



HAL
open science

Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine

Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque, Benjamin Steck

► To cite this version:

Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque, Benjamin Steck. Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine. Belgeo: Revue Belge de Géographie, 2010, 1-2, pp.135 - 146. 10.4000/belgeo.6705 . hal-01700044

HAL Id: hal-01700044

<https://hal.science/hal-01700044v1>

Submitted on 9 Jun 2021

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

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



Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine

Transport infrastructures and urban and territorial reconstitutions in the Seine estuary

Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque et Benjamin Steck



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/6705>

DOI : 10.4000/belgeo.6705

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 135-146

ISSN : 1377-2368

Ce document vous est offert par Université de Rouen – Bibliothèque Universitaire



Référence électronique

Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque et Benjamin Steck, « Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 09 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6705> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.6705>

Ce document a été généré automatiquement le 9 juin 2021.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine

Transport infrastructures and urban and territorial reconstitutions in the Seine estuary

Bruno Lecoquierre, Laurent Lévêque et Benjamin Steck

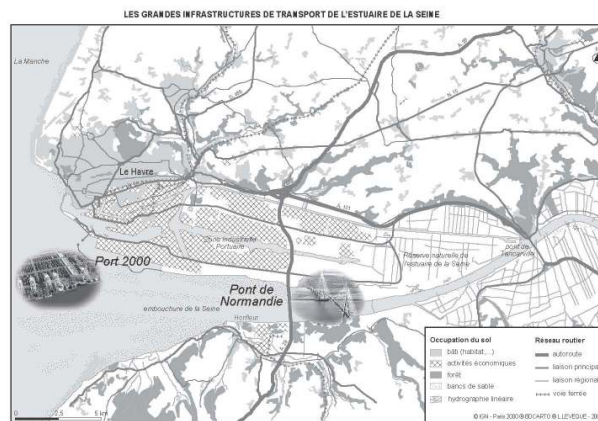
Introduction

- 1 Voici près de vingt ans, était publiée une dénonciation vigoureuse des postures scientifiques et politiques affirmant que les infrastructures de transport déterminaient la structuration des territoires, comme si une relation de causalité univoque liait infrastructure et développement (Offner, 1993). Cette dénonciation demeure souvent d'actualité : les responsables politiques continuent d'agir en utilisant les infrastructures comme levier pour déployer leur projet global d'aménagement et conforter leur pouvoir auprès des citoyens dont ils ont la charge (Steck, 2009). Dans la préface de *La France - Aménager les territoires* (Jean et Vanier, 2009), Jean-Louis Guigou s'en tient ainsi à une position ferme sur cette question dans l'une des douze convictions qu'il expose au début de l'ouvrage : "En finir avec le mythe des grands travaux", avant d'expliquer que "les grandes infrastructures sont une condition nécessaire mais non suffisante au développement".
- 2 Récemment, plusieurs auteurs ont cependant souligné le caractère structurant des infrastructures dans le processus de métropolisation. Ainsi en 2004, dans un ouvrage au titre évocateur – "Métropolisation et grands équipements structurants" –, Corinne Siino écrivait que "les grands équipements sont une facette essentielle des mutations urbaines contemporaines", et Jean-Pierre Wolff que "le rayonnement de certains équipements joue

un rôle crucial dans la compétition que se livrent les métropoles”, avant d’ajouter que “ces équipements participent au renforcement de la métropolisation et s’inscrivent dans des temporalités urbaines et des configurations locales où l’économique le dispute au politique” (in Siino *et al.*, 2004). Dans une perspective similaire, Prelorenzo et Rouillard (2009) constatent que “les infrastructures ont, de tout temps, constitué l’élément fondamental, génésique, organisateur de la ville”.

- 3 Le débat sur le rôle structurant des infrastructures de transport est donc toujours d’actualité mais l’attention porte désormais sur les processus par lesquels les responsables politiques s’emparent d’une infrastructure pour entreprendre des recompositions territoriales mieux à même de servir les ambitions personnelles et collectives qui en sont le moteur. L’estuaire de la Seine constitue un terrain de recherche tout à fait exemplaire pour apprécier ce rôle que continuent de jouer les infrastructures de transport. Il s’agit en effet d’un territoire ambivalent, à la fois unifié par le fleuve qui en constitue l’épine dorsale et fracturé par la discontinuité physique majeure qu’il représente, mettant à distance ses deux rives radicalement différentes par les modes d’occupation et d’aménagement, relevant en outre de deux régions et de trois départements. Il s’agit aussi d’un territoire d’interface où le fleuve, la terre et la mer s’interpénètrent, l’établissant en espace reconnu de la biodiversité floristique et faunistique, tout en constituant, depuis longtemps, un lieu propice au déploiement des activités portuaires et industrielles. Ce territoire est l’objet, depuis une quinzaine d’années, de grands travaux, l’ayant doté de deux infrastructures de transport qui fonctionnent pour l’une, le Pont de Normandie, de l’échelle locale à l’échelle européenne et pour l’autre, Port 2000, de l’échelle locale à l’échelle mondiale (figure 1). Elles transforment profondément les dynamiques territoriales antérieures et offrent à la ville du Havre deux leviers pour renforcer son attractivité internationale et conforter sa volonté d’exercer pleinement une fonction de centralité régionale.

