité participe à la richesse et à l'attractivité de la Normandie.

Je me réjouis tout particulièrement du choix du thème 2017 : les paysages et les ports. C'est pour participer pleinement à tous les événements qui ont marqué cette année le 500^e anniversaire de la fondation du Havre par le roi François 1^{er} en 1517, que nous organisons cette manifestation au Havre.

Cette introduction est pour moi l'occasion de rappeler les objectifs de la politique du paysage portée par le Gouvernement et en particulier par Nicolas HULOT, Ministre de la Transition Écologique et Solidaire.

La politique du paysage en France est structurée autour de deux objectifs :

- promouvoir la qualité et préserver la diversité des paysages ;
- et faire du paysage un outil au service des territoires et une approche privilégiée en matière d'aménagement de l'espace.

Cette politique, qui répond aux engagements de la France, pris dans le cadre de la ratification de la Convention européenne du paysage, s'appuie sur 4 axes :

- développer une culture du paysage,
- développer la connaissance,
- valoriser les compétences,
- soutenir la mise en œuvre de politiques du paysage dans les territoires.

Qu'entendons-nous par politiques du paysage ?
« *Partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* », le

paysage génère, par définition, des représentations et des aspirations qui peuvent être divergentes. C'est sur l'explicitation d'une part de ces valeurs et de ces attentes plurielles (qui vont permettre de sortir de la controverse) ainsi que sur une mise en projet d'autre part, que reposent les politiques du paysage.

Cette journée est l'occasion de le rappeler.

La journée régionale d'aujourd'hui et les échanges auxquels elle va donner lieu participent de manière générale :

- d'une part, à la construction et à la diffusion d'une culture commune sur les paysages
- et, d'autre part, à la prise de conscience du rôle actif que nous jouons dans leurs transformations et à la responsabilité qui est la nôtre, collectivement et individuellement, d'orienter leurs évolutions, pour que ces paysages constituent, partout, des éléments essentiels à la qualité de vie des populations.

Après une 1^{ère} édition 2016 qui portait sur les paysages industriels de la Normandie, il s'agit aujourd'hui de s'intéresser à des paysages tout aussi singuliers, à savoir les paysages générés par les activités portuaires et notamment les interactions avec le milieu urbain.

À partir à la fois d'exemples régionaux comme le projet d'écoquartier Flaubert, à Rouen, les espaces portuaires du Havre et le réaménagement de la presqu'île à Caen, mais à partir également d'éclairages internationaux, cette journée s'intéressera donc en particulier aux paysages du port dans la ville.

Les paysages portuaires sont des lieux d'inspiration pour les peintres. Chacun sait ici que le très célèbre tableau « Impression Soleil Levant » a été peint par Monet en 1872 sur un des terres-pleins du port du Havre.

Ce qui était révolutionnaire, c'était bien sûr cette manière de peindre, qui a ensuite inspiré beaucoup d'autres peintres, et qui a été baptisée « Impressionnisme » en référence au titre du tableau. Mais ce qui était aussi très innovant, c'est, en posant son chevalet sur un terre-plein du port du Havre, de peindre le soleil et la vue depuis ce terre-plein, non pas vers l'ouest et la pleine mer, mais vers l'est et le soleil levant !

On dit que ce tableau a été peint le 13 novembre 1872 exactement, c'est-à-dire, si la date est exacte, il y a 145 ans, à quelques jours près ! C'est un chef-d'œuvre, et il illustre parfaitement l'idée selon laquelle les paysages portuaires sont vraiment un élément très important des paysages magnifiques de la Normandie.

Les ports, par le vocabulaire spécifique des constructions qu'ils accueillent, ou des espaces publics qu'ils génèrent, sont aujourd'hui sources d'inspiration pour les territoires. Les séquences de la journée permettront d'en rendre compte et d'échanger plus largement sur la mise en valeur de ces villes-portuaires amenées à se ré-inventer.

Parce que les paysages générés par des infrastructures et un vocabulaire bien spécifique ne font pas l'objet d'un même niveau de connaissance pour chacun des participants aujourd'hui, cette journée permettra d'en préciser les caractéristiques, traits communs entre Le Havre, Rouen et Caen et leurs particularités.

Ces lieux d'activités qui sont en tant que tels des paysages à la fois remarquables de par leur spécificité mais aussi des paysages du quotidien, tant leur ancrage au tissu urbain est étroit, sont sources d'inspiration pour nous tous. Mais, en même temps, ils nous questionnent :

- sur la mixité des usages et les conditions d'accueil qu'une ville peut offrir à sa population, aux investisseurs, aux touristes,
- sur la mutation des espaces laissés vacants par des activités qui représentent à la fois une opportunité pour les villes comme pour les détenteurs des terrains,
- sur la gestion des flux et des mobilités, quand il s'agit d'offrir pour une ville une même qualité de service aussi bien aux usagers des zones d'activités qu'à sa population,
- sur la gestion des risques, qu'ils soient liés aux activités en elles-mêmes ou à des phénomènes naturels.

Les échanges de la journée nous permettront d'apporter un éclairage au travers d'exemples concrets.

Je vous souhaite de très riches échanges et une très belle journée régionale.

Merci.

Paysages portuaires, le regard des artistes sur Le Havre

Annette HAUDIQUET, Conservatrice en chef
du Musée d'Art Moderne André Malraux

C'est à travers le regard porté sur Le Havre, par de nombreux artistes, que cette journée a été introduite. Annette HAUDIQUET a ainsi décrit comment TURNER, le premier, puis BOUDIN, MONET bien sûr, PISSARRO, DUFY, MARQUET, FRIESZ ont construit et porté à l'international, au XIX^e siècle et au début du XX^e, une image forte de cette ville-port moderne. Deux jours de bombardements, en septembre 1944, suffisent à réduire à néant cette image portée par les impressionnistes et les artistes fauves. Ce sera en recourant à la commande publique (Henri Salesses, Lucien Hervé ou Gabriele Basilico, chacun dans un cadre particulier) que Le Havre moderne retrouvera une image dans l'imaginaire collectif, et redeviendra à proprement parler : un « paysage ».



*Comme
une histoire...
Le Havre*

MuMa Le Havre
Musée d'art moderne André Malraux

25 | 11 | 2017
18 | 03 | 2018

muma.lehavre.fr

MuMa Le Havre

LE HAVRE PATRIMOINE MUNICIPAL

CERCLE DES MUSEES DU MUMA

Le Havre - 19 rue du Commerce, 76600 Le Havre, France
© Le Havre - MuMa - Musée d'Art Moderne André Malraux - Tous droits réservés

Artiste anglais, **Joseph Mallord William TURNER** est le premier artiste à avoir donné une vision moderne du Havre. Il vient à plusieurs reprises dans les années 1820 et y peint des aquarelles qui seront publiées en 1834, sous forme de gravures dans un ouvrage intitulé « Wanderings by the Seine ». Sa vision n'est pas documentaire, d'ailleurs, il prend des libertés par rapport à la topographie du lieu. Mais, en choisissant un médium léger, l'aquarelle, il réussit à transcrire avec beaucoup de brio l'atmosphère à la fois changeante de ce bord de mer et l'activité intense de ce port en pleine expansion.

MONET n'est donc pas le premier à peindre le port du Havre et à installer son chevalet sur le Grand Quai. TURNER avant lui, choisit ce site fourmillant d'activité. Tous deux transformeront leur chambre d'hôtel sur le quai en atelier de fortune. On peut dire qu'avec TURNER commence l'âge d'or de la représentation du Havre qui court jusqu'à la seconde guerre mondiale.

Qu'est-ce qui fait l'attrait du Havre pour ces artistes ? Une combinaison de deux éléments.

Les années 1820 voient enfin le paysage reconnu comme genre. 1817 est une année symbolique pour l'histoire du paysage. Cette année-là, les artistes concourant pour le Prix de Rome peuvent enfin le faire dans une nouvelle catégorie, le « paysage historique ». Le genre « paysage » devient donc un genre à part entière, même si on le considère avant tout comme un cadre servant à la représentation d'une scène historique, mythologique ou religieuse. Cette création est une réponse à une aspiration nouvelle des artistes et de leur clientèle bourgeoise. Le goût pour le paysage se répand partout en Europe, et bientôt un goût pour le « vrai » paysage, celui d'un XIX^e siècle en pleine mutation.

Le Havre représente un lieu passionnant puisqu'il combine :

- l'image d'un port, port industriel, une activité, des échanges, la cohabitation de bateaux à voile mais aussi des premiers vapeurs, une foule au travail, une foule de badauds. Un port, donc, sujet moderne par essence.
- et une façade maritime qui permet, depuis la plage du Havre et de Sainte-Adresse, de se confronter aux éléments : l'océan, les tempêtes, le vent, les nuages.

Autant de sujets neufs pour des artistes qui, dans les années 1830, commencent à sortir de l'atelier pour travailler en plein air. Ils ont à leur disposition de nouveaux médiums comme la photographie (inventée en 1839) ou bénéficient d'avancées techniques comme la peinture en tube.

Qui plus est, Le Havre n'est pas loin de Paris. Le train arrive au Havre en 1847 et la ville devient, de fait, un territoire d'expérimentations artistiques. En résumant les choses, on peut dire que le Havre a servi de cadre :

- aux débuts de la photographie, avec **Gustave LE GRAY**, venu au Havre en 1856 ;
- aux débuts de l'impressionnisme avec **JONGKIND, BOUDIN, MONET** puis plus tard, **PISSARRO, MAUFRÀ** ;
- et enfin aux débuts du fauvisme avec des artistes tels que **DUFY, MARQUET, FRIESZ...**

BOUDIN peint au Havre environ 250 oeuvres. Il est attentif aux changements, aux travaux, au creusement par exemple du bassin de l'Eure (inauguré en 1855), qui devient pour lui un sujet privilégié.

MONET prend Le Havre et Sainte-Adresse comme sujets d'une quarantaine de toiles. Dans les années 1860, son attention se porte sur la plage, la mer, et ce n'est qu'au retour de son séjour à Londres, en 1872, où il a peint le port de cette grande capitale industrielle, qu'il tourne ses regards vers celui du Havre. Entre 1872 et 1874, il n'exécute pas moins de dix toiles sur ce sujet, dont *Impression Soleil Levant*, peint en 1872, et présenté à la première exposition des impressionnistes en 1874. Ce tableau donnera involontairement le nom à ce mouvement naissant.

Camille PISSARRO vient plus tardivement, en 1903, pour y passer le dernier été de sa vie. Il peint 24 toiles du port du Havre. Lui aussi s'installe sur le Grand Quai, non pas à l'hôtel de l'Amirauté, comme MONET, mais à l'hôtel Continental. De sa chambre à trois fenêtres, la vue embrasse très largement le port, d'est en ouest. Cet été là, des chantiers importants ont débuté à l'entrée du port, et PISSARRO, en peintre attentif

au monde moderne, n'hésite pas à représenter les palissades, les grues, les hommes au travail. PISSARRO disait lui-même à son fils « *il paraît que c'est très important du point de vue historique et documentaire ; on est en train de démolir le port pour en construire un plus vaste, quand ce sera démolé ce sera paraître-il unique* ».

Pratiquement au même moment, **Raoul DUFY**, qui est natif du Havre et a commencé à travailler sur le port avant d'être peintre, exécute toute une série d'aquarelles et de peintures. Et à l'été 1899, alors qu'il est sur le point de partir pour le service militaire (que finalement il ne fera pas), il écrit à FRIESZ : « *aussitôt après l'école terminée, je me mettrai à faire des tapis de pochades dans l'avant-port, sur tout ce qui reste de plus pittoresque, car il est probable qu'avec tous ces travaux d'agrandissement et d'embellissement que notre vieux port va subir, ce sera bien laid quand je reviendrai du service.* ». En 1901, DUFY expose, pour la première fois, au Salon des artistes français à Paris, et il présente une peinture très réaliste, sombre, du Quai au Charbon, avec les dockers au premier plan.

Un autre artiste moins connu mérite d'être cité :

Gaston PRUNIER publie, en 1892, un ouvrage illustré d'eaux fortes intitulé *A travers Le Havre, effets du soir et de nuit*. Cet ouvrage est édité une année après l'implantation des premiers pylônes électriques à arc sur le port du Havre en 1891. Son sujet est bien la transformation du paysage urbain et portuaire nocturne, avec cette révolution visuelle qu'est l'éclairage artificiel. Comme les autres artistes, il s'intéresse donc aux mutations de la ville et du port et en tire le sujet d'œuvres.

« en 2020, dans le cadre du 4^e festival Normandie Impressionniste, j'organiserai une exposition sur ce thème absolument passionnant. Le projet s'intitule « Nuits électriques ».

Annette Haudiquet

L'image du Havre s'est construite et diffusée dans le monde entier grâce à ces artistes. Elle s'incarne tout particulièrement avec l'œuvre iconique de MONET, *Impression soleil levant*.

Les 5 et 6 septembre 1944, 2 jours de bombardements anéantissent le centre du Havre. L'image du paysage havrais, que les artistes ont élaborée, garde le témoignage de ce qu'il fut, mais ne correspond plus à la réalité.

Il y a donc bien un avant et un après dans la représentation du Havre, et c'est cet après que je vais évoquer maintenant.

L'atelier d'Auguste PERRET est chargé, par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, de la reconstruction de la ville. Le ministère (le MRU) porte une attention toute particulière à ce grand chantier et il souhaite, comme ailleurs en France, en documenter les principales étapes. Il mandate son service photographique sur place. Il s'agit pour lui d'enregistrer les actions de l'État sur le terrain, afin de convaincre les élus et les associations de sinistrés mais aussi la presse et le grand public du bien-fondé et de l'efficacité de sa politique.

Parmi ces photographes anonymes, salariés du MRU, une personnalité se dessine : **Henri SALESSE**. Doté d'une vraie sensibilité et d'un regard d'artiste, il s'attache d'abord à documenter les destructions, puis la récupération des matériaux en 1945, la construction des logements provisoires en 1946 et enfin les premiers chantiers sortis de terre en 1947. L'action du service photographique du MRU se poursuit jusqu'en 1957. A cette date, la reconstruction est presque achevée et un autre besoin émerge.

Il ne s'agit plus seulement de documenter mais de valoriser cette ville neuve. On souhaite en promouvoir l'audace urbanistique et la modernité de son architecture. C'est dans ce but que la Direction Générale du tourisme (DGT) missionne, en 1957, le photographe **Lucien HERVÉ**. Celui-ci est un photographe déjà reconnu pour ses reportages sur l'œuvre de LE CORBUSIER. Il a travaillé à la Cité Radieuse d'abord, puis s'est rendu, en 1955, à Chandigarh, alors en pleine construction. Lucien HERVÉ est chargé par la DGT de photographier Le Havre dans la perspective de produire des images qui pourraient servir à l'illustration de premiers dépliants touristiques pour Le Havre.

Lucien HERVÉ vient au Havre en juillet 1957, reste une quinzaine de jours et photographie tout le secteur reconstruit, un peu le bord de mer. Mais ce qui est passionnant, c'est qu'en fait cette commande est considérée alors comme un échec. Lucien HERVÉ est remercié. On lui dit que son travail ne correspond pas à ce qui était attendu et qu'on va faire appel à des photographes locaux. Ses clichés sont oubliés pendant une cinquantaine d'années et c'est un peu par hasard qu'on redécouvre, en 2002, aux archives municipales, près des 450 contacts qu'il avait réalisés dans le cadre de sa commande.

Pourquoi cet échec, alors même que c'est sciemment qu'on avait fait appel à lui, pour porter un regard d'artiste sur notre ville ? Tout simplement parce que Lucien HERVÉ, aguerri à cette fréquentation des architectes et des urbanistes, qui savait voir l'architecture, propose là une vision trop moderniste, trop radicale d'une ville qui avait en effet radicalement changé. L'image qu'il renvoie aux Havrais de leur nouvelle cité a du mal à être acceptée. Le deuil de l'ancienne n'est pas fait. HERVÉ a cinquante ans d'avance... Et c'est d'ailleurs au moment où l'on est prêts à l'accepter, mieux, au moment où l'on a besoin de cette image moderne que l'on retrouve la trace de cette commande qui est donc tout sauf un échec !

Cette redécouverte de l'œuvre de Lucien HERVÉ, au moment où la Ville du Havre préparait le dossier de classement UNESCO, nous a amenés à acheter une trentaine de ses photographies - tirées sous son contrôle -. Le MuMa a ainsi commencé à constituer un embryon de collection de photographies.

Si l'on considère la manière dont la nouvelle image du Havre s'est construite, il est troublant de constater que c'est encore dans le cadre de la commande publique que des artistes sont venus photographier la ville. En 1984, l'État lance sa grande campagne photographique de la DATAR et c'est un artiste italien, **Gabriele BASILICO**, qui est mandaté pour parcourir le littoral nord atlantique, parmi les 29 photographes français et étrangers invités à établir un état des lieux du paysage français. Gabriele BASILICO s'arrête au Havre mais quitte vite le centre reconstruit pour se promener sur le port. Il exécute une vingtaine de clichés en noir et blanc. Le musée en achète trois.

En 2005, lorsque le centre reconstruit du Havre est inscrit au Patrimoine mondial de l'Humanité, on se rend compte que finalement très peu d'artistes se sont intéressés à ce territoire, qui reste en déficit de représentation. C'est pourquoi, de manière volontaire, il nous a semblé important de réactiver le dispositif de la commande publique. La Ville du Havre et le Ministère de la Culture de la Communication (Délégation aux Arts Plastiques) lancent donc une nouvelle commande avec un cahier des charges précis. De 2007 à 2009, cinq photographes (**Véronique ELLENA, Nancy WILSON-PAJIC, Manuela MARQUÈS, Charles DECORPS et Xavier ZIMMERMANN**), et un vidéaste (**Pierre CRETON**) viennent donc au Havre et y travaillent. Une exposition est organisée au MuMa pour faire le bilan de trois années de commande, « Le Havre, images sur commande ». Mais, alors qu'il s'agissait initialement d'inciter de manière volontariste les artistes à interroger l'image de cette ville, on constate que d'autres ont commencé à venir, spontanément. Le but était atteint. Une curiosité réelle pour ce territoire se fait sentir, sans doute alimentée par les retombées médiatiques du classement UNESCO.

Les commandes viennent enrichir les collections du musée. Progressivement, le fonds photographique se développe puisqu'il comprend aujourd'hui 350 numéros (photographies et vidéos). Il embrasse une période large, allant de 1957 à 2016. On peut dire qu'il constitue un modeste observatoire du paysage havrais. C'est surtout une collection qui dessine l'évolution d'un regard sur Le Havre : de l'exaltation de cette architecture moderne, telle qu'on l'observe chez Lucien HERVÉ, et encore avec Gabriele BASILICO, à des approches plus complexes avec des jeux formels, mais qui soulignent toujours le caractère extrêmement graphique de la ville. Plus tard, on observe un intérêt nouveau pour les espaces privés, sans doute sous l'influence de l'ouverture de l'appartement témoin qui a beaucoup contribué à une meilleure compréhension de l'architecture Perret. De même, le regard se détournera du centre-ville pour se diriger vers la périphérie, le port, les banlieues, les quartiers sud ou nord, et enfin vers les « interstices » c'est-à-dire les non-lieux mais également les interstices temporels que sont les chantiers. Enfin, et comme un signe de bonne santé, on voit certains photographes investir la ville par le biais de la fiction. Cette tendance est bien sûr à mettre en rapport avec l'histoire de la représentation du Havre dans le cinéma. On pense bien entendu au film de **Aki KAURISMÄKI**, « *Le Havre* » (2011) mais aussi à celui de **Lucas BELVAUX**, l'année suivante, « *38 témoins* ».

Aujourd'hui, l'image de la ville du Havre et de son port ne fait plus « problème ». Elle s'est progressivement imposée aux Havrais et au monde. Acceptée, fièrement arborée et assumée, elle doit cependant beaucoup à tous ces artistes qui ont contribué, par leurs œuvres, et par ce phénomène que le philosophe Alain ROGER nomme « l'artialisation », à transformer symboliquement ce territoire en paysage.

(2) « *Comme une histoire, Le Havre* », du 25 novembre 2017 au 18 mars 2018, MuMa

SÉQUENCE 1

Des interfaces en devenir

Si les paysages portuaires constituent un élément fort du patrimoine de la Normandie, l'activité portuaire, sans cesse en évolution, génère aussi une adaptation permanente de la ville et la construction de nouveaux paysages. Au Havre, comme à Rouen ou à Caen, les relations ville-port sont amenées à se ré-inventer continuellement. Comment le paysage peut-il se (re)construire lorsque le port s'éloigne de la ville ? Comment réinvestir les espaces délaissés et quels sens leur donner par rapport à la ville et par rapport au port ? Que conserver des traces visibles du passé portuaire (éléments structurants d'autrefois, repères visuels d'aujourd'hui...) ? Comment ré-écrire le présent ? Comment raconter l'histoire ? Quelle acceptation du changement ? Autant de questions abordées à travers la présentation de la ZAC du Nouveau Bassin à Caen ou de l'écoquartier Flaubert à Rouen. Le paysage est ici et là abordé en 4 dimensions, tant la dimension temporelle est apparue comme une composante essentielle du paysage.

La ZAC du Nouveau Bassin – Opération d'aménagement de la Presqu'île de Caen

Ludwig WILLAUME – Conseiller municipal de Caen, membre de la Société Public Local d'Aménagement Caen Presqu'île

L'an dernier, vous aviez travaillé sur l'ancien site de la Société Métallurgique de Normandie (SMN) qui se trouve à Colombelles et sur la pointe de la Presqu'île caennaise en particulier.

Aujourd'hui, nous allons évoquer la Presqu'île en elle-même, vaste espace industrialo-portuaire. Pour ceux qui y sont déjà allés, il y a un petit côté New-York sauf qu'ici, nous ne sommes pas bloqués entre l'Hudson et l'East River, mais entre l'Orne et son canal.

Je vais vous présenter la logique qui a été suivie. Il s'agit d'un projet dont on parle depuis une dizaine d'années à Caen. Mais un projet qui a pris enfin son envol en 2010.

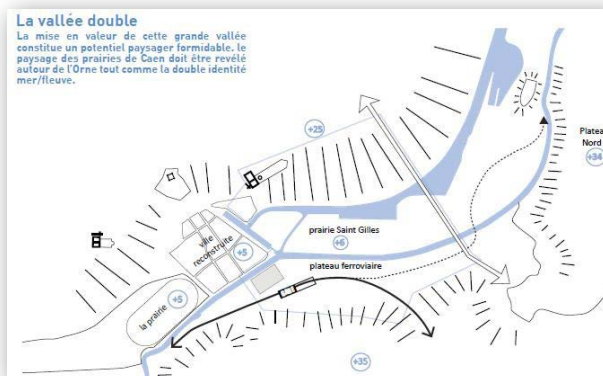
En 2010, les 3 communes qui sont sur ce territoire, Colombelles, Hérouville-Saint-Clair et Caen ont désigné des architectes, paysagistes, dans le but de les assister et de les aider à créer, pas vraiment cette nouvelle ville, mais ce nouveau morceau de ville sur une ancienne friche industrielle.

Je vais vous montrer les paysages anciens. Nous n'avons pas eu la chance d'avoir de grands peintres à Caen, mais il nous reste quelques photos.

Caen-la-mer en quelques mots

- 270 000 habitants
- 165 000 emplois
- 28 000 étudiants
- le berceau de la technologie sans contact
- un pôle d'excellence scientifique

Caen est une ancienne terre industrielle : vous le voyez sur les photos avec ces anciennes grues qui faisaient vivre le port. Les habitants les ont appelées « les grouilles » (petit néologisme pour les grues qui rouillent⁽³⁾).



La Presqu'île hier...

Vous voyez également, ci-dessous, l'emprise du futur quartier de la ZAC du Nouveau Bassin : une double vallée entre l'Orne au sud et le canal qui débouche sur la mer au nord.



La Presqu'île aujourd'hui



Le parc des Rails

(3) ce sont les enfants des écoles qui les ont appelées ainsi et les habitants se sont appropriés l'expression, avec ce bout de quartier



La rue de Cardiff



Le Cours Caffarelli



L'Orne

La Presqu'île et la ZAC du nouveau Bassin

La pointe de la Presqu'île est la partie la plus proche du centre-ville. Elle accueille, aujourd'hui, le Tribunal de Grande Instance, la Bibliothèque Alexis de Tocqueville, le Pavillon, qui est en fait un ancien bâtiment du port, que l'on a transformé en résidence d'urbanistes et d'architectes pour que les caennais puissent, d'ores et déjà, s'approprier ce futur quartier.

Beaucoup d'équipements y sont donc déjà présents : le Cargö (salle de musiques actuelles), le Dôme qui a vocation à entretenir l'imagination et l'inventivité des normands.



Et la ZAC du nouveau Bassin aujourd'hui



Le « Parc des railles » correspond au tracé des railles qui amenaient les bateaux jusqu'au centre de la ville. Aujourd'hui, la végétation a repris place autour de ces railles. Cela fait partie des traces que l'on va garder puisque le parti pris de l'architecte paysagiste Winy Maas est de garder la mémoire du site.

L'objectif est de créer ici un vrai parc de promenade en plein cœur du quartier (sur le modèle de la High Line à New-York).

Le quai de Normandie sera le cœur de ce nouveau quartier. Il permettra d'accueillir les bateaux de croisière et un front bâti avec commerces et terrasses.



Il ne s'agit donc pas de réaliser, ex nihilo, un nouveau quartier en effaçant le passé. L'objectif est de garder la mémoire de ce que d'autres ont fait avant nous.

Caractéristiques de la Presqu'île aujourd'hui :

- 300 ha
- 400 à 800 m de large
- 5 km de long
- 10 km de berges

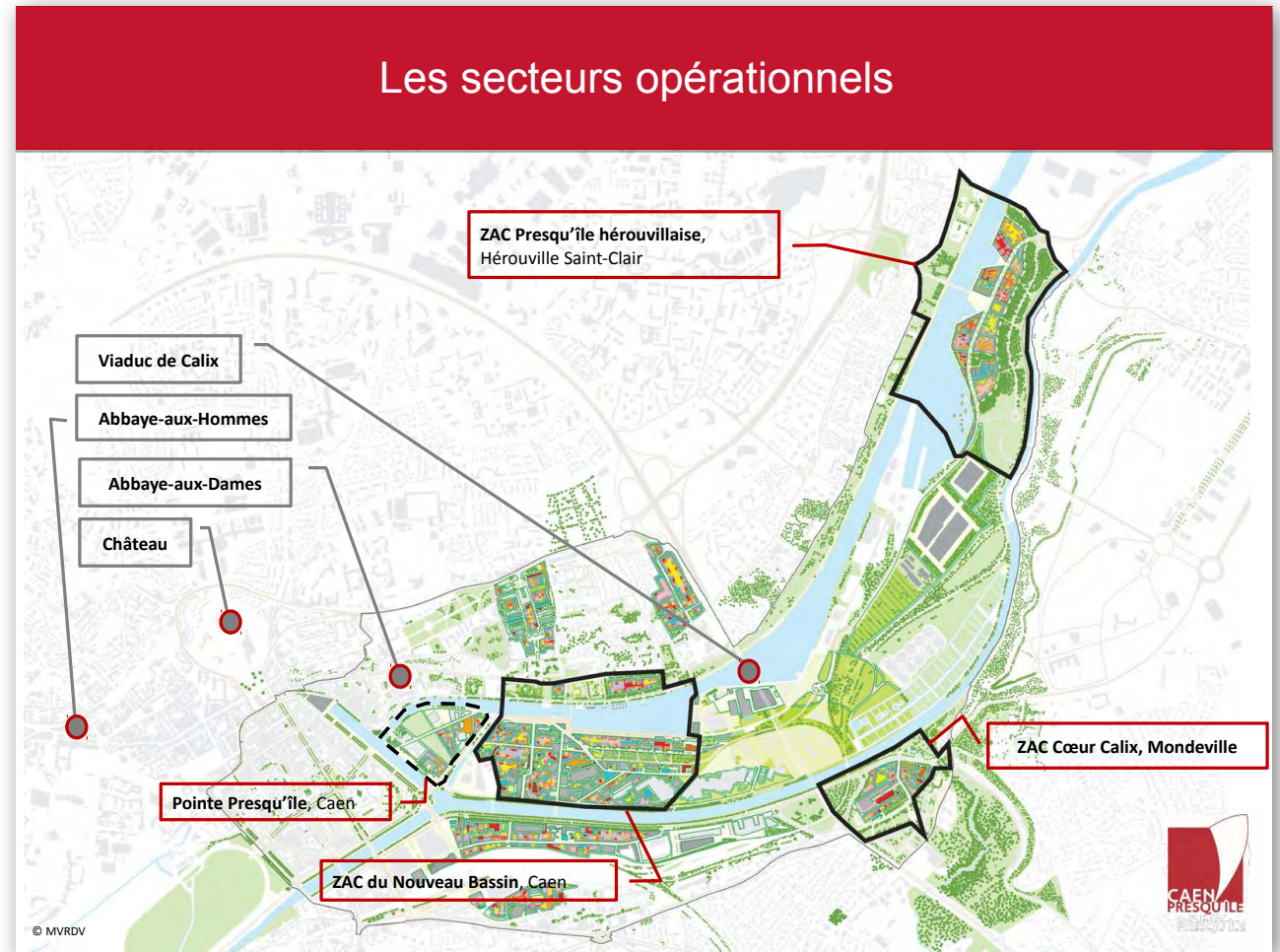
Objectif à terme :

- 50 000 m² d'activités économiques
- 7 000 logements

Historique du projet

Jun 2010	Création de la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) Caen Presqu'île par les membres du groupement de commande.
Juillet 2010	Lancement d'un appel à candidatures pour une étude de définition du projet urbain.
Oct 2010	Présélection de dix équipes d'architectes-urbanistes.
Février 2011	3 équipes retenues en 2011 : l'AUC, François LECLERCQ et MVRDV.
Mars 2012	Restitution des 3 équipes.
Déc 2012	Appel à projet pour l'élaboration du plan guide.
Mai 2013	Sélection de l'agence MVRDV et Winy Maas
Juin 2013	Lancement d'une étude de programmation urbaine pour accompagner la conception du plan-guide.
2015	Finalisation du plan guide « La Grande Mosaïque ».
2015-2017	Etudes opérationnelles par les 3 communes, mise en place d'un PIM à l'échelle de la Presqu'île.

