



**L'ESTUAIRE EN SEINE**  
**LES RAISONS D'AGIR**

A photograph of a landscape. In the foreground, there are several large, round hay bales on a grassy field. In the middle ground, a bridge with a blue railing spans across the scene. Behind the bridge, there are some buildings and a hillside. The sky is clear and blue. On the left side of the image, there is a large, colorful abstract shape that looks like a stylized sun or a piece of art, with colors ranging from purple to orange. The overall scene is bright and sunny.

**PRODUIRE,  
HYBRIDER,  
MÉTROPOLISER**  
MARTIN VANIER

Dans un court texte dit « d'humeur littéraire », Benoît Duteurtre écrit : « Chaque fois que je retourne dans ma ville natale, j'attends ce moment où le train débouche sur l'estuaire et son horizon de torchères. Chaque fois que je franchis le pont de Normandie, j'admire la couleur épaisse de la rivière prête à se transformer en mer avec son chapelet d'usines, bâties sur des étendues sauvages, sablonneuses, vert et gris, comme des sables mouvants. La Seine reste pour moi ce fleuve urbain, ce boulevard d'Île-de-France, qui relie les tours de la centrale électrique de Porcheville et celles de la centrale électrique du Havre, dominant les grues et les bassins ».<sup>1</sup>

Tout est dit : l'ambiance, le sens, le lien. On peut mettre des chiffres sur les mots, des connaissances objectives sur le ressenti, de la science sur l'humeur littéraire, on n'ira pas beaucoup plus loin que ce que chacun des habitants des territoires de l'Estuaire porte en lui, et que Benoît Duteurtre exprime par son talent : ici, on produit ; on le fait dans un cadre qui est une permanente « leçon de nature » ; lequel, bien que tourné vers l'Atlantique, n'est en quelque sorte que « la poursuite de la région capitale par d'autres moyens ».

Mais rien n'est moins simple que cette triple évidence. Produire : des hydrocarbures raffinés, des automobiles, des services portuaires, des pommes et du cidre, des chevaux de race, des principes actifs chimiques, des fromages

*“L’Estuaire bien que tourné vers l’Atlantique, n’est en quelque sorte que « la poursuite de la région capitale par d’autres moyens ».”*

reconnus en AOC, des nacelles de moteurs d’avion, de la maintenance industrielle, des compresseurs géants, des bouteilles en verre, de la morue, bientôt des éoliennes marines, le tout dans un rayon de 50 km autour de l’embouchure de la Seine. La coexistence des producteurs ne va pas de soi. D’autant moins que s’y ajoutent d’autres logiques, d’autres attentes, qui viennent de loin elles-aussi pour valoriser d’autres richesses : le port est premier, mais l’invention de la Côte Fleurie est antérieure à celle de la Zone Industriale-Portuaire, la Normandie des petites et grandes villégiatures du pays d’Auge vaut bien celle des fabriques de la vallée du Commerce ou des clos-masures du plateau de Caux, et le port-musée d’Honfleur fait face à Port 2000, à 4 km à vol d’oiseau.

Le tout tenait ensemble grâce à un subtil cloisonnement des territoires, utilisant astucieusement les discontinuités géographiques : entre une vailleuse et ses plateaux, entre une plaine littorale et ses coteaux et surtout entre les deux rives de l’Estuaire, si longtemps séparées et mettant de ce fait en scène le circuit estuarien de la valeur ajoutée : production en rive Nord, passage par la racine francilienne, et retour en Normandie pour être dépensée en rive Sud.

Or, voilà qu’une double envolée incite au décroissement et à la reconnaissance des interdépendances des territoires de l’Estuaire : l’envolée Nord-Sud des ponts, qui en 40 ans sont venus recoudre l’Estuaire au plus près de son embouchure ; et, plus récemment, l’envolée Est-Ouest de l’alliance métropolitaine, proposée par un Grand Paris



*“Or, voilà qu’une double envolée incite au décroissement et à la reconnaissance des interdépendances des territoires de l’Estuaire.”*

en quête d’un destin qui le projette au-delà de ses contradictions internes.

Interdépendants? Mais alors dans quel système de territoires, organisant de fait quelle solidarité, inscrite dans quelle perspective commune? C’est toute la question qui est posée aujourd’hui aux habitants et aux acteurs des territoires de l’Estuaire de la Seine. Au cœur de la réponse, il y aura forcément rendez-vous avec ces trois « mots d’ordre » : produire, hybrider, métropoliser.

Notons que ce n’est pas la première fois dans son histoire que la Normandie est confrontée, par son Estuaire majestueux, à des questions qui la bousculent. C’est peut-être

même le sens profond de la Normandie – qu’elle soit Haute ou Basse – que d’être produite par ces questions, et par les réponses que ses acteurs y apportent : à la croisée des constructions nationales de la France et de l’Angleterre au cours du Moyen Âge ; puis au front portuaire des ambitions maritimes des premiers monarques centralisateurs des Temps Modernes (fondation du Havre) ; puis autre front, balnéaire cette fois, pour l’aristocratie et la grande bourgeoisie nationales et cosmopolites qui inventent le tourisme de villégiature sous le Second Empire ; puis espace industrialo-portuaire emblématique du miracle industriel des Trente Glorieuses au sortir de la Seconde Guerre Mondiale.



