

**PARIS**  
**ROUEN**  
**Le Havre**

**seine**  
D'avenir



# Editorial

La Vallée de la Seine, au cours de l'histoire, a eu maintes fois l'occasion de démontrer sa prospérité mais aussi son importance stratégique. Une réalité que nous avons sans doute tendance à oublier en cette époque de crises que nous traversons depuis plusieurs décennies. Le projet de Grand Paris, mis en œuvre par le Président de la République, s'impose donc comme une formidable opportunité. Parce qu'il apparaît clairement que l'ambition de la région capitale n'aura toute sa mesure que si elle prend en compte son ouverture sur la mer, ce qui replace donc l'axe Seine au centre du dispositif. Encore faut-il relever deux défis complémentaires : donner les moyens à notre pays d'occuper dans l'économie maritime mondiale la place de choix que lui autorise sa façade maritime ; mobiliser tous les acteurs concernés par l'élan



retrouvé de la Vallée de la Seine.

Ce double défi était au cœur du colloque organisé au Havre, le 4 mai 2010. Un évènement conçu comme le début d'une démarche au long cours.

En France, à l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle, l'Etat a toujours un rôle majeur à jouer, notamment un rôle d'impulsion et d'organisation. Mais il ne peut ni ne doit tout faire seul.

Les collectivités territoriales sont devenues des partenaires incontournables. C'est la raison pour laquelle nous avons pris l'initiative, avec Bertrand Delanoë, le Maire de Paris, et Laurent Fabius, Président de la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA), de convier l'ensemble de nos collègues élus, de nos partenaires du monde économique, et de toutes les forces vives concernées directement et indirectement par le devenir de la Vallée de la Seine. A cette occasion, nous avons pris l'engagement, au-delà de nos convictions politiques respectives, d'agir de concert pour l'essor de l'axe Seine.

Ce journal ne se contente pas de relater les travaux de cette journée d'échanges. Il propose une mise en perspective. Car si cette journée du 4 mai fut à la fois enthousiasmante et prometteuse, tous ceux qui y ont participé ont bien compris le message partagé : l'enjeu est majeur et ... tout reste à faire.

Antoine RUFENACHT  
Président du CODAH

## Magazine du Colloque du 4 mai 2010

• Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine  
- 4 quai Guillaume Le Testu, 76063 Le Havre cedex

• Tél : 02 35 42 17 88  
• Fax : 02 35 21 51 57  
• [www.parisrouenlehavre.fr](http://www.parisrouenlehavre.fr) - [parisrouenlehavre@aurh.asso.fr](mailto:parisrouenlehavre@aurh.asso.fr)  
• [www.aurh.asso.fr](http://www.aurh.asso.fr)  
• [aurh@aurh.asso.fr](mailto:aurh@aurh.asso.fr)

• Directeur de publication : Antoine RUFENACHT  
• Directeur de rédaction : Dominique DHERVILLEZ  
• Rédacteur en chef : Stéphane BUGAT  
• Direction artistique : Marc DEGOIS  
• Rédaction : Philippe Billy et Christine CLATOT  
• Responsable de production : Christine CLATOT

# S O M M A I R E



## 2 Dans les coulisses du colloque

La préparation d'une manifestation de l'envergure de ce colloque Paris-Rouen-Le Havre n'est pas une mince affaire. Le contenu est essentiel, mais l'intendance doit suivre, elle aussi. Regard sur les coulisses.

## 8 Les éclairages des agences d'urbanisme

Retour sur l'introduction des tables rondes, assurées par les directeurs des agences d'urbanisme du Havre, de Rouen et de Paris.



## Les tables rondes

- 10 La Seine un bassin de vie
- 12 Les grands enjeux économiques
- 14 La mobilité des voyageurs et du fret



## 16 Tour du monde en cluster

Jean-Christophe Victor, comme il le fait dans son émission d'Arte, le Dessous des cartes, dresse un panorama comparatif, cartes à l'appui, de quelques unes des grandes villes portuaires du monde.

## 20 Discours de clôture... ... et déclaration finale 26

Une déclaration signée par les trois personnalités organisatrices du colloque et qui a valeur d'engagement pour l'avenir de l'axe Seine.

## 28 Revue de presse 32 Et maintenant...



Retrouvez le magazine  
sur [www.parisrouenlehavre.fr](http://www.parisrouenlehavre.fr)

• Crédits photos : Erik LEVILLY, Laurent BREARD (Ville du Havre), Eric HOURI (AURH), Elizabeth DELESTRE (Le Volcan)  
• Crédits iconographiques : AURH - Jean-Christophe VICTOR (LEPAC) pour les pages 16 et 17

• Impression : Petite Presse  
• Diffusion : Hardirect  
• Nombre d'exemplaires : 11.000  
• Imprimé sur papier recyclé

# PARIS, ROUEN, LE HAVRE

## DANS LES COULISSES DU COLLOQUE

C'est souvent le cas : tout commence par une idée. Une idée qui se distingue et peut même sembler provocante. Mais une idée prend toute sa dimension lorsqu'elle mobilise les bonnes volontés et devient ainsi un projet. C'est exactement ce qui s'est passé avec l'idée d'inscrire le développement de l'Axe Seine dans la perspective du Grand Paris. Pour que cette idée devienne un projet à part entière, il fallait d'abord un engagement des responsables politiques concernés. C'est ce que devait marquer le colloque inaugural Paris-Rouen-Le Havre, organisé le 4 mai 2010. De l'idée à l'évènement, il faut franchir un parcours riche en grandes et en petites décisions. Récit dans les coulisses d'une manifestation qui fera date.

**OBJECTIF MER**  
Faire du Havre la porte maritime du Grand Paris avec la Seine pour fil conducteur



## «NOUS TRAVAILLONS POUR NOS ENFANTS ET POUR NOS PETITS ENFANTS»

ls étaient dix, mais un seul a eu l'idée. Dix équipes pluridisciplinaires sous la responsabilité de quelques-uns des architectes les plus prestigieux, sollicités par le Président de la République en personne, pour relever un défi que l'on pourrait résumer ainsi : « Dessinez-nous le Grand Paris, ville-monde du XXI<sup>e</sup> siècle. » Ils étaient dix, mais c'est

Antoine Grumbach qui choisit de pousser le bouchon un peu plus loin que ses confrères. Son idée ? Si le Grand Paris veut effectivement rester en course face aux autres métropoles en expansion que l'on range parmi les villes-monde, que ce soit Shanghai, New York, Sao Paulo et quelques autres, il doit, comme elles, avoir une véritable ouverture sur la mer. Pourquoi ? Parce qu'à l'heure de la mondialisation, le commerce se fait à l'échelle de la planète et parce que plus de 80% des marchandises, qu'il s'agisse des matières premières ou des produits manufacturés, sont acheminées par la voie maritime. « Choisir la ville territoire Paris-Rouen-Le Havre, explique Antoine Grumbach, ce n'est pas fuir ou nier les difficultés propres à l'Île-de-France, c'est rechercher un nouvel axe de développement et préfigurer les modes de vie d'une métropole mondiale du XXI<sup>e</sup> siècle. La France peut devenir l'interface atlantique de l'Europe. »

Cette idée-là, s'il l'a mise en forme, au goût du jour, il ne l'a pas vraiment inventée. D'autres avant lui ont développé de tels raisonnements, à commencer par l'historien Fernand Braudel. C'est à lui que l'on doit ce concept de « ville-monde », des villes où « les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes (...) affluent et repartent. » Qu'importe ! Vu de Paris, le Paris des éternels jacobins pour lesquels tout ce qui dépasse le boulevard périphérique, tout ce qui est au-delà du mur de La Défense, est, au mieux exotique, au pire dérisoire, une telle proposition relève de l'éducation. Faire de la ville du Havre et de son port, un point d'ancrage de la métropole capitale, vous n'y pensez pas ! C'est si loin, Le Havre !

C'est sans compter avec la réaction de Nicolas Sarkozy. S'il a lancé cette démarche du Grand Paris, c'est justement parce qu'il veut voir large, et loin. Ce qu'Antoine Grumbach imagine et raconte lui convient donc

parfaitement. Il le dit clair et net dans un discours prononcé le 29 avril 2009, à l'occasion de la présentation des travaux des dix équipes d'architectes. « Faisons enfin le choix stratégique que nous dicte la géographie : le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner. »

S'il est quelqu'un auprès de qui cette argumentation résonne comme une douce musique, c'est bien Antoine Rufenacht, le maire du Havre et le président de la CODAH (Communauté de l'Agglomération Havraise), qui depuis qu'il occupe ces fonctions, a déjà beaucoup fait pour donner un nouveau souffle à cette ville que l'on disait assoupie, en particulier depuis la première crise industrielle des années 70. Ce réveil du Havre, implique notamment que la ville et son port, qui se sont longtemps tournés le dos, prennent conscience de la nécessité d'avancer de concert, mais aussi que les Havrais se réconcilient avec leur propre histoire pour mieux préparer leur avenir. De ce point de vue, en bataillant

pour que le centre ville, entièrement reconstruit sous la houlette d'Auguste Perret au sortir de la seconde guerre mondiale, soit inscrit par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité, Antoine Rufenacht voit juste. Quant à ses efforts, certes plus discrets, pour renouer les relations avec les responsables du port, ils ont aussi une grande importance. De même, les multiples

projets aboutis, tel le réaménagement des docks, et lancés (le tramway, le Grand stade), ou engagés tel qu'Odyssey 21, spectaculaire bâtiment conçu par Jean Nouvel pour accueillir un espace culturel dédié à la mer et aux échanges maritimes..., dessinent le nouveau visage et l'ambition affichée du Havre.

Pour autant, la conviction d'Antoine Rufenacht est que les enjeux du Grand Paris, tels qu'ils s'annoncent et tels qu'ils impliquent Le Havre, dépassent de beaucoup le devenir de sa ville. « Les échanges internationaux tirent l'économie mondiale, tout comme ils sont le moteur de l'économie française, analyse-t-il. (...) Alors que la domination écrasante du maritime va s'accroître avec la rareté de l'énergie et la perspective du passage par le grand nord-ouest, nos ports sont à la traîne. Nous possédons les côtes parmi les plus longues d'Europe. Notre exposition aux

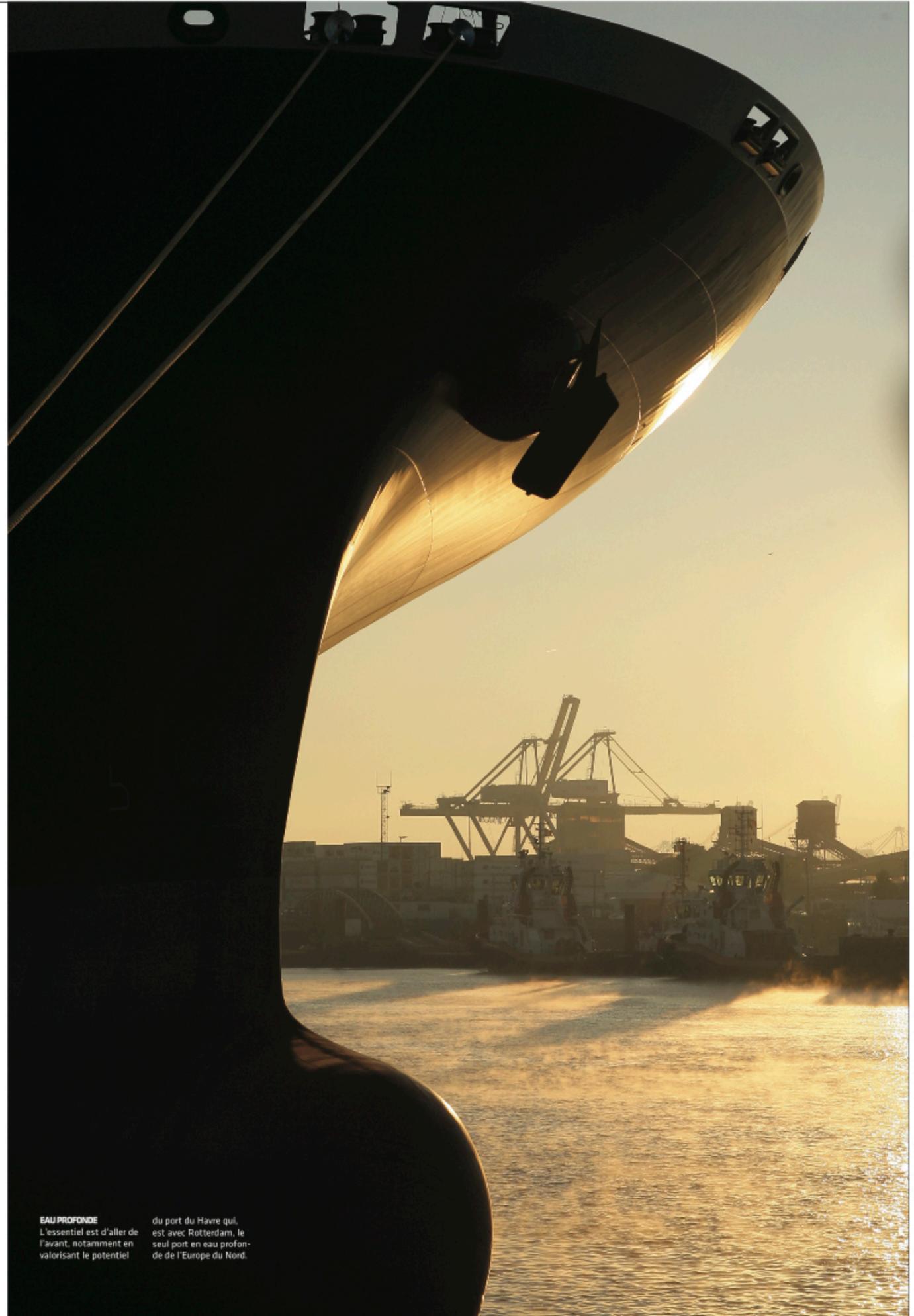
principales routes maritimes (méditerranéennes comme atlantiques) est remarquable. La France n'est pourtant pas la porte d'entrée maritime du vieux continent. »

Aloes même que le trafic maritime mondial ne cesse de progresser, à l'instar du celui des conteneurs qui augmente de 10% par an depuis 20 ans, tout cela a des racines historiques et culturelles. On pourrait les discerner depuis les conséquences de l'Edit de Nantes jusqu'à notre réflexe bien français consistant à privilégier systématiquement les priorités des ingénieurs plutôt que celles des marchands. Reste que, pour lui, l'essentiel est bien d'aller de l'avant, notamment en valorisant le potentiel du port du Havre qui est, avec Rotterdam, le seul port en eau profonde de l'Europe du nord. Il n'est pas question de laisser passer l'occasion qui se présente, d'autant qu'elle correspond, aujourd'hui, à une volonté exprimée au plus haut niveau de l'Etat.

### Irreversible

Dès novembre 2008, le maire du Havre organise donc un séminaire, baptisé Workshop et réunissant les principaux acteurs économiques et politiques locaux, mais aussi un certain nombre de responsables concernés par le devenir de l'Axe Seine. Deux idées fortes ressortent de ces travaux. D'abord, pour que la Normandie puisse s'inscrire dans le sillage de la dynamique francilienne, il lui faut disposer d'une liaison ferrée digne de ce nom. Le Havre à plus de deux heures de Paris et dans des conditions de desserte trop souvent défectueuses, ce n'est plus tolérable, alors même que le TGV place Marseille et Strasbourg à 3 heures du cœur de la capitale. Ensuite, pour peser d'un poids suffisant, que ce soit politiquement, économiquement et même culturellement, il faut que la Normandie, même divisée en deux régions administratives, soit capable de s'exprimer d'une seule voix. Car, s'il est vrai que la reconnaissance par l'Etat de l'importance de l'Axe Seine est déterminante, le temps n'est plus où ce même Etat pouvait décider souverainement des dispositions à prendre pour concrétiser son déterminisme. Il n'en n'a plus les moyens, ni financiers, ni politiques, ni même techniques. La décentralisation et les crises économiques sont passées par là. On peut s'en féliciter ou le déplorer, mais on ne peut nier ce qui est un fait irréversible. Pour ce qui concerne la liaison ferrée, les choses vont encore plus vite qu'espéré. Et cette fois encore, c'est Nicolas Sarkozy qui dégage, le 16 juillet 2009 au Havre, dans son discours ●●●

**MONDE**  
Rechercher un nouvel axe de développement qui préfigure les modes de vie d'une métropole mondiale du XXI<sup>e</sup> siècle.



**EAU PROFONDE**  
L'essentiel est d'aller de l'avant, notamment en valorisant le potentiel

du port du Havre qui, est avec Rotterdam, le seul port en eau profonde de l'Europe du Nord.



Le Volcan que l'architecte brésilien Niemeyer aime à considérer comme l'une de ses œuvres maîtresses.



Le trafic maritime ne cesse de progresser. Plus de 80% des marchandises mondiales empruntent ce type de transport.

## « LE HAVRE EST AVEC ROTTERDAM, LE SEUL PORT EN EAU PROFONDE DE L'EUROPE DU NORD »



**PARTAGE**  
Engager une démarche au long court à laquelle seront associés tous les élus concernés

... sur la politique maritime de la France : il y aura une liaison TGV entre Paris, Rouen et Le Havre, promet-il. Indispensable geste déclencheur, même si bien des questions restent à régler, à commencer par le tracé de cette ligne à grande vitesse, l'emplacement des gares desservies et la complémentarité avec une desserte fret digne de ce nom. Celle-ci fait encore cruellement défaut, contraignant les ports du Havre et de Rouen à recourir très majoritairement aux poids

lourds et, dans la mesure du possible, au transport fluvial qui progresse effectivement. Sans oublier la facture, estimée entre 12 et 18 milliards d'euros, selon les scénarios.

Qu'importe, puisque cette liaison TGV est bel et bien annoncée, tout doit être fait pour qu'elle voit le jour aussi vite que possible et surtout pour qu'elle soit accompagnée par un véritable projet de développement territorial partagé. Vaste ambition, tant il est vrai que la métropole parisienne ne s'est jamais vraiment intéressée à la Normandie, alors même que les principales agglomérations normandes se vivaient surtout comme des rivales. Mais il n'est jamais trop tard pour se mettre d'accord. C'est ce qu'Antoine Rufenacht propose à ses homologues de Rouen et de Paris, Valérie Fourneyron et Bertrand Delanoë, qu'il rencontre à l'initiative de Bertrand Delanoë et qui partagent son point de vue. Une autre personnalité de poids vient vite en renfort : Laurent Fabius, l'ancien Premier ministre, le tout nouveau président de la CREA (Communauté de l'Agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe), qui voit le jour le 1er janvier 2010 et représente 71 communes et 493 000 habitants. Son intention de conforter la dimension métropolitaine de l'agglomération rouennaise ne peut qu'être renforcée par la perspective d'un Grand Paris intégrant pleinement l'axe Seine.

En décembre 2009, Antoine Rufenacht organise le deuxième Workshop. Il y est question de la manière dont la ville se prépare. On y insiste surtout sur la place du port et sur les enjeux de la logistique.

A ce moment-là, Antoine Rufenacht sait que ses contacts ont porté leurs fruits. Il s'est entendu avec Bertrand Delanoë et Laurent Fabius, pour co-organiser un colloque dit « inaugural » pour bien marquer l'intention d'engager une démarche au long cours et à laquelle seront associés tous les élus concernés. Il aura lieu au Havre, le 4 mai 2010. Et tout reste à faire...

Le travail de conception et d'organisation d'une telle manifestation qui doit avoir une ampleur exceptionnelle, se distribue alors sur plusieurs niveaux. Au sommet, les trois co-organismes, comme il se doit. Pour le contenu de cette manifestation, et notamment les aspects politiques, ils s'appuient sur un trio composé de Edouard Philippe, adjoint au maire du Havre, notamment chargé du dossier Grand Paris, de Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, chargé des relations avec les communes partenaires, et de Frédéric Sanchez, vice-président de la CREA. Les agences d'urbanisme de Paris (APUR), de l'agglomération rouennaise (AURBSE) et du Havre (AURH), veillent aux aspects techniques et opérationnels. Quant à l'organisation proprement dite, elle incombe à l'AURH avec le concours des services de la Ville et de l'agglomération (CO-DAH). Chaque semaine, les responsables opérationnels se réunissent donc sous la direction d'Edouard Philippe, qui coordonne l'ensemble.

