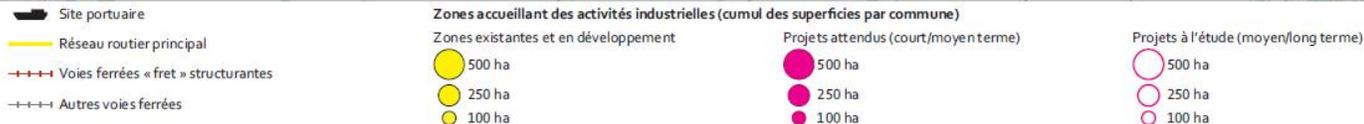
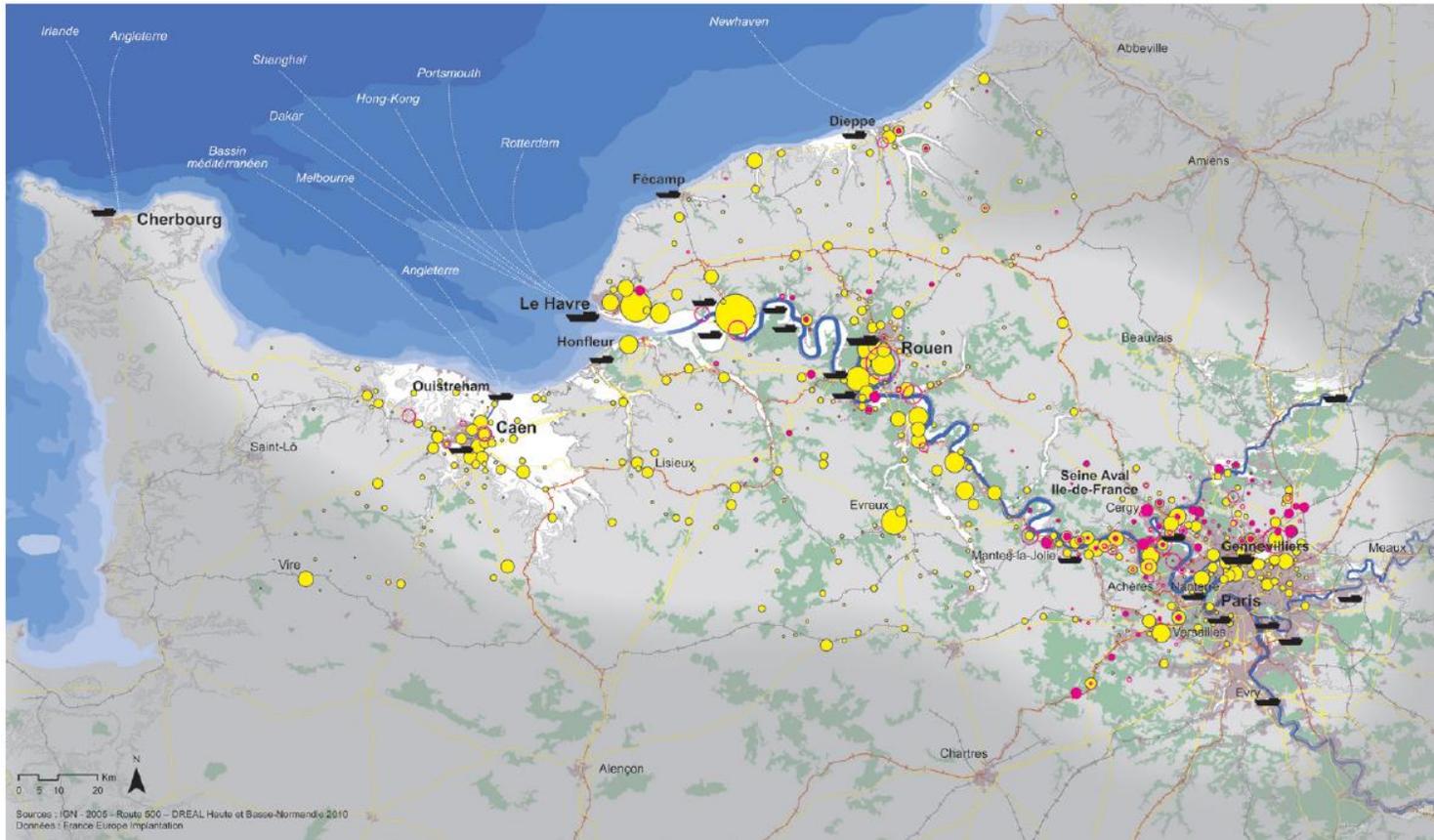




*L'aménagement de la vallée
de la Seine, de Paris à la
mer : deux siècles de volonté
et de représentations*

Olivier Dardillac, IA-IPR HG, académie de Versailles
Guillaume Jacono, IA-IPR HG, académie de Normandie

La basse vallée de la Seine, un territoire particulier ?



- Un peuplement stable formant une conurbation d'environ 14,5 millions d'habitants, près d'un quart de la population française
- 760 milliards d'euros de PIB annuel soit 35% du PIB de la France métropolitaine
- 1er territoire logistique
- 1er territoire industriel : 25% de la production industrielle française
- 7 millions d'emplois salariés,
- 700 000 étudiants
- 40% des chercheurs en France
- 1^{er} port à conteneurs de France (Le Havre)
- 1^{er} port fluvial céréalier d'Europe (Rouen)



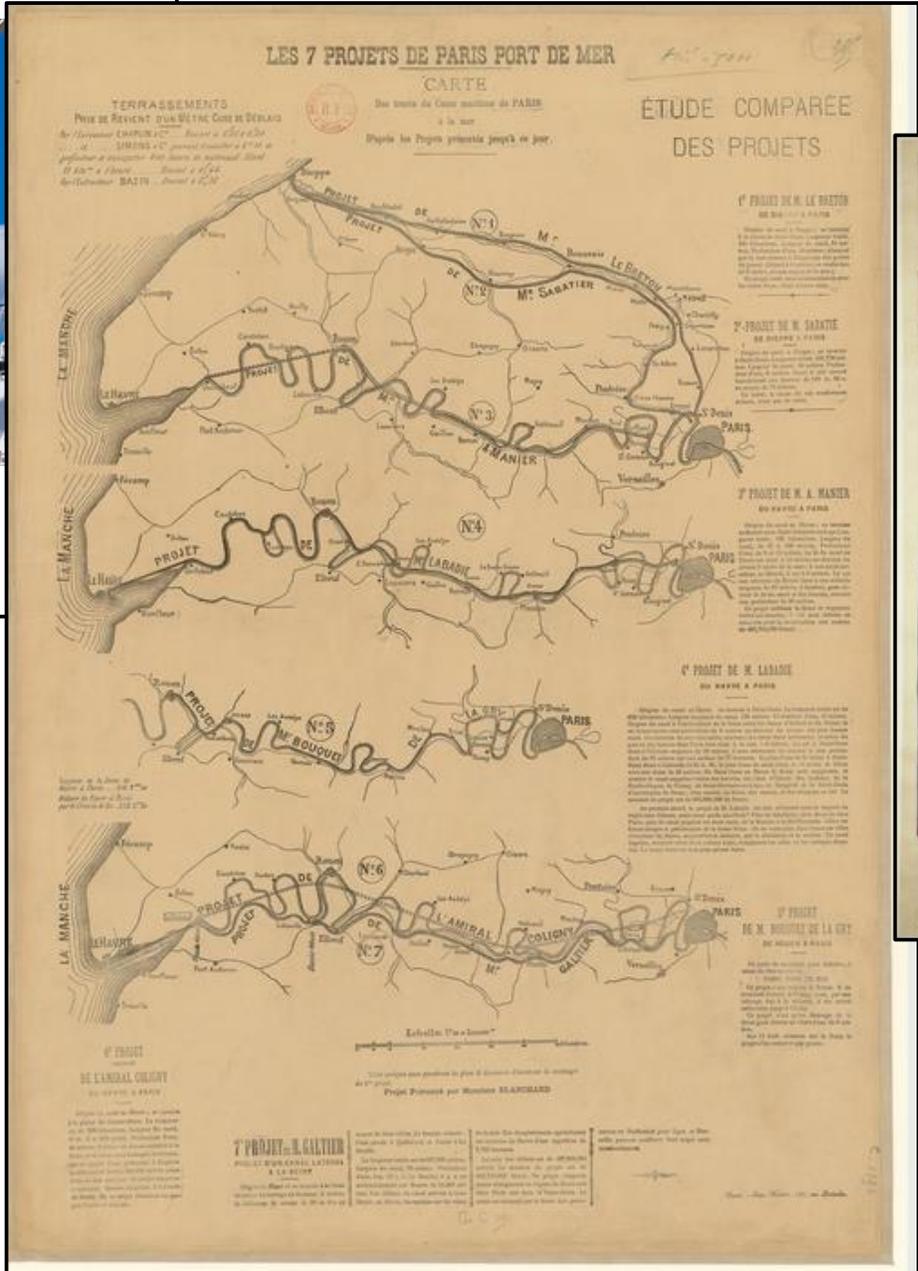
Publié le 20 mai 2021

Ordonnance du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique

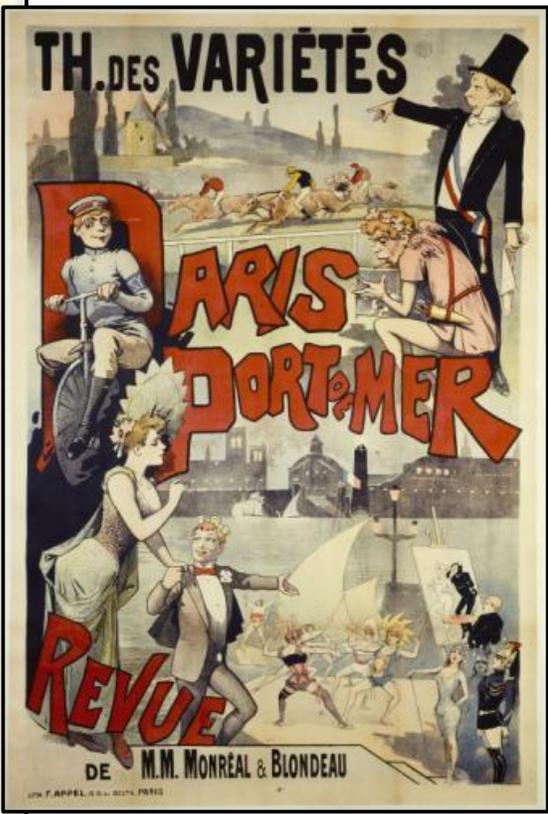
Les lois de la XVe législature 2017-2022 →

L'ordonnance crée, dès 1er juin 2021, un nouvel établissement public portuaire de l'État, dénommé « HAROPA », au sein duquel le port autonome de Paris, le grand port maritime du Havre et le grand port maritime de Rouen sont fusionnés.

Source : <https://www.vie-publique.fr>



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Lithographie anonyme, vers 1891, Musée Carnavalet, Paris, <https://www.parismuseescollections.paris.fr>

Les 7 Projets de Paris port de mer. Carte des tracés du canal maritime de Paris à la mer, Herbet, Paris, 1889, source Gallica.bnf.fr

1 - Le XIX^{ème} siècle, « l'invention du rivage » et la maritimisation de l'économie comme moteurs de l'aménagement de la basse vallée de la Seine.



« Impression, soleil levant » (1872-1873), de Claude Monet, musée Marmottant

1.1 – Un « irrésistible éveil du désir collectif des rivages » porté par l'élite urbaine

Claude Monet, témoin et promoteur d'une maritimité en transformée



La Plage de Sainte-Adresse » (1867), Claude Monet (1840-1926). Art Institute Chicago.

1.2 – Durant le long XIX : on assiste à une transformation du « paysage culturel maritime » en lien avec une martimisation de l'économie.

Une transformation du front de mer : le goût de la villégiature maritime



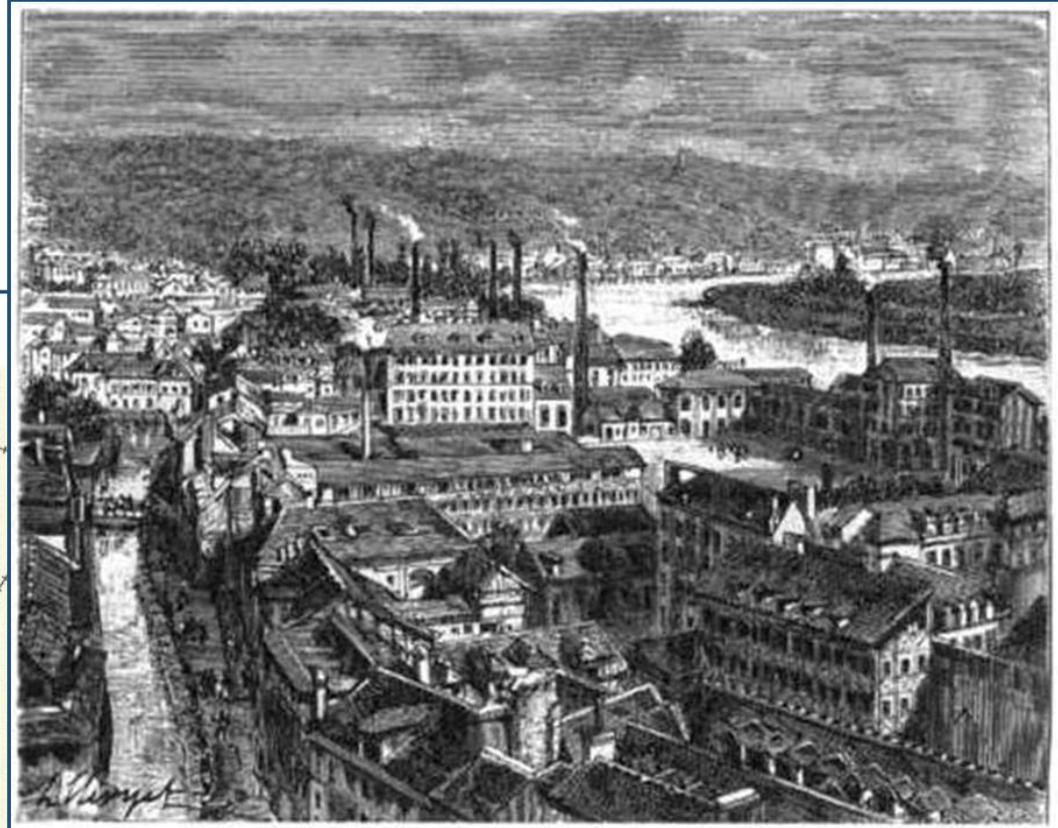
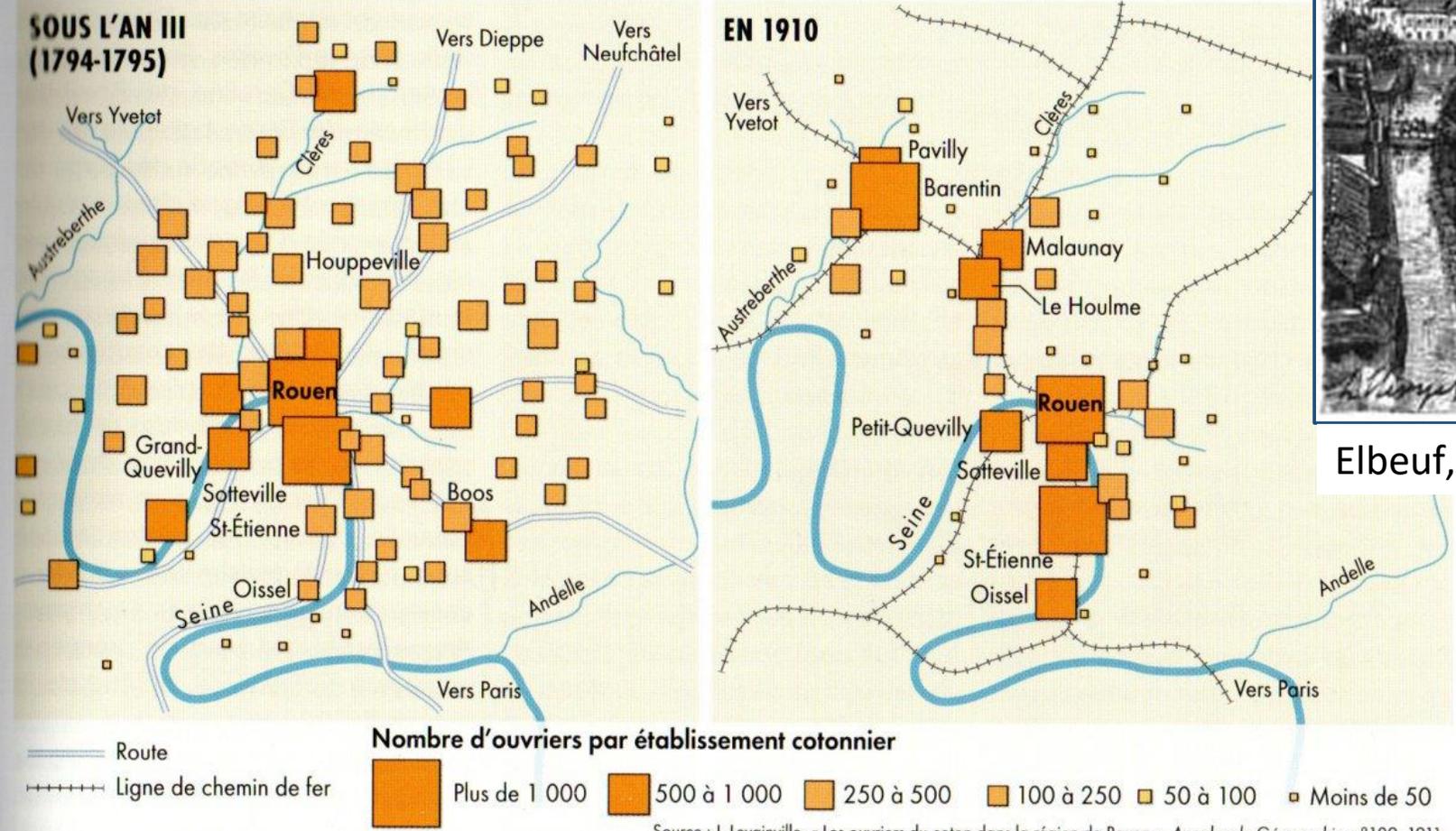
Coup de vent devant Frascati, Le Havre, Eugène Boudin, 1896, Petit Palais, musée des Beaux-arts de la Ville de Paris., Peinture à l'huile sur toile.



Auteur : -, Fin XIXème siècle, Archives du Havre, Cote : 7Fi19

Dès le XVIII°, la volonté de l'Etat et la demande parisienne induisent une maritimisation de l'économie dans un contexte d'industrialisation de la société

DU DOMESTIC SYSTEM AU FABRIC SYSTEM À ROUEN



Elbeuf, Lithographie, fin XIX^{ème} siècle



John Holker

John Holker (1719-1786), Source : <https://data.bnf.fr>



Etablissements Blin et Blin, avenue Gambetta à Elbeuf en 1888, source : Inventaire général, ADAGP, 1992

Sur cette vue intérieure de l'atelier de lavage des laines, on peut distinguer sur la droite les cuves utilisées pour le dégorgeage et à gauche lesessoreuses mécaniques mises en mouvement au moyen de courroies entraînées par des arbres de transmission fixés au plafond.

La Maison Worms et Cie crée les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime :

« Une activité née soudain dans un coin abandonné » Ch . Pinchon , Havre -Éclair , 30 novembre 1921

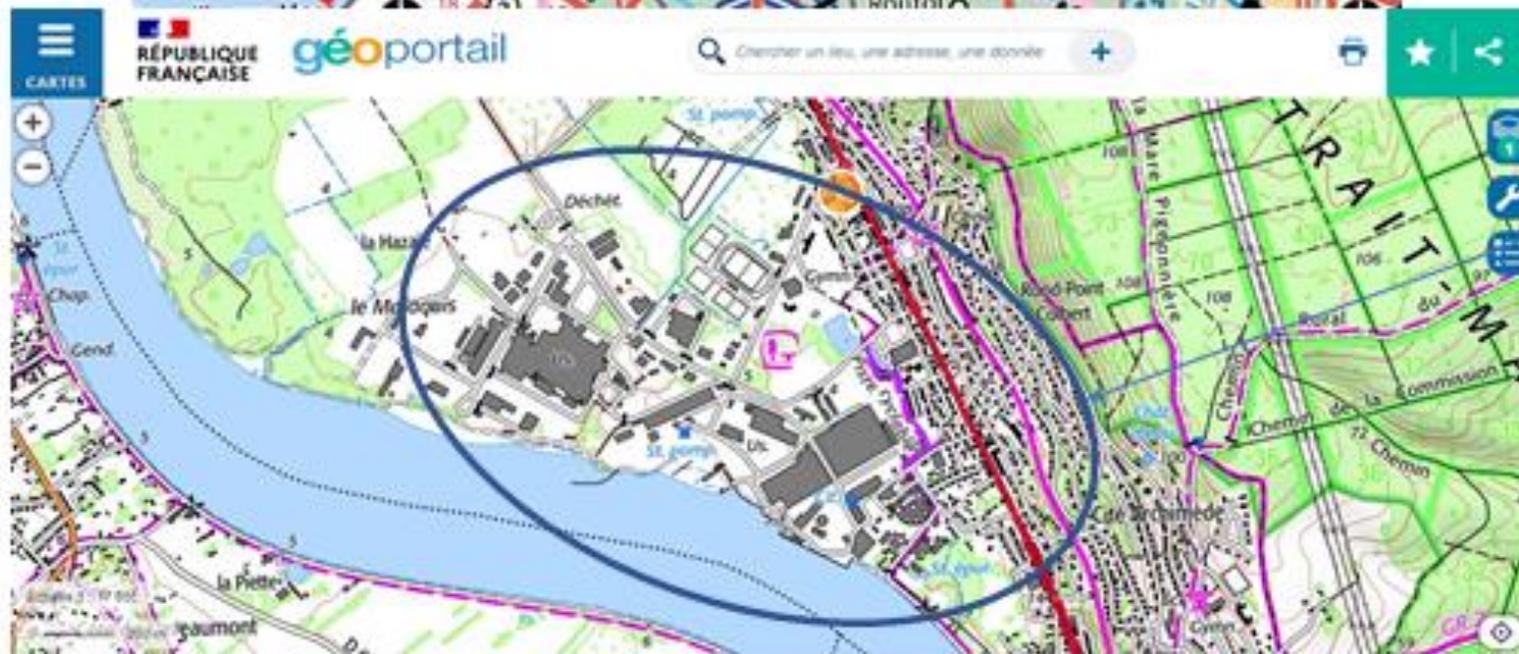


1 - Le Trait sur la route de Rouen
2 - Carte de la zone du Trait.
R. Mahout, Histoire des chantiers du Trait, p. 12.