Figure 1. Les grandes infrastructures de transport de l’estuaire de la Seine.



- 4 Le processus de recomposition territoriale qui est à l'oeuvre dans l'estuaire de la Seine a émergé avec la construction du Pont de Normandie, aboutissement du vieux projet de relier les deux rives de l'estuaire au plus près de la mer et cause d'une réorganisation des territoires, dépassant le cadre administratif puisque l'estuaire, dans sa partie terminale, demeure une limite entre les deux régions normandes. Avec sa mise en circulation en 1995, le Pont de Normandie, voulu et réalisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, a mis fin à une discontinuité territoriale importante à l'échelle régionale et préjudiciable au développement de la place portuaire havraise. Il a permis de connecter l'agglomération havraise avec Honfleur et le pays d'Auge, mais également une rive et une région industrielles et urbaines, au nord, avec une rive et une région agricoles et touristiques, au sud. Au-delà et à une échelle plus petite, il constitue aussi un maillon essentiel de "l'autoroute des estuaires" qui relie, le long de la façade océanique de l'Europe, les États riverains de la mer du Nord et de la mer Baltique à la péninsule ibérique et, par delà, à l'Afrique (Brocard et Lévêque, 1996).
- 5 En 2006, une autre infrastructure majeure de transport est mise en service : le bassin de Port 2000, nouveau terminal en eaux profondes du port du Havre, situé au sud du port ancien, en emprise sur l'estuaire, à proximité de son débouché sur la Manche. Cette infrastructure est destinée à l'accueil des plus grands porte-conteneurs en service et en construction et l'objectif de ses promoteurs est de positionner le port comme l'une des plateformes majeures en Europe du Nord-Ouest sur les circuits mondiaux du trafic conteneurisé. Quatre postes à quai sont déjà en fonction. La décision de construire Port 2000, en 1998, a été prise à l'issue du premier grand débat public ouvert en France, selon les termes de la loi dite "Barnier" de 1995. Dans le même temps, selon un processus de décision distinct, était créée la Réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, par un décret en date du 30 décembre 1997. Bien que ces deux processus soient différents, ils se trouvent en interaction continue sur un territoire partagé. En ce sens, la création de Port 2000 et de la réserve naturelle, complémentaires mais également en concurrence pour l'occupation de l'espace estuarien, atteste bien d'une prise en considération avérée de l'environnement dans les processus de décision d'aménagement qui reposent sur la réalisation de grandes infrastructures.
- 6 L'analyse des processus de recomposition territoriale induits par l'ouverture du Pont de Normandie et la mise en service de Port 2000 se décline selon trois types d'approches – territoriale, maritime et urbaine – enrichies par une nouvelle approche de type environnemental. La *dimension territoriale* consiste à construire, par la concertation et en dehors du cadre institutionnel, une communauté de projet appuyée sur les deux rives de l'estuaire, et qui pourrait atteindre 500 000 habitants. La *dimension maritime* vise à tirer parti des grands projets portuaires liés à l'intensification des échanges maritimes durant la décennie 1995-2005, pour attirer des services maritimes et portuaires internationaux ainsi que les sièges de compagnies maritimes et des multinationales de la logistique. Enfin la *dimension urbaine* est caractérisée par la transformation de l'interface ville-port (anciens docks), dédiée, entre autres, à ces activités nouvelles mais aussi à des grands équipements de centralité dimensionnés à l'échelle du territoire métropolitain et non plus de la simple agglomération du Havre, comprenant des établissements de formation supérieure et de recherche dans la perspective de développer un "cluster maritime".