### Le Volcan

La première décision à prendre concerne le lieu où doit se dérouler le colloque. Parmi les différentes possibilités, le choix se porte rapidement sur le Volcan. Pour des raisons pratiques autant que symboliques. Le Volcan c'est ce bâtiment singulier, conçu par l'architecte brésilien Oscar Niemeyer, et édifié en béton armé. A la fois magistral par ses courbes et imposant tel que situé dans le creux d'une place au cœur du centre ville conçu par Perret, Le Volcan, inauguré en 1982, a été le siège de la Maison de la Culture du Havre, une des pionnières inaugurée par André Malraux dans un autre bâtiment devenu le magnifique musée Malraux. Le temps passant, la Maison de la Culture est devenue Scène Nationale et, surtout, le bâtiment, bien que solidement inscrit dans le

paysage urbain, a été marqué par les stigmates du temps, perdant de son attractivité. L'ambitieux programme de rénovation prévu par la Ville, avec l'approbation de Niemeyer, doit être l'occasion pour les Havrais de se ré-approprier le Volcan. Et le colloque Paris-Rouen-Le Havre est une des dernières manifestations d'envergure abritées dans ses murs déjà prestigieuses et promis à une nouvelle jeunesse. Pour les organisateurs, ce doit être l'occasion de paraphraser la formule mémorable de Malraux qui lançait, lors de l'inauguration de la Maison de la Culture : « Sachez bien que l'on dira que c'est ici, aujourd'hui, que tout a commencé. »

L'organisation d'un colloque qui ambitionne de réunir un millier de personnes et un plateau d'intervenants des plus prestigieux, n'est pas une mince affaire. Il faut dresser la liste des invités, à partir des listes fournies par les collectivités organisatrices, puis gérer les inscriptions. Il faut élaborer les divers documents d'information, préparer le dispositif d'accueil, aménager la salle et les espaces de circulation alentour. Il faut concevoir et installer la signalétique, sur et autour du Volcan, ainsi que depuis les entrées de la ville, sans oublier de prévoir un nombre de places de stationnement suffisant. Il ne faut pas oublier les collations proposées pendant les pauses et, bien évidemment, le déjeuner, en tenant compte des contraintes horaires. Ainsi, pour s'épargner les lourdeurs d'un déplacement massif, il est envisagé de planter une tente juste en face du Volcan. Finalement, la solution retenue est celle du repas-buffet dans les salons de l'Hôtel-de-Ville, en croisant les doigts pour que, le jour dit, les participants au colloque n'aient pas à franchir sous des trombes d'eau la distance qui sépare le Volcan de la Mairie. Evidemment, pas question d'oublier les médias dont on espère qu'ils contribueront à l'écho donné au colloque. Informés à l'avance, les journalistes reçoivent un « dos-

sier de presse » qui leur dit tout sur les enjeux et le déroulement du colloque. Le jour dit, ils disposeront d'une salle de presse où tout est prévu pour leur permettre de travailler dans les meilleures conditions et, surtout, tout sera fait pour qu'ils puissent s'entretenir avec le maximum de personnalités présentes.

### Tables rondes

Mais l'organisation d'un tel colloque ne relève pas seulement des aspects pratiques et techniques. Le contenu a toute son importance. Car derrière le programme, donc le choix des thèmes mais aussi de celles et ceux qui vont s'exprimer à la tribune, c'est ce qui va se dire qui est déterminant. En l'occurrence, il s'agit de concilier un nécessaire formalisme, de nature à mettre en exergue l'importance de ce qui se joue en la circonstance, avec des dispositifs du type table ronde permettant de mener de véritables débats. Des tables rondes, il y en aura quatre, ce qui devrait permettre de ne laisser à l'écart aucune des problématiques clés pour l'avenir de l'axe Seine. Il sera d'abord question de « l'identité de l'axe Seine comme bassin de vie », ou comment la Seine peut cesser d'exister comme la ligne de séparation entre les deux Normandie afin de devenir la colonne vertébrale du Grand Paris. Pour en débattre, Valérie Fourneyron, députée et maire de Rouen, Edouard Philippe, adjoint au maire du Havre, Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris et Philippe Duron, député et maire de Caen. La présence de ce dernier a une importance particulière et efface un risque de malentendu. Caen et la Basse-Normandie ont bien l'intention d'être partie prenante. Il n'est évidemment pas question qu'elles soient tenues à l'écart de la future ligne TGV et leurs représentants sont tout à fait fondés à s'exprimer à ce propos.

Deuxième thème à l'ordre du jour : « les

grands enjeux économiques internationaux ». Il s'agit plus précisément d'évoquer l'émergence d'un « Gateway », s'inspirant de celui qui contribue grandement aux performances du port d'Anvers et de la région, permettant de conforter la compétitivité économique de la métropole capitale. Tout naturellement, la parole est aux dirigeants des ports, Philippe Deiss, directeur du Grand port maritime de Rouen, Laurent Castaing, directeur du Grand port maritime du Havre et Hervé Martel, directeur du Port Autonome de Paris. Pour se joindre à eux, Christian Duhaut, un consultant en logistique et transport et Antoine Grumbach, pour bien souligner que sa vision d'architecte et d'urbanisme prend pleinement en considération les aspects économiques. Troisième thème : « les mobilités voyageurs et fret ». Ou comment s'assurer que l'indispensable TGV trouve sa place dans un réseau cohérent d'infrastructures. Les points de vue des trois présidents de régions, Laurent Beauvais pour la Basse-Normandie, Jean-Paul Huchon pour l'Île-de-France et Alain Le Vera pour la Haute-Normandie, sont d'autant plus attendus qu'ils n'ont pas vocation à n'être que des financeurs de l'infrastructure. Jean-Pierre Dupont, maintenant président du comité de pilotage de la ligne nouvelle grande vitesse Paris-Normandie, et Guillaume Pépy, le président de la SNCF, sont évidemment fondés à se joindre à eux. Voilà pour la matinée qui promet d'être riche.

Pour l'après-midi, on prévoit une quatrième table ronde donnant l'occasion à des responsables économiques et culturels d'apporter leur éclairage sur les questions précédemment débattues. Sont sollicités, Jean-Paul Herteman, le président du directoire de Safran, l'armateur Philippe Louis-Dreyfus, Hubert du Mesnil, le président de RFF (Réseau Ferré de France) et Jean Blaise, directeur du Lieu Unique de Nantes et concep-

teur des Nuits Blanches parisiennes. Vient alors l'idée d'introduire l'après-midi avec un exposé de Jean-Christophe Victor qui dirige le laboratoire de géographie LEPAC, sur le mode de l'émission Le Dessous des Cartes qu'il produit sur ARTE et visant à prendre de la hauteur, en proposant une sorte d'état des lieux des grandes métropoles mondiales et du commerce maritime international. Pour donner à la clôture du colloque la solennité des questions soulevées, il est décidé qu'Antoine Rufenacht, Laurent Fabius et Bertrand Delanoë, s'exprimeront dans cet ordre et sous la forme plus traditionnelle du discours.

### programme complet

A l'approche du 4 mai, le programme complet a pris forme, à un détail près. Jacques Attali, auteur d'un rapport sur la place de la Normandie dans le Grand Paris, à la demande des Chambres de Commerce et d'Industrie, et qu'il était prévu de faire intervenir dans une table ronde, fait savoir qu'il ne pourra être présent le jour dit. Ce qui n'atténue cependant pas son désir de s'exprimer. Ce sera sous la forme d'une brève séquence préalablement filmée et diffusée entre deux plateaux.

Les organisateurs sont presque au bout de leur peine. Les ultimes négociations, au sommet, portent sur la rédaction de la déclaration finale qui aura valeur d'engagement. Chaque mot est pesé, jusqu'au dernier moment. C'est loi du genre.

Ce mardi-là, le temps est des plus dément sur Le Havre. Et une certaine effervescence règne sur le Volcan et alentours. Les Havrais n'en sont pas surpris. Depuis plusieurs jours, les médias leur ont annoncé l'événement. FR3 a même planté son studio en plein air pour un journal en direct qui sera diffusé en fin de journée. Tout est prêt, calé, lissé. Le colloque inaugural Paris-Rouen-Le Havre, Seine d'avenir peut commencer. ■

# ENJEUX POUR UN TERRITOIRE

## Les éclairages des agences d'urbanisme

La première partie du colloque avait pour objectif de proposer une sorte de diagnostic, d'évoquer les grands enjeux qui sont aujourd'hui ceux de l'Axe Seine. C'est ce dont il a été question lors des trois tables rondes portant sur les questions de société et d'identité, pour la première, sur l'économie et plus précisément sur ce que pourrait être un « gateway » sur le modèle de celui qui existe autour du port d'Anvers, pour la deuxième, sur la mobilité, ce qui implique évidemment la future ligne TGV, pour la troisième. Chacune de ces tables rondes a été introduite par une présentation de la situation actuelle et des grandes perspectives, assurée par les directeurs des agences d'urbanisme. Voici les principaux éléments de leurs interventions.

Présentation de Laurent Moreno, directeur de l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Bouches de Seine et Eure (AURBSE)

Le concept de bassin de vie rend compte de la manière dont les habitants, les étudiants, les actifs, tous ceux qui travaillent ou résident sur un territoire le perçoivent comme l'espace de leur vie quotidienne. De ce point de vue, le bassin de vie de la Seine apparaît comme un ensemble dont les fonctions sont plus ou moins concentrées, articulé autour de son fleuve et structuré par ses pôles urbains. Ce large territoire est structuré par de grandes intercommunalités à l'image de Rouen qui, avec la CREA réunit près de 500 000 habitants, du Havre et de la CODAH - communauté d'agglomération de près de 250 000 habitants, de Caen la Mer avec 220 000 habitants. Des intercommunalités de tailles très différentes ont été constituées en Ile-de-France, et Paris se singularise avec un peu plus de 2 millions d'habitants. L'analyse de ce territoire fait également apparaître un maillage assez dense d'agglomérations de taille moyenne qui entretiennent avec



Une concentration plus importante autour des pôles d'emploi que sont les grandes agglomérations.

ces grandes polarités des relations fortes. C'est le cas, par exemple, de Dieppe ou d'Evreux. La concentration des emplois dans les grandes agglomérations est révélatrice du processus de métropolisation qui concerne l'ensemble du bassin de vie. En témoignent les mobilités domicile-travail au sein des aires urbaines, comme les mouvements observés entre les grands pôles urbains. À ce titre, on observe

5 000 mouvements domicile-travail entre l'agglomération de Rouen et Paris et sa proche couronne, ceci dans les deux sens et tous modes de déplacements confondus. Entre les agglomérations de Rouen et du Havre, on compte 2 500 déplacements de ce type.

Le développement de l'économie de la connaissance est un facteur essentiel du dynamisme des agglomérations. L'Ile-de-France constitue l'un des pôles majeurs pour l'enseignement supérieur à l'échelle européenne. La région compte près de 600 000 étudiants dont la moitié à Paris. Au delà, le bassin de vie de la Seine se polarise autour de 3 ensembles universitaires majeurs : Rouen avec 40 000 étudiants, Caen avec 29 000 étudiants et Le Havre avec près de 10 000 étudiants. L'offre de formation supérieure est particulièrement diversifiée avec la présence de grandes écoles, notamment d'ingénieurs ou de commerce, qui viennent compléter les cycles universitaires.

L'une des forces du bassin de vie de la Seine réside dans la jeunesse de sa population. C'est un point singulier au niveau national. La part importante des 15-17 ans dans la population est l'une des caractéristiques du bassin de vie. Les 18-24 ans sont particulièrement représentés dans les grands pôles urbains, attractifs pour les étudiants. Cette présence doit être capitalisée, et l'enjeu pour les agglomérations est d'offrir des emplois correspondant à la qualification de ces jeunes, une fois leurs études terminées.

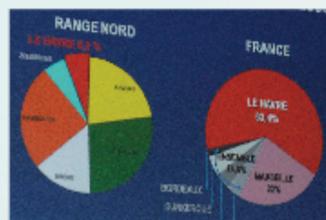
L'attractivité touristique intéresse l'ensemble du bassin de vie. L'activité touristique est un puissant moteur de l'économie dite présentielle. Les lieux touristiques majeurs de Paris et d'Ile-de-France s'articulent avec le littoral et l'axe de la Seine (villes d'art et d'histoire, inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, événements culturels, espaces naturels et paysages remarquables...). En té-



moignent les 400 000 visiteurs à la fondation Monet de Giverny ou le million de visiteurs de la cathédrale de Rouen.

Les fonctions multiples et la diversité des espaces du bassin de vie de la Seine sont la force de ce territoire. Une articulation cohérente et des relations facilitées entre ces différents espaces conforteront les dynamiques économiques et sociales que nous venons d'observer. ■

## EXTENDED GATEWAY L'EXEMPLE ANVERSOIS



Le poids des ports de la Hanse est disproportionné par rapport aux avantages des ports de l'hexagone.

Le Gateway, est une association commerciale territoriale et industrielle. En Belgique, il établit des synergies entre les ports maritimes d'Anvers, d'Ostende et de Zeebrugge, les ports fluviaux, de Gand et Bruxelles, et des plates-formes multimodales

et de distribution, harmonieusement réparties sur le territoire.

Les Belges savent calculer la valeur ajoutée portuaire et la mesurer pour le compte de chacune des entreprises de l'hinterland. Ce qui n'est pas notre cas. C'est fort de cette objectivisation que leurs investissements publics et privés ont été coordonnés. On peut donc s'interroger sur la capacité de la France à organiser, à partir des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial de Paris, à partir des plates-formes logistiques le long de vallée de la Seine, un « Gateway français », atout pour renforcement industriel et une meilleure répartition du tertiaire.

L'économie de l'Axe Seine est forcée sur l'industrie - sachant que l'Ile-de-France capitalise les services - avec les grandes entreprises structurées par l'automobile, le pétrole



et la pétrochimie, l'aéronautique et la pharmacie. En tête de cette vallée, nous avons un bi-pôle de ports, dont celui du Havre qui assure une ouverture sur le monde entier par

des lignes régulières en direction 500 ports, sur 5 continents.

La situation de nos ports est avantageuse, à l'ouest du Pas-de-Calais, lieu assez dangereux pour la navigation. Leur accès est un atout. A partir de Cherbourg, on atteint Le Havre en 5 h. 45 et Rouen en 11 h., bien avant d'avoir pu atteindre Rotterdam (15 h.), Anvers (13 h.) et évidemment Hambourg (35 h.). Or, la carte montre le poids des ports de la Hanse, disproportionné par rapport aux avantages nautiques et géographiques qu'ont nos ports. Si on conjugue en tonnages les scores du Havre et de Rouen, on arrive à peu près à 100 millions de tonnes. Anvers est à 189, Hambourg à 140.

On calcule le taux de performance des ports à partir de l'an 2000 en évaluant où

sont les parts de progression, sur les conteneurs principalement.

- La courbe montre que Hambourg a une performance phénoménale due à l'effondrement du mur de Berlin et à une capacité qu'ont les Hambourgeois de savoir faire du commerce.

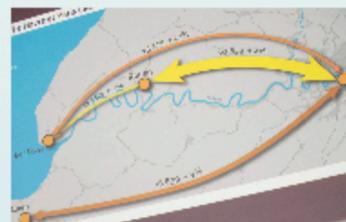
- Le port de Rotterdam suit la courbe de croissance du trafic mondial. Jusqu'en 2003-2004, Anvers a accompagné Le Havre, qui a ensuite souffert d'un retard de livraison du chantier du port 2000, alors qu'Anvers a su mobiliser un hinterland. Ce serait l'effet « GATEWAY ».

- Quant au port de Rouen, sa courbe suit le cours des céréales. Premier port français pour les conteneurs, Le Havre n'atteint pourtant que 6,2% des volumes des ports européens du nord, devant Anvers, Rotterdam, Hambourg et Brème. ■

Présentation de Francis Rol-Tanguy, directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)

Le premier constat du malaise ferroviaire, c'est la détérioration à la fois des temps de parcours et de la régularité, alors que la plupart des autres métropoles de province, avec l'effet TGV, ont un accès facilité à Paris. Pourtant, selon les chiffres de la SNCF, la progression du trafic voyageur entre 2006 et 2009, sur les 2 Normandie, est de 17% pour Paris-Le Havre, 7% pour Le Havre-Rouen, 2% pour Rouen-Paris et 3% pour Caen-Paris.

Le débat public programmé pour 2011 sera l'occasion de confirmer ou d'arbitrer différents points. Les deux têtes de lignes : St Lazare-La Défense. Le débranchement vers Caen à Mantes : où le situer ? La question de la gare centrale de Rouen. Le mo-



Un débat public définira, en 2011, les différents tracés d'un TGV entre Paris, Rouen et Le Havre, sans oublier Caen

ment où il faudra doubler la ligne qui mène vers Calais et Londres. L'existence de tracés alternatifs pour que ce débat public puisse prendre toute sa dimension.

Pour ce débat public, plusieurs questions seront à trancher. Comment peuvent être traités les problèmes franciliens, car ces problèmes de régularité, on les rencontre en Ile-de-France ? Le passage par Mantes doit-il être direct ou passer par Cergy Pontoise ? Quelles connexions avec les projets de l'Ile-de-France (prolongement d'Eole vers l'Ouest, métro de rocade avec Arc Express, CDG express et barreaux prévus dans le Val d'Oise) ? Quelles connexions des liaisons normandes à grande vitesse avec le réseau européen, ce qui implique la nouvelle liaison entre Roissy et La Défense, déjà en débat ? Comment peut se faire la connexion en matière de transport de fret fluvial ou marchandises ? Si la part ferro-

viaire est faible, celle du fluvial a connu une croissance importante depuis dix ans. Mais le total des deux reste bien inférieur à ce qu'il est pour les autres ports européens.

Le développement du ferré dédié au fret dépend de l'itinéraire Mondeville, Serqueux, Gisors qui peut ainsi rejoindre la grande ceinture, ainsi que du lien avec la future plate-forme d'Achères. On peut aussi se poser la question de la bonne liaison du port de Gennevilliers à la Grande Ceinture. Ces deux infrastructures sont proches mais pas connectées. Sans oublier l'amélioration de la desserte interne des ports, et leurs connexions au fer et au fleuve. Enfin, comment peut-on, au-delà de l'Ile-de-France, envisager demain l'ensemble de l'hinter-



land des ports de Rouen et du Havre ? D'où la question des corridors de fret européen et de leur bonne liaison jusqu'au Havre, ou encore du canal Seine-Nord Europe qui va relier le réseau fluvial du Benelux à celui de la Seine et, ce coup-ci, à grand gabarit. ■

**3 millions** d'habitants gravitent autour de Paris  
Rouen Le Havre et des différentes intercommunalités

**10%** c'est la croissance mondiale du transport maritime des conteneurs

**17%** c'est la progression du trafic voyageur entre 2006 et 2009, sur les 2 Normandie

LE PROJET DE « L'AXE SEINE » POSE LA QUESTION DE L'IDENTITÉ ET DE LA COMMUNAUTÉ DE BIENS ENTRE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES NORMANDS.

# LA SEINE UN BASSIN DE VIE

## Les signes de l'identité normande

L'identité normande est une évidence que les faits n'ont pas toujours confortée. En Normandie, l'histoire a bien souvent mis en exergue les divisions - pas seulement administratives - et les rivalités qui furent la rançon d'une certaine prospérité, autrement dit une absence de hauteur de vue. Lorsque nous voyons midi à notre porte, nous avons tendance à considérer notre voisin comme un importun. Ce que change le projet de l'Axe Seine, en prenant pleinement sa place dans la perspective du Grand Paris, c'est justement qu'il élargit considérablement l'angle de vision de ceux qui conduisent la destinée du territoire normand. C'est d'ailleurs une urgente nécessité, tant il est vrai que les métropoles du XXI<sup>e</sup> siècle, ces villes-monde de l'après-Kyoto, ne doivent plus être de simples conurbations, mais plutôt la traduction dynamique de mises en réseaux de grandes fonctions urbaines, économiques, universitaires, culturelles, etc. La question de l'identité comme point d'ancrage de ces territoires d'un nouveau genre n'en revêt pas moins une importance particulière.

