



EXPO les villes en mouvement – 3^{ème} édition

« LE HAVRE, METROPOLE MARITIME ET DURABLE : SES ENJEUX EN MATIERE D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT »

Débat du 7 avril 2009
A la Mairie du Havre

Sous la présidence et en présence de

Antoine RUFENACHT, Maire du Havre, Président de la CODAH

Entouré de

- **Dominique DHERVILLEZ**, Directeur Général Adjoint chargé des Grands Projets, de l'Aménagement Urbain et de la Prospective
- **Bruno FORTIER**, Architecte, Urbaniste
- **Gérard MERCHER**, Directeur Général du Havre Développement

Animé par **Hedwige de PENFENTENYO**, Fondateur de Fimbacte

PRESENTATION DES PROJETS DE LA VILLE DU HAVRE

Antoine RUFENACHT

Le mouvement est dans la nature même de notre ville depuis qu'il a fallu réparer les terribles destructions de la guerre. Ce mouvement connaît, depuis quelques années, une accélération particulière, à la fois par la forte volonté d'une équipe municipale très suivie par son administration et par un constant soutien de l'Etat, de la Région et du Département.

Si nous avons toujours été soutenus de cette manière, c'est à l'évidence parce que nous étions porteurs de projets.

1 – La rénovation des quartiers nord

La remise en état des quartiers vétustes du Nord de la ville était tout à fait prioritaire. Ces quartiers ont donc d'abord bénéficié des financements GPV, puis des subventions de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine. Nous avons été la première ville signataire d'une convention avec l'ANRU, et bénéficiaire de ses plus importants financements. Sans doute en raison de l'état de grand délabrement des quartiers concernés et de la qualité de nos projets de réaménagement de l'espace urbain en vue de recréer du lien social.

2 – La rénovation des quartiers sud

Deuxième atout important pour notre développement : un soutien de l'Union Européenne au titre des programmes *URBAN*, qui nous a permis d'engager une grande rénovation des quartiers sud. **Dans ces quartiers des dockers, des marins, et de tout ce qui faisait autrefois l'animation d'une grande ville portuaire, la physionomie de l'emploi a bien changé** : chaque navire a aujourd'hui beaucoup moins de membres d'équipage, et l'activité des dockers a été transférée plus loin de la ville dans le cadre du programme de rénovation intitulé *Port 2000*.

Il en a résulté un quartier très sinistré que nous avons dû restructurer selon un projet très ambitieux privilégiant la mixité logements / activités de loisir.

Pour mener à bien cet important chantier qui n'est pas encore terminé, nous avons également bénéficié d'importants crédits. Il s'agissait en effet de construire à la fois des logements sociaux, des logements du secteur privé, des équipements publics dédiés aux activités économiques ou dédiés aux sports comme les Bains des Docks, le spectaculaire centre nautique dû au crayon de Jean Nouvel.

Au total, un quartier qui est encore en voie de grande mutation. Notre volonté est d'y créer un cadre de vie aussi agréable que possible et même, pourquoi pas, d'en faire bientôt un quartier "branché".

3 – Un écoquartier et un réseau de tramway Sous le signe du développement durable.

Deux grands projets particulièrement significatifs de notre engagement envers l'environnement :

- Au Nord-Ouest de la ville, un écoquartier. Même s'il ne pourra s'agir, pour d'évidentes raisons économiques et techniques, d'un quartier véritablement HQE au sens étroit du terme, notre volonté

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39

expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

- est d'en faire un endroit exemplaire quant au bilan énergétique des bâtiments qui y seront édifiés.
- Notre réseau de tramway en cours de réalisation par la Communauté De l'Agglomération Havraise. Un projet qui avance de façon particulièrement satisfaisante en raison de l'entente parfaite entre ses différents partenaires : représentants des différentes Collectivités Territoriales et de l'Etat, du Grand Port Maritime, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, etc. Peut-être cette entente est-elle également facilitée par le fait que le Maire de la ville-centre est également Président de la Communauté d'agglomération, ce qui est, semble-t-il, le cas le plus fréquent en France.

Pour une mise en service à l'horizon 2012, partant de la Porte Océane, le tramway traversera le quartier Perret, passera devant l'Hôtel de Ville, rejoindra la gare, le Cours de la République, empruntera un tunnel percé à l'Est du tunnel Jenner de façon à rejoindre la ville haute où il se séparera alors en deux voies, l'une rejoignant le quartier de Mare Rouge et, au delà, le bas de Bléville, et l'autre allant vers Caucrauville. Ce nouveau moyen de transport permettra ainsi aux habitants de la ville basse de rejoindre facilement la ville haute mais surtout, en améliorant de beaucoup la qualité de vie dans la ville haute, il constituera un puissant levier d'amélioration de la cohésion sociale entre quartiers.

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU HAVRE

Gérad MERCHER

La ville du Havre s'est historiquement créée à partir de l'activité portuaire. Cette activité a elle-même entraîné la création de nombreuses activités industrielles importantes à l'échelle nationale. Je vais donc vous donner quelques éléments significatifs sur l'importance de nos investissements dans ces deux pôles de notre économie, avec aussi quelques indications sur le nombre des emplois qui en résulteront. Pour nous, l'enjeu important est de renforcer l'attractivité de la ville du Havre pour accueillir de nouveaux habitants au cours des prochaines décennies.