La dimension territoriale : la constitution d'une communauté de projet

- 7 L'idée de relier les deux rives de l'estuaire de la Seine par un lien fixe est une idée vieille de plus d'un siècle. Elle a conduit à l'ouverture du pont de Tancarville en 1959. Mais la nécessité d'un nouveau pont s'est vite imposée, afin d'améliorer la capacité de réponse du Havre à la croissance des flux internationaux, en réduisant son enclavement continental, certes relatif mais vécu comme tel. Il s'est avéré que cette infrastructure, d'abord strictement technique et économique, pouvait devenir un instrument au service de l'émergence du territoire de l'estuaire, délaissé depuis la révolution automobile. La question scientifique que pose cette évolution est celle du rôle d'une grande infrastructure comme levier pour lancer un processus "d'invention territoriale", autrement dit un processus politique (Lévêque et Pasquier, 2008).
- 8 Intervenant de manière quasi-simultanée avec l'ouverture du Pont de Normandie, les élections municipales de 1995 portent à la tête de la ville du Havre une nouvelle équipe, conduite par l'ancien président du Conseil régional de Haute-Normandie qui avait lancé, en 1993, une concertation des élus des deux rives de l'estuaire afin de préparer l'ouverture du Pont de Normandie : l'opération "Grand Estuaire". Cette initiative a été réactivée à la suite des élections municipales et a trouvé un prolongement en 1998 avec la première réunion du "Comité des élus de l'estuaire". La constitution de ce comité a démontré la nécessité d'instituer une concertation trans-estuarienne pour désamorcer les conflits, idée reprise lors du débat public sur le projet Port 2000, entre novembre 1997 et mars 1998. Le Comité des élus de l'estuaire est conçu comme une structure informelle où se retrouvent les "grands élus" : parlementaires, maires des grandes villes, présidents des intercommunalités, des syndicats de Schémas de cohérence territoriale (SCOT), représentants des cinq "Pays" (au sens de la loi Voynet de 1999) de l'estuaire, ainsi que les présidents des Conseils généraux et régionaux ou leurs représentants. Organisé avec une présidence tournante, il s'appuie techniquement sur l'Agence d'Urbanisme de la région du Havre (AURH), à laquelle les cinq pays ont d'ailleurs adhéré en 2001, permettant à cette agence d'étendre son champ d'action sur la rive sud de l'estuaire. Ce comité, qui ne correspond à aucun cadre institutionnel et dans lequel les appartenances politiques sont très diverses, préfigure de fait la mise place d'une gouvernance estuarienne. Ce comité ne prétend pas représenter les 460 communes composant la maille de base de l'estuaire mais prend en compte la nouvelle donne territoriale inaugurée par le Pont de Normandie et les potentialités qui semblent s'offrir avec la présence d'un grand port dans le contexte de la mondialisation économique. Ce qui rassemble ces grands élus, c'est une vision de l'estuaire unifiée par le Pont de Normandie. Cette vision est à la fois opportuniste, puisque les élus se saisissent de cette infrastructure pour faire émerger un nouveau territoire et par conséquent une nouvelle instance de pouvoir, et stratégique, dans la mesure où elle révèle la capacité des élus à dépasser les mailles territoriales existantes. Cette posture les distingue des autres élus plus centrés sur la gestion de leur territoire communal.
- 9 Ce comité a apporté une réponse commune à la consultation de l'État sur sa Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA), approuvée par décret en conseil d'État le 10 juillet 2006, après une très longue période de maturation (Lecoquierre, 2004). Les élus ont estimé trop contraignantes les prescriptions d'aménagement et

d'urbanisme que contenait cette DTA. D'autres sujets ont été mis à l'agenda du comité comme la prise en compte de l'estuaire dans les contrats de plans État-Région, l'harmonisation des SCOT, le lobbying pour les dessertes ferroviaires, la réalisation d'un schéma des zones d'activités, la GIZC (Gestion Intégrée des Zones Côtières). Concrètement, la coopération a favorisé la création d'un syndicat mixte chargé du traitement et de l'élimination des déchets pour l'ensemble de l'estuaire avec la réalisation d'une usine en bord de Seine alimentée par barges provenant des villes littorales, ainsi que des opérations de promotion touristique ("destination estuaire"). La période 2002-2008 a été marquée par la consolidation des structures intercommunales et un renforcement de la cohésion des grands élus. La question d'un système de gouvernance plus élaboré, doté d'une capacité opérationnelle effective, s'est alors trouvée posée. L'idée de la constitution d'une communauté urbaine de l'estuaire a été proposée par le maire du Havre sans que cela ne rencontre d'opposition chez les "grands élus". Une mission exploratoire a été confiée à un ancien sous-préfet de Lisieux qui a conclu à l'impossibilité de mener à bien cette démarche, dans le cadre juridique actuel, à cause de la fragmentation administrative de l'estuaire (notamment la "frontière" régionale entre la Basse-Normandie au sud et la Haute-Normandie au nord).

- 10 Outil économique de première importance, prouesse technique de pointe, symbole du dynamisme local, le Pont de Normandie est ainsi l'instrument d'un projet politique novateur de recomposition territoriale.

