

Le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie: convergences et divergences entre les acteurs territoriaux, à l'échelle de la vallée de la Seine et de la métropole rouennaise

Benoît ZACHELIN

Travail de fin d'études présenté en vue de l'obtention
du diplôme de Master d'Architecte Paysagiste

Année académique 2019-2020

Promotrice : Julie Martineau

DÉCLARATION DE L'AUTEUR CONCERNANT LA DIFFUSION DU
TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDE

©Toute reproduction du présent document par quelque procédé que ce soit ne peut être autorisée qu'avec l'autorisation de l'auteur, et de l'autorité académique de Gembloux Agro-Bio Tech.

Le présent document n'engage que son auteur.

Je dédie ce mémoire à ma mère et à ma grand mère deux «poto mitan» qui m'ont montré la voie et m'ont aidé à atteindre mes objectifs.

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier sincèrement ma promotrice, Julie MARTINEAU, pour son aide précieuse dans la réalisation de ce mémoire. Ses conseils avisés et ses encouragements tout au long de ce travail ont toujours été d'une grande aide.

Je remercie également Didier Vancutsem, pour son aide et ses conseils pour repenser ce travail et trouver des informations pertinentes pour la rédaction de ce TFE.

Un immense merci à ma famille pour son soutien durant l'entièreté de mes (longues) études. Particulièrement à ma mère pour ses efforts continus dans les meilleurs comme dans les mauvais moments afin de me permettre de poursuivre mes études quoiqu'il arrive : je ne te remercierais jamais assez. À mes sœurs, pour ces retours au pays enjoués et leur soutien moral. Et enfin, merci à Éthann, mon filleul, pour sa curiosité et sa patience durant mes « devoirs ».

Je n'oublie pas les 4 passerelles qui ont eu la même ambition de poursuivre en Master avec moi après le bachelier de la Haute-École Charlemagne. Marie, Jocelyn, Ravi et Valentin, qui m'ont encouragé tout au long de ce travail et de cette année spéciale ainsi que dans la dernière ligne droite. Je tiens à remercier particulièrement Ravidiran, Yolène et Mathilde pour leur aide et leur patience. J'intègre à ces remerciements Camille HAGEN, un immense merci pour ces nuits de discussions et d'encouragements durant cette longue année. 13 Rue Pierrequin MERCI!

Je souhaite enfin remercier Cécile Nisin Architecte, pour son aide dans la finalisation de ce travail en termes de compréhension et d'orthographe.

Je souhaiterais également remercier toutes ces personnes que j'ai rencontrées et côtoyées durant l'entièreté de mon cursus, je pense, entre autres, à Sylvain, Axel, ou Vincent en Belgique. Merci à vous...

Résumé

L'architecte urbaniste Antoine Grumbach propose lors d'une consultation de connecter Paris à sa façade maritime, Le Havre. Il envisage une connexion par voie ferrée, le long de la vallée de la Seine. La réalisation de la ligne Nouvelle Paris Normandie permet d'organiser le territoire autrement. La globalisation de l'économie et l'augmentation des échanges internationaux sont à l'origine de cette proposition. Cette connexion multiplie les enjeux d'acteurs de ce territoire.

Dans cette optique, ce travail de fin d'études se focalise donc sur l'implantation d'une infrastructure ferroviaire le long de la vallée de la Seine entre Paris et Le Havre, créatrice de multiple discussion entre acteurs. Dans un premier temps, l'objectif est de comprendre le type d'infrastructure qu'est la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Cette étape nous permet de comprendre les enjeux l'influence d'une telle implantation.

Dans un second temps, nous localiserons la vallée de la Seine et tenterons d'appréhender ce territoire. Nous observerons une partie des paysages de cette vallée depuis les infrastructures de mobilité qui la traverse (le fleuve, la route et le rail). Cette étape sert de point de départ à la réflexion suivante sur le local qui consiste à étudier le développement de la métropole de Rouen Normandie.

La première étape se focalise sur la LNPN le long de la vallée de la Seine. La deuxième étape localise le territoire et développe les enjeux induits par cette implantation. Enfin, la troisième étape traduit cette conséquence sur la métropole de Rouen. Ces étapes permettent ainsi de valider ou d'invalider l'hypothèse disant que **le paysage à l'échelle du grand territoire de la vallée de la Seine et de la métropole rouennaise représente un médiateur dans les arguments en faveur ou en défaveur de la mise en place de l'infrastructure de la L.N.P.N.**

Mots clés : Convergence / Divergences / Acteurs / Gare / Métropole / Ferroviaire / Interfaces / Consommation des terres agricoles / Paysage / Territoire / Transformation / Acteurs territoriaux / Collectivités locales

Abstract

The urban architect Antoine Grumbach proposed during a consultation proposed to connect Paris to its maritime facade, Le Havre. He plans to connect by rail, along the Seine valley. The construction of the New Paris Normandy line makes it possible to organize the territory differently. The globalization of the economy and the increase in international trade are at the origin of this proposal. This connection multiplies the challenges of actors in this territory.

In this perspective, this end-of-studies work therefore focuses on the establishment of rail infrastructure along the Seine valley between Paris and Le Havre, creating multiple discussions between actors. Initially, the objective is to understand the type of infrastructure that is the New Paris Normandy Line. This step allows us to understand the challenges and the influence of such an establishment.

In a second step, we will locate the Seine valley and try to apprehend this territory. We will observe part of the landscapes of this valley from the mobility infrastructure that crosses it (the river, the road and the rail). This stage serves as a starting point for the following reflection on the local which consists of studying the development of the metropolis of Rouen Normandy.

The first stage focuses on the LNPN along the Seine valley. The second stage locates the territory and develops the challenges induced by this establishment. Finally, the third step reflects this consequence on the metropolis of Rouen. These steps thus make it possible to validate or invalidate the hypothesis saying that **the landscape on the scale of the large territory of the Seine valley and the Rouen metropolitan area represents a mediator in the arguments in favor or against the implementation LNPN infrastructure square.**

Keywords: Convergence / Divergences / Actors / Station / Metropolis / Railway / Interfaces / Consumption of agricultural land /Landscape / Territory / Transformation / Territorial actors / Local authorities

Table des matières

REMERCIEMENTS.....	6
RÉSUMÉ.....	8
ABSTRACT.....	9
LISTE DES FIGURES.....	13
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	16
I. INTRODUCTION	18
i. Hypothèse.....	19
ii. Objectifs.....	19
iii. Méthodologie.....	20
1. Les acteurs contactés.....	20
a. Les acteurs du territoire.....	20
b. Les acteurs du local.....	21
2. Déroulement de l'étude.....	21
II. UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE.....	23
i. Le projet du Grand Paris.....	23
1. Une évolution maîtrisée.....	23
2. Un enjeu européen.....	24
3. La transformation de la région capitale.....	26
a. La consultation internationale.....	26
b. Une transformation dans le temps.....	27
ii. La L.N.P.N (<i>Ligne Nouvelle Paris-Normandie</i>).....	28
1. Les enjeux d'une telle infrastructure.....	28
a. La modification des limites.....	30
b. Échelle locale.....	32
c. Échelle régionale.....	34
2. La transformation d'un schéma plus qu'une liaison.....	31
3. Son échelle d'influence.....	32
a. Échelle locale.....	32
b. Échelle régionale.....	34
4. Développement d'une entité spécifique.....	34
5. Analyse D.P.S.I.R de la LNPN.....	35
iii. Discussion.....	36
iv. Pré-conclusion.....	37

III.	LA VALLÉE DE LA SEINE.....	38
i.	La localisation et limite du site.....	38
ii.	Une métropole française.....	39
1.	La métropole française.....	39
2.	Un hinterland.....	39
3.	Une façade maritime à Rouen.....	40
iii.	Un territoire traversé.....	41
1.	Le sol.....	41
a.	La géologie.....	41
b.	La pédologie.....	41
2.	L'activité.....	44
3.	Les constructions.....	44
iv.	Des paysages traversés.....	46
1.	Un paysage mobile.....	47
a.	Perception du paysage depuis le rail.....	48
b.	Perception du paysage depuis la route.....	48
c.	La perception du paysage depuis le fleuve.....	49
v.	Discussion.....	50
vi.	Pré-conclusion.....	50
IV.	CAS D'ÉTUDE DE LA MÉTROPOLE DE ROUEN.....	51
i.	Analyse du cas d'étude.....	54
1.	Évolution territoriale.....	54
2.	Des outils spécifiques.....	56
a.	Le Schéma de cohérence territorial.....	56
b.	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	56
c.	Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.....	57
3.	Population de navetteur.....	58
4.	Évolution paysagère.....	59
ii.	Discussion.....	62
iii.	Pré-conclusion.....	62
V.	DISCUSSION	64
i.	Introduction.....	64
ii.	Réflexion autour de travaux antérieurs.....	64
iii.	Matériel et méthode	64

iv.	Résultat.....	65
v.	Convergence ou divergence analyse du propos des acteurs?.....	66
vi.	Regard croisé par le paysage.....	67
1.	À échelle du territoire	67
a.	Des convergences.....	67
b.	Des divergences.....	67
c.	Pré-conclusion.....	68
2.	À échelle du local.....	68
a.	Des convergences.....	68
b.	Des divergences.....	68
c.	Pré-conclusion.....	68
vii.	Conclusion.....	69
viii.	Limites de la méthode.....	69
1.	Temporalité dans les interviews?.....	69
2.	La quantité de questions.....	70
3.	Le nombre et la diversité des acteurs interviewés.....	70
VI.	CONCLUSION.....	71
BIBLIOGRAPHIE.....		73
ANNEXES.....		77
Annexe A.....		77
Annexe B.....		79
Annexe C		83
Annexe D		91
Annexe E :		94
Annexe F :		100

Liste des figures

Figure.1:	Le Havre-Paris un port et une vallée numérique, la nouvelle force économique de l'Europe Source : Le grand Paris : les coulisses de la consultation : Antoine Grumbach.....	18
Figure.2:	Schéma explicatif de la méthodologie.	22
Figure.3:	Explication schématique de la métropole linéaire. Source : D'après Seine Métropole (Réalisation personnelle).....	23
Figure.4:	L'axe Seine comme corridor. Réalisation personnelle Source : d'après le SDRIF année 2013.....	24
Figure.5:	Accrocher l'Europe par la façade maritime. Source : Seine Métropole - Antoine Grumbach.....	25
Figure.6:	Exposition à l'occasion de la compétition internationale du Grand Paris. Source : < http://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/le-grand-paris >.....	26
Figure.7:	Schéma de principe du tressage des mobilités. Source : Seine Métropole.....	28
Figure.8:	Ligne du temps des travaux du Grand Paris et de l'implantation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Source : d'après les calendriers de projets de SNCF Réseau (Réalisation personnelle).	29
Figure.9:	Évolution du réseau ferré sur la longue durée. Source : Route 500, IGN 2010.....	30
Figure.10:	Influence de la LNPN sur la modification des limites temporelles entre Paris et Rouen. Source : D'après benchmarck d'une ligne à grande vitesse (Réalisation personnelle).....	31
Figure.11:	Schéma explicatif de l'emprise au kilomètre d'une L.G.V. Source : D'après la préparation au débat public (Réalisation personnelle).....	33
Figure.12:	Schéma explicatif des axes de gouvernance du Contrat de Plan inter Etat - Région. Source : d'après C.P.I.E.R (Réalisation personnelle).....	34
Figure.13:	Analyse D.P.S.I.R (Driver- Pression- État - Impact - Réponse) Source : Réalisation personnelle.....	36
Figure.14:	Carte de la localisation du site d'étude. Source : D'après IGN avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle).....	38
Figure.15:	Les distances de la Seine. Source : • <i>La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve</i> • Antoni Marie, Andréas Blanchardon, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017.....	38
Figure.16:	Schéma simplifié d'une façade maritime. Source : D'après Géoconfluence (Réalisation personnelle).....	40
Figure.17:	Localisation du port du Rouen Source : d'après Haropa avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle).....	40
Figure.18:	Coupe géologique du bassin parisien . Source : l'association des Géologues du Bassin de Paris.....	42
Figure.19:	Structures tectoniques et profondeurs sédimentaires dans le bassin parisien. Source : Seine Métropole (Réalisation personnelle).....	42

Figure.20:	Couverture pédologique du territoire Seine-Normandie. Source : Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie.....	43
Figure.21:	Constructions en pierre et brique à Rouen rive gauche. Source: D'après une visite de terrain (Réalisation personnelle).....	44
Figure.22:	Planche d'illustration des paysages de la basse vallée de la Seine. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).....	45
Figure.24:	Vues et co - visibilités de la Seine en aval de Paris. Source : • <i>La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve</i> • Antoni Marie, Andréas Blanchardon, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017.....	46
Figure.23:	Logique de la connexion visuelle sur le méandre. Source : D'après une visite de terrain (Réalisation personnelle).....	46
Figure.25:	Les différentes vitesses de la Seine, Temps de parcours Paris - Le Havre en fonction des différents modes de transports choisis. Source : <i>La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve</i> • Antoni Marie, Andréas Blanchardon, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017.....	47
Figure.26:	Illustration des différentes lignes artificielles ou naturelles qui traversent le territoire. Source : D'après visite de terrain. (Réalisation personnelle)	47
Figure.27:	Photo de la ligne ferroviaire longeant la Seine proche de la route nationale 15. Source : Google Street view.....	48
Figure.29:	La Roche-Guyon depuis le sommet du coteau et vallée de la Seine. Source : Pierre-Henry Muller.....	49
Figure.28:	Photoprise sur la départementale 57 à proximité de l'A13 vers la Seine. Source: D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).....	49
Figure.30:	Crue de la Seine en février 2018 proche de Rouen. Source : Ouest-france. fr.....	49
Figure.31:	Tracé présumé de la L.N.P.N avec la situation des pôles urbains. Source: D'après LNPN.fr (Réalisation personnelle).....	51
Figure.32:	Bloc-diagramme illustrant l'implantation de la ville de Rouen dans la vallée de la Seine. Source : (Réalisation personnelle) sur base d'observation.....	52
Figure.33:	Profil topographique de la ville de Rouen. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).....	53
Figure.34:	Bloc-diagramme de Rouen avec la direction de la coupe topographique. Source : D'après Google Earth(Réalisation personnelle).....	53
Figure.35:	Carte des découpages administratif des quartiers de la ville de Rouen. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).	54
Figure.36:	Insertion présumée de la LNPN par rapport aux infrastructures autoroutières de la métropole rouennaise déjà existante. Source : LNPN.fr + Métropole Rouen Normandie avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle).....	55
Figure.37:	Panorama de la nouvelle réorganisation de la ville de Rouen. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).....	56
Figure.38:	Carte reprenant les migrations de population navetteur alternantes domicile-travail quotidiennement. Source : INSEE RP 2007 - ROUTE 500®	58
Figure.39:	Carte des quartiers de la ville de Rouen avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source:visitedeterrain	

(Réalisation personnelle).....	59
Figure.40: Carte des quartiers de la ville de Rouen après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Service des grands projets de Rouen.....	59
Figure.41: Vue de la friche ferroviaire de l'ancienne gare de fret. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).....	60
Figure.42: Vu en plan de l'ancienne gare Saint-Server. Source : Google Earth.....	60
Figure.43: Plan de la zone portuaire avec les intentions de l'écoquartier Flaubert Source : D'après Jacqueline Osty (Réalisation personnelle).....	60
Figure.44: Vue présumée de la nouvelle gare et grandes lignes de Saint-Server. Source : D'après projet de la métropole (Réalisation personnelle).....	60
Figure.45: Vu en plan du futur espace voyageur de la gare Saint-Sever et des connexion présumées. Source : D'après projet de la métropole (Réalisation personnelle).....	60
Figure.46: Plan de l'écoquartier Flaubert. Source : Jacqueline Osty.....	60
Figure.47: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Google earth.....	61
Figure.48: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Jacqueline Osty.....	61
Figure.49: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Google earth.....	61
Figure.50: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Jacqueline Osty.....	61
Figure.51: Tableau récapitulatif des convergences et des divergences	65

Liste des abréviations

A.M.R.F : Association des Maires Ruraux de France

A.P.U.R : Agence Parisienne d'Urbanisme

A.T.R : Administration Territoriale de la République

A.U.R.B.S.E : Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure

B.R.G.M : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

C.A.U.E : Conseil de l'Architecture de l'Urbanisme et de l'Environnement

C.P.I.E.R : Contrat de Plan Inter État Région

C.S.P : Catégories Sociaux Professionnelles

CO.PIL : Comité de Pilotage

D.A.T.A.R : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

D.G.C.L : Direction Générale des Collectivités Locales

E.N.S.P : École Nationale Supérieure du Paysage

E.P.C.I : Établissement Public de Coopération Intercommunal

E.V.P : Équivalent Vingt Pieds

G.P.E : Grand Paris Express

L.G.V : Ligne à Grande Vitesse

L.N.P.N : Ligne Nouvelle Paris Normandie

L.O.M : Loi d'Orientation sur la Mobilité

O.A.P : Orientation d'Aménagement et de Programmation

P.A.D.D : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

P.L.U.I : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

P.N.R : Parc Naturel Régional

P.U.C.A : Plan Urbanisme Construction Architecture

R.A.T.P : Régie Autonome des Transports Parisiens

R.F.F : Réseau Ferré de France

RTE : Réseau de Transports d'Électricité

S.D.R.I.F : Schéma Directeur de la Région Île-de-France

S.N.C.F : Société Nationale des Chemins de fers Français

T.G.V : Train à Grande Vitesse

U.I.C : Union Internationale des Chemins de fer



I. INTRODUCTION

Depuis des siècles, la métropole de Paris a pris une forme concentrique fruit de son histoire et des positions culturelles de la France. Aujourd’hui, l’existence et la localisation de cette entité urbaine pose question en France et en Europe à l’heure de la mondialisation et de la métropolisation des villes où les axes de communication semblent être des maillons importants dans une chaîne économique mondiale. D’après Fernand Braudel et Jacques Attali, respectivement historien et économiste, la métropole parisienne souffre de sa trop grande continentalité¹ de par sa position géographique ni proche d’un océan ou mer, ni d’un centre économique.

Pour sortir de cet éloignement des connexions maritimes et de la dorsale européenne, des hypothèses ont été proposées lors d’une consultation internationale en 2009, notamment par l’architecte urbaniste Antoine Grumbach avec l’idée d’une métropole linéaire. Au travers de la vallée de la Seine une connexion de la capitale française avec le port du Havre. Son idée peut se résumer ainsi : la plupart des métropoles mondiales bénéficient d’une façade maritime. Le Havre, par son infrastructure portuaire et sa capacité : 1^{ère} port de France et 12^{ème} en Europe² en 2019, offre à Paris un potentiel pour une formidable ouverture au monde.

La proposition (Fig. 1) d’Antoine Grumbach implique la mise en place d’une infrastructure ferroviaire structurant le développement linéaire de la métropole parisienne vers sa façade maritime ; elle est dénommée Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), dont l’implantation est actuellement à l’étude. Cette liaison s’inscrira dans la vallée de la Seine et connectera les métropoles normandes. La mise en place d’une telle infrastructure ferroviaire par son ampleur impliquera des transformations paysagères qui nécessiteront d’être concertées et coordonnées par les acteurs territoriaux concernés ; à l’échelle locale et à l’échelle du grand territoire régional et national.



Figure.1: Le Havre-Paris un port et une vallée numérique, la nouvelle force économique de l’Europe
Source : Le grand Paris : les coulisses de la consultation : Antoine Grumbach

L’étude effectuée dans ce TFE cherche à comprendre les implications des acteurs, tant à l’échelle de la vallée qu’à celle de la métropole rouennaise, dans ce «méga projet» de développement et d’identifier leurs convergences et divergences selon les intérêts de chacun. Ces points d’accords

1 GRUMBACH, A. 2009. *Seine métropole Paris Rouen Le Havre*. Le diagnostic prospectif de l’agglomération parisienne.

2 FRANCK, A. Sine data. L’Antenne - Les transports et la logistique au quotidien. *Classements des ports mondiaux*. < https://www.lantenne.com/Classements-des-ports-mondiaux_a26954.html >. Date de consultation : Février 2019.

ou de désaccords sont dus à des intérêts différents en fonction de l'échelle des intervenants et peuvent avoir une influence sur la réalisation du projet lui-même.

Le paysage peut-être un point de convergence entre les acteurs. Cette étude cherche à montrer l'inadéquation actuelle des mega-projets «Top-Down» à l'ère de la recrudescence des gouvernances territoriales, impliquant la coopération des acteurs du territoire à diverses échelles.

i. Hypothèse

La mise en place de la LNPN engendrera des modifications paysagères ainsi que des interactions entre acteurs, nous pouvons formuler l'hypothèse suivante :

Le paysage à l'échelle du grand territoire de la vallée de la Seine et de la métropole rouennaise représente un levier dans les arguments en faveur ou en défaveur de la mise en place de l'infrastructure de la L.N.P.N.

De cette hypothèse découlent plusieurs sous hypothèses :

- Le paysage représente un levier dans les arguments en faveur ou défaveur du projet ferroviaire;
- Un projet tel que la LNPN ne peut fonctionner que si il implique des acteurs à différentes échelles : territoriale et locale;
- L'avis sur l'infrastructure de la L.N.P.N diverge en fonction de la position de l'acteur au sein des échelles : territoriale et locale;
- La recherche et la prise en compte du génie du lieu pourrait procurer une certaine plus-valu à l'établissement d'une infrastructure ferroviaire, autant globale que locale;

Une telle recherche a pour ambition d'éclaircir la situation du projet en cours, au travers d'une lecture des enjeux et des points de vue des acteurs concernés, via la question du paysage, en plus de fournir une analyse aux acteurs du projet de paysage.