Nous sommes, aujourd'hui, à la phase d'étude opérationnelle pour les 3 communes. Chacune réfléchit de son côté sur son territoire et nous espérons rentrer dans la phase vraiment opérationnelle en 2019.



Le projet retenu s'appelle « La Grande Mosaïque » : le Parc des railles se trouve en son centre. Autour de lui, se développe une certaine densité d'habitat, respectant une hétérogénéité dans les formes avec des logements intermédiaires et collectifs.



Les principes d'aménagement du plan guide sont les suivants :



Valoriser la mémoire du site



Développer son identité industrialo-portuaire et fluviale



Tirer avantage des contraintes de pollution et inondation



Mettre en place une éco-mobilité



Habiter le paysage et être proche de la nature



Offrir divers modes d'habiter

Nous sommes entrés dans la logique du Projet d'Intérêt Majeur (PIM), en juin 2016, dont l'enquête publique a débuté en mars 2018.

Les objectifs du PIM

- Accompagner les mutations urbaines des grandes agglomérations.
- Garantir :
 - une coordination optimale des acteurs publics impliqués dans le projet,
 - la cohérence des futurs aménagements.
- Favoriser la stabilité et la visibilité du projet à l'échelle de l'ensemble des opérations.
- Favoriser l'opérationnalité du projet : définition du projet, objectifs, conditions de financement et de réalisation.

Le projet de la Grande Mosaïque s'articule autour de 5 grands principes :



S'ancrer et utiliser les traces et préexistences



Investir les lieux de rencontre : les traces



Le bocage comme identité de quartier



Magnifier les paysages remarquables



Gérer le risque de pollution et inondation en intelligence avec l'existant

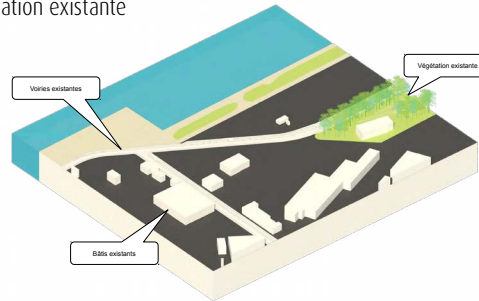
Les « traces », pour définir un principe urbain constructif

Winy Mass propose de conserver les dites « traces » de 2 manières différentes :

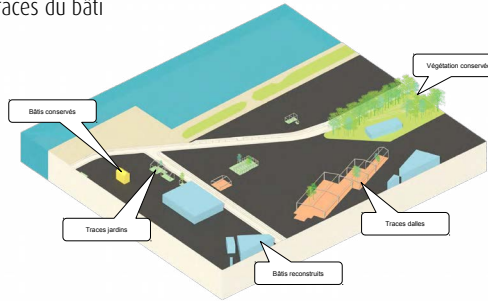
- soit en gardant l'enveloppe du bâtiment et en créant, par exemple, des parcs à l'intérieur de cette enveloppe,
- soit en rasant totalement le bâtiment mais en matérialisant, sur le principe du bocage, les contours de l'ancien bâtiment.

Le projet prévoit également de créer de nouvelles voies qui devront accueillir le tramway (choix encore en suspens pour l'instant – on parle d'une arrivée du tramway plutôt vers 2030 que 2020).

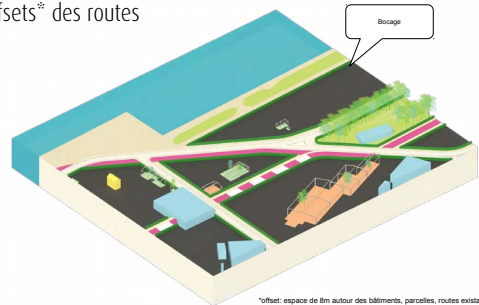
La situation existante



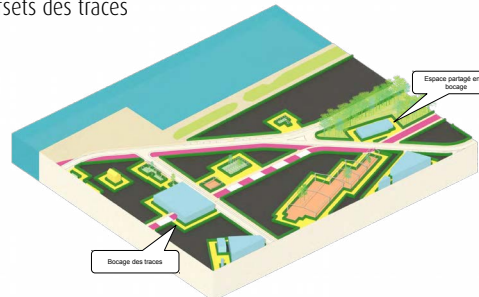
Les traces du bâti



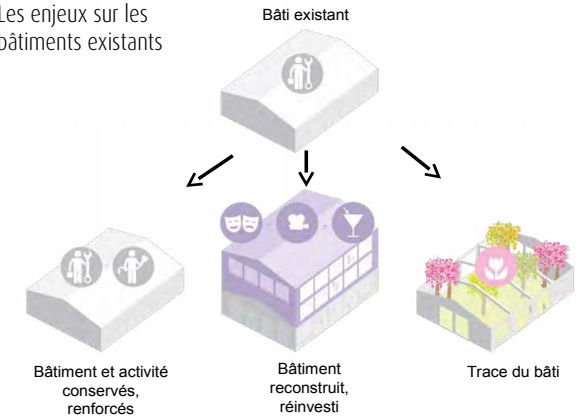
Les offsets* des routes



Les offsets des traces

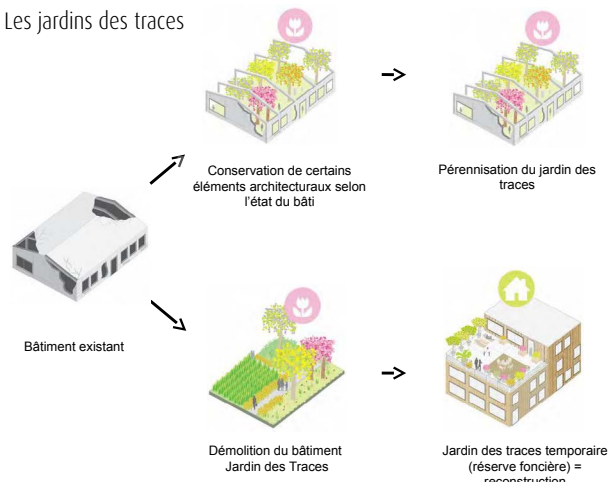


Les enjeux sur les bâtiments existants



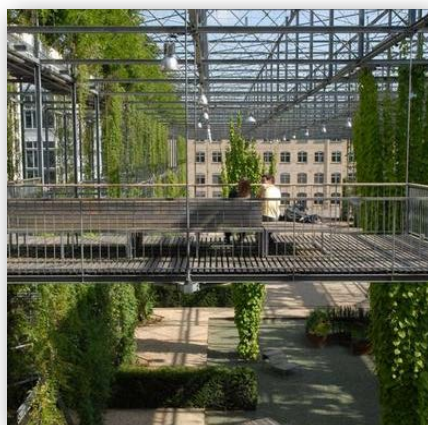


Les jardins des traces



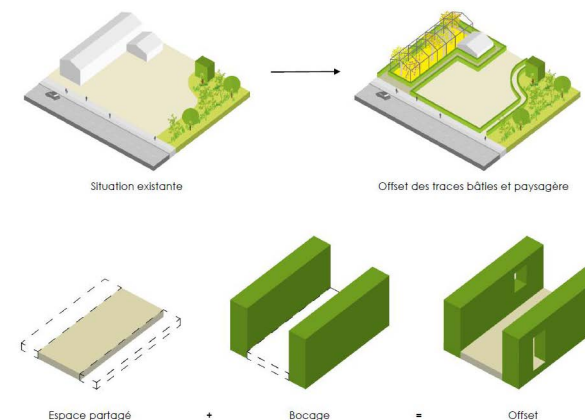
Ce sont quelques illustrations de principe de ce que l'on veut faire plus tard dans les bâtiments, soit dans les bâtiments existants, soit dans les bâtiments qui accueillent déjà de l'activité : les conserver et les renforcer ; reconstruire des bâtiments en vue de les réinvestir ; ou encore garder uniquement les traces du bâti et y créer d'autres activités à l'intérieur, comme des jardins.

Les habitants travaillent déjà sur ces sujets. Nous essayons d'agglomérer le plus d'idées possibles. Nous travaillons avec le dispositif européen URBACT qui a pour but de sensibiliser les habitants à ce qui est appelé « le réveil des géants endormis » : des endroits qui ne servent plus et qui peuvent trouver une nouvelle utilité. Nous travaillons actuellement en particulier sur des bâtiments qui appartiennent aujourd'hui à PNA (Ports Normands Associés) pour essayer de leur donner une nouvelle vie en s'inspirant d'exemples réalisés (créer par exemple des jardins partagés en plein cœur de ce qui sera le futur quartier).



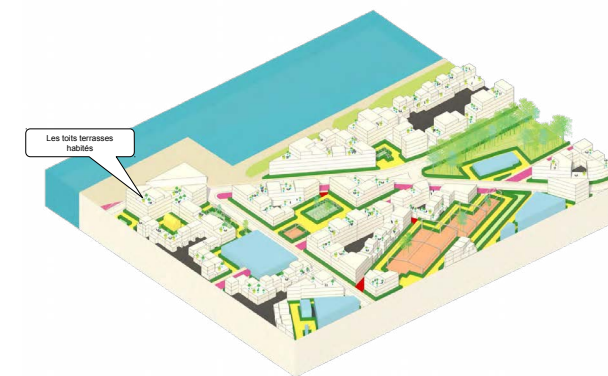
Le bocage, comme identité de quartier

La mise en valeur de l'existant

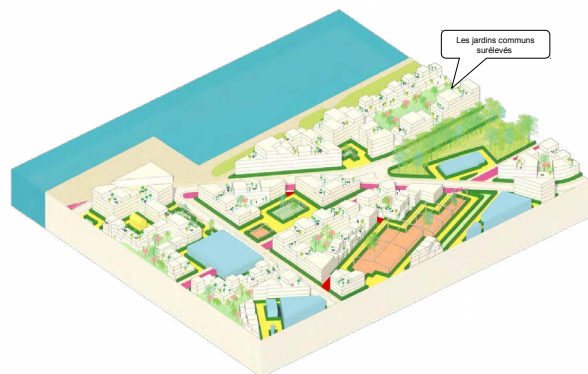


D'autres sujets sont également encore à l'étude et sur lesquels on travaille beaucoup avec les habitants.

La variation des hauteurs



Les coeurs d'îlots



L'objectif est de créer au nord un front bâti. Il s'agira de l'ajouter au maximum et de faire varier les hauteurs. Une attention particulière est portée pour essayer de faire pénétrer le soleil, notamment sur les futurs terrasses et bien évidemment dans les habitations. Beaucoup de jardins communs surélevés seront créés pour essayer justement de trouver le soleil. Cela permettra également le stationnement sous les jardins pour éviter d'encombrer les voiries avec les voitures. Il n'y aura, en effet, aucune voiture en surface, dans les rues. Elles seront, soit sous les bâtiments, soit dans des parkings silos. Normalement, chaque habitant aura au moins un parking à moins de 100 m de chez lui.

A travers le concept du bocage, il s'agit de donner toute sa place au végétal (jardins sur dalles, couvres-sol, arbustes hauts et plantes grimpantes sur les façades, jardins plantés...). Et c'est en particulier à travers ce concept que prennent forme « les traces » (des anciens bâtiments). L'objectif est ainsi de conserver ce qu'il y avait avant et de faire en sorte que la nature reprenne ses droits.

Magnifier les paysages remarquables

L'étape suivante consiste à magnifier les espaces remarquables.

3 espaces remarquables ont été identifiés :

- les quais de Normandie (Grand et Petit quais),
- le parc des railles,
- les berges de l'Orne.

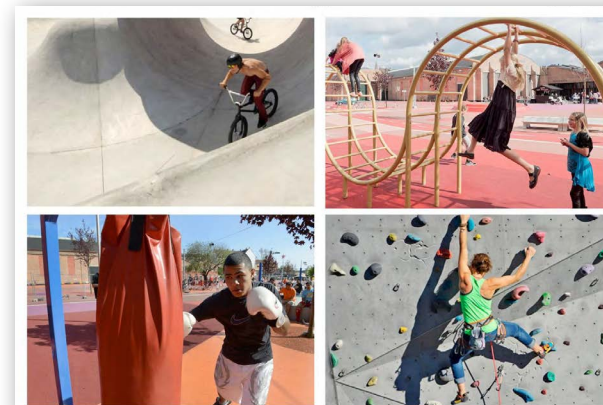
Et voici quelques illustrations de ce qu'ils pourraient être demain.

▪ Les quais de Normandie (Grand et Petit quais)

Le Grand quai devrait accueillir des activités de détente, et le Petit quai des activités sportives (l'idée a même été évoquée d'installer une piscine en plein air ; ça reste du projet). La volonté est aussi d'y développer le tourisme de croisière autour de l'histoire commune que l'on partage avec Le Havre, notamment sur le Débarquement et la Libération de 1945.



Le Grand quai



Le Petit quai

▪ Le Parc des railles

Le front bâti qui sera construit sera perméable de manière à relier le nouveau bassin et le parc des railles. Ce dernier constituera un réel lieu de promenade pour les habitants et ceux qui viendront flâner.



L'îlot du Quai le long du Parc

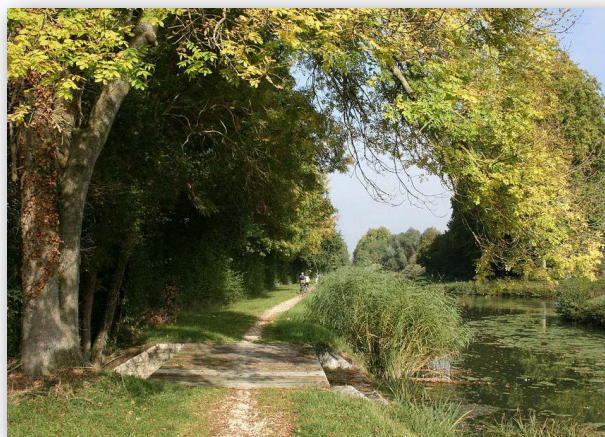
Il ne sera pas possible de marcher directement sur les pelouses, à cause des contraintes de pollution (l'ensemble des terres polluées restera sur place). Le système du caillebotis semble être le système retenu.

▪ **Les berges de l'Orne**

Quelques illustrations de ce à quoi pourront ressembler demain les berges.



Piste cyclable aménagée - EmscherPark Essen



Berge naturelle aménagée - Canal d'Orléans



Belvédère ponton ponctuel - Porto



Berge naturelle conservée - Parc de la Deule Wavrin

Créer un paysage architectural

Le but de ce programme est de créer les conditions d'une réelle qualité de l'habitat, avec des espaces extérieurs généreux pour favoriser, en outre, le vivre ensemble.

Un espace aux qualités pour tous - une variété d'habitats



BIGYard - Berlin



Eden Bio - Paris



**Mixité
programmatique**

du commerce au local d'activité



**Diversité des types
d'habiter**

de l'individuel au collectif



**Divers et généreux
espaces extérieurs**

de la loggia au coeur d'îlot



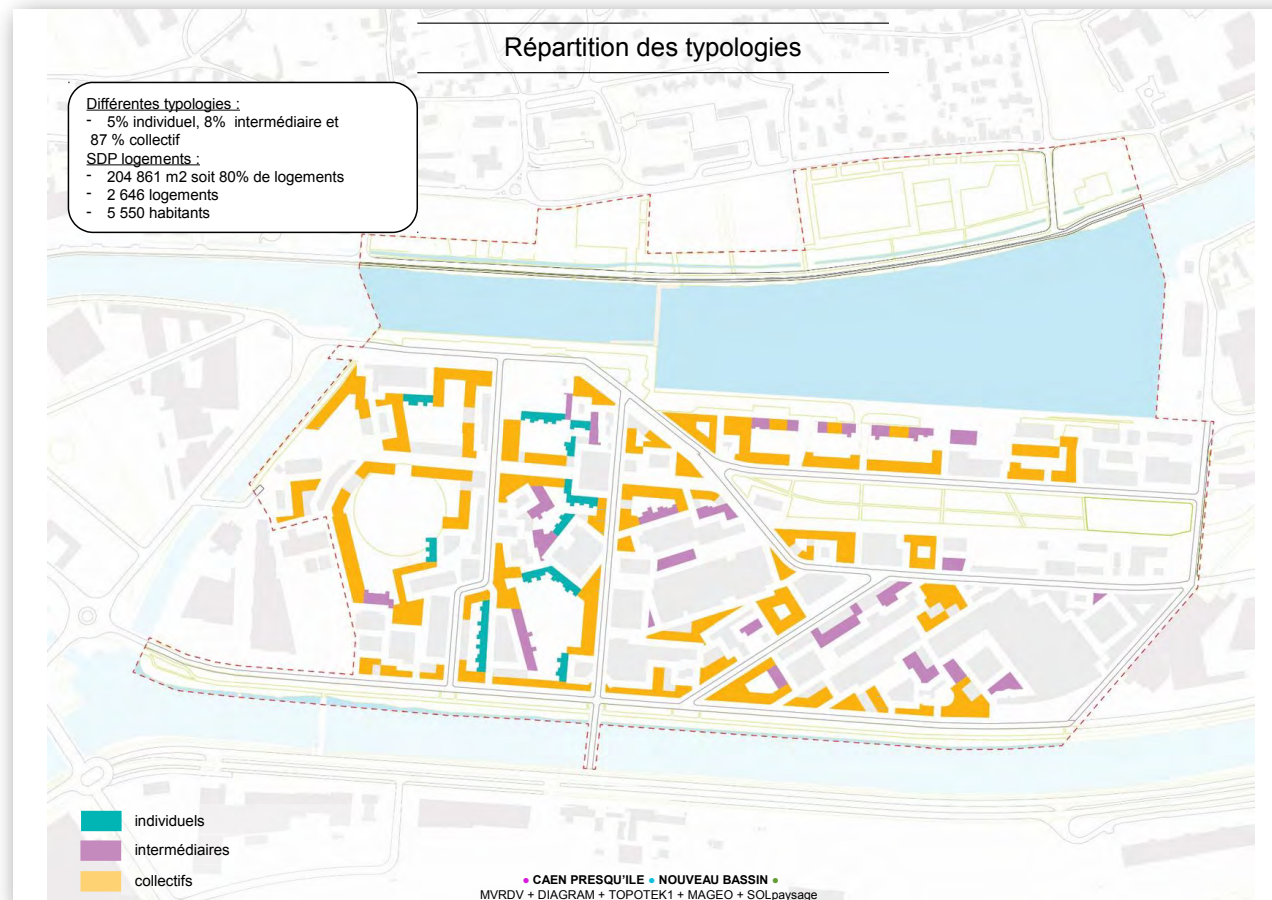
**Favoriser le vivre
ensemble**

de la laverie commune
à l'espace partagé

Nous avons un réel problème à Caen pour attirer les gens en centre-ville (je pense que c'est sans doute le même problème au Havre) : l'habitat ne correspond plus exactement au souhait des habitants. En recréant ce quartier, nous voulons redonner goût au centre-ville et nous pensons que cela passe, en effet, par la création d'espaces verts.

Nous misons beaucoup sur les espaces verts au cœur des quartiers, et sur les toitures végétalisées. Nous misons aussi sur « les traces ».

Ainsi, les pavages existants seront conservés (pas forcément en lieu et place de là où ils sont aujourd'hui mais ils seront réutilisés pour les différentes opérations).



Gérer le risque de pollution et d'inondation, en bonne intelligence

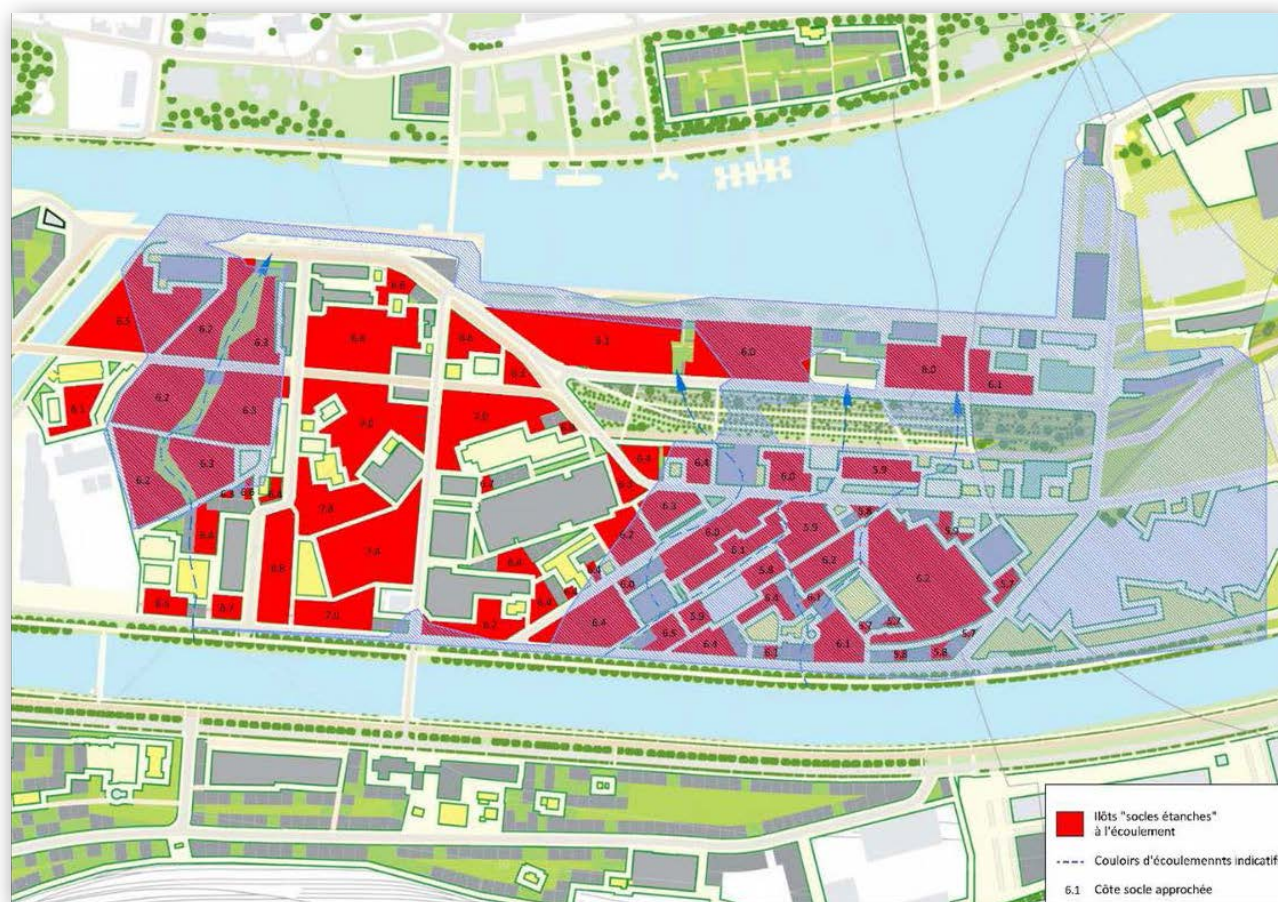
La pollution des terres et le risque d'inondation sont les deux principales contraintes. Une grande partie de la ZAC est en zone inondable, ce qui nous force à agir sur 3 piliers :

- réduire la vulnérabilité,
- prendre en compte les gestions de crise,
- développer une culture du risque à travers les bâtiments.

Tous les bâtiments seront surélevés. C'était déjà le cas dans le centre-ville de Caen, qui est aussi en zone inondable avec toujours cette contrainte d'avoir un petit emmarchement. A l'époque de la reconstruction, les conditions d'accès des habitants étaient beaucoup moins prises en compte qu'aujourd'hui. Nous avons, par exemple, aujourd'hui un vrai problème pour accueillir les professions médicales en centre-ville, les personnes âgées, ou à mobilité réduite, à cause de ces 3 ou 4 marches.

Ici, nous aurions pu nous heurter aux mêmes contraintes, mais chaque emmarchement de 3 ou 4 marches sera contre balancé par des rampes pour permettre un accès à tous aux bâtiments, ce qui n'était pas le cas des constructions de l'après-guerre. Nous serons obligés de respecter cette élévation des bâtiments pour permettre, en cas de crues, aux eaux de passer sous les bâtiments.

En cas de crue, l'impact est considérable, donc il y a un gros travail avec les services de l'État pour essayer de trouver des solutions.



Autre grosse contrainte, la gestion des matériaux pollués. Nous sommes en train d'expérimenter le sujet que vous avez appréhendé l'an dernier. Notre but est de traiter les terres sur place.

Parc paysager : valorisation des terres excavées

- Plateforme de valorisation des terres.
- Unité de production de terres fertiles.
- Remblais des terres excavées excédentaires.

Avantages de cette gestion des sols

- **Durable** : économie circulaire des terres mutualisées à l'échelle du PIM, limitation d'apport de terres fertiles agricoles, limitation des nuisances (poids lourds).
- **Innovant** : expérimentation de filière de fertilisation de substrats, démonstrateur de végétalisation, valorisation paysagère.
- **Moins coûteux** : pas de traitement ou évacuation de déblais pollués en Installation de Stockage de Déchets (décharge), réduction des transports hors Presqu'île, économie d'achat de terre.

A Colombelles, nous sommes en train de créer une plateforme de terres polluées qui va permettre, soit de dépolluer les terres les moins polluées avec le temps, soit de stocker définitivement les terres polluées et éventuellement de se servir de ces dépôts permanents de terres polluées pour y faire des parcs. Pour ceux qui connaissent Caen, nous l'avons déjà fait avec la colline aux oiseaux qui hébergeait une décharge dans le passé et qui aujourd'hui est un des parcs les plus visités de la ville. C'est en effet beaucoup moins cher de traiter et de dépolluer sur place que d'envoyer la terre polluée en décharge.