« Il y a une identité normande, affirme Valérie Fourneyron, députée-maire de Rouen. Il y a une histoire, mais il y a aussi un véritable avenir partagé entre la région capitale et son ouverture sur la mer, sur ce qui fait nos unions, et je pense à trois éléments majeurs : la mer, le fleuve, le train. Ce sont autant de traits d'union sur lesquels nous devons nous appuyer pour construire notre bassin de vie. »

« C'est vrai qu'il y a un pôle parisien, un pôle rouennais, un pôle havrais, un pôle caennais, admet Edouard Philippe, adjoint au maire du Havre. Mais les gens évoluent de façon beaucoup plus fluide entre ces pôles. Je vais prendre un exemple que je connais bien, puisque c'est le mien. Je suis d'une famille havraise, je suis né à Rouen, j'ai été au collège du Grand Quevilly, puis au lycée de Sotteville, avant de poursuivre mes études à Paris. Je suis maintenant élu au Havre. Disons que je suis un enfant du nord de la Seine. »

« Il faut tenir compte de deux réalités apparemment un peu contradictoires, observe Philippe Duron, député-maire de Caen : la notion d'axe et la notion de bassin. Un bassin c'est une métaphore géographique. C'est bien évidemment le bassin hydrographique qui a donné aux géographes cette possibilité de décrire d'autres réalités. Le bassin géographique d'un fleuve, c'est le fleuve et ses affluents. Ici, le bassin de vie de la Seine dépasse largement la vallée de la Seine. C'est ce qui, de mon point de vue, en fera la force demain. »

Reste à déterminer les chemins à emprunter pour donner à l'Axe Seine ce supplément de cohérence qui lui fait encore

défait. Le sujet n'est pas vraiment nouveau. « Cette réflexion autour de la Seine et entre la Seine et Paris est menée par les responsables de ce territoire et avec l'Etat depuis à peu près 40 ans, constate Philippe Duron. Souvenons-nous le débat qu'il y a eu sur la Basse Seine, en 1969, après le rapport Delouvrier. Souvenons-nous du débat sur la DTA : fallait-il y intégrer une partie de la Basse-Normandie et Caen ? Souvenons-nous aussi d'autres débats que nous avons eus entre les régions Haute et Basse-Normandie. »

On aurait cependant tort d'imaginer que ces débats anciens enferment les Normands dans une sorte de fatal immobilisme. « Les choses sont en train de changer, de part et d'autre de la Seine, affirme Philippe Duron. La réalité géographique a été aidée par l'homme qui a jeté au dessus de la Seine le pont de Normandie. Les deux rives sont en train de se recomposer. C'est une réalité forte. » Pour l'élu normand, l'enjeu le plus important reste l'intégration de ces territoires dans les réseaux métropolitains, au niveau mondial. « C'est la capacité d'exister sur le plan universitaire et d'être visible, d'avoir en matière de recherche des coopérations qui soient également à la bonne échelle. C'est la capacité de produire de la créativité artistique qui soit, elle aussi, dans des réseaux internationaux. Nous avons du mal, chacun dans nos villes, à réunir la totalité de la panoplie qui feraient d'elles des acteurs métropolitains qui comptent au niveau européen. Notre démarche doit dépasser les concurrences qui nous ont un peu bridés dans le passé. »

Les intentions étant posées, y voit-on clair sur la méthode ? « La Seine est une



La réalité géographique a été aidée par l'homme qui a jeté au dessus de la Seine le pont de Normandie.

trame bleue et verte considérable, dans le domaine touristique, dans le domaine des déplacements, de l'environnement, etc. Essayons de construire ce qui nous réunit, ce que nous avons en commun et de déterminer quelques axes très concrets pour des actions partagées, propose Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris. Les citoyens, qu'ils soient parisiens ou normands, attendent de nous des actes concrets. »

« Nous voyons bien qu'il existe une structuration, en particulier autour de nos métropoles et autour du fleuve, mais qu'il y a aussi besoin d'y mettre un projet politique, un projet d'intérêt collectif », ré-

sume Valérie Fourneyron.

« L'Estuaire de la Seine, c'est environ 500 000 personnes, sur 2 régions et 3 départements, rappelle Edouard Philippe. D'une certaine manière, il concentre le même potentiel et les mêmes difficultés que l'axe Paris-Rouen-Le Havre. Pourquoi ne pas considérer le travail que nous y menons, en y associant tous les acteurs concernés, comme un travail de laboratoire ? »

« En tout cas, conclut Edouard Philippe, à l'échelle de l'Axe Seine, la bonne méthode est de se fonder avant tout sur des projets correspondant effectivement à un intérêt commun, plutôt que de se poser d'inextricables questions institutionnelles. » ■

Témoignage  
Jean Blaise, directeur du Lieu Unique de Nantes, concepteur de la Nuit Blanche de Paris.

## La culture pour reconquérir un territoire

« Pour que le débat public soit intéressant et enrichissant, il faut qu'il s'appuie sur des symboles, voire de la poésie. Il faut qu'il donne envie. On est en présence d'un vaste territoire. Paris-Le Havre, c'est 200 km. Nantes-St Nazaire c'est 60 km. On est dans une autre échelle, avec une unité de lieu qui, ici, existe peut être moins. »

Quand Jean-Marc Eyrault, le maire de Nantes, et Joël Batteux, le maire de Saint-Nazaire, ont commencé, il y a vingt ans déjà, à parler de la Métropole Nantes-St Nazaire, ils avaient des discours politiques volontaristes. Puis, petit à petit, l'économie a fait cette métropole. On n'a plus le port de Nantes et celui de St Nazaire ; on a le port de Nantes-St Nazaire. Bientôt les deux chambres de commerce vont fusionner. Les élus cherchaient un projet qui donne du sens à ce territoire. Personne n'allait plus à Lavau-sur-Loire, près de St Nazaire, un petit village magnifique, perdu dans une impasse du territoire. Notre idée a été d'y faire une place à l'art, afin qu'il s'imisce dans les préoccupations de cette métropole Nantes-St Nazaire. Nous avons fait appel à de grands artistes internationaux, comme Daniel Buren, Tadashi Kawamata, Erwin Vurm, Felice Varini, pour qu'ils y travaillent, qu'ils y créent des œuvres in situ.

N'oublions pas que les estuaires sont aussi des réserves extraordinaires pour la biodiversité. Une autre dimension culturelle à prendre en considération.

J'ajouterais que les grands projets artistiques et culturels qui permettent aux habitants de se reconnaître dans leurs territoires, ont aussi une dimension économique. Ainsi, nous faisons appel à des financements privés et nous tenons à souligner les retours sur investissement que génèrent les financements publics. »



TABLE RONDE  
Les problématiques de l'Axe Seine au cœur des débats animés par Stéphane Bugat. Participant Valérie Fourneyron, députée-maire de Rouen

Edouard Philippe, adjoint au maire du Havre  
sur l'écran : Philippe Duron, député-maire de Caen  
À droite : Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris

« PRÉFIGURER LES MODES DE VIE D'UNE MÉTROPOLÉ MONDIALE DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE »

133 ponts franchissent de la Seine, du Havre à Paris

LA FRANCE N'A PAS DIT SON DERNIER MOT DANS LA COURSE QUE SE LIVRENT LES GRANDS PORTS MONDIAUX ET NOTAMMENT DE L'EUROPE DU NORD.

# LES GRANDS ENJEUX ÉCONOMIQUES

**Puissance des ports et dynamiques des territoires**  
La toute puissance du trafic maritime est devenue une donnée fondamentale de l'économie mondiale. Une des conséquences, c'est que l'efficacité des ports tient à leurs performances techniques, mais également à la manière dont ils sont reliés avec les métropoles qu'ils ont à desservir. C'est un système qui est en cause et la défaillance a évidemment des effets en chaîne.

Le transport de marchandises conteneurisées, c'est un gigantesque réseau que l'on peut comparer au réseau internet, décrit Laurent Castaing, directeur du Grand port maritime du Havre. Une fois que l'on a mis le conteneur dans le navire, il vous transporte à tous les points du monde pour quelques pour cent de la valeur de la marchandise. Le grand enjeu pour une métropole, c'est d'atteindre le plus vite et le plus efficacement possible ce grand réservoir de matières et de produits que représente aujourd'hui l'océan. Il lui faut donc se connecter à ce réseau. Aujourd'hui, entre Paris, Rouen et le Havre, nous bricolons. Il nous faut passer au haut débit.

Aussi inéluctable soit-elle, la généralisation du conteneur ne doit certes pas faire oublier ce qui lui échappe encore. « Tout ce que nous consommons et que nous exportons n'arrive pas ou ne part pas par conteneur, souligne Philippe Deiss, directeur du Grand port maritime de Rouen. Je pense aux céréales et à bien d'autres marchandises. D'ailleurs, tous les ports français, y compris Marseille et les ports qui structurent la Normandie, de Dieppe à Cherbourg et Caen, ne sont pas des ports spécifiquement conteneurisés, ce qui leur permet de

tirer leur épingle du jeu lorsque la crise les frappe, comme en 2009. »

« Au port de Paris, précise Hervé Martel, directeur du Port Autonome de Paris, les matériaux de construction représentent une part importante de notre activité. Il faut savoir que chaque parisien, chaque francilien consomme ou génère trois tonnes de granulats par an. Ce qui fait plus de 35 millions de tonnes de granulats à amener au cœur de la zone urbaine dense. Une grosse partie de ces granulats est acheminée par voie fluviale. Autre exemple : les céréales. C'est la deuxième filière pour le port de Paris et le principal débouché des céréales qui sont chargés sur notre port, c'est bien entendu le port de Rouen, le premier port européen pour cette filière. »

Dans la course au gigantisme que se livrent donc les grands ports du monde, les ports français ont encore un retard flagrant, y compris par rapport à leurs principaux concurrents européens, Anvers, Rotterdam, Hambourg, etc. Le poids de l'histoire, sans doute. « On a une bonne capacité portuaire, avec des outils qui marchent très bien, aussi bien sur les ports maritimes que sur les ports intérieurs, explique Christian Duhaut, consultant en logistique et en transports. Pourtant, la différence avec les ports du nord ne sera pas facilement rattrapée. Quand nous essayons « d'attirer les trafics » sur les ports français, on nous répond : mais nous avons des relations commerciales avec l'Asie, avec l'Amérique depuis 200 ans. » Autre motif communément avancé pour caractériser les retards des ports français, le climat social. Laurent Castaing ne nie pas cette pesanteur, même s'il affirme que « les choses sont en train de changer. »

« Au-delà du seul problème social, il y avait un problème d'organisation de la manutention, il y avait également un problème d'investissement dans les ports, analyse Philippe Deiss. Ce volet, qui n'est pas totalement réglé, est un boulet pour l'organisa-

tion des ports français. Il y a deux autres points qui vont au-delà de la responsabilité des seuls ports. Le premier, c'est le problème d'acceptabilité de l'industrie. On sent bien que, du fait de l'évolution de la société et de l'organisation du travail, cette industrie est difficile à maintenir tant du point de vue des populations que de celui de la rentabilité économique. L'autre aspect, c'est le problème de desserte. On le sait, la bataille des ports se gagne à terre. Un port ne se développe que si ses dessertes, et pas seulement routières, sont optimales. Nous avons besoin du camion. Nous avons besoin que le camion fasse les derniers kilomètres à l'intérieur des terres. Pour autant le développement ferroviaire et fluvial sont des éléments que nous avons sans doute un peu trop négligés. Faire accepter le fait que le trafic fluvial puisse se développer, et qu'il n'allait pas tuer le trafic maritime, a été un travail de longue haleine. Aujourd'hui il explose : plus de 12% d'augmentation l'année dernière. »

Les ports français, à commencer par ceux qui figurent sur l'Axe Seine, sont des outsiders par rapport aux grands ports de l'Europe du nord. L'admettre ne signifie pas que l'on s'en contente. Encore faut-il, pour sortir de cette condition, mettre en œuvre une stratégie à la mesure des enjeux. Le préalable, c'est évidemment la capacité des ports français à se considérer non plus comme des rivaux, mais comme des partenaires. L'objectif, c'est la structuration de l'hinterland, en s'inspirant du concept de Gateway. Le moyen, c'est l'instauration d'une gouvernance qui associe étroitement acteurs publics et acteurs privés et, surtout, place les clients au centre du jeu.

« La coordination entre les ports du Havre et de Rouen date de plusieurs années, puisque nous avons créé un GIE commun, raconte Philippe Deiss. Cette coordination

des ports de l'Axe Seine a évidemment été renforcée par la loi de janvier 2008. »

« Nous sommes déjà au travail, ajoute Laurent Castaing. Par exemple, pour les questions ferroviaires, les ports de Rouen et du Havre ont la même équipe. Nous avançons également sur des schémas d'organisation, pas seulement pour les conteneurs. Ainsi, pour les céréales, nous avons un poids et un volume extrêmement importants à organiser. Il faut que les trois ports voient cela dans

« FAISONS LE CHOIX STRATÉGIQUE QUE NOUS DICTE LA GÉOGRAPHIE »

une seule vision. Idem pour les matériaux de construction. Ou encore pour l'automobile. Je n'oublie évidemment pas les conteneurs, car il y a urgence. A cause de la crise, les cartes sont à rebattre, entre les armateurs comme entre les ports. »

« Si les armateurs viennent moins au Havre et à Rouen que dans les autres ports, c'est aussi parce que le potentiel que nous leur offrons n'est pas suffisant, insiste Laurent Castaing. Il faut que nous leur apportions du volume. Ce qui implique une meilleure liaison avec Paris, sans pour autant que nous limitions nos ambitions à l'approvisionnement de l'Île-de-France. Nous devons aller chasser sur les terres de

prédilection de nos ports concurrents. »

Ce qui ne sera pas envisageable sans la configuration d'un véritable Gateway, c'est-à-dire la conjonction d'infrastructures de transports, d'activités logistiques et industrielles et d'espaces urbains disposants des principales fonctions métropolitaines.

« Cette idée de Gateway est formidable, s'exclame l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, mais on ne peut pas y réfléchir uniquement d'un point de vue technique.

La question est aussi économique et culturelle. A la fin du XXI<sup>e</sup> siècle, l'articulation de l'Europe avec le monde maritime se fera à partir du trio Paris, Londres, Rotterdam. Paris avec la Seine, Londres avec la Tamise, Rotterdam avec le Rhin. C'est l'échelle. Et pour y parvenir, deux étapes seront déterminantes : d'une part l'arrivée du canal Seine Nord qui va complètement modifier le rôle des différents ports dans quelques années, et, d'autre part, l'arrivée du contournement du Pacifique à l'Atlantique par le contournement au nord, qui est déjà étudié et planifié à Rotterdam. On ne peut pas parler des ports, sans parler du chemin de fer, sans parler des routes. C'est toute cette pensée systémique qui doit être au cœur de la réflexion. »

« L'idée du Gateway concerne essentiellement la question des conteneurs et de la logistique, considère Philippe Deiss. C'est aujourd'hui le sujet majeur sur lequel nous devons travailler pour infléchir la vérité historique qui est malheureusement que le Gateway de l'Île-de-France, c'est le port d'Anvers. Cette idée rejoint d'ailleurs la mise en place du conseil de coordination interportuaire, prévu dans la loi portuaire et qui existe depuis quelques mois. L'objectif est que nos trois ports, associés avec Réseau Ferré de France et Voie Navigable de France, travaillent ensemble pour proposer une solution logistique globale sur ce territoire. L'enjeu, il est évidemment économique mais aussi environnemental. Pour faire simple, les conteneurs doivent demain arriver par bateaux depuis Le Havre plutôt que par camions depuis les entrepôts belges. »

« La première destination de marchandises conteneurisées c'est l'entrepôt, pas le consommateur final, rappelle Hervé Martel. Or, les entrepôts en Europe sont majoritairement implantés en Belgique et aux Pays-Bas et donc dans les hinterlands naturels d'Anvers et de Rotterdam. »

« Ceux qui décident in fine, ce sont nos clients, conclut Laurent Castaing. Donc oui, il faut faire des grands plans, mais il faut surtout être attractif. Cela aussi c'est un changement de paradigme, parce que l'on a longtemps pensé qu'il suffisait de construire des hectares pour qu'ils soient remplis. »

**Témoignage**  
**Jean-Paul Herteman**  
*Président du directoire de Safran*  
**16 000 emplois le long de la vallée de la Seine**

Notre groupe est installé dans la vallée de la Seine depuis son origine. Sur les 33 000 personnes employées par Safran, en France, 16 000 travaillent dans le bassin de la Seine, de Melun au Havre. Ce qui représente la moitié de nos effectifs France, le tiers des nos effectifs Monde. Ces 16 000 personnes touchent finalement toutes les strates sociologiques de l'organisation de l'entreprise. Il y en a 6000 dans la fonction production, sur la vallée de la Seine, 4000 dans la fonction Recherche & Développement et 2000 dans des fonctions tournées vers le client (commerce, support client, etc.).

Aircelle, au Havre, une société de 1400 personnes, est le deuxième constructeur mondial de nacelles. Une nacelle, c'est une espèce de tonneau qui est autour du moteur d'avion. C'est un objet très technologique. C'est à Melun, en amont de Paris, que nous produisons les moteurs. Tout ce qui peut rapprocher les personnels de Melun et les personnels d'Aircelle est donc, pour nous, tout à fait essentiel. Aircelle a 168 clients dans le monde, essentiellement des compagnies aériennes. Ils peuvent et ils doivent multiplier ce chiffre par trois dans les cinq ans qui viennent. Même dans la période difficile que tout le monde traverse aujourd'hui, Safran, sur le bassin de la Seine, continue à investir en équipement industriel, bon an mal an, un peu plus de 100 millions d'euros et à embaucher entre 500 et 1000 personnes, majoritairement des ingénieurs et des scientifiques. J'ai besoin d'attirer les meilleurs talents. Il faut qu'ils se sentent bien, là où ils sont, eux et leurs familles. La culture et l'environnement artistique, l'éducation, tout ce qui constitue l'environnement, c'est pour nous essentiel. C'est ainsi l'on construit une économie qui gagne. Pas autrement. »

Christian Duhaut, consultant en logistique et en transports



Laurent Castaing, directeur du Grand Port Maritime du Havre



Antoine Grumbach, architecte urbaniste



Hervé Martel, directeur du Port Autonome de Paris



Philippe Deiss, directeur du Grand port maritime de Rouen



**102 850** millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par les ports de Rouen et Le Havre

**189 389** millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le seul port d'Anvers

**80%** des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime

LA RÉALISATION D'UNE LIGNE À GRANDE VITESSE  
LE LONG DE L'AXE SEINE DEVRA ASSURER LA DESSERTE  
LA PLUS LARGE POSSIBLE DES TERRITOIRES

# LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS ET DU FRET

## Le TGV comme colonne vertébrale d'un réseau multimodal

Le projet de ligne TGV entre Paris, Rouen et Le Havre est, de l'avis général, le point d'ancrage et l'élément de crédibilisation d'un Axe Seine s'inscrivant dans un Grand Paris prenant toute sa dimension grâce à son accès à la mer. Plus qu'un symbole, une colonne vertébrale. Si ce principe fait l'unanimité, tout le monde sait également que sa réalisation devra encore surmonter bien des écueils.