Situation



Site



Rechercher un lieu



Photos Cartes < Aujourd'hui Plan IGN 1950 Scan historique 1866-1820 Carte de l'état-major >

Photos Cartes < 2006-2010 2000-2005 1950-1965 >



- Comparer
- Mesurer
- Imprimer

<https://remonterletemps.ign.fr/comparer/basic?x=0.799692&y=49.480268&z=15&layer1=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.MAPS.SCAN50.1950&layer2=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS.1950-1965&mode=vSlider>



SITE INDUSTRIEL & CITÉ JARDIN

[Parcourir](#)



NAVIRES CONSTRUITS

[Parcourir](#)



NAVIRES GAZ-TRANSPORT

[Parcourir](#)

SITE INDUSTRIEL & CITÉ JARDIN



Les bureaux

Vers 1921



Vue d'ensemble

Vers 1921



La scierie

Vers 1921



Les ateliers de construction

Vers 1921



Les ateliers de construction

Vers 1921



Les ateliers de construction

Vers 1921



Les ateliers de construction

Vers 1921



Les ateliers de construction

Vers 1921

1.3 La vallée de la Seine un axe en construction entre foreland et hinterland

Les nouvelles technologies pour consolider le foreland

Jusqu'en 1880 au moins Le Havre joua à l'échelle française un rôle pionnier dans l'essor de la Marine à vapeur :

- 1^{er} navire à Vapeur au Havre en 1818 : le Triton
- Nombre de navire à vapeur au Havre :
 - 1820 : 1 sur 198
 - 1840 : 14 sur 287 = 40% des navires à vapeur français
 - 1880 : 85 sur 341 = à noter que **l'apogée de la marine à voile est en 1872**
 - 1900 :
 - 145 sur 177
 - 18 navires 4 ou 5 mats coque fer
 - 14 navires 3 mats classiques (215 en 1880)
- sur les 8 compagnies françaises misant sur la nouvelle technologie qui furent créés entre 1836 et 1849, 6 virent le jour dans le port normand

Source : Jean LEGOY, « Le peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914, le Havre, 1982



Source : Jean LEGOY, « Le peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914, le Havre, 1982

ESSAI DE LA PREMIÈRE HÉLICE PAR FRÉDÉRIC SAUVAGE

Journal du Havre - 19 mars 1833

Une expérience fort intéressante et qui promet les résultats les plus importants, vient d'être faite ce matin dans nos bassins.

M. Sauvage, ancien constructeur à Calais, a appliqué à un gros et lourd bateau de vingt pieds de longueur, les hélices dont il est l'inventeur, et le bateau muni de ce simple et ingénieux appareil, a parcouru avec une très grande vitesse un long espace, contre la direction d'un vent très fort.

Quatre hommes gênés dans leurs mouvements faisaient aller la manivelle qui servait de force motrice, et malgré le peu de puissance qu'ils pouvaient imprimer à l'appareil, on a pu se convaincre de l'immense avantage qui résulterait pour la navigation à vapeur, de la substitution des hélices aux grandes roues sur lesquelles la mer et le vent ont tant de prises dans les circonstances les plus ordinaires.

Les hélices de M. Sauvage sont deux vis qui s'adaptent de la manière la plus simple de chacun des côtés de l'étambot submergé, à l'abri de tous les chocs extérieurs. Cette machine ne déplace que très peu d'eau et elle est à peine visible pour les personnes qui cherchent à la voir fonctionner. Elle ne tourne jamais à vide, puisqu'elle agit sur l'eau même dont elle est sans cesse recouverte. Sa vitesse peut devenir indéfinie comme la force qu'on peut lui appliquer. C'est un perfectionnement qu'il suffit de comprendre pour regretter que les arts ne s'en soient pas plutôt emparés.

M. Sauvage doit bientôt appliquer son ingénieux procédé à un navire de 60 tonneaux, et toutes les personnes qui verront ce bâtiment se mouvoir et évoluer comme par magie ne pourront s'empêcher de convenir que l'inventeur de ce mécanisme a rendu à la navigation à vapeur, un des services les plus signalés qu'elle pût recevoir.

Source : Jean LEGOY, « Le peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914, le Havre, 1982



Les chantiers Augustin-Normand au début du XX^e siècle

A - L'ensemble des chantiers vu de la mer vers 1905. Dessin de Gouas
(Document : revue Neptunia n° 36 - 4^e trimestre 1954.)

Paris port de mer , un mythe ? Une fantaisie ? Une nécessité ?

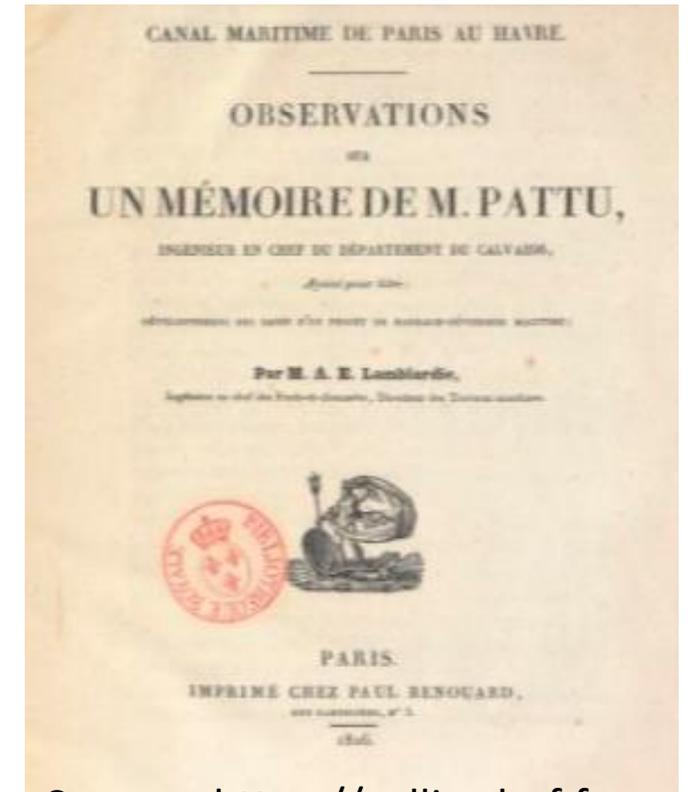
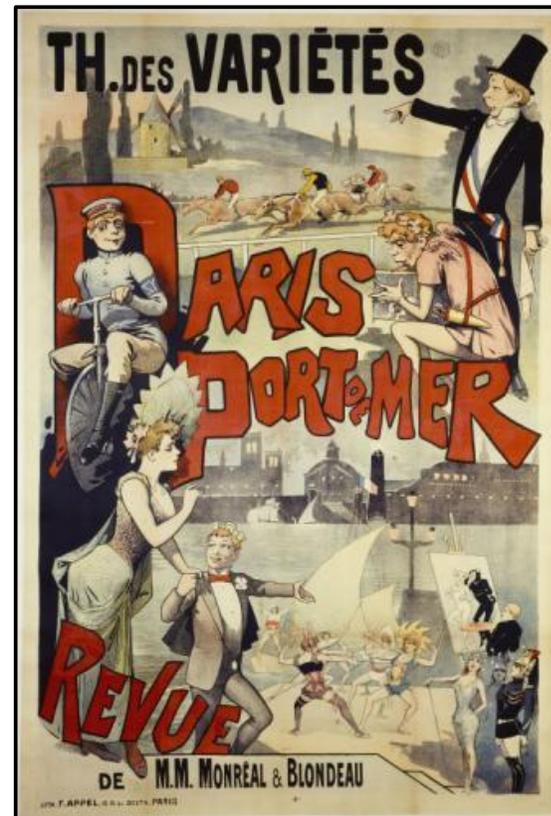
1853 : des trois-mâts, comme le Sole, suivi du Laromiguière provenant de Bordeaux, le *Paris-Londres* et le *Seine et Tamise*, en provenance de Londres s'amarrent au Port Saint-Nicolas face au Louvre.

1889 : création de la « **Compagnie parisienne de Navigation à Vapeur** » qui fit construire deux navires le Paris et le Bercy présentant un port en lourd de 565 t, pour une longueur de 58 m, une largeur de 8,50 m et un tirant d'eau de 2,80m.

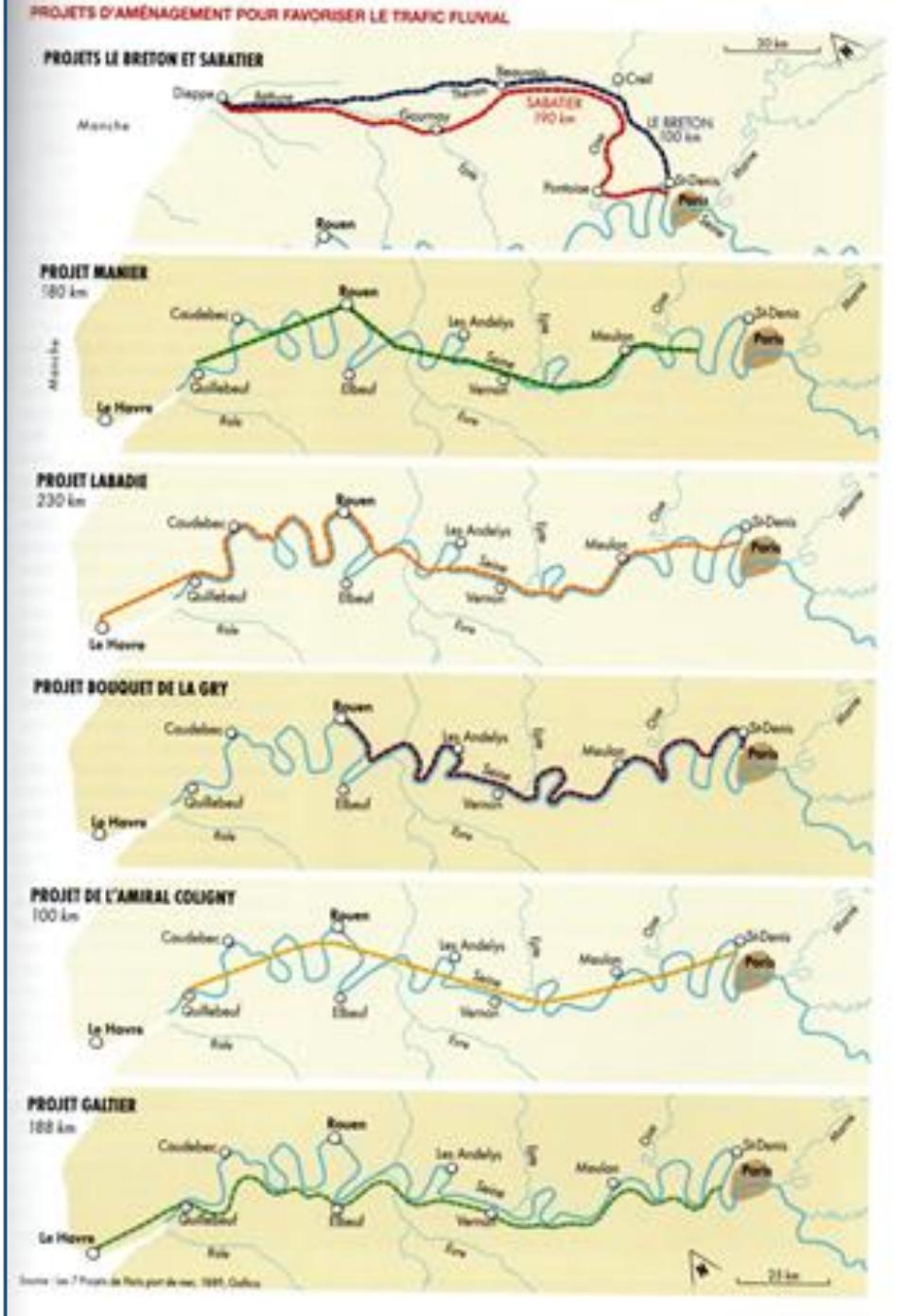
1890 : création d'une ligne Paris/Nantes/Bayonne

1891 : création à Londres de la compagnie « Paris Océans » établissant des lignes directes entre Paris et Londres / Paris et Bordeaux / Paris et Nantes

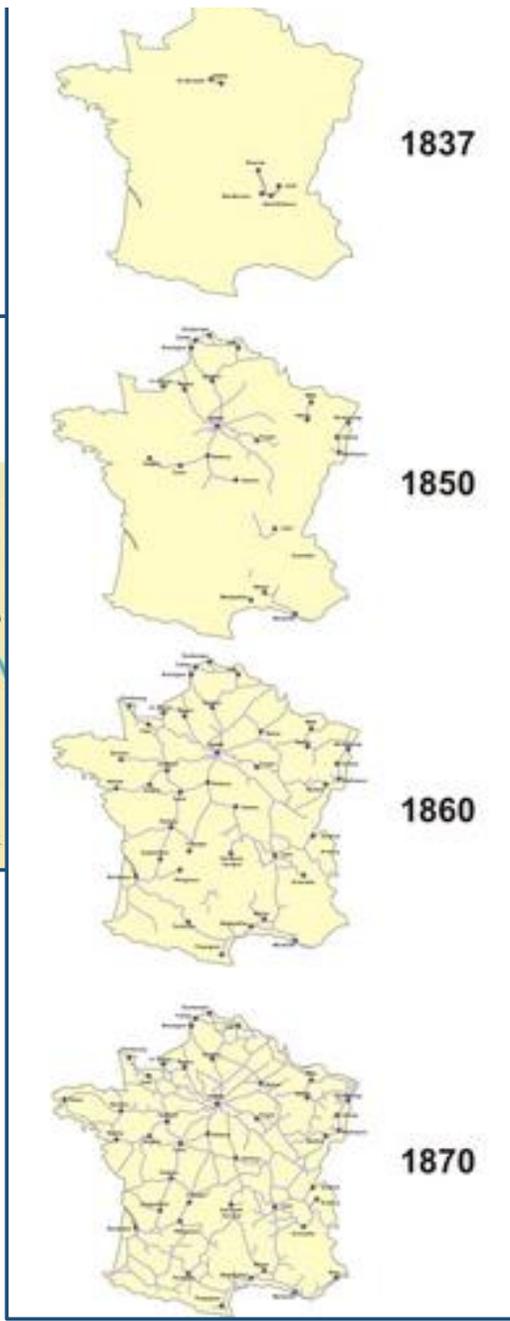
1899 : Création de la Compagnie Maritime de la Seine pour desservir Londres



Source : <https://gallica.bnf.fr>

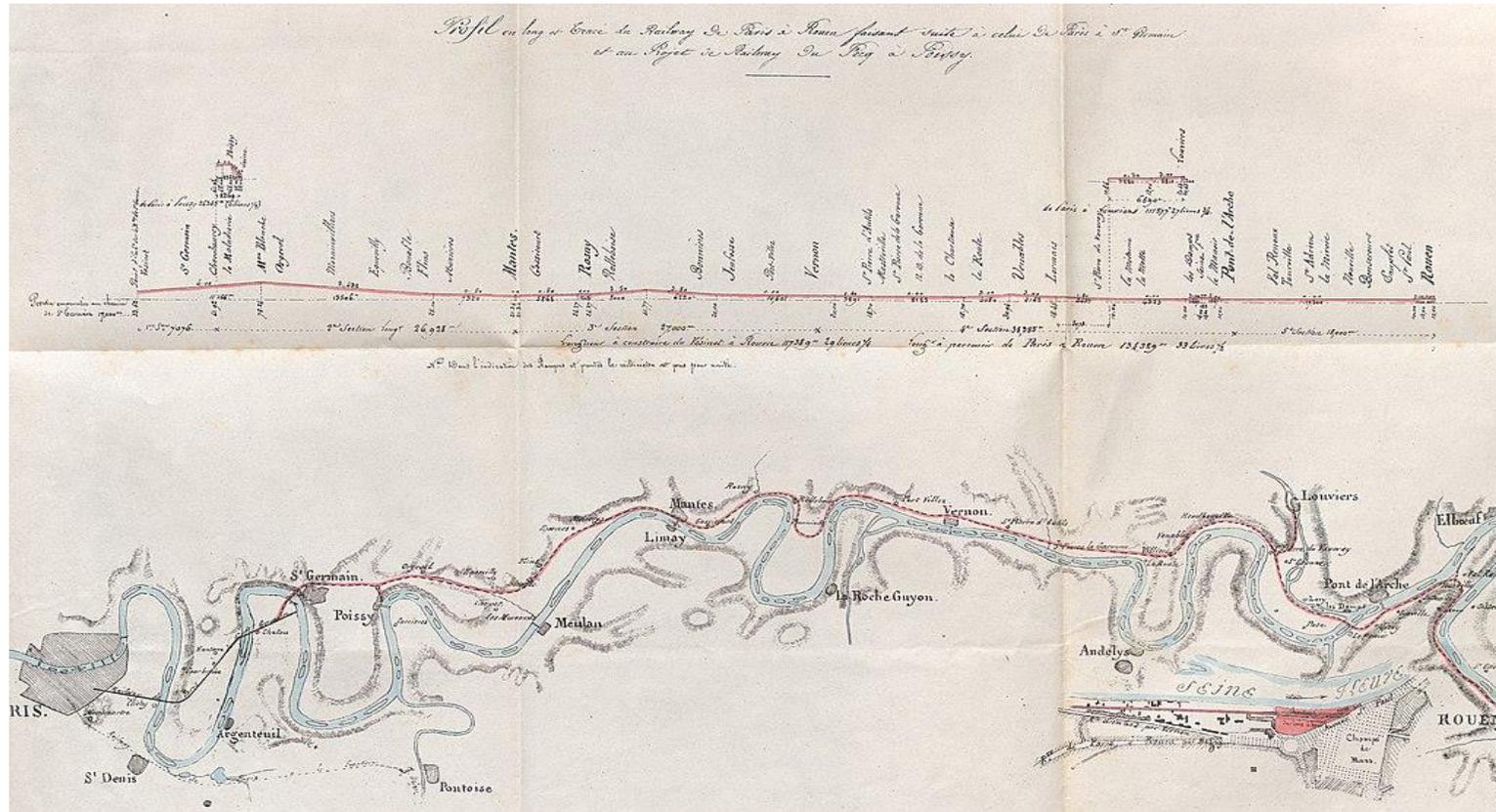


Source : Arnaud Brennetot, « l'Atlas de la vallée de la Seine », collection Autrement, 2019



« Nous croyons qu'une route en fer de Paris au Havre, passant par Rouen, et servie par des machines locomotives ayant une vitesse moyenne de 30,000 mètres à l'heure est la meilleure solution de ce problème, à la condition qu'en même temps la navigation de la Seine serait améliorée pour les bateaux ; car il ne suffirait pas seulement de joindre Paris, le Havre et Rouen par une voie de communication qui ne satisferait qu'à un des besoins de la circulation entre ces trois villes, la **rapidité**, il faut aussi que la seconde condition, l'**économie**, soit remplie, pour les marchandises qui la réclament impérieusement. (...)les marchandises de peu de valeur trouvant ce qui leur est nécessaire dans un perfectionnement économique de la navigation de la Seine, **les marchandises chères et les voyageurs pouvant prendre au contraire la route en fer.** »

— Lamé, Clapeyron, Mony et Flachot, *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, 1832.