Le calendrier

2016 > 2017

Achèvement de l'aménagement des espaces publics sur la Pointe Presqu'île

Ouverture de la Bibliothèque Alexis-de-Tocqueville

Désignation des maîtrises d'œuvre pour la « création » des 3 zones d'aménagement concerté (ZAC)

Concertations publiques pour la création des ZAC

Formalisation des dossiers de création des 3 ZAC et établissement des bilans financiers

Rédaction du projet d'intérêt majeur Caen Presqu'île

2018 > 2019

Finalisation des études opérationnelles

Lancement de la commercialisation pour les premières opérations de promotion immobilière sur les ZAC

Dossier de réalisation de la ZAC du Nouveau Bassin

Animation du projet d'intérêt majeur

2021 > 2022

Livraison des premiers bâtiments avec installation des premiers habitants sur la Presqu'île



L'écoquartier Flaubert – Rouen

Bertrand MASSON, Directeur de l'Aménagement et des grands projets, Métropole de Rouen (service commun ville de Rouen sur ces questions)

Je vais essayer, au travers du projet de l'écoquartier Flaubert, de vous montrer comment nous avons tenté d'aborder les questions de paysage et notamment de ce paysage entre la ville et le port tant dans l'histoire que dans ce qui va se passer aujourd'hui ou ce qui va se passer demain.

Je vais donc présenter le projet dans son ensemble mais aussi revenir, au-delà du résultat, sur les méthodes, les approches que nous avons essayé de mettre en place en matière d'organisation pour vous montrer justement comment ce paysage peut se construire et comment une histoire peut être racontée.

C'est le glissement des fonctions portuaires vers l'aval qui va initier cette démarche au départ. Il s'agit donc d'une démarche d'opportunité. La limite entre les fonctions portuaires et la ville se trouve matérialisée avec le pont Flaubert, réalisé par l'État et ouvert en 2008.

Patrick BERG en parlait tout à l'heure, certaines infrastructures constituent de réels éléments de paysage. Le pont Flaubert fait partie de celles-ci. Le choix qui avait été fait du point de vue architectural et son inscription dans le paysage constituent des éléments très forts. Il n'empêche que cela crée, aujourd'hui, une forme de limite entre deux espaces. La question s'est posée, quand les fonctions portuaires ont glissé doucement vers l'aval de comment réinvestir ces espaces et quel sens leur donner par rapport à la ville.

Plusieurs possibilités (tant rive droite que rive gauche) :

- la 1^{ère} : laisser faire, se laisser le temps de voir, avec un risque fort d'avoir un terrain en friche ;

- la 2^e : envisager à nouveau des fonctions en lien avec le port, peut-être un peu différentes, peut-être un peu moins « nuisantes » ou plus compatibles avec la ville donc, des fonctions très axées « économie » ;

- et 3^e possibilité : se dire que c'est peut-être l'occasion d'agrandir notre centre-ville et finalement notre centre-agglo (le faire sortir un peu des boulevards) et de rapprocher un petit peu la ville et le port, en conservant toujours cette frontière mais en la faisant bouger.

C'est ce travail qui a été initié autour des années 2000-2005, rive droite - rive gauche. Un travail partenarial, j'insiste. Parce que c'était très important dès le démarrage de faire entrer le port notamment, dans la démarche. En effet, pour le port clairement, ce sont des espaces (du foncier) qu'il va perdre. Ce n'est pas rien de perdre son foncier même si on le vend et qu'on en tire une recette. Ce sont des espaces sur lesquels on ne pourra plus ré-investir demain.

La démarche a reposé sur un travail très fin avec cet acteur là pour essayer de faire comprendre que si c'était le sens de l'histoire, l'objectif de la ville n'était pas de pousser le port. Mais la question était bien la suivante : le port glisse, que fait-on de ces espaces et comment les inscrit-on dans le paysage urbain ?

Les communes et puis les services de l'État, en particulier, ont été également tout de suite associés, en tant que co-constructeurs du projet (et non pas uniquement avec pour seule finalité, le respect des normes, ce qui rend le travail plus compliqué). L'État était, en outre, aussi porteur d'un projet : le pont Flaubert et ses continuités rive droite et rive gauche, d'où le besoin de travailler ensemble.

Si on « dé-zoom » un petit peu, tout ceci a contribué à ce que l'on appelle Seine-Cité :

- avec l'eco-quartier Flaubert en rive gauche,

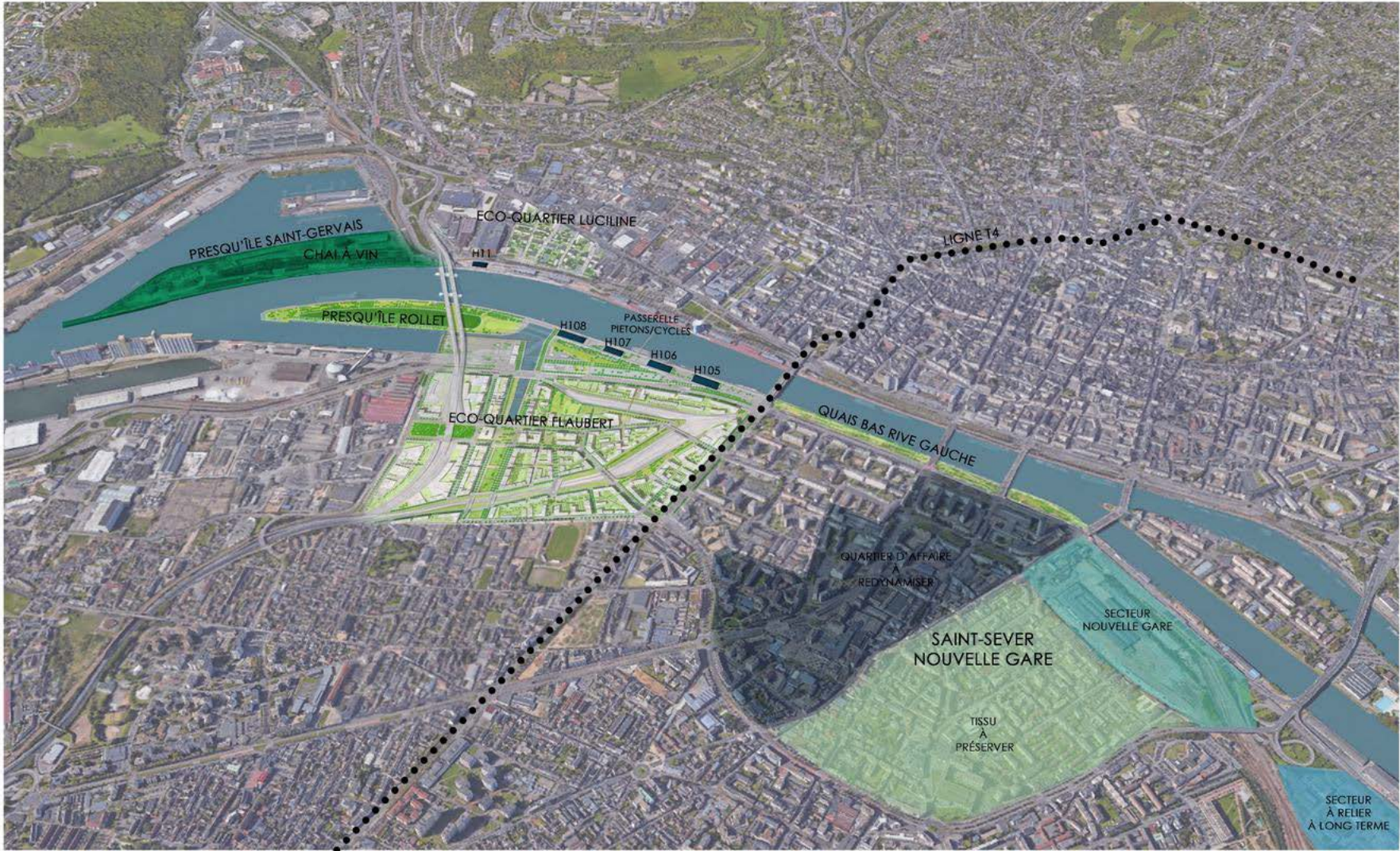
- l'éco-quartier Luciline notamment en rive droite, ainsi que d'autres opérations qui composent avec Luciline, les quartiers ouest, lesquels se prolongent jusqu'à la Presqu'île Saint-Gervais,

- et de l'autre côté, à l'est, le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare qui comprend le projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie, et le parti-pris, très fort, de construire une nouvelle gare en ville (et non de réaménager la gare existante).

L'ensemble qui fait Seine-Cité a pour objectif d'essayer de passer d'un centre-ville d'une ville de 110 000 habitants à un centre-agglo d'une agglomération de 500 000 habitants. Le projet Seine-Cité vise donc à ramener et développer, en centre-agglo, tout ce qui est nécessaire au fonctionnement urbain, en matière de résidentiel, de tertiaire, de service,, d'espaces de récréation,

SEINE-CITÉ

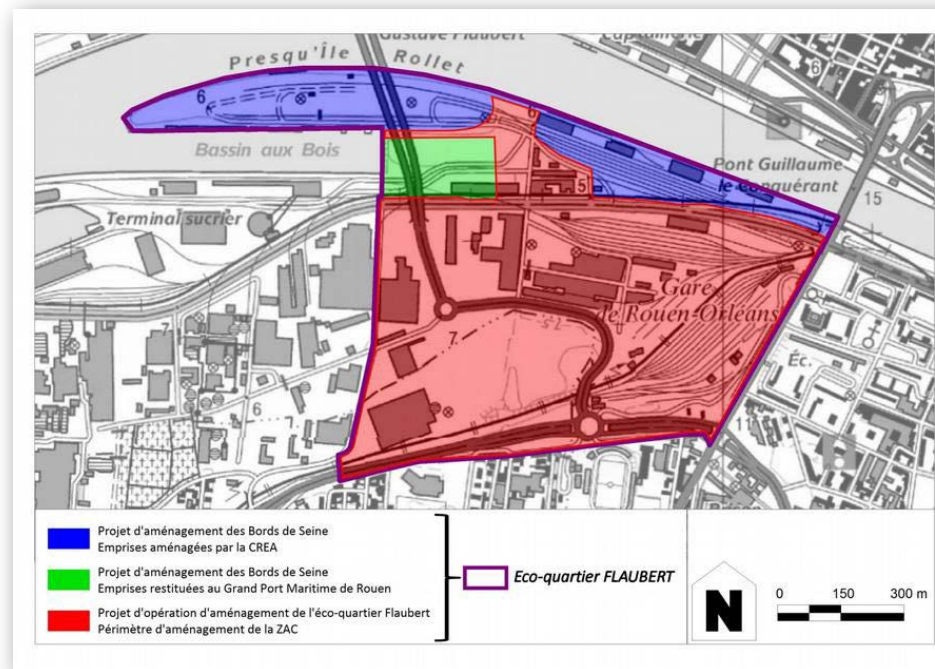
REFLEXIONS | PROJETS EN COURS ET À VENIR





Ci-dessus le plan masse du quartier : sur 90 ha, les objectifs de Flaubert : environ 500 000 m² à parts égales, entre du tertiaire et du résidentiel (un peu de service, un peu de commerce) et un choix très fort en matière d'espace public. Rouen a la particularité, notamment pour l'intra-boulevard, d'être une ville assez resserrée. C'est une ville à l'architecture patrimoniale, « vernaculaire », mais ce n'est pas vraiment une ville d'urbanisme. C'est donc une ville d'architecture et nous avons le besoin de contre-balancer cela avec la création de grands espaces publics. Ce choix se traduit par la création du canal nord-sud, un canal vert et bleu. Ce canal a des fonctions paysagères puisqu'il va construire un paysage complètement nouveau. Il a aussi des fonctions hydrauliques liées à l'inondation (j'y reviendrai) et liées aussi au traitement des eaux pluviales.

Avec ce canal, ce qui est intéressant s'agissant du paysage, c'est que nous construisons, nous racontons quelque chose, en prenant un élément technique, la pluie. On a tous, pendant des années, engouffré l'eau le plus vite possible dans un caniveau, dans un tuyau, dans un bassin. Et puis, on voit que c'est ça qui, en cas de forte pluie, crée des inondations. Enfin, c'est un des éléments accélérateurs.



L'objectif, ici, est de garder l'eau sur place notamment dans ces bassins. Le bassin vert pourra venir en eau. À ce moment-là, nous créerons un rapport à l'eau différent. Nous pourrions raconter quelque chose aux usagers du quartier, aux habitants. Il pleut. Il y a 20 cm d'eau dans ce qui était une aire de jeu. C'est normal. C'est un autre espace. Ce n'est pas un drame. Il n'y a pas de danger pour la population. Ça permet aussi de montrer qu'il se passe quelque chose et que, ce que nous avons voulu cacher, que nous considérons avant comme presque sale (la gestion des eaux), aujourd'hui, ça peut contribuer à la qualité paysagère et raconter quelque chose dans la vie du quartier, dans la vie des saisons. C'est assez simple mais c'est pour nous très important quant à la philosophie.

L'image de droite ci-dessus, montre le processus qui a été suivi. C'est un élément extrêmement important dans la construction du quartier. Nous aurions pu faire une grande ZAC de 90 ha. Le choix n'a pas été celui-ci. Il a été de décomposer le projet en mode opérationnel différent. Pour commencer tout de suite à construire cette histoire et engager une transformation, douce, qui accompagne les mutations liées au port, et les mutations urbaines, nous avons choisi de réaliser des opérations très tôt.

- **En bleu**, figure ce qui a été fait en régie : l'aménagement des bords de Seine. Nous l'avons volontairement détaché de la ZAC pour engager un changement rapide. Un dossier de ZAC est assez long à monter. Nous savions que nous serions un peu plus rapides si nous ne passions pas par la ZAC pour aménager cet espace (d'autant plus qu'il n'y avait pas de commercialisation directe sur cet espace). Ça nous a permis, dès 2013, de commencer à transformer cet espace, de le faire exister dans la ville, de le raccrocher à la ville. C'étaient des espaces en friche où les rouennais n'allaient pas. Il n'y avait pas de raison d'y aller. Nous l'avons transformé en jardin. Ça fait écho, vous le verrez avec quelques photos, au travail mené sur la rive droite de reconquête des berges de la Seine. Mais ici, nous sommes passés au cran suivant. Nous avons transformé les berges en un très grand jardin linéaire qui va bien au-delà de Flaubert d'ailleurs. Un grand jardin qui rentre dans le centre-ville. Pour la petite histoire, il fait 3 km de long et plus de 20 ha. C'est une reconquête des berges assez forte, très marquante. Mais nous voulions le faire tout de suite pour commencer à construire ce paysage tout doucement, et donner envie d'y venir.

- **En rouge** figure la ZAC proprement dite, le cœur structurant du projet qui va s'étendre sur 20 ans.

- **En vert**, il s'agit d'un petit équipement mais qui est pour moi révélateur de l'interface ville et port. Cet espace deviendra un pôle multi-services, lié aux fonctions portuaires qui le jouxtent (avec les silos céréaliers). Il est ainsi hors de question que la ville en s'agrandissant vienne pousser le port et faire sortir de ces espaces-là, des fonctions portuaires qui peuvent très bien rester ici.

Nous avons, comme pour tout port, du pré-post acheminement. Il peut être fluvial (pas beaucoup), ferroviaire (un peu) et c'est le cas ici, mais il est quand même souvent (et ce n'est pas qu'une particularité rouennaise) très routier.

Il était donc hors de question d'éloigner le port et son activité économique du quartier. Tout l'enjeu était de voir comment intégrer cette activité au sein du quartier ou plus exactement à la frontière du quartier. Nous avons donc aussi isolé cet espace en matière de processus de réalisation. Nous avons réalisé un avant-projet, pour avoir des éléments de cadrage. Nous avons ensuite transféré le pré-projet au port considérant que le port était le plus à même de réaliser la suite en tenant compte de ses usagers (transporteurs, céréaliers, etc.). Nous avons pris en charge les éléments de cadrage et le port a pris en charge les modalités de réalisation. Cette répartition est importante parce que dans cette construction de la ville, nous ne voulons justement pas exclure et nous travaillons au contraire très fortement sur l'intégration.

Au final, cela se traduit par :

- un travail très important avec le port, sur différents sujets,
- une coordination générale sur des questions de financement,
- des projets communs.

Nous avons étendu les acteurs et la maîtrise d'ouvrage. Nous avons réparti les lignes d'intervention. Il était très important d'intégrer les acteurs portuaires qui pouvaient craindre cette transformation de la ville tout près d'eux : est-ce que la fonction va toujours pouvoir

exister ici ? Qu'en est-il des silos céréaliers ? Quid de l'approvisionnement par train, au cœur du quartier Flaubert ? Ainsi, les faisceaux ferroviaires seront-ils bien maintenus mais fortement réduits. Des trains passeront toujours et un travail de mise en scène de ces faisceaux ferroviaires est donc à construire.

Un travail est aussi mené avec le public en général, au sein d'instances particulières (le conseil consultatif de développement) ou en lien avec des éléments de concertation réglementaire.

Mais finalement, nous avons trouvé la plus grande capacité d'intervention sur des démarches complètement libres, en dehors de cette concertation réglementaire. C'est peut-être parce que nous nous y prenons mal dans des cadres normés où nous sommes plus en information descendante, avec au final relativement peu de réactions du public. Et là, nous avons besoin d'aide des services de l'État. Lorsque nous sommes sur des démarches volontaires, il s'agit de mobiliser au moment où nous sentons que nous en avons besoin dans le projet et pas nécessairement au moment où ça doit être (le dossier de création de ZAC, etc.). Nous avons des exercices beaucoup plus intéressants de participation du public, d'implication, de co-construction avec le public dans la réflexion globale.

Nous avons mené les deux exercices de front et nous essayons de faire en sorte que les deux exercices arrivent à fusionner. Nous avons clairement une réelle marge de progression dans ces exercices réglementaires de concertation. Car, s'agissant du quartier Flaubert, nous n'avons pas eu complètement le résultat de participation que nous attendions.



Dans l'illustration ci-dessus, vous avez un aperçu d'un morceau du jardin, avec au second plan des éléments du port et en arrière plan (c'est une particularité de Rouen) les coteaux boisés qu'on aperçoit dès le centre-ville (ce grand paysage).

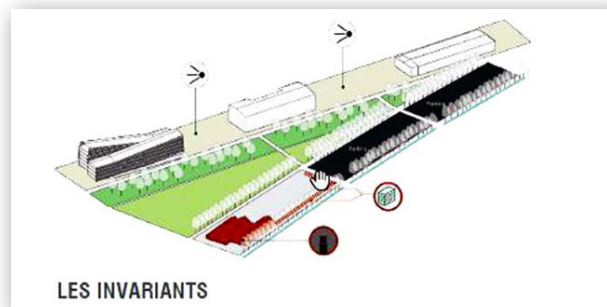
Nous avons ainsi 3 strates :

- une strate urbaine avec une partie de parc,
- une strate industrielle (le port),
- une strate « grand paysage », entre guillemet « nature », avec les coteaux.

Nous pourrions rajouter la Seine qui est une 4^e strate du paysage. Nous voyons qu'avec ces 4 éléments, nous arrivons à construire quelque chose, et qu'en aucun cas, ils ne s'opposent. Au contraire, chacun vient magnifier l'autre et le mettre en valeur. Pour nous, c'est un objectif extrêmement fort dans le projet.

Un exemple du travail que l'on mène avec le port

Un espace portuaire, de la forme d'un petit triangle qui se trouve derrière les hangars 108 (le siège de la Métropole), le 107 en cours de livraison et le 106 (la salle de concert) va muter dans le cadre du quartier.



Nos objectifs initiaux sont les suivants :

- conserver des éléments du patrimoine portuaire et notamment un bâtiment,
- conserver ce bâtiment, non pas uniquement d'un point de vue architectural et paysager mais également d'un point de vue fonctionnel. Nous voulons que les gens, les usagers du quartier puissent éventuellement avoir à faire avec ce bâtiment (rentrer dedans) et que cela ne devienne donc pas un bâtiment privé (des bureaux par exemple),
- nous souhaitons, enfin, quelques éléments de construction, des éléments d'accroche pour assurer une continuité avec ce triangle.

Exercice habituel, nous avons donc fait travailler nos urbanistes, nos architectes sur plusieurs scénarios. Nous avons un paysagiste coordinateur sur la ZAC en la personne de Jacqueline OSTY et un urbaniste, ATTICA, ainsi que des bureaux d'études techniques pour les accompagner.

A partir de plusieurs scénarios, il s'agit d'essayer de voir ce que cela peut engendrer en matière de programmation mais surtout, aussi, en matière de paysage. C'est une démarche assez classique.



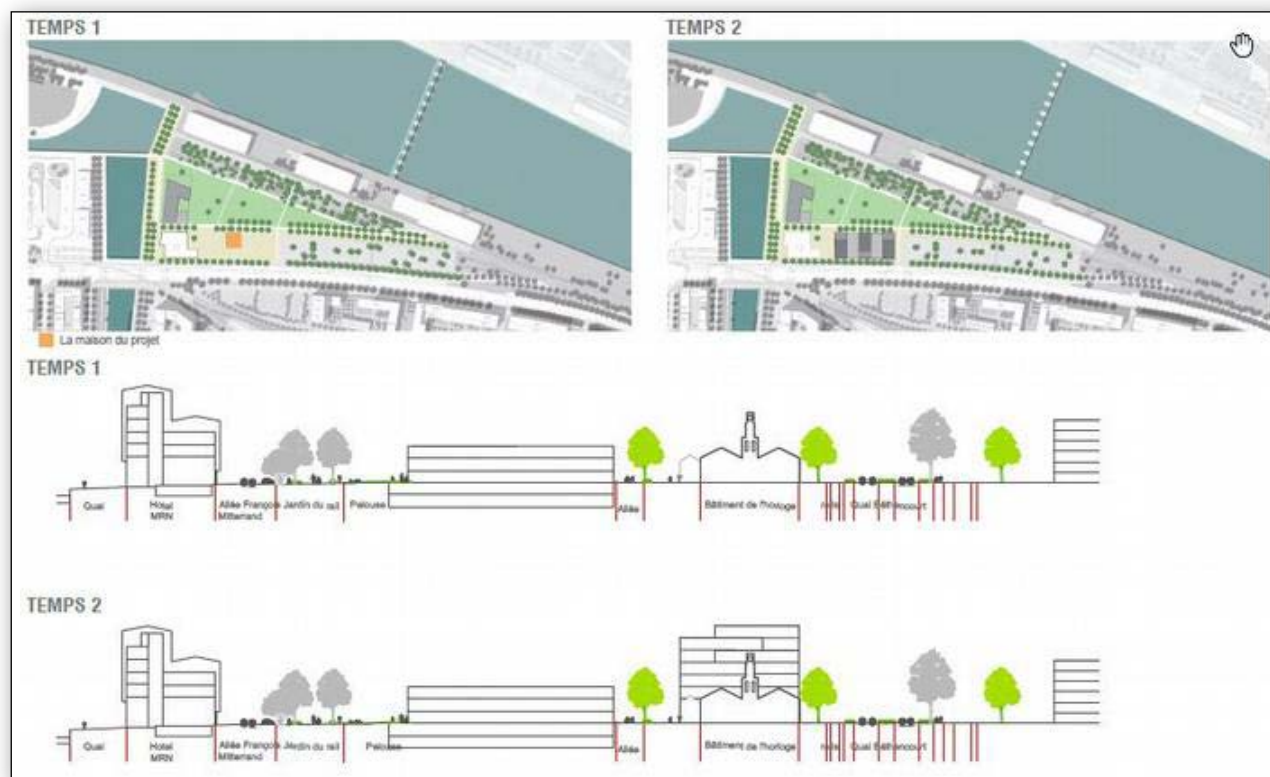
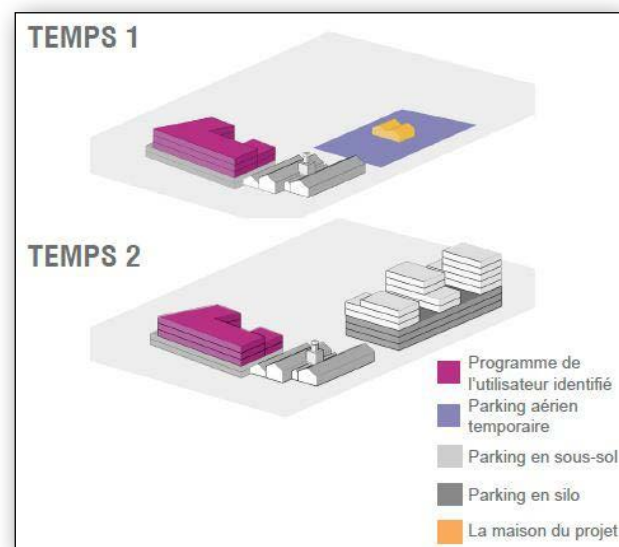
Là où elle l'est peut-être moins, c'est que cet exercice a été traduit en objectifs et plus du tout nécessairement en éléments de programme.

Ainsi, sur ce triangle, ce que nous allons demander aux porteurs de projet, c'est :

- de conserver le bâtiment dit « la pendule »,
- de faire en sorte que ce bâtiment ait un lien avec les usagers,
- qu'il y ait, en matière d'espace public, 2 lignes de force,
- une hauteur à respecter,
- plutôt une vocation tertiaire.

Nous n'avons donc pas précisé X m² ou autres, et nous laissons libre expression aux acteurs privés.

Cet exercice que nous avons fait sur un bâtiment, nous l'avons reproduit et ça a plutôt pas mal marché.



La Presqu'île et la Butte boisée



Nous partons d'un paysage très industriel : dans les années 1975, c'était l'île au charbon. Nous l'avons transformé aujourd'hui en parc. La photo de droite est assez ancienne (2013). Prise du pont Flaubert, elle permet de montrer 2 choses :

- elle ne veut pas cacher les éléments du port,
- et puis, elle permet de raconter « la Butte boisée ».

Cette butte boisée, c'est la réponse que Ludwig Willaume a présenté précédemment ou comment une contrainte technique devient un avantage. Nous avons des terres impactées, faiblement polluées qu'en faisons-nous ?

- Nous les traitons : ça va coûter très cher.
- Nous les évacuons : ça va coûter aussi très cher et au niveau du CO₂, ce n'est pas extraordinaire.

Finalement, nous allons les retourner à notre avantage et c'est ce que nous avons fait :

- nous les avons isolées,
- nous les avons bougées dans l'opération,
- nous en avons fait une butte boisée.

Nous gérons ainsi 90 000 m³. Plantées, nous avons fait, de ces terres polluées, une petite forêt. Cela devient un élément du paysage. D'un élément technique dans le sol, invisible, nous en faisons un élément du paysage, visible de tous. Les gens ne vont pas voir une butte avec des terres polluées, mais un bois, de la biodiversité ordinaire. En ramenant de la forêt en ville, nous luttons aussi contre les phénomènes d'îlots de chaleur, même si c'est à une échelle réduite (4 ha), c'est toujours ça. À terme, lorsque la pollution sera stabilisée et sans risque, nous pourrions ouvrir au public avec 3 ou 4 cheminements.

Autre aménagement de la Presqu'île, nous avons descendu, pour ce qui est de la topographie, son extrémité pour qu'elle soit inondable lors des marées à fort coefficient. Nous avons un marnage de 4 mètres environ en moyenne. Donc, à fort coefficient, cet espace devient inondable et le cheminement est coupé. Il n'y a pas de panneau « attention inondation ». Ce que nous voulons simplement raconter c'est : « vous

êtes en bord de Seine. Votre paysage c'est notamment l'eau. Mais la Seine, quand elle a un marnage, peut déborder et ce n'est pas grave. C'est normal. »

Il s'agit, en fait, d'essayer de construire des éléments de paysage un peu plus naturels avec des éléments de paysage urbains. En ville, l'eau est complètement canalisée partout. Elle ne peut pas déborder. Elle est toujours au même endroit... Ici, nous voulons raconter autre chose.

A partir du moment où nous avons commencé à construire cela (le parc a été ouvert en 2013), nous nous sommes aussi posé la question de savoir ce que voulait dire l'inondation à l'échelle du quartier.

Nous avons un PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation), qui aujourd'hui s'applique évidemment sur ce secteur-là.