La dimension maritime : les grands projets portuaires

- 11 En 1998, lorsque sa construction est décidée, l'objectif général assigné au projet Port 2000 par l'autorité portuaire consiste à permettre au port du Havre de se présenter aux armements internationaux comme un port de base en Europe pour le trafic des conteneurs, en complémentarité, sinon en concurrence, des ports d'Anvers et de Rotterdam (Debrie et Steck, 2005). Des arguments, déjà bien connus, sont avancés, à savoir la position de premier port à l'entrée et de dernier port à la sortie de la rangée portuaire nord-ouest européenne, d'excellentes conditions nautiques, des dessertes terrestres de qualité (l'ouverture du Pont de Normandie constituant un levier supplémentaire), des disponibilités foncières importantes et aux coûts avantageux, etc. Port 2000 met en avant de nouveaux éléments : une garantie de temps d'escale très compétitifs, beaucoup plus courts, grâce à des terminaux de grande capacité et à l'outillage de pointe, une connexion efficace avec les transports terrestres. Le port du Havre prétend ainsi devenir "incontournable". Accessible en permanence aux navires d'un tirant d'eau de 16 mètres, le bassin de Port 2000 peut accueillir les plus gros porte-conteneurs en construction sans contrainte de marée. La réalisation de 12 postes à quai à l'horizon 2020 doit permettre de traiter un trafic de plus de six millions d'EVP¹ (deux millions en 2005). Les deux premiers terminaux ont été mis en service en 2006 et 2007, deux autres en 2009. Dans le cadre de la réforme portuaire française, ils sont concédés pour leur exploitation aux grands armements mondiaux CMA-CGM, Maersk et MSC, associés à des manutentionnaires locaux.
- 12 La croissance du trafic maritime mondial et les perspectives offertes par les terminaux de Port 2000 se traduisent par deux évolutions significatives. D'une part, la croissance des activités maritimes et portuaires et par conséquent de l'emploi direct et de l'emploi indirect qui lui est liée, à un rythme important, institue Port 2000 en locomotive de

l'économie régionale (Chedot *et al.*, 2004). D'autre part, l'implantation dans la zone industrialo-portuaire de l'estuaire de parcs dédiés aux activités logistiques (Parc du Hode, Parc Logistique du Pont de Normandie), avec l'implantation des grands groupes internationaux (GEODIS, DAHER, SDV, UPS, DANZAS) se conjugue avec un transfert des activités logistiques issues des anciens quartiers portuaires du Havre, ce qui offre des opportunités foncières pour le réinvestissement de type urbain (quartier des Docks). En ce sens l'infrastructure que constitue "Port 2000" est une composante essentielle des recompositions économiques, sociales et urbaines de l'agglomération du Havre.

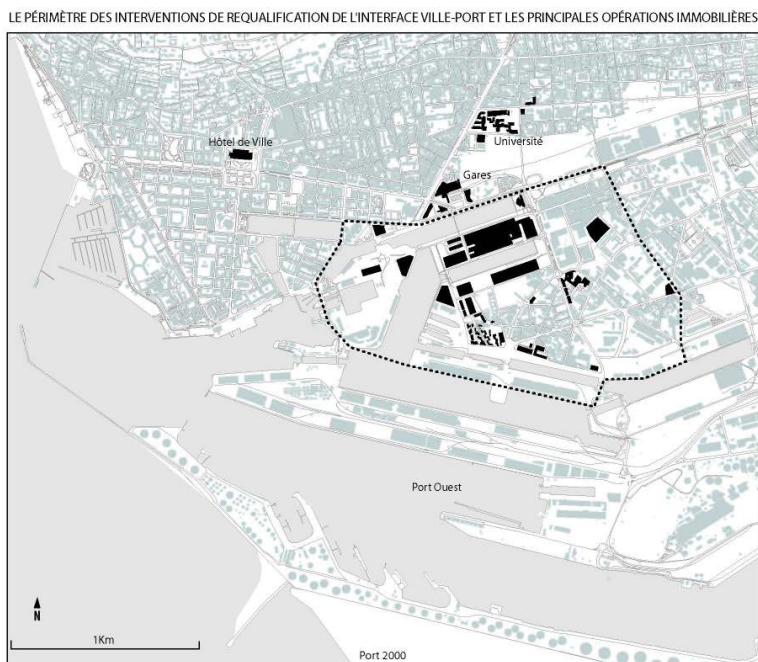
- 13 Port 2000, tout comme le Pont de Normandie, devient aussi un symbole du renouveau, une manifestation du mondial dans le local conférant à celui-ci une image de dynamisme et de volonté susceptible de modifier en profondeur les représentations qu'en avaient forgées les acteurs publics, les entrepreneurs et l'opinion publique. Le concept de Porte Océane, et par conséquent d'ouverture, authentifie une modernité jusqu'alors contestée.