1 – Le port du Havre : activité et évolution

Il est bien connu que le Port du Havre est de dimension européenne et mondiale, avec 350 lignes régulières vers 500 ports. Le projet *Port 2000* est maintenant assez largement en place, et représentera 4,2 km de quais et un potentiel de 6 millions de conteneurs. Les premiers terminaux sont déjà en service et, à terme, nous disposerons de 12 postes à quai, permettant d'accueillir 12 porte-conteneurs. Le port est calibré pour accueillir des porte-conteneurs de 17000 EVP (NB : les porte conteneurs les plus importants sont aujourd'hui de 13000 EVP, mais les chantiers navals en prévoient déjà de 17000 EVP).

Ces équipements renforceront sans aucun doute l'attractivité du port du Havre puisque ces bateaux, qui dépassent les 400 m de longueur et atteignent les 17 m de tirant d'eau, auront peut-être des difficultés à entrer dans certains autres ports du *range Nord* européen. Bien sûr, ces derniers se préparent aussi aux nouvelles conditions de trafic, mais Le Havre aura le double avantage de disposer d'une entrée directe "tous temps" quelle que soit la hauteur de marée, et de n'imposer aucun franchissement d'écluse.

Le Port Aval sera également restructuré, pour atteindre à terme un potentiel de 2 millions de conteneurs. Ce qui signifie que l'ensemble "Port 2000 + Port Aval" totalement réaménagé pourra traiter à terme 8 millions de conteneurs. Un enjeu absolument majeur pour nous, sachant que le trafic conteneurs génère un nombre d'emplois très important.

Quelques chiffres pour fixer les idées :

- Les flux conteneurs du port du Havre (flux *hinterland* et flux de transbordements) sont en progression régulière et ont doublé au cours des 10 dernières années, même si cette progression a été un peu freinée en 2008, notamment par une réforme portuaire qui a généré un certain nombre d'annulations d'escales et par la crise économique internationale de fin d'année. Mais il est probable que ce ralentissement de la progression ne sera que provisoire.
- 25 % de ces flux concernent la Chine. Un chiffre d'autant plus significatif que celle-ci retrouve aujourd'hui un climat de relations économiques et de collaboration plus conforme à l'histoire de ses relations avec la France.
- En 2007, Le Havre représentait plus de 62 % du volume total des ports français sur le flux conteneurs (le segment dynamique du transport maritime), devant Marseille (24 %), les autres ports se partageant les 14 % restants. Les autres flux (vrac liquide et vrac solide) évoluent relativement peu.
- Avec 7 % des flux en Europe du Nord, Le Havre est le 5^{ème} port du *Range*, immédiatement après les géants que sont Rotterdam, Hambourg, Anvers, Brême, et devant Zeebrugge.
- Alors que le trafic conteneurs par fer restera sans doute au niveau d'aujourd'hui, nous nous attendons à une augmentation très sensible du fret fluvial. En effet, la Seine pourrait absorber un trafic multiplié par 6 sans investissements majeurs sur le fleuve mais avec l'aménagement des plateformes multimodales nécessaires. Le Port a aussi un certain nombre de projets en ce sens.

2 – Le programme d'investissements

a) Le grand port maritime :

- Les investissements prévus dans la tranche II de *Port 2000* représentent 6 postes à quai pour 600 millions d'euros. Les quais des terminaux anciens (le Port aval) représentent 150 millions d'euros, et le chantier multimodal prévu sur la zone industrielle portuaire représente 100 millions d'euros. Au total, donc, des investissements tout à fait considérables qui non seulement ne sont absolument pas remis en cause par les difficultés économiques internationales actuelles, mais dont la mise en œuvre sera sans doute accélérée en raison de l'extrême implication de l'État et des autres financeurs.
- Concernant les entrepôts, nous savons que toute augmentation en flux de conteneurs doit générer une augmentation proportionnelle de la surface logistique. Le premier semestre 2009 aura vu la mise en service de 100000 m² d'entrepôts représentant 350 emplois directs (sachant que 1 hectare d'entrepôts génère environ 35 emplois directs). Des études sont engagées afin que 500000 m² nouveaux, représentant 2000 emplois directs, soient opérationnels d'ici 2012. De plus, les conteneurs sont également productifs d'emplois tertiaires à terre (transitaires, consignataires, etc.) à raison de 1000 emplois créés pour 1 million d'EVP. Ainsi, le fait de passer des 2,5 millions d'EVP d'aujourd'hui aux 6 millions d'EVP prévus en 2012 représentera la création d'environ 2000 emplois dans les entrepôts logistiques et d'environ 3500 emplois tertiaires à terre. Et nous ne tenons pas compte ici des emplois directement portuaires liés à l'accostage et au déchargement des navires.

b) L'industrie (raffinage et pétrochimie)

Le Havre joue un rôle important dans l'approvisionnement énergétique de la France, et nous avons la chance d'avoir des entreprises de la chimie, de la pétrochimie et de l'énergie, qui investissent massivement : 2 milliards d'euros au cours des 7 dernières années. Le programme d'investissements des 5 prochaines années sera, lui aussi, de 2 milliards d'euros, dont 770 millions d'euros pour le seul groupe Total. Il faut savoir que 1 million d'euros investi dans ce secteur représente 2 emplois (dont 1 emploi local) en phase de mise en œuvre, puis 1 emploi local permanent en phase d'exploitation.

c) Les nouvelles implantations industrielles

Deux exemples de nouvelles implantations sont particulièrement représentatifs : Ecomotion et Osilub.