La réflexion sur l'implantation d'une infrastructure reliant deux pôles économiques importants doit tenir compte des lois propres aux gouvernances territoriales et des juridictions qui influencent l'aménagement de la vallée de la Seine. Nous chercherons donc à comprendre les convergences et les divergences de visions qui apparaissent lors de l'implantation d'une telle infrastructure.

Enfin, dans un contexte d'enjeu national et européen, la ligne nouvelle va offrir une modification des paysages à la ville de Rouen. Les acteurs engagés dans cette transformation au-delà de leurs accords en vue de l'implantation de cette infrastructure au niveau territorial montrent leurs divergences à différent niveau d'implantation métropolitain.

ii. Objectifs

Afin de pouvoir appréhender au mieux les enjeux de cette métropolisation, ce Travail de Fin d'Études a pour objectif de comprendre l'incidence du projet ferroviaire sur le paysage et vice versa. Nous

observerons cette influence au travers des regards convergents et divergents des différents acteurs territoriaux. Nous évoquerons ensuite la gestion et la gouvernance territoriale induites par le projet.

J'ai souhaité porter mon attention sur les interactions complexes entre «grand paysage» et «paysage local». Il m'a fallu ensuite vérifier la pertinence et les implications du projet d'infrastructure à ces deux échelles, en étudiant les convergences et divergences entre les approches territoriales et locales.

iii. Méthodologie

Dans ce travail, nous allons identifier et récolter des données qui serviront la recherche, permettant d'analyser les convergences et divergences d'acteurs du territoire et du local à la mise en place de la L.N.P.N sous l'approche du paysage. Quelles informations et données pertinentes sont-elles nécessaires de récolter et de combiner dans le but d'analyser la modification des nouvelles lignes? Une fois, avoir répondu à cette question: Comment identifier et contacter des personnes ressources?

1. Les acteurs contactés

Pour réaliser cette étude plusieurs échelles ont étaient considérées, celle du grand paysage et celle du paysage plus local. En raison d'une approche paysagiste, qui cherche dans un premier temps à identifier la prise en compte du paysage au sein des futurs projets de paysage relatifs à ce projet d'infrastructure ferroviaire, il m'a semblé primordial de cherché rencontré un/e architecte du paysage compétent/e sur ce cas d'étude.

La nouvelle infrastructure ferroviaire étant le point de départ de ma réflexion, il était évident que je sois en mesure de rencontrer un représentant du ministère de l'équipement compétent sur ce cas d'étude.

Puis, il m'a paru fondamental pour répondre correctement à mon questionnement que je dois rencontrer des acteurs décisionnels à l'échelle du grand paysage et à échelle plus locale ainsi j'ai peu rencontré le préfet de la vallée de la Seine et des représentants de la métropole de Rouen avec un urbaniste et une chargée de projet. J'ai aussi participé à des workshops en Mai 2019 avec un panel d'acteurs du territoire.

a. Les acteurs du territoire

- **Hélène Peskine** : Aujourd'hui secrétaire permanente de PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture), elle a fait partie de la commission de la consultation internationale. Son parcours notamment au sein du ministère de l'Équipement l'on amener à un regard plus vigilant quant à la considération écologique, mais néanmoins toujours à une échelle nationale;
- **Gilles David** : le Secrétaire du préfet de la vallée de la Seine son rôle est avant tout celui du gestionnaire du territoire de la vallée de la Seine;
- **Joséphine Billey** : Sa formation et son poste de paysagiste conceptrice lui à la fois un regard critique sur l'infrastructure de la L.N.P.N et sa défense en vue de sa mise en place;

b. Les acteurs du local

- **Ruedi Baur** : designer intervenant sur les transports du Grand Paris express, mais également sur la voie routière entre Paris et la Normandie;
- **Aude Peyralbes** : au cœur de la métropole rouennaise son regard plus opérationnel donne à son discours une un aspect promotionnel de la métropole et de la politique mener avec des grands projets;
- **Guénolé Le Moaguilou** : pour lui également au cœur de la métropole sa rhétorique revêt un aspect de défense des politiques mener par celle-ci.
- **Loïc Bonnin** : Paysagiste concepteur il est chargé de projet au sein de l'agence de paysage Jacqueline Osty, il a été chargé de projet sur l'écoquartier Flaubert.

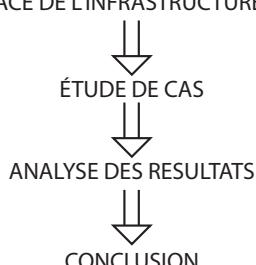
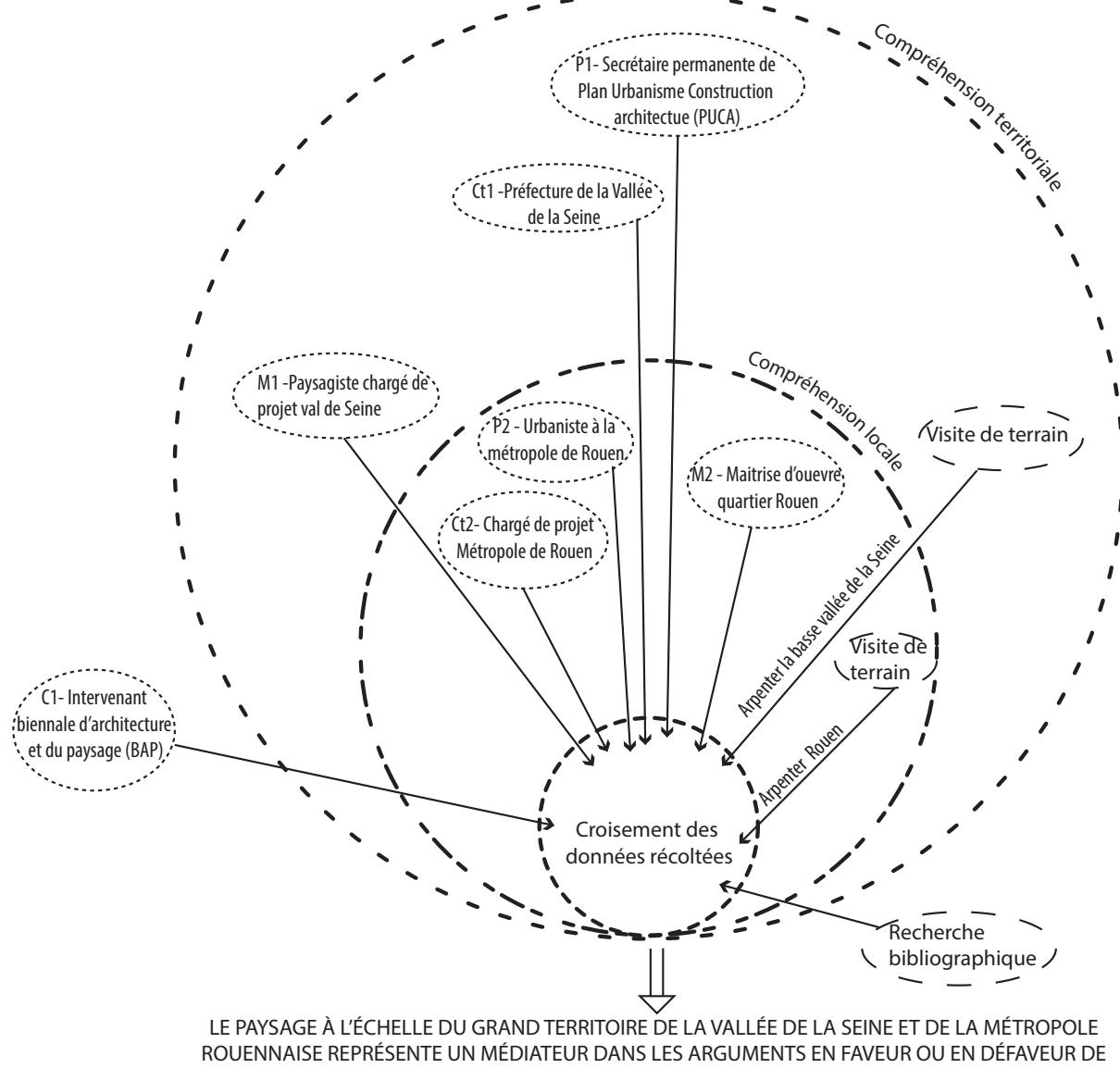
Les échelles et les acteurs contactés durant ce Travail de Fin d'Études ont la particularité d'être à des échelles différentes. Cette différence peut mettre en exergue des intérêts distincts : le territoire avec des intérêts nationaux voir au-delà et le local avec une vision métropolitaine ou régionale.

2. Déroulement de l'étude

Au cours de l'année 2018-2019, pour comprendre au mieux les enjeux en présence une bibliographie spécifique a été sélectionnée. À la fois des ouvrages, de la littérature scientifique, des rapports ou encore des schémas ont été étudiés pour appréhender à la fois ce vaste territoire qu'est la vallée de la Seine, mais aussi la métropole de Rouen. Suite à cela des visites de terrains m'ont permis d'appréhender le territoire. Le long de la vallée de la Seine, mais également sur la métropole rouennaise. Enfin une série d'interviews semi-directifs ont été réalisées auprès d'acteurs concernés dont on aura préidentifié le rapport à l'objet d'étude. Cela dans le but d'identifier les points relevés à la fois dans la bibliographie et les visites de terrain afin de mettre en exergue la présence de convergences et divergences entre les différentes visions (Fig.3).

Pour me permettre de réaliser ce mémoire, l'ensemble de cette bibliographie, des visites et des interviews ont été compilées et assemblées dans le but de croiser les informations recueillies afin de répondre à l'hypothèse suivante : **le paysage à l'échelle du grand territoire de la vallée de la Seine et de la métropole rouennaise représente un médiateur dans les arguments en faveur ou en défaveur de la mise en place de l'infrastructure de la L.N.P.N.**

Les questions posées à chaque acteur, dont les réponses seront comparées dans un tableau récapitulatif permettront d'apprécier la complexité des échanges. Les convergences et les divergences, mais également des points relever dans la bibliographie m'ont permis de croiser les données et de vérifier/infirmer/confirmier l'hypothèse de départ.



P - Planification

P1 - Hélène Peskine - Architecte (secrétaire générale de PUCA)

P2 - Guénolé Le Moagilou - Urbaniste (Métropole de Rouen)

C - Communication du projet

C1 - Ruedi Baur - Designer

Ct - Collectivités territoriales

Ct1 - Gilles David - Secrétaire du préfet de la Vallée (Préfecture de la vallée de la Seine)

Ct2 - Aude Peyralbes - Chargé d'étude d'urbanisme (Métropole de Rouen)

M - Maîtrise d'œuvre/ Design"/conception"

M1 - Joshéphine Billey*** - Paysagiste École Nationale Supérieure du paysage de Versailles

M2 - Loïc Bonin - Paysagiste - (Atelier d'architecture et de paysage Jacqueline OSTY)

*** Introduction de la proposition d'Antoine Grumbach.

*** Conférence sur l'agriculture du Val de Seine.

*** Workshop avec les acteurs présent dans le val de Seine.

Le croisement des données (petit cercle) à l'échelle territoriale (grand cercle) fournies par les acteurs (en pointillé) de la vallée de la Seine avec celles fourni à une échelle locale (cercle moyen) dans notre cas d'étude les acteurs agissant sur la métropole rouannaise permet la formulation de l'hypothèse quant aux retombées de l'implantation de la LNPN sur le paysage.

Figure.2: Schéma explicatif de la méthodologie.

II. UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE

Le concept d'Antoine Grumbach s'articule autour d'une ligne ferroviaire entre Paris capitale métropole et Le Havre, ville portuaire de la métropole. L'objectif du Grand Paris est alors de se connecter à sa façade maritime au Havre ainsi qu'à la métropole rouennaise. Cette connexion lui fera bénéficier d'une influence nationale et internationale (Fig. 3).

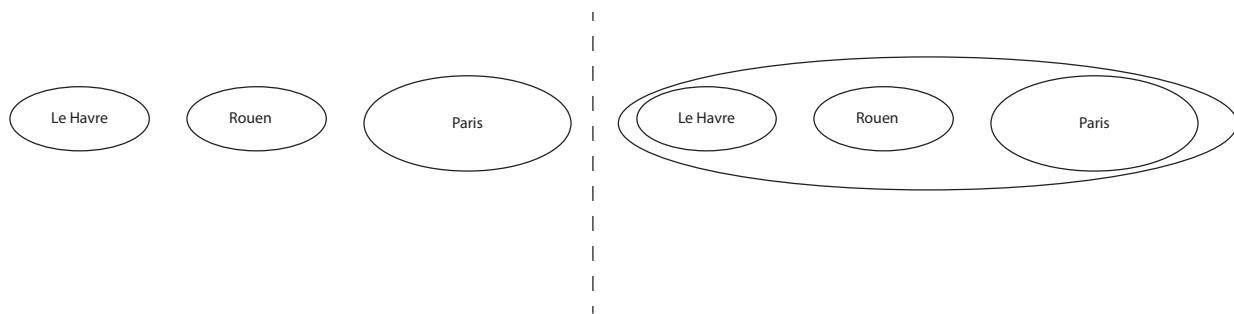


Figure.3: Explication schématique de la métropole linéaire. Source : D'après Seine Métropole (Réalisation personnelle)

i. Le projet du Grand Paris

1. Une évolution maîtrisée

Depuis des siècles, le développement de l'agglomération parisienne s'est effectué par strates en fonction des opportunités foncières et économiques sans prendre en compte une orientation précise.

En 1932, un début d'organisation voit le jour avec une simple réflexion par aires et débouche sur une politique concrète d'aménagement du territoire (Fig. 4). Cette année marque ainsi la création du premier plan d'aménagement réel de la région Île-de-France et a pour ambition de répondre aux enjeux de mutations économiques, culturelles et sociales. La dimension inter régionale y est directement intégrée afin de favoriser, par le maillage des communes normandes, l'accès à la mer pour Paris. La région francilienne est alors considérée comme point de contact inter continental avec l'Europe et permet d'accompagner la mutation majeure d'une économie mondialisée.

Cette inscrite dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, fixe l'axe Seine comme corridor (Fig. 4) et crée ainsi une vallée avec une industrie, une logistique et un estuaire ouvert à l'international du fait de son envergure avec des moyennes de 115 m pour sa largeur⁶. En profitant des qualités géographiques, il a été possible de transformer la vallée de la Seine en y implantant différents pôles industriels, logistiques et économiques.

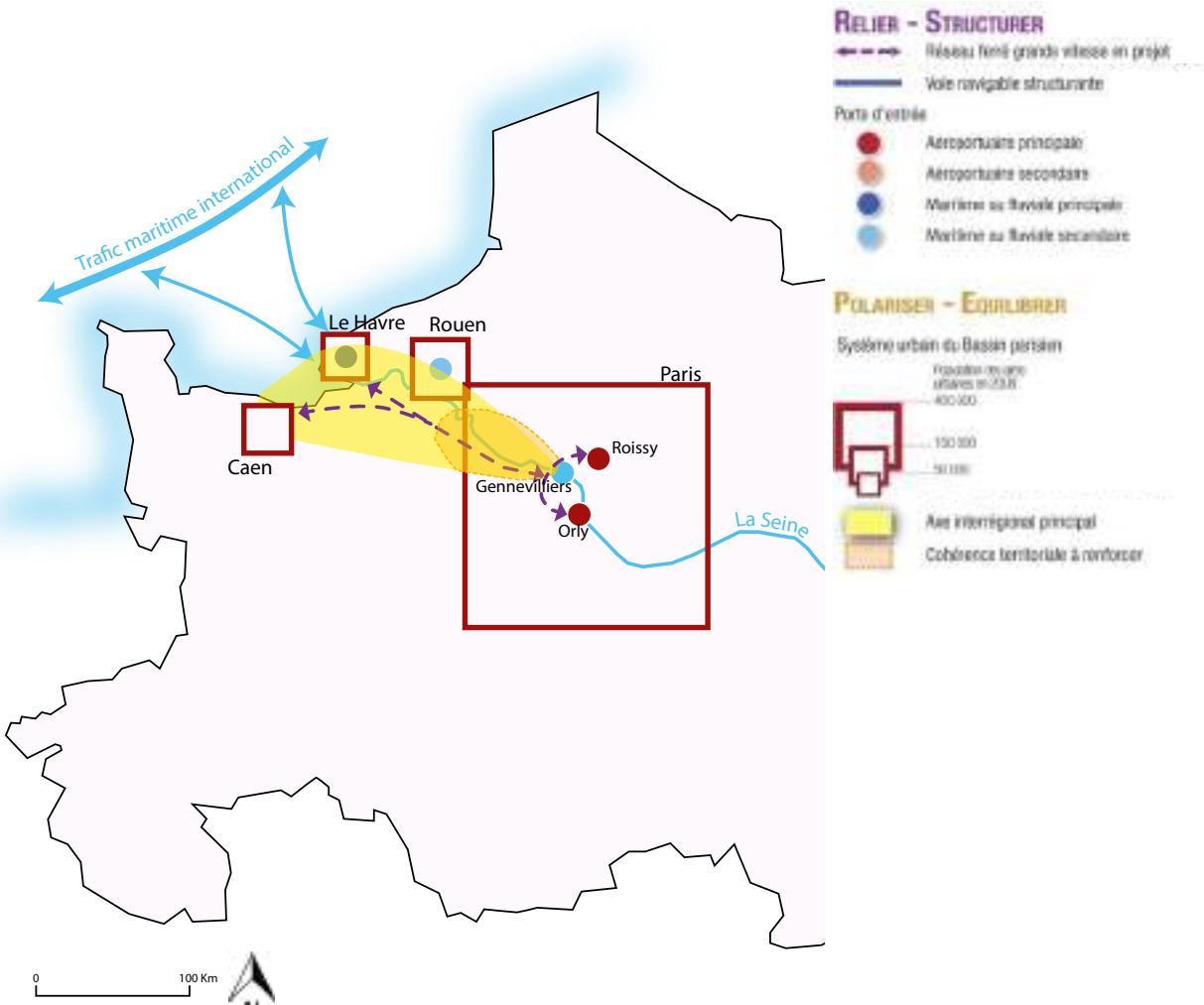


Figure.4: L'axe Seine comme corridor. Réalisation personnelle **Source** : d'après le SDRIF année 2013.

2. Un enjeu européen

La Seine, avec son envergure et sa longueur de 776 km, peut se comparer à d'autres fleuves européens tels que le Rhin 1233 km ou le Rhône 812 km. Cette masse d'eau en mouvement perpétuel traverse les régions bourguignonne, francilienne et normande. La figure géographique et hydrographique naturelle qu'elle représente, offre de ce fait à l'échelle européenne, une colonne vertébrale à un rayonnement national⁷.

La métropole linéaire du Grand Paris répond à une situation internationale qui la place en concurrence

6 Havre Rouen Paris (Haropa). Sine data. Wikiwix's cache. < <http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fwww.paris-ports.fr%2Ffr%2Fpdf%2Fguidecrues070228.pdf> >. Date de consultation : Juin 2019

7 ANTONI, M. Blanchardon, A. Hecquet, A. Lombard, E. 2017. *La Seine, un monument libre : entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve*. Éditions : École Nationale Supérieure de Paysage.

avec les autres métropoles du monde. Cela mène à une course entre grandes agglomérations internationales. Cette compétition aboutit ainsi, à une standardisation de l'aménagement du territoire de ces pôles mondiaux.

Dans le contexte européen, une zone rassemble plusieurs métropoles : la «banane bleue» ou dorsale européenne. Cette région allant de Londres à l'Italie du Nord en passant par le Benelux (Laroste 2001), où se concentrent des pôles de décisions économiques, politiques et une forte démographie⁸. Cette vision met également en évidence, des zones qui semblent être oubliées par l'aménagement du territoire à l'échelle européenne.

Ce point a été soulevé par le S.D.E.C⁹ et une solution a été trouvée en reliant symboliquement les pôles économiques majeurs dans un pentagone (Hambourg, Munich, Milan, Paris, Londres).

Par ce constat, Grumbach (2009) propose un aménagement plus important de la vallée de la Seine pour répondre au besoin européen d'aménager une partie de l'Union dans un équilibre spatial tout en rattrapant le retard pris avec les autres ports de la Rangé Nord d'Anvers à Hambourg Frémont (2013). Ce projet permettra ainsi à l'Europe d'avoir un accès direct à la façade atlantique (Fig. 5) et de rattraper le retard fluvial devenu un handicap pour la France comme le rappelle également A. Grumbach (2009).



Figure.5: Accrocher l'Europe par la façade maritime. **Source :** Seine Métropole - Antoine Grumbach.

8 BRUNET, R. 2002. *Lignes de force de l'espace européen* . Mappemonde n°66 . P : 14 - 19

9 Eur - Lex . 2004. *SDEC : Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*. < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM:g24401> >. Dernière consultation : Mai 2019

Outre l'enjeu économique, l'enjeu environnemental est également un axe majeur avec les trames vertes et bleu ainsi que le réseau Natura 2000 qui court le long des berge de la Seine et au sein des différents Parcs Naturels Régionaux (P.N.R) de la vallée de la Seine.