La dimension urbaine : la transformation de l'interface ville-port

- 14 Comme dans beaucoup de villes portuaires, l'évolution de la taille des navires et des techniques de manutention a rendu obsolète la partie la plus ancienne du domaine portuaire pour sa fonction initiale. Allant de pair avec une déprise des industries traditionnelles liées au port, cette évolution a suscité de nombreux projets de reconversion de type "Docklands" ou "Waterfront" dont le plus emblématique se situe à Londres sur la Tamise (Canary Wharf). Cette évolution dans l'usage du domaine portuaire s'accompagne fréquemment d'une "mise en scène" des reliques des activités industrielles et maritimes : galerie marchande dans les docks, port de plaisance dans les bassins, équipements culturels et scientifiques dans les anciennes usines, logements pour une population en recherche d'un cadre urbain original. Elle est souvent associée à une transformation de la centralité de la ville-port dans une optique métropolitaine qui voit s'implanter grands équipements et sièges sociaux d'entreprises multinationales sur les friches délaissées par l'industrie portuaire du XIX^e siècle. Enfin, la relative facilité avec laquelle la puissance publique peut s'approprier de grands espaces fonciers pour les rétrocéder le plus souvent à des investisseurs privés favorise la réalisation de vastes programmes immobiliers de bureaux et de logements.
- 15 Ce modèle quasi-générique d'évolution de la ville portuaire occidentale (Charlier, 2008) s'est concrétisé au Havre dans les "quartiers sud" vaste ensemble urbain qui abritait les installations portuaires créées au XIX^e siècle et les industries coloniales qui y étaient associées ainsi qu'une population ouvrière animant une vie de quartier à l'identité forte. L'évolution du trafic portuaire, dominé par la conteneurisation et la mise en service de navires à fort tirant d'eau a accéléré le processus de déclassement, d'abandon, de crise sociale. Depuis 2000, une zone de 800 hectares au contact direct des quartiers centraux de la ville (figure 2) fait l'objet d'un programme de requalification financé par des fonds européens (PIC Urban). Parmi les principales réalisations : salle de spectacle, "Docks Océane", halle d'exposition, "Docks Café", centre commercial, "Docks Vauban", complexe aquatique et "bains des docks". Parallèlement, un millier de logements sont construits sur d'anciennes emprises industrielles et les armements et opérateurs de services maritimes profitent de cette localisation privilégiée pour y implanter leurs sièges ou agences

régionales, contribuant ainsi à la constitution d'un nouveau pôle d'affaires en grande proximité du centre-ville.

Figure 2. Le périmètre des interventions de requalification de l'interface ville/port et les principales opérations immobilières.



- 16 La dernière étape de la transformation de ce secteur est l'implantation d'équipements d'enseignement supérieur et de laboratoires de recherche qui ont un lien avec l'économie portuaire et maritime et les échanges internationaux : campus logistique autour de l'Institut supérieur d'études logistiques, école d'ingénieur de l'université du Havre, École nationale de la marine marchande, école d'ingénieurs en génie civil, laboratoires de recherche, département Europe-Asie de Sciences-Po Paris. L'idée sous-jacente, en rapprochant les établissements de formation, les laboratoires universitaires et les entreprises, est de favoriser la constitution d'un "cluster maritime" à l'image de ce qui s'est développé dans les autres ports de la rangée Nord. L'intrusion de l'économie de la connaissance dans les quartiers urbano-portuaires parachève les processus d'interaction entre mutation urbaine et mutation économique. Cette profonde transformation de la ville va de pair avec une réflexion sur la centralité, toujours difficile à déterminer au Havre : le processus d'extension de cette centralité sur ses marges sud-orientales immédiates fait glisser la ville vers le port ancien délaissé, devenu facteur d'attractivité et non plus répulsif comme l'était devenue l'interface dégradée.

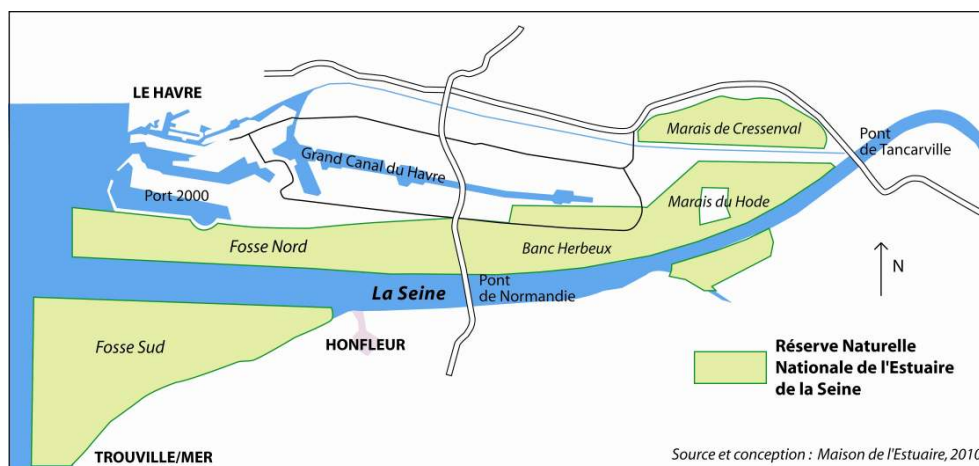
L'irruption de l'environnement dans les projets d'aménagement et de développement : une quatrième dimension désormais inévitable

- 17 Entre 1974 et 1983, les quatre Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'estuaire de la Seine avaient dessiné les grandes options d'aménagement projetées à l'horizon de l'an 2000. Le SDAU de la région havraise de 1974, tout particulièrement,

envisageait une plaine alluviale intégralement occupée par des canaux, des bassins et des implantations industrielles, en rive droite de la Seine, entre Tancarville (au fonds de l'estuaire) et Le Havre. La coïncidence entre la date de validation de cet ambitieux schéma d'aménagement et celle du premier choc pétrolier, qui a marqué tout à la fois le début de la crise économique et l'émergence de la préoccupation environnementale, doit être soulignée (Lecoquierre, 1998).