- Ecomotion est un projet de production de carburant biodiesel à partir de graisses animales et d'huiles de friture usagées. Une première ligne de production représentera 75000 tonnes par an et sera éventuellement suivie d'une seconde ligne en fonction des besoins au cours des années à venir. L'investissement prévu est de 25 millions d'euros et créera environ 25 emplois directs.
- Osilub sera un site de régénération d'huiles moteur usagées (NB : Le Havre produit aujourd'hui 50 % des lubrifiants utilisés en France), représentant un investissement de 55 millions d'euros et la création de 50 emplois directs.

c) Le projet de terminal méthanier à Antifer

Ce projet est considéré comme stratégique pour assurer, avec la maîtrise nécessaire des risques et le respect de l'environnement que cela implique, la sécurité de l'approvisionnement de la France et de l'Europe en gaz naturel liquéfié. En effet, ce dernier représentera environ 32 % du total de la consommation européenne de gaz en 2030 (contre 9 % aujourd'hui), et la production mondiale de GNL doublera d'ici l'année 2020. Le site du Havre a été choisi par la société américaine Dresser Rand pour y créer sa plateforme mondiale d'essais de compresseurs de grande taille destinés à la liquéfaction du gaz, ce qui a représenté un investissement de 18 millions d'euros.

Le terminal d'Antifer, prévu pour une capacité de 9 milliards de m³ annuels en vitesse de croisière, représentera un investissement total de 1 milliard d'euros. Il créera 600 emplois (dont la moitié en emplois locaux) pendant la phase de mise en œuvre, et environ 70 emplois directs en phase d'exploitation.

d) Le projet CO2

Au chapitre du développement durable, une initiative originale a été prise à l'échelle européenne, consistant à mettre en place un système de captage, de transport et de stockage mutualisé du CO₂ (NB : on estime que l'habitat, les transports et les industries de la région havraise émettent environ 15 millions de tonnes de CO₂ par an).

Un dossier a été déposé à Bruxelles dans le cadre du projet européen COCATE (*Toward an Infrastructure for CO₂ Transport and Storage*) afin d'obtenir une participation de l'UE à hauteur de 3 ou 4 millions d'euros (la réponse est attendue courant juillet). Nous avons mené cette initiative avec la contribution de l'ADEME et de l'IFP mais aussi (et c'est original), avec les 16 industriels émetteurs qui sont entrés dans le consortium créé pour financer les études en cours.

Par ailleurs, une chaire industrielle CO₂ est en cours de création en partenariat avec l'École des Mines de Paris.

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

e) Le Pôle Scientifique et Technique

Le Havre mise beaucoup sur les activités liées à l'innovation. Nous souhaitons faire monter en puissance un Pôle Scientifique et Technique dont la mission est de créer de la richesse et des emplois par l'installation et le développement d'entreprises innovantes. Ce Pôle a déjà lancé plus de 20 projets au cours de la période 2007-2009, **l'objectif pour la période 2009-2011 étant de structurer et professionnaliser l'accompagnement des entreprises existantes, d'identifier des projets nouveaux et de développer et fédérer le réseau ainsi créé.**

LE PLAN D'AMENAGEMENT URBAIN

Bruno FORTIER

L'image du Havre se renforce considérablement, on parle de plus en plus de notre ville. Et, cela, pour trois raisons :

1. Le trafic conteneurs détermine désormais le classement relatif des ports entre eux. Le Havre est évidemment très bien placé dans ce classement, et ce que nous venons d'entendre montre que son identification comme grand port de niveau mondial ne pourra que se renforcer.
2. L'inscription de la ville au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Même si le caractère très raffiné du travail d'Auguste Perret n'apparaissait pas au plus grand nombre, il y avait là une base extraordinaire qui sera plus tard reconnue de nouveau avec le travail de Oscar Niemeyer. Ce qui a été édifié autour de l'Hôtel de Ville fait aujourd'hui du Havre une ville emblématique du modernisme du XX^{ème} siècle, au même titre que Brasília.
3. Le Havre fait partie de la vallée de la Seine, avec deux parcs naturels et une capitale toute proche. Même si le port d'Anvers est tout à fait respectable, comment ne pas rêver à une synergie privilégiée entre Paris et Le Havre ? Non pas, bien sûr, au travers d'un projet d'agglomération linéaire entre les deux villes, mais par le projet d'une vraie région économique et démographique constituant en quelque sorte la porte d'entrée du monde en France.

Quand Antoine RUFENACHT nous a demandé, il y a 6 ou 7 ans, d'examiner à la loupe les espaces portuaires autour de la gare, tous ces éléments n'étaient évidemment pas encore apparus. Il s'agissait, certes, d'un très bel espace, avec quelques éléments d'équipement public comme les Docks Café mis en place par la municipalité, quelques lieux d'animation (départs de croisières, régates), et les extraordinaires docks de brique dont Bernard REICHEN a entrepris la réhabilitation.

Nous avons alors identifié des opportunités de projets plutôt que des projets.

- **Le grand bassin Vauban** : nous sommes convenus avec les élus de ne pas le faire traverser par un pont qui en aurait cassé la perspective, mais plutôt d'utiliser l'espace disponible à son extrémité, là où s'est installée, depuis, la Chambre de Commerce et d'Industrie.
- **La presqu'île Frissard**. Le problème était complexe ; un concours a donc été mis en place avec les élus, dont Bernard REICHEN a été le lauréat. Le travail effectué depuis est magnifique, laissant intacts ces très beaux espaces, et le grand centre commercial et culturel s'ouvrira dans quatre mois.