Guillaume Pépy, président de la SNCF



Le propos en forme d'aveu de Guillaume Pépy fait sensation. En effet, c'est « une sorte de dette » que le président de la SNCF reconnaît envers les usagers de la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Une ligne pour laquelle la qualité de service n'est certes pas à la hauteur de la rentabilité. « Avec une fréquentation croissante et une performance qui décroît, nous nous sentons en tant qu'opérateur, extrêmement mal à l'aise. Notre ambition est de réparer cette dette », poursuit Guillaume Pépy. 500 000 voyageurs par an entre le Havre et Rouen. 500 000 voyageurs entre le Havre et Paris. 2 millions de voyageurs entre Rouen et Paris : les chiffres parlent d'eux-mêmes. Pourtant, ce n'est plus d'améliorations techniques dont il est maintenant question, mais bien de la mise en service d'une ligne à grande vitesse à part entière. La décision de principe ne fait plus débat. Le chef de l'Etat lui-même l'a annoncée. Le Havre sera donc à une heure et quart de Paris et Rouen à trois quarts d'heures. Quand et comment ? Sur ces points, les réponses sont évidemment moins précises. La réalisation d'un tel projet n'est pas une mince affaire. Il faut s'entendre sur le tracé et, incidemment, sur les lieux d'implantation des nouvelles gares à construire pour

la circonstance, s'accorder sur les clés de financement entre les différents contributeurs et surtout inscrire la ligne à grande vitesse dans une vision cohérente de l'aménagement et de la mobilité tout au long de l'Axe Seine, sans oublier de veiller à sa complémentarité avec la desserte fret. « Il ne faut pas oublier que derrière ces préoccupations ferroviaires, il y a des problématiques de développement économique, d'investissements universitaires, touristiques et culturels qu'il faut prendre en compte », souligne Laurent Beauvais, le président du conseil régional de Basse-Normandie. « Le calendrier de ces investissements doit être précis », souligne Alain Le Vern, le président du conseil régional de Haute-Normandie, qui insiste sur un engagement concret et précis du gouvernement pour deux projets décisifs en matière ferroviaire : le Mantois et la nouvelle Gare de Rouen. Élément positif, l'Île-de-France, où l'on débat encore des modes et des tracés pour les nouvelles lignes de métro nécessaires à l'accomplissement du Grand huit. Paris, voit plutôt d'un bon œil le projet de TGV Paris-Rouen-Le Havre. C'est Jean-Paul Huchon, le président du conseil régional qui l'affirme : « Nous sommes très attachés à la LGV avec les 2 Normandie. Aujourd'hui, nous cherchons la desserte la plus large possible des territoires. » Le scénario qui a les faveurs de Jean-Paul Huchon, c'est celui en Y, qui veille à ne pas laisser Caen de côté. Selon lui, « il permettra d'assurer la desserte sur le Mantois, la ligne la moins attrayante, et prendra tout son sens si la ligne est prolongée vers Paris Saint-Lazare et se dirige vers Roissy. Il y a aussi intérêt que nous ayons une desserte sur Cergy Pontoise. » Pour sa part, Guillaume Pépy plaide pour « que l'accès LGV puisse bénéficier aux deux Normandie pour les accrocher au réseau européen. » Et surtout pour que les partenaires se mettent d'accord au plus vite. « Notre génération n'a pas le droit d'échouer, annonce-t-il. Il faut que tout le monde tire dans le même sens. Nous devons être pragmatiques et pas démagogiques. » C'est l'ancien préfet Jean-Pierre Dupont, qui préside le Comité de pilotage, qui est

Jean-Pierre Dupont, président du Comité de pilotage de la ligne nouvelle grande vitesse Paris-Normandie

chargé de préparer le débat public sur la future ligne TGV. Rude tâche. Rien d'étonnant à ce qu'il insiste, lui aussi, sur un nécessaire consensus et, si possible, pour un maximum de cohérence. « Le projet ne se réalisera que s'il y a une cohésion très forte des trois régions. Mon autre conviction est qu'il doit être envisagé dans sa totalité et ne pas s'arrêter à une première tranche. Il faudra trouver un bouclage financier qui rassure l'ensemble des acteurs. Ma dernière conviction est que ce projet ne se réalisera que si se crée un lobbying politique l'imposant comme indispensable pour notre pays, à l'image de ce qui s'est fait pour la LGV Est. Ce dossier doit être l'expression d'un travail collectif », conclut Jean-Pierre Dupont. Pour Guillaume Pépy comme pour Jean-Pierre Dupont, le futur TGV ne saurait être conçu indépendamment d'une liaison fret beaucoup plus performante. « Il y a urgence à définir une logique d'infrastructure ferroviaire face à la concurrence de nos voisins du Nord », indique le président de la SNCF, tout en mettant en garde : « Une ligne de fret fait plus de bruit que le transport usager. Il faut le savoir et l'assumer. » « Le fret est un enjeu important. A l'Etat d'indiquer assez vite les règles du jeu », soutient Laurent Beauvais. « Face aux nuisances, nous sommes prêts à cofinancer l'accès à l'Île-de-France par un autre itinéraire qui traverse des zones moins urbanisées (Gisors-Serqueux) et ouvre des perspectives de trafic. Nous prendrons aussi nos responsabilités en matière de protection phonique, cela fait partie intégrante du dossier », s'engage également Jean-Paul Huchon. Au-delà des pétitions de principe, il faudra évidemment surmonter des difficultés sur le lieu d'implantation de la future gare de Rouen par exemple. Reste que la ligne TGV Paris-Rouen-Le Havre a déjà pris son élan et que personne ne prendra la responsabilité de la stopper en si bon chemin. ■

Alain Le Vern, président du conseil régional de Haute-Normandie

Laurent Beauvais, président du conseil régional de Basse-Normandie

Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France

## «PRÉFIGURER LES MODES DE VIE D'UNE MÉTROPOLE MONDIALE»

Témoignage  
Hubert Du Mesnil, président de Réseau Ferré de France (RFF)  
Comment réussir un projet

Il ne peut pas y avoir de réussite d'un projet de ligne nouvelle s'il n'est pas pensé comme un élément d'un réseau global, en s'appuyant sur le réseau existant. Le message que les responsables politiques doivent nous adresser, c'est comment ils conçoivent le développement de ce territoire et comment le projet ferroviaire peut servir ce projet de développement. C'est dans ce sens là qu'il faut procéder et non pas dans le sens inverse. Alors, bien sûr, à un moment donné, il faut parler de tracés et des choix techniques. Mais nous insistons beaucoup pour qu'avant d'évoquer ces sujets, il faut bien s'entendre sur ce que l'on veut faire, à quoi cela sert et à qui cela sert. Notre projet ne réussira pas si nous ne préparons pas correctement cette échéance essentielle du débat public. Le comité de pilotage est présidé par Jean-Pierre Dupont. Nous sommes à ses côtés avec l'équipe projet que nous avons constituée pour fournir les éléments d'étude, les éléments de compréhension, les éléments de compétences. Pour Réseau Ferré de France, le partenariat avec les régions doit être complété par un partenariat avec les ports, en particulier sur la question du fret. Le 5% de part modale du ferroviaire sur le port du Havre est quelque chose d'absolument inadmissible. Jamais le port du Havre ne réussira son projet s'il ne remonte pas au moins à 25%. Et de notre côté, si le réseau ferré national n'est pas plus utilisé par l'ensemble des activités ferroviaires et en particulier par le fret, jamais on pourra porter ce réseau à bout de bras. Il coûte très cher à entretenir et à moderniser. La seule manière de porter un réseau de cette ampleur c'est, d'un point de vue économique, de lui donner de la valeur, c'est-à-dire d'augmenter son activité. ■

**500 000** VOYAGEURS PAR JOUR  
SUR LE TRAJET LE HAVRE - ROUEN

**500 000** VOYAGEURS PAR JOUR  
SUR LE TRAJET LE HAVRE - PARIS

**2** MILLIONS DE VOYAGEURS PAR JOUR  
SUR LE TRAJET ROUEN ET PARIS



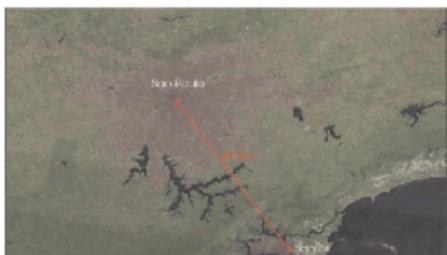
Pour comprendre les perspectives qui s'ouvrent à l'Axe Seine et au Grand Paris, il faut d'abord prendre conscience de ce qui se fait ailleurs, dans un monde en transformation. Il faut prendre de la hauteur. C'est ce qui a été demandé à Jean-Christophe Victor, à l'occasion d'un exposé conçu par le laboratoire LEPAC sur le modèle de l'émission *Le Dessous des Cartes*, qu'il produit pour la chaîne Arte. Verbatim de son propos.

par Jean-Christophe Victor, directeur du laboratoire de recherche LEPAC (Laboratoire d'Etudes politiques et Cartographiques)

# TOUR DU MONDE EN CLUSTERS

« Paris, Rouen, Le Havre : approche comparative avec d'autres « clusters ». Les travaux dont je vais vous présenter la synthèse sont issus des recherches du LEPAC, un laboratoire dont je m'occupe et qui a plusieurs activités de formation et d'enseignement. C'est dans ce cadre que nous produisons l'émission *Le Dessous des Cartes*, pour ARTE. Il nous a été demandé de tenter une approche comparative des activités portuaires, en se plaçant sur une grande échelle, temporelle et géographique. Un port est-il important parce qu'il est une force économique, parce qu'il est au bout d'un fleuve, parce qu'il met en relation un fleuve, un port, une ville ? Comment ses diverses infrastructures et son hinterland sont-ils tricotés et développés ? Ce sont quelques-unes des questions que nous avons pris en considération. La cartographie, comme toujours, aide à comprendre cette économie mondialisée dans laquelle nous vivons.

## SANTOS ET SAO PAULO : le paradoxe de l'enclavement



L'Etat fédéral brésilien a investi un milliard d'euros pour que Santos, le port de Sao Paulo, soit le principal hub pour les marchandises et les conteneurs.

Santos est le premier lieu que nous avons repéré. C'est le port de Sao Paulo, la grande ville brésilienne que vous connaissez. Elle est à 60 km de l'océan Atlantique. Sao Paulo compte un peu plus de 20 millions d'habitants. La ville de Santos qui, elle, fait 2 millions d'habitants, assure le lien avec l'arrière pays de Sao Paulo. Entre les deux, une chaîne de montagnes, la Sierra do Mar, qui rend malaisée la connexion entre les deux villes, la ville de l'intérieure et l'océan atlantique.

Une voie ferrée a été construite dans les années 1940 pour tenter un premier désenclavement de la ville de Sao Paulo, puis une deuxième dans les années 1980. Le long de cet axe, se sont implantées les plus grandes industries du pays : mécanique lourde, construction automobile, matériel agricole, raffinerie.

L'axe ferroviaire draine 40 % des marchandises entre Santos et Sao Paulo et le réseau routier qui sillonne la Sierra do Mar draine le reste. Il faut savoir que Santos est désormais le port le plus important de toute l'Amérique latine. Il est un peu plus important que le port du Havre, avec 52 millions de tonnes à l'exportation et 24 millions de tonnes à l'import, soit à peu près un chiffre à l'inverse à celui du Havre qui est à 22 millions de tonnes pour l'export et de 50 millions en l'import (chiffres de 2008). 94% du commerce extérieur brésilien transite par les ports, d'où l'importance de Santos.

En 2000, l'Etat fédéral brésilien a investi

un milliard d'euros pour que Santos soit le principal hub pour les marchandises et pour les conteneurs. L'objectif d'ici quinze ans (2010 - 2015) est de faire transiter, chaque année, 230 millions de tonnes de marchandises et 9 millions d'EVP (équivalent vingt pieds). Le Havre, pour rappel, est actuellement à 2 millions et demi d'EVP pour 2008 - 2009. Il est prévu de diviser par deux la part de la route au profit du fer, et d'augmenter la part de cabotage le long de la côte, notamment vers Rio. On a là, finalement, une situation où Sao Paulo, très grande ville mondiale, n'est ni tout à fait maritime, ni tout à fait enclavée.

Le Brésil est, une fois de plus, un pays paradoxal et passionnant. Il est paradoxal sur le plan géographique. C'est un immense pays avec une très forte façade sur l'Atlantique, qui, pourtant, est comme enclavé par la forêt amazonienne. C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'accès sur la façade pacifique et les navires passent toujours par le canal de Panama ou le détroit de Magellan. ■

**34** millions d'EVP traités par les ports de la rangée nord, du Havre à Hambourg, en 2008, dont 2 millions pour le port du Havre



## TIANJIN, port de Pékin et hub mondial

Deuxième exemple, Pékin. La capitale de la Chine (12 millions d'habitants à l'heure actuelle) a aussi une forme d'enclavement et tente d'en sortir, depuis une vingtaine d'années, par une politique volontariste et la réalisation d'infrastructures.

Pékin est à 160 km du port de Tianjin, ville qui est à quelques dizaines de kilomètres de son port lui-même. La distance entre Pékin et l'océan est à peu près analogue à celle entre la capitale française et la mer. Un lien fluvial avait été créé entre les deux villes sous la dynastie des Ming. C'est ce qu'on appelait et qu'on appelle toujours le grand canal, pour l'approvisionnement en grains de la capitale. Ce canal a été délaissé progressivement pour des raisons géopolitiques et historiques. Les chinois, en tout cas les empereurs, constataient en effet que les envahisseurs venaient toujours de la mer.

Les traités inégaux signés en 1842 avec les britanniques, l'ouverture forcée de leurs ports au commerce, l'ouverture des concessions, l'entrée des japonais à partir de 1927, ont conduit les autorités chinoises à une grande défiance vis-à-vis de l'ensemble maritime. Ce n'est plus le cas depuis le 12<sup>ème</sup> Congrès, à l'occasion duquel Deng Xiao Ping a entamé la révolution économique chinoise.

Tianjin est intéressant pour Pékin,



L'Etat chinois veut faire de Tianjin un hub mondial avec un trafic de 10 millions d'EVP, en 2015.

parce que c'est un nœud ferroviaire entre Shanghai et Pékin et entre Pékin et le nord. Tianjin est spécialisé dans le charbon que la Chine produit et consomme en grande quantité et qu'elle a commencé à importer, depuis 2009.

Tianjin, depuis la réforme de 1984-1986, est l'une des grandes zones de développement économique, ouverte aux entreprises et aux investissements étrangers. En 2006, c'est la création d'une zone franche logistique portuaire. En 2008, pour les JO, c'est la mise en service d'une ligne à grande vitesse, là aussi reliant les deux villes, Pékin-Tianjin, et d'une autoroute, entre le port à conteneurs de Tianjin et la capitale. Dernier élément, concernant Tianjin, il faut savoir qu'elle exporte 70% du marché mondial des DVD, 55% du marché mondial des vélos, des appareils de photo et des chaussures, 32% du marché mondial des climatiseurs, écrans d'ordinateurs, fours à micro-onde. Et sur les écrans d'ordinateurs et les ordinateurs eux-mêmes, il faut avoir à l'esprit la part que Taiwan prend dans la fabrication et l'exportation depuis la Chine continentale.

L'Etat chinois veut faire de Tianjin un hub mondial, avec un trafic de 10 millions d'EVP en 2015. ■

## SHANGHAI : un port saturé et des avantages concurrentiels.

Je voudrais maintenant vous dire un mot de Shanghai. Le port de Shanghai est le deuxième port mondial, en volume de conteneurs et en tonnes de marchandises, juste après Singapour. Son hinterland est évidemment beaucoup plus peuplé puisque Singapour est coupée de la Malaisie, depuis l'indépendance. La zone urbaine de Shanghai compte 13 millions d'habitants. Au-delà, le fleuve Yang Tsé draine une énorme agglomération de 32 millions d'habitants. Le port de Shanghai est saturé depuis 3 à 4 ans. La ville a construit un nouveau polder, au



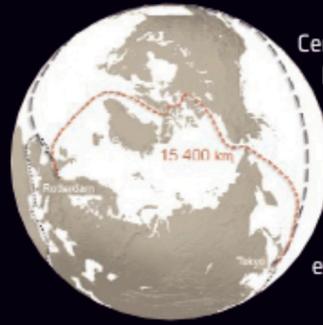
large de la nouvelle ville de Shanghai - Pudong - que certains d'entre vous verront peut-être en visitant l'exposition universelle. Ce nouveau polder, sur l'île de Yang Shen, a permis de construire un nouveau port, relié à la côte par un pont de 31 km de long, pour faire le lien entre Shanghai, et Pudong, et le nouveau terminal portuaire. Là aussi, après l'achèvement de la deuxième dalle de l'île de Yang Shen, en plateforme portuaire, il est prévu de traiter, en 2018, 10 millions de conteneurs vingt pieds.

Comme toujours, lorsque l'on parle de la Chine, les chiffres sont impressionnants et même un peu irritants. Il faut tout de même rappeler un certain nombre d'avantages concurrentiels, côté chinois, qu'il serait bon de résorber progressivement dans des négociations internationales. Le coût peu élevé de la main d'œuvre, par exemple, les règles peu contraignantes en matière d'hygiène et de sécurité dans les lieux de travail, les subventions aux exportations pour certains secteurs, beaucoup de contrefaçons et naturellement la sous-évaluation du Yuan. ■

Pour faire face à la saturation du port de Shanghai, la ville a construit un nouveau terminal portuaire relié à la côte par un pont de 31 km de long.

**8** milliards de tonnes de marchandises échangées en 2008 dans le monde

**10** millions d'EVP, trafic projeté pour le port de Tianjin en 2015, idem pour le port de Shanghai, en 2018



Centres incontournables du commerce international, hubs majeurs pour les échanges par voie maritimes, ces ports épris de gigantisme nous aident à comprendre les enjeux de cette économie mondialisée dans laquelle nous vivons et à mieux appréhender les défis auxquels nous devons répondre. Première constatation : un port est important parce qu'il est au bout d'un fleuve et en relation avec une métropole.



Le transport maritime assure plus de 80% des échanges entre les Etats, avec plus de 8 milliards de tonnes de marchandises échangées en 2008, soit une croissance chaque année supérieure de plus de 10% pour les conteneurs. Dans ce contexte, les ports européens ont du mal à rivaliser avec

leurs grands concurrents mondiaux, de la Chine, de la Corée du Sud ou du Brésil. C'est pourquoi l'enjeu dépasse Paris, Rouen, Le Havre et c'est à l'échelle européenne que doivent être menées les réflexions pour bien répondre aux véritables défis qui se posent à nos ports à l'horizon 2020.

## CORÉE DU SUD : planification et continuum urbain



La ville côtière d'Incheon, étendue sur trois polders, est appelée à entrer en concurrence frontale avec les cités de la Chine côtière et celles du Japon.

Troisième exemple, cette fois en Corée du Sud. Un exemple extrêmement intéressant parce que global. On oublie souvent que la Corée du Sud est l'une des premières économies mondiales. La quatorzième dans le classement de l'OCDE, en prenant comme critère le produit intérieur brut. Séoul, la capitale, à elle seule, compte 10 millions d'habitants, sur les 48 millions du pays. C'est une ville extrêmement dynamique démographiquement et éco-

nomiquement, mais elle a l'inconvénient d'être dans un site encaissé par les montagnes. Elle est à environ 50 km de la mer. Il faut également rappeler que ce pays est coupé en deux États, depuis la fin de la guerre de Corée, en 1953. Pour se libérer de ses contraintes, la ville et l'État ont décidé de combiner trois facteurs : la technologie, l'investissement privé-public et le renforcement de l'ouverture sur la mer.

Le gouvernement a mis en chantier une zone de développement urbain qui sera terminée dans 10 ans. L'État y investit environ 40 milliards de dollars sur 15 ans, et recherche des partenaires privés à peu près à même hauteur. Idée de base : construire une nouvelle autoroute maritime sur la mer jaune, reliée à Incheon, la troisième ville de Corée. On aura ainsi un continuum urbain avec Séoul et cela à moins de trois heures d'avion d'une soixantaine de villes de plus de un million d'habitants, ce qui constitue un bassin de près de 60 millions de personnes, rien que pour l'Asie du nord. Ce projet global regroupe à la fois une ville dédiée

aux hautes technologies, robotiques et domotiques, les centres de recherche scientifiques, un port à conteneurs qui prévoit de traiter 8 millions d'EVP d'ici 5 ans, une université internationale anglophone, une cité touristique au bord de la mer. Le tout s'étendra sur 210 km<sup>2</sup>, soit à peu près le tiers de Singapour ou encore le tiers de la superficie de Séoul.

Parmi les trois polders prévus - Yeongjong, Songdo et Cheongna - chacun a sa spécificité. C'est sur le polder de Songdo que le port à conteneurs est en construction. Il sera tout à fait considérable. Cette ville côtière d'Incheon étendue sur trois polders est évidemment appelée à entrer en concurrence frontale avec les cités de la Chine côtière et celles du Japon.

La visite est spectaculaire. Des tours d'environ 200 mètres de haut sont achevés et permettent d'avoir une vue globale sur la totalité du chantier. C'est aussi très impressionnant, parce que, d'un côté, on voit la terre, Incheon et Séoul un peu au loin, quand il n'y a pas de brume, qui malheureusement est très fréquente en Corée du Sud, et qu'on se tourne vers la mer, et on voit très bien la planification de ce projet qui prendra une quinzaine d'années. Quand on discute avec les promoteurs de cette opération considérable, quand on se réfère aux diverses brochures, on constate que cette ville encore en devenir est vendue à la fois comme « business friendly » et comme « eco friendly ». De ce double point de vue, le discours est parfaitement intégré. Tout doit être construit selon les meilleurs standards d'un urbanisme durable. Après une visite un petit peu fine du chantier, on observe que l'analyse du futur bilan énergétique d'une telle cité en gestation pose encore bien des questions.