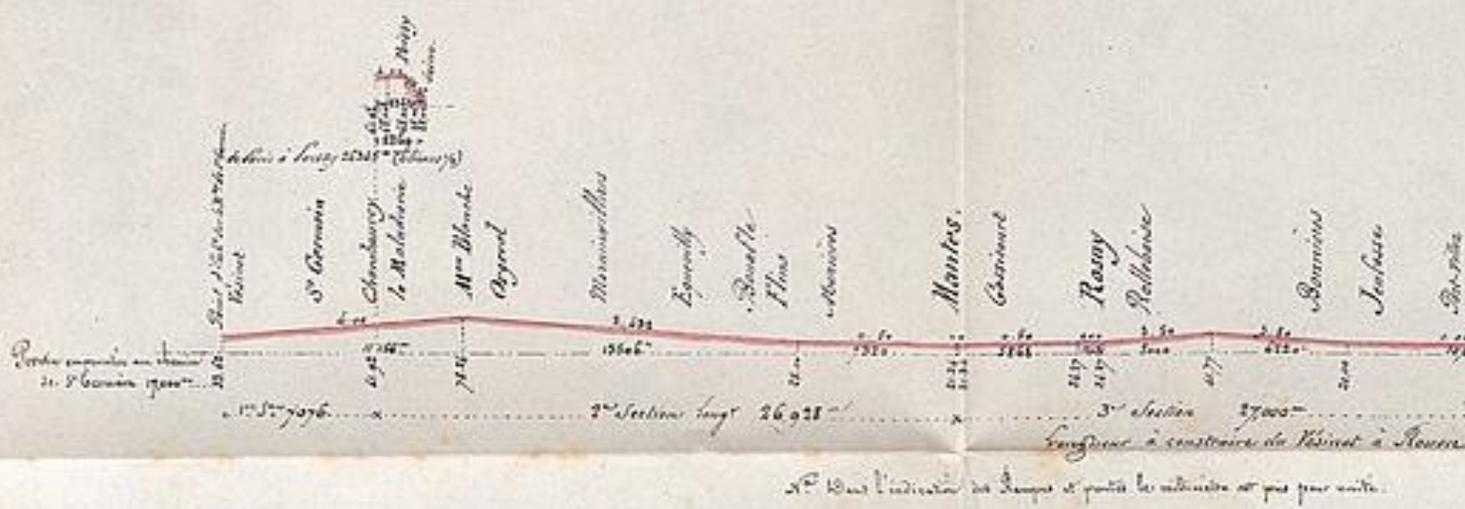


Source : Chemin de fer Paris-Rouen, projet Andraud, 1837, Wikiland.fr

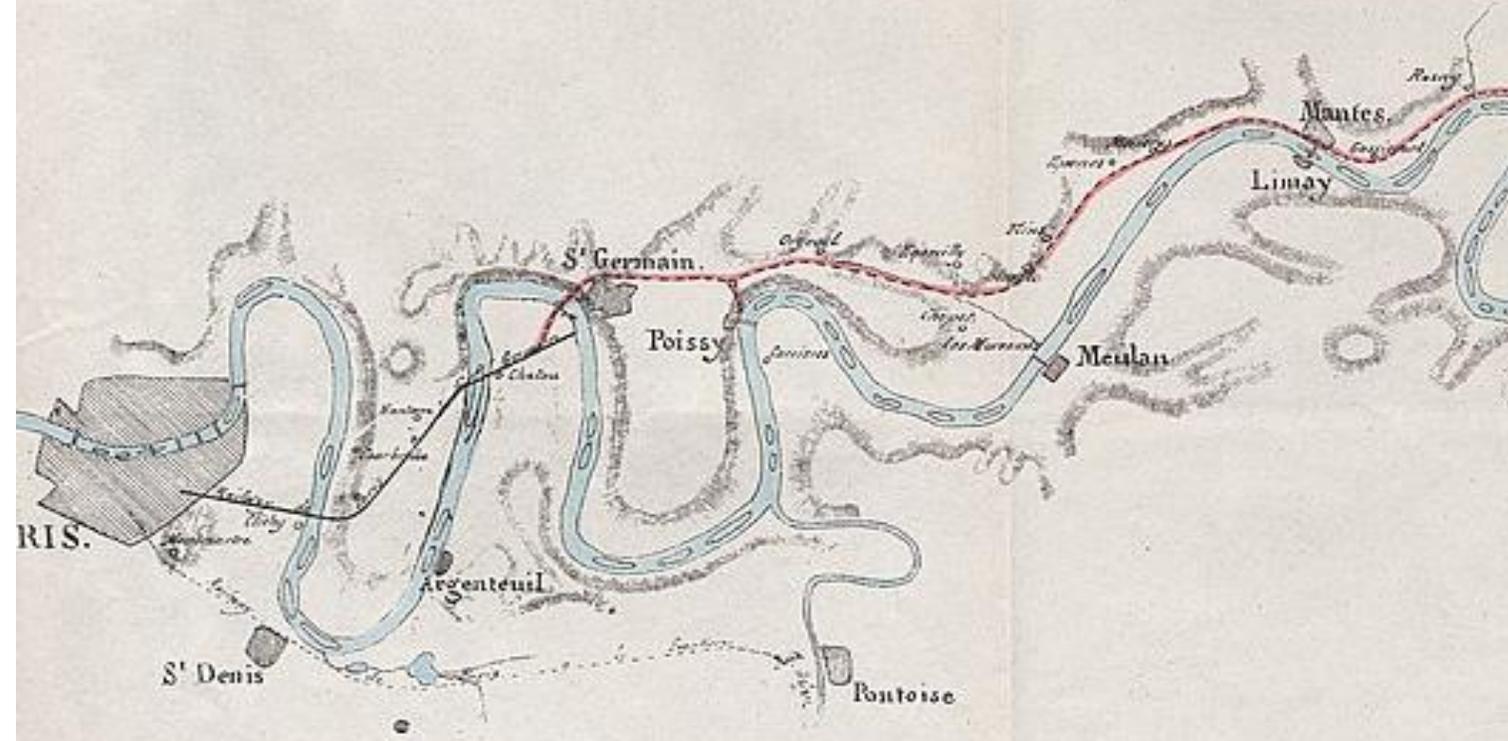
Le 15 avril 1889, E. Zola voyage sur la plateforme d'une locomotive, aux côtés du mécanicien et du chauffeur, entre Paris et Mantes. La Bête humaine paraîtra en mars 1890.

« L'impression des longues lignes droites. Les courbes qui cachent la voie, puis une partie droite, allant à l'infini, se perdant ; et là-bas un train arrivant, très petit, grandissant : on peut croire qu'il arrive sur la même ligne, que tout va se briser ; puis, il passe dans un tonnerre, dans un coup de vent très fort. Les tunnels, la porte ronde et béante qu'ils présentent. Quand ils sont en ligne droite comme le tunnel des Batignolles, on voit la percée du jour au bout, on distingue si le tunnel est vide. Le bruit, lorsqu'on passe sur un pont de fer, ou sous un pont de maçonnerie, ou près d'un édifice, ce qui fait un engouffrement de vent. Le soubresaut au passage des aiguilles. Puis le grand vent, le train éprouve une résistance ; il faut marcher plus rude.

Et les impressions de nuit, la lanterne éclairant 300 mètres de voie, un reflet sur les ponts au loin, sur les arbres, sur les maisons à droite et à gauche. Le coup de lumière saignante quand on ouvre la porte du foyer, le rayon lumineux enflammé qui traverse l'espace, la fumée blanche qui semble y brûler. Enfin, tout. (...) »



Sur l'indication des Rampes et ponts les distances sont plus pour unité.

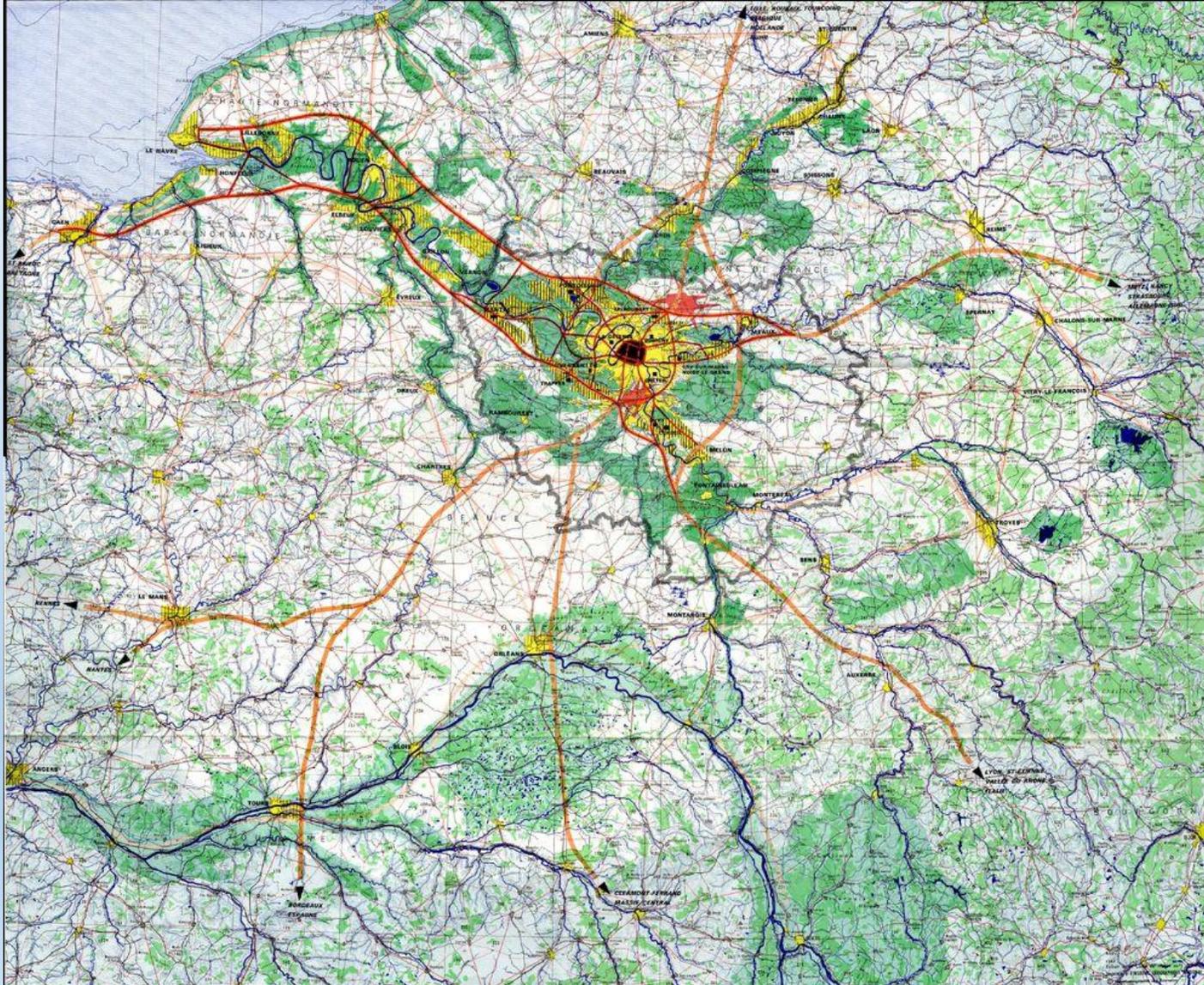


CCL 1 : des infrastructures en place pour rapprocher Paris de la mer

Une vision axiale qui continue d'être novatrice avant la 2GM ...

- Autoroute A13 1^{er} projet d'autoroute française étude en 1927
- Déclarée d'utilité publique en 1935
- 1^{er} tronçon Vaucresson/Orgeval début des années 1940
- Ouverture lors de la 1^{ère} compétition automobile d'après-guerre le 9 juin 1946.
- Fonds uniquement de l'Etat.

2- De Paris vers une mer perçue comme utilitaire, le XX^{ème} siècle et l'oubli du maritime



L'aménagement du territoire en France à partir des années 1960 : déconcentrer Paris et sa région.

Panorama vallée Seine,
années 1960

2.1 Un aménagement du territoire pensé à l'échelle française



1970 : inauguration Lille/Paris/Lyon/Marseille, une réalité en fait en 1973

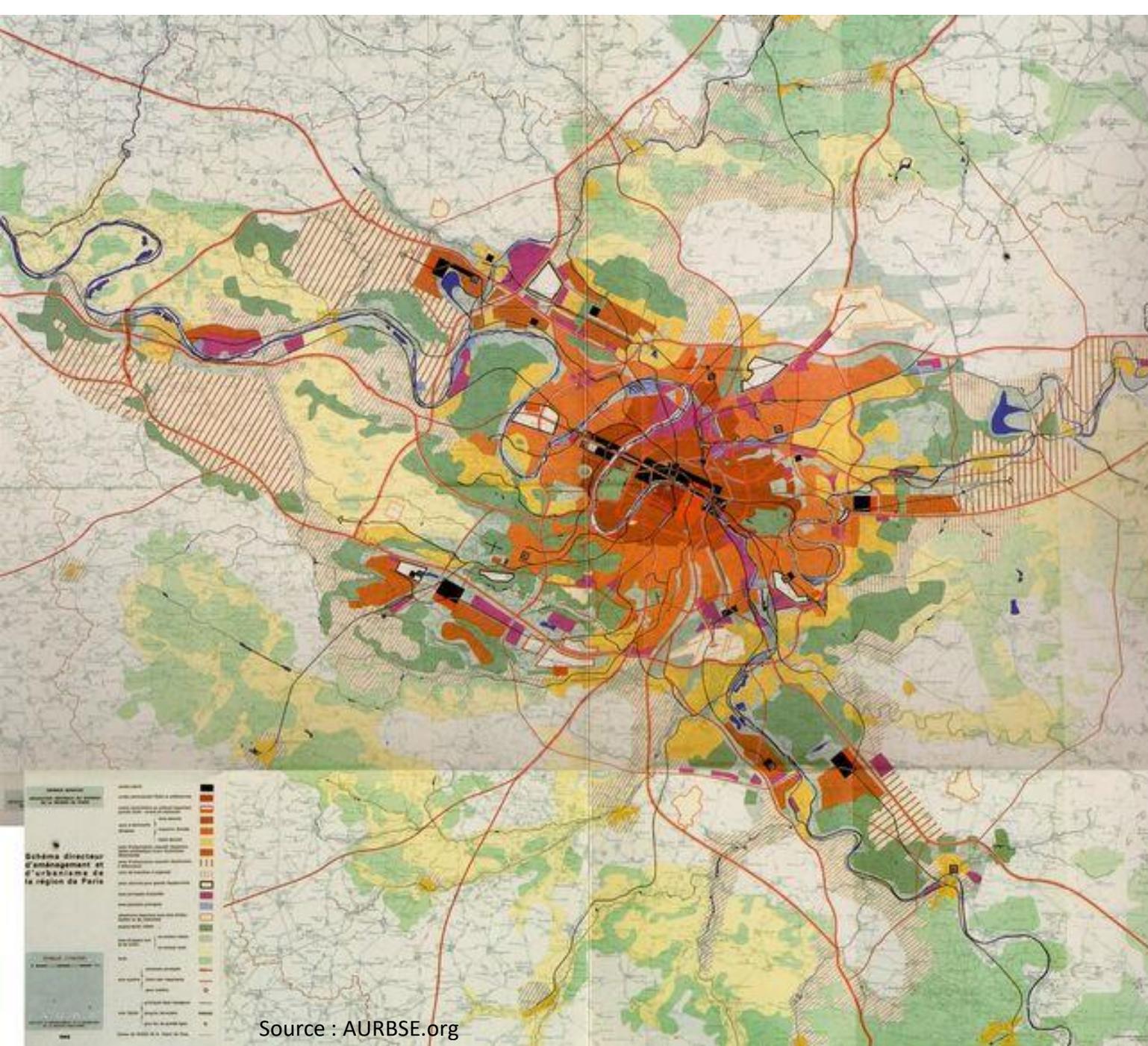
-> L'axe Seine n'est pas une priorité de l'Etat

Comment aménager La France ? Le rôle de l'Etat planificateur et la vallée de la Seine : les régions de programme, la DATAR, la mission d'études de la Basse Seine

- 1956/1960 Les 3 premières circonscriptions d'action régionale : Paris, Haute-Normandie, Basse Normandie : une dépendance de Paris ?
- 1965 création de la DATAR : [Vidéo](#) Olivier Guichard : ministre, délégué à la DATAR, 1'
- 1966 : Mission Etudes Basse Seine : L'Établissement Public de la Basse Seine (EPF Normandie) 1^{er} établissement public foncier créé par l'État, opérationnel en 1968.

-> Le rôle des documents d'urbanisme impulsé par une vision centralisatrice et étatique.

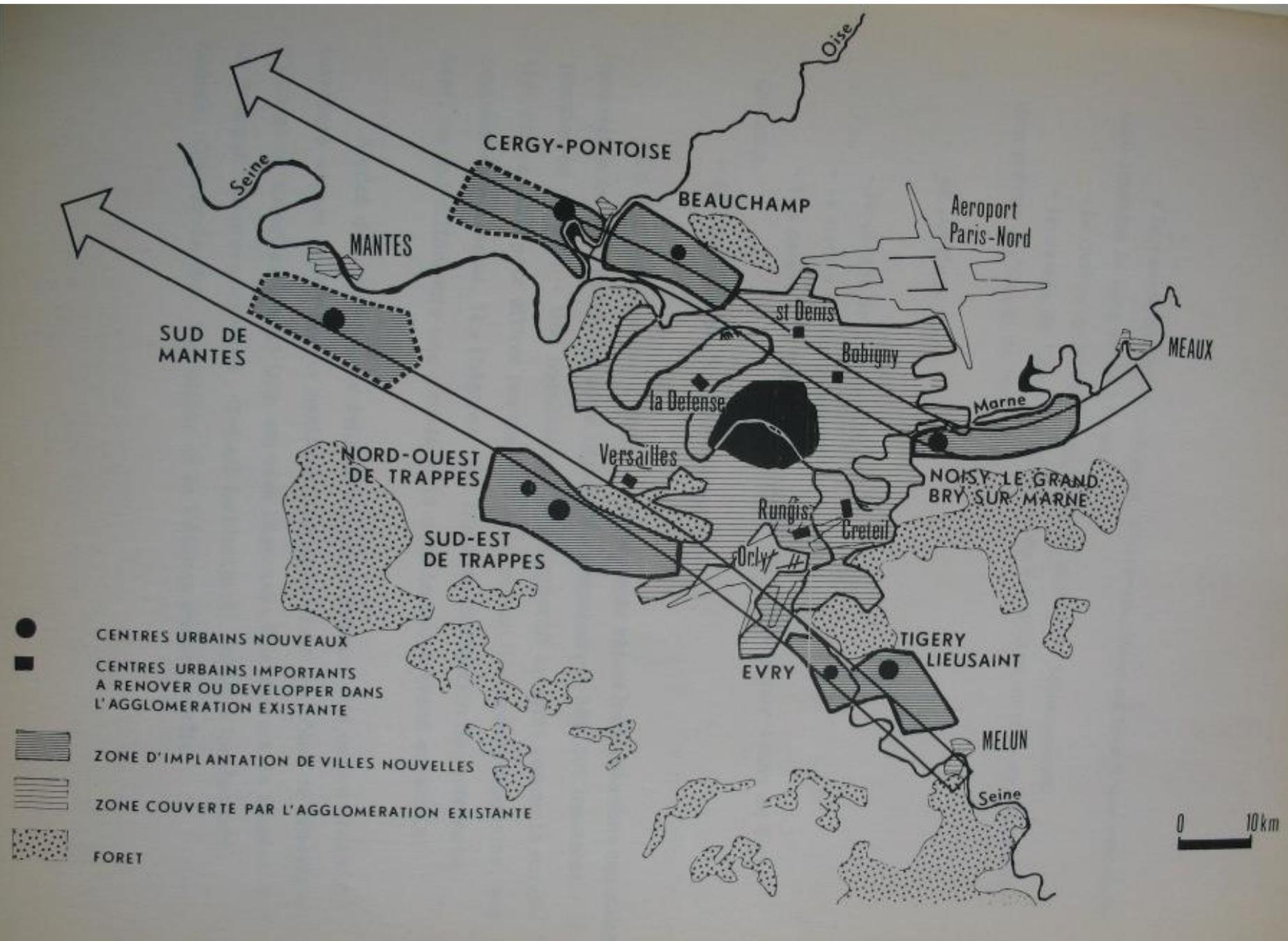
Concrètement : L'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne



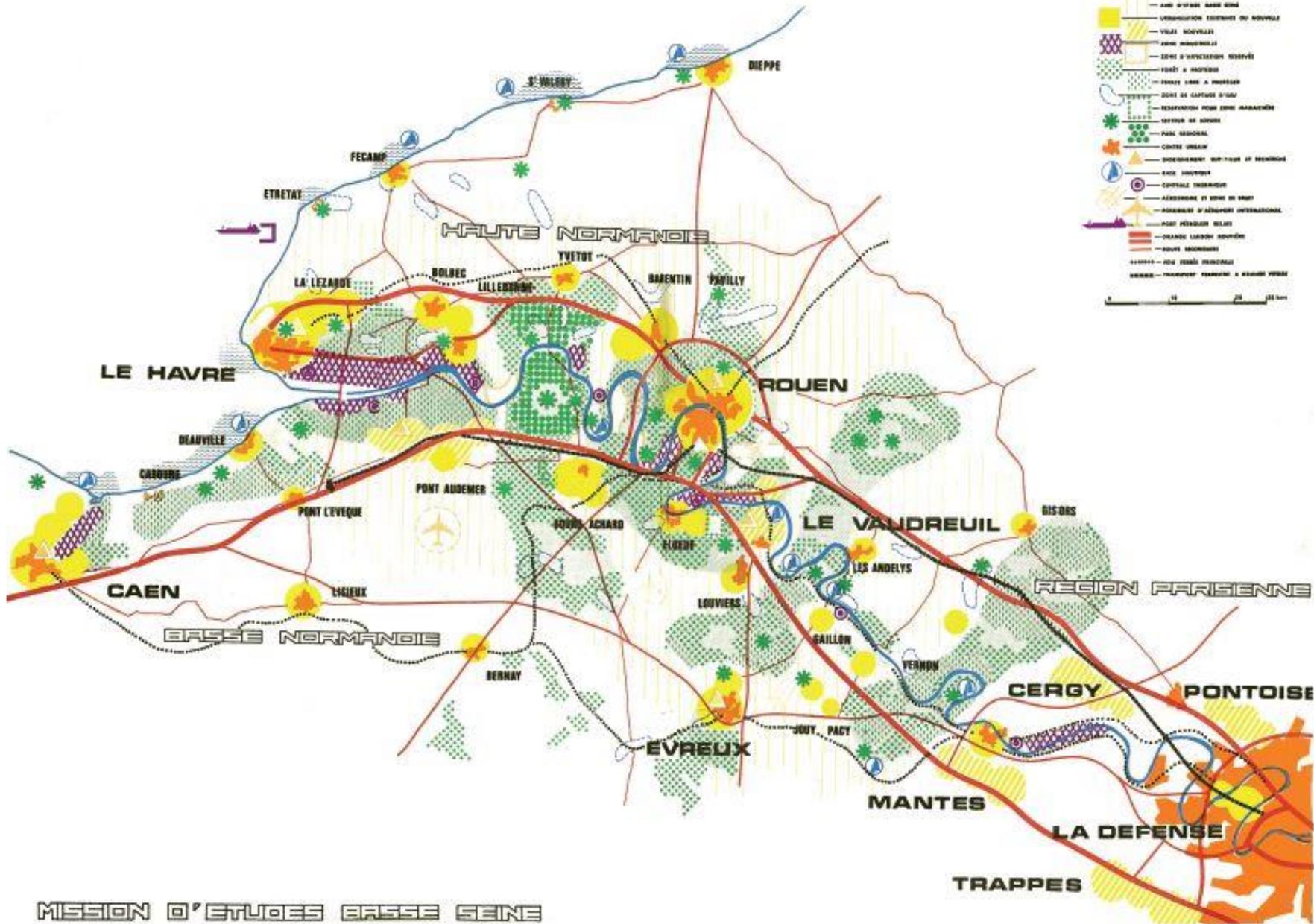
Le
SDAURIF
de 1965,
Paul
Delouvrier

Les principes de cet aménagement

Les axes tangentiels : une vision toujours à l'échelle de l'agglomération parisienne