*“Interdépendants? Mais alors dans quel système de territoires, organisant de fait quelle solidarité, inscrite dans quelle perspective commune?”*



*“Les Normands finissent toujours par digérer ce qui leur arrive de l’extérieur, et être à la hauteur des chantiers, souvent gigantesques, dont ils héritent.”*

Le Grand Paris et son « Seine Gateway », la construction à venir de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) avec son potentiel de mutation urbano-portuaire pour Le Havre, s’inscrivent-ils dans cette puissante histoire? On verra bien. Ce qui compte, c’est de retenir que dans cette destinée d’ouvertures, qui avance à chaque fois à grands coups de boutoirs exogènes, les Normands et leurs territoires ne sont ni neutres, ni passifs. Ils se font marins, dockers, armateurs, pêcheurs, hôteliers, éleveurs, chimistes, métallurgistes, constructeurs automobiles, cheminots, reconSTRUCTEURS... Ils finissent toujours par digérer ce qui leur arrive de l’extérieur, et être à la hauteur des chantiers, souvent gigantesques, dont ils héritent. Cette fois encore, il pourra en être ainsi, mais aux trois conditions qui ont été dites.

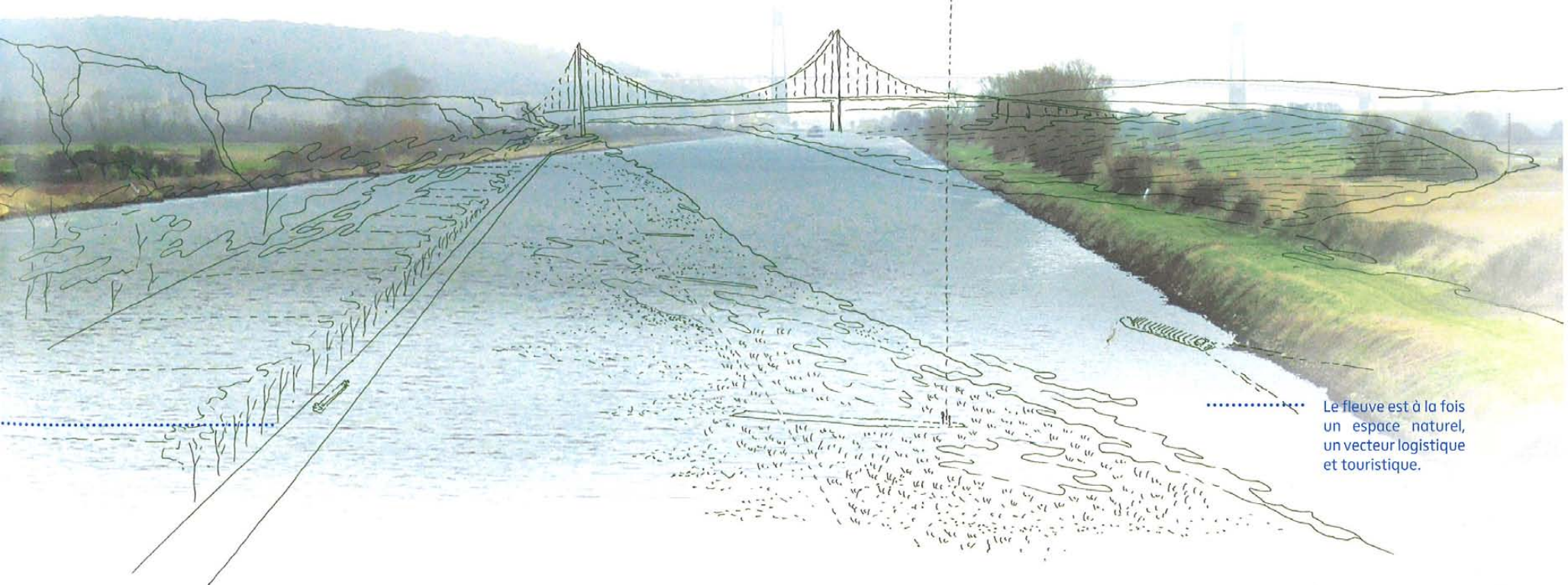
## **L’Estuaire est lui-même hybride, il associe nature, industrie, tourisme, transports...**

La nature est souvent opposée à l’économie. Il faut retrouver ici, comme ont su le faire d’autres grandes métropoles portuaires, la force de la diversité des caractères de l’Estuaire: c’est un lieu de logistique et de production, et de potentiel touristique immense, aussi bien pour les visiteurs que pour les habitants.

Lorsqu’on est au niveau du sol, dans l’Estuaire: un paysage extraordinaire dont on profite pourtant encore peu, et qu’il faut rendre mieux accessible.



L’Estuaire ne se réduit pas à l’industrie et aux infrastructures: c’est aussi une des plus grandes réserves naturelles de France.



..... Le fleuve est à la fois  
un espace naturel,  
un vecteur logistique  
et touristique.