3. La transformation de la région capitale

Le projet du Grand Paris est un projet d'envergure souhaité par les autorités françaises et plus précisément par le Président Sarkozy en 2007, alors que l'on observe une préférence des investisseurs pour les pays anglo-saxons, du Moyen-Orient ou d'Asie. À cette occasion, le Chef de l'État français avait pour ambition de : « ne pas se laisser distancer par Shanghai, Londres ou Dubaï »¹⁰. En 2009, la mise en place d'une consultation internationale et d'un projet de transport vise à transformer la région et propose 3 axes d'amélioration du territoire : la mobilité, l'accès à l'emploi et la qualité de vie¹¹.

a. La consultation internationale

À l'issue de son discours, le Président Sarkozy a consulté dix équipes d'architectes et d'urbanistes internationaux dont aucun mandataire n'est paysagiste. Cette consultation se caractérise par la volonté de transformer la métropole parisienne. Les propositions ont fait l'objet d'une exposition en novembre 2009 à la cité de l'architecture de Paris. (Fig. 6).



Figure.6: Exposition à l'occasion de la compétition internationale du Grand Paris. **Source :** < <http://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/le-grand-paris> >.

Organisée du 30 avril au 22 novembre l'exposition a repris les recherches et les développements des 10 équipes internationales et a rendu compte des deux compétitions lancées par le Président¹² :

- La métropole du XXIe siècle de l'après-Kyoto
- Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne »

10 SARKOZY, N. 2007. *Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur ses projets en matière de politique d'aménagement durable, à Roissy le 26 juin 2007.* < <http://discours.vie-publique.fr/notices/077002121.html> >. Date de consultation : Mai 2019

11 DAUBIGNY, J & Lorot, P. 2013. *Le Grand Paris. Dans la compétition des grandes métropoles : entretien réalisé par Pascal Lorot.* Édition Choiseul « Géoéconomie ». N°66, P. 107 à 176.

12 Cité de l'architecture et du patrimoine EXPOSITION. *Sine data. Le Grand Pari(s) : du 30 avril au 22 novembre 2009 : Galerie des moules.* < <http://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/le-grand-paris> >. Date de consultation : Juin 2019

Mis en scène par Jean-Christophe Quinton, lauréat des NAJA 2004, les projets ont été présentés avec leurs propres modes d'expression.

Avec dix orientations différentes, les équipes ont répondu à 3 ambitions concernant ce projet : la mobilité, l'aménagement et la gouvernance territoriale.

- Mobilité : le but était de proposer une offre répondant à de nouveaux besoins métropolitains tout en ayant une volonté de relier les pôles d'habitation, les bassins d'emploi et les grandes infrastructures.
- L'aménagement du territoire fut aussi l'une des ambitions du projet en tentant de faire disparaître la limite entre Paris et sa banlieue.
- La Gouvernance territoriale avec pour but d'éviter un mille-feuille administratif et la concurrence institutionnelle.

Selon J. Billey, paysagiste conceptrice chargée de la cohérence paysagère sur le territoire de la vallée de la Seine auprès de la préfecture, l'approche de A. Grumbach contraste avec les autres équipes par son utilisation de la vallée de la Seine et au-delà de la région francilienne. Cette idée est confirmée par H. Peskine secrétaire permanente de PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) qui met en lumière une vision plus globale du territoire de A. Grumbach par rapport aux autres équipes.

En effet, cette idée repose en partie sur un territoire assez vaste avec des pôles économiques importants comme le conglomérat regroupant les grands ports de l'axe Seine (Haropa¹³, Le Havre, Rouen et les ports de Paris). Ainsi que sur la puissante région francilienne (qui représente à elle seule avec 709 197 000 000€ de PIB en 2017¹⁴, un tiers du produit intérieur brut de la France et avec une population autour de 12 millions¹⁵ d'habitants, un sixième de la population française). En ce qui concerne l'implantation ferroviaire, les infrastructures se retrouvent toutes reliées directement à Paris, expression territoriale du jacobinisme. Cette politique connecte l'ensemble des régions de France à sa métropole, paradoxalement aucune ligne à grande vitesse n'a été implantée dans la direction du Havre. Selon Hélène Peskine cette inégalité serait la conséquence de la position géographique. N'ayant pas de frontière terrestre à proximité le non-prolongement de l'infrastructure dans un pays limitrophe n'est pas envisagé. Cela réduit alors l'ambition de l'outil.

Néanmoins, cette proposition permet de rétablir un déficit d'investissement ferroviaire dans la région. Malgré cela, selon Rudi Bauer designer intervenant à la Biennale Architecture et de Paysage, cette proposition repose sur une centralité de la capitale et nie la spécificité territoriale des villes que la L.N.P.N traverse comme la métropole de Rouen.

b. Une transformation dans le temps

Le processus d'implantation d'une voie ferrée ne se résume pas à l'installation d'une infrastructure ferroviaire. La mise en place d'une voie ferrée contribue à l'évolution des villes grâce à l'établissement

13 Voies navigable de France. 2018. *Les chiffres du transport fluvial en 2017*. Direction du Développement Division Ports, Études et Gestion domaniale

14 Eurostat. Communiqué de presse. 2019. *PIB par habitant dans 281 régions de l'UE*. Service de presse d'Eurostat.

15 Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). 2019. *Estimation de la population au 1er janvier 2019*. < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198> >. Date de consultation : Juin 2019.



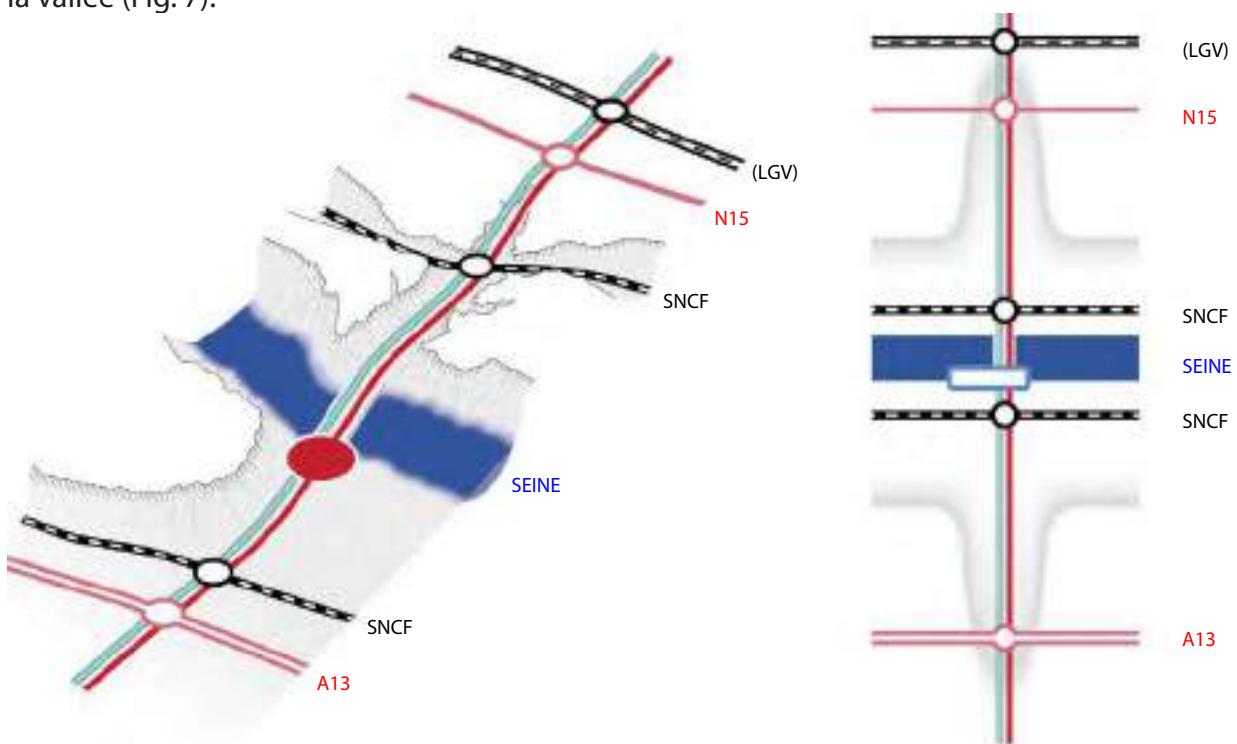
des gares et des quartiers environnants¹⁶. Lors du développement d'agglomération, l'infrastructure ferroviaire s'accompagne d'un changement dans la connexion interurbaine. Cette transformation apparaît durant l'implantation de la voie ferrée.

Ce type de projet met en évidence deux-temps, celui du lancement lors de la livraison (la fin des travaux) et celui lié à la maturité du site¹⁷. De façon générale le temps du paysage diffère du temps du projet. La mise en place de la L.N.P.N procède de la même dynamique et nécessite les mêmes étapes récapitulées dans la figure 8.

ii. La L.N.P.N (*Ligne Nouvelle Paris-Normandie*)

1. Les enjeux d'une telle infrastructure

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est une infrastructure ferroviaire mise en projet par l'État français suite à la proposition de A. Grumbach retenue après la consultation dans le but de relier la capitale, Paris à sa façade maritime. Cette liaison donne un nouveau statut aux agglomérations de villes moyennes bordant le fleuve. Aujourd'hui, l'infrastructure existante supporte l'ensemble des besoins entre le fret, le ferrouillage, le transport local et les trains grandes lignes dont la capacité est très peu efficiente¹⁸. En effet, le réseau routier est utilisé à 80% pour le transport de marchandises. Selon A. Grumbach, cette ligne ferroviaire à grande vitesse répond à un besoin de stimulation et de développement économique de la région Seine Métropole. Il explique que cette liaison repose sur la base d'un tressage des mobilités en lien avec les autres modes de transport présents dans la vallée (Fig. 7).



la LNPN encore à l'état de projet sur le plateau, permettrait à l'avenir de désengorger le réseau de mobilité (N15/A13 sur les plateaux, SNCF et fluviales en fond de vallée). Ces différentes mobilités longeant le cours d'eau sont connectées entre elles par des réseaux transversaux (routier et ferroviaires) au niveau des agglomérations ou villageoises.

Figure.7: Schéma de principe du tressage des mobilités. **Source:** Seine Métropole.

- 16 LATERRASSE, J. 2018. *Urbanisme et trame urbaine : Ce que nous apprend l'histoire des villes*. Institut d'histoire moderne et contemporaine (IHMC).
- 17 SAUTET, A. 2018. *Territoire Ferroviaire et paysage*. Openfield n°11. 8 p
- 18 COOPÉRATION DES AGENCEMENTS D'URBANISME : APUR/AUCAME/AUDAS/AURBSE/AURH/IAU-iDF. 2011. *Les données essentielles : Paris Rouen Le Havre Axe Seine*. Mad'Line Communication Rouen

Ligne Nouvelle Paris Normandie

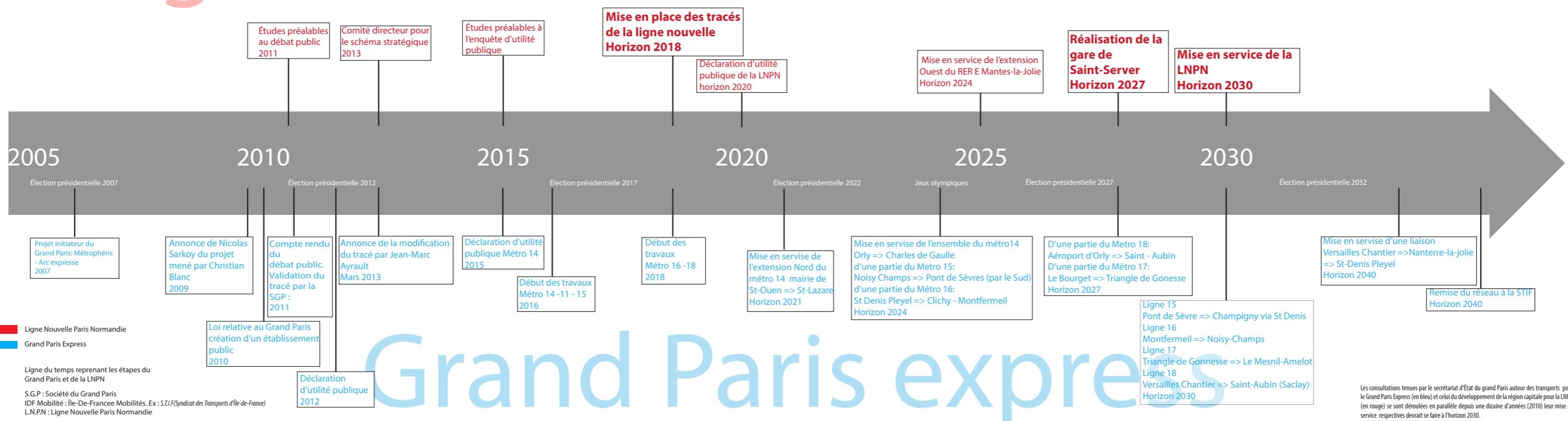


Figure.8: Ligne du temps des travaux du Grand Paris et de l'implantation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. **Source:** d'après les calendriers de projets de SNCF Réseau (Réalisation personnelle).

L'établissement de la L.N.P.N ajoute alors une nouvelle ligne aux voies ferrées existante. La mise en place de cette infrastructure va ainsi permettre de développer le réseau ferroviaire et d'utiliser les lignes S.N.C.F actuelles pour les déplacements locaux. Ce qui par conséquent, va permettre de soulager les lignes classiques et de diversifier leurs offres avec des créneaux de fret supplémentaires et ainsi densifier l'offre du sillon Seine métropole jusqu'au port du Havre¹⁹. Ce projet s'inscrit également dans la résolution du nœud ferroviaire rouennais selon Aude Peyralbes Responsable de projet Département Urbanisme et Habitat (UH) Direction de l'Aménagement et des Grands Projets Service commun Métropole / ville de Rouen.

a. La modification des limites

La Ligne Nouvelle Normandie a la caractéristique d'avoir une vitesse moyenne de 225 km/h ce qui aura pour effet de réduire considérablement la durée de trajets entre les pôles urbains d'attractivités. En effet, il faudra compter 45 minutes pour un Paris-Rouen ou 1 h 15 pour un Paris - Le Havre pour respectivement 1h28 et 2h12 actuellement.

L'arrivée du train à la fin du XIX^e siècle²⁰, a apporté des changements au territoire avec la mise en place d'un grand nombre de lignes sur l'ensemble du pays et a modifié notre perception des trajets en transformant la limite physique de distance en limite temporelle avec l'augmentation de la vitesse. À la fin du XX^e siècle, un nouvel acteur a encore bousculé les référentiels de vitesse : le TGV. Cette évolution technologique (Fig. 9) entraîne une nouvelle modification du territoire et de notre rapport au temps.

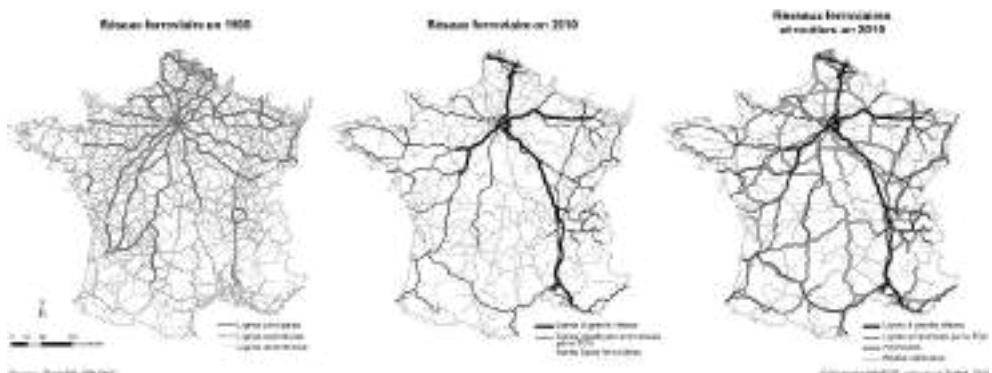


Figure.9: Évolution du réseau ferré sur la longue durée. **Source :** Route 500, IGN 2010.

L'arrivée du TGV sur les territoires a offert aux acteurs locaux, les municipalités et collectivités locales notamment, une opportunité économique. Cette infrastructure modifie alors le rapport aux transports ainsi que l'organisation complète de certains espaces²¹. En effet, il permet aux usagers de repenser leur lieu d'habitat en dehors des métropoles, grâce à la réduction des temps de parcours. Cela génère des populations qui ne vivent pas à proximité de leurs lieux de travail et acceptent, par manque de moyens ou par choix, de réaliser un trajet quotidien domicile- travail, afin de rejoindre le bassin d'emploi. Cette opportunité est identifiée par Aude Peyralbes Responsable de projet

19 Société Nationale des Chemins de fers Français (SNCF-RÉSEAU) Ligne nouvelle Paris - Normandie. Sine data. < <https://www.lnppn.fr/pages/un-projet-concu-lecoute-des-besoins> >. Date de consultation : Mai 2019

20 BAHOKEN, F. Koning, M. Mimeur, C. Olarte-Bacares, C. Thévenin, T. 2016. *Les temps de parcours interurbains en France: Une analyse géo-historique*. Transports: Economie, politique, société. pp.17-25.

21 TERRIER, C. 1986. *Les déplacements domicile-travail en France : évolution de 1975 à 1982*. In: *Espace, populations, sociétés. Visages de la population de la France - Faces of french population [Changements démographiques et géographiques de la population de la France]*. Poitiers novembre 1985.] pp. 333-342.

Département Urbanisme et Habitat à la métropole de Rouen, comme moteur de la construction et de l'attractivité résidentielles de la ville de Rouen. Néanmoins, selon H. Peskine cela stimule les constructions plus éloignées du centre, par exemple des lotissements en bordure de villes sur des terres agricoles.

La mise en place d'une ligne à grande vitesse augmente le nombre de voyageurs sur les pôles d'attractivité qu'elle relie en incluant les navetteurs. Les liaisons domicile - travail ou domicile - étude connaissent une très forte augmentation lors de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse. De manière générale, les populations concernées privilégient les petites distances entre une trentaine à une quarantaine de minutes de trajet²². Le type d'infrastructure proposé alors avec la ligne nouvelle modifie la perception des limites pour un bassin d'emploi et tend à transformer celles des populations présentes dans les pôles d'attractivité (Fig. 10).

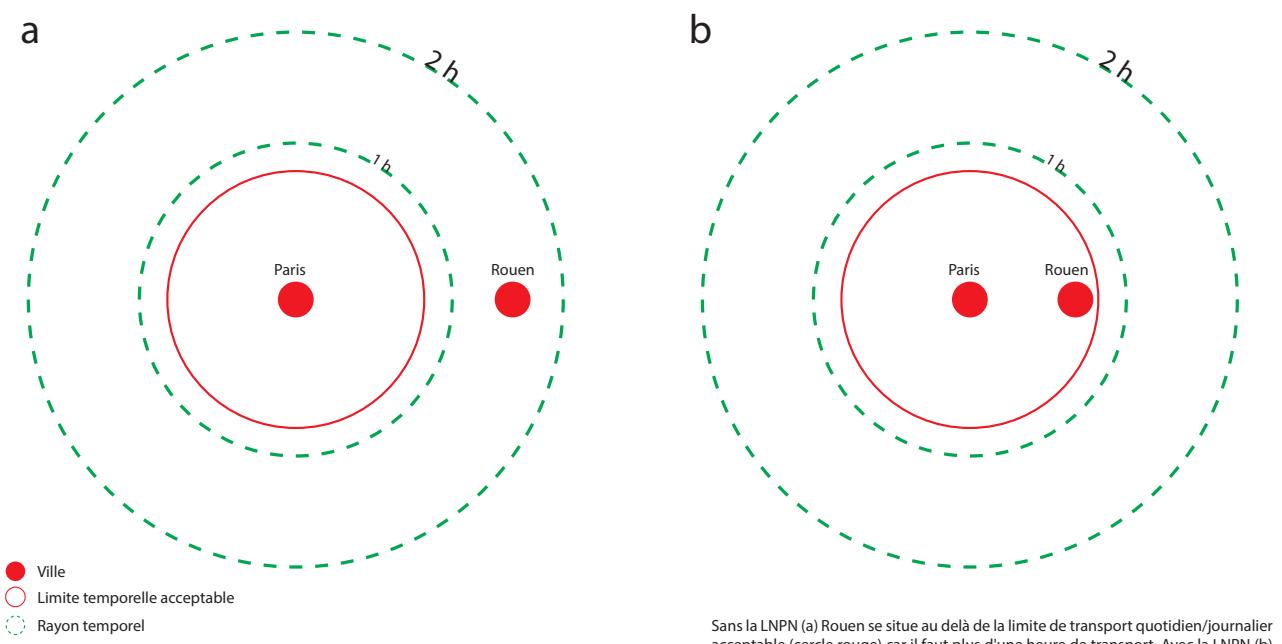


Figure.10: Influence de la LNPN sur la modification des limites temporelles entre Paris et Rouen. **Source :** D'après benchmarck d'une ligne à grande vitesse (Réalisation personnelle).