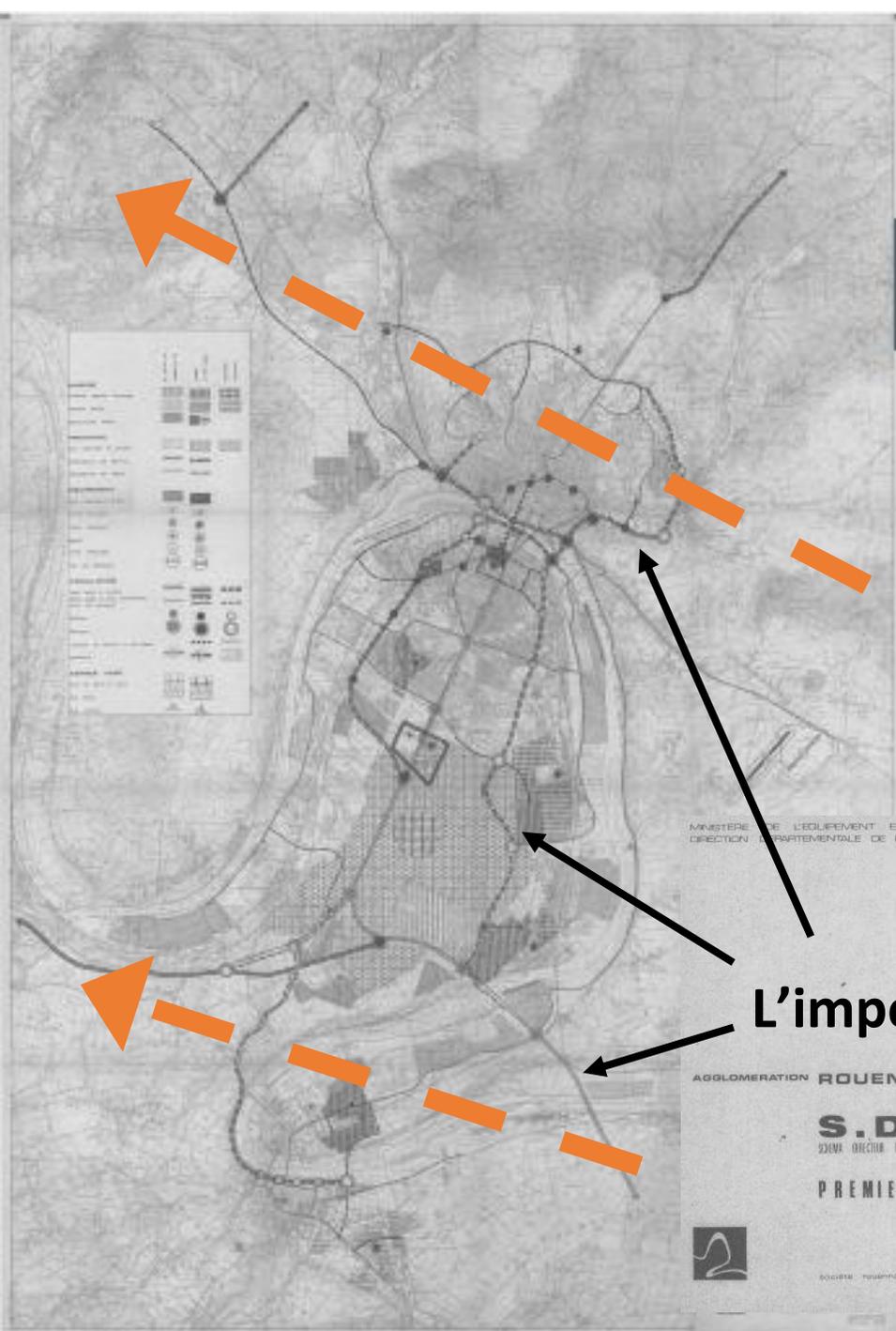
SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA BASSE SEINE



Les impacts spatiaux sur la vallée de la Basse Seine, années 1970



Les conséquences spatiales à l'échelle de l'agglomération de Rouen, 1970



HABITER

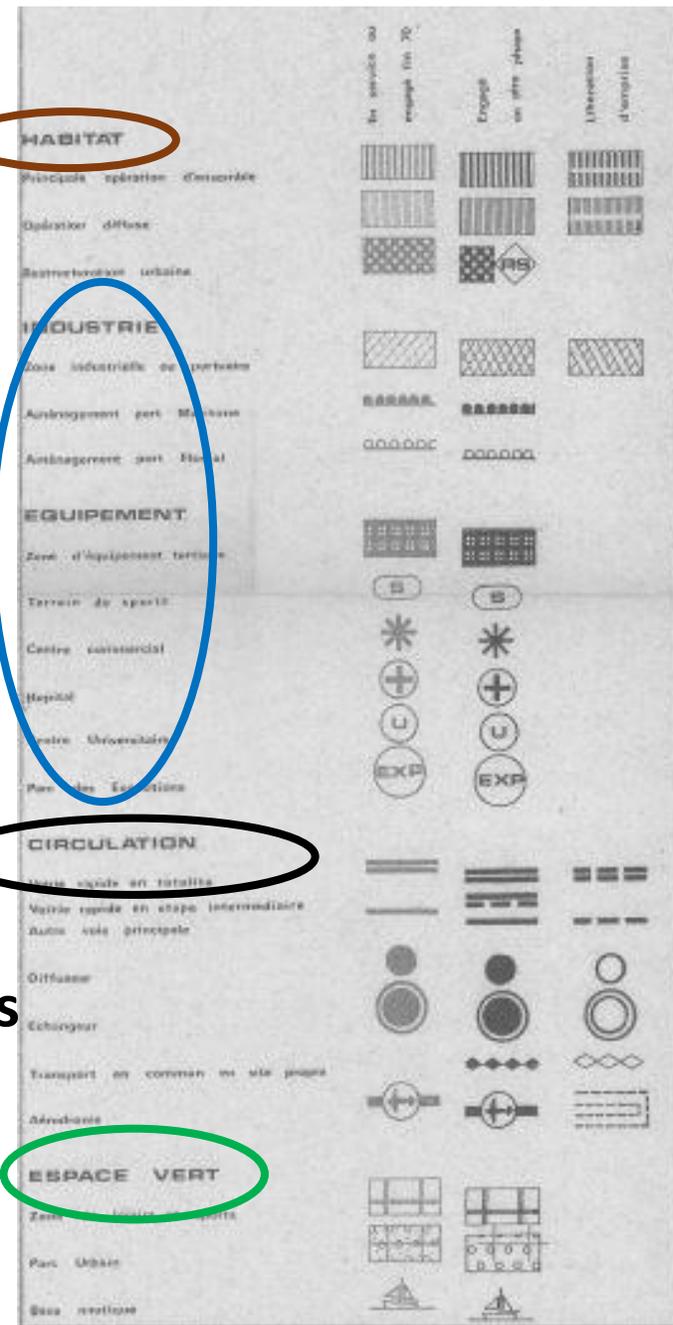
TRAVAILLER

Et toujours la logique tangentielle

CIRCULER

L'importance des réseaux routiers

SE RÉCRÉER

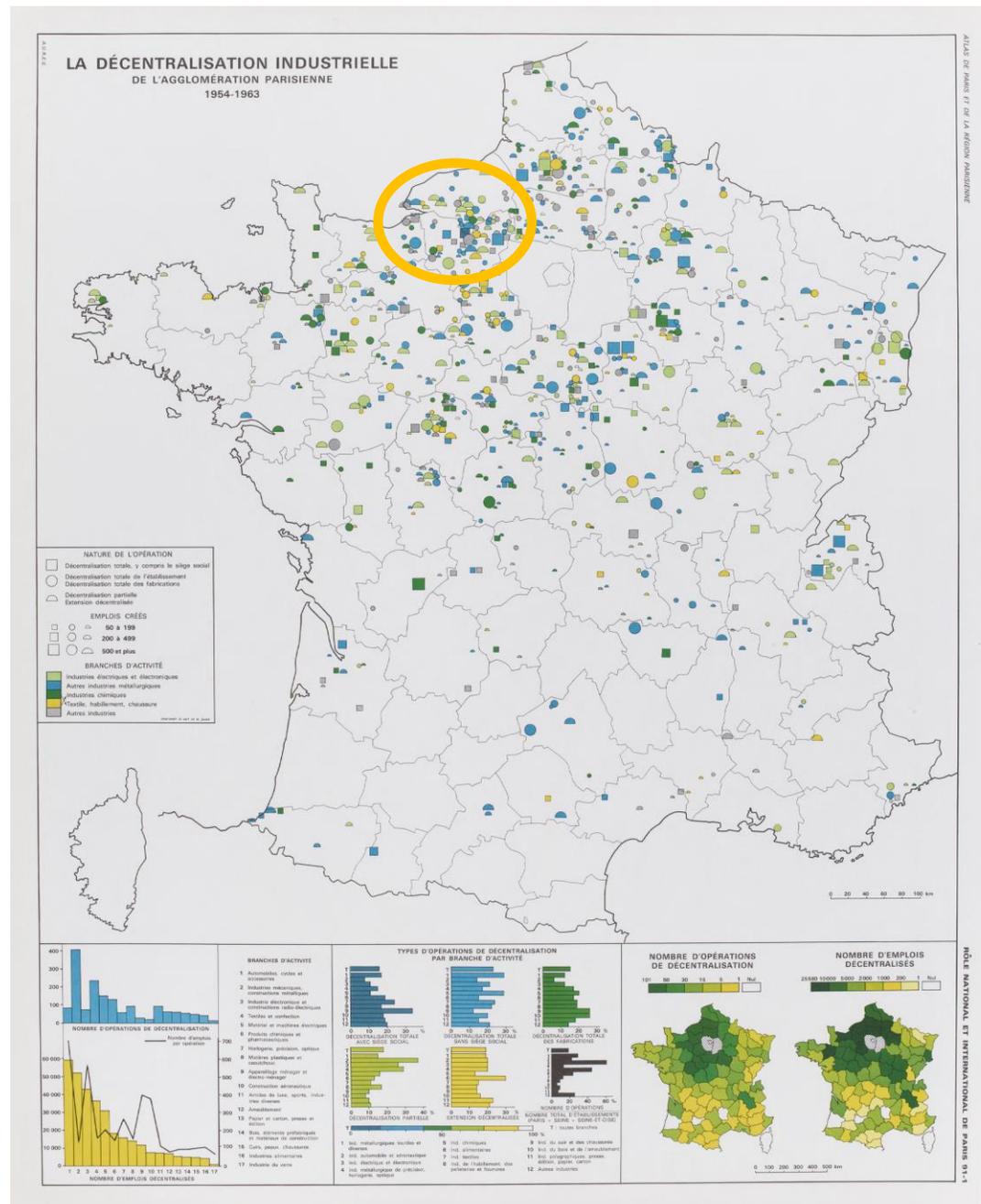


Pour bien saisir le contexte des années 1960...

Bidonville Nanterre/La Défense, 1960



Source : <https://musee-hlm.fr>



Source : Atlas de la Région parisienne, Beaujeu-Garnier, 1967

2.2 Le Havre, une logique fonctionnelle identique conduit au développement industrialo-portuaire

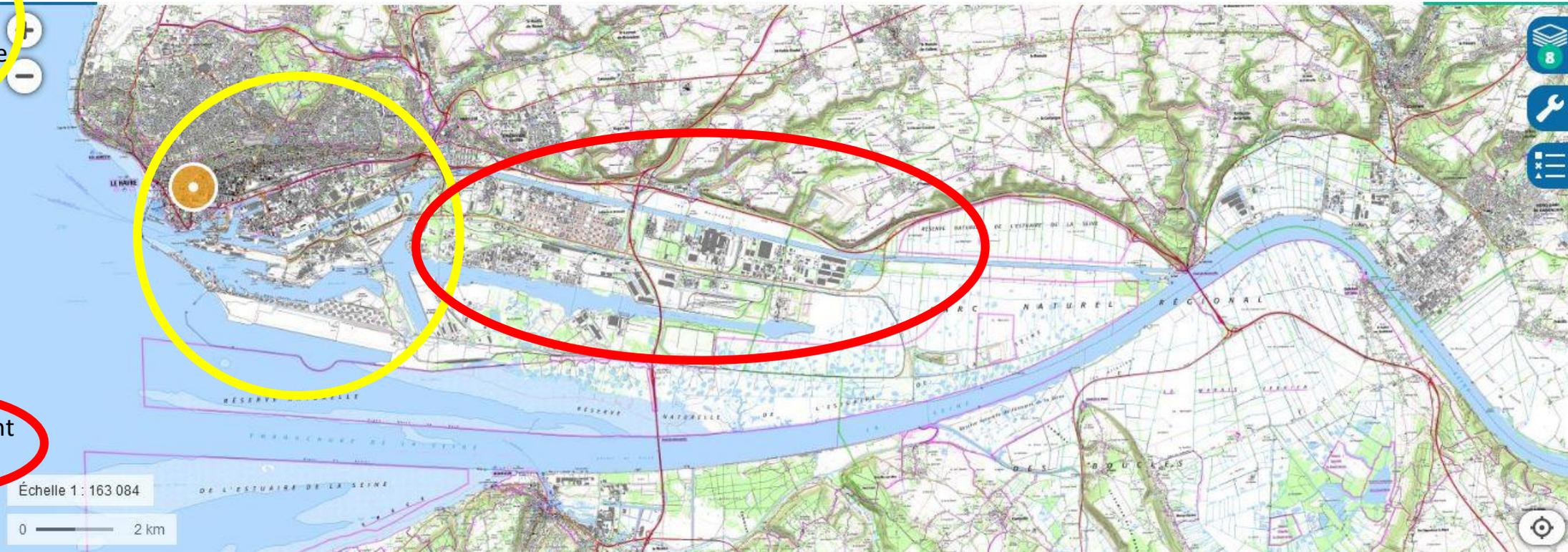
L'apport pédagogique de la carte topo et de la photo aérienne pour l'analyse d'une ZI

Carte topographique 1950

Carte topographique actuelle

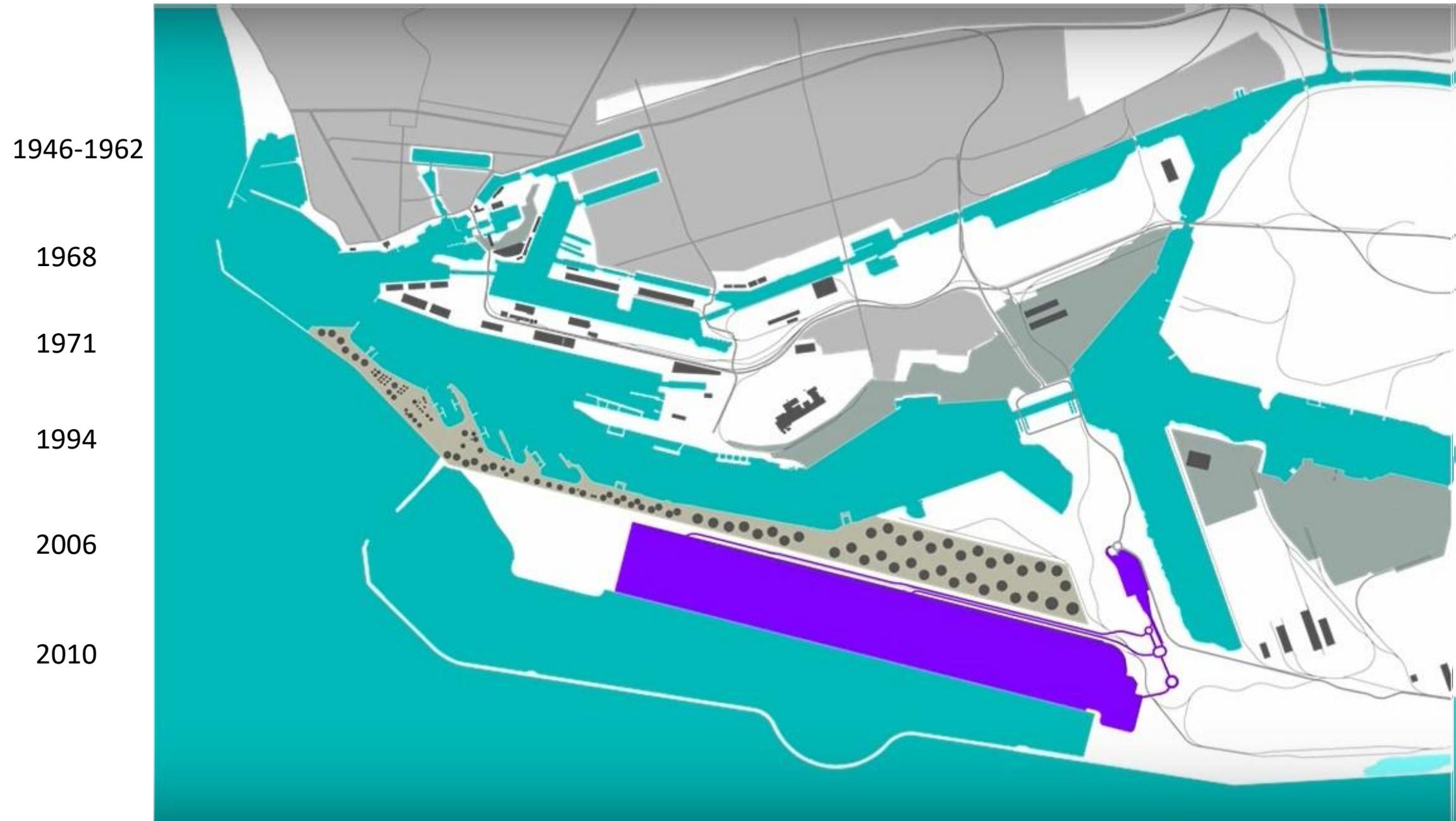
Développement du port du Havre

Développement de la ZI



Source : Géoportail, 2022.