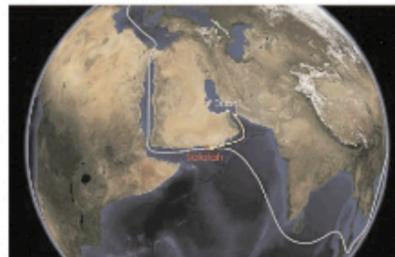
En conclusion, rappelons que la Corée vient de terminer son cycle de négociation avec l'Union européenne, avec laquelle elle signe un accord de libre échange, et que c'est à Séoul que se tiendra le prochain G20, l'été prochain. Autant de signes de la reconnaissance internationale. ■

## SALALAH : entre la sortie de deux détroits

Le port de Salalah, dans l'État d'Oman, a un trafic de conteneurs à peu près équivalent à celui du Havre.

Le port de Salalah, dans la péninsule arabique, dans l'État Omanais est un exemple auquel on ne pense pas souvent mais qui mérite que l'on s'y intéresse. C'est une petite ville de 200 000 habitants, en plein désert. Son port est en off shore, donc découplé de la ville. Il a un trafic de conteneurs à peu près équivalent à celui du Havre. Ceci est évidemment dû à sa localisation, entre la sortie de deux détroits. C'est un relais important pour l'importation des matériaux de construction vers le port de Dubai.

Salalah est aussi utilisé comme escale pour la recharge en fuel des cargos, bien qu'il soit placé à 240 km de la route maritime principale entre l'Europe et l'Asie. Ceci pour une raison évidente : c'est le prix du fuel qui incite les cargos à s'arrêter là, à recharger et à repartir vers l'océan Indien, vers le détroit de Malacca ou l'océan Pacifique. Ce qu'il y a d'intéressant, c'est que ce port d'Oman montre, d'une certaine façon, qu'un grand port peut fonctionner sans être adossé à une grande ville, notamment s'il s'appuie sur des fonctionnalités précises et fortes. ■



## LES PORTS EUROPÉENS : changer d'échelle de réflexion

S'agissant des ports européens, on le sait, l'enjeu n'est pas tellement entre Paris, Rouen et Le Havre, mais se situe plutôt entre l'axe Seine, Anvers et Rotterdam. Il faut changer d'échelle de réflexion pour bien voir où sont les véritables défis, par conséquent les difficultés. Et je retiens au passage l'expression entendue lors des débats de ce matin : ce qui est en question c'est « notre tempérament marchand ».

Anvers est à 50 km de Bruxelles. Chacune de ces deux villes a un million d'habitants. Ce qui, par rapport aux ensembles urbains que je viens d'évoquer rapidement, représente une échelle relativement modeste. 120 trains desservent, chaque jour, le port d'Anvers, il y a 5 heures de navigation entre Anvers et Bruxelles et il existe 5 autoroutes entre l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Belgique. Sans oublier le réseau d'oléoducs entre Anvers et Rotterdam, auquel sont reliés les sites de production des sept des plus grandes sociétés mondiales de produits chimiques, ce qui fait d'Anvers le premier « cluster pétro-chimique » d'Europe et le deuxième mondial derrière Houston.

Quand on regarde sur un graphique la comparaison des trafics de marchandises, on voit pour celui d'Anvers, l'impact de l'augmentation du trafic avec Tianjin. A cet égard, deux ports sont sur la ligne basse, Santos et Le Havre.

Je n'ai pas voulu volontairement parler de ce mécano urbain, interrégional, dont on a beaucoup et à mon avis bien parlé ce matin, mais me placer du point de vue international pour, peut-être, contribuer différemment à la réflexion et donner quelques pistes puisque l'on ne peut pas se contenter de réfléchir à la France, Paris, Rouen, et même Anvers, Londres et Rotterdam. D'autant plus que le transport maritime, je vous le rappelle, assure 80% des échanges entre les États. 4 milliards de tonnes échangées en 1990. Plus de 8 milliards en 2008. Croissance supérieure à plus que 10% tous les ans pour les conteneurs. 60 millions d'EVP en 2000, 137 millions en 2008. Et sur ce lot, les ports de la rangée nord, du Havre à Hambourg, ont traité 34 millions d'EVP en 2008, dont un peu plus de 2 millions pour le port du Havre.

Nous avons noté d'autres chiffres que j'ai trouvés très intéressants par rapport au débat de ce matin. C'est le trafic de conteneurs en Ile-de-France. Nous avons trouvé le chiffre de 22 000 équivalents vingt pieds en 2000. Il est de 130 000 en 2009. Les objectifs du Grenelle fixent une croissance de 25% d'ici

2014 pour le fret non routier, ce qui donnerait une prévision d'augmentation du trafic de conteneurs de 200% sur la Seine d'ici 15 ans, 2010-2025, et franchement tant mieux puisqu'on en est toujours à 85, 90% par le routier.

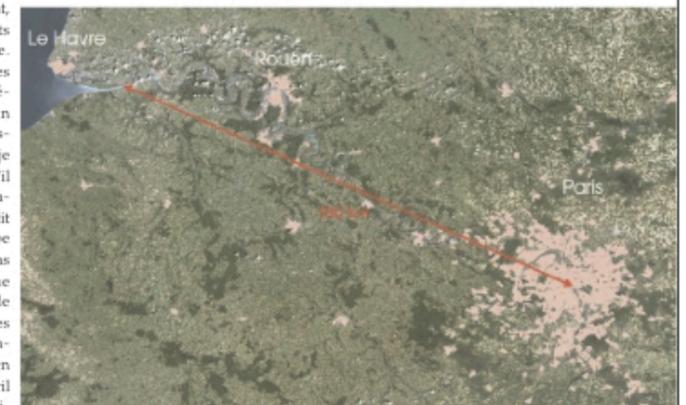
Deux schémas, en conclusion. Le premier, nous l'avons établi en faisant la synthèse de trois rapports qui vont à peu près jusqu'à 2020 ou 2030. Les trois rapports c'est Eurostat, la synthèse annuelle de l'OCDE et l'agence américaine pour l'énergie. Ce schéma est intéressant parce qu'il nous montre finalement comment va être la réponse énergétique d'ici une vingtaine d'années. On voit donc gaz, pétrole, charbon et en dessous énergies renouvelables et nucléaire.

Ce qu'il y a d'intéressant, c'est que les trois rapports disent la même chose. Nous avons recoupé les données. Deuxième élément, ce schéma est un très mauvais schéma. J'espère qu'il est faux, mais je vous le montre parce qu'il nous fait réfléchir de la façon suivante : qui nous dit exactement de quel type d'énergie nous serons dotés dans une vingtaine d'années ? Si la demande sur les énergies fossiles continue à être aussi importante, on peut très bien imaginer un prix du baril de pétrole qui ne se stabilise plus du tout autour de 100 dollars le baril. Donc nous sommes obligés d'y réfléchir dans le cadre de ce développement qui nous préoccupe aujourd'hui.

Ensuite, il y a les questions démographiques que l'on pas du tout abordé ce matin. Les pays en rouge sont les pays à faible dynamique démographique. Ce sont les pays de l'union européenne et du Japon. On pourrait renforcer aussi la couleur rouge du côté de la Russie. Je vous rappelle que l'indice de fécondité en Russie est de 1,5, ce qui est très peu. Le chiffre moyen c'est 2,1. La France est à 2. Ce qui n'est pas mal. L'Irlande, aussi. Mais, au sein de l'Union européenne, vous avez, par exemple, des pays comme la Pologne qui est à 1,4, l'Italie qui est à 1,4, l'Espagne qui est à 1,5, ce qui est très étonnant pour des grands pays catholiques. Globalement, cela fait des

taux de natalité pour l'Union européenne qui - pardonnez-moi la rapidité de mon expression - ne sont pas bons. Il faut donc aussi réfléchir à notre démographie et dans quel ensemble nous nous trouvons.

Et puis le dernier schéma que je vous montre concerne - on en a très peu parlé ce matin - les conséquences du réchauffement climatique. J'aime bien cette carte. Antoine Grumbach en a parlé ce matin ; ce changement majeur que l'on pourrait connaître c'est l'ouverture d'un nouveau détroit. Vous savez que le passage du nord-ouest, il y a des siècles que les explorateurs polaires - Franklin, John Ross, etc. - tentent de le trouver. Avec la fonte des glaces, il va être ouvert d'ici 2015, ou au plus tard en 2020. Et c'est intéressant parce qu'on voit que si on



Les objectifs du Grenelle fixent une croissance de 25% du fret routier d'ici 2014, soit une prévision d'augmentation du trafic de conteneurs de 200% sur la Seine, d'ici 15 ans.

part de Rotterdam vers l'Asie, le Japon ou Shanghai, et que l'on passe par le canal de Panama, il y a à peu près 24 000 km, le canal de Suez 21 000. Là, on passe à 15 500 pour aller depuis Rotterdam, en passant côte sud du Groenland, puis par la terre d'Alasmeer et le détroit de Behring, jusqu'au Japon et Shanghai. Il faut imaginer ce que cela représente comme économie en fuel, en équipage, en assurance. Et ceci, c'est à une échéance très proche : 5 ans, 10 ans.

Pour envisager votre projet de développement de l'axe Seine, voire parier sur un tel projet de lien entre l'agglomération parisienne et son ouverture maritime, il faut admettre que beaucoup de choses, voire tout, doit être pris en compte. Tout est lié et c'est ce que j'ai tenté de faire pendant une demi-heure. ■

## TEMOIGNAGE Philippe Louis-Dreyfus Armateur

« Le fluvio-maritime est un élément essentiel d'une logistique citoyenne plus respectueuse de l'environnement, sûre, fiable et sans doute beaucoup moins chère que la plupart des autres modes de transport. Nous croyons beaucoup au développement des autoroutes de la mer qui

est une solution certaine, plausible et intéressante à l'encombrement des routes, aux accidents de circulation et à la pollution.

Comme armateur, on ne peut être que d'accord et fondamentalement supporter l'idée qui amènerait à utiliser les voies maritimes et les voies

fluviales comme vecteur de transport des flux de marchandises.

Tout ce qui peut développer le fluvio-maritime et le transport multimodale, c'est-à-dire convaincre les chargeurs de passer à la fois par la voie maritime, par le fluvial, mais également créer des plates formes pour contribuer à la mise

en place d'une logistique performante, tout ce qui peut convaincre le grand public et les politiques à recourir à ce type de solution, nous y sommes extrêmement favorables.

S'il y avait un jour un TGV entre Paris, Rouen et Le Havre, ce serait une bonne idée, parce que cela servirait à

l'ensemble du pays d'avoir une façade ouverte vers l'Atlantique. Le développement de l'axe Seine, dont nous discutons aujourd'hui, les armateurs y sont extrêmement favorables. C'est une logistique efficace, une logistique citoyenne qui est en jeu et nous en avons besoin.

Ce grand projet de la Seine est important. Nous le soutenons pleinement. D'ailleurs nous l'avons déjà fait, sans même savoir qu'il existerait un jour, en venant nous implanter au Havre. Nous avons été pratiquants avant d'être croyants. Le maritime et les armateurs sont des gens qui tra-

vaillent avec des investissements et surtout une vision culturelle de long terme. Nous ne sommes ni des traders, ni des banquiers.

Et nous avons déjà des projets. Une autoroute de la mer va démarrer en septembre, ce qui est pour nous une nouvelle expérience. Nous sommes

déjà dans les ferries. Et puis nous avons des projets de fluvio-maritime, pour le transport des voitures, d'agréats et de minerais. Jusqu'à présent nos projets ont abouti. C'est en cela que j'ai peut-être ici un témoignage à porter, à la fois de notre passé et aussi pour l'avenir. »

# 3 DISCOURS POUR UNE REALITE



Antoine Rufenacht  
Président de la CODAH  
Maire du Havre

Depuis six mois, nos équipes travaillent ensemble, dans un climat de confiance, sous l'autorité bienveillante et efficace de Frédéric Sanchez, Pierre Mansat et Edouard Philippe. Ce colloque montre qu'ils peuvent faire, ensemble, du très bon travail et nous devons souhaiter les uns et les autres, de faire en sorte qu'ils puissent continuer à travailler ensemble dans les prochains mois, dans les prochaines années.

Deux choses m'ont frappé aujourd'hui qui me paraissent essentielles. C'est d'abord l'importance des enjeux et l'ambition du projet. Et c'est ensuite l'urgence.

## L'importance des enjeux et l'ambition du projet.

Pour la France, pour Paris, pour la Normandie, pour l'Axe Seine, pour Rouen et pour Le Havre, l'enjeu est simple et peut être présenté brutalement : soit, collectivement, nous admettons l'évidence maritime, soit nous décrochons économiquement.

Les faits sont là : 85% des échanges commerciaux internationaux sont réalisés par la mer ; les industries s'implantent et se dé-

veloppent à proximité des zones portuaires. On l'a montré très clairement au début de cet après-midi.

Antoine Grumbach nous l'a expliqué, Jean-Christophe Victor nous l'a démontré, Jacques Attali nous l'a répété : aucun pays prétendant rester dans la course économique mondiale ne peut se passer d'un territoire vaste, concentrant une population importante, une industrie dynamique, un ensemble portuaire compétitif, une activité intellectuelle, culturelle et universitaire dense et des centres de décisions économiques et politiques.

Il y a là un constat. Pour que la France reste dans la compétition, il faut, monsieur le Maire de Paris, que la ville dont vous êtes responsable, demeure une « ville-monde ».

Et pour cela, il faut penser le vaste développement du territoire qui s'étend de l'est de Paris jusqu'au Havre pour l'intégrer pleinement dans le commerce maritime mondial.

L'enjeu, je le dis clairement et je le crois très profondément, l'enjeu c'est l'avenir de notre pays et c'est l'avenir de nos territoires.

Et pour être à la hauteur de cet enjeu, il faut naturellement être ambitieux.

Pas ambitieux pour nous ! La perspective que nous dessinons représente le travail au moins d'une génération. Nous travaillons pour nos successeurs, mes chers ●●●



Laurent Fabius  
Ancien Premier Ministre  
Président de la CREA

Ce colloque est important par son objet. Il est important aussi par celles et ceux qu'il rassemble. Je voudrais, suivant le conseil très pertinent que nous a donné Jean-Christophe Victor dans son remarquable exposé, il y a quelques instants, commencer par le Grand angle, puis venir à des choses peut-être plus proches de nous.

Le Grand angle, c'est que la Seine est à la fois notre lieu et notre lien, et c'est pour cela que nous sommes réunis ici. C'est, je crois, le premier message que nous voulons passer, au nom de l'intérêt général, autour de ce bien commun.

Notre développement, puisque c'est de cela qu'il s'agit, doit s'appuyer sur les atouts exceptionnels de cet Axe Seine, qui doivent être replacés, c'est là où le Grand angle intervient, dans le contexte international d'aujourd'hui et de demain. (...) L'Axe Seine, de fait, structure une des plus grandes forces économiques du pays et une des plus grandes concentrations d'emplois.

Et nous appuyant sur notre façade maritime, sur notre fleuve et sur l'hinterland, nous avons vocation - c'est bien ce qui nous rassemble, chers collègues - à jouer

dans la même division que les plus grands pôles, Anvers, Rotterdam, Hambourg et tous les autres.

Nous avons un autre atout qui est considérable et nous rapproche, d'une certaine façon, de ce qui a fort bien été mis en œuvre, par exemple, à Nantes, c'est que notre patrimoine est absolument exceptionnel. Notre richesse culturelle, notre richesse en monuments, en sites remarquables, en somme l'histoire de cette région.

Ces liens avec l'art, ce fleuve qui a inspiré tant d'artistes, notre diversité écologique, paysagère, confèrent à ce territoire un potentiel et un attrait extraordinaire, notamment sur le plan de la qualité de vie et du tourisme, que nous devons préserver et valoriser.

Tout cela, c'est, vu du Grand angle, quelques uns de nos atouts. A condition de ne pas commettre un certain nombre d'erreurs. J'en citerai quelques-unes mais je ne serais pas exhaustif. A condition que l'on comprenne que la Seine n'est pas une autoroute, que ce n'est pas non plus un trait de crayon sur un croquis, que - excusez-moi de parler un instant de la communauté que je représente - la communauté d'agglomération rouennaise n'ait pas vocation à être une banlieue interstitielle. A ●●●



Bertrand Delanoë,  
Maire de Paris

chers amis, j'espère que mon propos sera cohérent et complémentaire des deux interventions que nous venons d'entendre.

D'abord, je veux, comme nous y incitait, cet après-midi, l'un des intervenants, faire preuve d'humilité. Mais je ne veux pas oublier de me réjouir.

Car tout de même, je ne sais pas encore ce que l'histoire dira de ce premier pas que nous avons effectué aujourd'hui, mais il existe.

Je veux remercier Antoine Rufenacht, Laurent Fabius, mais aussi Valérie Fourneyron et tous les élus des trois régions concernées, leurs trois présidents, le maire de Caen, les présidents de conseils généraux, tous les élus dans la diversité des territoires qu'ils représentent, des légitimités politiques, démocratiques que nous représentons ensemble.

Car, je crois quand même que le moment que nous vivons est sans précédent.

Je ne crois pas qu'il y ait eu de temps consacré à la tentative d'un diagnostic commun entre les territoires que nous représentons, les populations que nous représentons, les préoccupations, les soucis, les souffrances qui sont les leurs, et la volonté d'esquisser un projet d'actions commun.

Je me dis ainsi que si la géographie nous

aide, le passé en revanche ne nous aide pas tellement. Car il n'y a pas eu, avant nous de tentative d'élaboration de projet commun.

Mais si la géographie nous y incite, je pense que cela n'aurait pas suffi pour que, en à peine un an, nos conversations nous conduisent aujourd'hui, à être plus de mille au Havre, rassemblant des forces diverses, pas seulement politiques, mais également économiques, institutionnelles, culturelles, associatives, pour tenter de dégager l'horizon.

Dans nos territoires, nous considérons que nos potentiels sont insuffisamment exploités et donc que si nous les rapprochions les uns des autres, nous pourrions être meilleurs.

Contrairement à ce que disait mon ami Jacques Attali, il y a quelques instants, Paris ne craint aucun déclin. Je lui rappelle - mais il le sait parfaitement - que Paris, dans ses 105 km<sup>2</sup>, produit 10% de la richesse nationale.

Donc, Paris n'est pas menacé d'être Venise, même s'il en a quelques aspects culturels, auxquels nous tenons. Paris est une ville qui crée, une ville de son temps.

Mais, au XXI<sup>e</sup> siècle, une capitale du monde - et là Jacques Attali a raison - qui n'a pas de port est une capitale à qui il manque quelque chose d'essentiel.

Aussi, ce que représente la façade maritime, Le Havre - Rouen, au-delà la ●●●

# La Seine est à la fois notre lieu et notre lien

**Ce colloque annonce un travail en commun entre Paris, Rouen et Le Havre. Il doit lancer une dynamique, fondée sur la conviction partagée que notre destin est le même. Il est un acte de confiance. Presqu'un acte de foi.**



... amis. Et nous travaillons pour nos enfants et pour nos petits-enfants.

Notre ambition en somme est qu'ils puissent trouver un emploi chez nous. Qu'ils puissent s'épanouir sur un territoire qui leur offrira une

qualité de vie exemplaire, des formations à tous les niveaux, des loisirs, des transports en commun, une préservation naturellement des espaces naturels et des paysages. Un territoire exemplaire parce qu'il aura été pensé comme un espace cohérent et non pas morcelé. Comme un espace adapté à l'économie mondialisée et non comme un espace écrasé par celle-ci. Tout ce qui fait au fond la vraie vie.

Notre ambition, ce n'est pas d'améliorer à la marge le confort des habitants de Rouen, du Havre ou de l'Estuaire de la Seine. La justification d'une ligne à grande vitesse reliant Paris au Havre, en passant par Rouen, n'est pas de donner la possibilité à 600 000 habitants de l'Estuaire de la Seine de se rendre plus rapidement à Rouen ou à Paris. Il ne s'agit pas de faire plaisir aux Havrais pour le bonheur de leur faire plaisir. Ni aux Parisiens, ni aux Rouennais pour le bonheur de leur faire plaisir. Même si, je le reconnais, pour Laurent Fabius, pour Bertrand Delanoë, comme pour moi-même, faire plaisir à nos concitoyens qui sont à intervalles réguliers des électeurs, ne peut pas nous laisser complètement indifférents...

