

Infrastructure de transport et métropolisation : un processus complexe et original dans l'estuaire de la Seine

Mihaela Axente, docteur en géographie
Bruno Lecoquierre, professeur de géographie

Université du Havre – CIRTAI/UMR IDEES

Mots-clés : estuaire, territoire, pont, infrastructure de transport, élus.

La mise en service du pont de Normandie, au tout début de 1995, s'est traduite par un changement d'axe dans l'organisation du développement de l'estuaire de la Seine, du longitudinal (l'axe de la Seine) au transversal (le lien entre les deux rives de l'estuaire). La construction de cette infrastructure de transport a été l'élément déclencheur d'un processus de construction d'un territoire estuarien englobant les deux rives de l'estuaire. Dans ce nouveau contexte territorial, le maire du Havre a pris l'initiative de réunir les élus des deux rives de l'estuaire et une instance de gouvernance informelle a été créée dès 1998 : le Comité des Elus de l'Estuaire. Un territoire de projet a été dessiné à partir des cellules de base que représentent les cinq pays qui composent le « Territoire de l'Estuaire de la Seine » (Pays du Havre-Pointe de Caux-Estuaire, Pays des Hautes Falaises, Pays de Caux-Vallée de Seine, Pays Risle-Estuaire et Pays d'Auge).

En 2009 et 2010, la conjonction de deux projets à deux échelles spatiales distinctes – le « Grenelle de l'Estuaire » et le projet « Axe Seine » – a dessiné un nouveau cadre de réflexion pour l'avenir de l'estuaire. Le « Grenelle de l'Estuaire », initié par le Comité des Elus de l'Estuaire, avait pour objectif d'identifier des projets portés par les acteurs du territoire dans toute leur diversité. Le projet « Axe Seine » était issu de la proposition de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach pour le développement du « Grand Paris » jusqu'à la mer le long de la vallée de la Seine. Ces deux visions, apparemment contradictoires dans un premier temps, ont montré que le développement de l'estuaire de la Seine devait être envisagé dans un emboîtement d'échelles (basse vallée de la Seine et territoire estuarien) permettant d'articuler les enjeux locaux, régionaux et nationaux dans un espace à géométrie variable en fonction des objectifs d'aménagement. Dans ce contexte, la loi du 16 décembre 2010 sur la réforme des collectivités territoriales a alors apporté une impulsion décisive pour la mise en place d'une agglomération métropolitaine à l'échelle de l'estuaire, projet qui n'avait jamais pu aboutir jusqu'alors. Cette loi permet désormais la création d'un pôle métropolitain qui devrait regrouper les 26 intercommunalités constituant les cinq pays du territoire de l'estuaire (l'adhésion de certaines d'entre elles étant cependant incertaine). En formalisant le territoire de l'estuaire sur le plan institutionnel, ce pôle métropolitain va permettre la mise en œuvre effective de différents projets qui avaient été initiés dans le cadre du Grenelle de l'Estuaire (santé, écologie industrielle, tourisme, transports, risques).

Il apparaît ainsi que la question de la métropolisation, inscrite en germe dès 1995 dans la réflexion sur la territorialisation de l'estuaire, devrait aboutir pour la première fois en 2013 à la structuration d'une instance de gouvernance originale concernant deux régions et trois départements. L'infrastructure de transport majeure que représente le Pont de Normandie a été à l'évidence l'élément déclencheur dans ce processus complexe et évolutif de métropolisation.