Il y avait aussi deux ou trois autres sujets délicats : comme celui de la proue entre deux bassins de ce grand espace où le PLU était contraignant avec une hauteur maximum de 28 m. Nous avons donc lancé un concours, avec comme seule indication la suppression de cette limite de hauteur. Personne n'aurait imaginé qu'il en résulterait Odyssey 21, cette grande tour à plateaux culminant à 100 m de hauteur que nous connaissons aujourd'hui.

Et puis, bien sûr, il fallait créer de la vie et de l'animation autour de tout cela, d'où notre projet territorial de 800 hectares sur l'interface ville-port. Il ne comprendra pas, loin de là, que des habitations, mais nous avons réussi à y attirer des investisseurs qui ont construit des logements qui se sont fort bien commercialisés. Bien sûr, la négociation a été âpre et vous en devinez les termes : pour la collectivité, il s'agissait d'obtenir la qualité maximale et, pour l'investisseur, il s'agissait d'obtenir le maximum de facilités administratives et commerciales.

Dominique DHERVILLEZ

Le challenge du Havre est de développer son port et de devenir ainsi une grande ville par des qualités et par des secteurs spécifiques d'excellence. Évidemment, le point de départ est le monopole géographique et économique représenté par la position portuaire. Mais, à l'instar des autres ports du *northern range*, nous devons aussi diversifier nos sources de développement à partir de l'industrie, du tertiaire, de la recherche et de l'enseignement supérieur. C'est seulement en mettant en avant ces pôles d'attractivité générale qu'une population viendra s'installer sur cette zone littorale qui, malheureusement, perd encore des habitants alors que la plupart des autres zones littorales en gagnent.

Contrairement à d'autres pays comme la Hollande, il y a en France une méconnaissance totale de l'environnement portuaire, nous devons mener un important travail de communication sur ce sujet, un des enjeux du projet Grand Paris. Certes, Paris est une ville prestigieuse, mais elle est enclavée dans les terres et ignore la bordure maritime et sa dimension portuaire. Or, pour la capitale et l'ensemble du pays, les projets initiés par Le Havre représentent une opportunité historique de faire de cette très belle région une place économiquement et démographiquement exemplaire. D'abord en articulant son développement à partir de l'industrie logistique mais aussi à partir d'autres activités comme le commerce de destination (cf. Dock Vauban), le commerce de proximité en centre ville, mais aussi l'industrie du tourisme et des congrès. En se donnant ainsi une image résolument moderne, Le Havre attirera de nombreux habitants sur la vallée de la Seine.

En définitive, puisque notre ville est récente en raison des reconstructions imposées par les bombardements, nous souhaitons nous appuyer davantage sur ses atouts géographiques que sur son patrimoine historique. Voilà qui donne du sens aux bâtiments que nous allons construire avec Jean Nouvel, voilà qui nous permettra de contempler ce paysage, cette machine biologique, économique et urbaine que constituent l'estuaire de la Seine, le port du Havre avec les industries qui y sont adossées, et la ville. Ne boudons pas notre plaisir de contempler un si bel ensemble sociologique, culturel, économique et écologique !

On peut sans doute, à certains égards, dire que notre ville est en retard sur son temps. Au risque de paraître excessivement optimiste, je dirais plutôt qu'elle est en avance sur les autres villes. L'architecture est, certes, un atout majeur ; à condition toutefois d'être considérée comme un devoir d'agir et non pas comme un agrément. Et, puisque tout changement d'époque entraîne un changement de valeurs, elle devra être un nouvel état d'esprit au service des valeurs qui seront partagées en ce XXI^{ème} siècle. C'est ainsi que nous inscrivons notre action dans l'histoire moderne de notre ville, une histoire qui, hélas, a commencé par les terribles destructions de la deuxième guerre mondiale.

QUESTIONS DE LA SALLE

1- Le projet « Canal Seine Nord » ne risque-t-il pas de concurrencer l'idée que Le Havre devienne le port de Paris ?

Antoine RUFENACHT

Ni les responsables économiques havrais ni les responsables économiques rouennais ne considéraient que Seine Nord était une priorité. Mais la décision a été prise et l'investissement sera fait. Il nous faut maintenant considérer ce projet comme un formidable défi, car ce canal reliera par voie fluviale la Manche et la Mer du Nord.

On peut évidemment craindre que le trafic maritime ait tendance à entrer par le Nord ; notre challenge sera donc de faire en sorte qu'il entre par l'Ouest ! D'autant plus que le Havre ne manquera pas d'atouts dans sa compétition avec les grands ports du *Range Nord* : sa proximité de l'Atlantique, son tirant d'eau important, et surtout le fait que, à un moment ou à un autre, les autres grands ports du Nord de l'Europe seront saturés, à la fois par voie maritime et par voie terrestre. Si le trafic mondial continue à croître au rythme de ces dernières années, (et même s'il croît moins vite), le Pas de Calais finira par être complètement engorgé. Et, pire, s'il se produit un accident, la réglementation européenne rendra beaucoup plus difficile de pénétrer en Mer du Nord qu'en Mer Baltique. De même, sur le plan terrestre, les autoroutes menant à Rotterdam sont déjà à 2 fois 6 voies. La croissance des échanges internationaux étant inscrite dans l'histoire du monde, on ne pourra pas aller au delà lorsqu'elles seront saturées. Il s'agit donc pour nous de relever le défi et de faire en sorte d'être meilleurs que nos concurrents.