## PRODUIRE

Pourquoi continuer à produire ? Si l'on en juge par le recul de l'emploi productif en France, et le poids croissant de l'économie résidentielle dans les territoires<sup>2</sup>, la question est bel et bien posée un peu partout dans le pays. On pourrait répéter ici les arguments, ô combien, recevables en faveur de la précieuse valeur ajoutée quelle qu'elle soit (industrie, agriculture, énergie, recherche, services productifs...), sans laquelle l'économie résidentielle est entièrement dépendante de revenus acquis ailleurs, y compris à l'étranger. Répéter que sans participation active à l'économie hyper-industrielle<sup>3</sup>, la France connaîtra un

irréversible déclin mondial, qui la ramènera pour longtemps au rang de petit pays secondaire. Répéter qu'un pays qui ne produit pas les biens qu'il consomme perd sa jeunesse diplômée qui rejoint les foyers de cette production quelque part dans le monde, plutôt vers l'Asie. Arguments incontestables, généralement partagés au plan national, mais de fait souvent invalidés lorsqu'il s'agit, localement, de maintenir ou développer l'activité industrielle, et plus encore l'activité énergétique ou d'extraction de matières premières.

C'est alors que le « réalisme » de la compétition mondialisée, les nécessités technologiques, et/ou la vigilance



en faveur de l'environnement et de la qualité de vie font reculer entreprise par entreprise, site par site, projet par projet, la capacité productive des territoires. Contestation bien connue, qui vaut aussi pour l'axe industriel de la basse Seine, même si la culture industrielle y est plus forte qu'ailleurs : qu'advient-il du raffinage dans les prochaines 10 à 20 années dites de transition post-carbone ?

Et pourtant, au-delà des raisons nationales qui ont toutes leurs valeurs, produire doit rester le point de départ du projet collectif des territoires de l'Estuaire pour une raison qui leur est propre. C'est que ces territoires se sont construits comme des territoires productifs : agricoles,

*“ Répéter que sans participation active à l'économie hyper-industrielle, la France connaîtra un irrémédiable déclassement mondial, qui la ramènera pour longtemps au rang de petit pays secondaire. ”*







industriels, portuaires et logistiques, halieutiques, touristique et industries de services. Ils ont trouvé là leur identité, leur épaisseur sociale, leur place vis-à-vis du reste de l'espace national et européen, leur fonction dans le système qui les englobe. Rien ne pourra les mobiliser aux côtés du grand projet exogène qui s'annonce, qui ne soit accroché à cette réalité productive multiforme. Ici plus qu'ailleurs, il faut produire, ou disparaître, car les alternatives sont très loin d'être équivalentes à celles d'autres régions littorales, plus méridionales, plus anciennement résidentielles, plus urbaines aussi.

D'ailleurs, qu'est-ce que le reste de la France vient chercher dans ce cœur de Normandie, sinon l'espace productif



multiforme en question: des torchères et des immenses zones industrielles certes, mais aussi des bassins à flots et leurs portiques géants, des prés, salés ou non, des fronts balnéaires et des stations touristiques capables de recevoir la Région parisienne en week-end, des champs marins, etc. Elle n'y vient certes plus avec le même élan et la même intensité qu'aux heures glorieuses du déploiement industriel national, mais sans pour autant renier ce qui a été investi ici depuis 50 ans, qui fait de la Basse Seine un des plus vastes espaces usiniers du pays, appuyé, comme on le sait, sur le premier port national en trafic de conteneurs.

Sur cette base, qui reste puissante, une révolution productive peut advenir<sup>4</sup>. Elle pourrait combiner les nouvelles formes de productions énergétiques (éolienne dès demain, houlomotrice plus tard, quoi qu'il en soit renouvelables), les activités de recyclage directement liées aux productions actuelles (captage, transport et stockage du CO<sub>2</sub>, et son ingénierie; recyclage automobile; etc.), par conséquent les symbioses industrielles qui deviendront la règle et se territorialiseront. Elle pourrait s'appuyer sur des circuits logistiques eux aussi combinés, donnant accès à un nouvel hinterland, d'autant que les plus puissants seront définitivement servis par plusieurs solutions portuaires. Elle concernera vraisemblablement l'agriculture, mais aussi le tourisme de masse, dont les intrants et les extrants devront entrer eux-aussi dans des cycles écologiques de gestion économe des ressources. Autant de possibles qui ouvrent un avenir aux activités de production sous toutes leurs formes. A une condition cependant : hybrider.

*"Ici plus qu'ailleurs, il faut produire, ou disparaître, car les alternatives sont très loin d'être équivalentes à celles d'autres régions littorales, plus méridionales, plus anciennement résidentielles, plus urbaines aussi."*



*“Une révolution productive peut advenir. Elle pourrait combiner les nouvelles formes de productions énergétiques, les activités de recyclage, les symbioses industrielles, s'appuyer sur des circuits logistiques combinés. Elle concernera vraisemblablement l'agriculture, mais aussi le tourisme.”*

## HYBRIDER

On aurait pu dire : « concilier », « équilibrer », ou « faire coexister ». Mais il ne s'agit plus de cela désormais. La coexistence des « espèces productives » que sont les différentes activités des territoires de l'Estuaire, dans une compétition plus ou moins régulée, avec ses conflits, ses compensations, ou ses ignorances mutuelles, fut la solution, pour ainsi dire passive, à la diversité et l'hétérogénéité des situations socio-économiques du grand territoire de l'Estuaire. On a déjà dit comment cette coexistence plus ou moins fragile trouvait dans les micro-cloisonnements les conditions de sa pérennité. Ce compromis historique et géographique ne tient plus, pour trois raisons.