2. La transformation d'un schéma plus qu'une liaison

La ligne nouvelle Paris Normandie entre dans une logique plus grande que la simple liaison entre une capitale et des villes de province. Selon le site en ligne créé pour la communication en vue de la mise en place de la ligne nouvelle, cette infrastructure est pensée avec une logique territoriale de transports comprenant plusieurs échelles.

Tout d'abord, cette ligne peut-être définie comme une L.G.V²³ avec une vitesse comprise entre 200 km/h en Île-de-France et 250 km/h en Normandie.

À l'image de cette refonte de la métropole, nous pouvons également admettre que la mise en place d'une ligne ferrée entre deux sites névralgiques d'un territoire va, par leur attrait et leur valeur

²² Société Nationale des Chemins de fers Français (SNCF-Réseau). 2011. *Ligne nouvelle Paris Normandie, étude aménagement du territoire benchmark sur les effets de la grande vitesse ferroviaire*. SETEC Organisation.

²³ International union of railways (IUC). Sine data. *High-Speed: What is High-speed Rail?*. < <https://uic.org/highspeed> >. Date de consultation : Mai 2019

intrinsèque, transformer l'espace entre ces deux sites ainsi que ces sites eux-mêmes. En effet, les agglomérations normandes vont bénéficier de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse au sein de leurs territoires et les connecter à l'Île-de-France et au réseau européen.

Selon A. Grumbach, ces projets d'infrastructures vont déclencher une rupture avec l'hégémonie de la voiture et du transport routier en adaptant une offre multimodale le long de la vallée de la Seine. La mise en place d'une offre ferrée supplémentaire va également permettre de diversifier les moyens de transport et alors transformer la représentation des usagers du réseau ferré. Selon Simone Morgani, chargé de projet à la S.N.C.F réseau, les distances sur le rail ne sont plus physiques avec les kilomètres, mais elles sont temporelles. La mise en place d'une telle ligne, avec les enjeux de temps qui en découlent, représente alors un outil de transformation du territoire.

La capitale Paris, véritable bassin d'emploi²⁴, va ainsi pouvoir utiliser cet axe pour s'alimenter en main-d'œuvre et modifier le regard porté sur les métropoles rouennaise et havraise, pour à terme étendre sa « banlieue ».

3. Son échelle d'influence

Une ligne ferroviaire possède une influence particulière sur son environnement qui peut se définir par : « l'action, généralement continue, qu'exerce quelque chose sur quelque chose ou sur quelqu'un²⁵ ». Nous allons à présent aborder, l'incidence de la L.N.P.N sur le territoire de la vallée de la Seine en incluant les échelles locales et régionales.

a. Échelle locale

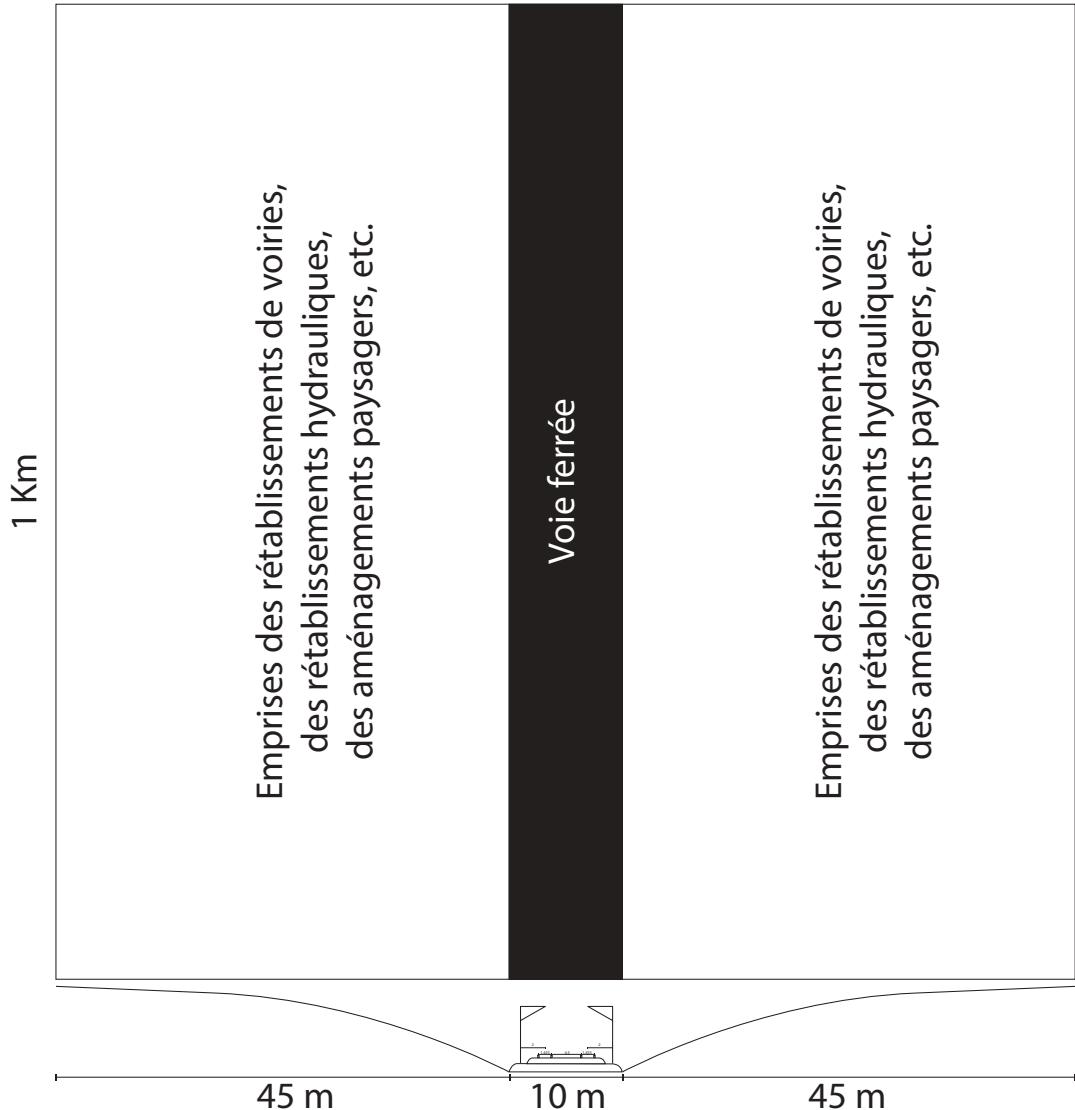
L'échelle d'influence de cette ligne au niveau local peut prendre plusieurs formes :

- La transformation du sol : chaque kilomètre de ligne à grande vitesse représente 10 hectares de surface²⁶ (Fig. 11) et modifie l'occupation du sol

²⁴ Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). 2019. L'influence de l'agglomération parisienne s'étend aux régions voisines. Paris. INSEE Première

²⁵ Définitions : influence - Dictionnaire de français Larousse. Sine data. < <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/influence/42976> > . Date de consultation: Mai 2019

²⁶ Réseaux ferrés de France (RFF). 2004. Les impacts d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (L.G.V) : LGV PACA : préparation du débat public. Scetauroute p.38.



La mise en place d'une LGV n'est pas que de la création d'un nouveau réseau ferré sur une dizaine de mètre, elle induit aussi dans son périmètre immédiat des modifications paysagères (jusqu'à 45m).

Figure.11: Schéma explicatif de l'emprise au kilomètre d'une L.G.V. **Source :** D'après la préparation au débat public (Réalisation personnelle).

- La nuisance sonore : le passage de la ligne nouvelle et donc d'un train sur un territoire représente une onde sonore pouvant atteindre 50 mètres de large et 25 m de haut à 70 décibels
- L'impact sur l'environnement : l'implantation d'une nouvelle ligne crée obligatoirement une séparation des écosystèmes et peut interrompre les déplacements vitaux de certaines espèces.
- L'influence sur l'agriculture ou des populations riveraines sur la ressource en eau

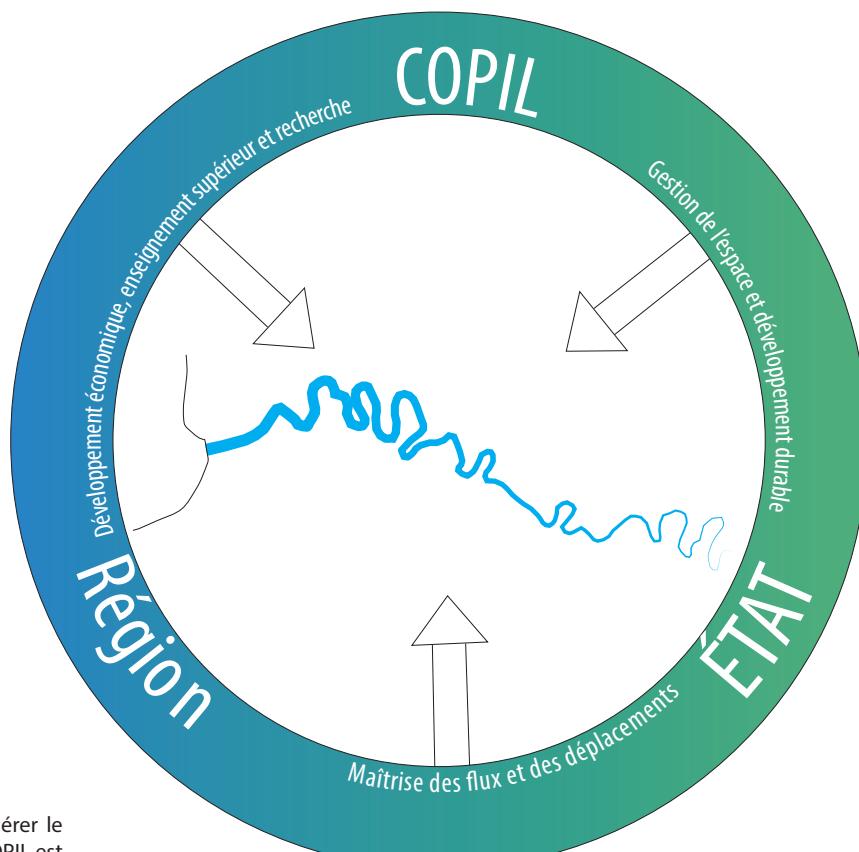
Néanmoins, des actions sont menées par S.N.C.F réseau pour pallier à ces nuisances et réduire au minimum le passage d'une Ligne à Grande Vitesse à l'image des écoducs, des murs antibruit ou de la végétalisation dont bénéficient les lignes ferroviaires.

b. Échelle régionale

La L.N.P.N est un projet inter régional qui souhaite connecter les métropoles normandes à l'Île-de-France, avec une volonté de relation entre les centres économiques et urbains européens. Le raccordement au réseau «Railteam»²⁷ va permettre de donner à la région normande un développement urbain, économique et démographique²⁸. Ces changements sur le réseau européen et sur l'environnement régional vont transformer l'axe Seine en corridor et lui donner une épaisseur où les métropoles seront des pôles d'attraction.

4. Développement d'une entité spécifique

Sous l'impulsion de la proposition de A. Grumbach, un schéma stratégique a été mis en place par l'État et les acteurs locaux sur le territoire de la vallée de la Seine. Ce schéma a ainsi induit un contrat de plan, sous la forme du C.P.I.E.R²⁹ (Contrat de Plan Interrégional État-Région) et amené les institutions à organiser en 2015, la gouvernance du territoire Ouest-francilien, haut et bas normands, avec trois axes (Fig. 12). Un comité de pilotage (CoPil) a ainsi été créé regroupant une



Les trois axes représentent la façon de gérer le territoire par le COPIL selon le CPIER. Le COPIL est composé des acteurs de la région et de l'état. Il est présidé par le préfet de la Vallée de la Seine.

Figure.12: Schéma explicatif des axes de gouvernance du Contrat de Plan inter Etat - Région.
Source : d'après C.P.I.E.R (Réalisation personnelle).

27 Railteam (fr) — High Speed Europe. Sine data. < <http://www.railteam.eu/fr/> >. Date de consultation : Mai 2019

28 A.U.R.B.S.E : Agence d'Urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure. 2011. Ligne Nouvelle Paris Normandie : Connexion au réseau à grande vitesse européen et aux aéroports internationaux. Réseau Ferrer de France.

29 Vallée de la Seine. 2015. *Contrat de plan interrégional État-Région vallée de la Seine : 2015-2020*. Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine.

délégation interministérielle concernée par le projet : environnement, économie, recherche et transports. Dans un but de coopération plus efficiente, François Philizot, en tant que préfet de la vallée de la Seine, a été nommé Président du Copil par la délégation interministérielle. Le CoPil a pour projet de donner une direction aux institutions de l'État : la SNCF, le conservatoire du littoral ou encore le RTE(Réseau de Transport d'Électricité). Mais aussi les régions : les P.N.R, les agences d'urbanismes et les C.A.U.E. Les listes d'acteurs, ici, sont non exhaustives.

Le contrat de plan inter régional, qui repose sur les axes ci-après, est financé par l'État et les régions franciliennes et normandes sur une durée de 6 ans, 2015 - 2020 inclus.

- **Gestion de l'espace et développement durable**: permet de mettre en collaboration les dispositifs présents sur le territoire avec des objectifs de développement urbain et de continuité écologique. Il a été pensé avec le contrat de plan reposant sur le bassin fluvial de la Seine. Des fiches actions ont été élaborées, ce qui a permis un meilleur encadrement des acteurs et des thématiques au plus près des problématiques de la vallée de la Seine.
- **Maîtrise des flux et déplacements** : la commission mobilité 21³⁰ met en place les objectifs d'améliorations ferroviaires, fluviales et portuaires qui permettent d'entreapercevoir le souhait lié à la ligne à grande vitesse, au travers de ses fiches actions. Elle permet ainsi de mettre en application la loi d'Orientation Mobilité (L.O.M voté le 18 juin 2019³¹).
- **Développement de l'économie, de l'enseignement supérieur et de la recherche** : cet axe intègre à ce plan une action économique pour offrir une synergie interrégionale à ce territoire. Il repose entre autres sur une stratégie marketing et de promotion touristique. Un label vallée de la Seine est mis en place pour cet axe afin de promouvoir les acteurs de l'identité du territoire comme le PNR des boucles de la Seine.

Ce contrat de plan donne aux acteurs du territoire des objectifs globaux à mettre en œuvre pour apporter à la vallée une valeur ajoutée et s'inscrit dans une démarche de consolidation de la métropole du Grand Paris en « Ville-Monde » avec une connexion à sa façade maritime. La mise en place de la ligne nouvelle instaure une gouvernance du Comité de Pilotage (Co.Pil), un dialogue avec les acteurs du territoire ainsi qu'une consultation publique. La filiale réseau de la SNCF est alors sous l'autorité du CoPil pour mettre en place la L.N.P.N avec un dialogue de tous les acteurs du territoire.

5. Analyse D.P.S.I.R de la LNPN

La LNPN reliant Paris au Havre va transiter par Rouen. La future gare prévue sur la rive gauche de la métropole rouennaise va offrir aux Habitants et aux Collectivités locales un autre type de liaison avec l'ensemble du territoire hexagonal. Ce projet de territoire va permettre au nord-ouest du territoire français d'être connecté au réseau européen du ferroviaire à grande vitesse via Paris.

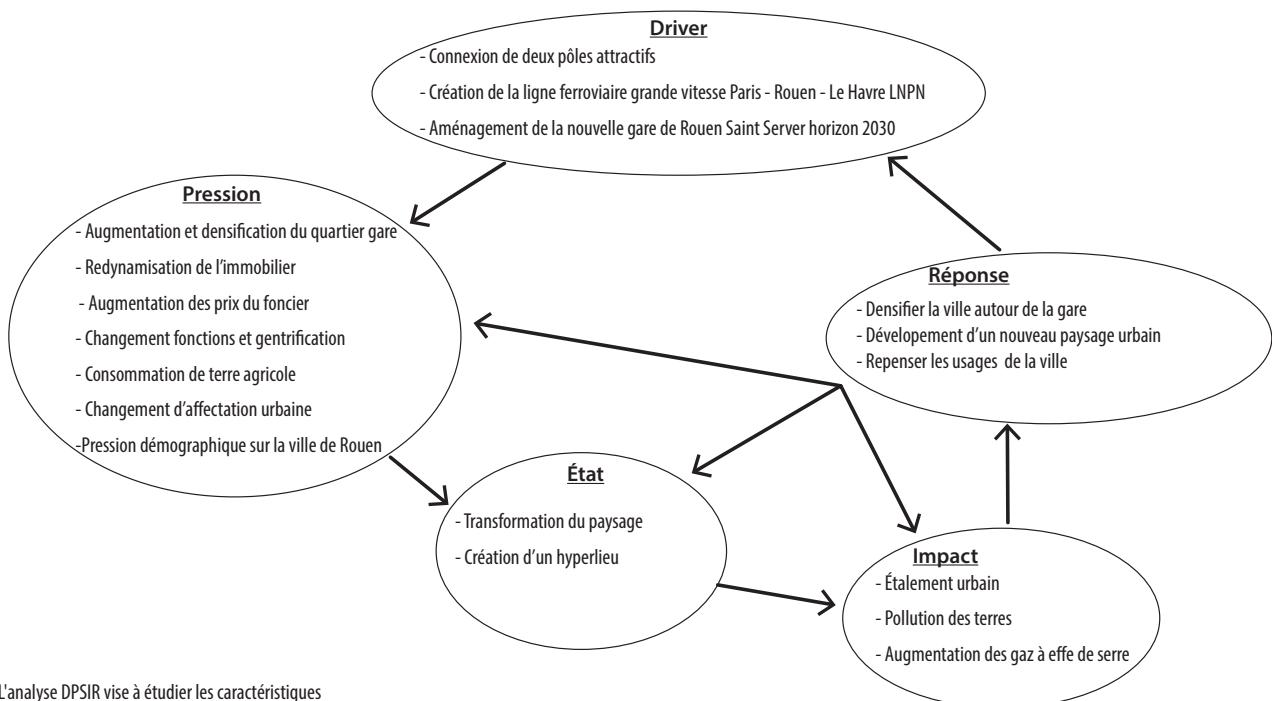
30 Commission mobilité 21. 2013. *Mobilité 21 : Pour un schéma national de mobilité durable*. Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche.

31 Vie-publique.fr. 2019. *Loi mobilités, lom, projet de loi d'orientation. Projet de loi d'orientation des mobilités - Panorama des lois.* < <https://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-orientation-mobilites.html> > Date de consultation : Juillet 2019.



Cette liaison va considérablement impacter l'ensemble de la métropole de Rouen. La création d'une telle infrastructure propose en premier lieu une connexion avec la métropole parisienne. Cela enclenche par le biais de la création d'une nouvelle gare LGV une augmentation de la population au sein de la métropole à l'image des villes de Lille ou de Strasbourg. De cette gare va naître un quartier où la pression immobilière et démographique sous différentes formes vont transformer le paysage. La densification autour des gares représente selon H. Peskine une volonté de certaines collectivités et une des solutions envisagées pour éviter un étalement urbain et donc une consommation de terres agricoles importantes (Fig. 13). Malgré cela, elle explique que plusieurs collectivités continuent la construction 4 façades sur ces terrains. Selon elle, ce processus peut provoquer une augmentation des déplacements individuels et donc engendrer la production de gaz à effet de serre. Cela est aussi corroboré par A. Peyralbes qui montre une volonté de développer l'attractivité résidentielle de la métropole et "d'élargir le centre-ville".

D.P.S.I.R (Driver-Pression - État - Impact - Réponses)



L'analyse DPSIR vise à étudier les caractéristiques d'un projet (Driver), la LNPN et à mettre en évidence les problématiques (Pression, Impact, État) pour ensuite y répondre.

Figure.13: Analyse D.P.S.I.R (Driver- Pression- État - Impact - Réponse) **Source :** Réalisation personnelle

iii. Discussion

La connexion à grande vitesse de Paris au Havre via Rouen va provoquer au sein du territoire des convergences. Pour elles, la proposition de A. Grumbach, comparer aux autres équipes, offre à la capitale une ouverture vers sa façade maritime et permet alors de justifier son caractère opérationnel.

Au cœur de la métropole, l'infrastructure ferroviaire va provoquer des changements à la fois au démographique et paysager. La transformation de la métropole par la nouvelle gare à grande vitesse pourrait provoquer une modification de l'attractivité. Selon A. Peyralbes cette opportunité est souhaitable afin d'augmenter l'attractivité de l'agglomération et offrir une vaste métropole

de 500 000 habitants avec l'opportunité de construire en dehors de la ville. Selon H. Peskine cette éventualité pose le problème de l'étalement urbain et de la consommation de terres agricoles. Malgré une volonté forte de certaines collectivités qui continue ce processus, elle met en garde face au risque d'uniformisation qui provoque le schéma des maisons 4 façades.

iv. Pré-conclusion

Dans ce chapitre, nous avons pu voir le projet d'implantation d'une infrastructure ferroviaire le long de l'axe Seine. Cette infrastructure soulève quelques points sur son envergure et ses connexions notamment à la métropole de Rouen.

Les éléments identifiés suite à l'implantation de cette ligne nouvelle de Paris au Havre via Rouen sont :

- La transformation des rapports entre les acteurs, mais aussi de la vision des acteurs sur ce territoire.
- La modification de perception du temps entre Paris et la Normandie pour les usagers.

