

PRÉCIS ANALYTIQUE
DES TRAVAUX DE
L'ACADÉMIE
DES SCIENCES,
BELLES-LETTRES
ET ARTS
DE ROUEN

2013



ACADÉMIE DES SCIENCES, BELLES-LETTRES ET ARTS DE ROUEN
2014

LA BASSE SEINE ET PARIS, UNE VIEILLE AMBITION D'AMÉNAGEMENT

(21 septembre 2013)

I. *Introduction*

par M. François GAY

II. *La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine : ambitions et réalisations*

par M. Gérard GRANIER

III. *L'Axe Seine*

par M. Nicolas PLANTROU

I

LA BASSE SEINE ET PARIS, UNE VIEILLE AMBITION D'AMÉNAGEMENT

Introduction

par M. François GAY

La volonté de développer ou d'aménager l'Axe Seine au profit de Paris est une préoccupation constante de l'aménagement du territoire national. Sans remonter à la formule de Napoléon ou de Michelet sur la « Grande Rue » qu'est la Seine, il faut rappeler les grands discours de Lamartine et de Victor Hugo, plaidant avec éloquence en faveur de l'approfondissement de la Seine dès le milieu du XIX^e siècle. Plus généralement, le souci du pouvoir central de contrôler le débouché de la Région parisienne vers la mer est patent depuis la fondation du Havre-de-Grâce en 1517. C'est en même temps que s'affirme la volonté de contrôler les accès à la plus riche province de France : la Normandie est une grande pourvoyeuse de ressources fiscales et financières pour le Trésor royal.

L'âge d'or de l'aménagement de l'axe Seine¹

Le souci de développer l'Axe Seine est renforcé après les destructions de la Seconde Guerre mondiale. La destruction des quais et des ponts

1. Pour plus de détails sur l'évolution de l'aménagement de l'Axe Seine, nous nous permettons de renvoyer au texte de notre conférence donnée sur ce thème à l'Académie de Rouen sous le titre « L'aménagement du Territoire en Normandie, évolution et constantes » (*Précis de l'Académie de Rouen*, 2007, p. 95-114) et à notre article sur « L'âge d'or de l'aménagement » vu de la Basse Seine dans la revue *Études Normandes*, numéro spécial consacré à Val-de-Reuil (n° 2, 2004, p. 33-44). Le *Précis de l'Académie* pour

de Rouen est l'occasion de poser de nouveau le problème de « Paris, port de mer ».

Dès ma modeste participation à la rédaction du premier Plan de modernisation et d'équipement régional (PME 1954-1955), j'insistais sur les atouts de l'Axe Seine et de ses ports, ainsi que sur la nécessité de faire contrepoids à l'attraction des ports du Northern Range, et en particulier d'Anvers.

Dans le premier article du premier numéro de la nouvelle revue *Études Normandes*, notre regretté confrère Jean Morisot développe l'idée, alors novatrice, de « Complexe portuaire de La Basse Seine » et préconise son aménagement en passant de la logique de la reconstruction à celle de l'équipement.

Au même moment je participe, dans une revue havraise consacrée aux Ports (*La Revue de la Porte Océane*), à toutes les réflexions sur les notions d'avant-pays marin et d'arrière-pays (Hinterland) en référence aux ports de l'Axe Seine. Les discussions relatives à l'aménagement du Grand Rouen, que tentent de promouvoir les *Études Normandes*, se déroulent de plus en plus en liaison avec les grands projets des responsables de la Région parisienne sur l'aménagement du Grand Paris. Il fallait donc se situer par rapport au PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation de la Région parisienne) puis, très vite, en référence au Plan Delouvrier dont les cartes faisaient ressortir une ligne de force de développement privilégié de la conurbation parisienne vers l'Ouest, c'est-à-dire vers la Normandie, à partir de deux axes dessinés de chaque côté de la Seine.