Nous avons engagé une démarche d'abord au sein du quartier, puis, nous l'avons étendue en travaillant avec le GIP Seine aval, l'État et le port.

L'idée est de se projeter en 2100, d'intégrer les hypothèses pessimistes du GIEC et de faire tourner le modèle. Un modèle que nous allons construire et qui va nous dire ce que ça signifie sur le quartier. Nous allons au-delà de la réglementation. C'est une démarche que nous voulons avoir sur cet écoquartier : aller toujours au-delà, avoir toujours un coup d'avance. Nous ne savons pas ce que ça va donner puisque nous allons faire tourner le modèle. Mais au moins, nous voulons que notre quartier, en 2100, fonctionne. Le PPRI, c'est bien, mais nous nous projettons un coup après. Ce que nous voyons, aujourd'hui, c'est que les hypothèses pessimistes du GIEC (60 cm de plus au Havre soit une trentaine de cm à Rouen), malheureusement, quand nous écoutons ce qui s'est dit sur la COP 23, sont peut-être aujourd'hui des hypothèses optimistes. Même en s'étant projeté, nous sommes en train de nous faire rattraper. Cela nous interroge beaucoup, aujourd'hui, sur ce que ça veut dire. Ce sont de vraies questions fortes.

Quelques images du résultat :



Travaux réalisés 2011-2013
© Ateliers Jacqueline Osty et Associés



Le jardin, des postes d'attente pour de gros bâtiments, un remorqueur, un ancien marégraphe, des matériaux réutilisés (les rails, les pavés dont aucun n'a été importé de l'extérieur du site), et toujours des fonctions portuaires collées au jardin. Pour nous, c'est beau et c'est ce que nous voulons raconter : il y a un port et il y a une ville, les deux sont à côté et c'est beau.

Nous avons amené une scieuse sur place. Il y avait une unité de sciage. Tous les pavés ont été sciés et retournés et cela devient un élément très confortable, très « marchable ». Nous avons réutilisé tous les matériaux du site. Quand nous avons fait des visites, avec notamment des dockers, c'est quelque chose qui les a énormément touchés, parce que nous avons respecté ce qui c'était passé.

Évidemment, au-delà du paysage, nous racontons une histoire et c'est ce que nous voulons faire : créer une sensibilité dans cet aménagement. C'est rien un pavé mais ça peut être beaucoup pour la personne qui a passé 40 ans de vie ici, dans des conditions de travail qui n'étaient pas extraordinaires.

Ce paysage raconte un passé portuaire, une ville qui est en devenir. C'est cela que nous voulons construire. Cette émotion des docks nous fait évidemment changer certains angles d'attaque sur d'autres espaces.

Et puis le paysage, ce sont aussi des bâtiments, 2 bâtiments :



Livré été 2017



Travaux en cours (livraison début 2018)



- le siège de la Métropole (architecte Jacques FERRIER) qui reprend 2 éléments très forts de l'histoire rouennaise : ce jeu de couleurs sur la façade, qui est un hommage à l'impressionnisme et puis cette architecture, un petit peu déstructurée, qui peut faire penser à des éléments portuaires (des passerelles pour navires). Un jeu entre l'histoire de la ville et l'histoire du port ;

- et puis l'autre bâtiment, qui reprend les codes du hangar mais en étant nettement déstructuré. C'est le bâtiment du 107 simplement pour raconter ce côté patrimonial avec le port.

Pour le 107, nous avons lancé un appel à projets dont la ligne directrice était assez simple :

- un dialogue avec les quais, le parc, les usages en train d'être créés,
- un point de restauration,
- un élément culturel, artistique ou autre,
- une gestion financièrement autonome.

Nous sommes sortis de la commercialisation classique d'un lot, d'un macro lot (25 000 m² etc.) et nous avons défini la ligne de partage avec le port. Nous avons défini cette espèce de cahier d'objectifs et nous avons identifié le port pour toucher la redevance. Nous n'avons pas récupéré le foncier correspondant.

Finalement l'offre privée qui nous a été proposée a

ouvert des champs que nous n'aurions pas imaginés :

- de 1 point de restaurant, il en a été proposé 3,
- la salle culturelle va être axée sur les arts contemporains urbains donc quelque chose qui va être ouvert sur la ville (tout ce qui peut être Street Art ou autre, donc relatif à des éléments de paysage),
- une conciergerie, une crèche, ... des éléments publics qui auraient été implantés dans le quartier mais pas tout de suite. Cela génère une économie derrière.
- un incubateur de start-up,
- des sièges sociaux.

Pour la petite histoire, tous ceux qui ont travaillé sur le projet (l'architecte, le notaire, l'investisseur...) déplacent leurs bureaux pour s'installer dans le 107. Et puis le concurrent, le 2e va lui aussi venir dans le 107. Nous voyons que ça crée un effet fédérateur. Mais ce que je retiens, personnellement, dans cet exemple-là, c'est que ça participe à faire vivre le paysage, que ça va faire vivre ce quartier et faire vivre les quais. Ça va dialoguer avec le 106, la salle de concert, le piano bar qui va s'installer et qui va faire justement après/avant concert. Un paysage, s'il est figé ou s'il est fixe, n'est pas très intéressant. Il est ce que nous en faisons tous en tant que concepteur. Nous sommes tous là, co-concepteurs, contributeurs mais aussi, surtout, usagers demain, dans la ville.

Séquence de questions/réponses avec Ludwig Willaume et Bertrand Masson

Est-ce que, sur le projet de Caen, vous avez aussi gardé des éléments du passé portuaire ?

Ludwig WILLAUME :

Sur Caen, il reste 2 grues, les autres ont été enlevées (avant nous), depuis au moins 20 ans. Le pavillon sera gardé. Il héberge aujourd'hui une association qui a pour objectif d'accueillir les architectes, les urbanistes, et de réaliser des expositions sur les différents projets d'urbanisme, de Caen la mer. Il y a aussi une minoterie, en pierre, qui est encore active aujourd'hui mais qui à terme va sûrement déménager. Elle sera aussi conservée et aménagée pour de l'habitat. Donc oui, nous gardons les traces portuaires.

Bertrand MASSON :

Le bâtiment de l'Horloge, à Rouen, est très important pour le monde portuaire. C'était un des éléments des marégraphes (un système hydraulique qui permettait de donner de l'énergie aux grues). Il y en a encore 2 sur la rive gauche. Ce n'est plus du tout utilisé mais c'est en effet aussi un repère visuel et un élément structurant pour l'histoire du port. Nous voulons combiner les deux.

Est-ce que, sur Caen aussi, il y a eu cet échange avec les anciens travailleurs du site ? Est-ce qu'il y a eu, de la même façon, cette émotion retrouvée alors qu'en conservant la trame, l'histoire est reconduite et valorisée ?

Ludwig WILLAUME :

Nous travaillons beaucoup (j'allais dire avec les habitants, mais il n'y a pas encore d'habitant) avec tous les gens qui se sentent concernés par ce projet. Un groupe d'habitants qui travaillent, en effet, sur

un parcours historique sur la Presqu'île. Il se fera avec un petit livret papier qui pourra être retiré à l'office du tourisme ou avec votre téléphone. Vous aurez des points matérialisés un peu partout sur la Presqu'île pour rappeler justement ce qu'il s'y est passé. Nous n'avons pas les ouvriers en ligne direct. C'est vrai que nous aurions pu. C'est peut-être même une idée. Mais nous avons des habitants qui sont très attachés à l'histoire de cet endroit, que nous ne voulons absolument pas faire disparaître.

Bertrand MASSON :

C'est vrai que dans la question du paysage, on pourrait dire le paysage c'est en 3D. Je pense que c'est important de rajouter la 4^e dimension comme composante complète du paysage. C'est-à-dire, le temps avec cette question de la mémoire. Nous pouvons le voir même plus loin. Nous avons formé des médiateurs, donc des guides conférenciers qui, certains, accueillent les touristes dans le cadre de Ville et Pays d'Art et d'Histoire. C'est plutôt en général des présentations qui sont patrimoniales, historiques (sur le projet urbain, le devenir de la transformation d'un quartier). Nous les avons formés sur Flaubert, pour qu'ils puissent accueillir des groupes et leur présenter ce qu'était ce quartier, ce qu'il est en train de devenir et ce vers quoi il va. C'est vrai que le paysage bouge. Il faut accepter qu'il bouge et c'est peut-être important justement de bien intégrer cette notion du temps dans le paysage. C'est bien ce que nous voyons à travers toutes ces questions, de savoir comment je conserve ou pas un élément patrimonial ; comment je réécrit différemment des éléments du patrimoine ; comment je raconte l'histoire... Dans une visite touristique, raconter le paysage futur c'est un élément constitutif de l'appréhension que nous pouvons avoir du paysage.

Pour réagir sur cette question de l'histoire, je suis étonné que l'histoire commence avec le port. Dans aucun des deux projets, nous ne parlons de ce qu'il y avait avant le port alors que finalement l'histoire du port c'est très très court dans l'histoire générale du site. Notamment sur le projet de Caen. Nous avons sur ce secteur historiquement des anciennes prairies inondables avec un vrai bocage, ce qui pose la question d'ailleurs de l'image du bocage qui est fait dans le projet ; bocage qui est quand même extrêmement déstructuré, il y a même un certain lyrisme par rapport au projet. Cela pose la question finalement de ce que pourrait être un bocage urbain ? Nous avons un peu oublié ce qu'est le bocage des champs et nous rentrons dans le bocage des villes (tendance forte en ce moment). Nous nous sommes tellement étendu en englobant des trames bocagères, qu'aujourd'hui, la tendance est effectivement de se poser la question de comment nous travaillons ces trames ? Comment nous les recréons à l'intérieur de la ville ? En tout cas, votre projet pose cette question-là. Il y a vraiment quelque chose de schizophrénique d'appeler un bocage quelque chose qui n'y ressemble absolument pas...

Ludwig WILLAUME :

Vous avez raison. Je pense que c'est plus une évocation. La question est intéressante parce que quand vous parlez de bocage, aujourd'hui, à Caen, effectivement, il ne comprend pas trop puisque tout autour de lui, c'est de l'openfield. Pour nous, le bocage c'est le Pays d'Auge. Ce n'est pas Caen. Même si avant, en effet, c'était peut-être des

terres bocagères. Finalement, l'allusion à ce bocage revient régulièrement. Près de Caen, à Blainville, des paysagistes, architectes, ont voulu également s'inspirer du bocage (à Blainville, cela ressemble plus au bocage d'ailleurs). Ici, à Caen, je pense que c'est une évocation. Ce n'est pas académique.

... alors peut-être sans parler d'académisme, si nous regardons les cartes d'État-major, nous ne remontons pas très loin puisque nous sommes à 1 siècle 1/2 et nous voyons sur votre site, une vraie marqueterie bocagère, une vraie mosaïque, qui est déjà une mosaïque avant l'heure de votre mosaïque urbaine. Je pense qu'il y a matière à avoir des traces aussi de cela, au-delà des traces du port. Nous avons parfois oublié ces traces anciennes qui ressortent aussi dans la structuration du port parce que nous sommes tellement émus et pris par la monumentalité de l'architecture du port, de ses infrastructures que nous en oublions le monument végétal ou le monument naturel sur lequel le port s'est construit. Il y a aussi des traces infimes ou des traces ténues, ou des traces beaucoup plus anciennes, ou systémiques, qui peuvent être aussi intéressantes à travailler et à révéler dans le projet. C'est juste pour apporter de l'eau à votre moulin en tout cas.

Bertrand MASSON :

C'est vrai que nous sommes partis sur des traces qui étaient plutôt visibles, très clairement sur la question de l'histoire du site. Mais c'est une très bonne interrogation. Nous ne nous sommes pas du tout posés la question de savoir ce qu'était avant le port. Nous sommes partis sur des traces visibles et nous nous sommes posés la question

de ce que nous garderions ou non de ces traces visibles. Le seul élément « naturel » que nous avons pris en compte, c'est la question des berges. Nous ne l'avons pas du tout fait par une entrée historique. L'angle d'attaque était plutôt celui de se dire que la Seine étant un fleuve, ses berges n'étaient pas nécessairement endiguées. Donc, notamment sur la Presqu'île, dans le cadre de la phase que nous allons réaliser en 2018, des berges vont être cassées complètement en créant des anfractuosités pour permettre l'expression de formes de biodiversité, liées à la Seine ordinaire. C'était plus sous un angle biodiversité, fonctionnement de la Seine que du point de vue de l'histoire de ce site qu'a été menée la réflexion. Ça n'a pas du tout été un angle d'attaque. C'est vrai que ça interroge.

Série de questions et de remarques : des relations différentes avec le port entre Rouen et Caen, le risque d'inondation et toujours cette question de la mémoire du passé.

À Rouen et à Caen, la place du port n'est pas du tout la même dans l'histoire et surtout dans la relation que les gens, que les habitants, ont avec ces espaces portuaires. A Rouen, le port est très intégré à la ville. Alors qu'à Caen, pendant de très longues années, et notamment tout au long du début du 20^e siècle, la ville tournait le dos à son port. Je crois qu'aujourd'hui, l'enjeu de Caen, si j'ai bien compris, c'est la réappropriation de cet espace, pas seulement au niveau urbain mais bien dans l'histoire même des mentalités, des représentations que les gens ont avec leur port. Nous n'allions jamais à Caen sur la Presqu'île. C'était même un lieu où nous évitions d'aller, réputé sale,

physiquement difficile, répulsif. Aujourd'hui, la ville doit de nouveau ou plutôt les habitants doivent de nouveau se réapproprier ce port qui est quelque chose qui était resté pendant très longtemps répulsif. Alors qu'à Rouen, la relation au port est quand même radicalement différente. Il me semble pour être une ancienne rouennaise.

Sur la question de l'eau et des inondations, nous avons vu que sur Caen, il était indiqué une architecture sur pilotis. Je voulais savoir si la question avait été abordée de façon plus structurante sur l'ensemble du site avec la question de la résilience. Est-ce que nous vivons avec cette eau qui arrive et qui repart ? Je ne connais pas la fréquence, si ce sont des inondations qui arrivent très fréquemment ou si au contraire, vous vous protégez sur des inondations de très longs termes ?

J'avais une question sur le port de Caen-Ouistreham. Le port est marqué par différents bâtiments. Il y en a un dans lequel j'ai travaillé : il s'agit du bâtiment qui est juste à côté du bassin Saint-Pierre, à côté du pavillon de Normandie. C'est le bâtiment de la Fonderie où il y avait les anciennes subdivisions de l'équipement et même l'ancienne capitainerie. Ce bâtiment que je trouve remarquable, que devient-il dans le projet de la rénovation de la Presqu'île portuaire ?

Ludwig WILLAUME :

J'ai l'impression d'être en conseil de quartier, puisque Mme FIXOT (cf. 1^{ère} question) est une ancienne rouennaise, actuelle caennaise et qui participe beaucoup à nos travaux. La question des bâtiments de la Fonderie a aussi fait débat. Je

commencera par les inondations. Le but des aménagements c'est de vivre avec l'eau, d'avoir à vivre potentiellement avec l'eau. La protection est très haute puisque nous prenons comme référence la crue centennale. Mais le but est de pouvoir continuer à vivre pendant et après. S'agissant de la Fonderie, le bâtiment va disparaître. Ce bâtiment est en très mauvais état parce que les bâtiments n'ont pas fait l'objet de l'entretien qui aurait du être fait. Ça a été squatté, dévalisé... Donc ce bâtiment disparaîtra, malheureusement, comme le pavillon Savare. Le pavillon Savare, pour la petite histoire, est un vieux bâtiment qui abritait un chantier naval de restauration d'anciens bateaux. Bâtiment en certes mauvais état mais qui a été squatté et incendié il y a maintenant 1 an 1/2. Et donc, par exemple, pour revenir encore sur ce concept des traces du passé, nous avons demandé à ce que le bâtiment qui sera sur l'emprise de ce pavillon Savare, puisse l'évoquer.

Bertrand MASSON :

Pour répondre sur l'inondation, un sujet très compliqué et pour le mettre un peu en perspective, en de-zoomant par rapport au quartier, cela nous pose pas mal de questions par rapport à des croisements d'enjeux.

Oui, construire au bord de l'eau n'est pas facile. Nous sommes partis, comme je l'évoquais, sur PPRI + perspectives du GIEC et nous voyons que nous sommes peut-être rattrapé malheureusement. Nous voyons que nous pouvons avoir une position radicale qui est de se dire finalement que nous n'allons pas construire en proximité de l'eau. Sauf que sur un territoire comme l'agglomération rouennaise, si nous prenons cette position-là, en gros, nous construisons sur les plateaux et nous allons

consommer des terres agricoles ou des milieux naturels ou boisés. Donc, nous intersectons un autre enjeu, ne pas étendre la ville. C'est un vrai problème. Si nous construisons loin, en effet, nous pouvons imaginer une protection des personnes et des biens complètement sécurisée. Sauf que ces terres qui sont aujourd'hui anciennement industrielles, portuaires, qui sont abîmées, nous savons bien que c'est uniquement par des opérations d'aménagement qu'il y a des chances de les traiter et de les dépolluer. Nous voyons que le sujet est extrêmement complexe. Il y a évidemment, Ludwig WILLAUME en parlait, toute la question de savoir comment le quartier va vivre si un jour il y a de l'eau. Nous voyons aussi que nous avons des choix qui dépassent bien tel ou tel projet d'aménagement : où positionnons-nous notre extension urbaine ? Est-ce que nous reconstruisons la ville sur la ville en traitant des problèmes ? Sur Rouen, nos espaces disponibles, en recyclant des friches sont plutôt en bord de Seine parce que la révolution industrielle, qui avait besoin d'eau, s'est faite là. C'était peut-être des terrains un peu plus faciles. Nous sommes sur ce croisement d'enjeux qui, pour nous, est une vraie question que nous ne nous posons pas qu'au niveau de Flaubert mais également pour d'autres opérations. Comment nous appréhendons tout ceci pour s'en sortir au mieux et éviter de faire de grosses bêtises collectives ?

Nouvelle série de questions et de remarques.

Qu'en est-il de la transition paysagère et fonctionnelle de vos projets avec leur environnement ? Je pense notamment à Caen. Vous nous disiez que l'habitat ne correspond plus à ce que les gens attendent, qu'il faut

ramener les gens vers le centre-ville. Mais le centre-ville est déjà monumental et il se trouve de l'autre côté de l'eau. Aujourd'hui, il faut prendre les 2 extrémités du port pour arriver à venir sur la Presqu'île. Il n'y a pas de transitions comme vous avez pu le montrer à Rouen : nous ne passons pas du centre historique à l'extension du centre que vous voulez créer.

J'ai trouvé ces deux présentations extrêmement intéressantes parce que j'étais cet été à Bilbao et à Bilbao le parti pris a été complètement différent quand ils ont aménagé l'espace, la portion de territoire ou le lieu touristique autour du musée. Ils ont fait table rase du passé industriel et en particulier portuaire et c'est assez surprenant parce que nous avons des objets monuments, le musée, etc. nous avons une exposition beaucoup plus modeste de photographies diachroniques. Quand nous écoutons les gens commenter ces photos, essentiellement des touristes dont beaucoup parlent français, en définitive, il y a une espèce de nostalgie de ces éléments paysagers portuaires et industriels dans les commentaires des photos. Je trouve que c'est assez intéressant de mettre ces 3 expériences en perspective, d'un côté Caen et Rouen, et de l'autre côté Bilbao, parce que ça lève des questions sur des tensions :

- la 1^{ère}, c'est comment nous articulons le passé et le futur dans la construction de paysages à vivre et de territoires qui soient autre chose que du tourisme et de la consommation ;

- et la 2^e tension, c'est une tension entre la conservation d'éléments, non pas modestes parce qu'ils sont monumentaux, mais modestes dans leur conception artistique (les grues n'ont pas été construites pour être belles, idem pour

les marégraphes, etc.). Versus l'évocation artistique par l'architecture de ces éléments qui parfois passent inaperçus aux yeux des habitants ou du public. Il y en a à Bilbao qui sont censés évoquer le paysage industriel et que personne ne voit jamais.

Bertrand MASSON :

La comparaison avec Bilbao est très intéressante. Je ne connais pas bien l'histoire de Bilbao, mais ce qu'on m'en avait racontée et qui est peut-être l'angle d'attaque entre Caen, Rouen d'un côté et Bilbao de l'autre, c'est que Bilbao a connu une très grave crise économique et des inondations assez fortes. Je pense que pour eux, reconstruire la ville en conservant des éléments mémoriels est beaucoup plus compliqué. Il fallait oublier tout ceci, et quelque part, ils étaient au fond du trou, et il fallait repartir complètement de zéro.

Caen et Rouen, heureusement n'en sont pas là. Nous pouvons gérer une transition douce entre une histoire portuaire (avec ce qu'elle a de mémoriel, etc.) et cette forme de nostalgie positive. Tandis qu'à Bilbao, je crois que non. Enfin, je ne connais pas 100 % Bilbao. Je ne suis pas sûr de ma réponse, mais je crois qu'il y a un peu de cela dans la différence entre Caen-Rouen d'un côté, et Bilbao de l'autre.

Et juste pour répondre sur le côté paysage et transition avec la ville, sur Flaubert, nous avons l'objectif, au-delà de la forme des constructions et des matériaux qui sont différents aujourd'hui de ce qu'ils étaient avant, de mener tout un travail d'accroche avec le système viaire existant des quartiers autour, avec l'épannelage qui reprend l'épannelage existant. Nous allons avoir une passerelle rive droite - rive gauche pour accrocher. C'est fonctionnel mais c'est aussi un

élément de paysage. Nous avons la volonté que cela se fonde dans le paysage et que, petit à petit, on ne s'aperçoive plus que c'est un quartier, sous réserve que l'écriture architecturale d'aujourd'hui n'est pas celle des années 60 ou des années 1900. Quand nous regardons les maisons à pans de bois, en prenant la ville sur un temps très long, il y a du 15^e, du 16^e, du 17^e, du 18^e. Pour tout le monde, c'est du Moyen Âge ! Sauf que non, c'est 400 ans de construction perçu dans la continuité architecturale du quartier. A l'échelle de la ville, Flaubert dans 400 ans, ce sera la même chose que le quartier d'Orléans des années 60. Je pense qu'on aura cette lecture-là. Nous avons essayé, en tout cas, de se mettre dans cette dynamique.

Ludwig WILLAUME :

Aujourd'hui, j'ai vraiment présenté la partie caennaise de la Presqu'île avec la ZAC du Nouveau Bassin. Le plan guide sur lequel a travaillé MDRDV est beaucoup plus large puisqu'il englobe aussi les berges nord et sud de la ville et la liaison avec le centre-ville. Tout le quartier Saint Jean Eude, avenue de Tourville etc., fait partie du plan guide, comme le Cour Montalivet. Aujourd'hui, j'ai vraiment fait un focus sur une partie de la Presqu'île. Concernant la liaison avec le centre-ville existant, pour moi la Presqu'île est le futur centre-ville. C'est un bout du centre-ville. Le centre-ville va d'une abbaye à l'autre pour nous. Nous avons peut-être une vision expansive. Le cœur de ville, bien avant que nous ne lancions le projet Presqu'île est depuis longtemps le quai Venduvre. Ça sera encore plus le quai Venduvre demain. La vocation commerciale du centre-ville restera dans le centre-ville historique mais le quartier de la Presqu'île sera un bout du centre-ville.

S'agissant des liaisons, nous travaillons sur une liaison fluviale donc une navette qui partirait du quai Venduvre pour aller jusqu'à Ouistreham. Il y a ce fameux débat de la passerelle quai venduvre-bibliothèque Alexis de Tocqueville sur lequel nous réfléchissons. C'est un de nos casse-têtes. Nous ne voulons surtout pas couper l'accès au bassin puisque nous voulons que le bassin continue à accueillir des manifestations nautiques. Donc, nous réfléchissons à mettre un bac pour traverser. Maintenant, la distance n'est pas si grande que cela, par l'écluse ou par le pont de la Fonderie. Certes, pour les personnes qui ont des difficultés à se déplacer, ça fait plus long mais à vélo, à pied... les gens sont de plus en plus dans ce mode de déplacement. Il y aura bientôt le tramway. Ce qui n'est pas anodin, puisque le tramway arrivera juste derrière la bibliothèque. La ville, demain, est pensée comme une ville sans voiture. On est d'accord ou on ne l'est pas. Je pense que les gens qui habiteront ce quartier-là auront en tête que de toute façon, la voiture permettra de sortir de la ville, mais que dans la ville, ce sera le transport en commun ou le transport doux. Ils ont assimilé le fait qu'ils auront à parcourir plus de kilomètres qu'aujourd'hui. Nous revenons à ce que nous faisons avant. Les gens marchaient beaucoup plus avant qu'aujourd'hui. Est-ce que ce n'est pas plutôt un progrès, que de les faire marcher un peu plus ?

L'interface ville-port au Havre

**Boris MENGUY, Chef de projets
Agence d'Urbanisme de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine**

Annette HAUDIQUET a fait une remarquable présentation concernant la question de l'imagerie du Havre et la manière dont la ville et ses proches environs ont été perçus au cours de l'histoire. Elle a fait état de la grande rupture qu'a été la 2nde Guerre mondiale qui a bouleversé tant les codes de la représentation que ceux de l'urbanisme et du paysage.

Nous le constatons, les représentations évoluent au cours du temps, parfois de manière spectaculaire. Depuis le dernier conflit mondial, le centre-ville du Havre, anéanti par les bombardements, a fait l'objet d'une démarche de reconstruction inédite. Mais la modernité de cette opération d'ampleur était globalement décriée. Aujourd'hui, ce cœur de ville contemporain interpelle, il attise la curiosité et Le Havre semble retrouver, peu à peu, une attractivité.

A ce titre, il faut noter que le premier point de basculement fut déterminant puisqu'il s'agit de l'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco en 2005. Cette inscription a d'abord surpris les havrais qui ont commencé à regarder leur ville sous un jour nouveau. Sans doute, le recul historique nécessaire pour considérer une œuvre urbanistique et paysagère majeure était-il enfin acquis et les clés de lecture, nécessaires pour comprendre, étaient-elles devenues plus accessibles. Dans le prolongement de ce classement, il est fort probable, l'avenir nous le dira, que les festivités des 500 ans ont constitué une 2^e étape importante en créant de nouvelles perspectives et un imaginaire renouvelé dans la perception de la ville et du port du Havre.

Si les villes portuaires laissent rarement indifférentes, pour certaines personnes, des clés de lecture sont parfois nécessaires. Dans le prolongement d'Annette HAUDIQUET, les clés de lecture du Havre ont ainsi été présentées par Boris MENGUY, en salle puis dans la ville elle-même. Après une présentation des différentes relations ville-port du Havre, des interpellations que le projet d'Antoine GRUMBACH a pu générer, et des réflexions en cours dans le cadre de « Ré-inventer la Seine », ce sont de nouvelles manières de fabriquer un territoire qui sont présentées.

Deuxième point de ce propos introductif, il est important de noter qu'une ville portuaire, constitue un lieu de métamorphose permanent. De ce fait, peut-être que par rapport à d'autres villes, ces changements très fréquents constituent-ils une réelle particularité. Ces changements sont essentiellement liés au fait que le port est une infrastructure dynamique qui répond aux attentes de ses clients, en particulier à des besoins logistiques qui ne cessent d'évoluer dans les échanges mondialisés. Ainsi, toute l'histoire du port du Havre est-elle liée à l'augmentation constante de la jauge des navires et au déplacement de certaines fonctions vers des lieux plus propices. Ce jeu-là induit deux choses :

- la 1^{ère} : la ville doit s'adapter à ces mutations. Elle doit répondre aux « questions » que posent en permanence ces évolutions portuaires,
- la 2^e : par rapport à d'autres villes, l'acceptation sociale du changement est peut-être un peu plus forte. Ce sujet de réflexion pourrait, sans doute, intéresser la recherche. En tout cas, c'est l'hypothèse que je vous propose de partager.