III. LA VALLÉE DE LA SEINE

i. La localisation et limite du site

La LNPN reposera sur un territoire qui inclut la ville de Paris jusqu'à sa façade maritime en suivant l'axe de la Seine et traversera donc les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, des Yvelines, de l'Eure et de la Seine-Maritime (Fig. 14).



Figure.14: Carte de la localisation du site d'étude. **Source :** D'après IGN avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle).

Pour appréhender au mieux le territoire, il est important de comprendre les distances en jeu qui sont intimement liées aux surfaces qu'elles traversent. Notons que pour appréhender ces distances, nous débuterons au niveau de l'île de la Cité, au point kilométrique zéro. Nous pouvons citer 3 exemples repris en figure 15 :

- Depuis l'Île de la Cité jusqu'à son estuaire, la Seine est longue de 370 km.
 - Depuis le parvis de la cathédrale Notre-Dame de Paris, sur l'Île de la Cité jusqu'au Havre la distance est de 197 km par la route.
 - Entre l'aéroport de Paris-Orly et celui du Havre - Octeville, la distance est de 188 km depuis les airs.

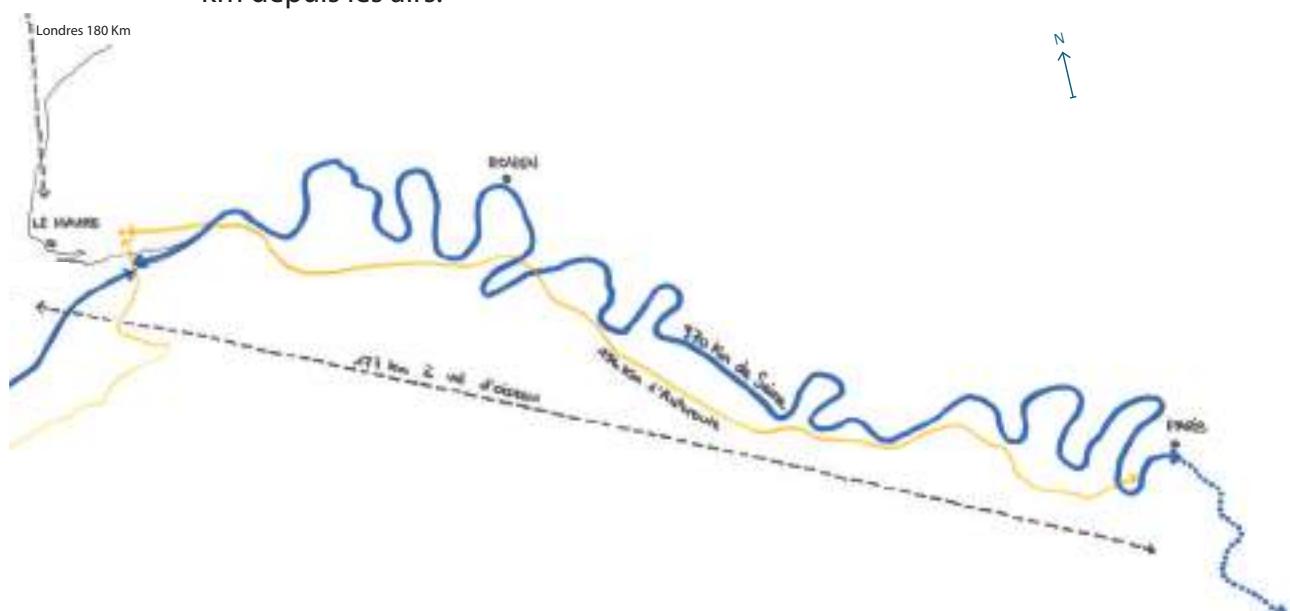


Figure.15: Les distances de la Seine. **Source :** • *La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve* • Antoni Marie, Andréas Blanchard, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017

Ce territoire concerne l'espace étudié par A. Grumbach lors de son projet en 2009. Le projet inclut le fleuve et une partie du territoire de la région Normandie. Le C.P.I.E.R (Contrat de Plan Interrégional État-Région) reprit par la suite, représente un projet qui va au-delà de ce territoire et est trop vaste pour ce travail. Par conséquent, ce travail porte en particulier sur la métropole de Rouen. De plus, il s'intéresse à la vallée de la Seine entre Paris et Le Havre sans prendre en compte celle de Caen.

ii. Une métropole française

Dans la continuité de la définition émise par A. Grumbach, nous pouvons schématiser la métropole linéaire par trois entités : la capitale, la façade maritime et l'hinterland. Ces éléments travaillent en coordination et forment une seule et même ville de Paris au Havre en passant par Rouen.

1. La métropole française

Une métropole représente un espace de commandement, d'organisation et d'impulsion pour une intégration mondiale, et son influence peut être régionale ou internationale³⁶. On observe ainsi deux types de métropoles : les régionales et internationales³⁷ à savoir que la région francilienne a une influence mondiale.

2. Un hinterland

L'hinterland est un espace que l'on pourrait définir par l'arrière-pays est, contrairement à une façade maritime. Une aire d'influence et d'attraction économique d'un port, en d'autres termes une zone approvisionnée ou exploitée par le port³⁸. Les limites de l'hinterland ne sont ni définies, ni palpables, elles sont fonctionnelles³⁹.

36 Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2016. *Métropole — Géoconfluences*. < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole> >. Date de consultation : Juin 2019

37 Gouvernement.fr. 2017. *Les métropoles*. < <https://www.gouvernement.fr/action/les-metropoles> >. Date de consultation : Juin 2019

38 MORELLE, F : Dico du commerce international. Sine data. *Hinterland*. < <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html> >. Dernière consultation : Mai 2019

39 Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2013. *Hinterland*. < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/arriere-pays-et-avant-pays-hinterland-foreland> > . Dernière consultation : Mai 2019

3. Une façade maritime à Rouen

Une façade maritime est un espace littoral d'échange et de production comportant de grands organismes urbains et portuaires et jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental (hinterland) et un avant-pays maritime (foreland)⁴⁰. Cette façade fait donc interface entre l'avant-pays maritime, et un arrière-pays terrestre⁴¹ (Fig.16).

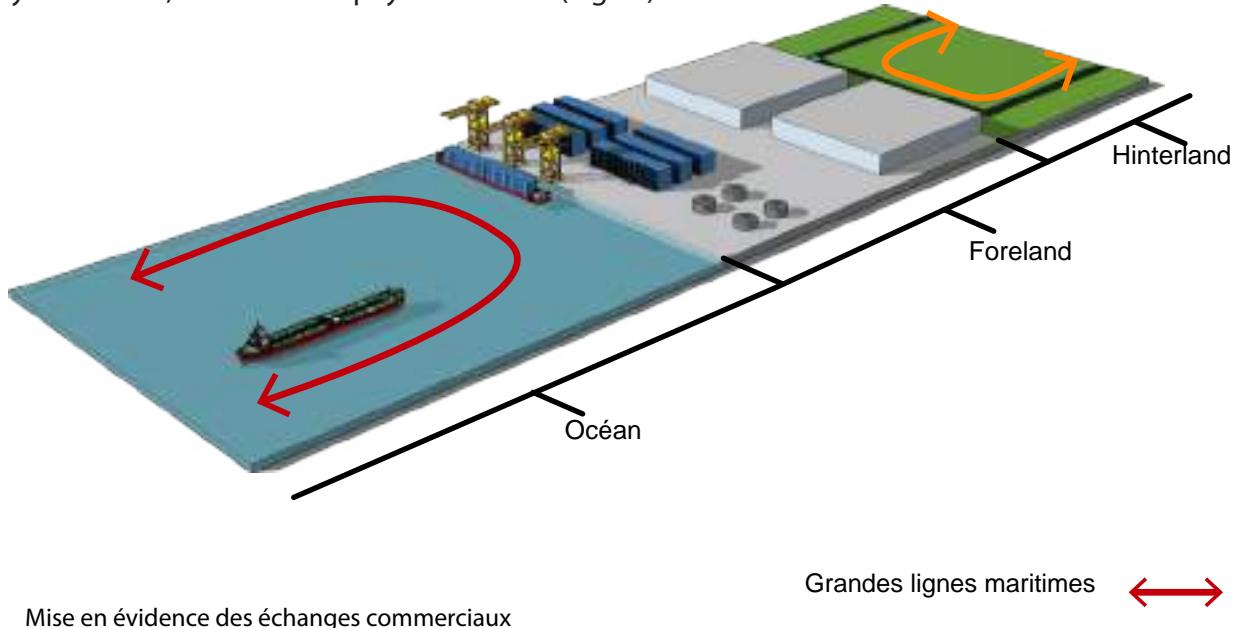


Figure.16: Schéma simplifié d'une façade maritime. **Source :** D'après Géoconfluence (Réalisation personnelle).

Le port de Rouen (Fig.17) fait partie de la façade maritime. Ce port a la particularité de s'étaler de la ville de Rouen jusqu'à Honfleur au sud de l'estuaire de la Seine.

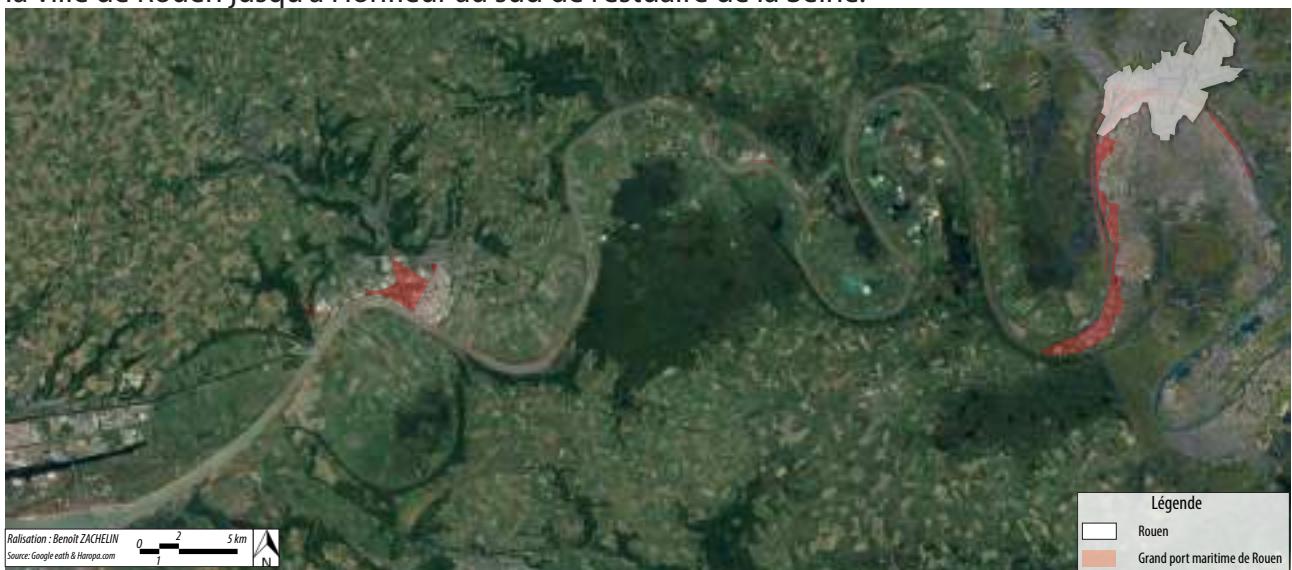


Figure.17: Localisation du port du Rouen **Source :** d'après Haropa avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle).

40 Rue des écoles. 2010. *Révision du Bac : Façade Maritime*. Le Monde. Site internet. <https://www.lemonde.fr/revision-du-bac/annales-bac/geographie-terminale/facade-maritime_gx394.html> Dernière consultation : Mai 2019

41 Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2013. *Façade*. <<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/façade>>. Dernière consultation : Février 2019

Selon Pascal Gabet, directeur d'Haropa Port de Rouen, dans une interview au site actu.fr⁴² le port doit-être vu sous trois aspects : économique par le nombre d'emplois, urbain par son étendue et de gestionnaire par son étalement sur 120km de Seine. L'aspect économique est aussi fortement présent par sa forte capacité céréalière. De plus, ce port bénéficie d'une région de grandes cultures et représente alors le premier port d'exportation céréalière en Europe⁴³.

La proximité du port ainsi que ces réorganisations multiples ont offert aux collectivités locales et aux maîtrises d'œuvres les parts de territoire à repenser. L'atelier d'architecture de paysage de Jacqueline Osty a bénéficié de cela lors de la conception de l'écoquartier Flaubert. Selon Loïc Bonnin architecte paysagiste chargé de projet au sein de cet atelier le port fait partie des points d'accroches pour la construction de l'écoquartier.

iii. Un territoire traversé

1. Le sol

a. La géologie

Le territoire sur lequel la L.N.P.N se situe est celui de la vallée de la Seine où l'on retrouve des couches sédimentaires anciennement immergées. Entre 100 et 64 millions d'années des couches épaisses de craie se sont formées au fond de l'eau (Fig.18). Plus tard à la fin de l'ère tertiaire, des couches d'argile, de calcaire et de sable viennent couvrir celle de craie. Cette forme particulière que l'on retrouve en figure 19 se nomme «la pile d'assiettes»⁴⁴ où les parties centrales sont les plus récentes. Sur cette « pile », nous pouvons observer le bassin versant de la Seine, large territoire de 61 820 km² équivalent à deux fois la superficie de la Belgique. Aujourd'hui, la vallée de la Seine repose largement sur un socle de calcaires et une couche récente de grès. Avec le temps, des falaises de craie se sont formées le long du fleuve. Elles font aujourd'hui plus de 100 mètres de haut pour certaines. Ce large territoire façonné par la Seine a une cohérence géologique qui l'unifie.

b. La pédologie

Sur un territoire, le sol riche a pour effet d'installer une forte pression agricole avec l'effet sous-jacent d'une pollution plus importante. A contrario, un sol pauvre est réservé aux activités d'une valeur moindre (forêt, prairie). La majeure partie de la vallée de la Seine est occupée par un type de sol : les sols bruns (Fig. 20).

La présence de sols bruns, riches et profonds de 1 à 10 mètres permet une agriculture intensive sur les plateaux bénéficiant de cette couverture. Les sols bruns lessivés sont des limons éoliens légèrement argileux. Ils ont été transportés par le vent et s'accumulent dans les cuvettes et au pied des coteaux orientés Nord-Est. Ils sont idéaux pour l'agriculture tandis que les sols bruns acides sont destinés au bocage et à l'activité forestière. Selon J. Billey, la présence de grandes cultures caractérise le paysage du plateau de la vallée de la Seine.

42 Actu.fr. Port de Rouen : les coulisses d'un géant. <https://actu.fr/societe/port-rouen-coulisses-dun-géant_438760.html>. Date de consultation : Décembre 2019

43 Le Havre Rouen Paris (Haropa). 2019. En chiffres | Haropa. <<https://www.haropaports.com/fr/havre/en-chiffres>>. Date de consultation : Juin 2019.

44 Association des Géologues du Bassin de Paris. 2015. *Le bassin parisien un nouveau regard sur la géologie*. Association des Géologues du Bassin de Paris.

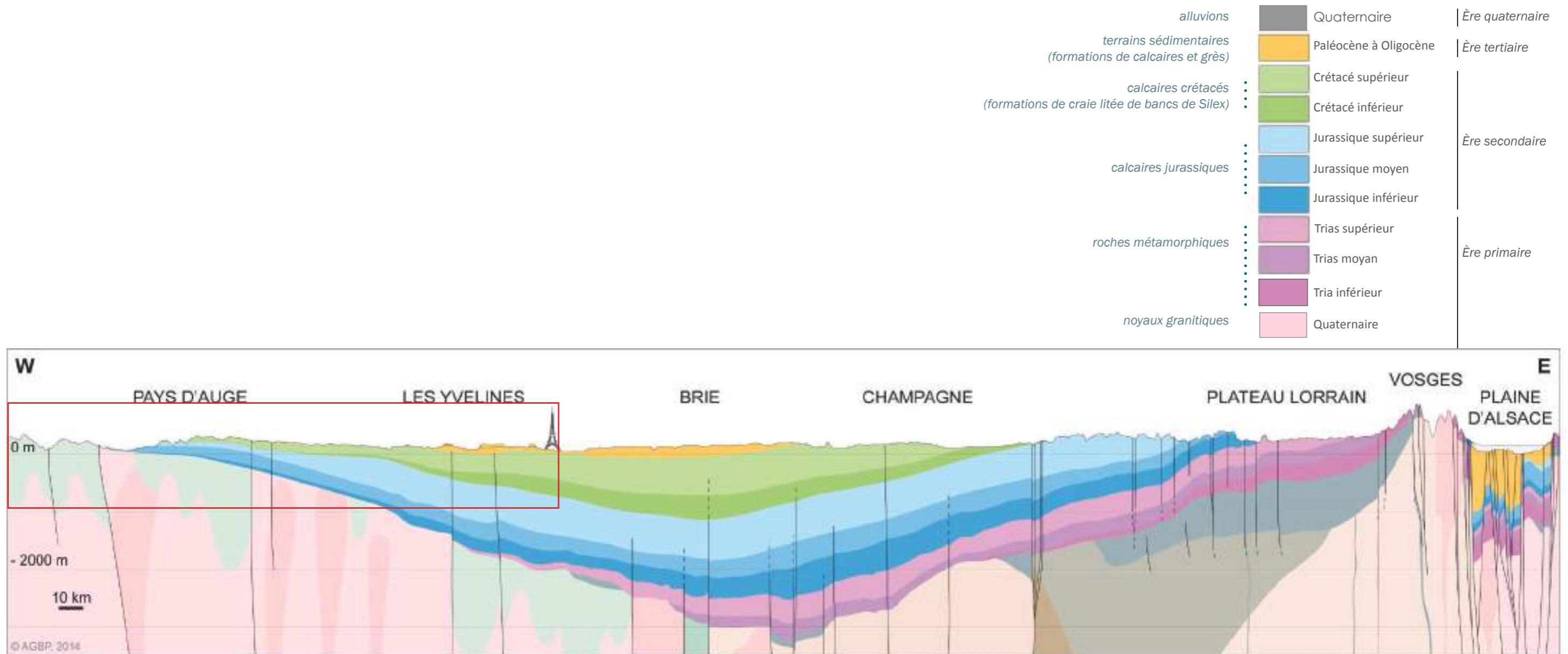


Figure.18: Coupe géologique du bassin parisien . Source : l'association des Géologues du Bassin de Paris.

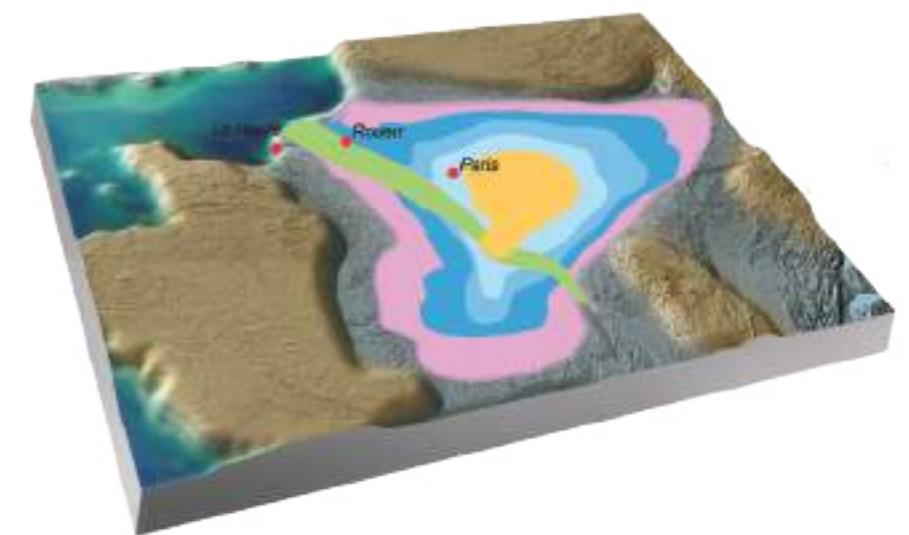


Figure.19: Structures tectoniques et profondeurs sédimentaires dans le bassin parisien. Source : Seine Métropole (Réalisation personnelle).