Gérard MERCHER

Le principal port de Paris est déjà Anvers ; il n'y a donc plus lieu de s'interroger sur ce point. Or, tous les ports du *Range* sont aujourd'hui reliés entre eux par voie d'eau, sauf le Havre. Notre objectif sera donc, grâce au canal Le Havre-Nord, de faire entrer le port du Havre dans un réseau dont il ne fait actuellement pas partie. Cela d'autant plus qu'une absence de connexion au système continental européen limiterait définitivement Le Havre au statut de port régional desservant la région parisienne. Donc, même si le canal ne se faisait pas, les gains du port du Havre se réduiraient de façon asymptotique. A l'inverse, si notre port entre dans un système où il sera en concurrence, le sens de l'histoire lui donnera sa chance de recevoir les plus grands navires.

Enfin, Le Havre est le seul port du *Range Nord* équipé d'un *hub* d'éclatement. Or, à partir de celui-ci, nous avons un important challenge sur les *feeders* maritimes et les dessertes ferroviaires. Concernant ces dernières, notre gros retard en direction de l'Allemagne du Sud est en passe d'être rattrapé, et nous envisageons de développer le trafic avec l'Angleterre via le *link*. Tout cela permettrait de donner une vraie

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

dimension moderne aux relations du Havre avec l'ensemble de l'Europe, à partir d'une desserte ferroviaire existante, mais jusque là jamais modernisée.

Antoine RUFENACHT

Nous sommes en effet dans une position de challengers. Donc, si nous avons une vraie volonté politique et économique, nous aurons toutes nos chances. Un chiffre est aujourd'hui très révélateur : seulement 40 % des conteneurs qui viennent de France ou qui en partent le font par un port français, les autres 60 % étant traités par des ports étrangers (Gênes, Anvers, Barcelone, Rotterdam). L'enjeu est donc important, à la fois sur le plan de l'indépendance nationale et des emplois induits. Espérons donc que les pouvoirs publics prendront conscience des avantages à tirer de la formidable façade maritime de notre pays, et qu'ils donneront aux deux grands ports français (Marseille et Le Havre-Rouen) les moyens de se développer !

LE DEVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PROJETS DU HAVRE

Antoine RUFENACHT

Le rôle du Havre s'inscrit parfaitement dans le projet du Grand Paris, qui constitue pour nous une formidable opportunité.

Tout le monde est aujourd'hui en accord avec la thèse développée avec beaucoup de conviction par Antoine Grumbach, selon laquelle une grande métropole de niveau mondial ne peut pas se priver d'une façade maritime. L'intérêt national exige donc que le développement de la capitale se fasse par un grand port qui, en l'occurrence, ne peut être que Le Havre, en passant évidemment par Rouen.

Cela nous est d'autant plus favorable que la thèse de Grumbach n'est nullement en contradiction avec les neuf autres projets. On se souvient en effet que, parmi les 10 équipes qui ont été sélectionnées dans un premier temps dans le cadre du concours sur le Grand Paris, Grumbach a été le seul à formaliser l'idée d'un développement axé sur la façade maritime. Or, même si l'on s'oriente ensuite vers des propositions exprimées par Christian de Portzamparc, ou Jean Nouvel, ou Roland Castro, pour ne citer que les Français, celles-ci ne seront nullement incompatibles avec l'idée de Grumbach.

De plus, le grand débat qui va s'ouvrir au cours des prochains mois orientera les actions des prochaines années, avec des bénéfices attendus sur les 3 ou 4 prochaines décennies. Dans cette perspective, le raisonnement de Grumbach ne se limite pas seulement à la capitale, mais il positionne les ambitions de notre pays, son souci de garder son indépendance à l'égard des autres puissances, et la nécessité de créer des emplois liés à la mondialisation de l'économie. C'est en ce sens que les thèses de Grumbach sont absolument visionnaires.

Bruno FORTIER

Il faudra résoudre deux questions importantes.

Le premier problème est que l'Ile de France perd aujourd'hui des habitants au profit d'autres régions françaises. Et même si elle constitue encore une région économiquement importante en Europe, sa vitesse de croissance est plus faible que celle de beaucoup d'autres grandes zones urbaines européennes.

Le second problème a été posé de façon un peu abrupte par un architecte du cabinet hollandais MPRDV. Montrant récemment des photos de la banlieue parisienne, il les a commentées en ces termes : C'est très moche ; c'est la *french mocheness*. Il est vrai que l'une des plus belles villes du monde n'a pas la périphérie la plus attrayante, et que certains endroits sont véritablement dans une situation très critique. Mais ce réaménagement ne pourra d'autant moins se faire sur les seuls fonds publics car l'on connaît déjà l'important besoin de financement du réseau de transports. Le financement de la recomposition de ce paysage urbain trouvera donc essentiellement sa source dans la vitalité économique.

Il s'agit, là aussi, d'un argument majeur en faveur du scénario d'une grande région économique allant de Paris au Havre et permettant d'y faire vivre une population nombreuse dans un cadre agréable et moderne. Si l'on ne devait compter que sur les dynamiques internes à la région parisienne, on ne trouverait sûrement pas les moyens de recomposer, de "sortir vers le haut" cette périphérie qui a en effet été largement bâclée. Je crois donc beaucoup aux vertus économiques, démographiques et écologiques du scénario de Grumbach.

Gérard MERCHER

Notre objectif est évidemment d'en faire la réalité de demain et, sur le plan logistique comme sur le plan industriel, nous déployons d'importants moyens en ce sens.