Toujours dans le registre des représentations, le troisième point de mon introduction invite à partager le constat que les villes portuaires sont des villes qui ne laissent jamais indifférent. Elles surprennent, elles fascinent, elles font peur... Elles peuvent susciter tant l'attrait et l'admiration que la répulsion. Souvent, la répulsion est liée à l'incompréhension (des échelles, du fonctionnement, de l'intensité industrialoportuaire). Il faut alors apporter quelques clés de

Le Havre, la ville reconstruite par Auguste PERRET

La ville du Havre a été lourdement bombardée pendant la Seconde Guerre mondiale. La zone détruite a été reconstruite entre 1945 et 1964 d'après le plan d'une équipe dirigée par Auguste PERRET. Le site forme le centre administratif, commercial et culturel du Havre. Parmi les nombreuses villes reconstruites, Le Havre est exceptionnel pour son unité et son intégrité, associant un reflet du schéma antérieur de la ville et de ses structures historiques encore existantes aux idées nouvelles en matière d'urbanisme et de technologie de construction. Il s'agit d'un exemple remarquable de l'architecture et de l'urbanisme de l'après-guerre, fondé sur l'unité de méthodologie et le recours à la préfabrication, l'utilisation systématique d'une trame modulaire, et l'exploitation novatrice du potentiel du béton.

Sources : Site de l'unesco

lecture pour mieux appréhender le paysage que l'on perçoit, amener à le rendre plus intelligible et, par là même, moins hostile. Partager ces clés de lecture, c'est ce que je vous propose de faire au travers de mon exposé. J'avais envie de vous donner un peu de « matière urbano-portuaire » à partager.

Enfin, dernier élément d'introduction qui est un peu une provocation amicale, permise par la présence du port en capacité d'y répondre. Vous êtes, pour certains, arrivés de la gare jusqu'ici à la CCI et vous avez traversé un « paysage de la voiture », un paysage qu'on pourrait qualifier de périurbain. Cela pourrait apparaître d'autant plus frappant que l'emplacement du secteur sur lequel nous nous trouvons devrait être une centralité urbaine. Pour comprendre ce paradoxe, il faut bénéficier de l'éclairage suivant : la limite administrative entre le port et la ville se situe autour des bassins. Or, ces terrains ont perdu progressivement leur attrait économique pour le port, même si maintenant il y a une mission ville-port dont Jean-Denis SALESSE est le responsable (il s'exprimera par la suite), et il n'y avait pas d'intérêt pour le port à y investir.



Les abords du bassin Vauban, en attente d'un vrai projet de requalification en lien avec le statut de cœur métropolitain

Les bassins historiques, qui se trouvent aujourd'hui dans un cœur plutôt urbain, n'ont ainsi pas été valorisés par la dynamique portuaire. De son côté, la ville du Havre, n'étant pas propriétaire du foncier, ne pouvait raisonnablement pas agir sur ces emprises. Aussi, l'aménagement de ce secteur apparaît-il pour des urbanistes, pour des paysagistes ou pour des personnes qui viennent de l'extérieur assez surprenant.

Ce paysage de la voiture, avec des quais relativement peu accessibles et peu confortables pour les piétons et les cyclistes, est lié à une contingence administrative sur laquelle, aujourd'hui, la ville et le port réfléchissent ensemble. Pour le port, il y a probablement certains lieux de moindre enjeux qui pourraient être cédés à la ville. Mais la ville, quant à elle, n'a pas les finances et les possibilités techniques pour pouvoir gérer des bassins qui sont des infrastructures très lourdes qui lorsqu'elles vieillissent, génèrent des interventions qui se chiffrent en millions d'euros.

Ce zoom illustre bien les questions permanentes qui gravitent autour de l'interface ville-port. Elles induisent une nécessaire collaboration ville-port pour faire avancer les projets. Au Havre, s'est instituée progressivement une logique très positive de co-construction de ce territoire. C'est sous cet angle que je vous propose de dérouler mon exposé.

Un exposé en 4 points

- Parcourir les différentes interfaces caractéristiques du Havre.
- Montrer la manière dont le projet d'Antoine GRUMBACH (consultation du Grand Paris en 2009) a su interpeller et réunir la place havraise.
- Évoquer cette expérience récente de « Ré-inventer la Seine » qui a intensifié le travail de co-construction des espaces ville-port. Dans toute cette réflexion, l'Agence d'urbanisme a un rôle d'aide à la décision, d'éclairage des enjeux pour révéler des potentiels et faire émerger de nouvelles questions pour que les partenaires travaillent le mieux possible entre eux.
- Terminer sur une réflexion concernant les nouvelles manières de fabriquer le territoire, appliquées sur la partie havraise.

Deux mots sur l'histoire

Évoquer Le Havre comme une ville d'une part et un port d'autre part, constituait une aberration en 1517 puisque ville et port ne faisait qu'un et que la fondation du Havre s'inscrivait dans la lignée des ports Vikings déjà implantés qu'étaient Harfleur et Honfleur. Le Havre était pensée comme un tout, un port militaire, devenu très vite aussi un port de commerce. L'interface ville-port commence à naître au moment où les fortifications sont détruites, et que, avec l'arrivée du train, une ville plus contemporaine se dessine qui va dissocier la fonction habitat de la fonction portuaire et technique. Cette approche rapide amène à des raccourcis, je m'en excuse auprès des spécialistes de l'histoire mais cela permet une meilleure compréhension des évolutions.

En quelques mots, nous voici déjà rendus au XX^e siècle. Ce qui est désormais marquant, c'est que les systèmes de gouvernance entre la ville et le port se sont très clairement distingués. Des spécialistes de l'urbain ont structuré la ville indépendamment des spécialistes de l'ingénierie portuaire qui ont développé le port. Cela a induit une forme de rupture de dialogue entre « deux systèmes » qui s'est trouvée confortée au moment de la reconstruction. En effet, il fallait aller très vite et le MRU (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, créé en France fin 1944) travaillait sur la partie urbaine alors que d'autres institutions avaient pour mission de remettre en état cette installation logistique majeure pour le pays, qu'était le port.

Ville et port se sont remis à fonctionner et ce n'est que progressivement qu'on a commencé à se reposer des questions sur l'instauration d'un meilleur dialogue entre la ville et le port et, bien plus tardivement, sur la valorisation commune d'espaces situés en interface.

La notion d'échelle est importante à appréhender pour bien comprendre une ville portuaire, cela aurait pu constituer un 5^e point d'introduction. Ainsi, il faut savoir qu'environ 25 km séparent l'entrée maritime du port et l'écluse de Tancarville.



L'écluse de Tancarville - 25 km en amont de l'entrée maritime du Port du Havre

L'ensemble n'a pas une vocation industrialo-portuaire, car il y a un équilibre à trouver entre la réserve naturelle et les espaces dédiés à l'économie portuaire, mais ce qui est frappant, c'est que le cœur de la ville du Havre apparaît plus que modeste par rapport aux installations portuaires qui n'ont cessé de croître et d'une manière particulièrement spectaculaire lors des dernières décennies. Cet écart continuant à progresser pourrait ainsi induire un risque dans les rapports d'influence, Le Havre apparaissant comme un simple quartier urbain inclus dans un gigantesque port. Or, ce n'est pas le souhait de la place havraise. L'objectif est plutôt d'essayer de trouver ce juste équilibre et ce jeu gagnant-gagnant propice au développement. Pour autant, cette question des échelles est tout à fait déterminante dans la manière d'appréhender les problématiques urbaines et industrielles et de présider à l'avenir de ce territoire.

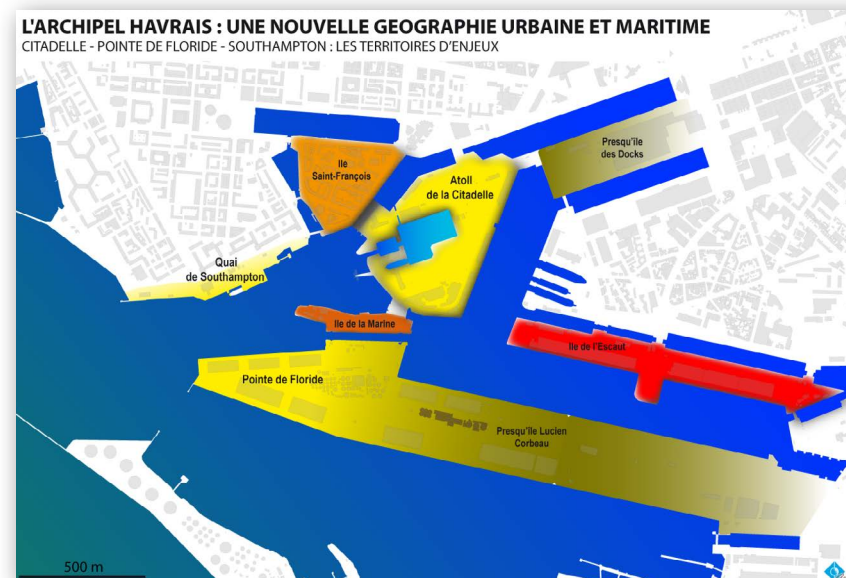


Entrée d'HAROPA

Ces échelles, qui peuvent parfois apparaître démesurées, sont aussi à considérer vis-à-vis de la manière dont un port tel que Le Havre, mais aussi tout l'ensemble Haropa qui va du Havre jusqu'à Paris, a été conçu et réfléchi pour accueillir des marchandises à l'échelle mondiale. Lorsque vous êtes au Havre, vous ne pouvez faire fi de cette échelle de la mondialisation. C'est une échelle de réflexion qui s'impose à vous. La place havraise possède les caractéristiques d'un espace géo-stratégique majeur pour la France et l'Europe. Dès lors, le port doit pouvoir servir les intérêts liés à cette économie de flux - les flux de marchandises transitent entre 85 et 90 % par la mer.

Les différentes interfaces du Havre

La réforme portuaire a rendu le port plus responsable de son avenir et de la valorisation de son foncier. De ce fait, le port s'est davantage intéressé aux différents espaces constituant l'interface ville-port, lesquels pouvaient avoir un intérêt important dans sa nouvelle stratégie de valorisation. S'inscrivant dans cette logique, l'AURH a commencé à éditer des cartographies qui ont permis de mettre en avant un vocabulaire maritime et portuaire à l'intérieur même de la ville et d'induire, en fait, cette mutation de perception des secteurs d'enjeux.

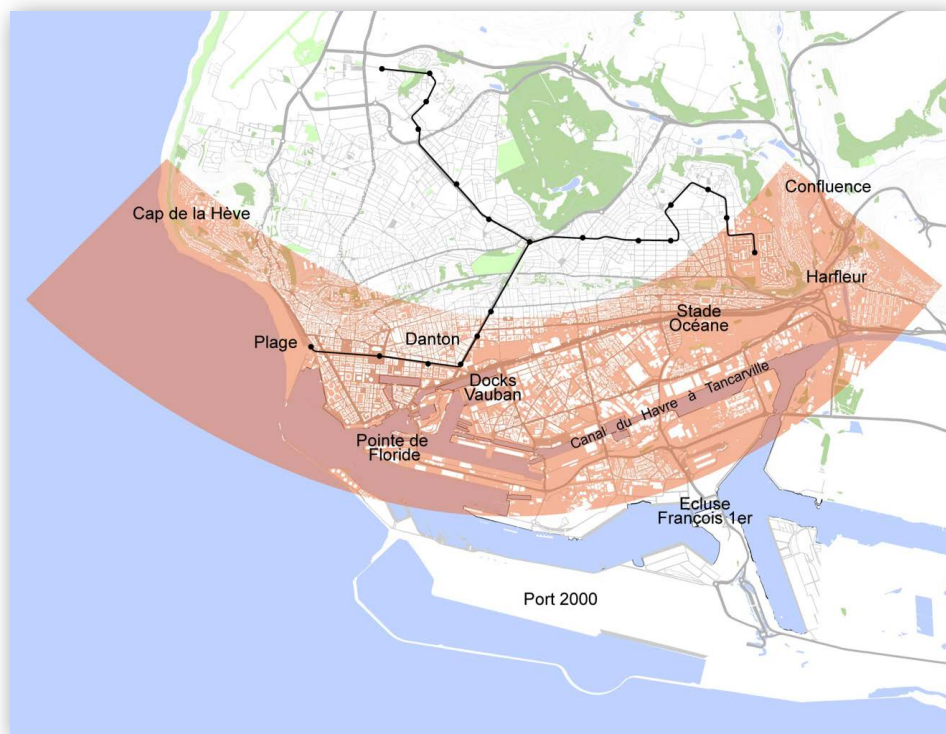


L'archipel havrais : une nouvelle géographie urbaine et maritime

Nous avons cette considérable chance d'être une ville au bord de l'eau mais cette évidence avait été quelque peu oubliée au fil du temps par les décideurs. Aussi, nous avons imaginé qu'un travail sur le vocabulaire maritime, que le fait d'affirmer une toponymie spécifique, pouvait constituer une amorce intéressante pour travailler sur cet atout. A la place du « quartier » Saint-François, nous avons voulu parler de « l'île » Saint-François. Nous avons ainsi décliné ce principe pour convoquer, à nouveau, cette identité maritime et portuaire : la « Presqu'île des docks » ;

« l'atoll » de la citadelle, « la pointe de Floride »... Tous ces termes ont permis, peu à peu, d'inscrire, de nouveau, une géographie maritime dans les réflexions urbaines du territoire.

Quand nous avons conduit des réflexions prospectives comme elles se pratiquent dans toutes les grandes agglomérations, il est très vite ressorti cet ensemble visible sur la carte comme une sorte d'écharpe rouge. Celui-ci correspond, peu ou prou, à l'interface ville-port. Cette interface, très diverse, permet, de fait, d'envisager différents types de projet. Curieusement, ils se trouvent essentiellement sur la ville basse et concernent beaucoup moins la ville haute du Havre. En effet, au Havre, la ville se dispose sur « deux étages » avec une falaise, « la Costière » qui assure une transition. Sur cette costière sont installées toutes les villas d'armateurs qui bénéficiait d'une excellente situation de belvédère pour voir arriver les marchandises venues du bout du monde jusqu'au port.

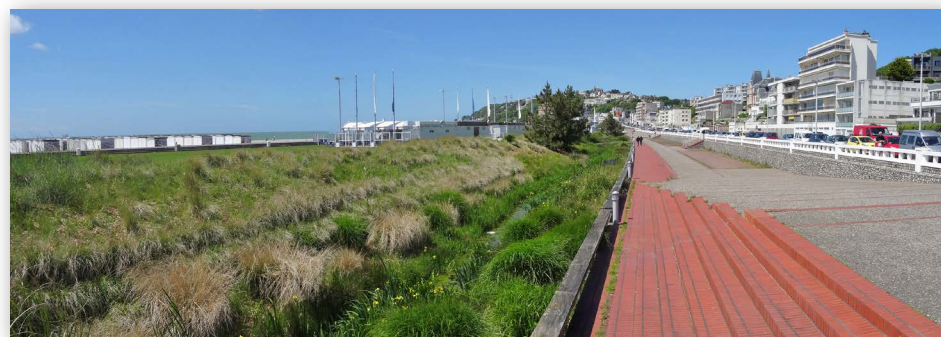


Les espaces les plus « fertiles » pour la place havraise se trouvent en interface

■ Une interface tout à fait intéressante, la plage du Havre

Les gens qui connaissent mal Le Havre n'ont pas connaissance de l'existence d'un vrai havre « balnéaire », dont il a été question dans l'intervention d'Annette HAUDIQUET. Effectivement, il y avait un réel intérêt pour les artistes à avoir à la fois un contact privilégié avec les éléments, avec l'aspect balnéaire du Havre, tout autant qu'avec la dimension industrielle et ouvrière de la ville, liée plutôt à l'ouverture portuaire.

Sur cette 1^{ère} interface que constitue la plage, nous avons bénéficié d'un travail très intéressant d'Alexandre CHEMETOFF, en 1994. Il a créé une véritable plage au Havre, au sens des usages contemporains, qui fonctionne aujourd'hui particulièrement bien. Cet aménagement a su anticiper différents usages contemporains. Au début de son projet, le paysagiste a eu l'idée de retrouver un ruisseau côtier autour duquel il a finalement épaissi l'interface.



Une diversité de situations permises par une judicieuse composition de l'espace étouffant la limite ville/cordon de galets

En effet, le concept repose sur une « organisation en pelure d'oignons », où différents interstices se déploient pour offrir des fonctions complémentaires, qui tiennent compte aussi de la météo. Il y a des endroits qui sont adaptés aux périodes de beaux temps, et d'autres où l'on est content de se retrouver, quand le vent souffle. Pour moi, c'est une image tout à fait intéressante de ce que peut être une interface. C'est une bonne illustration de la manière dont on peut passer d'un contact direct entre un boulevard routier et un cordon de galets à un véritable espace public riche de nombreuses ambiances et usages. Quand on commence à déployer l'espace comme un accordéon, on peut créer une succession de lieux tout à fait intéressants. Les loisirs contemporains peuvent venir s'y développer.

▪ 2° type d'interface, l'entrée maritime, l'avant-port

Pourquoi parler d'« entrée maritime » ? Il est vrai qu'en France notre culture maritime est peu développée. Le fonctionnement d'un port ne fait pas partie des enseignements scolaires malgré le fait qu'on ait un linéaire côtier tout à fait considérable. Cette entrée maritime, j'aime bien la souligner, puisque finalement, il y a plus de personnes qui arrivent par l'entrée maritime que par l'entrée routière. Il y a eu un magnifique travail de Jean-Marc LANTON, paysagiste, sur l'entrée routière du Havre, dont la deuxième phase est actuellement mise en oeuvre, sachant que d'autres phases sont à venir. Maintenant, il s'agit de réfléchir à l'entrée maritime, puisqu'en 2017, environ 150 paquebots de croisière maritime sont arrivés au Havre et, générant à chaque fois, 2 000 à 2 500 passagers pour les plus petits et pour les plus gros, 5 500 passagers. C'est dire le nombre de photos prises à partir des paquebots de croisières pour parler du Havre. Pour la plupart des croisiéristes, Le Havre, c'est l'entrée de Paris. Nous devons donc intégrer cette dimension très valorisante et très interpellante de cette entrée maritime.



L'entrée du port, lieu de passage obligé donne à lire l'intensité et la diversité des trafics maritimes

Cette interface est le siège d'un trafic très varié : le commerce mondial, la pêche mais aussi le tourisme à travers les croisières.

Le quai de Southampton

Je fais un petit zoom sur le quai de Southampton. Le « Grand Quai » comme on l'appelait autrefois et comme l'a rappelé ce matin Annette HAUDIQUET. C'est le secteur où venaient se masser les havrais pour voir partir les grands transatlantiques. Mais c'est aussi le lieu où, par le passé, ont été réalisées les œuvres majeures de l'impressionnisme. Cette interface se caractérise par un face à face entre la Pointe de Floride, maritime, et le quartier Unesco, urbain. L'enjeu, c'est le dialogue, entre la ville reconstruite et le port sur lequel nous travaillons depuis quelques années et qui bénéficie maintenant d'un projet dessiné par le paysagiste Michel DESVIGNE. Le projet vise à reconfigurer 12 ha et conforter la grande promenade havraise qui part « du bout du monde », qui longe la plage, le port de plaisance... Un secteur qui était exactement comme celui que je vous décrivais à l'instant, celui que vous avez traversé si vous êtes venus de la gare, une limite administrative entre ville et port. C'est-à-dire un obstacle entre les enjeux urbains et les enjeux portuaires. Certains usages portuaires, peu rémunérateurs pour le port, y subsistaient au détriment de l'image de la ville et de la vue sur le port. De la ville, la vue vers les bateaux de croisières était comprise et du côté des croisiéristes, le visage de la ville était peu valorisant alors même qu'ils se trouvaient face au front de mer sud dessiné spécifiquement par l'équipe de l'atelier Perret. Aujourd'hui, un travail de recomposition est en train d'être réalisé avec l'équipe de Michel DESVIGNES, avec le port et la ville qui travaillent ensemble pour concevoir un espace de qualité sur ce secteur. Il s'agit d'opérer une véritable métamorphose au profit de l'image de la place havraise.

Une amorce importante a été effectuée pour les festivités des 500 ans : les activités peu qualifiantes qui s'y trouvaient (loueurs de voitures, parking camping-

cars, zones de stockages) ont été supprimées au profit du dégagement de la vue vers le domaine maritime et portuaire. Symboliquement, c'est une forme de réconciliation ville-port qui s'opère sur ce lieu tout à fait stratégique.

Les grands enjeux identifiés dans le cadre de la consultation étaient donc les suivants :

- la porte maritime,
- la promenade des rives que j'évoquais depuis « le bout du monde »,
- le tapis rouge : en effet, l'hôtel de ville du Havre regarde le port à travers la rue de Paris. Or cette rue était un peu en déclin du fait justement de ne pas avoir d'espaces d'attrait en son extrémité. Aujourd'hui, elle est en train de retrouver de l'intérêt grâce aux festivités des 500 ans qui ont créé une arche à son extrémité. Mais aussi tout simplement parce que le rapport avec la mer, le port et les paquebots devient beaucoup plus lisible,
- la grande scène puisque le « Grand Quai » était un lieu tout à fait festif par le passé, et il entend le redevenir.



1-La porte maritime



2-La promenade des rives



3-Le tapis rouge



4-La grande scène

Les enjeux liés à l'aménagement du quai de Southampton mis en lumière à travers 4 schémas

▪ 3^e interface, le coeur métropolitain

Nous sommes vraiment sur un secteur proche de la gare et proche de l'eau sur lequel le port et la ville ont beaucoup investi, notamment sur le quartier Saint-Nicolas de l'Eure. Contrairement à Rouen ou à Caen, l'idée n'est pas de repousser le port. Parce que c'est le siège de l'activité économique, et c'est le sens de la ville du Havre que d'avoir un port dynamique.

Ici, l'intention est de conserver le maximum d'activités économiques portuaires rentables afin de garder ce paysage dynamique et économique du port aux portes de la ville. Les formes de Radoub constituent une illustration du maintien de certaines activités portuaires au plus près des habitants puisqu'il permet de réparer les bateaux, au cœur du quartier. Sur le secteur qu'on appelle le quai de Marseille, la croisière fluviale fait escale, ce qui va complètement dans le sens de l'histoire : nous ne sommes pas uniquement dans le gigantisme et on ne doit pas obligatoirement s'éloigner du cœur urbain en matière d'activité économique.

Les bassins constituent également une ressource intéressante. Il y a en effet beaucoup d'aménités autour de fonctionnalités spécifiques, qu'on peut trouver dans une ville portuaire. Aujourd'hui, le souhait des élus est de faire rentrer le campus havrais dans ce secteur plus en lien avec l'eau afin d'en faire un campus maritime. En décembre dernier, le Carré des docks a été livré afin de permettre, à l'agglomération havraise, de s'offrir la possibilité d'accueillir des congrès et de créer une dynamique autour du tourisme d'affaire.

▪ Dernière séquence de ces interfaces ville-port, le Canal du Havre à Tancarville et le secteur d'Harfleur

Avant la fondation du Havre, Harfleur constituait le port principal de l'estuaire, le port historique qui se trouve maintenant mis en retrait de la Seine et de la mer, il est devenu plus terrestre. Sur ce secteur, tout à fait dynamique en matière d'activités économiques, une proposition avait été faite par l'AURH de déployer un quai qui permette aux piétons et aux cyclistes de découvrir l'ambiance portuaire. Il s'agissait de jouer la carte d'un quai actif pour les entreprises portuaires qui donnent à voir leur activité et d'un quai de continuité cyclable et piétonne, une liaison douce en puissance se déployant de manière confortable sur plusieurs kilomètres.

Le Grand Paris

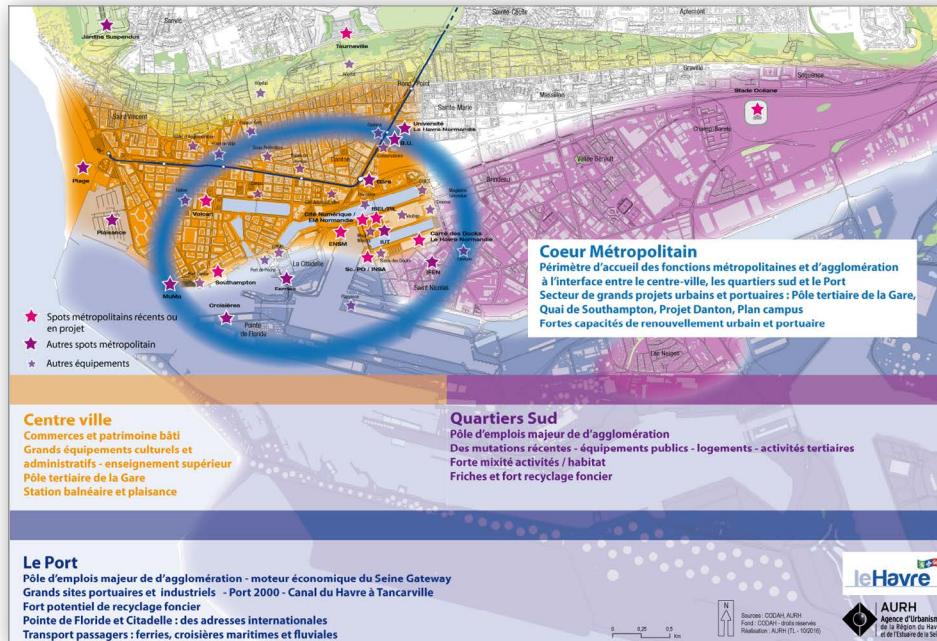
La consultation du Grand Paris (2009-2010) avait mis en avant, pour notre territoire, la proposition d'Antoine GRUMBACH qui avait connue les faveurs du Président SARKOZY. Celle-ci soulignait la nécessité de changer d'échelle métropolitaine en faisant du Havre le port de Paris permettant à la capitale de rester dans la course des villes mondes en organisant son développement en lien avec la mer. Cette vision, progressivement adoptée par le territoire de l'estuaire de la façade, nous a permis de travailler à différentes échelles complémentaires : celle de la vallée de la Seine, celle de l'estuaire organisant la façade maritime de l'Axe Seine et, plus localement, l'échelle du port et de la ville du Havre.

Nous avons eu l'occasion de faire travailler un certain nombre de concepteurs pour essayer de rebondir sur cette interpellation d'Antoine GRUMBACH. Cette approche nous a amené à revisiter l'avant-port. Nous y avons identifié des « adresses internationales » : le quai de Southampton, sur lequel nous travaillons actuellement, l'Atoll de la citadelle sur lequel nous devrions nous pencher très prochainement, et la pointe de Floride sur laquelle des travaux de réflexion et d'études sont menés avec l'objectif de concevoir, à termes, un pôle croisière contemporain.

Nous avons fait travailler localement l'équipe d'Antoine GRUMBACH qui nous a proposé des représentations enthousiasmantes de métamorphoses de l'estuaire et notamment de l'avant-port du Havre.

Antoine GRUMBACH et son équipe prévoyaient une croissance majeure dans l'activité des paquebots maritimes. Ils croyaient fortement à une juxtaposition entre des mobilités rapides du quotidien, celle de la ligne nouvelle Paris-Normandie, qui est toujours attendue, celle du tramway, des téléphériques, avec celle plus lente et plus récréative des zeppelins et puis des croisières en tout genre. Ce basculement du tourisme vers une forme de lenteur est intéressant et favorable à la qualité de perception du paysage.