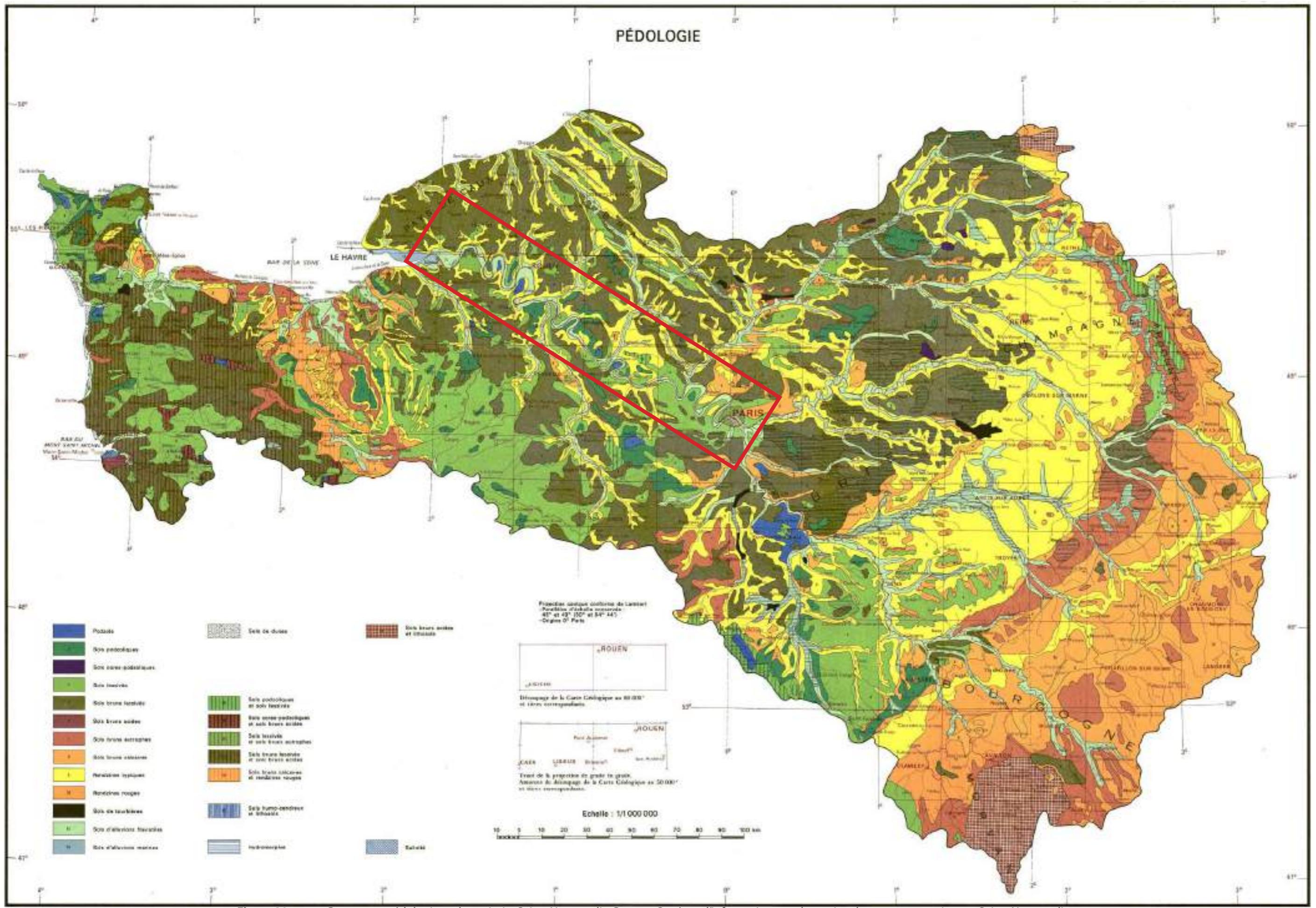


Figure.20: Couverture pédologique du territoire Seine-Normandie. Source: Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie

2. L'activité

Du Pays de Caux à l'Ouest à la Brie à l'Est⁴⁵, nous pouvons observer de grandes cultures céréalierres majoritairement réservées à l'exportation selon l'association Terres de Lien qui s'effectuent principalement sur le port de Rouen. Ce pays surnommé « la petite Ukraine » offre ainsi des paysages de grandes cultures sur le plateau accompagné des activités qui en résultent (Fig. 22).

Selon J. Billey l'attractivité du port incite les agricultures à convertir l'activité d'élevage en grandes cultures. Cela tend alors à transformer selon elle une partie du bocage normand en paysage de grande plaine céréalierre là où la transformation est possible.

3. Les constructions

L'architecture découle directement de la ressource disponible : la pierre calcaire, mais est aussi marquée par une typologie industrielle en brique typique des quartiers industriels du bassin parisien (Fig. 21).



Figure.21: Constructions en pierre et brique à Rouen rive gauche. **Source:** D'après une visite de terrain (Réalisation personnelle)

⁴⁵ Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie. Sine data. Description pédologique. <<http://sigessn.brgm.fr/spip.php?article126>> Date de consultation : Juillet 2019

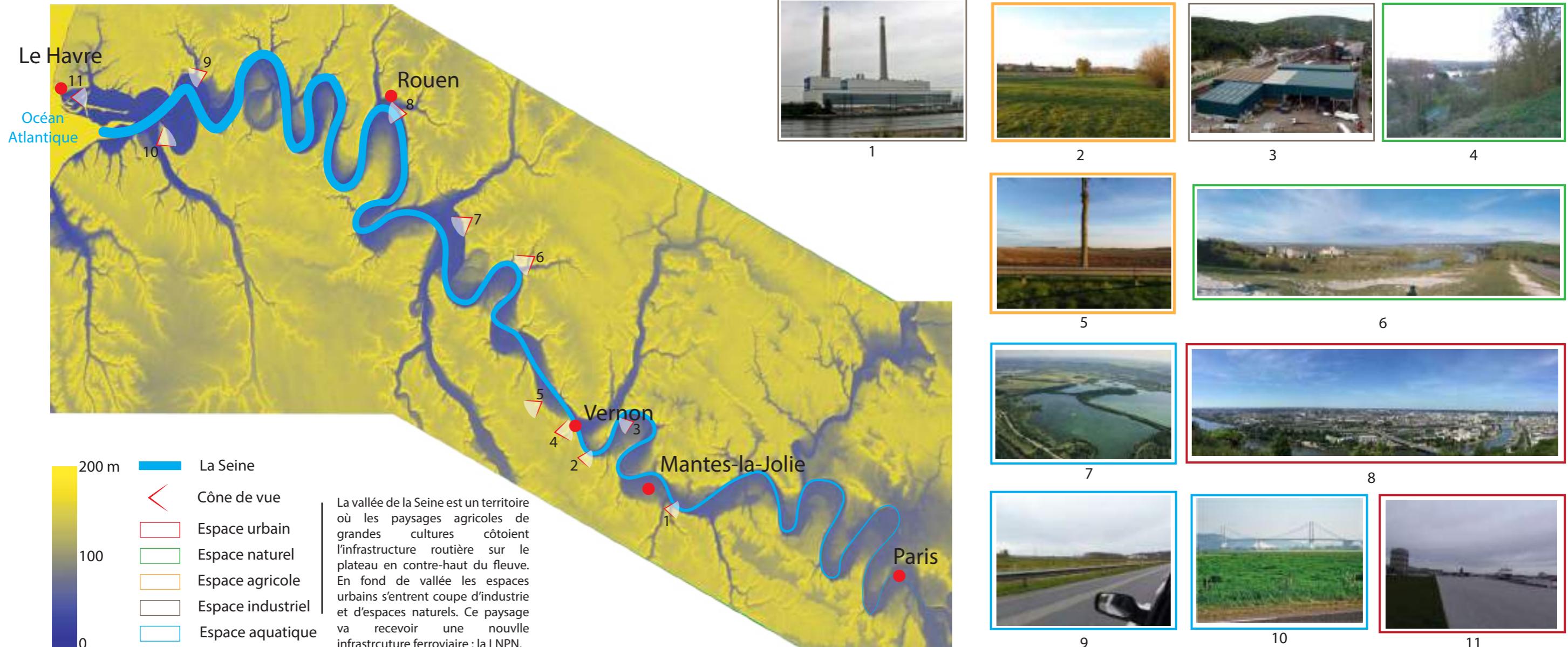
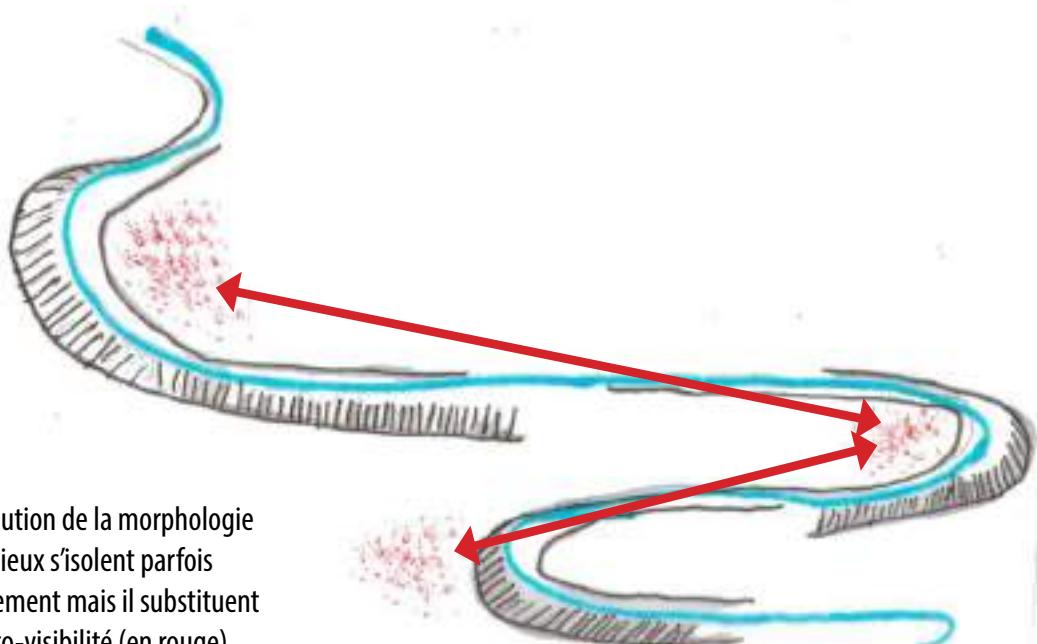


Figure.22: Planche d'illustration des paysages de la basse vallée de la Seine. **Source:** D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).

iv. Des paysages traversés

La vallée de la Seine représente un véritable monument de par son envergure. En effet, le fleuve a creusé son lit entre des plateaux calcaires et a formé avec le temps des falaises qui constituent aujourd’hui le paysage dominant de la vallée. La Seine donne alors à voir des formes paysagères uniques et peut se caractériser par sa forme méandreuse. Selon Antoni M co auteur de *La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve*, cet accident vient faire apparaître une boucle et isoler une partie de territoire permettant ainsi des connexions visuelles d'une berge à l'autre (Fig. 23). C'est ainsi que cette niche au creux d'une courbe de la Seine, la métropole de Rouen.



De part l'évolution de la morphologie du fleuve les lieux s'isolent parfois géographiquement mais il substituent toujours des co-visibilité (en rouge)

Figure.23: Logique de la connexion visuelle sur le méandre. **Source :** D'après une visite de terrain (Réalisation personnelle).

L'envergure de la Seine offre ce schéma sur l'ensemble de la basse vallée (Fig. 24). Sur ce territoire, l'implantation humaine ne s'est pas faite au hasard. En effet, le schéma que l'on observe dans cette partie de la vallée de la Seine démontre à la fois des co-visibilités et un étalement urbain proche du fleuve.



Figure.24: Vues et co - visibilités de la Seine en aval de Paris. **Source :** • *La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve* • Antoni Marie, Andréas Blanchardon, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017.

1. Un paysage mobile

La notion de mouvement, du temps long ne doit pas être uniquement abordé en tant qu'élément abstrait et sans notion concrète. L'échelle humaine permet la prise en compte de cette donnée. Comme le montre la figure 25, en fonction des moyens de communication empruntés et des surfaces choisies, les vitesses dans la vallée peuvent être très différentes. Elles donneront chacune un rapport différent en fonction des temps de parcours.



Figure.25: Les différentes vitesses de la Seine, Temps de parcours Paris - Le Havre en fonction des différents modes de transports choisis. **Source :** *La Seine, un monument libre entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve* • Antoni Marie, Andréas Blanchard, Adrien Hecquet, Elie Lombard. Avril 2017.

L'expérimentation de ce territoire offre ainsi une compréhension plus précise des paysages (Fig. 26). Elle permet d'arpenter les plateaux céréaliers, de comprendre le schéma des méandres, de l'implantation humaine et des lignes artificielles de la vallée.

La ligne ferroviaire Paris - Le Havre, construite entre 1843 et 1847 a d'abord relié Rouen puis Le Havre avec déjà une volonté de relier Paris à la mer. Longue de 228 km, elle dessert les villes de

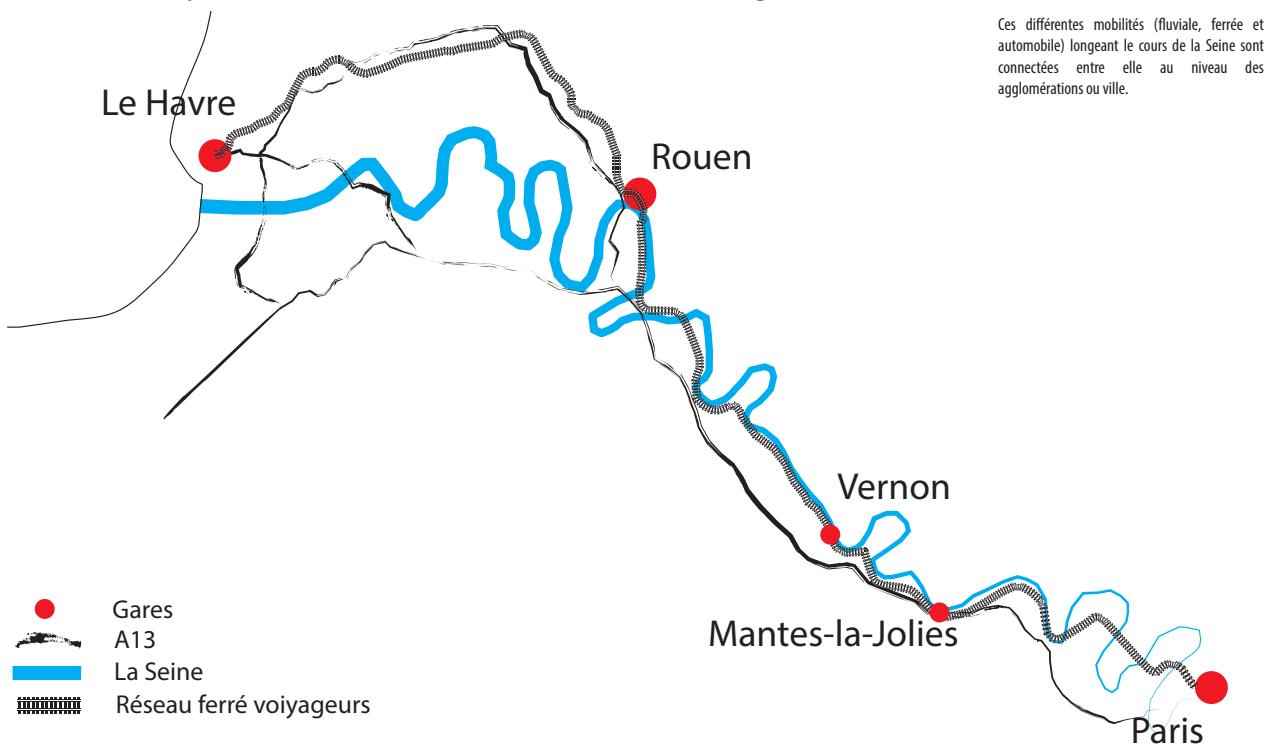


Figure.26: Illustration des différentes lignes artificielles ou naturelles qui traversent le territoire. **Source :** D'après visite de terrain. (Réalisation personnelle)

Mantes-la-Jolie, Vernon, Rouen et le Havre.

a. Perception du paysage depuis le rail

La ligne ferroviaire Paris - Le Havre possède la particularité de suivre, en grande partie, le fleuve (Fig. 27). Elle traverse le chapelet de petites communes et d'industrie situées en bord de Seine.

Cette ligne crée des limites et par conséquent de nouveaux espaces avec la Seine. En effet, la



Figure.27: Photo de la ligne ferroviaire longeant la Seine proche de la route nationale 15. **Source :** Google Street view.

Seine avec son parcours méandreu gène des territoires qu'elle ceinture comme des presqu'îles. Ici, ces poches largement contenues par le fleuve ont pour point fort la proximité avec l'eau et la préservation des espaces naturels.

Actuellement il faut deux heures pour aller en train du Havre à Paris à la vitesse moyenne de 150km/h⁴⁶. Le paysage de cette ligne est assez varié entre la Seine et ses coteaux. Au départ de Paris à la gare Saint-Lazare avec un paysage urbain de banlieue et quelques connexions avec le fleuve, la voie ferrée longe ensuite la Seine en passant devant l'usine EDF de Porcheville, la gare de triage de Mantes-la-Jolie où le paysage oscille entre l'urbain et le péri-urbain entre-coupé de vue vers la Seine. Le tracé de la ligne continue ensuite son parcours le long du fleuve vers la commune de Vernon peut-être considérée comme une ville rurale en bord de Seine. À la suite de cela la ville de Rouen, cette gare sur les hauteurs de la rive droite accueille les passagers directement au cœur de la rive historique de la métropole rouennaise. La gare actuelle de Rouen contraste par son environnement urbain avec celle de Saint-Server paysager de faubourg. Ce site a été choisi pour accueillir la future connexion de la ligne nouvelle et proche du fleuve en contrebas de la gare actuelle. Après l'agglomération rouennaise, la ligne s'insère sur le plateau du Pays de Caux avant de se diriger vers Le Havre.

L'objectif de la L.N.P.N est ainsi de densifier le maillage ferroviaire. Selon H. Peskine, cette infrastructure vient compenser le manque d'investissements qui provoque de nombreuses défaillances sur la ligne actuellement. Cela est confirmé par Guénolé le Moaguilou qui s'exprime sur les retards à répétition des trains et la vétusté de la ligne.

b. Perception du paysage depuis la route

L'autoroute A13 connecte Paris aux trois métropoles Rouen, Le Havre et Caen. Cette ligne a la particularité de rester sur le plateau et rencontre très peu la Seine. Malgré un tracé éloigné du fleuve, l'autoroute la traverse en trois points sur les boucles d'Elbeuf ainsi qu'au niveau du viaduc

46 SNCF Réseau : Ligne nouvelle Paris Normandie, grand projet ferroviaire. Sine data. *Un projet conçu à l'écoute des besoins.* < <https://www.lnnpn.fr/pages/un-projet-concu-lecoute-des-besoins> >. Date de consultation : Juillet 2019

de Oissel. Les paysages générés par ces interactions produisent de nouveaux espaces avec les méandres tandis que le paysage du plateau de la vallée contraste avec les bords de Seine avec de vastes champs céréaliers et quelques bosquets (Fig. 28). Sur une grande partie de l'autoroute qui incise le plateau de la boucle d'Elbeuf à la ville de Mantes-la-Jolie, le fleuve apparaît très peu. Cette situation renforce ainsi l'idée d'une autoroute isolée sur le plateau sans lien réel avec le territoire qu'elle traverse.



Figure.28: Photo prise sur la départementale 57 à proximité de l'A13 vers la Seine.
Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).

c. La perception du paysage depuis le fleuve

La basse vallée de la Seine entre Paris et Le Havre est longue de 370 km et relie la capitale à la façade Atlantique. Cette ligne d'eau produit par sa structure géologique un espace paysager de falaise et de plateau. La Seine et ses affluents favorisent les trames vertes et bleues. En effet, le maillage bleu que produit ce monument offre une continuité naturelle pour Petit (2017). La Seine donne à voir un paysage mouvant en fonctions des saisons entre crues et étiages. Selon l'anthropologue Ingold (2011), le fleuve caractérise la surface sur laquelle elle se trace comme une ligne. Ici, cette masse d'eau définit la base de la vallée et offre un éventail de paysages entre espaces urbains, industriels, naturels ou agricoles. Il est possible de voir le fleuve et les falaises façonnées par le travail de l'eau sur la couche calcaire présente sur le bassin parisien (Fig. 29).



Figure.29: La Roche-Guyon depuis le sommet du coteau et vallée de la Seine. **Source :** Pierre-Henry Muller

Ce paysage mouvant évolue avec les saisons, mais également avec l'érosion qui façonne le territoire, une évolution visible sur les plaines comme l'illustre la figure 30 en fond de vallée.



Figure.30: Crue de la Seine en février 2018 proche de Rouen. **Source :** Ouest-france. fr

v. Discussion

Le fleuve est un dénominateur commun du paysage de la vallée pour tous les acteurs. Il produit avec le port, les infrastructures actuelles et les grandes cultures un paysage auquel la ligne nouvelle s'ajoute. Cette ligne vient réduire une inégalité.

En effet, selon G. Le Moaguilou, la ligne ferroviaire actuelle est le résultat d'un sous investissement majeur sur cette partie du réseau ferré. C'est aussi l'avis de H. Peskine qui justifie l'implantation de cette L.G.V comme mesure de compensation sur le territoire Nord-Ouest. La LNPN qui occupera 10ha/km va modifier ce paysage en incisant le plateau de grandes cultures céréaliers en contre-haut de la Seine.

vi. Pré-conclusion

Le territoire de la vallée de la Seine qui accueillera la future infrastructure se caractérise par deux spécificités. Un paysage ouvert de grands plateaux céréaliers en contre-haut. Un paysage plus fermé de bois ou de bocages à proximité immédiate du fleuve. L'ensemble de ces paysages auront un impact sur l'implantation de l'infrastructure. Les acteurs ont des points de vue qui convergent sur la nécessité d'établissement de la ligne nouvelle.

IV. CAS D'ÉTUDE DE LA MÉTROPOLE DE ROUEN

Hypothèse : Le projet de la L.N.P.N va générer de nouveaux paysages sur les territoires traversés ; convergences et divergences entre les acteurs territoriaux.