Il fallait donc situer notre Région, hâtivement délimitée en 1956, par rapport à l'expansion, mal maîtrisée, de la Région parisienne. Un peu plus tard, Pierre-René Wolf, le puissant directeur de *Paris-Normandie*, aura cette formule destinée à avoir un certain retentissement : « Accueillir Paris sans le subir... »

C'est la grande préoccupation de la nouvelle administration préfectorale, incarnée par le préfet Chaussade qui sait s'entourer de fonctionnaires de grande valeur, parfois issus de l'administration du Plan ou des nouvelles administrations de mission à partir des grands corps de l'État. Assurés d'une certaine durée (le préfet Chaussade restera en poste près de 6 ans !), ils travaillent en étroite collaboration avec les administrations centrales et les grands commis de l'État (Bloch-Lainé, Massé,

les années 2008-2009 comprend en outre plusieurs communications sur des thèmes connexes (François Gay et Yves Guermond sur « Rouen Métropole oubliée », Geneviève Larmanaud sur le transport ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre, Frédéric Sanchez sur la communauté urbaine de Rouen, Philippe Deiss sur la « maritime vallée » et Rouen).

Delouvrier, J. Monod, Serge Antoine) intéressés par les expériences en œuvre en Haute-Normandie et les débuts de la «déconcentration» administrative conduits dans cette région.

En outre, Rouen n'avait pas été retenue dans la liste des métropoles régionales, ce qui pouvait présenter un sérieux handicap en termes d'investissement public. La masse démographique du Grand Rouen – au surplus considérée comme trop proche de Paris – ne fut pas jugée suffisante pour faire entrer la ville dans le groupe des neuf «métropoles régionales» alors proposées par la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale). D'ailleurs, dans les critères de délimitation de cette catégorie, la fonction portuaire, atout de notre Région, était mal prise en compte.

Dans ces conditions, la création d'une sorte d'ORÉAM (Organisme d'études d'aire métropolitaine), en incluant Le Havre, permettait de compenser dans une certaine mesure la non-inclusion des deux agglomérations dans cette liste des métropoles régionales qui sera si bénéfique à Nantes, Toulouse, Bordeaux, etc. Cette création prendra la forme de la Mission d'études Basse Seine (MEBS) au sein de laquelle je fus fortement impliqué comme géographe. On le sait, cette équipe pluridisciplinaire eut la charge de préparer un schéma d'aménagement assez original et plus réaliste que l'esquisse précédente présentée, plus solitairement, par l'urbaniste Wiener. Ce schéma qui deviendra une directive nationale d'aménagement entérinait l'idée d'un développement préférentiel de la Région parisienne vers la mer, en essayant néanmoins d'en contrecarrer les effets potentiellement dangereux, en particulier celui d'une expansion purement linéaire : de là l'idée des «coupures vertes» qui sera reprise dans le Plan Grumbach.

Bien entendu, ce plan ambitieux, qui mettait en évidence les atouts d'un estuaire conçu largement et qui anticipait sur le concept de «Baie de Seine» comme porte océane de Paris, ne pouvait réussir sans un certain freinage la «zone aval» de la région Île-de-France. La ville nouvelle prévue vers Mantes devait être abandonnée si l'on voulait conforter la «zone amont» de la Basse Seine normande et éviter ainsi une «banlieu-sardisation» banale de l'Axe Seine.

Une ville nouvelle à Mantes Sud ne pouvait en effet qu'affaiblir le projet original d'une ville nouvelle à Val-de-Reuil. On le sait, le tournant démographique national qui apparaît lors du recensement de 1975, mais aussi le déclin de l'idée d'aménagement du territoire, un freinage insuffisant de la croissance de l'Ouest parisien ; la crise pétrolière enfin : autant de faits qui mettront fin à bien des espoirs nés de la phase volontariste de l'expansion française dont le Schéma Basse Seine était le fleuron. Certes Mantes-Sud ne fut pas réalisée, mais des zones de

grands ensembles furent bâties à la hâte – générateurs de problèmes ultérieurs – alors que Val-de-Reuil végétait et n'était pas en mesure de respecter les recommandations initiales en matière de diversification sociale et architecturale.