La première raison est habitante. Naguère, chacun habitait à proximité du système productif dont il dépendait, et en acceptait de ce fait les contraintes : vivre à l'ombre de

l'usine, sur le site de l'exploitation agricole, ou au flanc du port morutier, c'était faire de leurs contraintes autant de marqueurs d'identité. Depuis une génération, comme partout, l'espace de travail et l'espace de rési-

dence ne cessent de se distendre. On n'habite plus au plus près de son travail, mais en s'en éloignant il arrive qu'on se frotte à l'espace de celui des autres. Le côtoiement des espaces productifs – industriels comme agricoles – des « autres » épuise la tolérance. Pourquoi supporter une activité, une production, et ses impacts paysagers et environnementaux, si elle ne fait plus sens pour l'habitant qui en est le voisin ? Rejet accentué par l'appareil du logement à un patrimoine immobilier qu'il s'agit de valoriser dans une trajectoire résidentielle faite d'achats et de reventes. Dès lors, le cloisonnement subtil devient difficilement tenable, et c'est l'ensemble des territoires entremêlés autour de l'Estuaire de la Seine qui se posent la question de leur habitabilité. Produire, certes, mais habiter, plus encore.

D'autant que, deuxième raison, la conscience écologique à l'égard des territoires progresse avec cet épanouissement de l'espace habité et la quête de ses aménités. Du jardinier, du lopin potager, ou de l'espace public de proximité, on est passé à des aspirations autrement plus amples et exigeantes, qui rendent l'habitant vigilant quant à la qualité de ressources globales et circulantes, qualifiées désormais de « biens communs » : eau, air, biodiversité, paysage. Du coup, on redécouvre l'Estuaire même dans toute sa dimension et sa complexité écosystémique : le grand

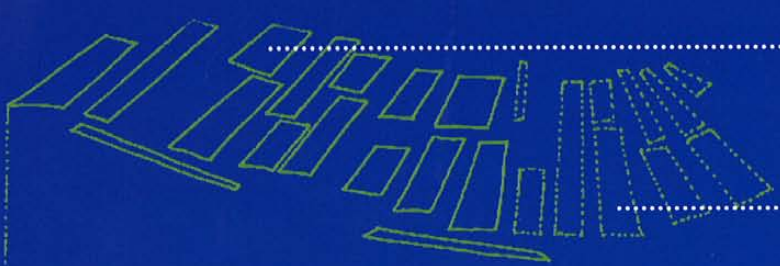
*“Naguère, chacun habitait à proximité du système productif dont il dépendait, et en acceptait de ce fait les contraintes. On n'habite plus près de son travail, en s'en éloignant il arrive qu'on se frotte à l'espace de celui des autres. Le côtoiement des espaces productifs – industriels comme agricoles – des « autres » épuise la tolérance.”*



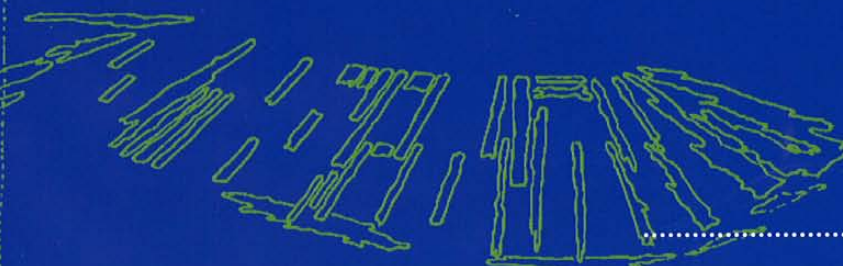


## Une figure hybride : «la Z.I.N.», Zone Industrielle Naturelle


L'industrie peut trouver sa place sur un sol dont les fonctions écologiques et la qualité paysagère demeurent : continuités d'une trame verte avec le reste des milieux, traitement des eaux récollectées, restauration des rives. Dans cette hypothèse de «Zone Industrielle Naturelle», l'industrie s'insère comme dans un grand parc de plusieurs kilomètres carrés, dont une partie est préparée pour d'éventuelles extensions, tandis qu'une autre se régénère.



Les parcelles industrielles peuvent atteindre de très grandes surfaces, compatibles avec les besoins.



Une partie est réservée pour le développement : des plantations préparent la structure végétale.



Une trame verte, constituée de bandes épaisses, diversifiées et interconnectées, assure les continuités avec le reste des milieux.



L'industrie est insérée dans le motif dense de la trame verte.

Les rives sont restaurées, rendues au fleuves. Les infrastructures d'apontage sont construites à l'écart, comme des plateformes.

espace industrialo-portuaire est aussi un « habitat », au sens écologique du terme.