L'aménagement et l'extension du port AUTONOME du Havre : la maritimisation de l'économie



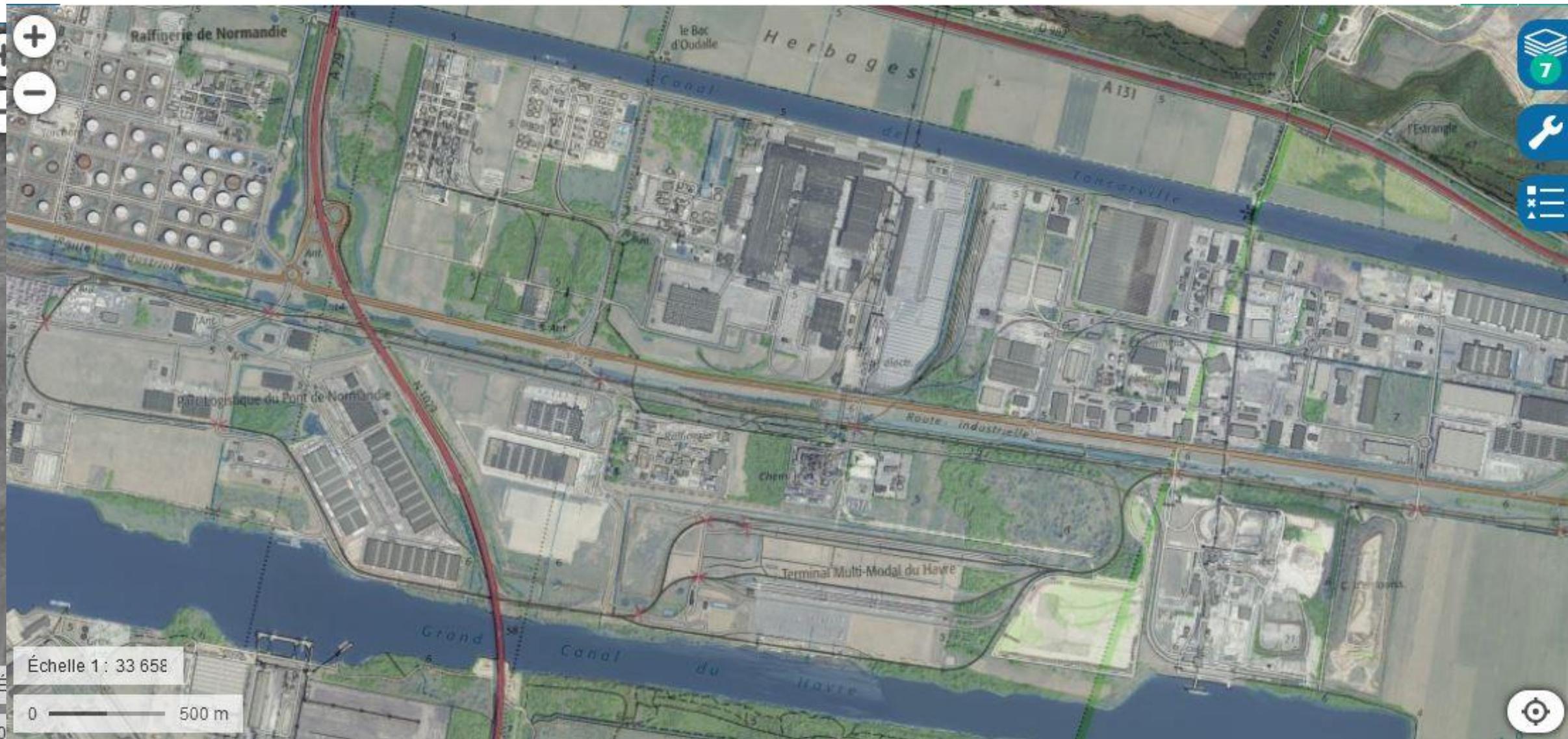
Source : Haropa, <https://youtu.be/cb2CMGQcxgg>

Zoom sur la partie de la ZI à Sandouville : un réceptacle bienvenu à la déconcentration parisienne

Carte topo actuelle

Carte topo 1950

Photo aérienne, 1950

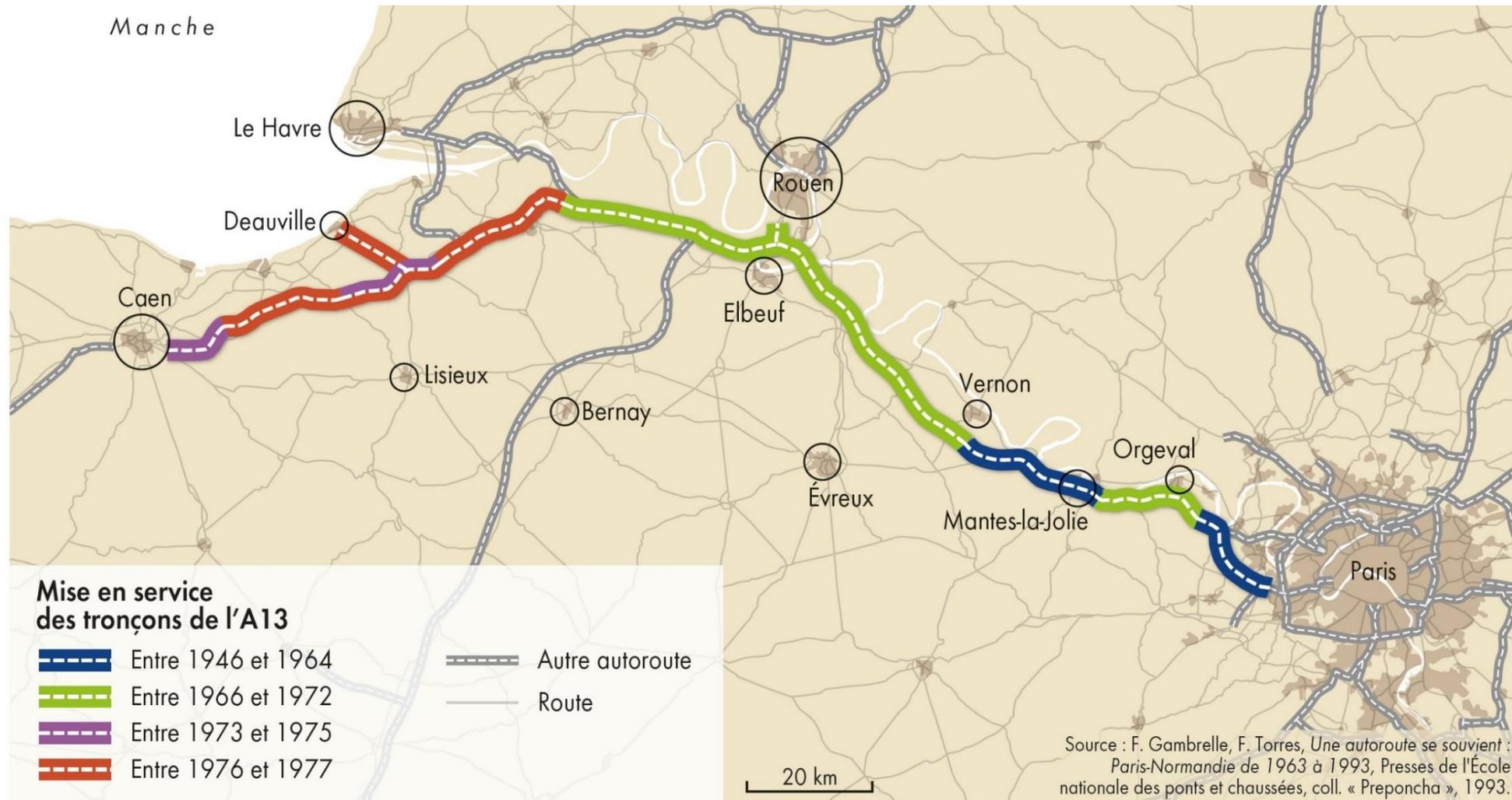


2.3 Les conséquences spatiales d'une vision « désaxée »

La logique routière étatique

raccordement
autoroutier à
l'autoroute A13
très tardif vers
1985 ;
raccordement
autoroutier **vers le**
Sud par le pont de
Normandie et vers
le Nord en 1995

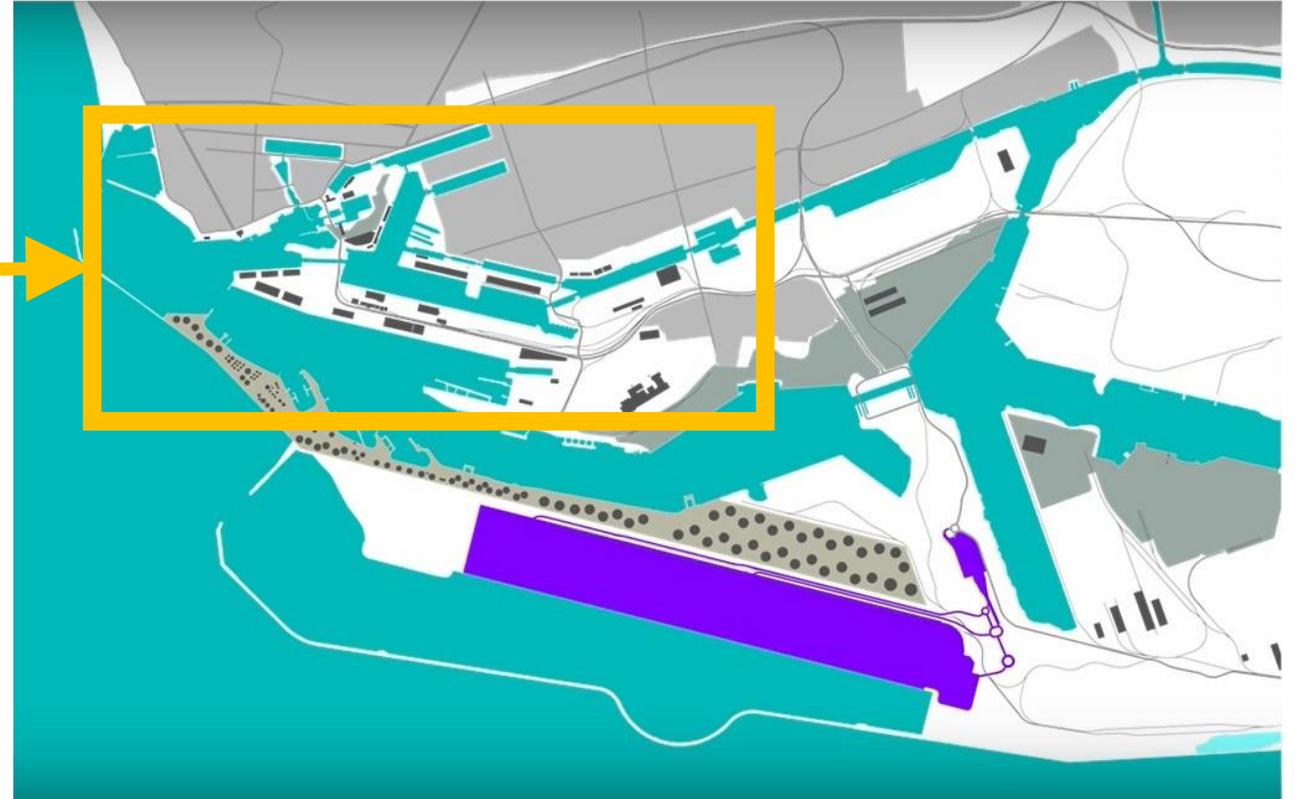
Une vision au
profit d'un
tourisme
balnéaire pour
« parisiens »



La logique du « Port autonome » »

1944

Aujourd'hui



Déplacement des activités portuaires vers un **gigantisme devenu inaccessible** (espace clos, grillagé, interdit) **voire invisible pour les habitants** (hormis les énormes porte-conteneurs qui circulent à l'entrée du port)

Source : Haropa, <https://youtu.be/cb2CMGQcxgg>

Des berges de la Seine démaritimisée

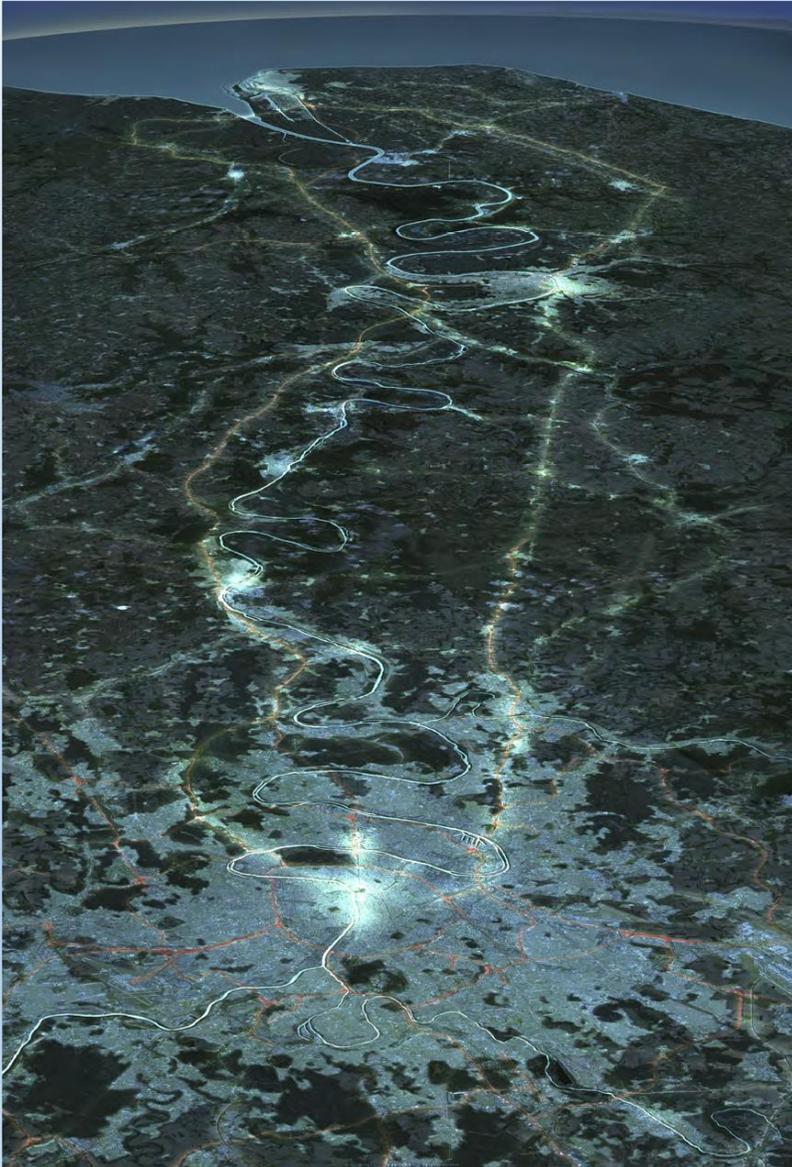


Changement des activités portuaires et paysages de friches, Presqu'île Rollet, Rouen, années 1990/début 2000.

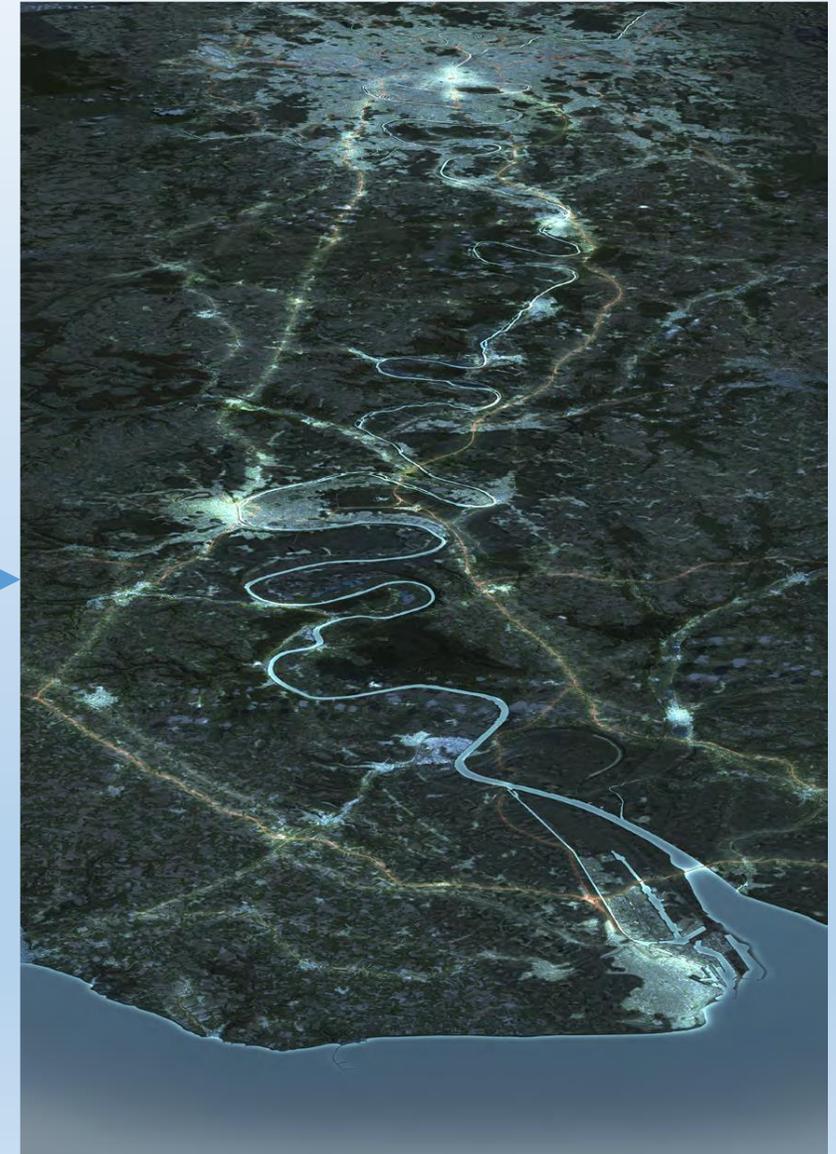
CCL 2 : La perte de la vision « Axe », et donc de la maritimité liée à la Seine, au profit d'une vision utilitaire : il y a maritimisation, mais perte de la maritimité.

- l'importance des acteurs du pouvoir central
- la technologisation de la société qui va grandissant, continuum de la pensée industrielle du XIXème siècle
- la logique de déconcentration de la région parisienne en s'appuyant sur un axe lié à la Seine conçu comme une forme de réceptacle à ce qui ne peut plus être dans Paris et ses alentours.
- la surreprésentation du mode de transport automobile dans les mentalités traduite en plan et dans l'espace, le principe de la croissance économique indépendante de l'espace : une vision fonctionnaliste typique des années 1960/1970.
- La perte de la vision « Axe », et donc de la maritimité liée à la Seine, au profit d'une vision utilitaire : il y a maritimisation, mais perte de la maritimité.

3- La revanche du souffle maritime ? Territorialiser l'espace par le maritime

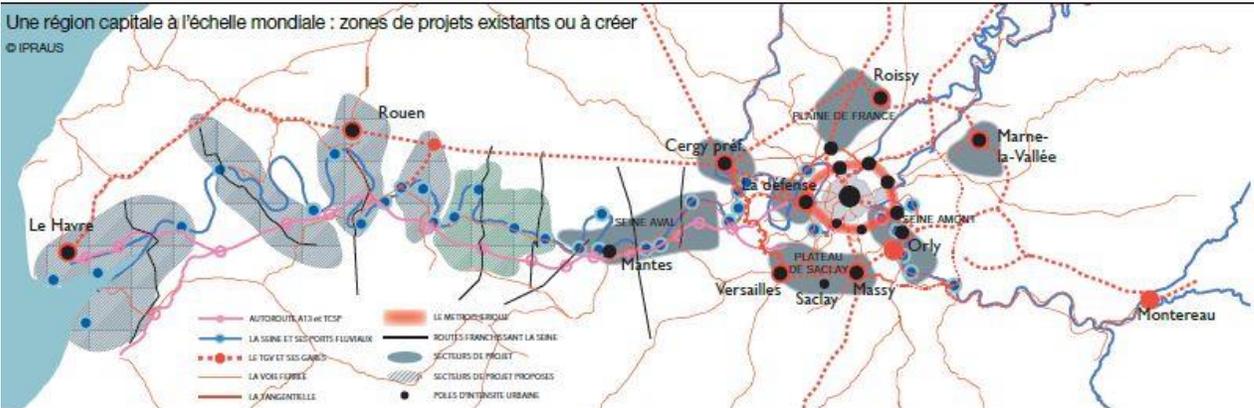
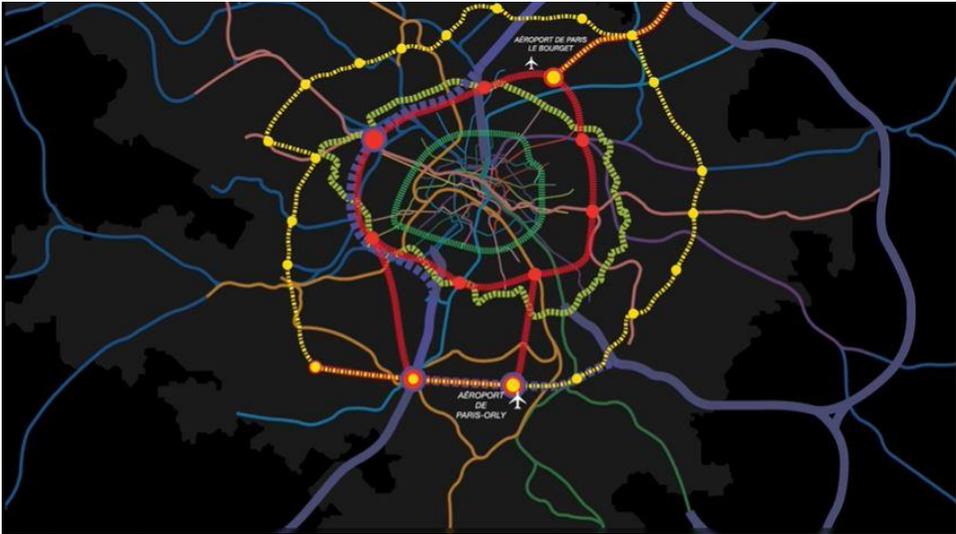


Le retour d'un axe Seine dans les deux sens ?



Source : Seine Métropole.
Paris/Rouen/Le Havre, Grumbach & associés, 2009

3-1 : Du Grand Paris à l' Axe Seine : un désir de maritimité renouvelé ?

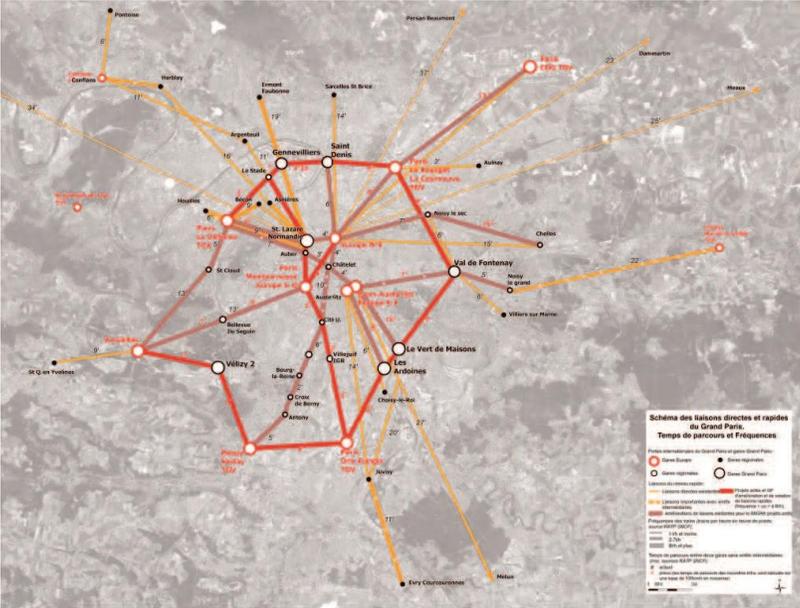


Projet Grumbach, Seine Métropole. Paris/Rouen/Le Havre, Grumbach & associés, 2009



Projet Rogers,
<https://rshp.com/projects/masterplanning/grand-paris/>

Projet Nouvel,
<http://www.jeannouvel.com/projets/grand-paris/>



Le projet Grand Paris : l'axe Seine, un Pari pas gagné...