On doit cependant noter des points positifs dans les actions qui accompagnèrent le schéma Basse Seine : la prise de conscience des particularités du Grand Rouen – qui s'était doté d'un schéma directeur dont l'élaboration fut considérée comme un modèle –, même si la traduction en termes d'organisation politique a été extrêmement lente.

On a aussi mieux pris en compte les possibilités de la zone de l'estuaire. Les réflexions sur cet espace se sont prolongées dans deux directions. : d'abord, par une extension des études et projets vers la Basse-Normandie, préfiguration des travaux dont nous parlera Gérard Granier sur la DTA (Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire) ; ensuite, par les nombreux travaux sur les problèmes d'environnement dans un milieu fragile et très disputé, qui ont abouti à une somme de publications sur le SAUM (Schéma d'aptitude à l'utilisation de la Mer) puis à des réalisations utiles sur le plan de la protection de l'Environnement dans le cadre du programme « Seine-Aval ».

Parallèlement, un excellent rapport commandé à Raymond Barre, alors professeur à l'université de Caen, plaidait pour une fusion des ports de la Basse Seine... anticipant la création – près de 50 ans plus tard – d'HAROPA (Groupement d'intérêt économique des ports du Havre, de Rouen et de Paris).

Enfin, il ne faut pas oublier une des créations les plus originales et les plus durables issues Schéma Basse Seine : la constitution d'un établissement foncier (Établissement public Basse Seine) chargé de faciliter réalisation des grandes décisions d'aménagement issues du SABS (Schéma d'aménagement Basse Seine) grâce à la maîtrise du foncier. On sait que le domaine de cet établissement public s'étendra progressivement à l'ensemble de la Normandie, en faisant un outil dont il existe peu d'autres exemples en France.

*

Préfigurant, longtemps à l'avance, les préconisations de l'urbaniste Grumbach, les réalisations issues des recommandations du Schéma Basse Seine aboutiront toutes à un élargissement de l'aire d'étude, renforçant le rôle des coupures vertes (Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande) et évitant un développement plus ou moins linéaire (dans le Roumois, par exemple, ou dans les vallées de la zone amont délimitées par le Schéma). En revanche, certaines réalisations préconisées

n'ont pas encore vu le jour, comme le contournement Est de Rouen, rendant parfois difficile le franchissement de ce grand axe Est-Ouest.

*

Au total, si le SABS a servi de guide même après le recul de l'idée d'un aménagement ambitieux de l'Axe Seine, le problème de l'articulation avec les projets parisiens n'a jamais été posé dans toute son ampleur malgré la volonté exprimée par tous les partenaires de faire de la Seine normande un lien fondamental entre la « mer la plus fréquentée du globe » et une grande métropole mondiale. Les rapports entre l'Axe Seine et la Normandie ont longtemps été vus comme un moyen de faire de la Seine Normande une zone de localisation des activités indésirables de la Région parisienne : industries polluantes, entrepôts, activités requérant une main-d'œuvre banale, etc.

D'un autre côté, la Région Haute-Normandie a essayé de faire valoir ses atouts dans le cadre d'un dialogue – forcément inégal – avec la Région Île-de-France. Ainsi fut engagée par Antoine Rufenacht une participation de la Haute-Normandie aux tentatives de la DATAR visant à promouvoir un aménagement global du Bassin parisien. Ce fut surtout une occasion, pour les régions périphériques du bassin, de manifester leurs rivalités sans que ne soit saisie l'occasion de promouvoir des équipements structurants comme l'amélioration, de la liaison Sud-Est (la « route du Blé », c'est-à-dire la RN 154).

Il en a été de même de la politique dite « des villes à une heure de Paris » (Amiens, Orléans, Troyes, Reims, Rouen) qui n'ont guère profité de la proximité de la Capitale en termes d'emplois qualifiés, d'attractivité et même de croissance démographique, à part peut-être Orléans. Les travaux du recteur Dumont ont permis de constater que, malgré son poids démographique de ville la plus peuplée du Bassin et son importante fonction portuaire, Rouen – comme la Basse Seine – restait désavantagée par l'absence de ligne à grande vitesse et le goulot d'étranglement ferroviaire de Mantes.