Mais ceci ne peut plus conduire à séparer les vocations territoriales, à opposer, même à grande échelle, l'espace des « désordres productifs » et celui des « ordres naturels », à s'accommoder ici d'une forte anthropisation (la Zone Industrialo-Portuaire), avec la contrepartie d'une forte protection là (les zonages écologiques divers). C'est la troisième raison, d'ordre économique, au sens premier de « production, circulation et consommation des richesses ». La révolution productive évoquée montre à quel point ces richesses seront désormais globales, c'est-à-dire à considérer à la fois dans leurs cycles productifs et dans leurs cycles naturels. Il faut protéger en anthropisant,



*“ Il faut protéger en anthropisant,  
et préserver en produisant, tel est  
le nouveau défi contemporain. ”*

rain, car les territoires ne s'habitent plus par appartement, mais bien dans la continuité de leur fonctionnement économique et écologique.

Est hybride ce qui naît d'un croisement imprévu et augmente la vigueur des constituants d'origine. Est hybride le territoire qui ne ressort pas d'une seule logique mais de plusieurs et qui génère dans ce croisement des qualités supplémentaires. L'hybridation des territoires de l'Estuaire de la Seine consiste à préserver leur avenir productif tout en produisant leur richesse environnementale : ce qui est bon pour l'entreprise – industrielle, agricole, de services –

et préserver en produisant, tel est le nouveau défi contemporain.

est bon pour l'environnement, et vice-versa, mais donne en outre à l'ensemble une vitalité régénérée.

Voici la « Zone Industrialo-Naturelle » de demain, l'espace de production industrielle qui rend service à la nature : elle accueille des entreprises dans un espace géré en tant qu'écosystème spontané ; ses réseaux « gris » (voirie et réseaux de distribution, etc.) ne segmentent pas les réseaux « verts » (trames de la biodiversité, trames du paysage) ; ses cycles économiques (intrants, extrants, circulations, rejets, déchets...) participent aux cycles écologiques ; pour ce faire, les solutions mises en œuvre font progresser la technologie, le process et la valeur ajoutée de l'entreprise ; l'espace à la fois usinier et récréatif (promenade, activités de plein air, pêche, chasse, observation faunistique et floristique...) est doublement remarquable : par ce qu'il produit, et par ce qui s'y produit.

La génétique nous apprend que l'hybridation est au principe même de la vie. Avant d'être une manipulation volontaire et scientifique, elle est, par surprise, un phénomène naturel qui tire parfois profit de la cohabitation d'hétérogènes. Mettez un grand port – comme Le Havre – dans une petite ville – comme Le Havre : il peut ne rien se passer de plus que ce voisinage forcé, surtout si des logiques d'ingénieur s'appliquent à tout moment à rendre étanches les deux systèmes. Mais si l'hybridation est favorisée, alors il advient quelque chose de plus que la stricte fonction portuaire ou que ce que la ville en tant que telle peut offrir. Ce quelque chose de plus conduit au troisième terme ici en jeu ; métropoliser.

*“ L'hybridation des territoires  
de l'Estuaire de la Seine consiste  
à préserver leur avenir productif  
tout en produisant leur richesse  
environnementale : ce qui est bon  
pour l'entreprise – industrielle,  
agricole, de services – est bon pour  
l'environnement, et vice-versa,  
mais donne en outre à l'ensemble  
une vitalité régénérée. ”*







## L'activité, les services, l'habitat, les équipements, l'espace public peuvent être associés dans le même espace urbain

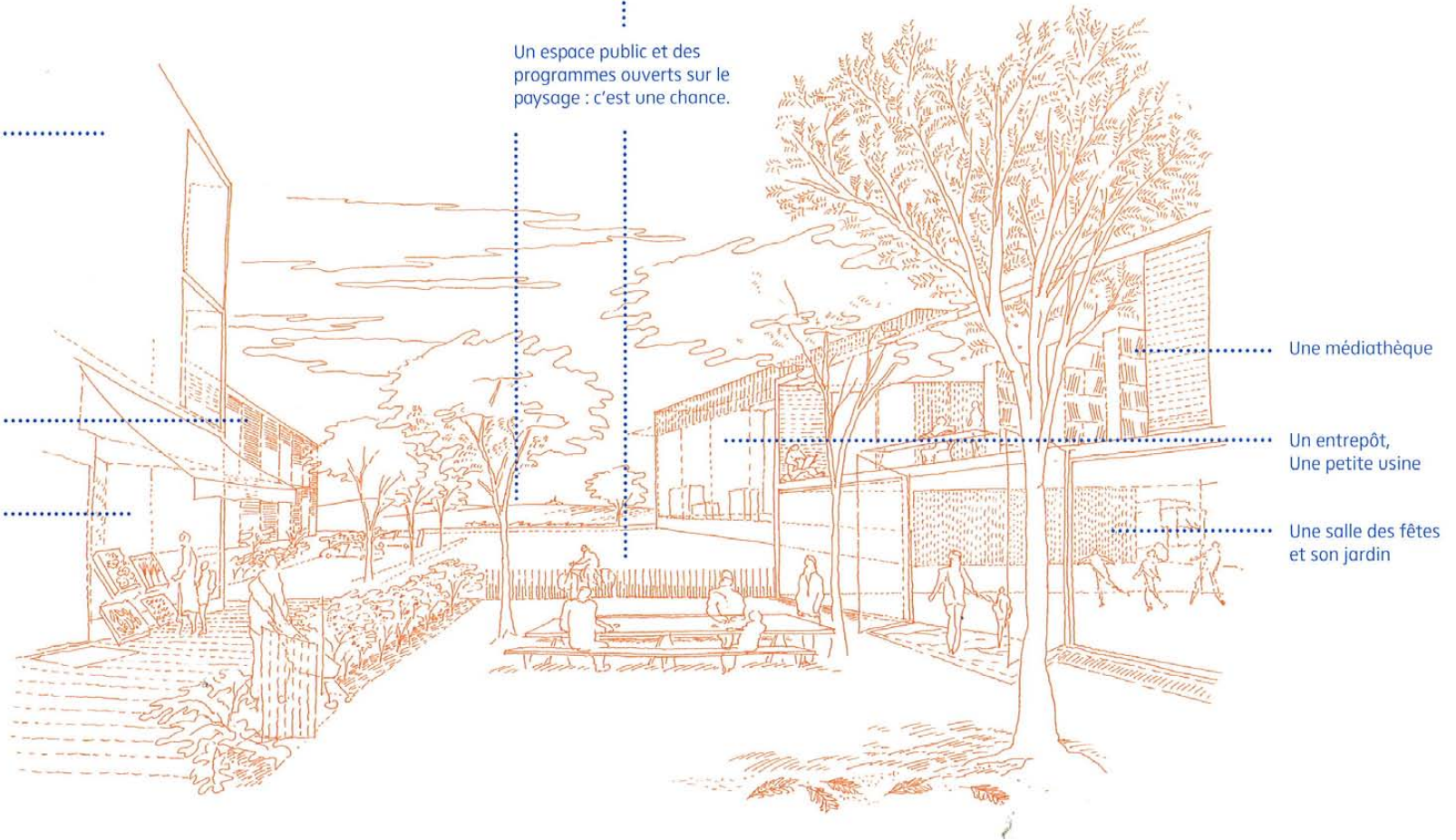
La cour est aussi un parking : utile la journée pour les entreprises et les commerces, elle est aussi une place événementielle, et dessert les équipements : un même lieu a plusieurs usages.