Un autre projet, une autre vision : Territoires et identités du Grand Paris (source : Atelier Castro Denissof Casi, 2009, © Castro Denissof et al.).

La production du discours langagier :

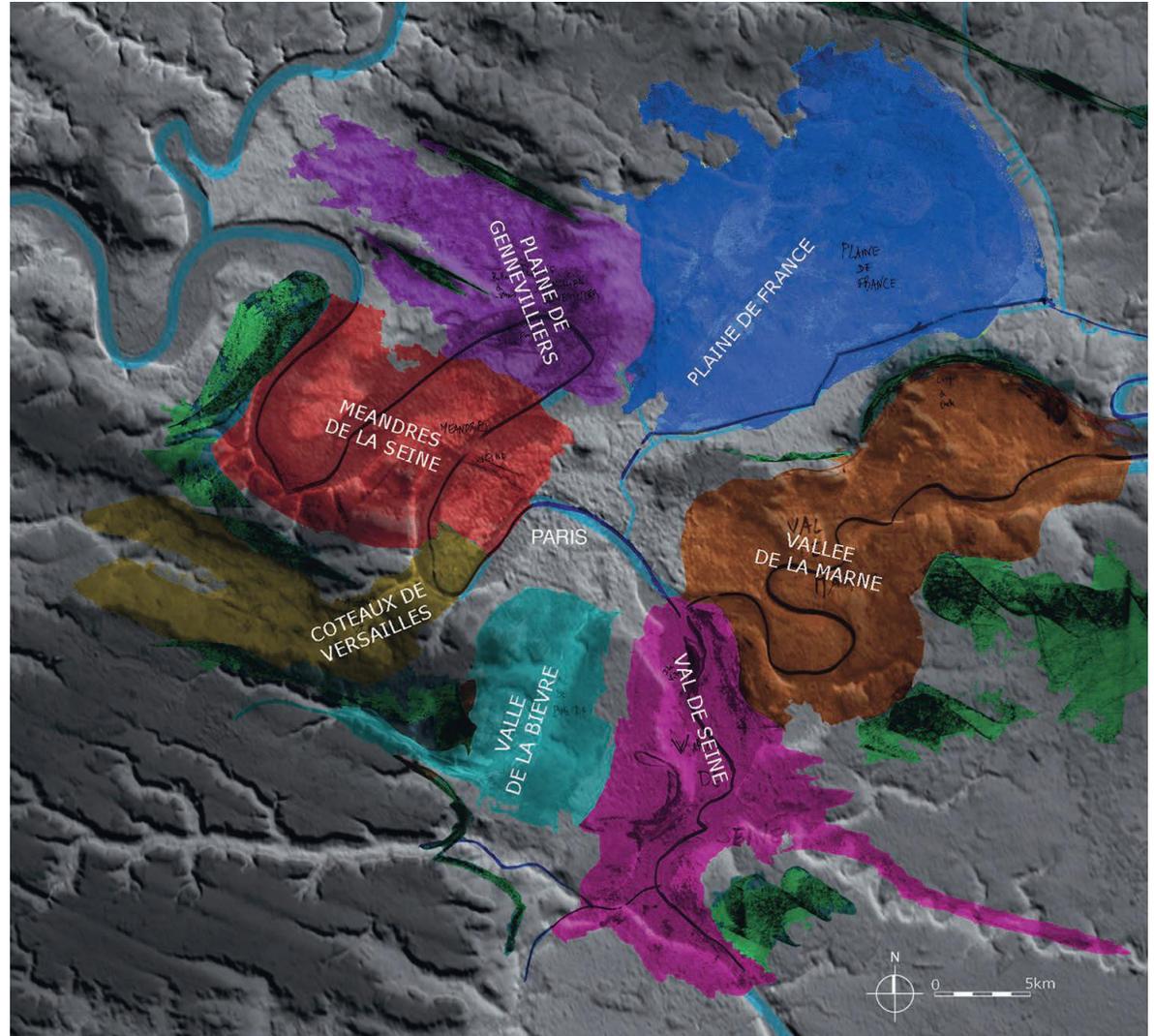
[...] *Autour de l'usage du vocabulaire, les termes étant parfois choisis davantage pour leur capacité évocatrice que pour leur définition*

La production du discours visuel :

Les productions [graphique et visuelles] servaient davantage à démontrer que les propositions émises pouvaient avoir des effets sur l'aménagement francilien qu'à étayer un raisonnement visant la production de connaissances

Le processus de légitimation circulaire :

Nous voyons se mettre en place un processus de légitimation mutuelle entre aménagement du territoire et production de formes de connaissances. Le premier construit sa légitimité sur les résultats de la seconde, et la seconde n'est légitime que si elle peut être utile au premier.

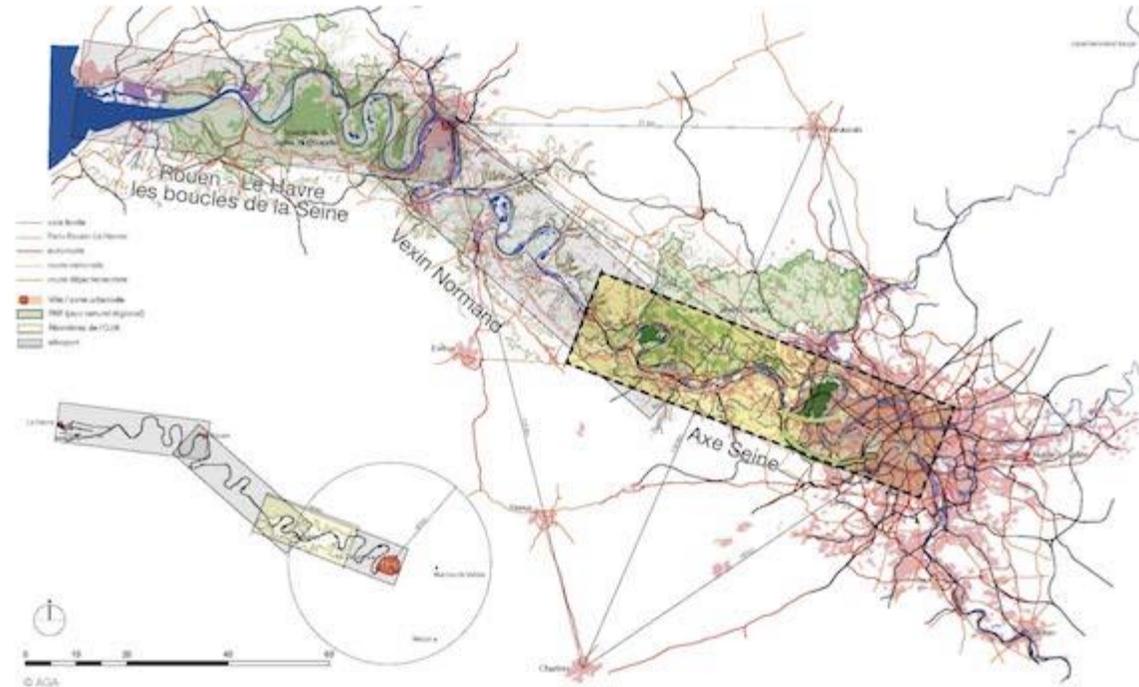


Source : Duranel Guillaume, *Le Grand Paris et les conventions de la production collective de connaissances*, Cahiers Ramau n°11, Éditions de la Villette, Paris, 2022

Source : Duranel Guillaume, *Quand les architectes mettent en scène un Grand Paris durable*, In *La fabrique de la ville en transition*, 2022.

Le Grand Paris : le succès de la vision « ré-axée »

Axe Seine dans le Paris-Rouen-Le Havre



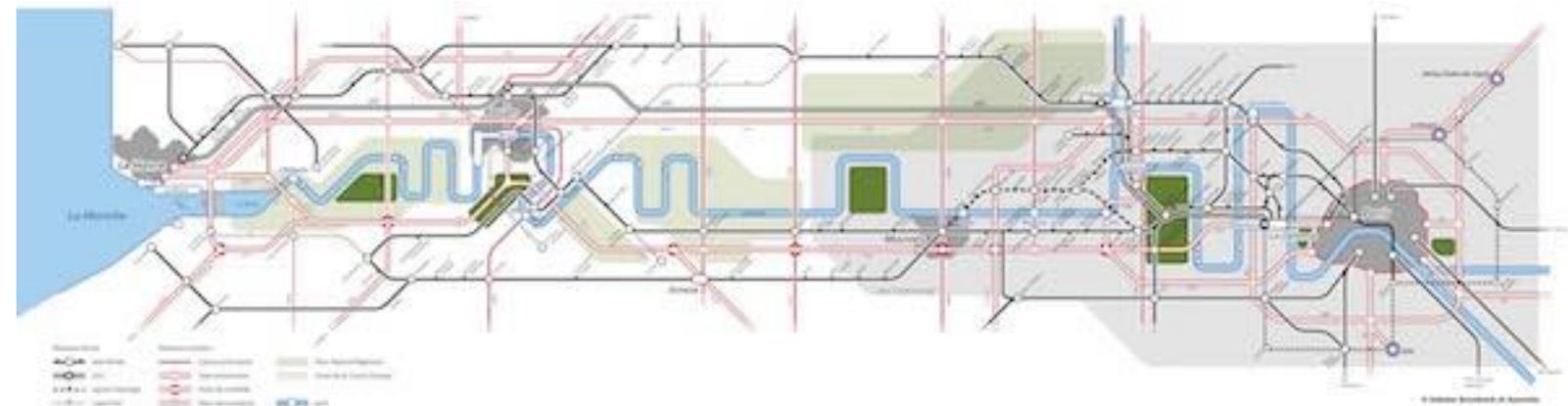
Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Aval - EPA Marne Seine Aval - Axe Seine - Juin 2011 - phase 2
Groupement maître d'œuvre : Antoine GRUMBACH et Associés, mandataire > OFGECO > SYSTRA > SYRICE

La production d'un discours visuel qui perdure

Images venant d'un article de **2018** :

<https://www.lejournaldugrandparis.fr/a-grumbach-vallee-de-seine-etre-licone-lossature-grand-paris/>

Source : Seine Métropole.
Paris/Rouen/Le Havre, Grumbach &
associés, **2009**



L'axe Seine, corridor de développement dans l'ambition du Grand Paris, métropole mondiale maritime : une réalité économique

Mobilisation des acteurs...

L'Etat : une loi « Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris »
Un commissariat général au développement de la vallée de la Seine, 2010, puis un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, 2013 : une vision stratégique à l'horizon 2030. [Rapport](#) produit en 2015.

Les Régions : le contrat de plan Etat-InterRégional CPEIR **Vallée de la Seine** : 2015/2020 -> concrétise des engagements financiers forts inscrivant la consolidation de l'espace Vallée de la Seine comme une priorité

Les **CCI** chambres de commerce et d'industrie
: **Paris Seine Normandie**



... Pour un retour de la primauté du maritime : du Havre à Paris ?

Une table des matières intéressante :

- 1.3.1. Le port du **Havre**, première porte d'entrée de la Rangée nord européenne
- 1.3.2. Le port de **Rouen**, port maritime le plus proche de Paris
- 1.3.3. Ports de **Paris**, terminaison de l'Axe Seine

- Les organismes portuaires

Le périmètre du CPIER 2015-2020 (décret du 22 avril 2013 relatif au Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine)



https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Donnees_Cle/s/atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040.pdf

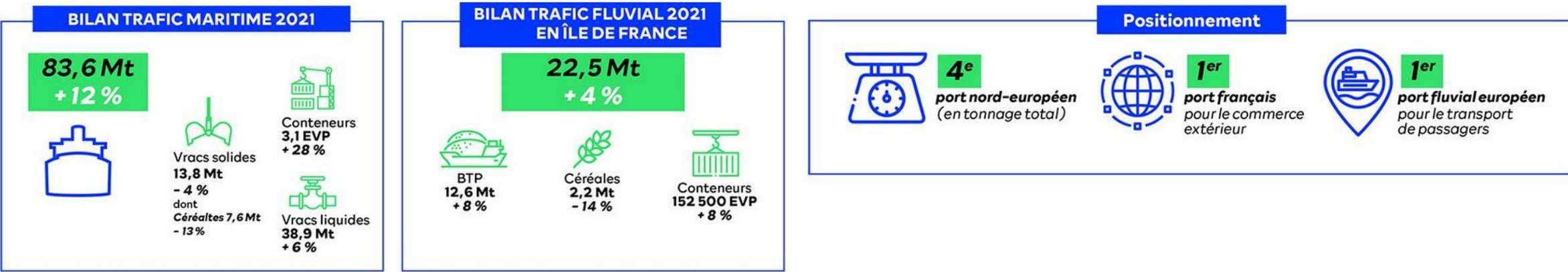
Source : L'AXE SEINE, CORRIDOR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU GRAND PARIS AU HAVRE, Préconisations des entreprises et des CCI, 2011

Un acteur majeur unique : HA(vre)RO(uen)PA(ris), HAROPA PORT, SYMBOLE DU RENOUVEAU MARITIME DE L'AXE SEINE

- Un système portuaire renforcé par la naissance du GIE [HAROPA](#) en 2012.
- A compter du 1^{er} juin 2021, les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris sont réunis au sein d'un seul établissement dénommé HAROPA PORT.

Ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 : la présente ordonnance crée, à compter du **1er juin 2021**, un nouvel établissement public portuaire de l'Etat, ci-après dénommé « **HAROPA** » qui se **substituera de plein droit au port autonome de Paris, au grand port maritime du Havre et au grand port maritime de Rouen**

-> Fin du statut de port autonome pour une meilleure gestion et coopération des ports entre eux : la création d'un territoire maritime autour de l'axe Seine



Source : site HAROPA, <https://www.haropaport.com/fr/>

Le « Grand Paris » aujourd'hui ? Plutôt un « Axe-Seine »

Les acteurs locaux pour territorialiser l'axe Seine

Les acteurs des grandes communautés urbaines : Le Havre Seine Métropole, Métropole Rouen Normandie, Métropole du Grand Paris + la mairie de Paris

2022 : création de l'**entente Axe Seine**, une coopération entre les 3 métropoles Le Havre, Rouen, Paris.

Février 2021 : **Acte 1 : moment fondateur**

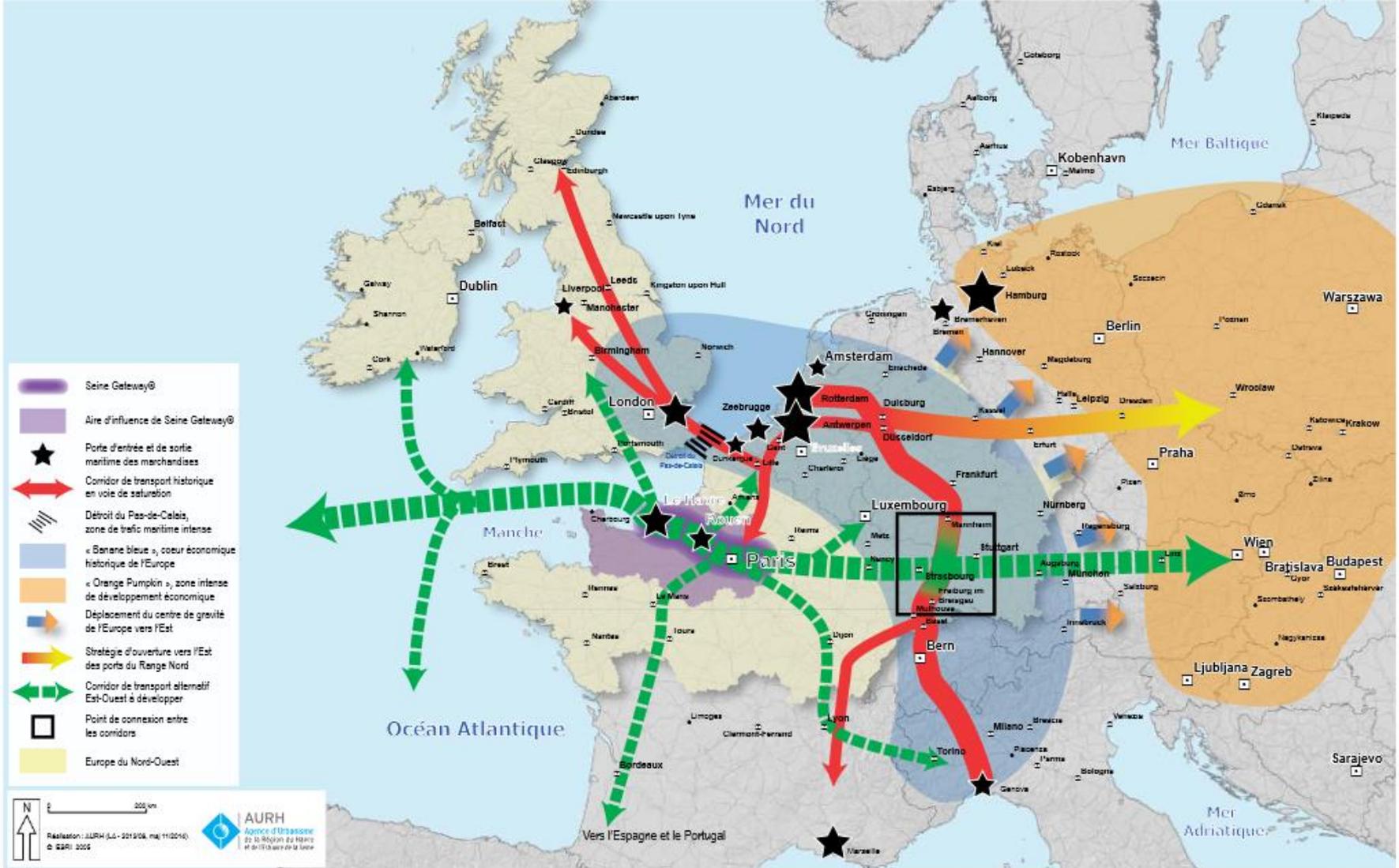
Mai 2021 **Acte 2** : Accélérer le **développement de la logistique fluviale**

Octobre 2021 **Acte 3** : Développement des **énergies renouvelables et de récupération** (EnR&R)

Mai 2022 **Acte 4** : Les nouveaux paysages de la **culture, du tourisme et du patrimoine**

3-2 : La Seine « Gateway » , un projet territorial intégré et organisé autour d'une technologique de rupture : le conteneur.

POSITIONNEMENT GÉOSTRATÉGIQUE EN EUROPE



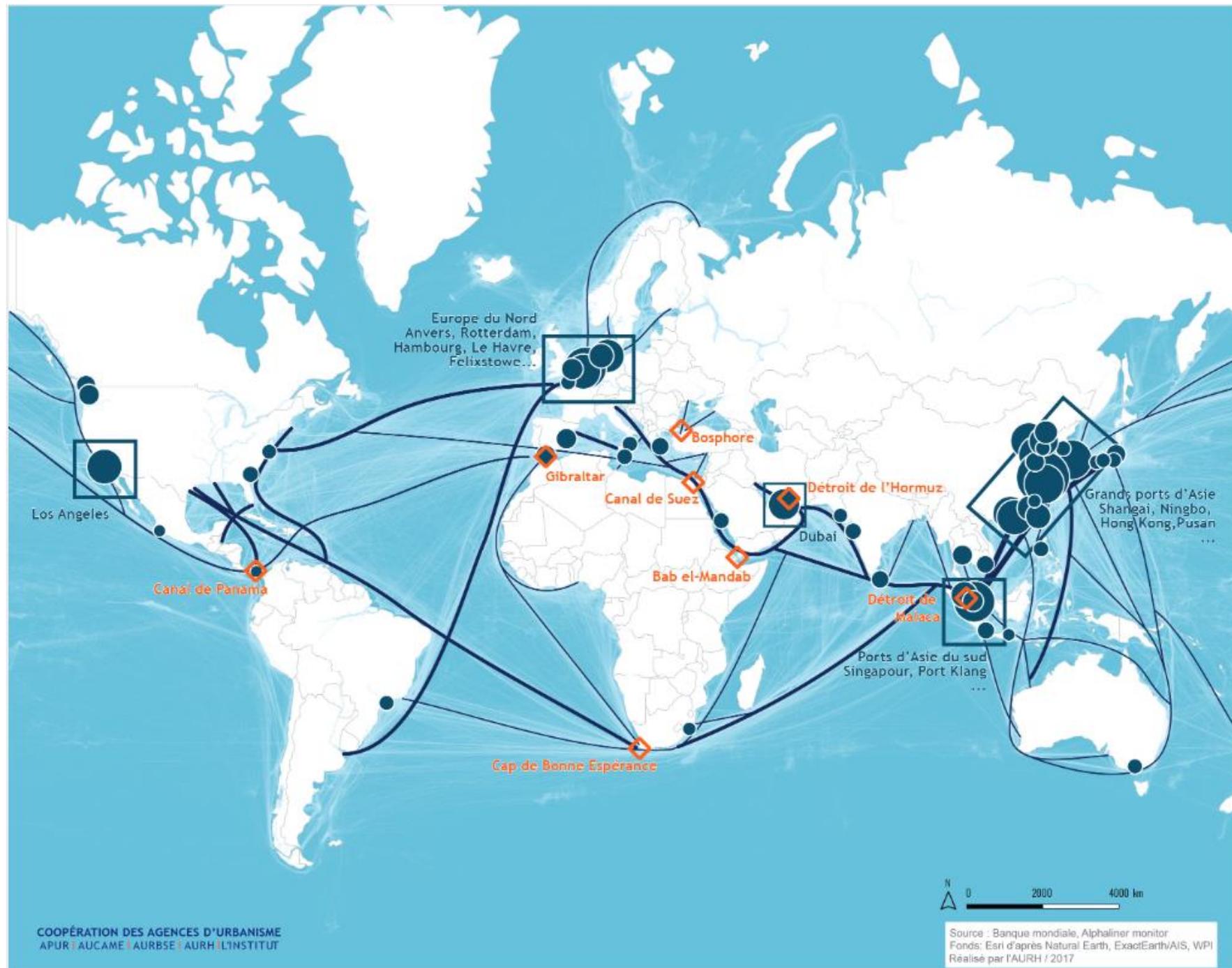
- Seine 2^{ème} axe fluvial le plus navigué en Europe
- La vallée de la Seine représente 50 % du fret fluvial français.
- Mais à cette échelle, biens et marchandises aujourd'hui transportés à 85 % par la route = congestion et pollution jusqu'aux centres des agglomérations.