Les analyses démographiques les plus récentes montrent donc que dans le cadre radioconcentrique qui reste celui du Bassin parisien, les villes de la Basse Seine malgré leur cadre de vie exceptionnel, leur patrimoine historique, etc., ne bénéficient pas d'avantages significatifs sauf peut-être en termes d'économie résidentielle.

À la fin des années du siècle précédent restait donc dans la situation que nous décrivions avec Yves Guermond dans son ouvrage *La Haute-Normandie, entre deux horizons* (La Documentation française, 1996) : l'Axe Seine restait écartelé entre une « Normandie normande » et une

«Normandie parisienne» sans profiter pleinement ni de son ouverture portuaire mondiale, ni même de la proximité parisienne.

Le renouveau de l'idée d'Axe Seine²

La notion d'Axe Seine prendra cependant une nouvelle dimension dès le début des années 2000 sous l'influence d'idées anciennes puisqu'il s'agissait toujours d'associer la vocation internationale de la région Normande et la volonté de discipliner la croissance, devenue difficilement gérable, de la Région parisienne.

La vocation maritime de la Basse Seine, et particulièrement de l'estuaire, fut réaffirmée par le président Chirac à l'occasion de deux grands discours au Havre qui vont renforcer l'acquis du lancement de Port 2000. Des études diligentées par la Chambre de commerce du Havre vont donc donner une audience nouvelle à cette idée-force : ce fut la diffusion du rapport Attali montrant qu'il n'y avait pas de métropole mondiale sans rattachement à une grande ambition maritime. Ce fut, d'autre part, le mérite du président Sarkozy de donner une impulsion à des idées nouvelles relatives à la maîtrise de la croissance de la métropole parisienne : celle-ci ne pouvait se contenter d'un simple développement de type radioconcentrique comme l'avait déjà bien vu M. Delouvrier, ni même du simple redéveloppement de la ville sur elle-même. C'est à cette occasion que fut présenté le projet Grumbach d'un développement préférentiel de la Région-Capitale vers la façade maritime. Ce projet allait bien au-delà du schéma Basse Seine même s'il en conservait les idées fortes (voir l'interview de Grumbach par Yves Guermond référencée en note). Il a eu le mérite de poser le problème de la liaison améliorée avec la Capitale même si l'on sait bien que le projet d'une ligne nouvelle, même allégée, ne pourra se réaliser qu'avec le temps.

Autre piste féconde, la coordination entre les ports normands et Paris qui a abouti à la création d'HAROPA, et ultérieurement à des accords entre Le Havre, Caen et Cherbourg qui peuvent faire des ports normands un élément essentiel du cabotage international, promis à un grand avenir, pour des raisons écologiques en particulier.

La principale faiblesse du projet Grumbach – un peu grandiose en dépit de son caractère «mobilisateur» des énergies locales – est qu'il n'a pas assez vu les inconvénients d'une conception restée aussi linéaire que

2. Sur les idées succinctement abordées dans la deuxième partie de notre exposé, on se reportera au numéro spécial d'*Études Normandes*, «La Normandie au futur», n° 4, 2010. Antoine Grumbach a été longuement interviewé par Yves Guermond dans un article d'*Études Normandes*, n° 4, 2008, p. 57-62.

le tracé de la LNPN (Ligne nouvelle Paris-Normandie) qu'il a permis de promouvoir. Le développement de l'Axe Seine ne se révélera fécond que s'il aboutit à une région dynamique et suffisamment puissante, autour de la Baie de Seine, pour faire dans une certaine mesure contrepoids aux risques de dévitalisation qu'il comporte à son extrémité occidentale. Cela nous ramène à la question posée à la même époque par le président Sarkozy : « Il y a deux Normandie, nous les aimons toutes les deux... mais en faut-il deux ? »

La question reste posée dans le cadre de la métropolisation en cours dans l'Axe Seine, de Paris à l'estuaire.