Le choix du cas d'étude : la ville de Rouen est une véritable rotule dans la vallée de la Seine. Elle est située sur le département de la Seine-Maritime et l'une des trois métropoles de la région Normandie (Fig. 31).

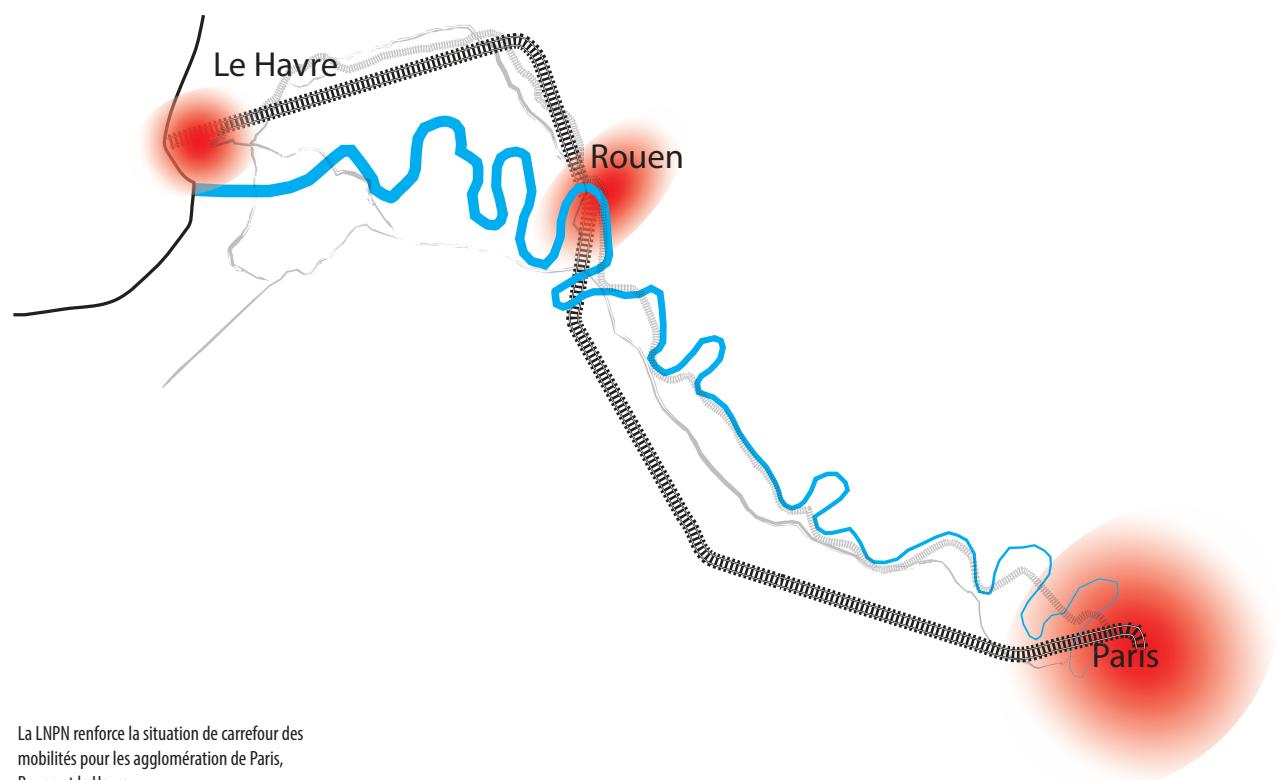
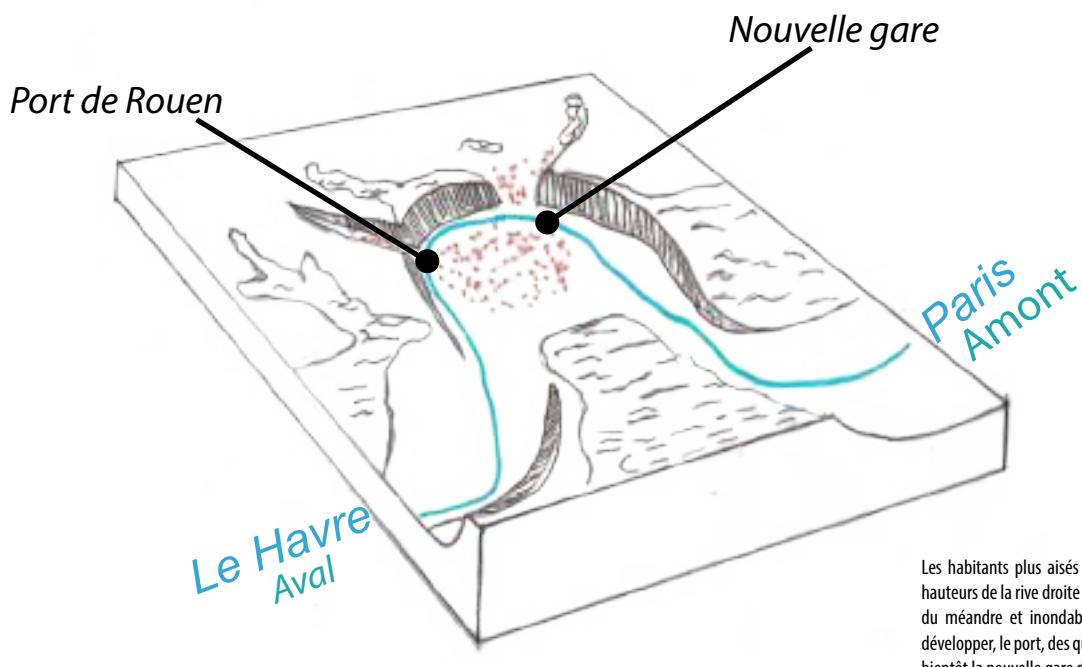


Figure.31: Tracé présumé de la L.N.P.N avec la situation des pôles urbains. **Source :** D'après LNPN.fr (Réalisation personnelle)

La population de la municipalité compte 110 000 habitants qui sont inclus dans les 663 000 habitants de l'aire urbaine, reprenant un territoire de 71 communes sur une superficie de 663,83 Km². Elle est comparée aux villes comme Amiens, Le Havre ou Caen, qui font partie des 42 communes avec 100 000 habitants ou plus⁵². Elle fait donc partie d'une ville de taille importante. Si l'on prend son aire urbaine, Rouen se hisse à la 12^{ème} place des aires les plus peuplées de France.

Située à 136 km au Nord-Est de Paris, la métropole rouennaise s'inscrit physiquement dans un amphithéâtre naturel constitué par les falaises de craies de la vallée de la Seine (Fig. 32).

52 Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). 2018. Entre 2011 et 2016, les grandes aires urbaines portent la croissance démographique française. INSEE Focus N° 138



Les habitants plus aisés se sont installés sur les hauteurs de la rive droite et la rive gauche, au cœur du méandre et inondable par le passé, a vu se développer, le port, des quartiers plus populaires et bientôt la nouvelle gare de la LNPN.

Figure.32: Bloc-diagramme illustrant l'implantation de la ville de Rouen dans la vallée de la Seine. **Source :** (Réalisation personnelle) sur base d'observation.

Positionnée sur la rive droite, la ville de Rouen a été construite à l'antiquité par les Romains. Cette ville est depuis sa création une façade maritime, elle connecte à ses débuts, elle connecte le nord de l'Europe et a évolué vers d'autres destinations. Au cours de l'histoire, son influence varie en fonction des apports financiers des armateurs, avec des périodes fastes et d'autre moindre en comparaison avec le port du Havre⁵³. S'appuyant sur la Seine, la ville de Rouen a réussi à se développer à l'aide du transport fluvio-maritime.

La puissance économique de cette ville se traduit aujourd'hui par la localisation du centre administratif de la région Haute-Normandie⁵⁴. En 2015, la mise en place de nouvelle région Normandie a délocalisé le centre administratif de Rouen vers Caen. Cette décision a, selon H. Peskine mis un léger coup d'arrêt au développement de la métropole Rouennaise. Malgré cela, Rouen reste tout de même une ville portuaire, 1^{er} port céréalier d'Europe⁵⁵ et pôle urbain important dans la vallée. La ville se définit alors par deux rives : le centre-ville (rive droite) et le centre-ville « bis », globalement le quartier Saint-Étienne (Fig. 33-34) avec une partie plus contemporaine. Les rives sont reliées entre elles par quatre ponts routiers et un ferroviaire. Bâtie sur une plaine alluviale, la rive gauche s'est transformée en un quartier industriel où les usines et les ouvriers se sont implantés (Fig. 35).

53 LEMONNIER-MERCIER, A. 2013. *Les Embellissements du Havre au XVIII^e siècle - Chapitre III : De l'importance grandissante des Ponts et Chaussées*. Presses universitaires de Rouen et du Havre. 79-111

54 BRAUNSTEIN, J. 2017. *L'Histoire de Rouen : Jean Braunstein, historien, résumé 2000 ans d'histoire de Rouen*. Rouen.fr

55 Ports et corridors : Le site dédié à la logistique portuaire. 2019. *Trafic 2018 des ports d'Europe du nord : « il y a des conteneurs, mais pas que... »*. < <https://portsetcorridors.com/2019/ports/trafic-2018-des-ports-de-europe-du-nord-il-y-a-des-conteneurs-mais-pas-que/> >. Date de consultation : Juillet 2019

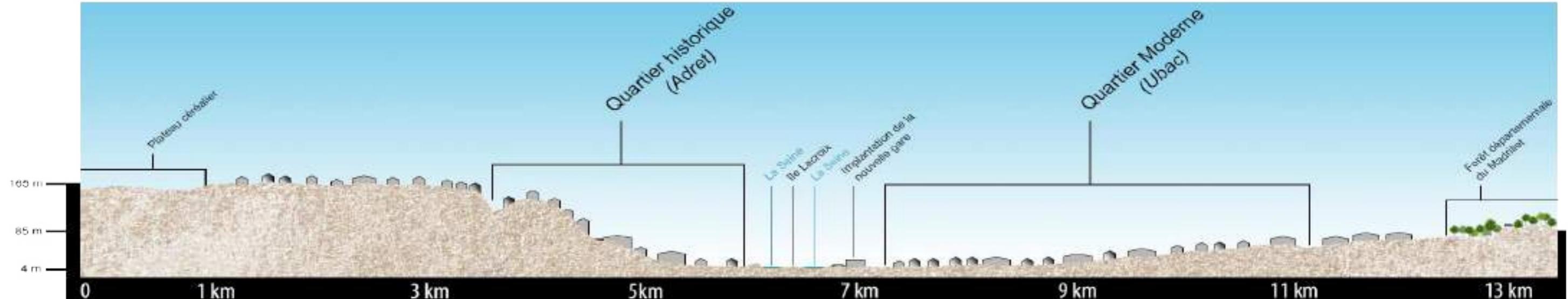


Figure.33: Profil topographique de la ville de Rouen. Source : D'après visite de terrain (Réalisation personnelle)

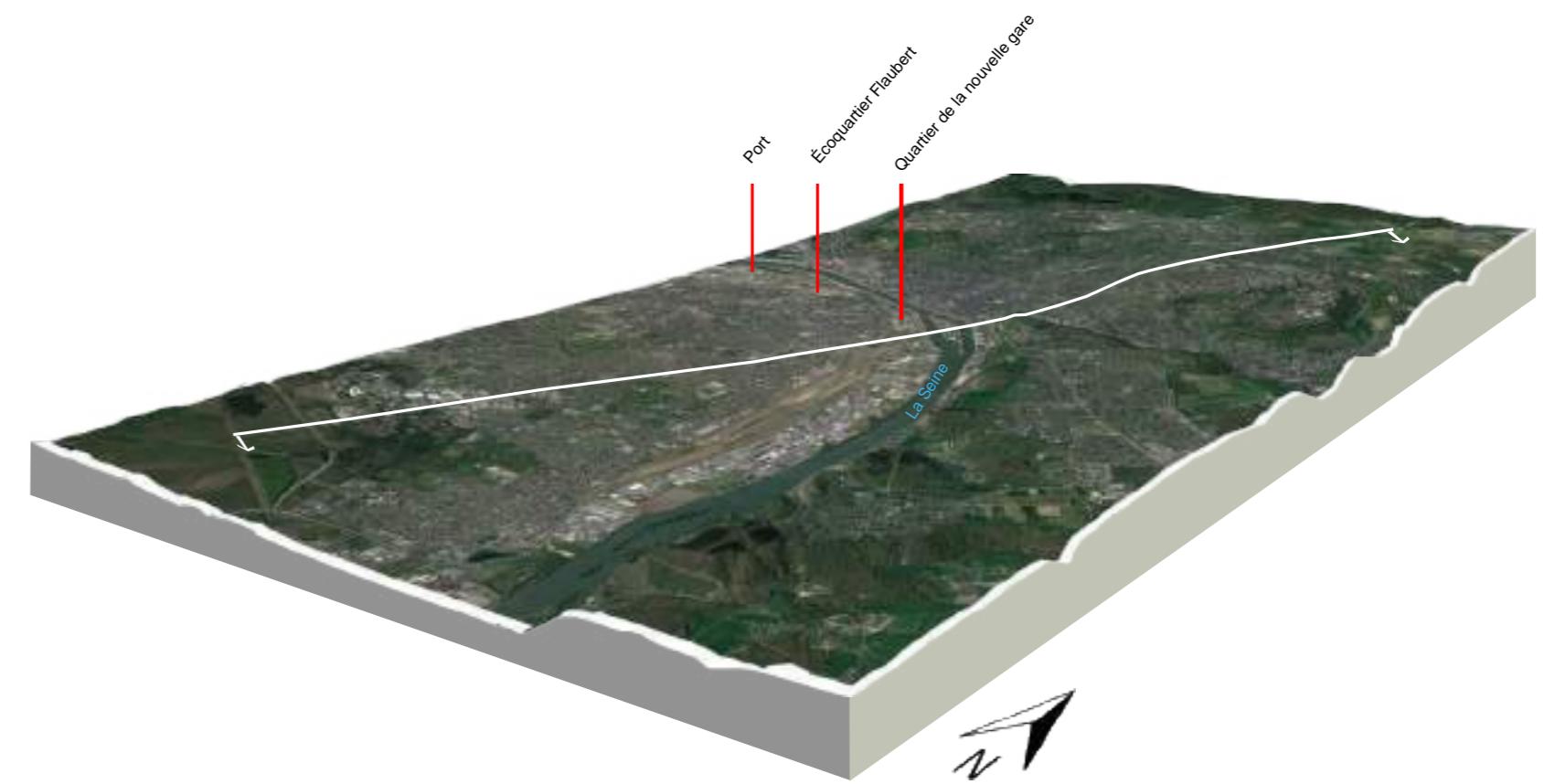


Figure.34: Bloc-diagramme de Rouen avec la direction de la coupe topographique. Source : D'après Google Earth (Réalisation personnelle)

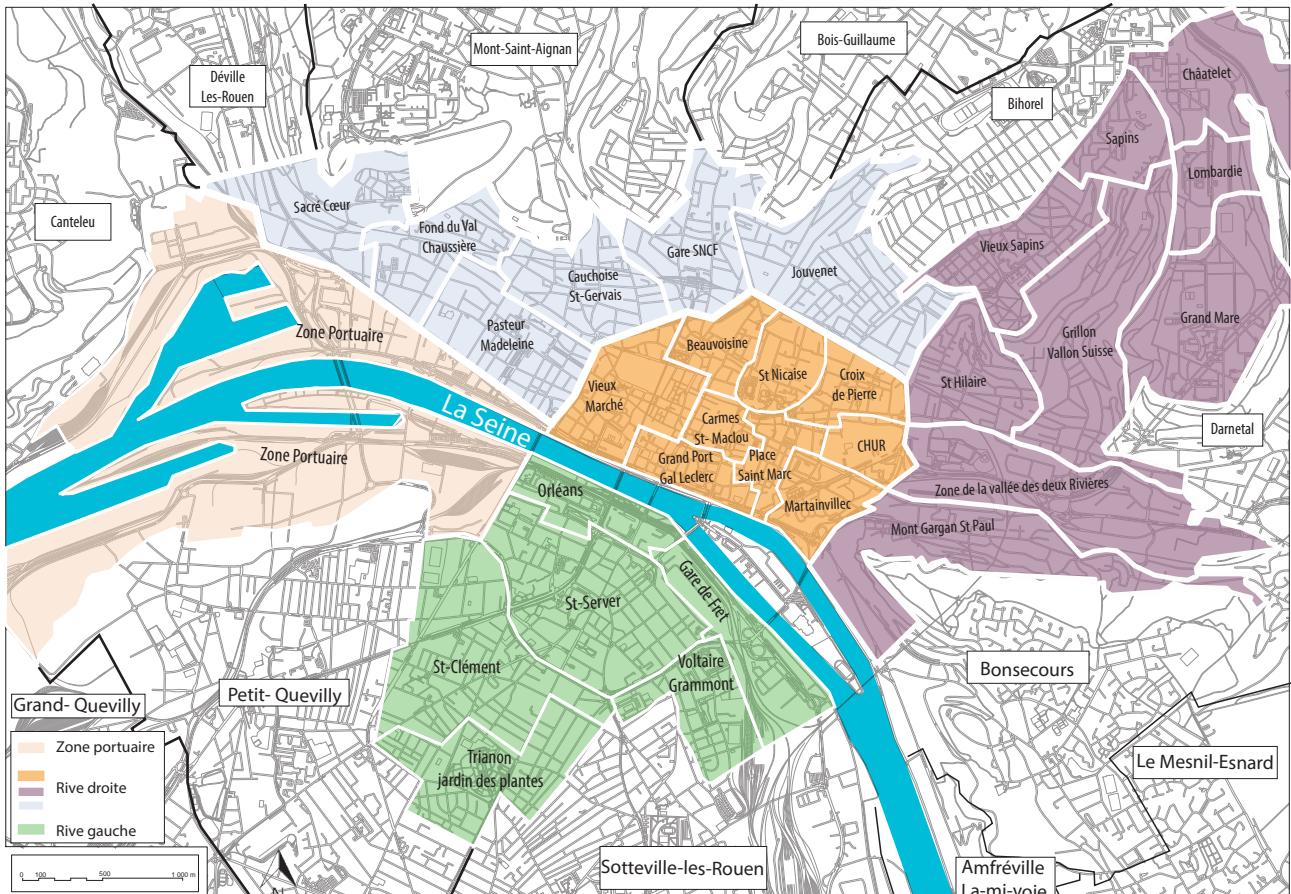


Figure.35: Carte des découpages administratifs des quartiers de la ville de Rouen. **Source :** D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).

La ville est à l'aube de modifications majeures du fait de l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie sur la rive gauche elle fait l'objet de transformations importantes.

La métropole de Rouen au cœur du territoire de la vallée de la Seine avec, l'implantation de la L.N.P.N et qui implique la relation d'acteurs à des échelles différentes sont tout autant de facteurs idéaux pour mettre en application l'hypothèse de ce travail de fin d'études : **Le projet de la LNPN va générer de nouveaux paysages sur les territoires traversés ; convergences et divergences entre les acteurs territoriaux.**

i. Analyse du cas d'étude

Cette analyse nous permettra d'appréhender les évolutions paysagères, urbaines et spatiales en cours dans la métropole. Elle nous aidera à comprendre le métabolisme urbain, le type d'usagers de la voie ferrée ainsi que la modification des interfaces au sein de cette ville par le territoire

1. Évolution territoriale

Véritable pivot sur l'axe Seine⁵⁶, ce territoire bénéficie à la fois d'infrastructures portuaires, ferroviaires et routières et d'une volonté politique forte. Selon G. Le Moaguilou, F. Sanchez Président de l'agglomération rouennaise, mène une politique environnementale forte avec une densification de l'habitat et une réduction de l'étalement urbain. Selon H. Peskine la politique de mobilité au sein de la métropole est modifiée. En effet le programme PEPS (Progrès Environnemental Progrès

56 Métropole Rouen Normandie. 2017. *Plan local d'Urbanisme : Rapport de présentation*. Ville de Rouen

Social) créée et animée par H. Peskine avec la métropole de Rouen, elle développe des solutions pour repenser la mobilité entre le cœur de l'agglomération et sa périphérie. Le tout en prenant en compte les innovations technologiques ou encore la densification des sites.