Des logements

Des bureaux ou des services

Des commerces ouverts sur le même espace public, en continuité avec le village (ou la ville).

Un espace public et des programmes ouverts sur le paysage : c'est une chance.



Etre associés, et tirer parti l'un de l'autre : le jardin de la médiathèque est aussi celui de la salle des fêtes, il profite aux commerces, aux logements et au bureaux. Le parking des entreprises, qui est vide le week-end, est disponible pour les véhicules des fêtes du samedi et du dimanche, ouvert sur le paysage, pour les événements festifs néces-

sitant plus de place. Les salariés des bureaux et des artisans peuvent laisser leurs enfants à la crèche municipale, ou aller manger dans les restaurants disponibles à deux pas, sans prendre leur voiture. Un seul arrêt (de train, de bus, de tram) dessert toutes ces activités : c'est un moyen de rentabiliser aussi les transports publics.

## Cour de services hybrides

Le paysage est une richesse, l'espace public joue avec la topographie, les panoramas.

Cette cour n'est pas dédiée à un seul usage. Dans les «temps morts» (soir, week-end), elle fait usage de place ou de parking pour le village.

Des bureaux

Une noue pour recueillir l'eau de pluie et assurer la trame verte.

Des systèmes de haies, en continuité avec ce qui existe autour (vergers, bocages, lisières boisées, vallons).

L'industrie, l'activité ou la petite logistique peut cohabiter avec les autres activités.

L'activité n'a pas vocation à se tenir systématiquement éloignée des lieux habités. L'artisanat, les petites implantations industrielles et logistiques peuvent cohabiter avec l'habitat et les services urbains. Ce faisant, elles bénéficient aussi de la qualité de vie urbaine, et optimisent les services offerts. Les surfaces minérales

dédiées aux manœuvres ou au stationnement peuvent aussi être optimisées et servir, le soir ou le week-end, à d'autres usages (sport, événement, stationnement pour les commerces et les autres activités) – Les transports publics desservent à la fois le village et les emplois. La métropolisation, c'est aussi cette optimisation.

## MÉTROPOLISER

Le Havre n'est pas une métropole, et les 600 000 habitants des territoires de l'Estuaire n'ont pas le poids autonome pour qu'elle le devienne. Mais, au risque d'agacer par ce raffinement, il faut distinguer métropole et métropolisation. La métropole est une grande concentration urbaine rayonnante, la métropolisation est le phénomène par lequel des lieux et des territoires, qui ne sont pas métropolitains en eux-mêmes, deviennent, par l'effet des réseaux et des liens qu'ils autorisent, des fragments de métropole.

Ces fragments de métropole sont là, partout dans les territoires de l'Estuaire de la Seine, et pour une grande part en tant qu'espaces productifs, mais pas uniquement: Lisieux et son pèlerinage mondial, le pôle de compétitivité équin, Honfleur ou Etretat avec leurs millions de visiteurs, sont des preuves tout aussi fortes de la métropole-réseau que le sont Renault Sandouville ou Port Jérôme, sans oublier le patrimoine classé du Havre. Mais tous ne sont précisément que des fragments, des pièces éparses d'un puzzle métropolitain que rien n'assemble dans l'espace élargi de l'Estuaire. C'était d'ailleurs un choix normand quasi explicite que de ne rien assembler de cette mosaïque métropolitaine, entièrement animée par ses liens avec l'extérieur, la région parisienne en premier lieu. Comme si, en somme, le bonheur local devait être dans cette fragmentation globale.