Notre ambition est de permettre à la France de rester dans la compétition mondiale, en dotant le territoire stratégique dont nous parlons d'infrastructures indispensables. Ces infrastructures, c'est quoi ? Ce sont d'abord :

- des ports toujours plus compétitifs, bien sûr. De ce point de vue, la forte coopération dans laquelle se sont engagés les ports du Havre, de Rouen et de Paris me paraît de bon augure.

- des lignes de fret ferroviaires rapides, dédiées, compétitives. La bataille de la mer, on l'a dit à plusieurs reprises, cela devient un truisme, se gagne sur la terre. Et c'est par le développement du fret ferroviaire que nous pourrions gagner des parts de marché et améliorer nettement la vie quotidienne de nos concitoyens.

- une ligne à grande vitesse reliant chacun des trois pôles, mais aussi Caen, connectée au réseau ferroviaire européen à grande vitesse à Roissy et, qui sait, demain peut-être, à Londres grâce à une branche qui reliera Rouen à Calais et pourquoi pas à Amiens. Cette ligne à grande vitesse permettra le développement d'une économie de services à l'industrie et au monde portuaire. Cette ligne doit constituer, avec la Seine, la colonne vertébrale de notre axe de développement.

Mais, ces infrastructures ne sont que des instruments, des outils. Elles ne résument pas notre ambition. Elles sont au service d'un projet plus vaste. Elles constituent un socle et je suis convaincu que sur ce socle, nous pouvons construire quelque chose de positif pour l'Estuaire de la Seine, pour la Normandie tout entière et pour la France.

En un mot, ce que nous voulons construire, c'est ce que certains appellent un « Gateway ». Ce mot du français moderne, que certains peinent parfois à comprendre, à commencer par moi, je le traduis en français classique. A mes yeux, un Gateway, c'est tout simplement... Paris-Rouen-Le Havre.

**La seconde chose qui me frappe, c'est l'urgence.**

Quand avons-nous pris du retard ?

Quand les rois de France ont oublié la mer au profit d'une logique de puissance continentale ?

Quand l'économie française, négligeant le négoce dont les Hollandais et les Anglais avaient saisi l'importance, s'est concentrée sur l'agriculture et l'industrie ?

Quand nos choix publics, en matière d'aménagement, nous ont conduits à rapetisser le territoire en le couvrant d'autoroutes et de lignes TGV plutôt que d'en muscler les interfaces où se font les échanges avec le monde ?

A vrai dire, je ne sais pas.

Mais ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui l'urgence est bien réelle.

Partout dans le monde, les investissements portuaires sont considérables. N'imaginons pas qu'Anvers ou Rotterdam, sûrs de leurs situations dominatrices, auraient décidé de rester attentistes. Les ports du Nord investissent aujourd'hui lourdement pour accroître leur avance et pour être, demain, les seuls vrais grands ports de l'Europe.

La réalisation prochaine du canal Seine-Nord est un deuxième facteur d'urgence.

J'entends dire, ici ou là, que cet équipement pourrait constituer une grave menace pour notre développement régional. Le risque, en somme, qu'il siphonne nos ports et nos industries, ce risque existe. Et c'est un risque qu'il faut bien dire préoccupant.

Voulons-nous qu'Anvers devienne, pour les 100 prochaines années, non seulement la porte maritime de la France, mais surtout l'endroit où se concentrera l'extraordinaire richesse liée au commerce portuaire ?

J'entends parfois les responsables politiques hurler contre les délocalisations ! C'est généralement, d'ailleurs, quel que soit le gouvernement en place, les élus ...

**Notre avenir dépend de notre volonté d'agir ensemble, dans une démarche concertée, en prenant en compte les aspects économiques, sociaux, environnementaux.**



... condition, aussi, de se rappeler que la Normandie compte administrativement deux régions et qu'il ne faut en oublier aucune. A condition... je pourrais allonger la liste.

En tout cas, ce qui est clair et c'est le premier message que je répète avec plaisir : notre avenir dépend de notre volonté d'agir ensemble, dans une démarche concertée, en prenant en compte les aspects économiques, sociaux, environnementaux. Cette volonté est là. Voilà le premier élément et le premier message. Nous sommes décidés, dans l'intérêt de notre territoire commun, à aller de l'avant ensemble.

Le deuxième message concerne des choses plus concrètes. Un certain nombre de projets ont été évoqué au cours de cette journée. Certains mêmes ont déjà été lancés par toute une série d'acteurs qui concernent de près ou de loin, l'avenir de la Seine. On a parlé du Grand Paris - je ne sais pas si l'expression est exacte -, on a parlé du Grenelle de l'Estuaire, du canal Seine-Nord et on nous a rappelé, nous nous en réjouissons, que les plus hautes autorités de l'Etat s'intéressent à ce que nous faisons.

Qui comprendrait, à cet égard, que Paris doive avoir durablement pour premiers ports ceux du Benelux ? Qui comprendrait qu'au moment où l'on discute du Grenelle de l'environnement, la priorité soit donnée à un nouveau canal plutôt qu'à un fleuve naturel ? Qui comprendrait que pour développer l'Axe Seine qui est une richesse non seulement locale, mais nationale et européenne, l'on ne s'appuie pas sur la première ville de France, sur le premier port de France, et sur la première communauté d'agglomération ?

Si nous saluons cet intérêt apporté, en haut lieu, et je reprends parfaitement le terme assez ramassé qui a été utilisé, « chiche », si nous saluons cet intérêt apporté en haut lieu, nous pensons, et c'est le deuxième message qu'il faut passer des déclarations d'intention qui sont utiles, à l'action.

Nos concitoyens - nous sommes des élus qui se sont succédés à cette tribune - attendent des actes, des mesures utiles avec les moyens nécessaires. Nous savons que sur tel ou tel autre dossier local important,

parfois il y a eu des différences entre les déclarations d'intention et les actes.

Cette fois-ci, nous disons que l'Axe Seine doit bénéficier d'un soutien national puissant et réel.

Nous affirmons aujourd'hui, qu'à partir du moment où nous dégageons une stratégie commune de long terme - fruit d'une concertation qui va se développer entre tous les acteurs concernés - et une bonne concertation, l'Etat doit nous appuyer par des moyens massifs et des procédures urgentes.

Le troisième message, c'est celui-ci : on a évoqué le fer, le maritime, le fluvial. Je voudrais m'arrêter sur le premier. Les deux autres étant liés et tout aussi importants.

Le développement des transports ferroviaires et fluviaux, voyageurs et fret, est décisif pour l'attractivité et la qualité de vie de notre territoire. Pour soutenir l'activité économique, tout en limitant et même en réduisant son impact environnemental.

Guillaume Pépy, le président de la SNCF, a très honnêtement reconnu, une « dette historique » de la SNCF envers la Normandie. Je lui dirai qu'en ces temps où l'on parle beaucoup de dette, notre souhait est que celle-ci ne soit pas rééchelonnée, mais honorée. Et le plus rapidement sera le mieux.

C'est pourquoi nous souhaitons que l'Etat s'engage et agisse rapidement sur trois points décisifs qui sont de sa responsabilité.

- Le premier point c'est l'amélioration rapide de la situation dans le secteur du Manoir qui pénalise l'ensemble du trafic à la fois en région Ile-de-France, à la fois en Haute-Normandie et en Basse-Normandie. C'est une priorité absolue pour nous tous.
- Le deuxième point sur lequel je rejoins les observations et les préconisations du président de la région de Haute-Normandie, c'est celui de la gare de Rouen. Je m'exprime ici comme président de l'agglomération rouennaise et, bien évidemment, en accord avec Madame la députée-maire de Rouen. La gare de la rive droite est aujourd'hui complètement saturée. Une gare excentrée n'aurait absolument aucun sens, ni en termes de desserte, car le temps gagné sur le trajet serait perdu pour se rendre à la gare, ni en termes économiques, car il faudrait construire de nouvelles et coûteuses infrastructures pour relier la gare elle-même au centre. Je souhaite donc et je demande que l'Etat s'engage le plus rapidement possible avec les collectivités locales qui y sont prêtes pour la construction d'une nouvelle gare sur la rive gauche.

- Le troisième point, c'est la liaison entre la Normandie, avec ses deux régions, et l'Ile-de-France. Cette liaison est insuffisante. Je souhaite et je demande, comme vous tous, la construction d'une liaison rapide qui relie Paris au centre de Rouen, au Havre ainsi qu'aux régions de Haute et de Basse-Normandie. Quand on dit cela, il faut avoir à l'esprit non seulement les liaisons les plus rapides, les lignes à grande vitesse, mais aussi les TER, les Corail, le fret et la dimension européenne. Nous savons tous que tout choix de tracé est complexe, mais la complexité ne signifie pas l'inaction. J'ai frémé tout à l'heure lorsque, avec l'honnêteté et l'expérience qui le caractéri-

**Nous sommes au cœur de la vieille Europe, un pays qui a des valeurs, qui a aussi besoin de cohésion sociale, qui a besoin de sens. Mais cela ne le dispense pas de relever les défis de la compétition mondiale.**



... totalité de la Normandie, est pour notre projet commun, un atout extraordinaire. Je connais la plupart des lieux que M. Victor nous a décrits avec maestria. Aucune de nos populations n'accepterait un développement dans des conditions similaires à celui de San Paulo, de Pékin ou Shanghai.

Nous sommes au cœur de la vieille Europe, un pays qui a des valeurs, qui a aussi besoin de cohésion sociale, qui a besoin de sens. Mais cela ne le dispense pas de relever les défis de la compétition mondiale.

Et pour relever ces défis, nous avons besoin d'unir nos forces.

D'abord, il faut que Paris apporte totalement sa solidarité aux élus de Normandie, dans leur volonté d'être reliés notamment par le fer à la capitale. Il faut le dire clairement, aussi clairement que cela a été dit aujourd'hui, et ma présence dans ce colloque est d'abord un engagement à vos côtés pour que cette liaison ferroviaire existe d'urgence, qu'elle permette effectivement d'intégrer Haute-Normandie et Basse-Normandie, qu'elle prévoit cette étape essentielle qu'est Roissy et qu'elle se termine évidemment à Paris, qui ne peut pas être un cul-de-sac, qui est votre débouché naturel, de la même manière que vous êtes notre débouché naturel.

Nous nous engageons à vos côtés, et je suis disponible, comme l'est sans doute Jean-Paul Huchon, au nom de la région Ile-de-France, pour que nous fassions valoir ensemble, auprès de l'Etat, notre disponibilité, notre détermination, peut-être votre exigence qui devient notre exigence.

Le développement du XXI<sup>e</sup> siècle sera un développement économique et écologique. De ce point de vue, je veux dire des choses clairement. Si la géographie nous indique quelque chose, avec cette Seine qui va de Paris à ici, c'est que nous avons là un atout formidable pour le développement économique et écologique. Encore faut-il, dans la période où nous sommes, penser le transport des marchandises et des personnes par le fer et par le fleuve.

Je prends vraiment comme une nouvelle importante que les ports du Havre, de Rouen et de Paris aient décidé de faire converger leurs efforts.

Le port de Paris est un des principaux ports

fluviaux d'Europe. Cela compte. Mais c'est un peu de l'impissance si on n'est pas adossé à un grand, un très grand port maritime.

Cela étant, il est souhaitable que l'Etat s'aperçoive que les élus locaux peuvent être utiles dans la dynamique des ports. En tout cas pour Paris, je le dis toujours de manière positive est disponible. On ne fait pas trop d'histoire. Mais je pense que pour la dynamique de cette ville, et sans doute est-ce pareil au Havre et à Rouen, il serait utile que les élus locaux puissent impulser, au côté de l'Etat, la dynamique de nos ports. En tout cas, nous sommes prêts, nous, à faire converger les dynamiques, les ambitions et les succès.

C'est un enjeu majeur d'aménagement du territoire.

Tout à l'heure, j'ai salué tous ceux qui font que nous sommes rassemblés aujourd'hui, qui l'ont voulu, qui l'ont accepté. Après tout, ce n'est pas si simple. Les communes sont décisives, les communautés d'agglomération, les régions et les départements le sont aussi.

Et je veux dire que, selon ma conception de la démocratie française, on ne veut pas rayer d'un trait de plume les départements qui sont une part de notre énergie, de notre force démocratique et de la cohésion sociale. Et je pense que pour notre projet, nous avons besoin aussi des départements des deux Normandie et des départements de la région Ile-de-France.

S'agissant de l'Aménagement du territoire, Laurent Fabius, tout à l'heure, a dit des choses que j'approuve totalement.

Je pense que nous avons, les uns et les autres, entrepris des démarches de modernisation. Que de l'université à l'entreprise, nous avons mis en synergie, nous avons investi sur la recherche, sur l'économie de la connaissance, parce que nous avons envie que, au bord de la Seine, de Paris au Havre en passant par Rouen et Caen et toute la vallée de la Seine, il y ait des emplois, des emplois du XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous voulons évidemment que nos innovations servent au développement de l'industrie française dans son ensemble. Très modestement, j'espère que j'apporterai un petit peu ma contribution avec Autolib', ce premier dispositif de voitures électriques en libre service. Et si, par hasard, cela devait bénéficier à des entreprises installées dans cette vallée de la Seine... Mais je ne sais encore à quoi aboutira la concurrence que nous avons lancée.

Il y a aussi l'enjeu démocratique, sur lequel je veux insister. En parlant franc, simplement et sans aucune agressivité. ...

**LE DÉVELOPPEMENT DU XXI<sup>E</sup> SIÈCLE SERA UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE.**

# La Seine est à la fois notre lieu et notre lien

**« Je souhaite que l'Etat propose rapidement aux collectivités concernées des procédés et des instruments adaptés à la mise en œuvre de ce projet. »**

●●● d'opposition qui hurlent le plus fort contre ces délocalisations. Quand on est au gouvernement et au pouvoir, on s'aperçoit que la lutte est souvent inégale. En tout cas, beaucoup de collègues crient contre les délocalisations et ils ont sans doute raison. Mais avons-nous conscience qu'en ne faisant rien, nous sommes sur le point de laisser se délocaliser des industries, des emplois, des infrastructures et, je le souligne en passant, peut-être une partie de notre souveraineté nationale ?

L'urgence est telle qu'elle justifie des décisions rapides et probablement des procédures un peu exceptionnelles pour aller vite.

Il ne s'agira pas de revenir sur les droits fondamentaux de chacun ou de négliger la légitimité de tel ou tel acteur de ce projet. Mais je suis convaincu que nous avons tous conscience que le rythme normal auquel les projets avancent dans notre pays n'est pas celui qui doit prévaloir pour quelque chose de cette dimension.

Si ce colloque pouvait avoir comme résultat de convaincre tout le monde de l'importance des enjeux et de l'urgence qui s'attache à ce projet ambitieux, nous n'aurons pas failli.

Mais ce colloque inaugural revêt aussi une autre portée.

Il annonce autre chose.

Il n'est pas seulement un colloque où de beaux esprits auraient disserté sur l'avenir.

Il est à mes yeux un acte politique fondateur.

Il annonce un travail en commun entre Paris, Rouen et Le Havre. Il doit lancer une dynamique, fondée sur la conviction partagée que notre destin est le même. Il est un acte de confiance. Presqu'un acte de foi.

Pour utiliser un terme plus politique, je dirais qu'il est le début d'un rassemblement, ou peut-être, le premier signe d'une solidarité forte entre nous.

Ce colloque inaugural nous permet également d'envoyer un message politique.

A toutes les parties prenantes de ce projet bien sûr. Mais aussi à l'Etat, Monsieur le préfet de région, je n'oublie pas que ce projet commun a été engagé par le Président de la République, notamment inspiré par

les propositions formulées dans le cadre de la consultation internationale sur le Grand Paris par Antoine Grumbach.

Le 29 avril 2009, il y a un an presque jour pour jour,

à la Cité de l'Architecture, puis le 16 juillet dernier au Havre, le chef de l'Etat a fait de l'aménagement de l'axe Seine une priorité nationale.

Ce colloque, d'une certaine façon, est une manière de répondre « chiche » à l'Etat. Nous avons besoin de l'Etat pour mener un projet d'ampleur nationale. Mais l'Etat a besoin de nous pour le mettre en œuvre.

Et si vraiment l'aménagement de l'axe Seine est une priorité nationale, l'Etat doit en tirer toutes les conséquences. En termes de financement, de calendrier, de procédure, de priorité par rapport à d'autres autres projets. Par delà les oppositions politiques légitimes, les collectivités, j'en suis convaincu, sont ouvertes à un travail constructif avec l'Etat.

Je souhaite que le gouvernement fasse en sorte qu'un débat public soit engagé dès l'année 2011, afin que le tracé le plus approprié de la ligne à grande vitesse puisse être choisi au plus vite.

Je souhaite que des crédits soient rapidement débloqués pour engager des études sérieuses sur les questions soulevées par ce projet. Je souhaite que le gouvernement inscrive la ligne grande vitesse au premier rang des priorités dans le cadre de la réflexion européenne sur les réseaux à grande vitesse.

Je souhaite que l'Etat propose rapidement aux collectivités concernées des procédés et des instruments adaptés à la mise en œuvre de ce projet.

Et je suis prêt à faire valoir nos arguments auprès des plus hautes autorités de l'Etat. Naturellement, cher Laurent Fabius, cher Bertrand Delanoë je serais heureux que nous puissions le faire ensemble, car nous aurons, ensemble, bien plus de poids que si nous nous engageons séparément.

Nous devons faire en sorte de passer au plus vite les cliquets dans la procédure. Il faut que nous avancions rapidement pour qu'il ne soit plus possible de renoncer.

L'annonce du Président de la République constituait un premier élément. Ce colloque en constitue un autre. Il y a encore beaucoup d'autres pas à franchir.

Mes chers amis, la tâche est immense. L'urgence est réelle. Nous ne sommes peut-être pas d'accord sur tout, mais nous nous retrouvons sur l'essentiel. La perspective dessinée par l'aménagement de l'axe Seine autour de ses trois pôles et l'ouverture de Paris vers sa façade maritime constituent une opportunité historique.

Ne la dénaturons pas et ne la gâchons pas. Vous pouvez compter sur ma détermination, sur celle de l'Estuaire de la Seine et de l'ensemble de la place havraise.

Et peut-être que dans moins d'une génération, après qu'aura été construite cette ligne à grande vitesse, constatant le développement rapide des trois places portuaires, l'installation d'une industrie nouvelle prenant en partie le relais de celle qui a porté nos territoires depuis plusieurs décennies et l'aménagement exemplaire d'un territoire exceptionnel par sa diversité écologique et sa richesse en espaces naturels, peut-être pourrions-nous dire, ensemble, « nous avons bien travaillé ».

C'est le vœu que je forme pour nous-mêmes, pour nos enfants, et aussi pour notre pays. ■

**« Construisons les choses par étape en gardant à l'esprit le long terme. »**

●●● sent. Jean-Pierre Duport relevait le fait que le Y dont un de nos collègues disait qu'il était devenu sa lettre préférée, que le Y normand, c'est Monsieur Duport qui parle, j'ai noté ses propos, figurait déjà dans les documents officiels en 1991. Ce que nous voulons, c'est exactement l'inverse. (...) Pour cela les études indispensables que l'Etat doit mener pour déterminer le tracé doivent être réalisées dans les meilleurs délais. Le lancement du débat public, avant la fin 2011, voilà le calendrier. Les choix devront, c'est le bon sens, aboutir à des améliorations sensibles par rapport à la situation actuelle, avec des gains de temps réels. On a parlé de Rouen-Paris Saint-Lazare en moins de 45 minutes, de Paris au Havre en moins d'une heure quinze. Nous demandons aussi, c'est un thème qui est revenu et que je fais mien, que ces choix soient compatibles avec une liaison La Défense-Roissy pour permettre aux normands de rejoindre rapidement l'aéroport Charles de Gaulle.

Ces trois piliers, le Mantois vers la Haute et la Basse-Normandie, la gare de Rouen, la ligne Paris-Rouen-Le Havre, sont tout à fait décisifs. Bien évidemment, pour toutes celles et tous ceux d'entre nous qui se sont plongés dans ces dossiers, il y a d'autres perspectives qui sont souvent évoquées à juste titre et sont à plus long terme.

Je suggère que nous concentrons nos énergies sur ce qui peut être effectivement réalisé demain, moins sur des projets qui, nous l'espérons, verront le jour, mais dans beaucoup d'années.