Trafic maritime supérieur à 2,5 millions d'EVP

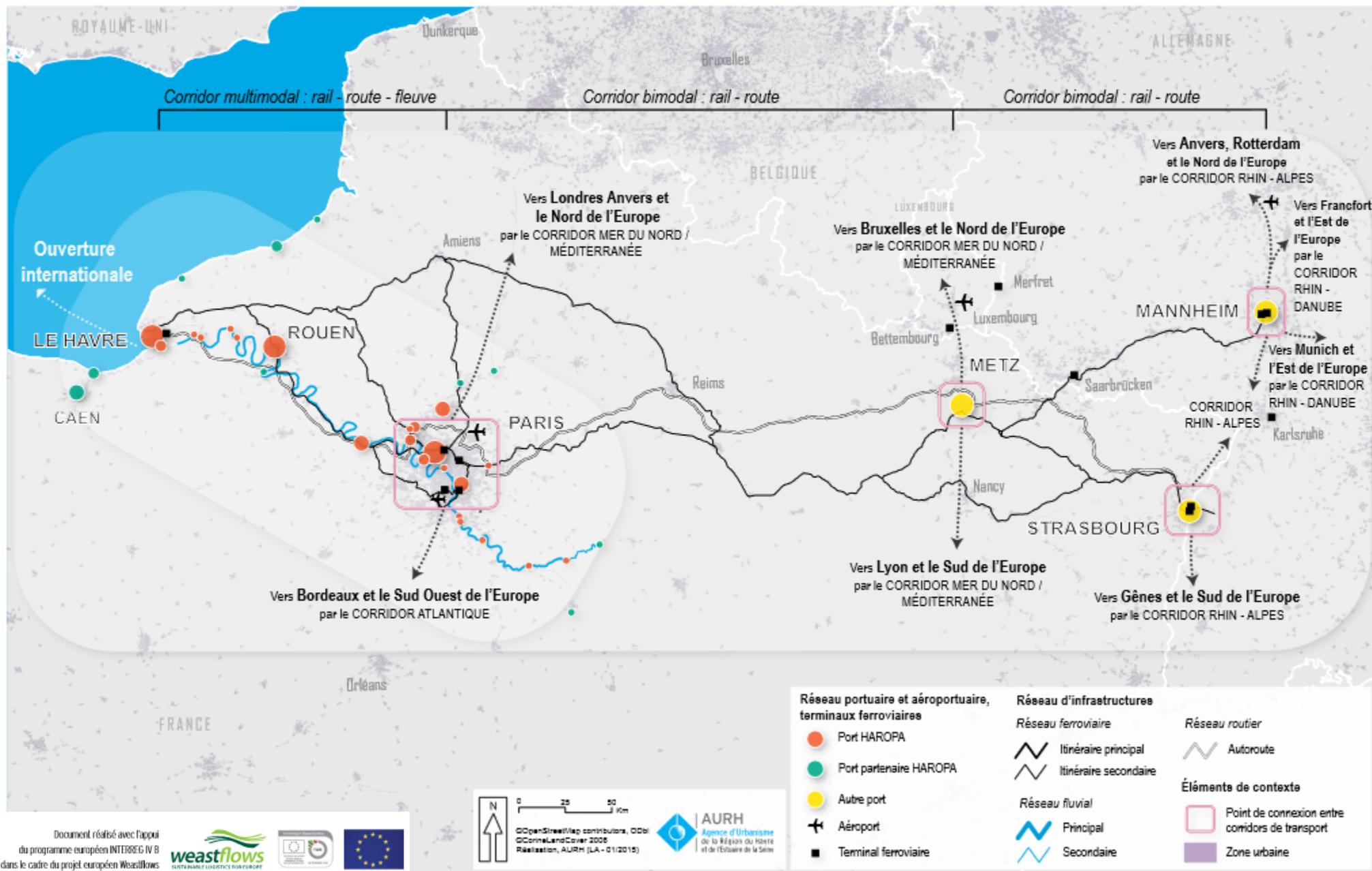


Éléments de contexte

- Principales routes maritimes
- Points de passage stratégique
- Principales concentrations portuaires

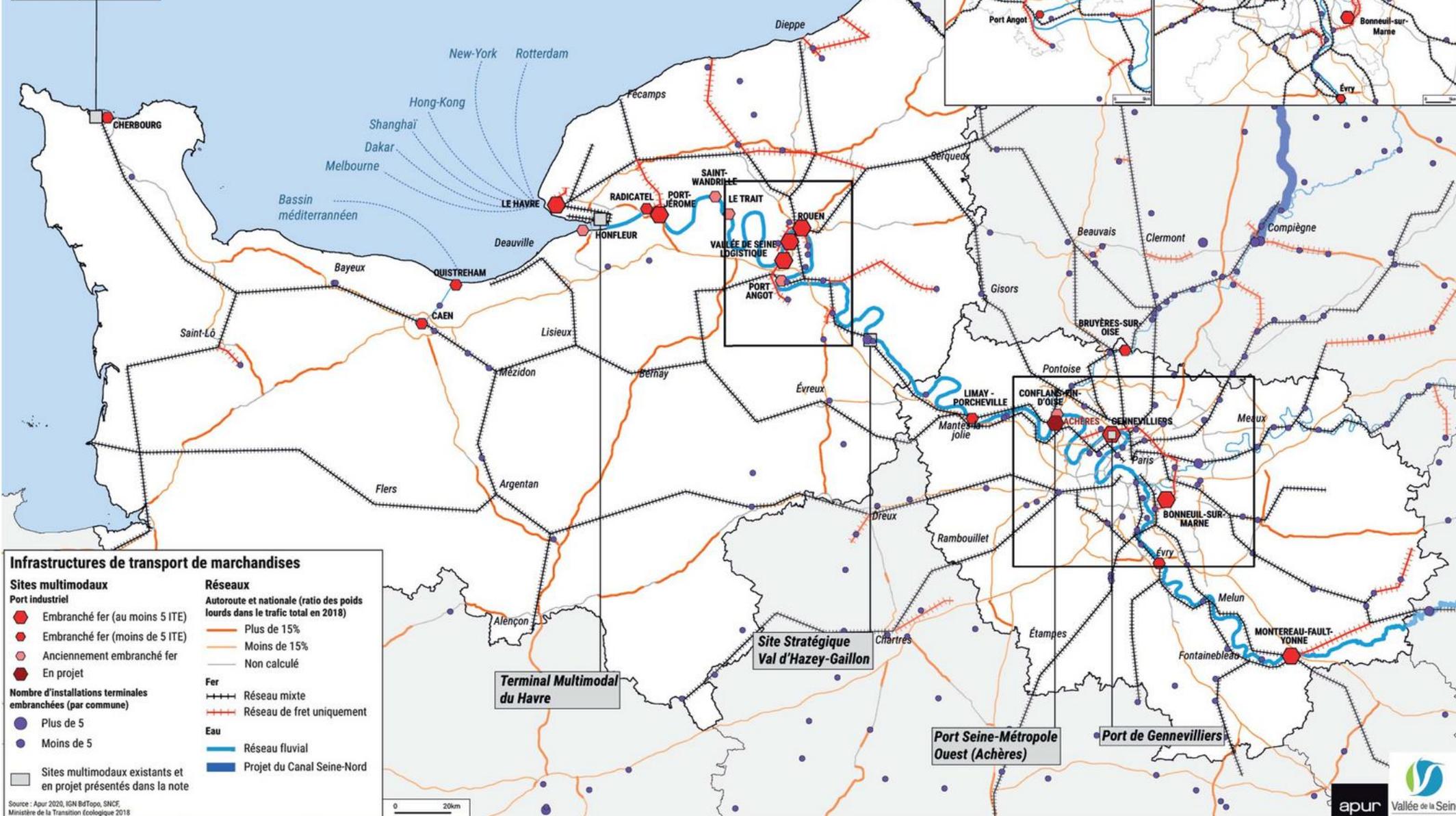


ORGANISATION DU CORRIDOR LE HAVRE - MANNHEIM



Les sites multimodaux de la vallée de la Seine

Plateforme de ferroutage à Cherbourg



Infrastructures de transport de marchandises

Sites multimodaux

Port industriel

- Embranché fer (au moins 5 ITE)
- Embranché fer (moins de 5 ITE)
- Anciennement embranché fer
- En projet

Nombre d'installations terminales embranchées (par commune)

- Plus de 5
- Moins de 5

Sites multimodaux existants et en projet présentés dans la note

Réseaux

Autoroute et nationale (ratio des poids lourds dans le trafic total en 2018)

- Plus de 15%
- Moins de 15%
- Non calculé

Fer

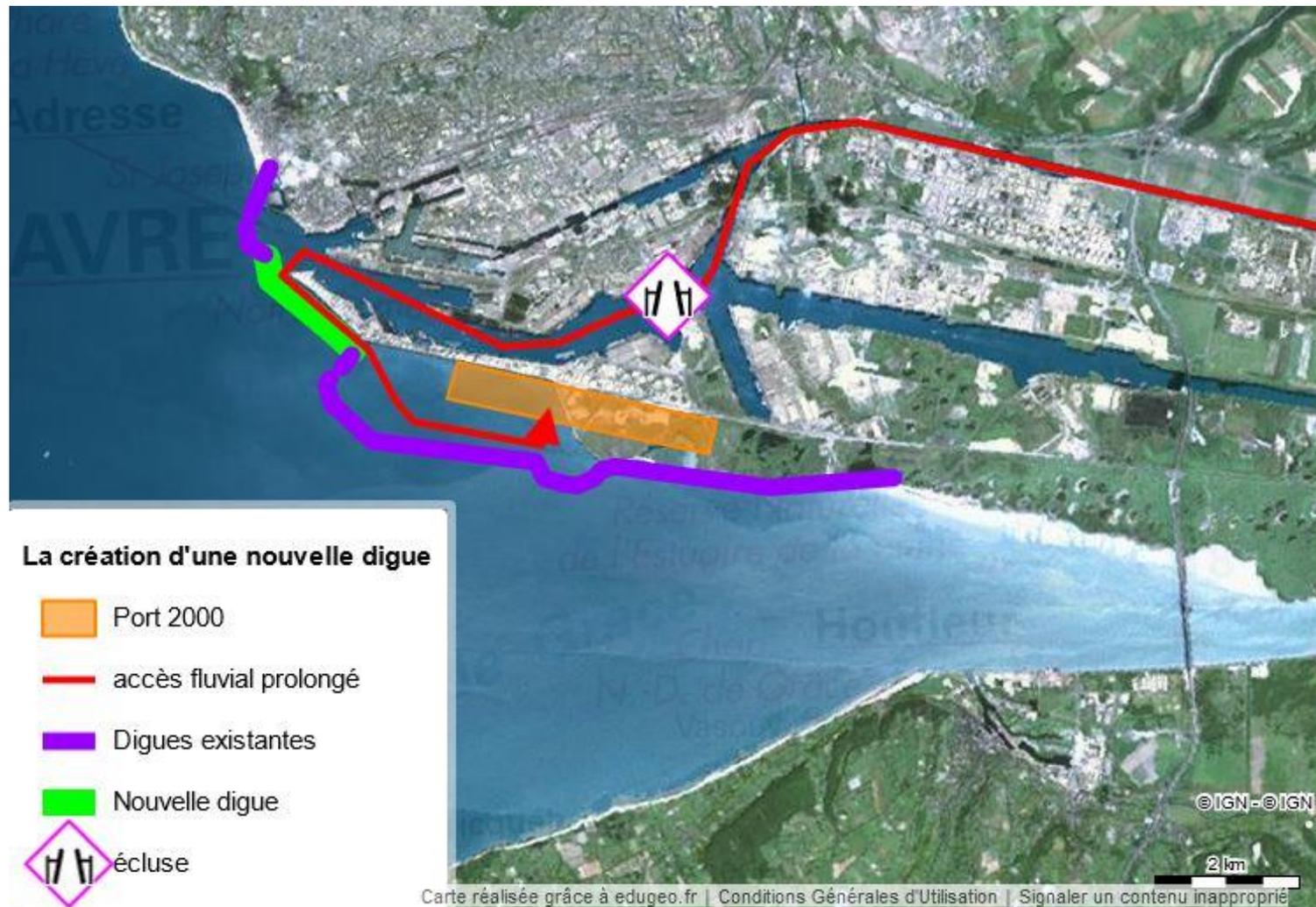
- Réseau mixte
- Réseau de fret uniquement

Eau

- Réseau fluvial
- Projet du Canal Seine-Nord

Source : Apur 2020, IGN BdtOpn, SNCF, Ministère de la Transition Écologique 2018

Projet de chatière pour connecter la Seine au Havre Port 2000 : le retour de la vision « Axe » maritime



[Vidéo](#) Ecluse François 1^{er}

[Vidéo](#) Ecluse Tancarville

PROJET GREEN DOCK au port de Gennevilliers (92)

HAROPA PORT a choisi le 1er juin 2021, pour annoncer le résultat de l'appel à projets logistiques lancé sur le port de

https://www.ville-gennevilliers.fr/fileadmin/www.ville-gennevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/concertation_green-dock_sept2022.pdf

Site existant



Calendrier prévisionnel



<https://vimeo.com/559022195>



<https://youtu.be/R1W0dMyWtmg>

Éléments de contexte historique

- 1644 : Première intention de Vauban reprise par des ingénieurs en 1863
- 1911 : Projet « Paris-port de mer »
- 1920 : Adpotion des plans de Bienvenüe et Suquet
- 1946 : Mise en service des deux premières darses
- 1950 – 1960 : construction de 4 nouvelles darses
- 1970 : 9Mt de trafic fluvial, premier port pétrolier
- 1990 : mutation...
- 1997 : Schéma directeur d'aménagement

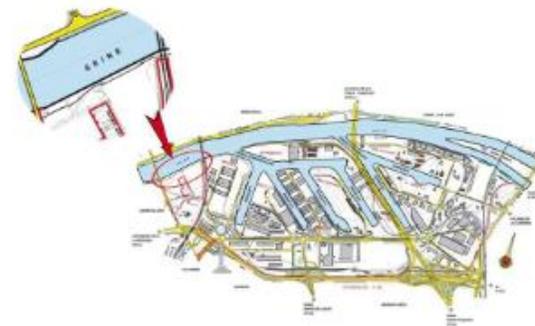


Extension ouest du centre de conteneurs Paris Terminal

Construction d'un quai en Seine sur 500 ml environ – 2009 à 2011



Construction du quai à la suite des démolitions préalables



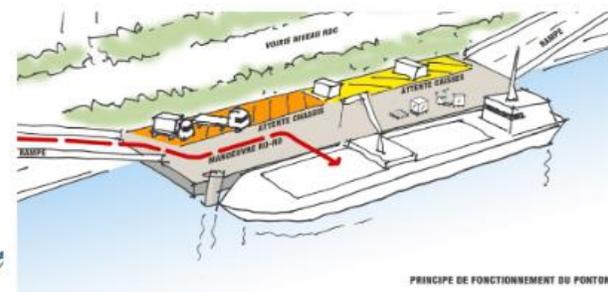
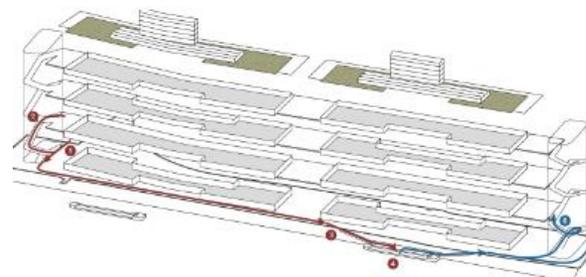
Mise en place d'un portique à conteneurs

Contexte



https://www.ville-genevilliers.fr/fileadmin/www.ville-genevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/concertation_green-dock_sept2022.pdf

Logistique fluviale



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU PONTON

+ Trafic Amont (15% volume trafic total):

A destination du terminal à conteneurs
Flux actuel: 30 bateaux / jour
Flux projet estimé: 1 à 2 bateaux / jour
Flux futur: 32 bateaux / jour
Augmentation relative 6%

+ Trafic Aval (15% volume trafic total):

A destination de la région francilienne
Flux actuel: 101 bateaux / jour
Flux projet estimé: 4 à 8 bateaux / jour
Flux futur: 109 bateaux / jour
Augmentation relative 8%



Le 14 septembre 2022

Green Dock

Réunion publique d'information

Compte-rendu

Mairie de Gennevilliers, de 18h à 20h

Nb participants : 33

En présence de :

Ville de Gennevilliers :

- Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers
- Anne Laure Perez, 1^{ère} adjointe
- Chouaki Abssi, maire adjoint
- Jean-François Boye, directeur de cabinet
- Philippe Ratio, service urbanisme

Goodman :

- Philippe Arfi, Directeur général France
- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Otaï, en charge du développement technique pour Goodman
- Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Rhoana Zanotelli, en charge du développement technique pour Goodman

Port de Gennevilliers :

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port

Traitclair :

- Romain Moreau, directeur d'agence.
- Gwenn Lamandé, chargée de concertation.

https://www.ville-genevilliers.fr/fileadmin/www.ville-genevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/gd-rp_14_9_2022.pdf

3-3 : Territorialiser par le patrimoine maritime



Les Docks 76 à Rouen, 2007 et réhabilitation de nos jours en centre commercial, rouenbeforeafter.canalblog.com et PARCOURS-EUROPÉENS-ROUEN.FR



Les docks Vauban réhabilités au Havre, <https://www.lehavreseine-patrimoine.fr/patrimoines/patrimoine-maritime-et-industriel/docks-vauban>



Un des marégraphes à Rouen, carte postale ancienne et sa réhabilitation, <https://www.cparama.com/forum/rouen-maregraphe-t21260.html>

Un paysage culturel maritime de l'axe Seine ?

« Cette première édition de Nuit Blanche sur les territoires havrais et rouennais participe à la création d'une culture commune entre Paris, Rouen et le Havre, le long du fleuve. C'est le récit commun de l'Axe Seine qui s'écrit. »

Communiqué de presse pour l'opération Nuits Blanches, 1^{er} octobre 2022.

LES ÉVÉNEMENTS AU BORD DE L'EAU



Le Festival de l'Oh!



L'Armada de Rouen



Berges de Seine demain



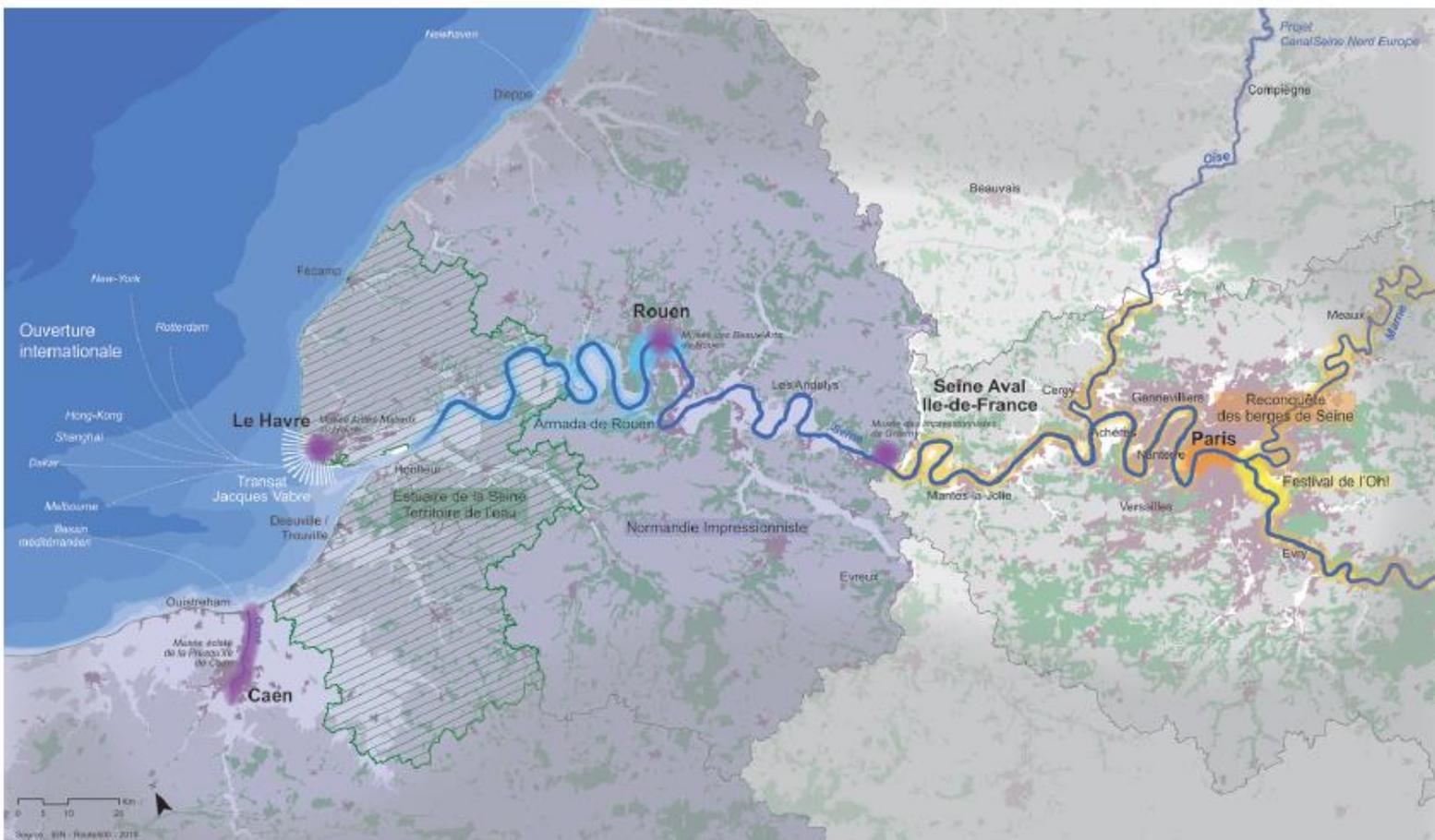
Normandie Impressionniste



Estuaire de la Seine – Territoire de l'eau



Transat Jacques Vabre



L'Armada à Rouen, la symbolique maritime d'un grand évènement populaire

9 au 16 juillet 1989 :
4 millions de visiteurs
10 au 17 juillet 1994 :
7 millions de visiteurs
9 au 19 juillet 1999 :
10 millions de
visiteurs
28 juin au 6 juillet
2003 : + de 9 millions
de visiteurs
5 au 14 juillet 2008 :
11 millions de
visiteurs
6 au 16 juin 2013
6 au 16 juin 2019
7 au 18 juin 2023

Sources : Rouen tourisme, Armada.org



BELEM

Trois mâts de 1896. Son nombre d'équipage est de 16 men.