L'avenir de la production passe par l'hybridation, qui elle-même implique de dépasser la fragmentation: au bout de la nouvelle logique, il y a cette métropolisation qui consiste à inscrire ouvertement Le Havre et sa région élargie dans la métropole-réseau. Comment réunir les fragments de métropole?

Le premier pas consisterait à revendiquer cette métropolisation qui arrive, plutôt que de continuer à la subir – ce qui permet en passant de la dénoncer confortablement comme un corps étranger. Elle arrive par les réseaux et les liens qu'ils favorisent. Est-Ouest, ils s'inscrivent dans une longue histoire de la métropolisation grand-parisienne et francilienne. Mais Nord-Sud, ils ouvrent la voie à une nouvelle histoire métropolitaine, proprement normande. C'est pourquoi l'avenir de cette métropolisation-là est aux mains du couple Le Havre – Caen. Non pas qu'il faille trancher dans le triptyque normand de vieilles cités portuaires rivales en opposant pour Le Havre un choix caennais à un choix rouennais, mais parce que la stratégie Nord-Sud est celle qui permettra de sortir de la métropolisation comme domination, au bénéfice de la construction d'une identité métropolitaine normande. Les activités portuaires et maritimes, les grands événements culturels qu'elles appellent, l'alliance universitaire, la culture industrielle commune, sont les principaux ingrédients de cette construction. Le Havre et Caen-Ouistreham ne sont-elles pas en face l'une de l'autre, de part et d'autre des 40 km de la baie de Seine? L'avenir métropolitain du Havre passe par Caen.

Ce disant, on retrouve Benoit Duteurtre: « Je n'ai jamais vraiment su où finissait la

*“ Au bout de la nouvelle logique, il y a cette métropolisation qui consiste à inscrire ouvertement Le Havre et sa région élargie dans la métropole-réseau. [...] Le premier pas consisterait à revendiquer cette métropolisation qui arrive, plutôt que de continuer à la subir.”*



*"Ces fragments de métropole sont là, partout dans les territoires de l'Estuaire de la Seine [...]. Mais tous ne sont précisément que des fragments, des pièces éparses d'un puzzle métropolitain que rien n'assemble dans l'espace élargi de l'Estuaire."*



La production agricole est un des éléments du village métropolitain.

Des équipements et des services, en centre bourg, à quelques minutes des transports publics.

Les commerces et marchés traditionnels du centre ville sont valorisés par une forme urbaine plus compacte.

La gare (ou le pôle intermodal) dessert le village, les nouveaux logements, à quelques minutes seulement.

Des logements ouverts sur le paysage, proches des services et des transports.

L'activité n'est pas nécessairement à part : elle peut souvent être intégrée à un espace urbain, et contribuer à l'animer.

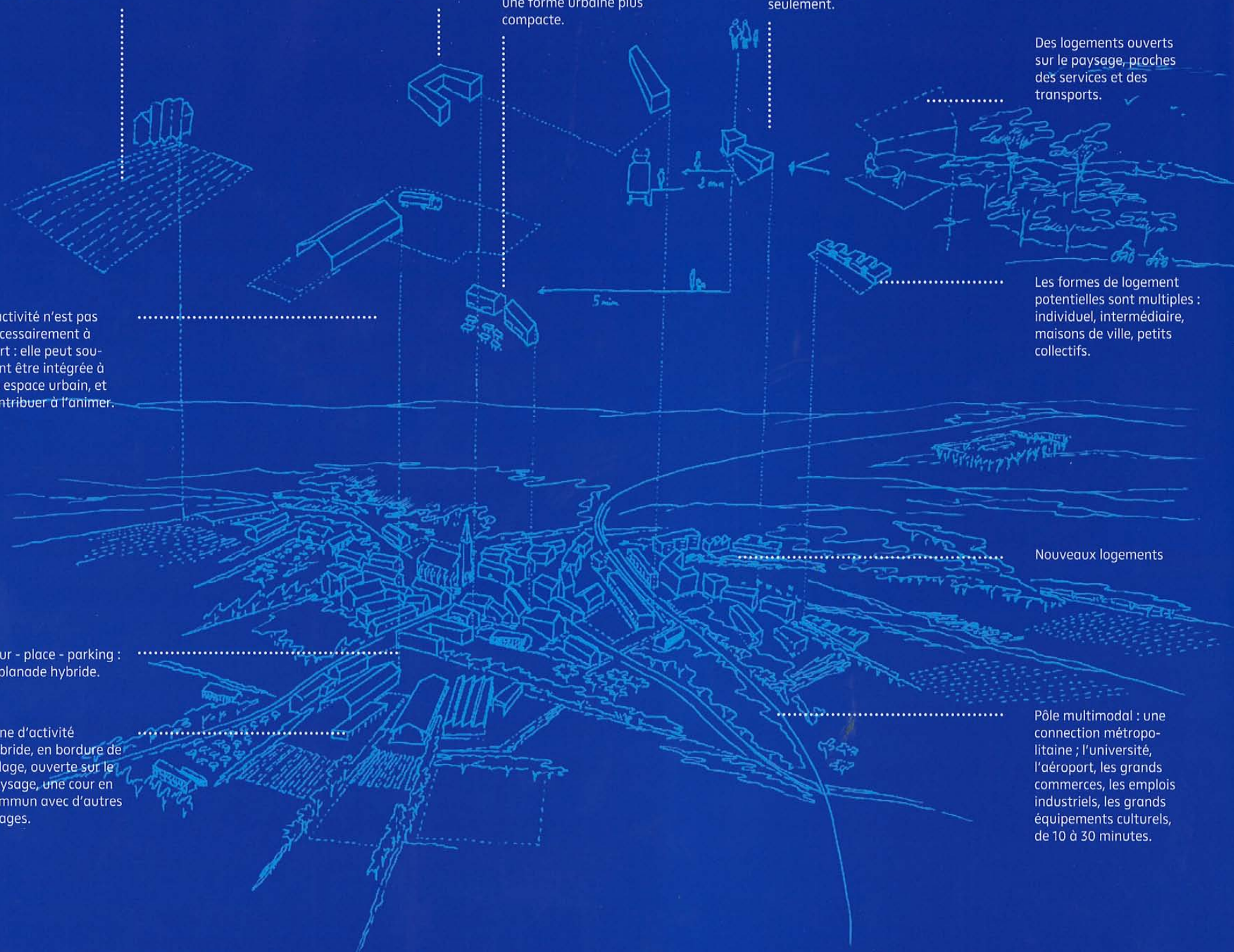
Les formes de logement potentielles sont multiples : individuel, intermédiaire, maisons de ville, petits collectifs.