- 18 En regardant la carte de l'estuaire du début du XXI^e siècle, on constate que, par un saisissant retournement de perspective, la plus grande partie des terrains qui étaient destinés à l'industrialisation en 1974 constitue aujourd'hui l'une des plus vastes réserves naturelles de France, créée en 1997 et agrandie en 2004. La concomitance de la création de la réserve naturelle avec le débat public sur Port 2000 est évidemment riche de signification, même si les deux projets sont issus de processus de décision distincts. La décision de construire le bassin de Port 2000 a été, de plus, assortie d'un éventail de mesures d'accompagnement environnementales dont le montant global équivalait à 10 % du budget d'origine de l'infrastructure. La construction du Pont de Normandie avait déjà donné lieu à de telles mesures compensatoires, mais celles de Port 2000 étaient beaucoup plus contraignantes en raison des pressions effectuées par la Commission européenne qui était l'un des financeurs du projet. C'est bien sûr en raison de ces pressions exercées de l'extérieur sur les acteurs locaux, politiques et économiques que la dimension environnementale a pris une telle importance dans les projets d'aménagement. Mais c'est aussi, et surtout, parce que cette problématique, portée par les débats sur la mondialisation et le développement durable, est désormais ancrée au cœur des préoccupations des citoyens. De ce fait, elle est jugée légitime par les acteurs économiques, en dépit des contraintes qu'elle représente (figure 3).

Figure 3. Les grands projets d'aménagement dans l'estuaire de la Seine.



- 19 L'objectif de ces mesures était de "réhabiliter les fonctions écologiques de l'estuaire" (Réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, 2001, *Premier plan de gestion 2001-2005*) par des opérations de "génie écologique". Celles-ci ont pris la forme de trois chantiers d'importance : un reposoir de pleine mer pour les oiseaux (bassin de repos pour l'avifaune à marée haute créé en arrière de Port 2000 sur des terrains situés hors de la réserve naturelle) ; le creusement d'un méandre artificiel en rive droite de la Seine (connecté au fleuve, en amont du Pont de Normandie, par une brèche dans la digue du chenal de navigation du port de Rouen et dont l'objectif est de recréer une circulation d'eau dans

des terrains en cours d'assèchement) ; la création d'une île artificielle dans la partie terminale de l'estuaire, entre le chenal de Rouen et la côte de Basse-Normandie.

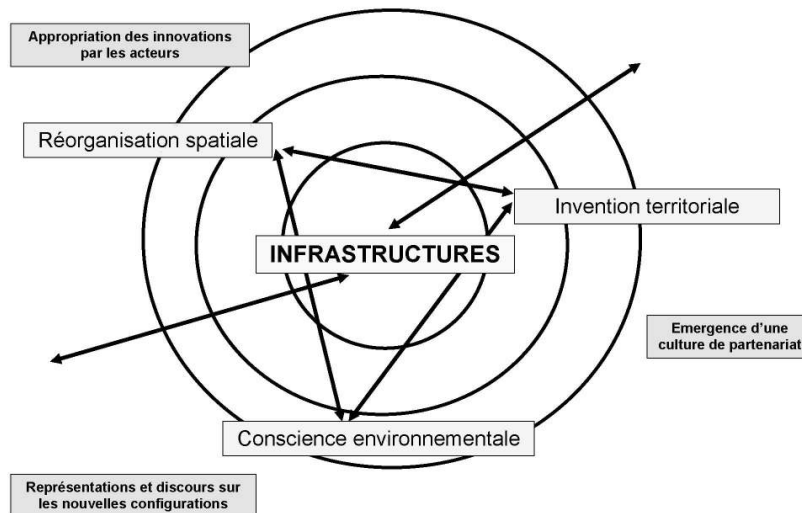
- 20 A la suite du débat public sur Port 2000, cette nouvelle dimension environnementale s'est imposée dans les processus d'aménagement du territoire par la nécessité de la concertation et de la négociation (Lecoquierre, 1999). Jusqu'au milieu des années 1990, l'autorité portuaire havraise était toute puissante pour mener à bien ses projets de développement, avec le soutien de son ministère de tutelle, sans avoir à en débattre avec les acteurs qui lui contestaient cette toute puissance (associations écologistes, marins pêcheurs, etc.). Cette période est désormais révolue et tous les projets importants doivent être débattus, éventuellement dans le cadre d'un débat public comme cela est à nouveau le cas, à la fin de 2009 et au début de 2010, pour le nouveau projet d'aménagement porté par le port du Havre, c'est-à-dire le prolongement du grand canal du Havre vers l'est, jusqu'à sa connexion avec le canal de Tancarville. La réserve naturelle est finalement à l'image de l'estuaire de la Seine dans son entier, c'est-à-dire un territoire de tous les paradoxes, accueillant une intense activité cynégétique, préexistante, portée par un réseau actif de chasseurs, mitoyen de deux grands ports maritimes (Le Havre et Rouen), contigu à une importante zone industrialo-portuaire (Total, Renault, Lafarge, Eramet), à proximité immédiate d'une des grandes agglomérations françaises.