Il s'agit d'abord de renforcer **la multimodalité des flux de marchandises** afin de compenser notre retard

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

par rapport à Anvers et Rotterdam qui affichent respectivement des niveaux de 35 % et 50% de transports *non routiers* pour le transit des marchandises (alors que nous sommes à seulement 15 % !). Notre premier objectif est d'atteindre d'ici 2020 le tiers des flux de conteneurs en mode massifié.

Dans le domaine industriel, le grand bassin du Havre et de la Basse-Seine traite déjà 40 % des carburants et 50 % des lubrifiants consommés en France ; et sur le plan de la production d'énergie, la Région Normandie est un élément considérable de l'approvisionnement de la France.

Il y a aussi les entreprises d'autres secteurs industriels, et même une Université dont l'effectif de chercheurs est certes modeste comparé à celui d'autres pôles, mais avec des spécialistes très pointus sur des créneaux d'avenir comme les industries de l'environnement qui seront demain très porteuses d'innovation et d'emplois.

Nous travaillons donc aujourd'hui très activement, avec les élus, aux scénarios et aux structures de développement de demain.

Dominique DHERVILLEZ

Il y a deux façons de considérer le développement durable : d'abord sous le strict aspect des technologies spécifiques qu'il amène à mettre en œuvre (HQE, panneaux solaires, quartiers environnementaux, etc.) ou bien, de façon beaucoup plus large, sous l'aspect de ses principes fondamentaux.

Les deux points de vue ne s'opposent pas mais, compte tenu du fait que la ville est actuellement en retard par rapport à ce qui devrait être, nous avons travaillé sur les socles fondamentaux. En tenant évidemment compte du fait que nous ne sommes pas dans une région à fort niveau de vie, et qu'il n'était donc pas imaginable de mettre en place un habitat à coût relativement élevé comme celui de certaines cités allemandes ou nordiques. Le travail sur la ville est donc un travail de fond, consistant à renouveler l'urbain et à renouveler l'économie en tenant compte des possibilités locales.

C'est en particulier ce que nous avons fait sur les quartiers de la ville haute avec des résultats flagrants : un cadre de vie renouvelé, des investisseurs qui viennent y construire des logements, des entreprises qui s'implantent, le tramway qui développe son réseau, un grand distributeur comme Auchan qui y décide des investissements considérables, etc.

De même pour les quartiers sud, qui, même s'ils étaient pittoresques, étaient d'une grande tristesse. Nous sommes partis du "germe" représenté par le Dock Vauban et le petit triangle du quartier de la gare. Nous avons ensuite adopté les principes préconisés par Bruno Fortier consistant à ne pas toucher au bassin, à respecter le patrimoine portuaire avec ses bâtiments, et à saisir ensuite toutes les opportunités : celles de l'URBAN avec son financement européen, celles des demandes exprimées par les investisseurs et, en définitive, toutes les bonnes idées.

Résultat : un plan de réaménagement qui s'élargit en tache d'huile avec des substitutions. Par exemple, une gare de triage, techniquement dépassée et qui doit être reconstruite sur le port, a été transformée en stade et deviendra peut être dans vingt ans un quartier d'entrée de ville. Nous avons également transformé les docks et aménagé des jardins sur les quais portuaires. Nous avons acheté des friches industrielles où des établissements d'enseignement supérieur (Institut de Sciences Politiques, INSA) ont souhaité s'installer plutôt que de le faire dans la ville ou en périphérie. Enfin, l'École de la Marine Marchande s'installe, grâce au Port, en bordure d'un bassin.

Ainsi, au prix de quelques principes simples (le respect des bassins, le respect et la dépollution de l'eau et des sols), nous nous donnons les moyens d'aller toujours plus loin dans la sophistication des constructions et dans leur qualité environnementale et architecturale.

L'ensemble des constructions de l'interface ville-port sous la direction de Jean Nouvel est un exemple de notre façon de comprendre le développement durable, faisant coexister un ensemble de réalités complexes relatives à l'habitat, aux industries, et à l'activité d'un port situé à l'embouchure du plus vaste estuaire du pays.

Antoine RUFENACHT

Avant même cette vision européenne que nous avons largement évoquée à propos du projet Grand Paris, il est important de connaître le partenariat à court-moyen terme que nous mettons en œuvre entre les deux rives de l'estuaire.

Avant la mise en service du Pont de Normandie, le développement du Havre se faisait, pour des raisons géographiques évidentes, sur un territoire représentant un "quart de camembert". Ce qui, à bien des égards, constituait un handicap pour la zone de chalandise des activités commerciales et en termes d'habitat et de coût des déplacements. Le Pont de Normandie permet désormais un développement sur 180 degrés. Bien sûr, on pourra toujours dire que c'est insuffisant par rapport à des villes comme Rouen ou Toulouse qui bénéficient d'une zone de chalandise de 360 degrés, et que le Pont de Normandie nous impose le petit handicap supplémentaire du péage... Mais il est tout à fait essentiel aujourd'hui d'agir en sorte que notre développement se répartisse de manière harmonieuse entre les deux rives de la Seine. C'est à dire qu'il y ait à la fois un partage du développement économique, un partage de l'habitat, la mise en œuvre de transport en commun bien répartis, et la création d'équipements culturels et sportifs au service d'une population plus nombreuse.

DES PROJETS POUR UNE IMAGE CULTURELLE

Antoine RUFENACHT

La vie culturelle est ici beaucoup plus animée qu'on ne l'imagine ! Pour l'histoire, rappelons que le jazz est entré en France par le port du Havre...