Le cœur métropolitain

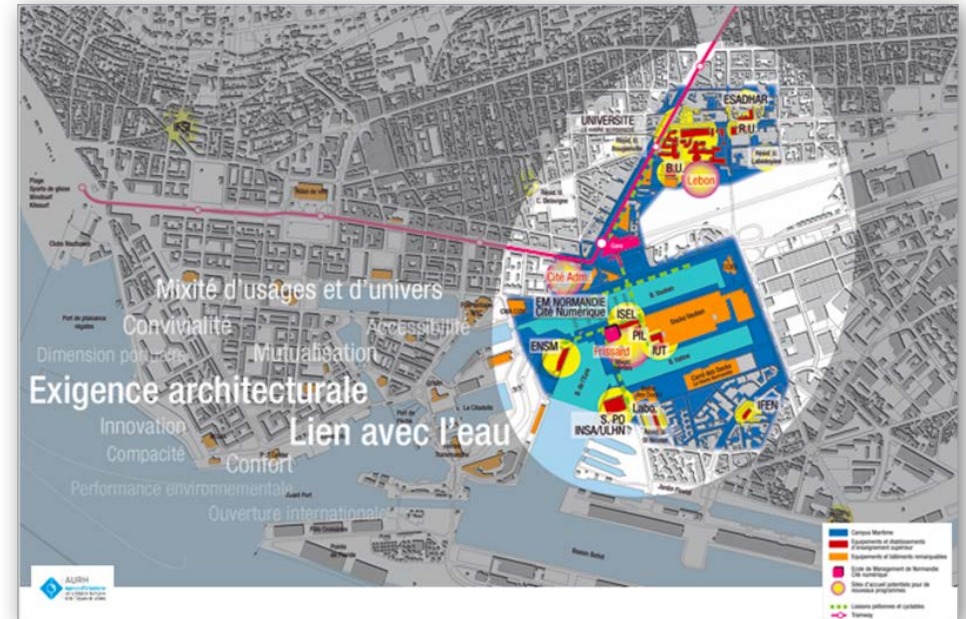


Le cœur métropolitain concentre les éléments d'attractivité de la place havraise

La notion de cœur métropolitain, et surtout sa délimitation, est intéressante puisqu'elle est partagée sur la place havraise et permet d'y concentrer une stratégie de développement spécifique. Au Havre, le cœur métropolitain se situe dans un secteur où vous retrouvez les éléments qui constituent la « carte postale » de la ville :

- le patrimoine mondial Unesco avec le centre reconstruit de PERRET,
- le quartier de la gare, où l'on est aujourd'hui, que l'on peut appeler le centre-ville havrais même s'il est difficile à qualifier parce que multipolaire (lié aux mutations importantes post-bombardements),
- au sud toute l'emprise portuaire qui vient justement s'imbriquer avec la ville,
- à l'est, on est plutôt dans une logique de quartiers, que l'on appelle les « quartiers sud ». Il s'agit de plusieurs quartiers qui ont l'intérêt de mixer des fonctions urbaines et des fonctions industrielles. Elles ont résisté au zonage qui a toujours tendance à séparer les choses. En matière d'écologie industrielle, c'est sans doute également un atout pour le futur. Derrière cette notion de cœur métropolitain, il y a l'idée d'une forte exigence architecturale. L'acceptabilité du changement est très forte au Havre,

ce qui fait que l'écriture contemporaine de l'architecture bénéficie d'un meilleur accueil que dans d'autres villes. La ville fait en sorte de ne pas s'en priver et de faire en sorte que l'on puisse constituer des ensembles architecturaux qui concourent à son attractivité et qui lui confèrent un caractère de renouveau.



Vivre et étudier au bord de l'eau : le campus havrais

La logique du campus maritime sur laquelle nous travaillons beaucoup à l'agence d'urbanisme vise justement à se rapprocher de ces bassins qui constituent un vecteur d'attractivité intéressant pour le monde étudiant. Il ne s'agit pas de venir concurrencer Caen et Rouen sur leur dimension universitaire, ce serait ridicule. Le Havre n'a pas du tout cette ambition. Mais par contre, Le Havre peut jouer de sa carte « commerce international » et « métiers de la mer ». Il s'agit de créer et d'accueillir des établissements qui ont cette vocation et d'offrir aux étudiants la possibilité de profiter au maximum des atouts du Havre :

- la plage à 7-8 mn de tramway,
- la forêt à 7-8 mn de tramway,
- tout ce contexte de l'interface ville-port particulièrement intéressant pour déployer à la fois des activités de loisirs et une manière de vivre assez différente.

Quelques projets font écho à cette dynamique :

- l'ENSM, l'École Nationale Supérieure Maritime qui a été inaugurée en octobre 2015,
- le Carré des Docks en décembre 2016,
- la Cité Numérique et l'École de Management de Normandie qui seront inaugurées en 2019,
- une barge du CROUS qui sera sans doute comparable à celle de Paris ; là aussi dans un calendrier rentrée universitaire 2019.



Le bâtiment de l'ENSM jouit d'une situation privilégiée en lien étroit avec l'eau

L'objectif est de retourner la ville vers l'eau. Notre dynamique de travail collectif poursuit cet objectif. Elle nécessite une très bonne collaboration entre la ville, l'agglomération et le port. Ces vastes bassins historiques sont bien adaptés à l'événementiel. Les festivités des 500 ans ont bien tiré parti de ces grands espaces, en accueillant les grandes voiles notamment.

Comment dès lors s'inscrit-on dans cette dynamique « Vallée de la Seine », et dans le projet d'Antoine GRUMBACH ? Ce projet est relayé par le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) aujourd'hui. Le CPIER permet de nous questionner sur la manière de donner à voir cette nouvelle échelle métropolitaine. Et c'est tout l'enjeu de l'appel à projets « Réinventer la Seine » que nous allons désormais évoquer.

Réinventer la Seine

« Réinventer la Seine » est un appel à projets innovant qui nous avait été proposé par nos amis parisiens à la fois à la place Rouennaise et à la place havraise. Il s'agissait de déployer des nouveaux usages autour de l'eau et surtout de créer les nouveaux emblèmes, les nouveaux lieux dont on parlerait à l'échelle de la Vallée de la Seine. Lancer cet appel à projets collectivement permettait de donner de l'ampleur et de la visibilité à notre démarche. L'adhésion à la fois des villes et des ports a donné une dimension intéressante à l'appel à projets. Ces derniers allaient mettre à disposition le foncier pour déployer des projets d'un genre nouveau.

Cette philosophie de travail a donné lieu à de nouvelles manières de penser. Ainsi, les maîtrises d'ouvrage classiques se mettaient à la disposition des personnes qui répondaient à l'appel à projets. On était dans une logique de co-construction des projets. Le processus, un peu inédit, s'est directement inspiré de « Réinventer Paris ». Et nous remercions Paris d'avoir joué le jeu, et d'avoir mis à disposition tout son retour d'expérience pour aller plus vite sur « Réinventer la Seine » et éviter quelques écueils.

Le principe repose donc sur du foncier public mis à disposition d'acteurs privés avec pratiquement toujours une carte blanche. L'hypothèse de départ est la suivante : pour innover, il ne faut peut-être pas trop donner d'éléments programmatiques. Les projets doivent derrière être autofinancés par leurs porteurs. Un processus d'analyse et d'accompagnement est lancé jusqu'à obtenir finalement, avec une succession de 2 jurys une sélection finale de lauréats.

Les lauréats retenus proposent chacun un projet qui s'inscrit dans cette vocation de projet à la fois très innovant et reposant sur une économie totalement privée, financièrement autonome.

Les sites proposés aux candidats, très divers, étaient tous d'intérêt métropolitain et donc déjà en rapport avec l'eau. Pour nous, la surprise intéressante a été de voir des candidats à l'échelle nationale et internationale s'intéresser à toutes les Places de la Vallée de la Seine. Certains sites ont connu un grand succès, d'autres moins. Certains projets nous ont surpris. Nous pensions que certains sites n'étaient pas encore attractifs et finalement, ils ont vraiment plu à des grands ensembliers.

Au fur et à mesure du processus, un système de rencontres privilégiées, des « meet-up », s'est mis en place, des visites de sites... Finalement, nous avons réussi à faire émerger des projets tout à fait innovants avec un calendrier très ramassé, même si aujourd'hui il reste une phase de mise au point avant la sortie effective des projets.

Parmi les 9 sites que nous avons proposés, ceux qui ont connu le plus grand succès se trouvent précisément sur le secteur du Cœur métropolitain et de l'interface ville-port. Les candidats ont bien compris que c'est là, aussi, que beaucoup d'argent public était investi. C'est là, aussi, que l'image de la ville était en train de basculer très positivement et là, enfin, que l'économie du projet était plus simple à équilibrer.

Nous avons retenu 5 lauréats au Havre, ce qui constitue un bon résultat.

Quelques mots pour conclure

Vous l'aurez compris, une ville portuaire procède de différentes imbrications d'échelles :

- l'échelle de la mondialisation qu'il faut savoir appréhender. C'est assez complexe et ça génère beaucoup de changements et beaucoup d'interpellations du port mais également de la ville ;
- une échelle proprement portuaire qui est plutôt « infrastructurelle » avec une notion de « hub de transports » qui signifie à la fois des atouts mais aussi des contraintes à gérer notamment sur les flux ;
- et enfin, une échelle plus urbaine qui ramène à la question des espaces publics, des aménités et services. C'est ici que s'exprime les attentes plus locales.

Dans une ville portuaire on passe ainsi rapidement du global au local. C'est la raison pour laquelle les clés de lecture sont différentes par rapport à d'autres villes et qu'il faut bien les avoir en tête pour pouvoir apporter des réponses appropriées.

Avec « Réinventer la Seine », la place havraise s'est trouvée valorisée auprès de Rouen et de Paris, dans une démarche qui la rendait plus lisible et plus proche d'une dynamique de projet métropolitaine. L'identité Vallée de la Seine est susceptible de se constituer ainsi. Les gens qui ne suivent pas, de façon institutionnelle, la mise en œuvre du projet de la Vallée de la Seine ont l'impression que ça n'avance pas, or un processus d'accélération de mutations urbaines et portuaires est en marche grâce à ces projets d'un genre un peu nouveau. Des réalisations effectives vont voir le jour.



Les Grandes Voiles du Havre - Un rendez-vous marquant des 500 ans du Havre redonnant un sens particulier aux bassins

Les festivités des 500 ans ont visiblement induit un changement de regard d'un certain nombre de personnes qui étaient riches d'à priori sur Le Havre. C'est un moment clé pour l'histoire de la ville et du port qui donne un souffle nouveau.

SÉQUENCE 2 : TABLE RONDE

L'interface ville-port, un projet de paysage ?

Jean-Baptiste GASTINNE, 1^{er} adjoint au Maire - Ville du Havre
Bruno DELSALLE, Directeur adjoint du Réseau Mondial des Villes Portuaires - AIVP

Jean-Denis SALESSE, Responsable de la mission villes-port, Grand Port Maritime du Havre - GPMH

Stéphanie DEPOORTER, Responsable du Service Territorial du Havre

Karin HELMS, Paysagiste-conseil de l'État à la DDTM de Seine-Maritime

Eric FOULQUIER, Maître de conférences - Université de Brest

Table-ronde animée par **R. RAYMOND**, chercheur, CNRS.

Deux axes ont animé cette discussion : les grands enjeux qui imposent de travailler l'articulation entre la ville et le port, d'une part et la gouvernance de cette articulation, d'autre part. C'est à travers ces 2 axes qu'ont pu être abordées les différentes échelles d'appréhension des paysages portuaires, la question des risques et des nuisances, la question de l'attractivité de la ville et du port, du devenir des héritages ou encore des risques globaux et du changement climatique.

De l'intérêt d'une collectivité territoriale à travailler avec un Grand Port Maritime

Jean-Baptiste GASTINNE

L'intérêt qu'on a à travailler avec un Grand Port Maritime, ce n'est même pas un intérêt prioritaire ni un intérêt majeur. Pour nous, c'est un intérêt vital. Pour nous, Le Havre, son nom l'indique, c'est un port. C'est transparent. Le nom de la ville l'indique lui-même. L'histoire de la ville et du port est liée. Et ça fait 500 ans que cela dure. C'est notre présent. Ce sont nos activités économiques. Ce sont nos paysages. C'est notre futur. Nous avons célébré cette année les 500 ans de la ville et du port dans cet esprit. Cela nous a parfois été reproché, mais cet anniversaire a assez peu été tourné vers le passé. Cet anniversaire a

vraiment été orienté vers le présent. L'objectif affirmé, revendiqué même, est que notre destin de ville et de port est commun. C'est un intérêt vital pour nous de travailler en bonne intelligence avec le port et ça fait très longtemps, en réalité, que nous travaillons en bonne intelligence avec le port. C'est une entreprise qui date maintenant d'une petite vingtaine d'années. Je crois que le 1^{er} protocole de l'interface ville-port doit dater du tournant de l'an 2000, de mémoire. Pour dire les choses d'une autre manière, il y a presque un décalage. Le Havre est un très grand port en France, un grand port d'Europe, et finalement l'agglomération du Havre est une agglomération de taille moyenne. Il y a presque une disproportion entre la taille du port et la

taille de l'agglomération. C'est juste un constat. Il n'y a rien de péjoratif, ni pour l'un, ni pour l'autre.

Et puis c'est source de réjouissance. **Parce que le port libère des terrains, du fait de l'évolution de ses activités. Et ces terrains sont pour nous, élus de la ville du Havre, des terrains de jeu extraordinaires pour bâtir la ville, en cœur de ville**, en cœur de métropole en proximité immédiate de la gare. Des terrains où l'eau et la terre s'entremêlent, avec des lumières extraordinaires. Des espaces immenses. Nous avons là des paysages en mutations extrêmement rapides et qui permettent de faire beaucoup de choses.

Ressources foncières du fait du déploiement de nouvelles activités, ressources paysagères qui créent des aménités urbaines importantes pour la ville et ses populations... réciproquement, du point de vue des acteurs portuaires, quel est l'intérêt de travailler en étroite relation avec une ville, une agglomération ?

Jean-Denis SALESSE

En fait, pourquoi est-on arrivé à créer une mission ville-port sur Le Havre ? Pourquoi est-ce un enjeu pour nous ?

C'est tout simplement (comme le montrait Boris MENGUY) que le port a évolué après guerre, naturellement, en grossissant juste à côté, coté sud. Le port s'est développé ensuite à l'est, sur les bassins non marnant. Il y a eu ensuite la zone naturelle qui s'est créée à la suite de Port 2000. Et maintenant, s'étendre coté est vers cette zone naturelle est devenu plus difficile pour le port. Aller coté ouest, coté maritime, devient très compliqué et surtout très onéreux. Dans le schéma stratégique du port, on a donc défini qu'il fallait reconstruire le port sur lui-même. On rompt déjà naturellement aussi coté ville.

Effectivement, la limite ville-port n'est pas si bien dessinée que cela. Il y a des endroits où l'on a laissé de la place aussi pour la ville, coïncée par la Costière, pour qu'elle puisse redescendre vers le port. C'est un terrain de jeu qui est formidable.

En même temps, il faut laisser de la place aussi pour les activités, pour amener cette mixité (parfois sur des espaces désertés depuis des années) et cette attractivité globale.

Alors, cette mission a été créée non seulement pour cette confluence entre le flux urbain et le flux portuaire mais également dans le contexte de la réforme portuaire de 2008. Cette réforme a conduit à ce que tous les équipements soient cédés à des opérateurs privés. Le port ne peut

ainsi plus gagner de l'argent sur ces équipements ou sur leur maintenance. **La ressource du port repose maintenant sur les droits domaniaux et les droits de port.** En ce qui concerne les droits domaniaux, cela signifie que le domaine devient une valeur très probante pour le port.

Il est évident que tout ce qui est en « bord à quai » est facilement valorisable pour un port. Mais on s'est aperçu que toute la frange, toute l'interface ville-port était une vraie richesse. Il fallait à tout prix qu'on mette en œuvre des éléments qui puissent valoriser ces terrains. On a donc créé cette mission ville-port. **L'attractivité était l'autre volet dans cette mission ville-port.** C'est la raison pour laquelle on a participé au GIP 2017 avec la mise en œuvre des 500 ans du Havre. On participe ainsi à l'attractivité globale du Havre, avec la ville. Ce faisant, c'est aussi une manière de favoriser l'acceptabilité de l'activité portuaire par les citoyens et d'affirmer que le port et la ville ne font qu'un.

Au départ, le protocole ville-port émettait des objectifs très figés (des chiffres, des quantités, des buts à atteindre). En fait, on s'aperçoit que la vie économique évolue tellement vite que l'on n'arrive pas forcément à atteindre ces buts qui deviennent rapidement obsolètes.

Le dernier protocole ville-port a été signé en 2010. Il repose plutôt sur des concepts de partage, sur des principes de vie (comment doivent travailler ensemble la CODAH, la Communauté de l'Agglomération havraise, la ville du Havre et le port). **Le principe est ainsi posé que, dès qu'un projet touche l'une ou l'autre partie, il doit être abordé ensemble. Et le 2^e élément important, c'est qu'aucune des parties ne doit perdre. C'est-à-dire que les projets doivent être gagnant-gagnant.** Ce sont pour moi les deux concepts de base.

Et concernant cette limite ville-port, il faut savoir qu'avant les années 2000, elle était très figée. Nous

avons une ligne très matérialisée, entre d'un côté le port, et de l'autre la ville. Cette limite a changé maintenant. Il y a une partie ville-port et une partie port-ville où les uns s'imbriquent dans les autres. Je crois que ça participe aussi à l'attractivité.

Intérêts de la ville et intérêts du port, entre intérêts communs et intérêts propres ? Quelles conséquences en matière de gouvernance ?

Jean-Baptiste GASTINNE

Concernant la gouvernance, il existe un cadre formel et un cadre informel.

La gouvernance très informelle repose sur des réunions très régulières entre le directeur du port et le maire du Havre. Il n'y a pas de cadre particulier à cette gouvernance-là. Elle repose sur la bonne volonté des deux, lesquels trouvent leur intérêt à travailler ensemble de cette manière. Cette gouvernance informelle est même un peu élargie puisque le président de la CCI participe à ces réunions totalement informelles.

Il existe un cadre beaucoup plus formel, qui est celui du conseil de surveillance du port, dans lequel le maire de la ville et le président de l'agglomération siègent. Il se trouve que c'est la même personne au Havre. A Rouen, cette instance existe aussi.

Je crois vraiment qu'au Havre, le président du Directoire et le maire de la ville ont compris, depuis très longtemps et quel que soit le président du Directoire, l'intérêt de travailler ensemble en bonne intelligence. Cela ne veut pas dire que sur certaines choses, ils peuvent ne pas être d'accord. Mais en tout cas, ils ont compris l'un comme l'autre, et à chaque fois malgré les changements de personnes (il y a eu au moins 3 présidents de Directoire et 3 maires qui se sont succédés depuis Antoine RUFENACHT), l'intérêt de ce mode de gouvernance.

S'agissant de l'intérêt urbain, il est évident que pour nous, c'est formidable de voir le port libérer certains espaces, ne plus en avoir besoin, et de pouvoir réfléchir à leur aménagement. Ce sont des opportunités formidables. Mais pour le port aussi c'est important. Parce que nous considérons que ce qui est bon pour le port est bon pour nous et je pense que le port considère la réciproque. Sinon, il n'aurait pas participé aux 500 ans. Ce n'était pas si simple de défendre à Bercy, pour l'établissement public portuaire, de mettre plusieurs dizaines de milliers d'euros, peut-être un peu plus même, plusieurs centaines de milliers d'euros ? [1 million reprend Jean-Denis SALESSE] 1 million ? Vous vous rendez compte, aller défendre auprès de la tutelle d'un établissement public portuaire, c'est-à-dire auprès du Ministère des Transports et encore plus à Bercy, que le port du Havre puisse mettre 1 million d'euro pour fêter un anniversaire. Le port l'a fait et en plus il a réussi puisque ça a été accepté. Le port a défendu l'idée que ce qui était bon pour la ville, pour le 500^e anniversaire de la ville (et du port bien sur), c'était bon pour le port aussi, en matière d'image, d'attractivité... et qu'il y avait nécessité à s'engager et à s'investir dans cet anniversaire.

Il y a aussi du gagnant très concret. Ce foncier qui appartient au port, si le port le délaisse (et le port le délaisse), s'il n'y avait pas de projets dessus, il n'y aurait pas de rentabilité foncière pour le port. Bâtir des immeubles de bureau sur des terrains portuaires, c'est un rapport financier qui intéresse forcément le port. Donc, il peut y avoir des sujets de tension, ça peut arriver et ils ne sont pas très nombreux, mais je crois vraiment qu'on arrive plutôt assez facilement à une convergence d'intérêts s'agissant de ces sujets.

Jean-Denis SALESSE

Je voulais prolonger la réponse par rapport à la taille des projets. Je peux donner des exemples concrets. Je ne sais pas si ce sont les 500 ans ou si c'est la politique

qui est menée par rapport notamment au campus universitaire, mais le siège social qui veut s'implanter sur la Presqu'île de la Citadelle, en plein cœur urbain sur des territoires du GPMH, est un exemple concret de ce travail en interface. Nous ne sommes plus dans des états de friches, mais plutôt de jachères, des espaces que l'on doit enrichir pour ramener à la vie. On peut considérer aussi le territoire de l'ancien site Millenium, situé en mitoyenneté avec le canal de Tancarville qui lui aussi va être complètement reconverti dans un nouveau site industriel. Toutes ces friches, on les fait renaître. On parle toujours d'aménagements urbains, de commerces avec les Docks, etc. mais il y a des éléments qui sont purement économiques, que la ville et la CODAH nous aident effectivement à mettre en place.

Avec des acteurs également comme vous, nous sommes là, tous, à travailler collectivement pour créer de l'emploi. On a parlé des 32 000 emplois portuaires. Sur ces 32 000, il n'y en a que 14 000 qui sont directement en contact avec l'eau. Tout le reste repose sur une économie qui est en arrière (de l'eau) et qui bénéficie pour tout le territoire (en créant des entrepôts, effectivement le terminal multimodal qui s'est implanté près du pont de Normandie voire le PNP2 voire même le PNP3). Ce sont des entrepôts logistiques qui font 120 000 m² et qui sont des éléments qui peuvent enrichir la chaîne logistique, par leur valeur ajoutée mais qui nous permettent aussi de fixer le nombre de conteneurs.

On en arrive aux grands projets : au sein du port du Havre, en ce moment, on discute beaucoup du projet de la châtière qui vise à massifier, par voie fluviale, les conteneurs qui arrivent de Port 2000. C'est un projet qui ne fait que fluidifier la circulation des marchandises. Cette année, nous arrivons à 3 millions de conteneurs. C'est le meilleur chiffre jamais atteint pour le port du Havre. Cette année, nous avons connu une croissance de 13-14 % et Port 2000 est très loin d'être saturé. Il

peut aller à 5-6 millions d'EVP. Mais effectivement il faut avoir des projets pour demain. Il faut pour cela avoir le potentiel de se développer. Nous avons une cellule prospective qui travaille sur des scénarii à 30-40 ans. Mais en même temps, les systèmes logistiques, les systèmes de bateaux peuvent évoluer. On exerce nos cerveaux à être mobiles.

Quels sont les impacts de cette évolution sur le paysage ?

Jean-Denis SALESSE

Étonnamment, on s'interdit d'empiéter sur la zone naturelle. De toute façon, avec les mesures compensatoires, nous faisons très attention à nos projets de développement. Côté ouest, c'est vraiment impensable. On réfléchit à une géométrie de port : comment remodeler le port pour être plus efficace ? Comment densifier l'activité sur une même surface pour s'améliorer ? Ce sont des principes simples (liés à la géométrie, liés aux moyens d'accès...) qui nous permettent d'avoir plus de capacités, plus de trafics.

Mais ce que l'on oublie un peu dans tout cela, c'est quand même l'humain. Nous arrivons à 3 millions de conteneurs. Au niveau des dockers nous sommes en ce moment en plein emploi. Demain, comment traiterons-nous si nous augmentons le nombre de conteneurs ? Nous n'avons pas encore de solution. Alors effectivement, nous avons conçu Port 2000 pour être tout automatisé. Les terminaux ne sont pas automatisés. Quelle est l'acceptabilité sociale des travailleurs portuaires pour passer au système automatique ? Nous avons encore beaucoup de conflits à résoudre aujourd'hui.

Les grands défis à relever pour les ports et les villes portuaires

Bruno DELSALLE

« L'AIVP (Association Internationale des Villes Portuaires) est un réseau qui s'étend sur une quarantaine de pays et comprend une centaine de villes portuaires dans le monde. Ce réseau est né ici au Havre, il y a une trentaine d'années, à l'initiative d'Antoine RUFENACHT, à l'époque, député de Seine-Maritime. Il réfléchissait au devenir des anciens bassins portuaires délaissés en centre-ville et sur lesquels les villes, pour des enjeux fonciers et d'attractivité de l'eau lorgnaient fortement. C'est un réseau qui s'est d'abord attaché à cette mutation spatiale, avant de s'intéresser à de nombreux autres défis. »

(Bruno Delsalle)

Les 5 principaux défis des villes portuaires :

▪ la gestion du gigantisme

Jean-Baptiste GASTINNE a parlé de « disproportion », d'« immensité ». Jean-Denis SALESSE a parlé de « lignes de séparation plus ou moins figées ou imbriquées ». En fait, cette évolution spatiale est due simplement à une évolution technologique des navires. Les navires sont de plus en plus gros et ce gigantisme est sans doute le 1^{er} enjeu sur lequel les territoires doivent aujourd'hui s'accorder pour apporter des réponses communes.

Il y a une distorsion d'échelle forte. Aujourd'hui, un porte-conteneurs moderne c'est 400 mètres de long et une trentaine de mètres de haut (sans compter les antennes). Si vous le sortez et que vous le posez sur la plage du Havre, on ne voit plus rien.

La zone du port du Havre va jusqu'au pont de Tancarville. On est sur deux domaines, terrestres et maritimes, qui doivent faire ensemble mais qui raisonnent à des échelles d'espace mais aussi de temps différentes.

Ce gigantisme naval pour le territoire induit 2 conséquences importantes. L'activité est beaucoup moins diffuse dans le territoire et dans le temps que ce qu'elle était avant.

Aujourd'hui, un navire va provoquer sur le territoire un pic d'activités extrêmement fort que le territoire va devoir absorber en opérations portuaires pures de chargement/déchargement mais aussi en évacuation de la marchandise. **Les points de blocage et la compétition des ports se fait, aujourd'hui, à terre, aussi paradoxale que cela puisse paraître,** avec, effectivement, des problèmes de congestion sur l'aspect routier et des problèmes de difficultés d'aménagement, pour trouver des sillons susceptibles de supporter de nouveaux passages ferroviaires, etc. Ces pics de forte activité peuvent se traduire aussi par des nuisances, qui peuvent être pour le territoire et la ville, et pour les riverains en particulier, difficilement acceptables.

« Même phénomène que pour la croisière : un navire de croisière, aujourd'hui, ça peut être
- 5 500 passagers,
- 2 000 membres d'équipage à bord.

Des personnes qui arrivent à 7 h du matin dans une ville et qui remonte à 19 h. Tout le monde descend, enfin c'est votre intérêt, pour que le territoire récupère quelques royalties.

Je vous laisse imaginer le flux. Pour tous les élus qui peuvent être à la tête de petites communes de 5 ou 7 000 habitants, vous imaginez la difficulté. Il faut tout faire sur une journée y compris la gestion des déchets, la gestion énergétique, etc. »

(Bruno Delsalle)

▪ les mutations industrielles

Le 2^e défi pour les ports et pour les villes portuaires est sans doute lié aux mutations industrielles qui sont en train de se passer. Jean-Denis SALESSE a déjà cité l'exemple d'Adven, une nouvelle activité qui démarre très fort dans le cadre de la transition énergétique, liée au développement de l'éolien offshore. Comment le port peut-il participer à ces nouveaux enjeux énergétiques ? C'est une question aujourd'hui très prégnante partout dans le monde (développement de l'éolien, des énergies marines renouvelables en général, développement de micro-centrales photovoltaïques lié aux grandes surfaces des toits des entrepôts,...). Certains ports s'interrogent sur leurs rôles demain : est-ce que, mis à l'écart du gigantisme naval, je ne devrais pas, à un moment donné, me retourner sur autre chose ? Est-ce que je ne vais pas devoir faire valoir d'autres outils : devenir un port producteur d'énergie, voire un port distributeur d'énergie ?

L'autre mutation industrielle, très forte, sur laquelle les ports ont moyen d'agir, concerne l'émergence de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle. En effet, par essence, beaucoup de ports ont connu, dans les années 70, l'arrivée de l'industrie au bord de l'eau (des industries qui se sont renforcées pendant très longtemps). Aujourd'hui, il reste des espaces, il reste des possibilités pour que des industries complémentaires puissent profiter des intrants des uns et des autres et viennent s'installer pour mettre en place de nouveaux systèmes plus circulaires. C'est une 2^e mutation industrielle qui est importante.