Conclusion

- 21 Le Havre est donc exemplaire de ces recompositions urbaines accélérées par l'ouverture d'infrastructures dont les échelles de pertinence ne sont pas seulement locales mais sont aussi mondiales. Certes le Pont de Normandie et Port 2000 ne sont pas les causes premières et uniques des évolutions en cours mais ils constituent bien les révélateurs des capacités des acteurs politiques et économiques à tirer parti d'infrastructures. Puissants leviers économiques, celles-ci sont aussi un outil pour corriger l'image négative d'une ville, industrielle et polluée, ébranlée par une grave crise sociale caractérisée par le chômage, de mauvais indicateurs de santé publique, des lacunes dans la formation des hommes. Ces deux infrastructures contribuent à forger de nouvelles représentations appuyées sur de nouvelles pratiques, celles des habitants, acteurs ordinaires de l'estuaire. Les acteurs en responsabilité s'en saisissent comme instrument pour repenser la ville et asseoir leur projet de création d'un territoire nouveau, celui de l'estuaire de la Seine, avec la ville du Havre pour centre. Les mêmes responsables se félicitent du projet du "Grand Paris", porté par l'État français, qui vise à conforter la position de Paris comme "ville-monde" en la connectant de façon plus efficace aux espaces maritimes par sa porte océane, Le Havre. Cet ambitieux projet pourrait devenir, grâce aux infrastructures qu'il suppose, un levier supplémentaire pour construire une dynamique urbaine à prétention d'exemplarité.
- 22 Les infrastructures (figure 4) qui fonctionnent à plusieurs échelles, du local au mondial, sont bien le révélateur de dynamiques territoriales à l'oeuvre. Elles agissent sur le territoire selon un triptyque mettant en interaction :
- une capacité à inventer des territorialités rendues possibles par les infrastructures nouvelles qui suscitent des mises en relation intensifiées, tout autant de la part de ceux qui ont en charge les territoires que de la part des acteurs ordinaires de l'espace familial ;
 - une volonté de réorganisation territoriale qui se manifeste par une remise en question des découpages administratifs et politiques et des institutions ou assemblées dont ils

- déterminent le champ de légitimité, découpages devenus en partie inopérants pour gérer des territoires profondément transformés par les infrastructures nouvelles ;
- l'émergence de la conscience environnementale, partagée par un nombre croissant d'acteurs soucieux du développement intégral de leurs territoires et attentifs à ce que les infrastructures nouvelles ne soient pas cause de dégradations et de nuisances préjudiciables à ce développement.

Figure 4. Les infrastructures.



- 23 C'est en ce sens que doit être entendue la notion d'effets structurants. L'innovation que constitue une infrastructure appelle son appropriation par les acteurs, de tous les ordres et à toutes les échelles, dans leurs pratiques d'une part et dans leurs représentations d'autre part. Elle suscite l'établissement d'une véritable culture de partenariat entre les responsables politiques, économiques, associatifs conduits à la concertation et à l'apprentissage d'un partage des décisions, par-delà leurs divergences, voire leurs oppositions. Elle produit enfin de nouvelles configurations réelles ou potentielles mieux adaptées aux évolutions globales tout autant économiques, politiques que culturelles. De la causalité univoque contenue dans la notion d'effets structurants, on passe ainsi à un système complexe d'interrelations qui forge le territoire à la fois héritage et projet, lieu du développement partagé et des conflits d'intérêt, expression du pouvoir confronté à l'espace.

BIBLIOGRAPHIE

BROCARD M., LÉVÊQUE L. (dir.) (1996), *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 155 p.

BUSSI M. (dir.) (2009), *Un monde en recomposition - Géographie des coopérations territoriales*, Publications des universités de Rouen et du Havre, 316 p.

CHALINE C. (dir.) (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, l'Harmattan, 299 p.

CHARLIER J. (dir.) (2008), *Faire la ville avec le port, quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port*, FEDER, Interreg IIIC, Programme Hanse Passage, 127 p.