DÉCOUVRIR



ALEXANDER VON HUMBOLDT

Trois-mâts barque de 1906. Son nombre d'équipage est de 23 marins - 37 stagiaires.

DÉCOUVRIR



AMERIGO VESPUCCI

Trois-mâts carré de 1931. Son nombre d'équipage est de 16 officiers et 70 marins.

DÉCOUVRIR



SANTA MARIA MANUELA

Quatre-mâts de 1937. Son nombre d'équipage est de 22.

DÉCOUVRIR



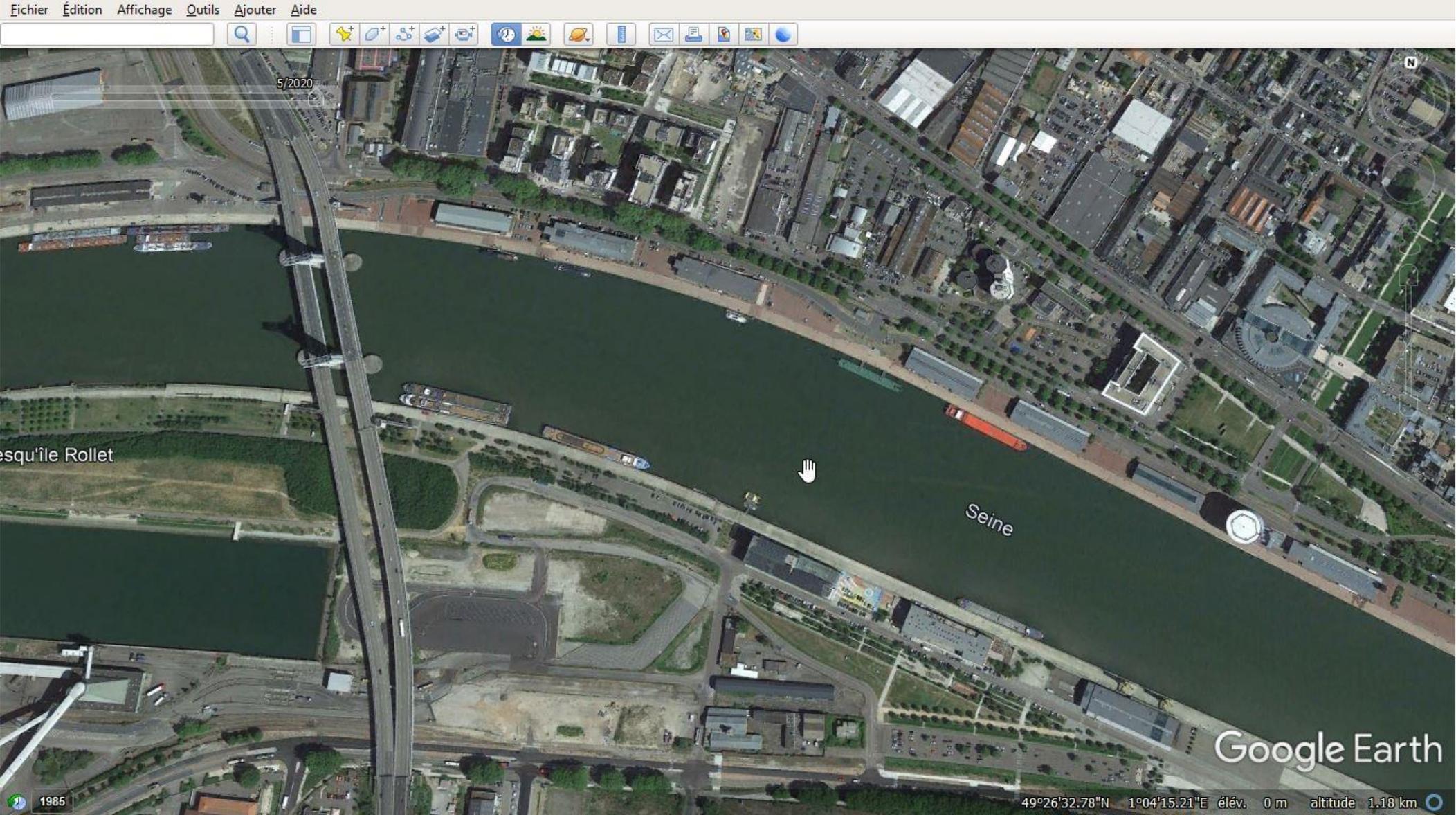
Exemples de gréements attendus à l'Armada 2023

[Vidéo 2019](#)

Les quais de Rouen : la reconquête du fleuve à la recherche de l'identité maritime

2003

2020

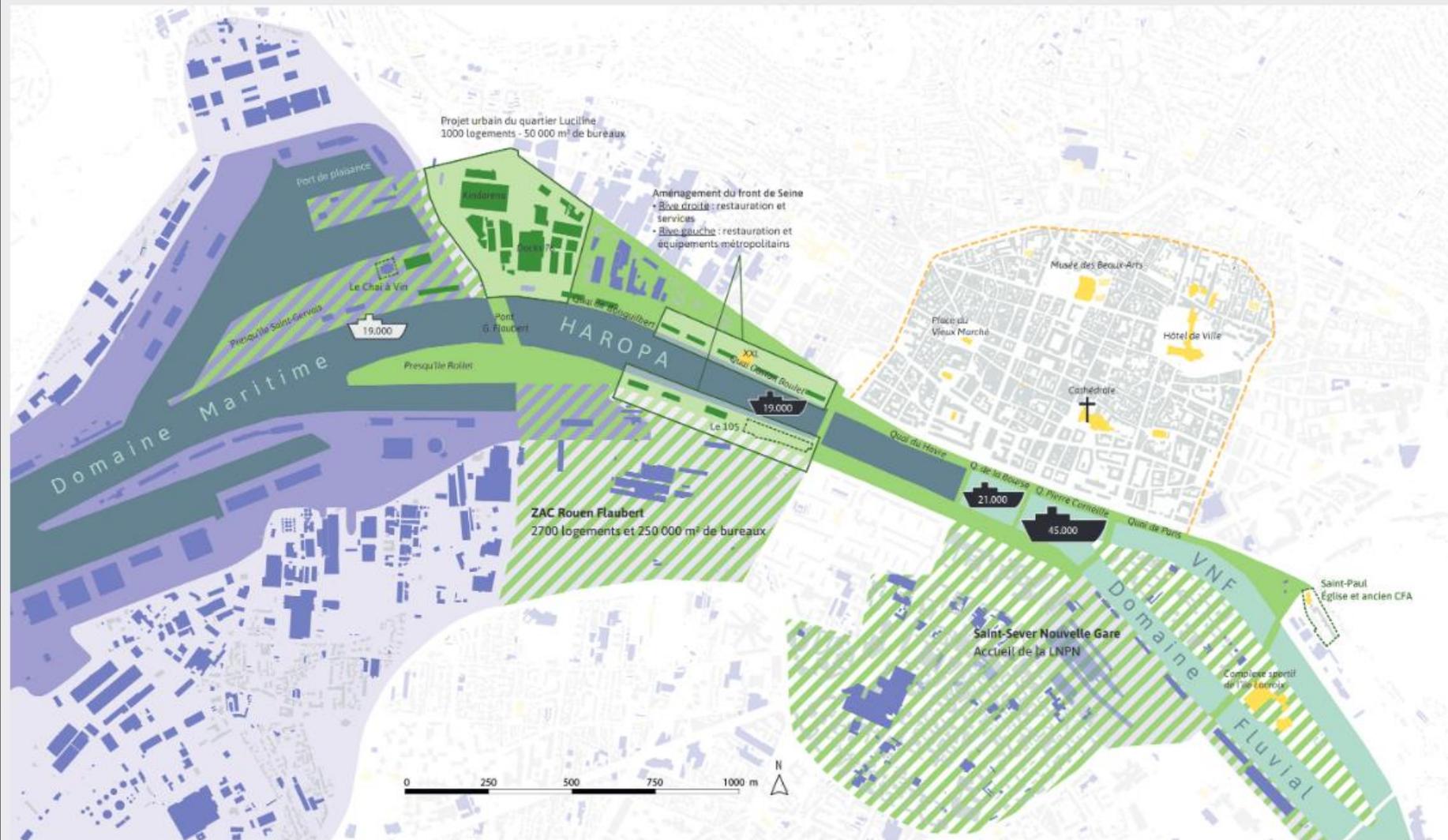


Rouen Presqu'île Rollet : opération de waterfront et réhabilitation en parc urbain



« L'aménagement paysager des Bords de Seine vise ainsi à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de toute l'agglomération rouennaise. [...] Il favorise une réappropriation du site par la population, à la création de nouveaux liens entre les habitants et la Seine mais aussi à un changement d'image [...] »

Source : UNE GRANDE PROMENADE FLUVIALE SUR LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE À ROUEN-NOTE DE PRÉSENTATION, **Métropole Rouen Normandie - Ville de Rouen / Atelier Jacqueline OSTY et associés - IN SITU, 2018**



LA SEINE

- Domaine maritime (Haropa)
- Domaine fluvial (VNF)

ACTIVITÉ INDUSTRIALO-PORTUAIRE

- Domaine de gestion du GPMR
Activité liée au transport de vrac, sucre et céréales
- Tissu industriel varié
- Bâti industriel ou commercial

RECONQUÊTE DE LA SEINE (ROUEN SEINE CITÉ)

- Espaces réaménagés
- Projet de réhabilitation

BÂTI ET POLARITÉS TOURISTIQUES

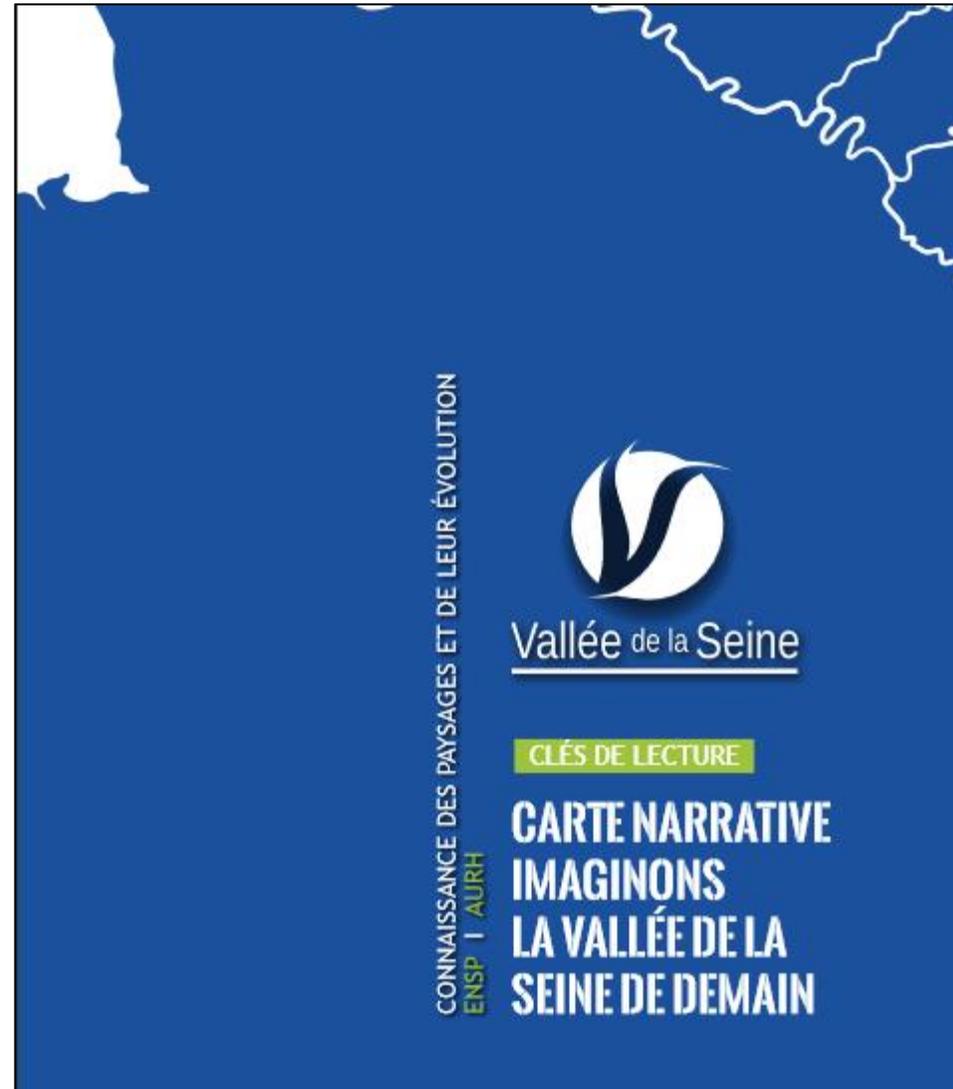
- Bâti mêlant activité à haute valeur ajoutée et résidentiel supérieur
- Projets Réinventer la Seine retenus en phase 1
- Bâti remarquable
- Cœur touristique et patrimonial

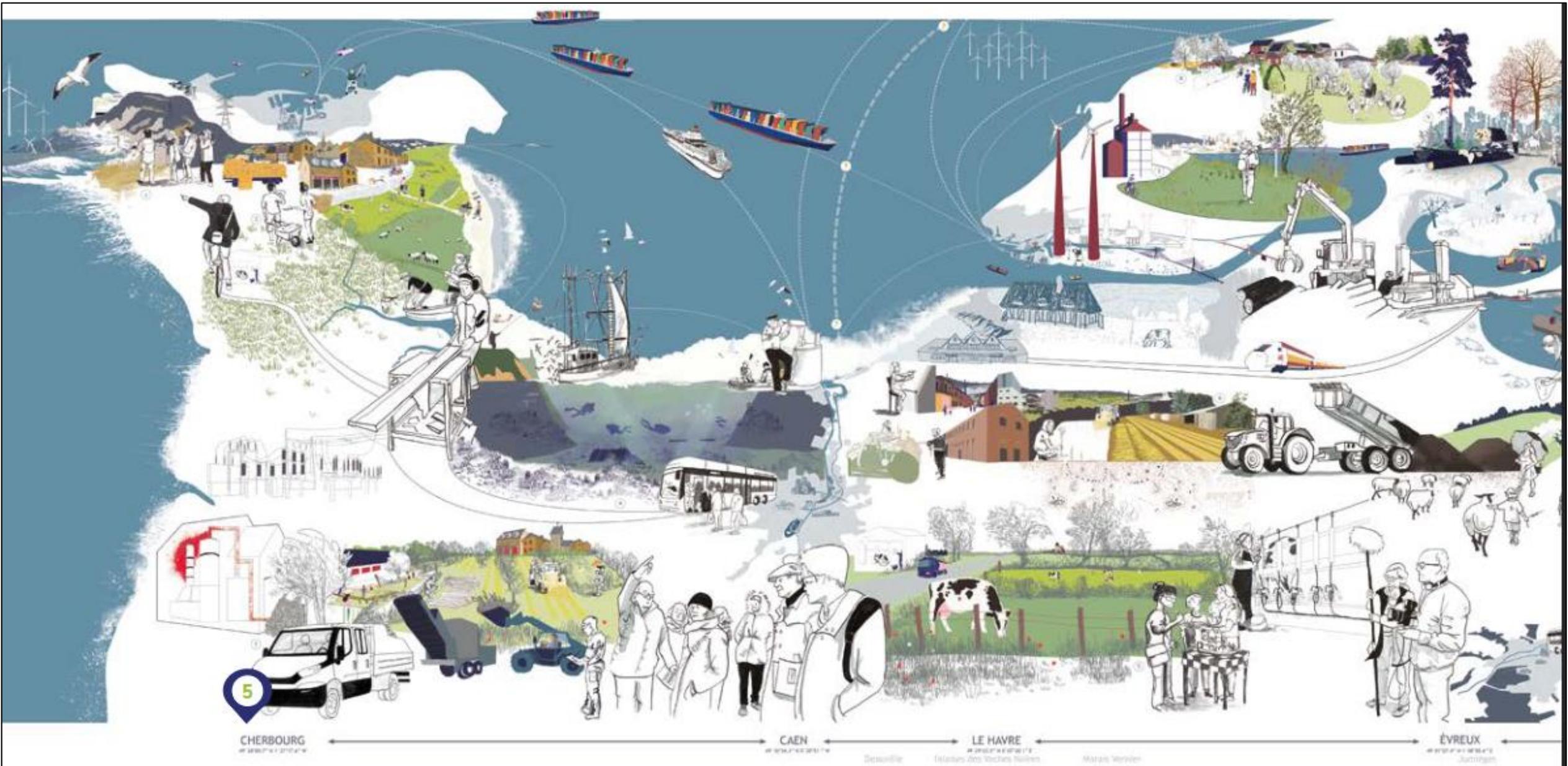
SITES D'ESCALES & NOMBRE DE CROISIÉRISTES EN 2017

- Escale maritime pouvant accueillir des paquebots jusque 240 mètres
- Escaltes fluviales pouvant accueillir des bateaux jusque 135 mètres

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME
 APUR | AUCAME | AURBSE | AURH | L'INSTITUT

3-4 : Penser le territoire de demain : Carte narrative et géographie prospective





conception graphique : E. Pirot, A. Jacquin, J. Billey (ENSP) / conseils artistiques : S. Buttier

LES THÉMATIQUES ABORDÉES

La carte narrative croise de nombreuses thématiques liées à l'aménagement du territoire. Elle souligne l'importance de la prise en compte du paysage pour développer des projets adaptés à la géographie du territoire, des projets résilients, soutenables et vivants.

Elle traduit les exigences défendues par le réseau :

► **L'ÉQUILIBRE ET LA MULTIPLICITÉ DES USAGES** des actions qui favorisent la cohabitation d'usages différents sur un même espace pour dépasser les logiques monofonctionnelles ;

► **LA DIVERSITÉ DES MILIEUX ET DES PAYSAGES** des actions qui permettent de préserver et de révéler les qualités de la mosaïque paysagère de la vallée de la Seine ;

► **LA GESTION RATIONNELLE ET RAISONNÉE DES RESSOURCES** des actions pensées en parfaite intelligence avec les possibilités des milieux, des actions qui s'appuient sur les ressources en place sans excès et les valorisent sur le territoire local ;

► **L'EXEMPLARITÉ DE LA DÉMARCHE** des actions qui ont pu être réalisées grâce à la mise en place de partenariats volontaristes et engagés ;

► **LA RÉVERSIBILITÉ** des actions qui visent à transformer les fonctions et les usages d'un espace, bâti ou non, pour qu'il puisse être réapproprié en s'adaptant aux besoins actuels de la société tout en évitant la consommation de nouveaux espaces.

COMMENT SE SAISIR DE CET OUTIL ?

De multiples formats peuvent être inventés pour faire vivre la carte narrative, avec ou sans animateur. Ci-après, trois pistes d'animations pour inviter les spectateurs à poursuivre les réflexions :

QUELQUES FORMATS POSSIBLES

► « L'AVEZ-VOUS VU ? »

Inviter au parcours dans la vallée de la Seine

Invitez les participants à enquêter et à rechercher des détails choisis dans l'image. Cette méthode permet d'engager les participants dans une lecture dynamique de l'image, à toutes les échelles.

► « DANS LA PEAU DE »

Proposer des récits fictions

Proposez aux participants d'écrire le récit de vie d'un personnage de l'image, d'un élément ou d'un animal. L'objectif est d'imaginer le quotidien de ce personnage, mais aussi son histoire, celle de ses proches, l'évolution de son environnement, personnel et professionnel, de son métier, de ses loisirs...

► « CHANGEMENT DE STATUT »

Animer un jeu de rôle

Initiez un débat fictif. Sur la base d'un sujet de discussion commun, distribuez à chacun le rôle d'un personnage de la carte narrative (l'habitant, l'entrepreneur, le touriste, le saumon...). Chacun est ensuite invité à participer au débat en adoptant la position du rôle reçu sous la forme d'une table-ronde par exemple. Cet exercice a pour objectif de proposer aux spectateurs d'expérimenter un changement de posture.