Cour - place - parking : esplanade hybride.

Nouveaux logements

Zone d'activité hybride, en bordure de village, ouverte sur le paysage, une cour en commun avec d'autres usages.

Pôle multimodal : une connection métropolitaine ; l'université, l'aéroport, les grands commerces, les emplois industriels, les grands équipements culturels, de 10 à 30 minutes.



## Le «village métropolitain»

Dans la métropole, les villages sont mieux reliés avec les autres ressources du territoire : on peut aller en transports publics dans tous le bassin d'emploi, aux grands services de transport (LNPN, Aéroport, navettes fluviales), aux pôles de formation, aux grands commerces thématiques, etc. On s'y rend d'autant plus facilement que le village métropolitain, mieux relié, est aussi plus resserré. En limitant son extension, il favorise la production agricole. Cette forme urbaine plus compacte inclue comme dans un bocage une trame verte, où l'on circule à pied en quelques minutes. Tout est proche : les nouveaux logements, l'activité, les équipements et les commerces, le pôle multimodal. Ainsi, la «métropolisation» n'est pas la transformation des lieux en clones Shanghai, mais une manière différente, à la fois discrète et révolutionnaire, de valoriser les ressources de chaque pôle urbain, de chaque village : c'est le village métropolitain.

*“Quand le Grand Paris s’invite au Havre, c’est vers l’Atlantique qu’il faut regarder, parce que c’est de ce « tumulte de tempêtes » que viendra la réaffirmation autonome du destin commun de villes et de territoires normands.”*

Seine ni où commençait la mer... Sans doute parce que je suis né au Havre, devant cette « baie de Seine » qui porte encore le nom d'un fleuve, mais qui s'offre déjà au tumulte des tempêtes ». Quand le Grand Paris s'invite au Havre, c'est vers l'Atlantique qu'il faut regarder, parce que c'est de ce « tumulte des tempêtes » que viendra la réaffirmation autonome du destin commun des villes et des territoires normands.

Produire, hybrider, métropoliser: les trois mots d'ordre se soutiennent mutuellement. Produire sans hybrider ni métropoliser, ce serait reconduire une situation fragmentée, propice aux conflits et aux contestations qui finiraient par être fatales aux diverses entreprises; hybrider sans continuer à produire et commencer à métropoliser, ce serait tenter un exercice artificiel, une simple expérience de laboratoire sans portée pour l'ensemble des territoires de l'Estuaire. Métropoliser sans produire ni hybrider, ce serait se tromper de rôle dans la métropole-réseau à construire à partir du Grand Paris, et échouer au final dans le changement de statut à son égard.

En résumé: il ne suffit pas de produire, encore faut-il hybrider et (se) métropoliser, pourrait-on dire, en ajoutant que les trois termes sont interchangeable. Rien de bien neuf en somme – car même l'hybridation est vieille comme le monde qu'elle rend vivant. Mais n'est-ce pas en combinant les principes robustes et élémentaires qu'on ouvre les voies nouvelles les plus prometteuses? Puisse-t-il en être ainsi pour les territoires de l'Estuaire aussi!

1. Benoît Duteurtre, « Entre Seine et mer », revue Seines, n° 3, été 2010, p. 46.
2. Laurent Davezies, *La République des territoires*, Seuil, 2008.
3. Pierre Veltz, *Le nouveau monde industriel*, Gallimard, 2008.
4. Benjamin Israel, *Quel avenir pour l'Industrie dans les places portuaires ? L'exemple de l'Estuaire de la Seine*, Presses des Mines, 2012.