CHEDOT C., MAQUET X., LEVEQUE L., CAMESELLA Ch., MAILLARD M. (2004), "Les activités maritimes et portuaires de la région havraise, une dynamique économique liée aux échanges internationaux", *Les cahiers d'Aval*, INSEE, Rouen, septembre 2004, 12 p., édition électronique.

DEBRIE J., STECK B. (2005), "Flux portuaires, avant-propos" in DEBRIE J. et STECK B. (dir.), *Ports et flux*, Flux 59.

HOYLE B. (1996), *Cityports, coastal zones and regional change*, Wiley, 306 p.

JEAN Y., BAUELLE G. (dir.) (2010), *L'Europe - Aménager les territoires*, Armand Colin, 42 p.

JEAN Y., VANIER M. (dir.) (2009), *La France - Aménager les territoires*, Armand Colin, 358 p.

LECOQUIERRE B. (1998), *L'estuaire de la Seine, espace et territoire*, Presses des universités de Rouen et du Havre, 192 p.

LECOQUIERRE B. (1999), "Développement global et territorialité dans l'estuaire de la Seine", *Géographies* (Bulletin de l'Association des Géographes Français), pp. 128-133.

LECOQUIERRE B. (2004), "L'estuaire de la Seine au Havre, entre enjeux environnementaux et portuaires", *Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs*, Les cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile de France, n° 141, pp. 107-111.

LÉVÊQUE L. PASQUIER S. (2008), "L'estuaire de la Seine ou la construction d'une identité territoriale dans un espace en recomposition. Communication au colloque international pluridisciplinaire", *Espaces de vie, espace-enjeux : entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*, Rennes 5, 6 et 7 novembre 2008, 12 p. (à paraître).

OFFNER J.-M. (1993), "Les effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique", *L'Espace géographique*, 3, pp. 233-242

PRELORENZO C., ROUILLARD D. (dir.) (2009), *La métropole des infrastructures*, Editions A. et J. Picard, 330 p.

SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F. (dir.) (2004), *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presses universitaires du Mirail, 305 p.

STECK B. (1994), "Les villes portuaires dans le réseau urbain français", communication au colloque international "Vivre et habiter une ville portuaire", Paris - Rouen - Le Havre, 11-14 octobre 1994, in *Port-City Lifestyles*, Plan Urbanisme et Construction, Paris, novembre 1995, pp. 101-111.

STECK B. (2009), "Transport et développement", in BROCARD (dir.), *Transports et territoires. Enjeux et débats*, Ellipses, pp. 125-155.

SUBRA P. (2008), *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Armand Colin, 327 p.

NOTES

1. Équivalent vingt pieds. Il s'agit de l'unité de mesure standard du nombre de conteneurs. Par exemple, un conteneur de 30 pieds de long représente 1,5 EVP

RÉSUMÉS

Cet article constitue une contribution au débat sur les effets territoriaux des infrastructures de transport et, au-delà, sur la question de la gouvernance territoriale. Le cas de l'estuaire de la Seine est exemplaire d'une invention territoriale portée par deux infrastructures de nature très différente : le Pont de Normandie et les premiers postes à quai de "Port 2000". La singularité du processus est qu'il articule trois dimensions fondamentales : la dimension territoriale (construire une communauté de projets qui s'appuie sur les deux rives de l'estuaire), la dimension maritime (tirer partie des projets portuaires pour attirer des services maritimes et portuaires internationaux), la dimension urbaine (caractérisée par la transformation de l'interface ville-port pour accueillir des activités nouvelles). La préservation environnementale s'est imposée comme une quatrième dimension territoriale de l'estuaire de la Seine.

This paper is a contribution to the discussion about territorial repercussions of transport facilities and forms of territorial governance. The estuary of the Seine is an exemplary place to understand the territory planning organized around two recent and very different facilities : the "Pont de Normandie" (built between 1988 and 1995 by the trade and industry organization of Le Havre) and the container traffic dock of "Port 2000", opened in 2006 by the port authority of Le Havre. The process is quite peculiar as it brings together three dimensions : a territorial dimension (to organize a community of projects with the two banks of the estuary), a maritime dimension (projects of port development and intensification of maritime exchanges), an urban dimension (transformation of the waterfront). The environmental protection is now a new territorial dimension for the development of the estuary.

INDEX

Keywords : infrastructure, estuary, territorial governance, territorial impacts, environment, bridge, port, Seine

Mots-clés : infrastructure, estuaire, gouvernance territoriale, effets territoriaux, environnement, pont, port, Seine

AUTEURS

BRUNO LECOQUIERRE

Cirtai/IDEES, Université du Havre, bruno.lecoquierre@univ-lehavre.fr

LAURENT LÉVÊQUE

Cirtai/IDEES, Université du Havre, laurent.leveque@univ-lehavre.fr

BENJAMIN STECK

Cirtai/IDEES, Université du Havre, benjamin.steck@univ-lehavre.fr