Construisons donc les choses par étape, en gardant à l'esprit le long terme, mais en ayant à cœur parce que c'est notre souhait et notre mandat, d'obtenir des résultats tangibles à court terme.

Ce colloque et c'est ma quatrième et dernière observation montre que notre projet doit aller au-delà du seul enjeu ferroviaire, même si cet enjeu, je viens de le dire, est tout-à-fait essentiel.

Avec le département de Seine-Maritime, avec de nombreuses collectivités, nous avons lancé le pacte « Grande Seine 2015 » qui répertorie plus de cent actions concrètes pour renforcer cet axe qu'est la Seine, conforter le développement économique, le rendre conciliable avec le développement écologique, valoriser tous nos atouts et mieux gérer les richesses naturelles.

Je souhaite que dans le cadre commun que nous avons commencé de construire aujourd'hui, nous puissions réfléchir à un certain nombre de projets utiles pour notre territoire.

J'en cite-quelques uns qui n'ont absolument aucune valeur exhaustive, mais me paraissent avoir du sens.

- dans le domaine économique, la mise en réseau des zones d'activité économique situées en bord de Seine permettrait de gérer le foncier mobilisable d'une façon plus cohérente, de développer les synergies, de renforcer l'hinterland entre Le Havre, Rouen et Paris, autour d'un certain nombre de plates-formes de grande ampleur notamment, on a cité cet exemple ce matin, pour la logistique. Cela peut prendre administrativement différentes formules, mais cette idée de la mise en réseau des zones d'activité économique m'apparaît assez précieuse.

- Dans le domaine universitaire et scientifique, dont il faudra que nous traitions dans une de nos prochaines réunions, nous avons à bâtir des coopérations renforcées, à la fois avec les moyens considérables qui sont ceux de Paris et de la région Ile-de-France, mais aussi entre la Haute et la Basse-Normandie.

- Dans le domaine patrimonial, toute une série d'idées ont été mises en avant, dont plusieurs méritent qu'on les creuse, car ainsi que cela a été dit pour l'expérience nantaise, la culture et le développement économique vont de pair ; et ce que nous sommes en train de réaliser pour Normandie - Impressionniste le montre. (...)

L'essentiel est ceci : notre territoire est la porte d'entrée naturelle du bassin francilien et demain, s'il s'en donne les moyens, de tout le nord-ouest de l'Europe. C'est aussi l'interface privilégiée de l'Europe continentale, avec le Royaume-Uni, l'Irlande et une bonne part du reste du monde.

Il y a des investissements nécessaires, je pense notamment aux liaisons ferroviaires voyageurs et fret au long de l'axe Seine. Souvent et malheureusement ces investissements ont été différés. Pour résumer d'une façon un peu triviale, ce que personnellement je souhaite, et ce que j'imagine beaucoup de nos concitoyens souhaiteront lorsqu'ils prendront connaissance de nos travaux. Nous souhaitons et il souhaitent que cette fois, ce soit la bonne.

Ce colloque, en tout cas, marque notre volonté commune d'être une force de proposition et de construction ensemble.

Si nous nous sommes réunis, c'est parce que nous avons des projets en commun.

Il faut que nous soyons ambitieux dans notre vision, précis dans nos engagements.

Ce matin, avec un certain sens de la provocation utile, la question a été posée à l'un d'entre nous par Stéphane Bugat, l'animateur de ce colloque : qu'est-ce pour vous qu'un colloque réussi ? Cela me rappelle qu'en France, il y a deux choses que l'on ne pardonne pas : l'échec et le succès.

Mais, quitte à ne pas être pardonné, je préfère que ce soit le succès auquel nous nous attachions.

Pour moi, le succès de ce colloque, ce sera le concret qui en résultera.

Cette journée est une première étape.

Je serais heureux, comme je crois, toutes celles et tous ceux qui ont participé à cette journée, de poursuivre ensemble notre réflexion et d'en débattre à l'occasion d'une seconde réunion que nous accueillerons bien volontiers au siège de la CREA à Rouen, si mes collègues ont la gentillesse de partager ce souhait, mais je sais qu'ils le partagent, au cours de l'année qui vient. ■

**« Nous portons ici un enjeu démocratique et un enjeu de performance du management public puis qu'au XXI<sup>e</sup> siècle on a besoin de mettre en synergie des compétences, des légitimités et des volontés d'aboutir. »**

●●● Dans notre pays qui connaît tant de difficultés face à la crise, il faut que des bonnes volontés se réunissent, se rassemblent, soient lucides sur les difficultés et en même temps, n'hésitent pas à avoir des rêves, des ambitions.

Pour cela, il faut que nous nous respections tous. Et de ce point de vue là, puisqu'ici il y a des élus locaux, de droite et de gauche, je voudrais que l'Etat comprenne que nous ne sommes pas des ennemis. Monsieur le préfet de région, vous avez été préfet de Paris et nous avons bien travaillé ensemble. Mais il y a, en ce moment, au Parlement, une discussion sur un projet de loi dit du « Grand Paris » qui est une provocation manifeste vis-à-vis du président de la région Ile-de-France qui vient d'être réélu brillamment.

Or, pour la métropole parisienne, les élus de la métropole parisienne, de droite et de gauche, se sont rassemblés, ce qui est là aussi une avancée historique, pour porter collectivement des diagnostics et des projets. Et que faisons-nous aujourd'hui ?

Nous nous rassemblons et nous demandons à l'Etat non pas de disparaître, nous aimons l'Etat, nous avons besoin de l'Etat. Nous disons clairement à l'Etat que nous avons envie de travailler ensemble et de le respecter. D'ailleurs, parfois, il se peut que nous ayons, par exemple, sur des tracés de transport, sur la manière d'organiser nos territoires, quelques idées pertinentes. Ainsi, quand les élus de droite et de gauche proposent la même chose, l'Etat n'est pas obligé de nous donner tort.

Je ne le dis pas tellement d'ailleurs pour la Normandie, car chacun a compris que je le dis aussi pour les transports en Ile-de-France - mais vous êtes concernés aussi je crois, chers amis normands, par les transports en Ile-de-France.

Donc, nous portons ici un enjeu démocratique et un aussi enjeu de performance du management public, puisqu'au XXI<sup>e</sup> siècle on a besoin de mettre en synergie des compétences, des légitimités et des volontés d'aboutir.

Enfin, je ne veux pas négliger l'enjeu culturel, au sens le plus large et le plus noble du terme. J'étais très heureux que vous invitiez Jean Blaise, comme spécialiste de la culture dans les estuaires. Ce que vous ignorez peut-être c'est que

c'est vers le même Jean Blaise que je me suis tourné lorsque j'ai voulu organiser la première « Nuit Blanche » à Paris. Je te remercie Jean d'avoir parlé de l'enjeu culturel, comme tu l'as fait tout à l'heure, en disant que c'est l'essentiel. Je t'approuve complètement, et je nous propose d'avoir aussi ensemble des projets culturels.

Par exemple, Laurent Fabius nous disait tout à l'heure cette belle ambition que vous avez pour "Normandie impressionniste", les impressionnistes inspirés par notre patrimoine commun. Et puis, tant et tant de choses, à la frontière de l'économie, du social mais aussi de l'aménagement, tenant d'une conception de la société du XXI<sup>e</sup> siècle qui donne une certaine place à la qualité de vie, à l'environnement, aux paysages.

Je pense donc que nous pouvons porter bien des projets communs.

Chers amis, je terminerai par un dernier mot. Ces aventures là, on ne sait pas encore si elles seront couronnées de succès. Ce dont je suis certain, c'est que nous le voulons tous. Et je ressens beaucoup de gratitude vis-à-vis de tous ceux qui ont permis que cette journée existe et en particulier pour toutes les équipes de la municipalité du Havre.

Mais, je veux nous dire aussi que si les succès ont besoin des prolongements concrets, tels ceux que tu évoquais Laurent, si nous avons besoin ensemble de donner confiance par les illustrations concrètes, nous avons aussi besoin des symboles. Des symboles qui unissent et le mot de rassemblement ne peut me déranger, surtout quand il est associé à la solidarité. J'y ajoute même l'unité et les symboles.

Et voilà, dans ce train qui m'a amené à l'heure, j'ai eu une idée de symbole. Je me suis dit, avec l'Atelier parisien d'urbanisme qui va continuer à travailler beaucoup, si j'ai bien compris, avec les équipes d'urbanisme de Rouen et du Havre, nous avons fait un rêve : rendre les berges de la Seine : cela vous regarde, à vous les amoureux de la Seine. Et je me suis dit pour ce projet qui est à deux ans, qui permettra sans doute d'accrocher un sourire pour que Paris soit une ville qui aime accueillir les autres, comment la façade maritime de Paris pourrait elle être absente de ce projet ?

Et donc comme un symbole, j'ai envie aussi de vous inviter, vous, cette partie de Paris que nous évoquons aujourd'hui, j'ai envie de vous inviter à faire en sorte que lorsque naîtra ce projet, dans deux ans, d'une Seine peut-être plus accueillante, plus belle, plus rassembleuse des énergies et des rêves que, bien sûr, la Normandie, Le Havre et Rouen soient présents au cœur même de Paris.

C'est vous dire que ce symbole signifie pour moi que lorsqu'il y a quelque chose qui se fait, qui a du sens, qui porte de la sincérité, qui rassemble des compétences, des convictions, qui se réfère à des valeurs, alors oui, je crois qu'il y a un chemin passionnant à emprunter. Il est extrêmement difficile. Il comporte des défis, parfois qui nous rebuteront. Mais moi, en tout cas ce chemin j'ai bien l'intention de le faire avec vous, de le faire de bon cœur et même si ce n'est pas incompatible avec l'humilité, de le faire avec enthousiasme. ■



# LA DÉCLARATION FINALE



Conscients  
de la communauté d'intérêts  
des collectivités ayant  
la Seine en partage ;

Désireux  
de porter ensemble le développement  
équilibré du territoire s'étendant  
de Paris jusqu'à l'Estuaire de la Seine,  
en prenant en compte les dimensions  
économiques, sociales et  
environnementales de ce  
développement ;

Déterminés  
à répondre rapidement aux besoins  
d'intérêt général en matière  
de transport ferroviaire, en favorisant  
notamment la construction d'une  
liaison à grande vitesse reliant  
Paris à Rouen et au Havre ainsi qu'aux  
Régions Haute-Normandie  
et Basse-Normandie ;

Attentifs  
aux travaux engagés dans le cadre de la  
consultation internationale sur le Grand  
Pari(s) de l'agglomération parisienne et  
convaincus que ces projets exigent une  
intense concertation entre l'Etat  
et l'ensemble des collectivités  
territoriales concernées,



Laurent Fabius  
Ancien Premier Ministre  
Président de la CREA

Antoine Rufenacht  
Président de la CODAH  
Maire du Havre

Bertrand Delanoë  
Maire de Paris

Les premiers signataires, réunis au Havre,  
le 4 mai 2010, à l'occasion du colloque  
« Une Seine d'avenir, Paris – Rouen – Le Havre » :

1. S'accordent sur la nécessité de mener rapidement les études visant à déterminer le meilleur tracé de cette liaison à grande vitesse;
2. S'engagent à mener en commun les démarches nécessaires à l'avancement de ce projet et attendent de l'Etat les mesures, notamment financières, nécessaires à l'accélération de sa réalisation ;
3. Demandent que les solutions alternatives de tracés présentées au débat public en 2011, conduisent à des gains de temps substantiels sur les trajets reliant les territoires principaux des deux Normandie à Paris Saint-Lazare et à La Défense, réduisant les durées des parcours vers ces deux destinations à 1h15 depuis le Havre et à 45 minutes depuis le centre de Rouen ;

4. Considèrent qu'une liaison Roissy-La Défense devrait être connectée au réseau ferroviaire normand, national et européen ;

5. Affirment leur soutien aux politiques de renforcement de la façade maritime métropolitaine et de l'activité de l'ensemble formé par les ports du Havre, de Rouen et de Paris, dans une perspective d'aménagement durable et équilibré du territoire ;

6. Réaffirment l'importance stratégique, pour la compétitivité de la France et la qualité de vie des habitants des territoires concernés, du développement des liaisons par le fleuve et le fer avec les réseaux logistiques locaux, nationaux, européens et internationaux.

7. Rappellent l'exceptionnelle richesse du patrimoine naturel de l'Axe Seine et conviennent de la nécessité de mener des actions concertées pour la préserver.



Considérant  
que le colloque

« Une Seine d'avenir » constitue la première étape d'une démarche commune, les signataires conviennent de se réunir à Rouen, siège de la CREA, pour poursuivre leur réflexion sur le projet de développement de l'Axe Seine, et demandent à leurs agences d'urbanisme de leur proposer ensemble les modalités de ce travail partenarial.

# CE QUE LA PRESSE EN DIT

LES ENJEUX

Les Echos - 4 mai 2010

## Paris, Le Havre et Rouen testent une « union sacrée »

L'affiche est inédite : le maire PS de Paris, Bertrand Delanoë, le président PS de l'agglomération de Rouen, Laurent Fabius, et le maire UMP du Havre, Antoine Rufenacht, invitant ensemble à un colloque en faveur de l'Axe Seine. Baptisée « Paris-Rouen-Le Havre, Seine d'avenir », la réunion se tient aujourd'hui au Havre en présence de nombreux élus franciliens, haut et bas-normands. (...) Le projet ferroviaire déjà évoqué par Laurent Fabius en... 1988 est aujourd'hui enlisé, faute de volontés politiques suffisamment fortes. « Ce colloque a une dimension d'interpellation de l'Etat, car la crainte est grande que le soufflet ne retombe et que les annonces présidentielles ne soient pas suivies du moindre effet opérationnel », dit Frédéric Sanchez, vice-président PS de l'agglomération de Rouen. Le tracé, le financement et le calendrier de cette ligne qui pourrait coûter de 6 à 7 milliards d'euros doivent être précisés à l'issue d'un débat public

La Croix - 4 mai 2010

## Le Grand Paris se construit aussi en Normandie

Prolonger la capitale jusqu'à la mer : ce qui passait jusqu'alors pour une utopie mobilise aujourd'hui les élus. (...) Au programme des interventions : les grands enjeux économiques internationaux et la place de l'axe de la Seine. (...) Alors que la droite et la gauche franciliennes s'affrontent sur le projet de loi du Grand Paris, adopté récemment au Sénat en seconde lecture, la réflexion sur « l'axe normand » semble s'élaborer avec plus de facilité. (...) L'enjeu est également de permettre aux ports normands, et notamment au Havre, distancés par Rotterdam et Anvers, d'augmenter leurs parts de marché. Le prolongement du canal du Havre permettrait ainsi un accès plus rapide à la Seine et un renforcement du trafic fluvial vers la capitale, tout comme la construction de plates-formes logistiques en aval de Paris. « A l'heure du Grenelle 2, les perspectives sont importantes, relève Philip Mauge, directeur du développement de Voies navigables de France. Aujourd'hui, 100 000 conteneurs arrivent chaque année par voie fluviale vers la région parisienne. Le trafic pourrait doubler d'ici cinq à six ans. »

AFP (Agence France Presse) - 2 mai 2010

## Delanoë, Fabius et Rufenacht unis pour défendre l'axe Paris-Rouen-Le Havre

Le maire UMP du Havre, Antoine Rufenacht, le président PS de l'agglomération de Rouen, Laurent Fabius, et le maire PS de Paris, Bertrand Delanoë, organisent ensemble mardi un colloque pour défendre « l'axe Seine », en marge des débats sur le projet controversé du Grand Paris.

Ce colloque (...) réunira le ban et l'arrière-ban des élus franciliens, haut et bas-normands ainsi que des dirigeants d'entreprises publiques, comme les présidents de la SNCF et de RFF.

« Dans le mécano compliqué et controversé du Grand Paris, il existe un volet facilement identifiable, relativement peu coûteux et réalisable dans un délai raisonnable, c'est l'aspect ouverture vers le grand large avec Le Havre, associé à Rouen, comme fenêtre maritime », assure Antoine Rufenacht. (...) Au delà de la ligne TGV, l'un des objectifs majeurs est de permettre aux ports normands d'augmenter leurs parts de marché en Ile-de-France alors que le trafic maritime généré par cette région est aujourd'hui capté pour une grande part par Anvers et Rotterdam.

Frédéric Sanchez, vice-président PS de la communauté Rouen Elbeuf Austreberthe (Crea), souligne que cette tendance pourrait s'accroître avec le canal Seine-Europe (qui mettra en relation Paris et ces deux ports) et il demande à l'Etat de se « mobiliser » également en faveur de la Seine, « un vecteur de développement naturel et sous-exploité ».

(...) Antoine Rufenacht estime qu'il existe « une fenêtre de tir d'un à deux ans » pour faire aboutir les promesses présidentielles. « Si nous ne saisissons pas cette chance historique, les choses se feront... d'ici trente ans, mais il sera alors trop tard, car Anvers et Rotterdam auront pris un avantage définitif », prévient-il.

Contrairement à une règle non écrite qui veut que les médias ne s'intéressent guère aux colloques et autres manifestations de ce type, le colloque inaugural Paris - Rouen - Le Havre, Seine d'avenir a obtenu un fort écho dans les médias. Un écho sans doute à la mesure des enjeux et aussi parce que les journalistes ont bien perçu ce que représentait cette initiative, d'un point de vue politique et économique. Voici une sélection parmi les articles publiés dans la presse écrite. Dans les jours qui ont précédé l'évènement, pour illustrer ce qui en était attendu. Puis, les articles rendant compte de l'évènement. Enfin, quelques-uns de ceux qui s'inscrivent dans son prolongement, tant il est vrai que le devenir de l'Axe Seine est un sujet qui fera encore beaucoup parler de lui.

Ouest France - 5 mai 2010

## Le colloque du Havre réussit sa mise en Seine

Devant plus d'un millier de personnes, élus normands et parisiens ont affiché leur volonté de travailler ensemble autour de fleuve. Ce grand pari ne devra pas oublier les Bas-Normands. Le géographe Armand Frémont a beau fouiller dans sa mémoire. Il ne se souvient pas avoir assisté à une telle rencontre entre élus normands et parisiens. « Une telle assistance signe la réussite de la rencontre ». Une assistance politique inédite. Née de l'imagination d'Antoine Rufenacht, maire UMP du Havre, ce « colloque inaugural » réunit une belle brochette d'élus socialistes. (...) Rêvant de réussir son pari pour 2017 - le port du Havre fêtera alors ses 500 ans - Antoine Rufenacht est ravi de son coup. « Ce colloque, dit-il, annonce un travail en commun, entre Paris, Rouen et Le Havre. Il doit lancer une dynamique, fondée sur la conviction partagée que notre destin est commun. Il est un acte de confiance. Presqu'un acte de foi. » Il sera beaucoup question de mer, mais aussi de fer, puisque « la bataille de la mer se joue désormais sur terre ». Dans cette « mise en Seine », pas facile d'embarquer pour les Bas-Normands. Philippe Duron et Laurent Beauvais défendent et vendent leurs territoires. Et personne ne les oublie. Bertrand Delanoë en tête. « Ma présence est un engagement à vos côtés pour que cette liaison ferroviaire existe d'urgence entre la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, Paris et Roissy, dit le maire de Paris. Je suis disponible afin de faire valoir auprès de l'Etat votre exigence devenue notre exigence. (...) Et, avant la fin de l'année, Laurent Fabius a promis d'inviter tout le monde à Rouen

Le Figaro - 5 mai 2010

## Le Havre rêve d'être l'avant-poste maritime du Grand Paris

L'UMP Antoine Rufenacht et les socialistes Laurent Fabius et Bertrand Delanoë veulent « porter ensemble » ce grand projet. Antoine Rufenacht a réussi un coup de maître hier. « Chasser en meute » avec Laurent Fabius et Bertrand Delanoë pour défendre les intérêts économiques de l'axe Paris Rouen Le Havre. (...) Les trois se sont entendus lors d'un colloque organisé au Havre, à l'initiative de Rufenacht, pour « porter ensemble le développement équilibré du territoire s'étendant de Paris jusqu'à l'Estuaire de la Seine. (...) Ce colloque se voulait aussi « un message politique » adressé à Nicolas Sarkozy. Le 29 avril 2009, dans un discours au Palais de Chaillot, le président avait souligné l'importance de la façade maritime du Grand Paris. Message répété au Havre deux mois plus tard. Selon Rufenacht, il s'agissait donc hier « de dire chiche à l'Etat qui a besoin de nous pour mettre en œuvre ses projets » et doit « tirer les conséquences » de ses propos « en matière de calendrier et de financement » (...) Parmi les intervenants de la journée, l'architecte Antoine Grumbach pouvait se réjouir. C'est lui qui, avec son équipe, a porté, dès l'origine, ce projet d'ouverture de Paris vers sa façade maritime. Parmi les dix présentés par les architectes du Grand Paris, il a ensuite suscité l'enthousiasme du chef de l'Etat. Si Grumbach a « laissé la place aux politiques » hier, il ne se souvient pas moins du temps où l'on craignait encore, en l'écoutant, de faire des Havrais, sans parler des Rouennais, de simples « banlieusards ».