▪ les mutations technologiques

Le 3^e enjeu très important pour les villes portuaires (phénomènes constatés à l'échelon international) est lié aux mutations technologiques. Vous avez une automatisation qui se généralise partout et des terminaux qui sont quasiment complètement automatiques. L'automatisation arrive dans les entrepôts logistiques. Des questions vont bientôt se poser sur de possibles navires autonomes et des questions vont se poser plus rapidement sur l'existence de camions fonctionnant en convoi (un seul chauffeur dans le 1^{er} camion et 2 autres camions qui suivent derrière). Tout cela doit être anticipé au niveau de l'organisation du territoire. Vous avez la volonté aussi du port dans ces mutations technologiques d'apporter sa pierre à l'édifice, aux questions de mobilité et de logistique urbaine, par du transport de passagers, etc.

Et demain, d'un point de vue technologique, le drone aura-t-il un rôle dans le transport de marchandises ? L'hyperloop aura-t-il un rôle dans le transport de marchandises ? D'autres inventions, dans les 20 ou 25 ans qui viennent, risquent de perturber encore une fois l'écosystème ville-port.

▪ les mutations sociales

Conséquence des défis précédents et 4^e défi, les mutations sociales. Certains métiers disparaissent. Je parlais de navires autonomes. Sur les navires, il n'y a plus grand monde. Si l'on passe de 25 puis 15 puis 13 puis finalement 2 personnes à bord, cela pose question. Les chauffeurs routiers peuvent disparaître. Des métiers disparaissent et d'autres apparaissent en lien avec ces mutations : les métiers dans la maintenance de tous ces systèmes technologiques vont sans doute grandir. Cela signifie que les villes doivent anticiper, dans leur système de formation, dans leur système supérieur ou

technique, à tous les niveaux de leurs filières. Puis, se pose, de plus en plus, la question de l'acceptabilité : comment je prépare ma population à ses mutations ? Comment je lui demande, peut-être, de se remettre en cause sur ses propres métiers ? Comment je porte à sa connaissance toute cette information ? Au niveau social, énormément de choses sont à faire. Donc, le binôme ville-port, à ce moment de l'histoire, est devenu complètement uni. Plus personne ne peut agir seul.

▪ la gouvernance

J'en terminerai par le 5^e défi, celui de la gouvernance. Jean-Denis SALESSE en a déjà dit un mot, face à toutes ces mutations, face à l'économie maritime (90 % du commerce mondial), ce sont des choses dont on a du mal à imaginer les conséquences à terre. Ce sont des choses qui sont dominées par des acteurs mondiaux majeurs, des géants qui, sur certaines lignes commerciales, sont pratiquement en situation de monopole. Ces géants font porter une pression énorme sur les villes portuaires en matière de souhaits de nouvelles infrastructures. Tout cela effectivement suppose, aujourd'hui, des réponses communes. On ne peut pas dire oui à tout. On ne va pas pouvoir allonger les quais indéfiniment. On ne va pas pouvoir accepter les nuisances sur les territoires ville-port indéfiniment. **Donc, de plus en plus, le citoyen, le politique qui représente ce citoyen, le territoire, doit, à mon sens, se mêler de cette négociation entre terre et mer, en train de se passer aujourd'hui.**

C'est devenu tellement gros que certains ports se sentent même un peu trop petits parfois, pour discuter seul. Le phénomène de la coopération inter-portuaire au niveau international, en matière de gouvernance, est quelque chose de très fort. Cela peut passer par des évolutions législatives. C'est ce qu'il vient de se passer

dernièrement au Portugal, avec des regroupements d'autorités portuaires. C'est ce qui s'est passé dans le même sens au Japon. On sait qu'en France, le 1^{er} ministre a annoncé, la semaine dernière, que des réflexions devaient être menées à ce niveau-là. Nous verrons bien sur quelles propositions, elles débouchent. Cela peut être des collaborations qui partent du privé. Certains terminaux en difficulté - je pense aux terminaux à conteneurs entre Seattle et Takoma qui sont deux ports proches dans un estuaire un peu comme Rouen et Le Havre - se disent, qu'en tant qu'opérateurs de terminaux, devant la gestion de ces pics d'activités qui commencent à être très problématiques, en matière de rentabilité, réfléchissent à se positionner ensemble. La même chose se produit en matière de collaboration, autour de l'enjeu de l'économie industrielle. Toute l'industrie qui se développe, aujourd'hui, par exemple sur le canal de Gan, a poussé les ports de Gan et de Terneuzen (sur 2 régions, 2 pays différents) à imaginer une gouvernance commune, de façon à ce que leur écosystème portuaire et industriel puisse mieux se positionner sur la place internationale.

En conclusion, peu importe qui est arrivé le premier, la ville ? le port ? Aujourd'hui, les deux acteurs sont ensemble et doivent être ensemble pour survivre.

De l'importance du socle à la question de la multifonctionnalité, un autre regard

Karin HELMS

Le regard du paysagiste a été, de nombreuses fois, porté sur la question ville-port. Aujourd'hui, je vous inviterai à changer de point de vue, et à poser votre regard sur l'estuaire, sur ce socle d'origine. On peut encore y lire, à travers le vivant, à travers ce qui y pousse, l'histoire des différents dépôts, remblais/déblais, poldérisation. C'est-à-dire les sédimentations successives qu'il a connues.

La question qui se pose est pour moi la suivante : est-ce que ce socle et ces socles peuvent être source, à l'avenir, d'un autre regard ? D'un autre regard sur l'interface port-ville ? Est-ce qu'ils peuvent être une source possible pour de nouvelles « sédimentations » ? Si l'on regarde la ville en négatif, considérons par exemple les bassins.

Les bassins représentent plus de 4 ha en centre-ville. Après les destructions de la guerre, les habitants ont souhaité les conserver et ils ont été maintenus. Le paysage en creux qu'ils représentent, n'avait plus d'économie, mais il a été reconnu, maintenu pour la mémoire du lieu.

Comment peut-on continuer sur cette voie aujourd'hui et à une autre échelle, sur la partie portuaire ? Comment peut-on faire en sorte que les longs linéaires de quais, comme les bassins, puissent devenir des parcs de votre ville et des espaces de demain ? Parce qu'ils reflètent et apportent la lumière, le vivant, et engendrent ici d'autres possibilités pour les habitants. Parce qu'ils seront attractifs, peut-être, pour de futures populations. Il faut aussi le rappeler, la question est aussi de savoir comment on peut attirer une population qui aurait une demande de vivre autrement, dans d'autres espaces, sachant que le luxe que l'on a dans ces espaces portuaires, c'est l'espace.

Les quais dans la partie ville-port, la plus proche, représentent 14 km de long. Ils sont la mémoire, bien sûr, et deviennent aujourd'hui aussi de potentiels espaces publics.

L'objectif étant d'éviter le zoning qui a conduit à la construction de tous ces espaces, comment fait-on pour générer une flexibilité et une multifonctionnalité en utilisant ce socle ? Peu visible aujourd'hui pour certains, cette micro-topographie peut être source de nature dans le port et dans la ville. Recommencer depuis le socle que nous avons peut-être un peu oublié, c'est une source d'idée.

Réponse de Jean-Denis SALESSE

J'ai bien compris l'histoire du négatif et je crois qu'effectivement les canaux prennent toute leur importance au Havre. Il ne s'agit pas de faire du zoning, vous avez également raison. Il s'agit de comprendre les éléments qui doivent être potentiellement réversibles. Demain, on ne sait pas ce que va devenir la mobilité entre Paris, Rouen et Le Havre. Il faut conserver du potentiel. Rendre aux habitants ces espaces, c'est un sujet sur lequel on travaille avec l'AURH, la ville, la CODAH. Il faut apprendre à co-habiter avec ces espaces. Il faut définir des nouvelles règles, définir de nouveaux usages. Et ce n'est pas qu'une question de domanialité. Il faut parler en matière de fonctionnement pour générer de l'attractivité. Grâce aux 500 ans, un nouveau regard est porté sur cette ville, et il faut en profiter, il faut vraiment surfer sur cette vague.

Réaction de Jean-Baptiste GASTINNE

Agir sur la multifonctionnalité, c'est le contraire du zoning. C'est justement ce que nous sommes en train

de faire, dans l'espace où nous sommes aujourd'hui. Vous voyez les bassins, les quais, la transformation du bâti qui a conservé, d'ailleurs, parfois le patrimoine. Les entrepôts ont été conservés dans les Docks Océanes, les Docks Café. On a créé un centre commercial, beaucoup de logements, tout près des quartiers de l'Eure, des quartiers sud du Havre, à quelques 50 ou 100 mètres d'ici. On y a créé des espaces de détente. Vous avez vu les Bains des Docks. On construit des sièges sociaux d'entreprises. On est en train de voir émerger un nouveau campus universitaire de centre-ville (Science-Po INSA, l'ENSM... demain, dans 2 ans c'est l'école de Management de Normandie puis l'IUT). C'est vraiment un site multifonction. Et ces fonctions servent toutes les échelles : pour les habitants du Havre (centre commercial, piscine fréquentée par les habitants du Havre ou de l'agglomération, pas beaucoup plus loin). Avec le campus déjà, on s'étend à un public qui peut venir d'un peu plus loin, voire de beaucoup plus loin puisqu'on accueille des étudiants qui viennent d'Asie, d'Afrique. Les sièges sociaux d'entreprises, surtout quand il s'agit de transports maritimes, exercent des fonctions de commandement avec des répercussions dans toute la chaîne de transport à l'échelle mondiale. On a évidemment la connexion avec Paris, via la gare qui nous met en relation avec Rouen et Paris. On est à la fois dans du multifonction et du multi-scalaire, dans ce paysage qui est une nouvelle fois unique et qui se construit de cette manière et avec ces principes. C'est sans compter les activités portuaires qui demeurent : port de plaisance, accueil de la croisière fluviale, pêche tout près, croisière maritime tout près aussi, Pointe de Floride. Et en plus, les fonctions portuaires co-existent avec tout ce qui est en train d'émerger.

Comment intégrer ces différents enjeux en matière d'urbanisme ? On a vu le rôle des collectivités territoriales, de l'agglomération et de la ville, du port, mais quelle est la place de l'État ? Arbitre ? Partenaire ? Go between ?

Réponse de Stéphanie DEPOORTER

Partenaire assurément !

La relation de symbiose entre la ville et le port amène à se poser des questions sur les contraintes mais aussi sur les bénéfices réciproques entre les deux entités. On parle beaucoup de l'interface ville-port mais il y a aussi l'interface estuaire-port. Le port s'est développé parce que l'on se trouve sur l'embouchure de la Seine. C'est une interface que l'on évoque assez peu finalement mais elle est bien là. Si l'on visualise à nouveau la carte présentée par l'AURH, on y voit la zone industrialo-portuaire, la réserve naturelle de l'estuaire et la ville basse du Havre qui représentent des emprises de 10 000 ha pour la zone industrialo-portuaire, 10 000 ha pour la réserve de la Seine (environ la taille de Paris intra-muros) et environ 1 000 ha pour la ville basse du Havre.

On voit souvent l'État dans une posture protectrice vis-à-vis des risques et des nuisances. Évidemment, l'activité portuaire, comme toutes les activités, génère des nuisances et des externalités négatives (pollution, bruit, camions, risques technologiques avec 16 Seveso seuil haut sur la zone industrialo-portuaire du Havre). Mais, l'activité portuaire est aussi une source d'externalités positives. Un port est une agglomération d'activités, c'est-à-dire une source d'emplois et de revenus pour le territoire. On compte 32 000 emplois sur la place industrialo-portuaire du Havre. Et, pour reprendre les mots de Mme HAUDIQUET, les peintres ont d'abord peint, au Havre, des hommes qui travaillent.

L'espace d'interface ville-port est une zone de travail et un espace à la mer qui présentent de nombreux atouts.

La question qui se pose est donc celle de la cohabitation entre la ville, le port et la nature. Comme l'ont déjà évoqué certains, l'objectif est de construire le gagnant-gagnant plutôt que d'arbitrer le conflit d'usages. Il s'agit d'éviter de faire du zoning (même si on y est parfois obligé quand l'activité génère trop de nuisances). Le principe est de réfléchir à la perméabilité entre les différentes fonctions.

Je reviens sur mon premier mot qui était « État-partenaire ». A mon sens, il y a de vrais enjeux en matière de gouvernance multi-acteurs, d'anticipation de l'ensemble des projets pour essayer de gérer la proximité et le lien avec les activités portuaires. Quel projet de territoire construit-on ensemble ? Quelles traductions dans la stratégie foncière et dans l'écriture administrative ?

Réactions de Jean-Denis SALESSE sur le gagnant-gagnant

C'est vrai que le projet du quai de Southampton, dont on a parlé avec Boris MENGUY, est très intéressant. Il y avait la promenade, coté plage, depuis laquelle on voyait la mer et cette promenade va se prolonger coté port, pour donner à voir le paysage portuaire. Les éléments portuaires sont quand même monumentaux. Même si ce ne sont que des petites grues, en face du quai de Southampton, ça reste des éléments de taille,

avec des hangars toujours très gros, de plein d'époques différentes. Après, quant à la question de savoir où est la perle rare qu'il faut conserver, effectivement, il faut peser tout ça.

Le projet de Southampton, je veux revenir dessus, parce que c'est là où on veut appliquer des projets gagnant-gagnant. C'est-à-dire, qu'effectivement, on peut dire, au départ, que l'on a perdu sur le port, mais on donne aussi une très forte attractivité au territoire. En créant une promenade, on donne à voir le port à tout le monde. En plus de cela, l'opposition générée par Michel DESVIGNES (un tapis végétal horizontal face à la minéralité verticale de la façade Perret) met en valeur tout le quartier inscrit à l'Unesco. C'est une carte postale pour tous les croisiéristes qui viennent en paquebot. Ces croisiéristes, ce sont eux qui vont parler du port du Havre. Ce sont eux qui vont parler du Havre. Ce sont eux qui vont faire développer notre commerce et « nos échanges » au niveau international. Je pense qu'on peut dire qu'on participe au gagnant-gagnant, quand on regarde ce côté-là.

Regard d'Eric FOULQUIER sur les modèles portuaires et le cas particulier du Havre

Dans les années 90 a été appliquée, de l'autre côté de l'Atlantique, en Amérique latine, une grande réforme portuaire. Elle s'est inscrite dans le contexte des grandes réformes d'ajustement structurel, menées par la Banque mondiale dans les pays endettés sud-américain, au lendemain de la Guerre Froide. De la même manière, les ports français s'inscrivent dans tout un processus historique et notamment depuis 2008, avec la réforme du gouvernement Fillon.

Il y a un modèle de convergence. Je crois que 90 % des ports conteneurisés sont sous ce modèle de gestion à l'échelle mondiale. C'est dans ce domaine que je travaille. Pour autant, il y a quand même une autochtonie portuaire. C'est-à-dire, qu'il y a quand même des ports qui ont des identités territoriales très fortes. Je dirais qu'un port ne ressemble pas à un autre port. Chaque port a son identité. Cela s'observe beaucoup lorsque l'on travaille sur la conflictualité dans les ports : chaque port a ses conflits, ses zones de négociation, a son entente particulière avec le territoire urbain, avec les collectivités locales. Chaque port a un niveau d'acceptabilité sociale en fonction de son histoire. Chaque port a une trajectoire sociale, industrielle très différente.

Donc, il y a un modèle convergent mais, en même temps, chaque port est unique.

J'aime bien venir au Havre parce que je tiens Le Havre pour une espèce de modèle. En tout cas, en France, c'est un port qui est très intégré du point de vue ville-port. Votre aventure de l'AIVP, du dialogue entre la ville et le port, dure depuis très longtemps. Si l'on compare un peu les choses, avec le rival, s'il en est un en France, Marseille, que la trajectoire n'est pas du tout la même entre les deux ports.

On n'est pas sur le même rapport entre la ville et le port. D'ailleurs, le port de Marseille, aujourd'hui, est à

Fos, à 70 km de la ville. Donc, c'est dire que les liens entre la ville et le port ne sont pas les mêmes entre une ville comme Marseille et comme ici.

Je voudrais repréciser ma pensée, quand je parlais d'identité. Effectivement, il y a l'identité à laquelle tout le monde pense, qui est une identité culturelle, territoriale, ...

Une identité portuaire, c'est un tissu entrepreneurial bien spécifique, qui correspond au paysage portuaire. Parce que le paysage est un construit social. Et le paysage portuaire, tel qu'il est au Havre, n'est que le reflet des activités qui se déploient dans le territoire. Effectivement, chaque port a une identité particulière parce que chaque port a une identité entrepreneuriale particulière, qui est liée à la trajectoire économique du territoire sur lequel il s'adosse.

J'avais travaillé, à un moment donné, sur une comparaison de Nantes et Bilbao, qui sont des ports qui ont une histoire à peu près similaire : des ports de fond d'estuaire qui ont subi une délocalisation, etc. Sauf qu'en fait, si on regarde précisément la localisation des entreprises dans le tissu ville-port (l'idée était de voir à quoi ressemble la ville-port, où sont localisées les entreprises qui travaillent en lien portuaire, si elles sont au plus proche du port ou dans la ville). On s'est aperçu qu'il n'y avait pratiquement plus d'entreprises de logistique, ou d'industries liées au port, dans la ville de Nantes. Elles s'étaient déplacées autour de Montoir. Aujourd'hui, d'ailleurs, on parle du port de Montoir plus que du port de Nantes. A Bilbao, au contraire, la plupart des entreprises sont restées dans le centre-ville. Cela signifie qu'en matière d'acceptabilité sociale, d'attractivité, les choses sont très différentes. En matière de mobilité du travail, de présence de l'activité portuaire au plus près des citoyens, c'est plus pratique quand on est en centre-ville comme à Bilbao plutôt

qu'à Montoir. Je ne sais pas si vous connaissez Montoir, mais ce n'est pas vraiment une ville. La question de l'emploi fait pleinement partie de l'interaction ville-port et de cette fabrique des paysages. Le paysage ce n'est pas simplement qu'une esthétique, c'est aussi le reflet d'une économie, et cette économie a un impact, et est en interaction avec le paysage.

Regards sur le paysage du port

Jean-Denis SALESSE

J'aime bien cette notion d'identité. Je pense que Le Havre, effectivement, ne ressemble pas à d'autres ports. Je connais effectivement mieux Le Havre que les autres ports mais il est très rare de trouver une ville qui se situe au même niveau face à la mer que son port. Et ça, c'est une force incroyable pour la ville du Havre. C'est-à-dire que l'on voit le trafic se passer au quotidien, on voit les bateaux passer au quotidien, les maxi porte-conteneurs, les métiers du port, les dragues, les remorqueurs, les pilotines, les lamaners, .. tout ça fait vivre, donne de la vie, fait bouger dans le paysage et fait bouger le paysage. Tout cela donne aussi une échelle. Du petit bateau, au petit plaisancier, au maxi porte-conteneur, on est hors du temps, comme dans une bande dessinée, on ne sait pas où on est. Plein d'images me viennent...

Jean-Baptiste GASTINNE

Je rebondis sur ce que dit Jean-Denis SALESSE. Vous savez que pour les 500 ans du Havre, on a travaillé avec Jean BLAISE, comme directeur artistique. Jean BLAISE est plutôt nantais pour travailler à Nantes. Et quand il parle du Havre, parmi les choses qui l'ont beaucoup frappé, et qui l'on séduit au Havre, parce que je crois qu'il a été véritablement séduit par la ville du Havre, c'est cette ville du bout du monde, c'est cette ville qui tombe dans l'eau. Et lui, qui est nantais on le comprend. Nantes c'est plutôt un fond d'estuaire.

Vous savez que le bout de la promenade du front de mer, on l'appelle comme ça d'ailleurs, le « bout du monde ».

Jean BLAISE a découvert cette plage. Parce que quand on parle du Havre, alors que pour les havrais c'est évident qu'il y a une plage, à l'extérieur les gens pensent que Le Havre c'est un port, un site industriel mais qu'il n'y a

pas de plage. Ils n'imaginent pas forcément ou en tout cas pas facilement qu'au Havre aussi, on y pratique du nautisme et les plaisirs de la plage. Et cette plage est incroyablement animée. Sur l'eau, il se passe toujours quelque chose. On y voit les trafics portuaires, c'est très important. On y voit tous les trafics portuaires. Pas un seul n'échappe au regard des havrais ou des visiteurs. Même si le port s'est un peu éloigné, le gigantisme des navires, des terminaux, Port 2000 (plus au sud), les activités plus à l'est, en fait l'activité portuaire de manière générale se voit encore. En tout cas, l'activité maritime et l'entrée dans le port, c'est quelque chose que les havrais continuent de vivre au quotidien. Malgré ça, on a pris conscience qu'au Havre, il y avait un risque de séparation, de fossé, entre la ville et le port.

De la prise de conscience du risque de séparation entre ville et port, à la création du Port-Center

Jean-Baptiste GASTINNE

L'AIVP nous y a aidé (les rencontres de l'AIVP, les conférences mondiales) parce que c'est quelque chose que toutes les villes portuaires ont vécu au cours des 15 ou 20 dernières années. Le risque de fracture, de séparation de l'activité urbaine et de l'activité portuaire du fait que le port s'éloigne en raison du besoin d'espaces gigantesques. Le fait aussi qu'après les attentats du 11 septembre 2001, les ports se sont sécurisés. Les ports se sont fermés aux citoyens. Au Havre, quand je suis arrivé, il y a plus de 20 ans, on pouvait se balader très librement dans quasiment

tous les espaces portuaires. Ce n'est plus possible aujourd'hui. Et on comprend pourquoi ce n'est plus possible.

Même au Havre, où cette activité est encore très visible, très présente, on a pensé qu'il y avait un risque de séparation, de fracture entre le port et la ville et que ce risque était mortel pour Le Havre en tant que ville, en tant que tissu économique. Il fallait trouver les moyens de rapprocher, dans les esprits au moins, mais pas seulement, la ville et le port. C'est la raison

pour laquelle on a créé Port-center qui est un lieu de découverte du port, tourné vers les citoyens, d'abord vers les citoyens du Havre, et tout particulièrement vers les enfants des écoles du Havre. Ce lieu a vocation à accueillir, au moins une fois dans sa scolarité, tous les enfants havrais (enfants de l'agglomération et de la région). C'est comme cela qu'il a été pensé, c'est comme cela qu'il est né. Il faut qu'il se développe, il n'a que quelques années. C'est un des instruments mis en place pour faire en sorte que le lien entre la ville et le port ne se distende pas.

Jean-Denis SALESSE

C'est vrai que cette notion de Port-center, je la trouve particulièrement importante, notamment aujourd'hui. C'est vraiment le lieu où on explique les métiers, les enjeux... Je crois aussi que ce Port-center est aussi la clé de lecture du paysage. On comprend pourquoi ces paysages, on comprend comment ils ont été fabriqués. Une fois qu'on comprend, on accepte. Alors ce n'est pas pour autant qu'il faut se défaire d'une identité effectivement, dont on parlait... mais cette identité, je crois qu'il faut la travailler tout le long du port.

Bruno DELSALLE

Je vais rebondir également. Il y a une espèce de restriction du débat sur la zone limite entre le port et son territoire urbain dense, dont tout le monde souhaite qu'elle devienne une zone plus mixte. Mais il ne faut pas oublier effectivement, le problème scalaire. La zone industrielle du Havre représente 10 000 ha. La confrontation entre le territoire, c'est aussi la confrontation, comme à Nantes, entre des communes périurbaines et rurales et un espace industriel. Qu'on le veuille ou non, on ne peut pas éviter la notion de zonage. Des zones logistiques deviennent monstrueuses aujourd'hui. Ce n'est pas du tout péjoratif dans mon esprit. Des entrepôts peuvent faire 50 000 m². On commence à les développer sur deux niveaux. Tout le monde est conscient que cela représente de l'emploi, de la création de richesse, et qu'il faut multiplier ces zones. Il faut parler des zones industrielles également, et effectivement, ce n'est pas du tout la même confrontation. Je rejoins tout à fait les propos de Jean-Baptiste GASTINNE, quand il nuance un peu ses propos en disant, que oui, les havrais voient passer le trafic mais qu'il ne faut pas confondre maritimité, trafic sur l'eau et activité portuaire.

L'activité portuaire, c'est aussi tout un tas de choses qui restent un peu invisibles dans ces zones éloignées. Tout l'enjeu est effectivement d'arriver à y conduire le citoyen, à humaniser un petit peu ces espaces. Alors, c'est vrai que le Port-center est un formidable outil pour cela, parce qu'on y amène le port au plus proche des citoyens concernés. Mais effectivement, c'est un combat qu'il faut mener sans cesse, parce qu'il ne faudrait pas limiter le port à cette zone de confrontation. Alors, chaque port a son identité. Il y a des ports où, effectivement, la confrontation est plus brutale. Les ports méditerranéens sont souvent des ports très contraints (La Spezia, Gênes). Il y a des ports qui sont beaucoup plus diffus. Et les Ports-center prennent tout leur sens dans ces lieux diffus. Ce sont aussi des espaces que les gens traversent tous les jours pour aller travailler. Et là, le paysage est zoné (des zones horizontales, des vides, des pointes de verticalité avec les équipements, du balisage...). Un port est aussi actif 24 h sur 24. Le paysage portuaire est, sans doute, un des plus beaux paysages humains, la nuit. Là encore, il y a des efforts à faire pour les faire découvrir. Les expériences qui ont été faites pour les 500 ans, avec le balisage des 2 cheminées EDF du Havre, allaient en ce sens. Mais il faut bien avoir conscience de la complexité de cette relation. Il ne faudrait pas la limiter simplement à la confrontation zone urbaine dense et port et à la vue des bateaux depuis la plage, qui peut avoir un côté romantique.

Une biodiversité à révéler...

Karin HELMS

Je voudrais parler de la biodiversité qu'il y a dans ce port et qui n'est pas connue par tous. Elle est interprétée comme une friche or, c'est un élément qui pourrait être révélé. **En Chine, votre port est identifié comme le plus vert du monde.** C'est sans doute une qualité à révéler et mettre en avant. Donner à voir cette richesse biologique peut vous servir à construire l'identité de ce port.

L'Estuaire de la Seine

Zone de transition entre la mer, le fleuve et la terre, l'estuaire de la Seine présente un intérêt biologique remarquable. Situé sur la voie de migration Ouest Paléarctique, il offre des milieux diversifiés très favorables à l'avifaune qui constituent des sites d'hivernage et de nidification d'importance internationale. Une autre caractéristique de l'estuaire de la Seine est sa forte artificialisation du fait des activités portuaires, industrielles et urbaines.

Cette dualité entre activités humaines et protection des milieux naturels se retrouve au sein même de la réserve naturelle, puisque des activités historiquement présentes sur son territoire, à caractère économique (agriculture et coupe de roseaux) ou de loisirs (chasse) ont été maintenues.

Créée le 31 décembre 1997 par décret, la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine a vu son territoire s'étendre par un décret en date du 10 novembre 2004. Avec une superficie de 8 528 ha, c'est une des plus grandes réserves de France. Le statut de réserve naturelle nationale est le plus haut degré de protection mis en place par l'État pour la protection d'un espace naturel remarquable. Ce statut de protection sur l'estuaire de la Seine est apparu nécessaire pour maintenir et restaurer les équilibres biologiques fragiles de cette zone humide d'importance internationale.

En quelques chiffres...