Notre maison de la culture, le Volcan, a certes vécu quelques difficultés dans la période récente, mais c'est aujourd'hui la première scène nationale par son ancienneté, par son importance, et par le financement que lui apporte l'État.

De plus, nous avons inscrit au programme pluriannuel d'investissements des quartiers sud la réalisation d'un important espace culturel comportant des ateliers d'artistes, et nous allons y transférer le département des musiques actuelles logé aujourd'hui au Volcan.

Citons également le Musée André Malraux, qui est remarquable à plus d'un titre. C'est d'abord un bâtiment exceptionnel par sa qualité architecturale et par son positionnement géographique à l'entrée de la rade. Riche d'une importante collection de tableaux des peintres impressionnistes français, il est le deuxième musée de France sur ce thème après le musée d'Orsay à Paris.

Nous avons donc là tous les éléments d'une vie culturelle intense. Il nous faut maintenant la développer, et cela ne pourra se faire qu'avec le développement de l'activité universitaire.

Ainsi, par les besoins manifestés par ces jeunes désireux de disposer de loisirs près de leur lieu de vie et d'étude, nous donnerons à cette ville l'animation culturelle qui manque encore à son image. Les Havrais eux-mêmes ressentent ce besoin. On l'a bien vu avec le Volcan : pour des raisons tenant à la fois à sa dimension, aux difficultés à y accéder, et même à l'histoire de la ville, quelques centaines de personnes voulaient que nous vendions. Les Havrais ne se sont hélas pas encore appropriés le Volcan comme les Bordelais se sont appropriés leur Grand Théâtre...

2- Quels sont les projets pour rendre la ville du Havre attractive auprès des métiers du tertiaire (avocats, médecins...)?

Antoine RUFENACHT

Il est vrai que cette insuffisance du tertiaire est un handicap pour notre ville et son agglomération. C'est un peu la conséquence de l'histoire parce que, pendant un certain nombre de décennies, tout a été fait pour que le tertiaire ne s'installe pas au Havre. Or, nous sommes évidemment aujourd'hui dans une logique inverse, mais cela ne pourra prendre tous ses effets que dans la durée.

Je crois que cet infléchissement de la sociologie de la ville ne pourra se faire que si plusieurs éléments sont réunis. Le premier, qui produira automatiquement l'effet escompté mais ne dépend pas de nous, est le développement économique qui entraînera la création d'emplois. Ces derniers seront très largement des emplois tertiaires ou industriels à qualification élevée, avec les niveaux de salaires correspondants.

Ensuite, comment faire pour que ces gens qui viennent travailler au Havre veuillent également s'y installer ? A cela 3 conditions :

- **Poursuivre la politique de l'habitat** dans laquelle nous nous sommes résolument engagés et qui est exactement inverse de celle qui était menée avant 1995. Nous maintiendrons une forte proportion de logements sociaux, mais nous devons aussi pouvoir créer des habitations du niveau souhaité par les médecins, les jeunes cadres, les professions libérales. Une politique de l'habitat orientée vers ce changement progressif de sociologie me paraît donc essentielle.
- **Un fort niveau d'équipements culturels, sportifs et universitaires**, qui sont autant de pôles d'attractivité. Les gens ne vont que dans les villes qui savent maintenir leur niveau de séduction.

- **Un vrai désenclavement ferroviaire.** Nous mettons aujourd'hui aussi longtemps pour aller de Paris au Havre que de Paris à Lyon ou à Nantes. Aujourd'hui, alors que toutes les générations ont besoin de se déplacer, que ce soit à titre professionnel ou personnel, tout cela n'est plus acceptable !

Enfin, nous ne pouvons pas faire l'économie d'une réflexion sur l'opinion encore trop répandue selon laquelle le Havre serait une ville polluée. Un travail considérable a déjà été engagé par les industriels pour réduire cette pollution et, bien que les investissements soient très lourds, ils sont encore très mal connus car les entreprises concernées ne savent pas communiquer dans ce domaine. Nous avons mis en place un Comité d'Agglomération qui effectue une analyse précise de la question. Ce "Grenelle de l'Estuaire" nous permettra ainsi de prendre l'exacte mesure du problème, en particulier concernant la pollution atmosphérique qui est dénoncée par beaucoup.

3- Quelle est la stratégie de la Ville sur l'avenir de ce patrimoine fluvial si important pour notre ville?

Antoine RUFENACHT

Nous faisons partie de l'association internationale Villes et Ports, qui regroupe des cités portuaires du monde entier, et qui a même son siège et une équipe de chercheurs au Havre. Toute notre équipe d'élus et d'administratifs a donc parfaitement conscience de l'intérêt de ces bassins sur le plan patrimonial et architectural.

Cela dit, la gestion de ces bassins, la dépollution de l'eau et la consolidation des quais ont un impact financier considérable. Nous devons donc agir comme toutes les autres villes qui ont un important patrimoine historique et ne peuvent tout faire en même temps. Rouen, par exemple, a établi un programme échelonné de maintien de son patrimoine architectural.

Notre intention est donc de toujours prendre en compte ce patrimoine, tout en ayant avec le Port Autonome des rapports extrêmement constants et pragmatiques, car il est évidemment hors de question de pénaliser celui-ci d'une façon quelconque dans ses propres ambitions.

Et si nous arrivons à convaincre le gouvernement de l'intérêt qu'il y a à faire vivre un grand partenariat entre l'Île de France, le Grand Paris et l'Estuaire de la Seine, on peut imaginer qu'il en résultera un certain nombre de flux financiers, de sièges sociaux d'entreprises et d'équipements liés à la vie maritime, qui iront tout naturellement de Paris vers l'estuaire de la Seine.