20 Minutes - 5 mai 2010-08-01

## Paris, Rouen et Le Havre mettent en Seine leur bonne volonté

Au Havre, hier, le « Volcan » était en ébullition. Dans la mythique salle de spectacles de la ville normande, le millier de participants du colloque inaugural « Seine d'avenir » ont assisté à une éruption de déclarations de bonnes intentions sur le renforcement de l'axe Paris-Rouen-Le Havre. Un sujet devenu majeur, depuis le discours de Nicolas Sarkozy sur le Grand Paris, en avril 2009. De gauche, de droite, franciliens, hauts-normands comme bas-normands, tous les poids lourds politiques locaux avaient fait le déplacement pour cette première très symbolique. Logistique fluviale, transport des voyageurs à grande vitesse, fret, aménagement des berges de Seine, projets culturels, les chantiers ne manquent pas. (...) Bertrand Delanoë a promis que la Normandie serait invitée « au cœur de Paris » dans le cadre de son projet d'ouverture des voies sur berge « Ce sera une invitation à poursuivre le voyage jusqu'au bout de la Seine. »

La Lettre de Haute Normandie - 7 mai 2010

## Colloque "Seine d'avenir": le message à l'Etat

Dans la Normandie des fiefs et des baronnies, on n'avait rarement (jamais ?) vu tel consensus. Le temps du colloque inaugural du projet « Seine d'avenir », tous les grands élus et responsables régionaux, Laurent Fabius et Antoine Rufenacht en tête, ont mis leurs désaccords en veilleuse pour renvoyer l'image d'un pack soudé. Tous ont transmis, peu ou prou, le même message à nos gouvernants : il y a urgence à relier efficacement la capitale de la France à sa façade maritime naturelle pour éviter que se creuse l'écart avec les grandes métropoles mondiales. Bertrand Delanoë a adhéré avec un enthousiasme qui en a surpris plus d'un. En politique comme en électricité, l'eau peut être un bon conducteur. L'histoire retiendra-t-elle la date du 4 mai comme celle d'une journée de réconciliation de la France terrienne avec sa dimension maritime ? Bien malin qui pourrait le dire. En tout cas, on ne pourra pas accuser nos grands élus régionaux de n'avoir pas fait ce qu'il fallait. On pouvait craindre que le colloque inaugural de « Seine d'avenir » ne reste obstinément centré autour de la ligne à grande vitesse, trop normando-normand en somme. La chausse-trappe a été évitée, sans fausses notes. Avec une belle unanimité, tous les intervenants des tables rondes se sont efforcés (avec plus ou moins de bonheur) de prendre de la hauteur pour replacer le projet dans un contexte plus large.

CE QUE LA PRESSE REVIENT DU COLLOQUE

**L'Express** - 12 mai 2010**Grand Paris: une Seine d'avenir**

A quelques jours du vote du projet de loi sur le Grand Paris, de nombreuses voix s'élèvent pour défendre l'intérêt stratégique du fleuve pour la compétitivité de la métropole.

« Il en va de l'avenir de notre pays. Soit nous acceptons l'évidence maritime pour notre économie, soit nous sommes condamnés au déclin. » Antoine Rufenacht, maire (UMP) du Havre, a pris des accents gaulliens en clôturant le grand colloque qu'il a organisé le 4 mai dernier dans sa ville. La France, pays rural par excellence, doit en finir avec la seule logique continentale imposée par les Rois de France. Et comprendre, enfin, qu'il lui faut se tourner vers la mer par où transitent près de 85 % des marchandises mondiales. A ses côtés, le président (PS) de l'agglomération rouennaise, Laurent Fabius, et le maire (PS) de Paris, Bertrand Delanoë, lui emboîtent le pas. Fait notable : ces trois ténors politiques sont parvenus à surmonter leurs vieux conflits pour parler d'une même voix. « Le moment que nous vivons est sans précédent », entonne Bertrand Delanoë, devant une salle acquise de plus de 1 000 personnes. « Il s'agit de la première tentative de diagnostic commun et de projet d'action autour de la Seine par delà des clivages politiques. » « Il faut passer à l'action », insiste Laurent Fabius, en évoquant la ligne à grande vitesse normande promise il y a plus d'un an par le président de la République.

**Ville Rail & Transports** - 19 mai 2010**TGV PARIS - NORMANDIE  
L'appel du large**

Les trois maires ont entendu le message : Paris, Rouen, Le Havre, unis le long de la Seine, on connaît la chanson, et la citation de Bonaparte qui devient la tarte à la crème de tout article ou tout colloque sur l'axe normand. « Paris - Rouen - Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue », a-t-il déclaré, en visite au Havre, le 27 novembre 1802. A son tour, Nicolas Sarkozy, le 29 avril 2009, le disait dans son discours du Trocadéro. (...) Ce même 29 avril, déjà, les maires des trois villes décidaient de travailler ensemble à un projet de développement. Un an plus tard, le 4 mai, Antoine Rufenacht, Laurent Fabius et Bertrand Delanoë, demandent donc le démarrage rapide des études sur le tracé de la LGV Paris - Normandie. Ils veulent que la future liaison à grande vitesse permette l'accès à l'aéroport de Roissy, qu'elle assure la réduction du temps de parcours avec Paris Saint-Lazare et La Défense.

**Bulletin Economique** - juin 2010**Méandres exquis**

Paris, Rouen, Le Havre, la Seine, un carré d'as pour le développement économique. Tout le monde en est convaincu. Il reste maintenant à faire preuve d'efficacité. (...) Si un volcan islandais a pu paralyser le ciel européen, le Volcan havrais donnera-t-il une impulsion nouvelle à l'axe Paris - Le Havre ? C'est en tout cas dans ce lieu emblématique de la culture normande que s'est tenu le « colloque inaugural » du projet Seine d'Avenir. La Seine est décidément devenue une vedette incontestée, le sujet incontournable de discussions, la solution rêvée à tous les problèmes. Elle n'en demandait peut-être pas tant, elle qui fut si longtemps ignorée, polluée, oubliée. Le XXème siècle n'a pas été celui de la Seine, elle qui connut pourtant tant d'heures de gloire. (...) Les différences politiques ont fait place à une union sacrée autour du fleuve et de son avenir, et de l'importance d'aller vite. C'est un mascaret de mesures qu'on attend désormais, pas un clapotis d'annonces et de colloques. Il faudra aussi être convaincu que Paris vaut bien une Seine, que la capitale est partie prenante dans le projet.

**Fil-Fax Normandie** - 6 mai 2010**Unité et détermination pour la LGV  
et pour la façade maritime**

Le théâtre du Volcan du Havre a abrité mardi un moment exceptionnel et peut-être même historique. Les élus d'Ile-de-France, de Haute et de Basse-Normandie ont affiché leur détermination conjointe à faire aboutir le projet de LGV Paris - Normandie en gestation depuis près d'un quart de siècle. (...) Si la ligne TGV a focalisé l'intérêt, elle n'a pas éclipsé le volet maritime du colloque, ce qui n'allait pas nécessairement de soi. Dans leur déclaration, les élus ont souligné « l'importance stratégique » pour la France de faire de la Seine une des portes d'entrée maritimes de l'Europe. Sur ce sujet, les élus rouennais n'ont pas été moins en pointe que les Havrais. Laurent Fabius a ainsi souligné que l'axe Seine avait « vocation à jouer dans la même cour que les grands pôles que sont Anvers, Rotterdam et Hambourg ». Tous se sont inquiétés de la réalisation du Canal Seine-Nord prévue pour 2016. « Qui comprendrait qu'en plein Grenelle 2 de l'environnement la priorité soit donnée à un nouveau canal plutôt qu'à un fleuve naturel », a dit Laurent Fabius. Antoine Rufenacht a reconnu, lui aussi, que le risque était « important » et qu'il justifiait d'agir « en urgence » pour favoriser l'axe Seine. Le maire du Havre a qualifié ce colloque inaugural « d'acte politique fondateur » qui annonce « un travail en commun ».

**Normandie Magazine** - juin 2010**La promesse du 4 mai**

Qualifié d'inaugural parce qu'il appelle un autre rendez-vous (qui devrait se tenir à Rouen « dans l'année qui vient », a dit Laurent Fabius), le colloque du 4 mai restera, avant tout, comme un formidable tremplin vers « un avenir en commun et une ambition partagée ». Pour la première fois, les principaux élus de Normandie (...) ont parlé d'une seule voix.

**Usine Nouvelle.com** - 5 mai 2010**Un TGV Normandie Paris à 9 milliards d'euros?**

Réunis à l'initiative d'Antoine Rufenacht, le maire UMP, au Havre en Seine-Maritime le 4 mai pour un colloque inaugural baptisé « Paris Rouen Le Havre, Seine d'avenir », les grands élus des trois régions Ile-de-France, Basse et Haute-Normandie et une noria de décideurs et industriels (groupes Safran, Dreyfus) ont décidé de créer un front commun pour accélérer le développement de l'axe Seine dans le cadre du grand Paris. « Nous n'agissons pas pour nous faire plaisir mais pour faire comprendre qu'il s'agit d'un enjeu économique national », a répété l'édile havrais. Ce dernier souhaite d'ailleurs « chasser en meute » avec ses invités pour obtenir, avant tout, la construction à l'horizon 2020 d'une ligne ferroviaire TGV ou LGV, « autre colonne vertébrale indispensable, avec le fret ferro-

viaire et le fret fluvial, du développement de l'axe séquanien pour rivaliser avec les ports du Nord et leurs reprendre des parts de marché sur l'approvisionnement de l'Ile-de-France. »

**Presse Havraise** - 9 mai**Grand Paris, c'est par où ?**

Quand Claude, le plus acharné des chasseurs d'autographes du Havre planque dans le forum Niemeyer, c'est pour traquer un comédien à la mode, une actrice en vogue. Mais, mardi dernier, à la sortie du Grand Volcan, il n'en attendait qu'un seul. « Rufenacht et Fabius, il y a longtemps que j'ai leur autographe. Le seul que j'attends, c'est Delanoë. » (...) Les trois hommes, conscients de l'importance historique de la constitution de leur triumvirat, se sont prêtés de bonne grâce à toutes les photos, arpentant les rues autour de l'Hôtel-de-Ville au Grand Volcan au pas cadencé, décrivant avec force gestes le tableau de la visite du président Félix Faure accroché dans le bureau du maire du Havre, se faisant des confidences suivies de sourires entendus, jusqu'à la signature du document scellant leur volonté d'un avenir commun. En matière de communication, un quasi sans-faute. (...) Quant aux débats, il valait mieux s'y connaître en hinterland (arrière-pays commercial d'un port) et en Gateway (gasserelle entre deux réseaux distinctifs), pour comprendre le substantifique intérêt de ce Grand Paris. Et quand le maire du Havre évoque la ligne TGV; il refroidit tout de suite le quidam moyen qui se serait glissé par inadvertance au Grand Volcan. « Le TGV, ce n'est pas pour faire plaisir aux Havrais qui veulent faire du shopping à Paris, c'est surtout un formidable vecteur de développement de nos territoires. »

**Le Figaro Magazine** - 17 juillet 2010**Le Havre, à la proue du Grand Paris**

Le projet Grand Paris, Seine métropole, qui fait du Havre le port de Paris et de la Seine, l'artère entre la capitale et la mer, révolutionne les manières de penser la ville, la nature, l'économie et l'aménagement du territoire. (...) La Seine, de Paris au Havre, laboratoire d'urbanisme pour les décennies à venir ? A condition de changer d'échelle et de concevoir l'aménagement des territoires de manière globale, prévient Antoine Grumbach. La vallée de la Seine englobe une capitale à l'étroit dans ses frontières concentriques, des terres agricoles, des banlieues sensibles, des zones naturelles protégées, des aires industrielles et portuaires, des trésors patrimoniaux. Le défi : unifier, relier ces zones et créer une dynamique de développement qui leur permette de s'enrichir mutuellement. (...) La clé de ce mariage entre urbanisme, écologie et économie raisonnée ? « Les moyens de circulation, assure Antoine Grumbach, du vélo au TGV, en passant par la voiture et les bus, le maillage de la métropole permet la mobilité des personnes, des marchandises et des idées. Il est surtout un moyen de remédier à l'exclusion qui touche les grands ensembles des banlieues parisiennes, rouennaises et havraises. »

**INFRASTRUCTURES & MOBILITE** - juin 2010**Haute-Normandie : porte d'entrée maritime de l'Ile-de-France...et au-delà**

Parmi les plus importants d'Europe, le pôle portuaire Rouen-Le Havre est animé d'un nouvel état d'esprit. « Nos communautés respectives ont énormément évolué sur le potentiel de leurs collaborations, et avancent désormais dans le sens d'une meilleure coopération », déclare Philippe Deiss, directeur du Grand Port Maritime de Rouen. Voulu par la réforme portuaire, cette approche s'étend jusqu'à Paris, sous l'égide du Comité Interportuaire de la Seine créé en octobre 2009 et présidé par Claude Gressier. Bras logistique du projet Grand Paris, esquissé en juillet 2009 par Nicolas Sarkozy, les trois ports développent depuis une image commune et préparent un plan stratégique sur l'axe séquanien. (...) « Fédérateur, le projet Grand Paris est porteur d'une nouvelle identité géographique, formidable outil de notoriété internationale. Il ouvre de nouveaux horizons à tous les ports de la vallée de Seine », selon Laurent Castaing, directeur général du Grand Port Maritime du Havre.

# ET MAINTENANT... LA MOBILISATION DE TOUS LES ACTEURS

Le Colloque inaugural Paris, Rouen, Le Havre du 4 mai 2010 avait un premier objectif : démontrer la volonté et la capacité de l'ensemble des élus des territoires de l'Axe Seine de parler d'une même voix et surtout d'agir de concert. A cet égard, si l'on se réfère à la déclaration finale et, plus généralement, au ton des échanges, l'objectif est atteint. D'ailleurs, rendez-vous est déjà pris pour un deuxième colloque qui aura lieu en 2011, cette fois à l'invitation de Laurent Fabius, à Rouen. On pourra alors juger du chemin parcouru dans l'intervalle. Car s'il est une idée aujourd'hui très largement partagée, c'est la nécessité d'agir vite pour que les projets envisagés soient rapidement concrétisés, à commencer par la liaison TGV.



Cela implique évidemment que les élus trouvent la manière la mieux adaptée pour s'entendre sur une approche commune, en tenant compte de leurs points de vue respectifs. Ce qui passe évidemment par l'élaboration d'une stratégie de développement territorial partagée sur l'ensemble de la Vallée de la Seine, stratégie qui puisse avoir valeur de référence, notamment dans le débat public sur la ligne à grande vitesse.

Pour y parvenir, les agences d'urbanisme ont un rôle essentiel à jouer et elles ont été dument mandatées au terme du colloque. Elles se sont donc immédiatement mises au travail. Sont ainsi mobilisées les agences du Havre (AURH), de Rouen (AURBSE) et de Paris (APUR), mais aussi celle de l'Île de France (IAU-IdF), de Seine Aval (AUDAS) et de Caen (AUCAME). Leurs responsables se sont fixés un planning de réunions mensuelles et, surtout, se sont répartis la tâche autour de thèmes précis : le tracé des futurs infrastructures, le Gateway, l'habitat, l'enseignement supérieur, le tourisme et la culture, etc. L'ambition est d'aboutir, d'ici la fin de l'année, à une première esquisse de ce pourrait être l'architecture d'un projet d'aménagement à grande échelle, s'inscrivant dans l'esprit de l'après-Kyoto et du Grenelle de l'Environnement.

De son côté, l'Etat, qui a donné le ton en inscrivant le devenir de l'Axe Seine dans la perspective du Grand Paris, ne saurait rester étranger à cette mobilisation. Il est donc attendu sur ses intentions mais également sur

les moyens qu'il sera en mesure de mobiliser. Et il n'a pas tardé à donner les premiers signes de sa motivation. A ce titre, François Fillon, le Premier ministre, a adressé à Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, une lettre officielle de mission lui confiant le soin de prendre le dossier en main. Ce qu'il a fait à l'occasion d'une visite, au Havre, le 6 juillet 2010, accompagné de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, et de Benoit Apparu, secrétaire d'Etat au Logement.

## JACQUES ATTALI Un accord fondamental

Jacques Attali, personnalité aux multiples activités et compétences, a rédigé, à la demande des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Estuaire de la Seine et avec le concours d'une commission d'experts composée notamment de l'architecte Antoine Grumbach, de l'économiste Philippe Aghion, du démographe Hervé Le Bras, de l'écrivain Erik Orsenna, etc., un rapport intitulé « Paris et la mer, le Seine en capitale » (publié aux éditions Fayard). Ce document, outre une analyse de la situation du territoire de l'Axe Seine mais aussi des enjeux métropolitains, comporte cinquante propositions de nature et d'importance fort diverses. Très sensible aux aspects institutionnels,

Temps fort de cette visite, une réunion de travail à laquelle ont participé une quarantaine d'élus et les responsables des organismes publics les plus directement concernés (Réseau Ferré de France, Voies Navigables de France, DATAR, etc.). A l'ordre du jour, bien entendu, les infrastructures, au premier rang desquelles la ligne TGV et le contournement routier de Rouen.

Sur les intentions, Jean-Louis Borloo s'est voulu rassurant, rappelant l'aménagement de l'Axe Seine et la liaison TGV sont bien une « priorité nationale », voulue par le Président de la République et actée par le Grenelle de l'Environnement. Et pour la ligne TGV il s'est engagé à formaliser, dès la rentrée de septembre, « un pacte de confiance, avec un calendrier et une méthode ». Quant au Débat Public sur cette liaison à grande vitesse tant attendue, il devrait être engagé, selon le ministre, avant juin 2011, en veillant à ce que soient également pris en considération le transport fluvial et le fret ferroviaire. Si l'on ne sait pas encore si cette ligne TGV partira de La Défense ou de la Gare Saint-Lazare, il est acquis qu'elle ira jusqu'au Havre mais qu'elle

desservira aussi Caen, à partir d'un embranchement dont l'emplacement précis reste à déterminer, à Rouen.

En attendant que ces choix soient faits, Jean-Louis Borloo a annoncé le lancement des travaux sur la ligne ferrée entre Paris et Mantes, sachant qu'elle n'est plus en mesure de supporter son trafic, ce qui ralentit considérablement la desserte des gares normandes. Même urgence annoncée pour la modernisation et l'électrification du tronçon Gisors-Serquaix, à l'horizon 2012, ce qui améliorera la desserte fret du Port du Havre. Pour sa part, Dominique Bussereau a insisté sur la nécessité de mener à son terme la réforme portuaire.

Concilier une vision globale et la perception de chaque territoire, la réalisation d'infrastructures qui impliquent des engagements financiers lourds et une qualité de services plus immédiate, bref raisonner à long terme sans faire l'impasse sur le présent, c'est sur cet équilibre forcément délicat que va se déterminer la capacité des acteurs aujourd'hui conscients de la nécessité pour l'Axe Seine de ne pas manquer ce rendez-vous du Grand Paris.

riblement de la disparation de ce projet qui ne peut et ne doit pas être uniquement un projet de métro autour de Paris. Car il n'y a pas de grande ville mondiale qui ne soit un port. Aucune capitale mondiale n'a jamais été autre chose que liée à la mer. Et Paris, sans lien à la mer, c'est dire sans lien avec Rouen et Le Havre, disparaîtra dans les profondeurs du classement mondial. Un accord des trois maires, une stratégie conjointe, immédiate, entêtée, permanente, pour mener ensemble des projets de routes, de chemins de fer, de canaux, de stratégie d'intégration culturelle, éducative, scientifique et entrepreneuriale est fondamentale pour l'avenir de notre pays. »