- **253 espèces d'oiseaux** dont 127 peuvent être considérées comme étant de haute valeur patrimoniale (on entend par espèce patrimoniale, les espèces protégées et tous les taxons dont le statut de rareté est défini de rare jusqu'à disparu). Deux espèces font l'objet de plans nationaux d'actions : le butor étoilé ayant comme habitat de prédilection la roselière et le râle des genêts qui affectionne particulièrement les prairies humides.
- **493 espèces de flore.** Parmi elles, 106 sont considérées comme patrimoniales, ce qui représente 21 % de la flore de la réserve.
- L'estuaire de la Seine possède **une biodiversité mammalogique** remarquable puisque sur les **48 espèces** présentes sur la réserve, 25 sont qualifiées de patrimoniales (on note ponctuellement la présence du phoque veau marin qui affectionne particulièrement les vasières de l'estuaire).
- **70 espèces de poissons** recensées dans l'estuaire, parmi elles la lamproie marine, la lamproie fluviatile, la truite de mer et le saumon atlantique ou encore l'anguille. Toutes ces espèces sont considérées comme vulnérables et rares à l'échelle européenne. L'estuaire joue également un rôle de nourricerie pour les jeunes poissons.
- **De nombreux insectes** sont également présents sur la réserve. Notons, en particulier, la présence de l'agrion de Mercure, odonate protégé au niveau national et inscrit à l'annexe II de la Directive Habitats.

Sources : Site internet de la DREAL - www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Reconstruire le port sur le port, la ville sur la ville et le rapport au temps

Réactions de la salle

J'ai participé à une étude paysagère qui avait été menée par l'école du paysage de Versailles, il y a quelques années. À travers la visite que l'on avait faite des ports nord-européens, on avait identifié que le foncier portuaire était vraiment quelque chose de rare qu'il fallait protéger. Sur le port de Rotterdam, des investissements colossaux sont faits pour regagner de l'espace sur la mer. Aujourd'hui, le port du Havre a un foncier qu'il faut avant tout préserver. Il y a toujours cette dynamique d'expansion. Antoine GRUMBACH le rappelait bien, il est nécessaire de refaire le port sur le port et la ville sur la ville, et c'est quelque chose qui doit être partagé dans ce dialogue ville-port.

Il est important de rappeler aussi que la ville et le port n'ont pas du tout les mêmes fonctionnements.

La ville est plutôt dans une pérennisation de son établissement, dans la durée, sur plusieurs siècles, alors que les rythmes portuaires sont beaucoup plus courts. La protection de ce foncier portuaire à travers les COT (conventions d'occupation temporaires) est une vraie vision de développement durable, avec cette idée qu'il faut toujours se réinventer sur la même parcelle. Le fait de pouvoir se réinventer très rapidement est certainement une des qualités du paysage portuaire. Alors, peut-être qu'une des questions à se poser, aujourd'hui, c'est comment on occupe la vacance avec ces intersaisons de parfois 10 ans ? S'il n'y a pas toujours d'opportunité à saisir, il s'agit de veiller toujours à garder ses ressources foncières et à trouver, peut-être, des usages liés à cette vacance.

La question de l'attractivité et de l'image du port et de l'industrie

(question de la salle) Les paysages portuaires peuvent être quelque chose de repoussoir pour de futurs habitants. Ça peut aussi être un atout. Aujourd'hui, on voit une population du Havre stagnante (oui je suis assez conciliante), avec des périphéries qui se développent. Demain que proposer à des futurs arrivants pour leur donner envie de vivre et de s'installer au Havre ?

Jean-Baptiste GASTINNE

C'est la question de l'attractivité. Vous êtes gentille parce qu'on a perdu 1 000 habitants/an depuis 40 ans... donc ça fait quand même 40 000 habitants en moins (même si le dernier chiffre de l'INSEE était dans un sens inverse, il est encore très fragile).

La question de l'attractivité est très transversale. Plein de données rentrent en compte. Le fait qu'on soit au nord-ouest de la France, au bord de la Manche, avec un territoire portuaire industriel, c'est notre identité, c'est notre ADN, et ce n'est pas forcément super attractif en France. Dans d'autres pays, le rapport au port et à l'industrie n'est pas forcément aussi rugueux. Les français ont sans doute un rapport assez compliqué,

Jean-Baptiste GASTINNE

Vous avez raison, construire le port sur le port et la ville sur la ville mais j'ajouterai aussi, construire la ville sur le port. Parce que c'est aussi ce qu'on fait. Sur les rythmes de temps, vous avez raison également, ce ne sont pas les mêmes mais la ville du Havre a un rapport très particulier au temps. D'abord, c'est une ville récente, 500 ans. Et puis, son histoire est marquée par des ruptures profondes. Donc, je ne suis pas sûr que le rapport au temps de la ville du Havre soit le même que pour beaucoup d'autres villes. Vous parlez d'un port qui se réinvente tout le temps. La ville du Havre s'est réinventée malgré elle. Et il n'y a pas si longtemps que cela.

négalif même, avec des activités jugées industrielles (industries parfois chimiques, pétrochimiques...). Donc, on a cette image-là. On l'assume totalement. Mais pour essayer de renverser la tendance lourde en matière d'attractivité, on mise sur pas mal de choses et sur des atouts qui sont très forts aussi, nous semble-t-il, et qui doivent être valorisés.

C'est le caractère très singulier de ce paysage urbain qu'on a au Havre, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, parce qu'il est très singulier et finalement très agréable à vivre. La ville est très agréable à vivre. Ceux qui la découvrent, je crois, font ce constat.

C'est miser sur le tourisme parce que, justement, l'activité touristique véhicule des images positives. Et c'est toujours le port. La croisière, c'est à la fois le port et le tourisme.

On est en train de s'affirmer avec un certain succès comme destination touristique. Ça aurait fait rire tout le monde, il y a 20 ans. Mais c'est maintenant un fait, une réalité. On pense qu'il faut continuer à travailler cette vaine touristique havraise parce que c'est vecteur de changement d'image. Et donc, on veut compléter notre économie locale et ajouter à l'économie portuaire, industrielle, logistique, une économie touristique.

Ensuite, c'est répondre aux besoins culturels, de transport, de santé des populations. On a des atouts, mais on a aussi des progrès à faire dans beaucoup de domaines. C'est comme ça qu'on essaie de renforcer l'attractivité du territoire et d'inverser la tendance démographique très lourde.

(question de la salle) Coté portuaire est-ce qu'il y a un travail de fait, justement, sur les polluants atmosphériques et autres polluants, pour expliquer que, finalement, contrairement à ce qu'on peut penser par rapport aux pollutions d'il y a 50 ans, un gros travail est engagé, de l'innovation est en cours ? Il y a sans doute une communication à faire côté portuaire et côté ville ?

Jean-Denis SALESSE

Effectivement, coté attractivité, quelqu'un qui arrive pour la 1^{ère} fois au Havre :

- il arrive par le train, et souvent avec une demi-heure de retard,
- quand il arrive en voiture, il arrive par la Brèque, ce « plat de nouilles » où il ne comprend plus rien au paysage.

Je n'ai pas du tout parlé encore avec la ville de ce sujet mais c'est vrai que c'est un sujet. On arrive tout de suite avec un avis très négatif, même s'il y a des efforts

sur l'entrée de ville après. C'est après... Le premier aperçu que l'on a du Havre : les usines, les usines pétrochimiques, le « plat de nouilles »... et après, on commence à avoir la séquence qui nous emmène en centre-ville.

Là, je pense qu'il y a des vecteurs d'amélioration. Ce « plat de nouilles », c'est quelque chose d'inextricable. On ne peut pas faire autrement mais par contre, faire de ce « plat de nouilles » un atout, en faire presque une sculpture paysagère pour affirmer qu'il se passe quelque chose en dessous, c'est possible.

Et pourquoi pas utiliser un autre facteur d'attractivité de notre territoire qu'est l'eau ? En bas, directement au pied de l'eau, on peut faire des déplacements urbains et transporter des personnes pour aller travailler, pour aller en centre-ville, par le biais de l'eau. Là, on arriverait à une attractivité. Beaucoup de communes travaillent de plus en plus avec leur plan d'eau. Alors effectivement, ça coûte de l'argent. C'est certain. C'est prospectif. Je n'en ai même pas parlé à ma hiérarchie. Mais ce sont des éléments qui feraient changer le regard sur l'agglomération du Havre.

Donc oui, effectivement, on fait des choses par rapport aux alimentations GNL, etc. pour lutter contre la pollution et c'est vrai qu'on ne communique pas assez. Effectivement, en Asie, on a eu souvent le label de Best Port et, en fait, on ne communique pas assez. On va faire des progrès en communication.

Jean-Baptiste GASTINNE

C'est vraiment une condition de notre attractivité que les ports soient de plus en plus respectueux de l'environnement. Cela nécessite une conversion de l'outil industriel, une conversion aussi de la motorisation

des navires. C'est un sujet très sensible en ce moment sur la croisière (moteurs en escale qui continuent de tourner, effluents...). Beaucoup plus à Marseille encore qu'au Havre. C'est aussi, en effet, utiliser la chaleur fatale des industries pour chauffer la ville. Bref, on est entré là-dedans. On vient seulement d'y rentrer et on a tout à prouver encore. Et quand on aura fait des choses, des réalisations, on pourra en parler.

On aurait sans doute à communiquer davantage sur ce qui se fait déjà. Mais quand on aura, et on va avoir je l'espère, des réalisations importantes qui permettront de montrer que l'outil industriel se convertit, que le port est de plus en plus vert et respectueux de l'environnement et qu'en plus on trouve des mutualisations possibles, des mutualisations vertueuses entre la zone portuaire et le tissu urbain, il faudra communiquer.

Bruno DELSALLE

Je parlais des mutations industrielles tout à l'heure. Effectivement, on va vers des métiers de bien plus haute qualification. Par ailleurs, de nombreux efforts sont faits en matière d'attractivité purement territoriale (aspect urbain, équipement collectif, valorisation de la plage). Des villes de la taille du Havre, avec une aussi grande plage en centre-ville, ne court pas les rues et cette plage est fréquentée. Il y a donc de vrais atouts urbains.

Effectivement, si la ville du Havre se prépare aujourd'hui, le 1^{er} point positif c'est déjà d'expliquer que tout cela se passe, arrive. Et puis, forcément, il y a un mouvement qui va s'enclencher parce que le potentiel en matière de mutation d'activités est énorme dans cette ville.

Il n'y a pas un port, mais des ports au Havre, mais Le Havre c'est aussi une ville de quartier avec de nombreux belvédères

Jean-Baptiste GASTINNE

Vous avez dit qu'il n'y a pas un port, mais des ports au Havre, mais Le Havre c'est une ville de quartiers aussi. Il y a des ports au Havre et il y a aussi des villes, des quartiers, en tout cas, des villages même. Il y a un quartier qui est totalement enclavé dans la zone portuaire, c'est le quartier des Neiges. C'est un des quartiers qui a sans doute une des identités les plus fortes, avec des gens qui sont tout près d'un terminal à conteneurs, au pied d'une centrale thermique et qui ont longtemps étaient enclavés, pas bien reliés au reste de la ville. Beaucoup des habitants de ce quartier qui ne partiraient pour rien au monde. Il y a un attachement extrêmement fort dans ce quartier.

Ville, port et Unesco

Jean-Baptiste GASTINNE

Le périmètre Unesco est très urbain. Il est situé autour des bassins et à la limite de l'avant-port et du quai de Southampton. Il représente une trentaine d'hectares. La gouvernance sur laquelle repose la gestion de ce bien, est surtout une gouvernance ville, avec invitation du port. Il y a une mission Unesco à la ville du Havre.

Sur le quai de Southampton, cette gouvernance est beaucoup plus partagée parce qu'on est à la fois sur du domaine urbain et portuaire.

L'Unesco ne fige pas. Nous ne sommes pas dans un cadre extrêmement contraignant. Je crois que c'est un cadre qui permet de faire quand même beaucoup de choses. On a un projet de tour d'une dizaine d'étages tout près du bassin du Roi, donc en plein périmètre Unesco. Par contre respecter, oui. On ne va pas bâtir sur le quai de Southampton (même si ça aurait fait

Et puis, il y a un quartier assez différent mais tout près, le quartier de l'Eure. Là aussi quartier sud, proximité immédiate des activités portuaires avec la cloche des dockers comme emblème. Ce quartier, quant à lui, a complètement muté. Il est en cours de mutation déjà très avancée. Tous les immeubles d'habitations, de bureaux se remplissent à un rythme rapide avec une population nouvelle. C'est un paysage extraordinaire puisque ce quartier est tourné vers le sud donc vers le port, avec beaucoup de lumière, beaucoup d'espaces. C'est plutôt une réussite en matière d'habitation. Les écoles sont déjà presque saturées.

Et puis, on a cette configuration urbaine. Et, indépendamment de ces quartiers qui sont vraiment les pieds dans l'eau, il y en a d'autres aussi dans le

plaisir au port d'optimiser son foncier) ou alors ce serait des structures très légères, transparentes. Parce que derrière, se trouve la grande scène qu'Auguste PERRET a dessiné. On ne va pas bâtir devant PERRET.

Mais on aime bien faire jouer les architectes les uns avec les autres. Ça c'est une histoire et une tradition havraise. Il y a PERRET, mais on a fait venir NIEMEYER, NOUVEL, et on va continuer de faire en sorte que les architectes de différentes périodes continuent de dialoguer les uns avec les autres parce que ça fait partie de ce qu'est Le Havre et on a envie de continuer.

Jean-Denis SALESSE

Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que ce n'est pas l'architecture PERRET qui a été classée mais l'acte de reconstruction. Un phénomène collectif. Ce que je

centre-ville : le quai de Southampton, sur lequel on a commencé à travailler, la Costière, depuis laquelle vous avez des vues sur l'estuaire. Il y a des vues sur l'activité portuaire de beaucoup d'endroits au Havre, des belvédères un peu partout. On voit la mer, la Seine, le port. On a pour objectif d'en aménager de plus en plus pour donner à voir ce paysage, à voir cet estuaire. Et dans le cadre des 500 ans, un belvédère a été aménagé à Caucriauville, sur le plateau. Autre quartier avec une identité forte au Havre, les Jardins suspendus offrent un autre belvédère. En fait, il y a beaucoup de quartiers qui donnent à voir ce paysage estuarien et portuaire avec des points de vue différents à chaque fois.

trouve intéressant dans tout cela, c'est finalement la question « Est-ce que l'acte de reconstruction est véritablement terminé ? » Et là, ça donne toutes les ouvertures au développement.

La grande question qu'on s'est posée lorsque l'on a aménagé le quai de Southampton avec DESVIGNES, c'était comment on s'intègre par rapport à l'Unesco ? Est-ce que c'est une fin ou non ? Enfin, le port disait au départ, « Moi, j'ai quand même des terrains et j'aimerais bien les valoriser et construire quelque chose »...

Je rebondis là-dessus pour parler de « Réinventer la Seine » et ses canaux. Ce qui a été très intéressant, c'était le jury. On était très nombreux, une trentaine de personnes, à débattre collectivement du devenir d'un territoire. Un partage de visions en direct. Définir un avenir. Ça a été un travail collectif formidable.

Quelques mots de conclusion-perspectives par chacun des intervenants

Jean-Denis SALESSE

La mission ville-port continue pour l'instant à exercer son travail et je pense effectivement que l'attractivité est un vecteur clé de réussite du port du Havre. En ce moment, nous avons des travaux en commun notamment, sur le terminal croisière pour en faire un espace mixte entre l'activité maritime et l'activité grand public. La question posée est de savoir comment faire investir par le grand public ce lieu, et redonner ainsi ce goût du port aux habitants. De l'autre côté, nous avons encore un autre territoire en centre-ville qui est la Presqu'île de la Citadelle, sur laquelle est construite l'ENSM. C'est un des gros enjeux que nous partageons en ce moment avec la ville et la CODAH, et sur laquelle nous travaillons activement ensemble. Ça veut dire qu'il y a du futur dans notre collaboration.

Karin HELMS

Une ville, un port, ça se construit par une stratification. Vous avez continué cette stratification. Je pense qu'il y a encore énormément de potentiels à tirer de la mémoire de ce territoire. L'enjeu, c'est également de dessiner vos paysages de l'avenir, avec aussi la biodiversité, pour passer entre les interstices. Cette grande complexité qu'est l'estuaire est aussi une source pour votre avenir port-ville, puisque je le regarde dans l'autre sens, depuis le paysage de la grande géographie en s'infiltrant vers la ville.

Stéphanie DEPOORTER

Je voudrais conclure en vous proposant d'avancer nos montres à 2100 et de parler changement climatique. On a beaucoup évoqué la ville-port. L'eau est dans

son ADN. La ville du Havre va être amenée à relever plusieurs défis en matière d'adaptation au changement climatique. C'est une place vulnérable mais c'est aussi un lieu de créativité et d'innovation du fait de son rôle et de sa place dans le commerce mondial. Les ports sont des lieux privilégiés d'expérimentation pour développer les technologies du futur.

Des chercheurs américains avaient calculé les besoins en matières premières pour protéger les 165 plus grands ports du monde, à l'échéance 2100 :

- 62 années de production de ciment,
- 299 années de production de sable,
- 263 années de production de gravier.

Autant dire que construire des ouvrages pour se protéger contre l'eau est sans doute vain. C'est le moment de « réinventer la Seine » et, plus que « réinventer la Seine », il s'agit de réinventer la ville-port en intégrant les effets de la submersion marine.

Bruno DELSALLE

C'est une étude qui effectivement avait été faite à la demande de l'Association internationale des ports du monde, qui date maintenant de plusieurs années et qui n'a pas été remise en cause. C'est en tout cas l'inadaptation de cette solution. Donc, effectivement, je pense que là est l'enjeu. Par définition, le changement climatique est un enjeu collectif. La place de l'humain dans ces villes est un enjeu collectif. Aujourd'hui, le port-outil est vraiment terminé. On est dans un écosystème complexe avec des fonctions qui s'entrecroisent, dans un écosystème où l'homme vit, où l'homme, qui était peut-être prêt à faire des concessions sur son cadre de vie avant, ne l'est plus. Aujourd'hui, l'habitant de la ville portuaire est comme les autres. Il réclame de

l'emploi, un cadre de vie attractif, des infrastructures de santé, une valorisation de la biodiversité, de la culture, etc. Le fait est aujourd'hui que si chaque partenaire continue de faire tout seul dans son coin, ces grands défis ne seront pas relevés. Donc, on est vraiment dans un binôme ville-port très fort et aujourd'hui, c'est ville-port-citoyen. On est à l'époque de la co-création, de l'économie collaborative, de la co-construction, etc. et le citoyen demande aussi de la transparence. Un des enjeux du Port-center réside dans l'explication (donner la connaissance au citoyen) pour que dans les débats, qui vont venir sur l'avenir de la ville portuaire, il puisse être constructif. Je voudrais vraiment insister là-dessus. On est dans un écosystème humain, qui a un énorme potentiel, qui a de très gros défis à relever, parce qu'effectivement il est au bord de l'eau, mais qui a de très belles capacités de réaction.

Éric FOULQUIER

Deux éléments me viennent à l'esprit, à la fin de ce débat.

Le 1^{er}, c'est qu'on est effectivement dans une grande complexité. Des territoires particulièrement complexes et ce quelles que soient les tailles. Parce que c'est vrai qu'on a beaucoup parlé de gigantisme, mais il faut savoir que les questions qu'on s'est posées aujourd'hui, se posent aussi dans des ports extrêmement petits. Les relations entre les villes et les ports peuvent être très aigues et très compliquées dans des tous petits ports. Ce n'est pas une question de taille. La 1^{ère} idée que je retiens, c'est donc qu'on est sur des territoires complexes qui nécessitent beaucoup d'instruments. Ce sont des espaces très instrumentés en matière de gouvernance. On a entendu pas mal d'organismes de gestion, des noms ressortir. Donc, on a beaucoup d'instruments, mais on retient aussi que ce qui prime

c'est l'informalité, c'est le contact entre des hommes et c'est ça qui résout la complexité en fait, ou qui conduit à la conflictualité, au contraire. Peu importe les instruments, peu importe les tailles, la question de l'aménagement des villes-ports tient d'abord aux hommes et à l'entente qu'il peut y avoir entre ceux qui représentent le port et ceux qui représentent la ville. Ce n'est pas partout le cas et, effectivement, au Havre, c'est peut-être un cas particulier de ce point de vue là.

La 2^e idée que je retiendrai, c'est celle de la sédimentation qui a été évoquée à un moment donné. C'est vrai que ça pose la question des traces, de l'emprise que laisse le port, siècle après siècle, décennie après décennie. Alors, il y a une question d'emprise paysagère évidemment, des choses qui se voient, et puis ce qui est surtout compliqué, c'est aussi des choses qui ne se voient pas, des traces de pratiques et d'usages. Aujourd'hui, le port a été fermé. Ça veut dire que c'est un espace qui n'est plus fréquenté. À l'avenir, ce sera difficile d'aller à l'encontre de ce phénomène. C'est-à-dire que les gens ont des habitudes, qu'ils se transmettent de génération en génération. Je prenais tout à l'heure l'exemple de Nantes : il y avait l'Erdre qui coulait au centre de Nantes. Pour des questions d'inondation, ça a été comblé. Ensuite Ricardo BOFILL est intervenu pour faire une grande esplanade. Il se trouve qu'aujourd'hui, c'est toujours une frontière. Après 40-50 ans d'aménagement, ça reste une frontière. Pourquoi ? Parce qu'avant, c'était un fleuve qui coulait ici et qui séparait 2 parties de la ville : médiévale et moderne. Ce n'est pas évident d'aller à l'encontre de ces traces. C'est le travail des urbanistes. Créer de l'espace public, occuper des espaces immenses qui n'étaient pas faits pour aller s'y balader (c'était des espaces de travail), ce n'est pas forcément évident. Ça demande des investissements énormes mais ça demande aussi une évolution culturelle pour se ré-approprier ces espaces.

C'est sans doute le gros défi des villes-ports, de convaincre les gens d'aller s'y balader. Ce n'est pas forcément évident. C'est une question d'infrastructure. Mais quand on met de l'infrastructure, on n'est jamais certain qu'elle rencontre un succès.

Jean-Baptiste GASTINNE

Des enjeux multiples. Un territoire complexe. La question du rapport à la nature. On est effectivement dans un territoire où pendant des siècles, on a domestiqué la nature, artificialisé les sols. C'est une évidence et ce rapport, il est en train de changer complètement. En même temps, on parlait de risques de submersion marine. C'est amusant parce que Le Havre est créé en 1517 et en 1525, il y a une submersion marine. Le Havre est à peine créé, est en chantier, et il y a une submersion marine, que les gens appelleront « la mal-marée ». Cette « mauvaise marée » a balayé les cabanes des ouvriers qui travaillaient sur le chantier du Havre, a emmené des embarcations jusqu'au pied du château de Graville. Les havrais ont gardé la mémoire de cet évènement jusqu'en 1791. Pendant près de 300 ans, ils ont gardé la mémoire de ce drame qui avait marqué les premières années de la ville du Havre.

Il y a un rapport très particulier avec les éléments au Havre. On vit avec les éléments : la mer, l'eau, la terre, le ciel, le vent... la pluie. Et évidemment, il y a ce risque de submersion marine. On l'étudie assez sérieusement. On a parfois des scénarios. On sait que ce n'est pas par le centre-ville que cela arrivera. Parce que c'est une autre sédimentation, mais comme on a reconstruit Le Havre sur des ruines, on s'est rehaussé, dans sa partie détruite. Donc, on est moins exposés au risque de submersion que dans d'autres endroits qui sont plus portuaires d'ailleurs, qui sont plus en retrait. Donc il y a ce risque.

Dans le rapport à la nature, se pose la question de la richesse extraordinaire de l'estuaire en biodiversité et celle de la richesse des bassins. On a présenté des images de ce qu'on trouve au fond des bassins portuaires. C'est assez incroyable, de plantes, d'animaux vivants. On pense qu'il n'y a rien mais en fait si. La réserve naturelle, peu de gens la connaissent en réalité. Peu de gens la parcourent. C'est un vrai défi pour nous, me semble-t-il, que de la protéger mais aussi de la faire connaître et d'en faire connaître la richesse.

Je terminerai sur le fait que j'ai parlé au début d'un terrain de jeu extraordinaire. On y a déjà beaucoup travaillé et ce qui est incroyable, c'est qu'il nous reste encore énormément de travail à faire. Jean-Denis SALESSE parlait de la pointe de Floride, du quartier de la Citadelle, du quai de Southampton, ... on est en plein cœur de ville. On est en plein cœur de métropole et on a encore des espaces gigantesques, extrêmement bien situés, des sites incroyables. La pointe de Floride, on l'appelle notre petit Manhattan. Et là, on doit imaginer accueillir des croisiéristes mais aussi permettre aux havrais de s'y rendre (avec pourquoi pas un équipement culturel hôtelier ? Là encore, plutôt mixité des usages). C'est extrêmement enthousiasmant pour un élu, pour les élus du Havre, parce qu'ils ont ce terrain de jeu extraordinaire, sur lequel ils peuvent construire la ville de demain.

Conclusion

Dominique LEPETIT, Chef du service Énergie, Climat, Logement, Aménagement Durable à la DREAL de Normandie

Je voudrais remercier les intervenants, bien évidemment, pour la qualité de leur présentation, et la qualité des échanges qui ont eu lieu toute la journée. Et puis surtout, les remercier pour nous avoir fait rêver. Ça nous a apporté une bouffée d'air. Ça nous a fait sortir un peu du quotidien. Alors la submersion marine, ça nous a pas trop fait rêver. Mais je vais plutôt revenir sur les autres sujets qui nous ont fait rêver.

C'est vrai que nous sommes sur des sites qui présentent une attractivité assez extraordinaire. Attractivité, nous l'avons vu de part l'activité des paysages portuaires. Nous avons vu ce matin que cela fascinait un certain nombre d'artistes peintres qui en ont fait des chefs d'œuvres. Nous voyons, aujourd'hui encore, que l'activité portuaire fascine un certain nombre d'entre nous puisque nous sommes sur des sites assez extraordinaires.

Nous avons parlé des ruptures d'échelle, des bateaux qui sont complètement hors dimension, qui apportent un renouveau dans la ville. Il ne faut peut-être pas oublier aussi qu'en matière d'attractivité, nous sommes sur des paysages qui offrent un cadre de vie assez remarquable. Nous sommes au bord de l'eau. C'est vrai que cela paraît tellement évident, que nous oublions de le souligner. Mais c'est un cadre de travail, de vie, de loisirs qui est quand même assez particulier.

Et puis attractivité aussi, parce que ce sont des territoires avec de forts potentiels. Des territoires en devenir qui permettent de se projeter sur des projets d'aménagement assez remarquables. Nous l'avons vu ce matin à travers 3 exemples et puis cet après-midi à travers les échanges. Ces espaces-là permettent d'imaginer une reconversion de la ville, une extension de la ville sur le port, avec à chaque fois, j'ai noté, des points communs intéressants sur les 3 agglomérations qui ont témoigné. Il y a un respect de l'activité passée qui est sous-jacent. Il n'est pas question de faire table rase de l'activité portuaire ancienne, mais de se réapproprier le site en respectant ces lieux avec des petits indices, des traces, de cette mémoire portuaire qui est mise en avant.

Le 2^e point aussi, c'est que nous sommes quand même sur des espaces compliqués en matière de réaménagement avec des contraintes qui sont fortes : contraintes de submersion marine, de pollution, d'enclavement. Et à travers les différents projets que nous avons vu, ce qui est intéressant c'est de montrer que de ces contraintes, on en faisait des avantages pour donner aussi aux sites des caractéristiques qui leur soient propres et viennent renforcer aussi le vocabulaire portuaire. Ce vocabulaire qui donne toute son attractivité à ces espaces. Donc, si j'avais peut-être une qualité à retenir de ces sites : nous sommes

sur des paysages portuaires qui sont des paysages du quotidien parce que nous sommes de plus en plus nombreux à y vivre ou y travailler. Mais ce sont aussi des paysages qui sont tout sauf ordinaires. Des paysages hors du commun qui méritent d'être vécus, en tout cas qui méritent d'évoluer.



Depuis la journée régionale sur les paysages portuaires, nous avons le plaisir de vous informer que le Grand Prix national du paysage 2018, attribué par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, a récompensé la grande promenade fluviale sur les quais de la rive gauche à Rouen, présentée lors de la séquence 1 par Monsieur MASSON, directeur de l'aménagement et des grands projets à la métropole Rouen Normandie.

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Normandie**

2, rue Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex
Tél. 02 35 58 53 27
1, rue Recteur Daure - CS 60040 - 14006 Caen cedex 1
Tél. 02 50 01 83 00