TABLE DES MATIÈRES

Tableau de l'Académie au 31 décembre 2013	7
Bureau de l'Académie – Année 2013	15
Chronique des séances de l'Académie – Année 2013	17
Prix de l'Académie – Année 2013	23

ANNÉE 2013

CONFÉRENCES PUBLIQUES ET COMMUNICATIONS

<i>Et si la forêt devait aussi contribuer au salut de l'humanité!</i> par M. Bernard BOULLARD	27
<i>C'est bientôt la renaissance?</i> par M. Michel LEROND	41
<i>La France est une ville</i> par M. Hervé LE BRAS	47
<i>Oral et écrit dans les sociétés antiques du Bassin méditerranéen</i> par M ^{me} Françoise THELAMON	51
<i>La contribution portuaire normande à la découverte du continent américain. Jean de Verrazane et le port de Rouen. La fin d'une méprise</i> par M. Jacques DELÉCLUSE	69



De la Seine impressionniste à la Seine impressionnante

15 juin 2013

[Liste des conférences]	89
-------------------------------	----

Rouen, la Seine impressionniste par M. Philippe PIGUET (p. 91); *Reflets portuaires* par M. René GENEVOIS (p. 101); *Normandie impressionniste* par M. Philippe DEISS (p. 107); *La Seine impressionnante (1)* par M^{me} Jacqueline OSTY (p. 113); *La Seine impressionnante (2)* par M. Yvon ROBERT (p. 117)



<i>Le Turquier de Longchamp, abbé botaniste normand</i>	127
par M. Édouard de LAMAZE	

<i>Objections à l'instauration de salles médicalisées pour l'injection de drogues aux toxicomanes</i>	137
par M. le Professeur Jean COSTENTIN	

<i>L'apport de la géographie aux problématiques de développement durable</i>	153
par M. Michel HAGNERELLE	



La Basse Seine et Paris, une vieille ambition d'aménagement

21 septembre 2013

[Liste des conférences]	161
-------------------------------	-----

Introduction par M. François GAY (p. 163); *La Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine : ambitions et réalisations* par M. Gérard GRANIER (p. 171); *L'Axe Seine* par M. Nicolas PLANTROU (p. 175)



<i>L'image numérique dans nos échanges au quotidien</i>	185
par M. Jacques CALU	



Des regards sur la communication en environnement

19 octobre 2013

[Liste des conférences]	191
-------------------------------	-----

La communication environnementale au Port de Rouen depuis 2000 par M^{me} Sandrine SAMSON (p. 193); *Consom'acteur : manipulation ou nouvelle citoyenneté* par M^{me} Rebecca ARMSTRONG (p. 199); *Les idées progressent, mais le bilan s'alourdit...* par M. Jean-Paul THOREZ (p. 203)



<i>L'assistance médicale à la procréation</i>	207
par M. Bertrand MACÉ	

<i>Architecture et évolutions climatiques</i>	223
par M. Alain ROBINNE	

<i>Les cloches dans la cité</i>	231
par M. Luigi BERGAMO	

<i>L'avenir du livre papier</i>	235
par M. Guy PESSIOT	

ÉLOGE DE LA VERTU

<i>Du clipeus uirtutis d'Auguste à l'humilité de Théodose : l'éloge des vertus politiques dans l'Empire romain</i>	245
par M ^{me} Françoise THELAMON	

HOMMAGE DE LA COMPAGNIE À SES MEMBRES DÉCÉDÉS

M. Xavier CAMILLERAPP, membre titulaire	255
M. Pierre HOMMERIL, membre titulaire	257



Tiré à part numérique du *Précis de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen*, année 2013.

© Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen.

Tous droits réservés pour tous pays.

Ne peut être vendu. Toute diffusion ou distribution sans autorisation préalable de l'auteur ou de l'éditeur est interdite.

ISSN : 1154-7707

ISBN de l'édition papier : 978-2-9549009-0-2