Quand j'étais Président du Conseil Régional, j'ai beaucoup défendu une idée : la création d'une grande gare ferroviaire parisienne à La Défense. On imagine facilement que, si une ligne ferroviaire moderne venait à relier Le Havre et Rouen au grand pôle tertiaire de la Défense, il y aurait là un formidable outil au service de tous les partenariats. En décentralisant une grande partie des activités de la Défense vers la vallée de la Seine ; en direction de Vernon, Yvetot, Rouen, Le Havre, cela apportera des avantages en matière de coûts et d'aménagement de l'espace !

IMAGE DU HAVRE DANS 20/25 ANS !

Gérard MERCHER

Dans 25 ans, je crois que Le Havre sera fier d'être devenu un grand port moderne. Peut-être ne sera-t-il pas monté dans le classement du *Northern Range*, mais il y aura consolidé sa position et acquis une multimodalité lui permettant de ne pas créer de nuisances préjudiciables à la population de la région.

Je pense également que notre industrie se sera encore renforcée, et sera toujours plus respectueuse de l'environnement, en particulier grâce à la mise en place de systèmes mutualisés de captage des gaz à effet de serre. Nous connaissons le coût important de ces installations, mais il appartiendra à l'Europe et à l'État français de nous aider à le faire parce que l'enjeu est aussi de niveau national.

De même, notre activité tertiaire se sera encore accrue autour de spécialités comme la logistique, un secteur dont nous sommes certainement encore loin d'avoir exploité complètement les possibilités de développement. Antoine Rufenacht parlait tout à l'heure de sièges sociaux d'entreprises liées au secteur maritime. Pourquoi pas ? Mais il existe aussi beaucoup de gisements d'innovation : sait-on par exemple que la dématérialisation des documents douaniers a été poussée au Havre à son extrême, grâce notamment à la SOGET ? Beaucoup de ports dans le monde ont du retard dans ce domaine, y compris les ports du *Northern Range* comme Anvers et Rotterdam.

Enfin je crois que nous aurons su, par nos campagnes de communication, faire venir au Havre de plus en plus de nouveaux habitants. Nous aurons en effet construit une ville dont la position de grand port de l'Île de France n'aura pas supprimé la dimension humaine, et où il fera bon vivre.

Pour toute information

*Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com*

Dominique DHERVILLEZ

Il s'agit tout simplement de la concrétisation des plans qui vous ont été présentés : tout en gardant son identité et sa personnalité, Le Havre se sera développé de façon exemplaire.

L'agglomération est peut être ouverte à seulement 180 degrés mais elle a l'immense privilège d'être ouverte sur le monde entier ! Ce rapport avec le monde entier n'est, pour l'instant pas suffisamment partagé dans la conscience des habitants, pas suffisamment conjugué dans nos actions culturelles !

Très franchement, cela me paraît à portée de main parce que le littoral est un formidable monopole. Les activités portuaires vont évidemment se développer. Nous serons un lieu important d'entrée et de sortie pour les marchandises mais aussi, j'en suis certain, pour les touristes, en raison de la saturation du trafic aérien. Nous verrons de plus en plus de grands paquebots !

Alors, puisque cette ouverture sur le monde ne pourra que croître et embellir, je souhaite qu'elle soit source de fierté. Et que, lorsqu'un de nos concitoyens viendra à dire "Je suis du Havre", il aura demain en réponse un "Ah !" admiratif plutôt que le "Oh !" de commisération qu'il entend trop souvent aujourd'hui.

Bruno FORTIER

Plus que le "demain", je crois que c'est le "maintenant" qui est le plus important.

Nous avons beaucoup parlé de développement durable ; or, il n'y a pas de sujet plus complexe que celui-là, ni de question qui demande une réflexion plus approfondie et plus rapide. Tout y est à découvrir et à construire. Il doit être au centre de tous les débats sur les problèmes urbains et maritimes, non seulement en France mais en direction des autres continents, à l'image d'une initiative déjà prise par Antoine Rufenacht en direction de l'Asie.

Nous allons donc mettre en place un centre d'Histoire durable et de la Mer, qui mènera une réflexion sur l'évolution des transports maritimes entre le Pacifique et l'Europe, car nous serons ainsi un des acteurs de ce vaste débat. Puisque l'importance et l'image du Havre vont acquérir de nouvelles dimensions, il est important de faire prospérer ce bouleversement, et de le faire sans attendre...

Antoine RUFENACHT

Je voudrais terminer sur une idée simple : faire partager la conviction que les quelques ambitions fortes que nous avons développées lors de cette réunion sont des ambitions tout à fait légitimes. Nous voulons convaincre nos concitoyens d'une part, le Gouvernement et le Président de la République d'autre part, que nos projets ne sont pas seulement d'intérêt local et régional, mais aussi et surtout qu'ils font partie d'un ensemble constituant un enjeu national majeur.

L'année 2017 verra la commémoration du 500^{ème} anniversaire de la création du port du Havre par François 1^{er}, un roi emblématique du modernisme de la Renaissance Française. Si nous pouvons, à l'occasion de la commémoration de cet anniversaire, apporter la démonstration que le Havre, sa ville, son agglomération, son port, et l'estuaire de la Seine sont sur la voie d'une nouvelle période de grand prestige, je crois que nous aurons accompli notre mission.