La métropole de Rouen-Normandie est le 11^{ème} grand pôle urbain français avec plus de 500 000 habitants avec une part d'actif en évolution⁵⁷, cette population va être accentuée par la L.N.P.N qui pourrait développer économiquement la métropole. (Fig. 36)

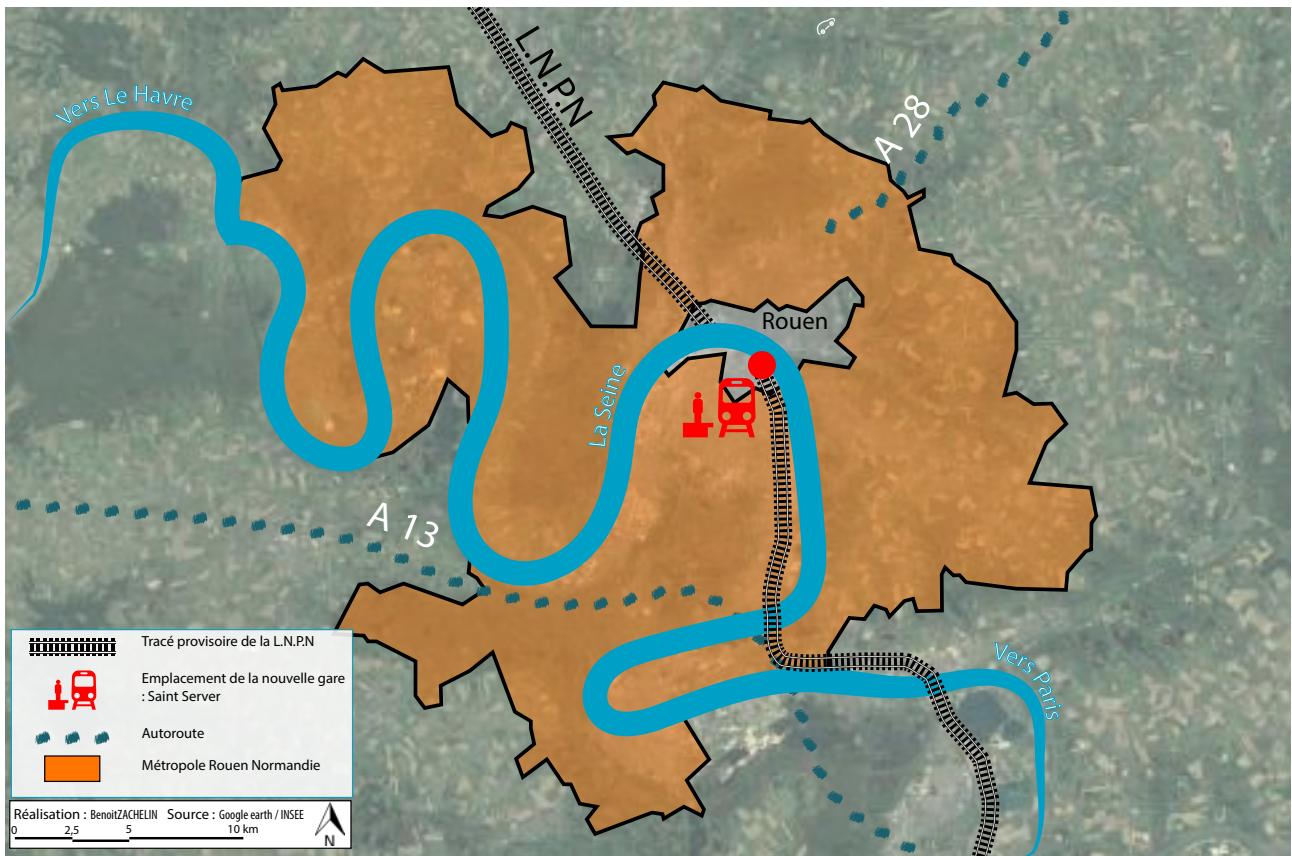


Figure.36: Insertion présumée de la LNPN par rapport aux infrastructures autoroutières de la métropole rouennaise déjà existante. **Source :** LNPN.fr + Métropole Rouen Normandie avec fond de Google Earth (Réalisation personnelle)

En effet, la LNPN réduit le temps entre Rouen et Paris à 45 min au lieu de 1H30 Rouen prenant un statut tacite de banlieue parisienne avec le transport des navetteurs qui privilégient aujourd'hui la voiture aux transports en commun - cette situation géographique crée des divergences au sein du territoire entre Rouen Paris. Au cœur des institutions de la métropole, deux visions s'affrontent, selon G. Le Moaguilou cette ligne ne va pas transformer Rouen en Banlieue à l'inverse d'A. Peyralbes souhaite utiliser cette ligne pour le développement de la métropole.

Le projet de la ligne nouvelle provoque également la réorganisation de la ville (Fig. 37). En effet, la rive gauche de Rouen va évoluer pour accueillir à terme un cœur de ville plus moderne. Cette infrastructure aura alors deux effets sur le territoire : celui de structurer l'axe Seine en modifiant l'accès et la physionomie, mais également celui de transformer les municipalités desservies par cette ligne.

57 AURBSE (Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure). 2014. *Atlas socio-économique : bassin de vie de Rouen*. Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure.



Figure.37: Panorama de la nouvelle réorganisation de la ville de Rouen. **Source :** D'après visite de terrain (Réalisation personnelle).

2. Des outils spécifiques

Plusieurs éléments juridiques sont mis à la disposition des collectivités pour repenser et améliorer l'aménagement d'un territoire et l'occupation du sol. Ils se composent de trois outils : le S.Co.T (Schéma de Cohérence Territoriale), le P.A.D.D (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et le P.L.U.I (Plan Local d'Urbanisme intercommunal). Dont la carte et une note explicative décidées et mises en place par les élus locaux sont des résultantes.

a. Le Schéma de cohérence territorial

le S.C.O.T permet d'établir un diagnostic sur les prévisions économiques et démographiques et de comprendre les besoins en termes d'aménagement (habitats, espaces naturels, transports, équipements et services). Les objectifs et les orientations d'un tel document sont repris comme suit dans le P.A.D.D de la métropole rouennaise:

- Choix des espaces à protéger
- L'implantation de grands équipements
- L'organisation du territoire par l'arrivée des transports en commun
- Prévision l'aménagement du territoire en fonction des caractéristiques environnementales des logements

b. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le P.A.D.D est un outil qui permet de donner au P.L.U (Plan Local d'Urbanisme) des orientations d'aménagement en matière d'urbanisme. Cet outil court et non technique est élaboré avec les élus et est destiné aux citoyens. Il inclut les domaines exclus par le PLU, donne des orientations générales et peut viser à la protection du paysage ou à la valorisation d'espace⁵⁸.

Ces documents fonctionnent de manière complémentaire et peuvent donner des orientations pour l'élaboration du plan local d'urbanisme par leur caractéristique. C'est au sein de documents stratégiques qu'apparaît l'implantation de voie ferrée comme la L.N.P.N ou la nouvelle gare comme le souligne A. Peyralbes.

58 Le moniteur.fr. 2017. *PADD (projet d'aménagement et de développement durable) Un guide stratégique pour les villes.* < <https://www.lemoniteur.fr/article/padd-projet-d-amenagement-et-de-developpement-durable-un-guide-strategique-pour-les-villes.430674> > . Date de consultation : Juin 2019

c. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Cet élément de planification urbaine et d'aménagement du territoire a trois objectifs principaux⁵⁹ :

- La mixité fonctionnelle et sociale
- La maîtrise de la ressource foncière et la lutte contre l'étalement urbain
- La préservation et la mise en valeur d'un patrimoine environnemental paysager et architectural.

Ce plan est un outil juridique qui précise les règles d'urbanisme dans le cadre du code de l'urbanisme plan afin de retrancrire la volonté des élus et les acteurs de l'aménagement du territoire sur la manière de concevoir un projet. Le PLUI ne se résume pas au plan il comprend un semble de documents qui permet de comprendre la logique territoriale. Ce guide intègre le règlement d'urbanisme par zone ainsi que les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) en fonction des objectifs nationaux et des attentes des porteurs de projets de construction⁶⁰.

Le P.L.U.I, actuellement en cours d'élaboration, est un outil de concertation entre les acteurs de l'aménagement du territoire et les élus. Néanmoins, cette loi de modernisation du PLU étant récente (1^{er} janvier 2016) représente un outil très peu exploité par les communes (550 / 1258 communautés de communes) selon Guénolé Le Moaligou urbaniste de la ville de Rouen. La grande majorité des communes françaises⁶¹ n'étant pas au sein d'une communauté de commune. Cela peut alors traduire d'une fébrilité des communes à se fondre dans des entités plus importantes et à y perdre leur identité et/ou leur pouvoir.

59 Ministère de la Cohésion des territoires. 2015. *Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) et plan local d'urbanisme (PLU)*. Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales. < <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu> >. Date de consultation : Juin 2019

60 Le moniteur.fr. 2017. *Découvrez les 21 PLUi exemplaires récompensés par le ministère de la Cohésion des territoires*. < <https://www.lemoniteur.fr/article/dcouvrez-les-21-plui-exemplaires-recompenses-par-le-ministere-de-la-cohesion-des-territoires.1031354> > . Date de consultation : Juin 2019

61 Direction générale des collectivités locales - DESL. 2019. Bilan statistique des EPCI à fiscalité propre au 1er janvier 2019.



3. Population de navetteur

L'implantation de nouveaux quartiers en lien avec la transformation de la vallée de la Seine peut provoquer de nouvelles logiques de déplacement au sein de la métropole rouennaise. Véritable rotule au cœur de ce territoire, enregistrent des déplacements domicile-travail vers Paris, Le Havre ou les pôles limitrophes (Fig. 38). Pour les agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, le navetteur est à 65 % un homme⁶², cadre supérieur qui se déplace en voiture (94 %) le navetteur est incarné par un cadre supérieur et plus généralement un homme à 65 % et se déplace en grande majorité en voiture à 94%. La transformation de l'offre ferroviaire, ainsi que l'implantation de la L.N.P.N peut inciter à un report modal vers les transports collectifs. La mise en place d'une offre régionale sur les lignes actuelles avec un réseau de bus (TEOR) au sein de la métropole, va permettre d'irriguer l'agglomération et les grands pôles de la vallée de la Seine.

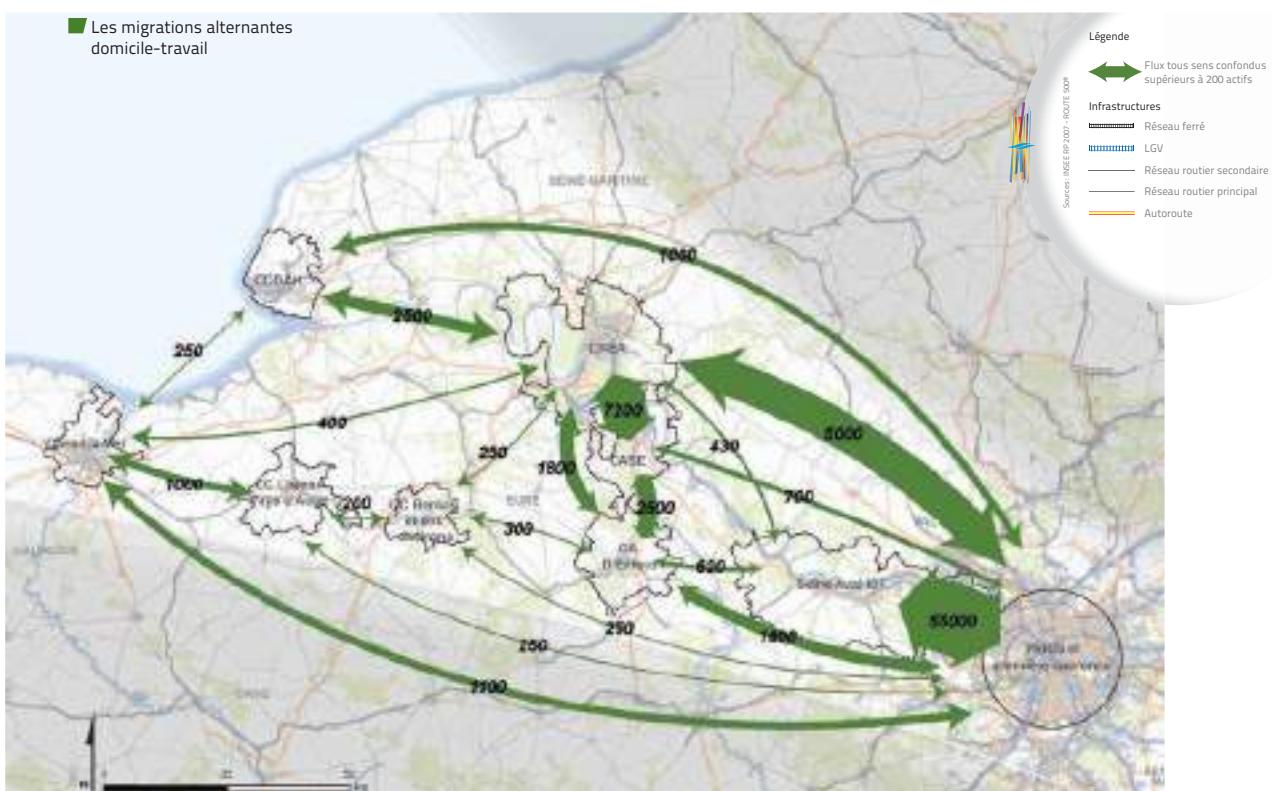


Figure.38: Carte reprenant les migrations de population navetteur alternantes domicile-travail quotidiennement. **Source :** INSEE RP 2007 - ROUTE 500[®]

62 HEYRAUD, E. 2016. *Esprit des lieux: Villes moyennes et attractivité des territoires*. Biennale de l'architecture de Caen : (Re) construire la ville sur mesure. P : 28 - 33.

4. Évolution paysagère

Dans l'objectif d'accueillir la LNPN, modifie l'organisation globale de la ville dont le paysage en est affecté. L'accueil d'une telle infrastructure engendre également des changements de limites

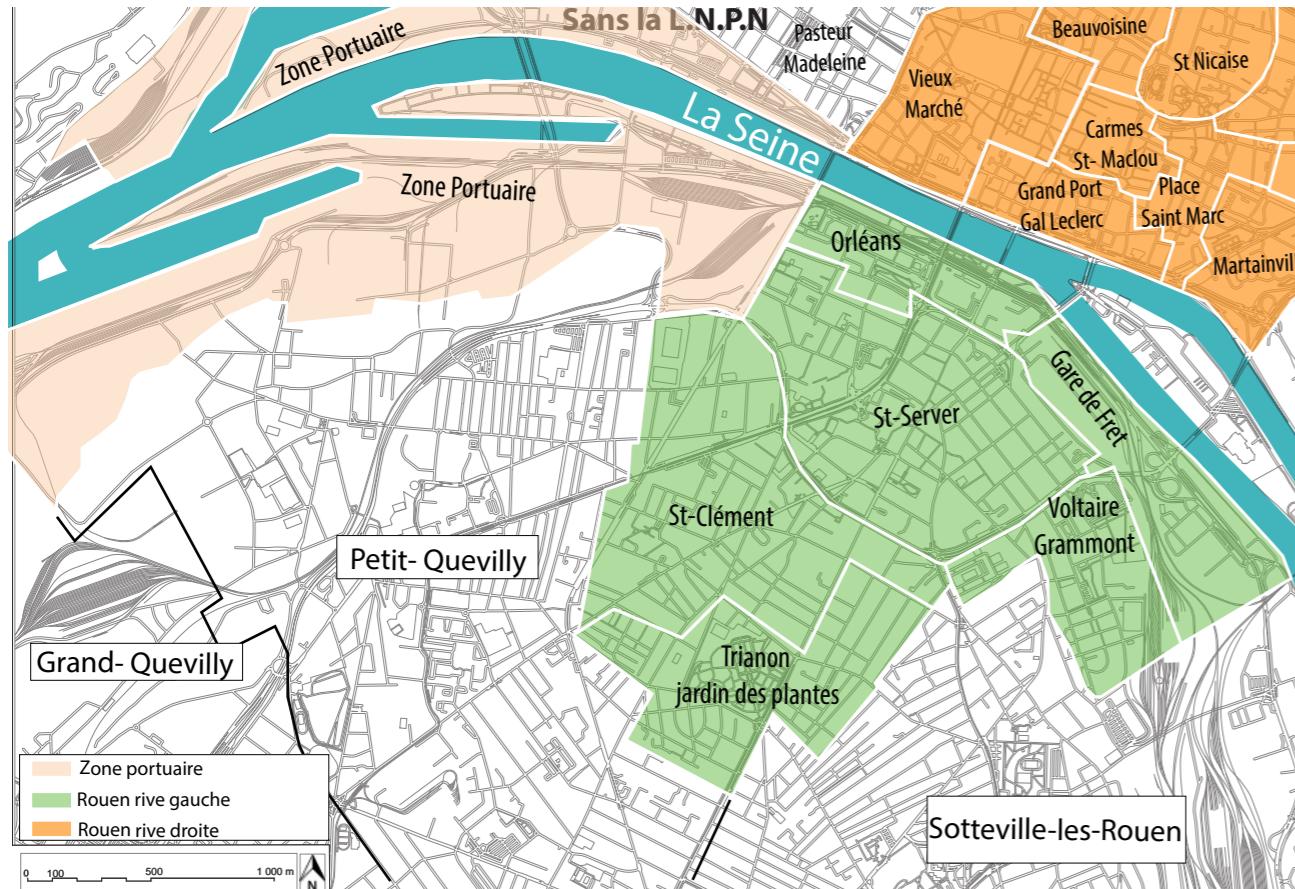


Figure.39: Carte des quartiers de la ville de Rouen avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source : visite de terrain (Réalisation personnelle).

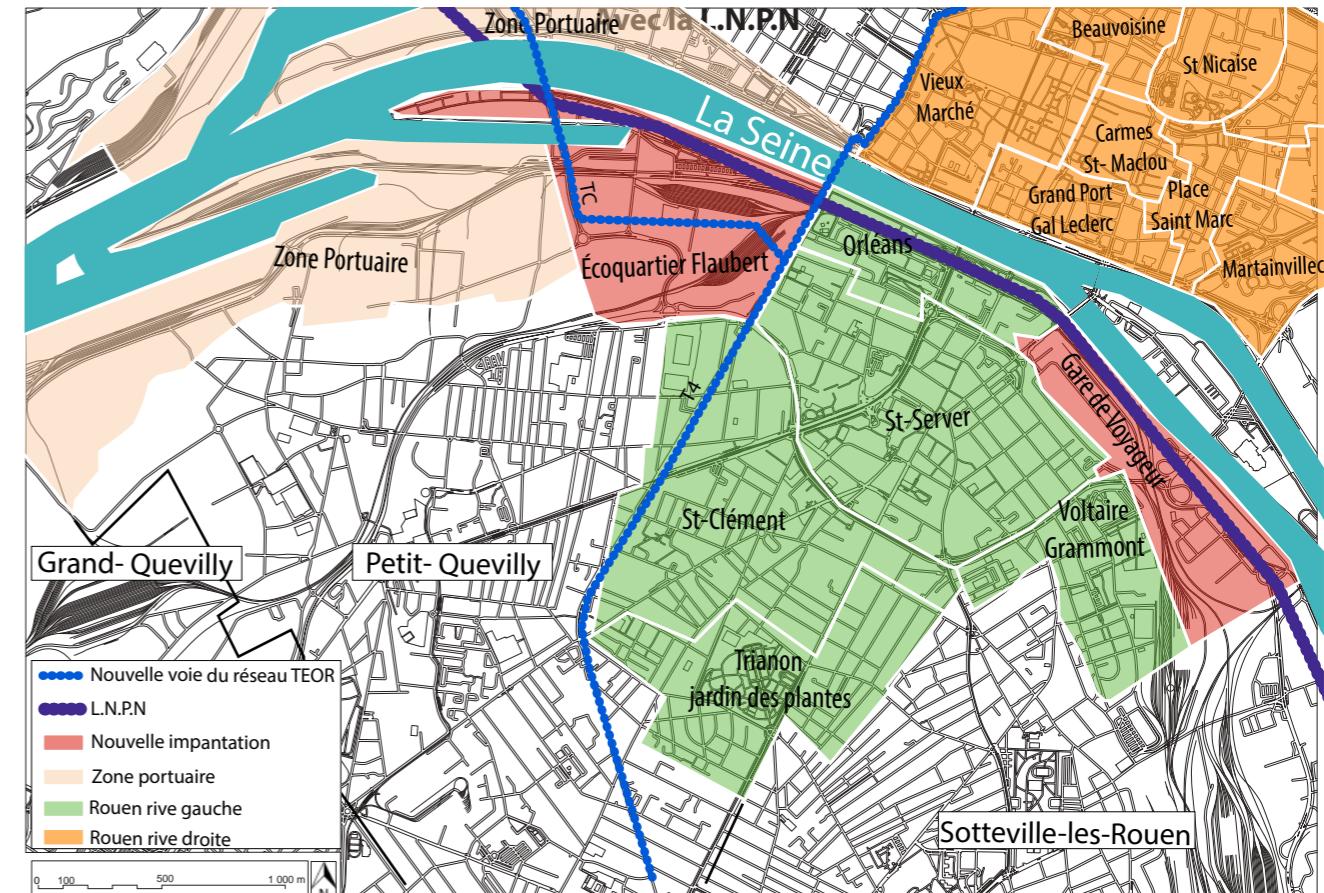


Figure.40: Carte des quartiers de la ville de Rouen après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Service des grands projets de Rouen.

- Changement d'affectation de la gare de fret en gare de voyageurs. Ce changement provoque au sein du quartier gare des évolutions notamment avec le quartier Voltaire Grammont et Saint-Server.
- L'écoquartier Flaubert, une construction de la ville sur la ville, mis en place à l'Ouest de la ville sur de la rive gauche transforme la limite habitable de cette rive avec un tressage du réseau viaire et de circulations douces.
- La mise en place d'un transport en commun TEOR va également changer le rapport au territoire de la rive gauche et mieux connecter les deux rives.
- Création d'un tunnel sous la Seine en connectant les deux rives pour accueillir la L.N.P.N.

Sans la L.N.P.N



Figure.41: Vue de la friche ferroviaire de l'ancienne gare de fret. **Source :** D'après visite de terrain (Réalisation personnelle)



Figure.42: Vu en plan de l'ancienne gare Saint-Server. **Source :** Google Earth

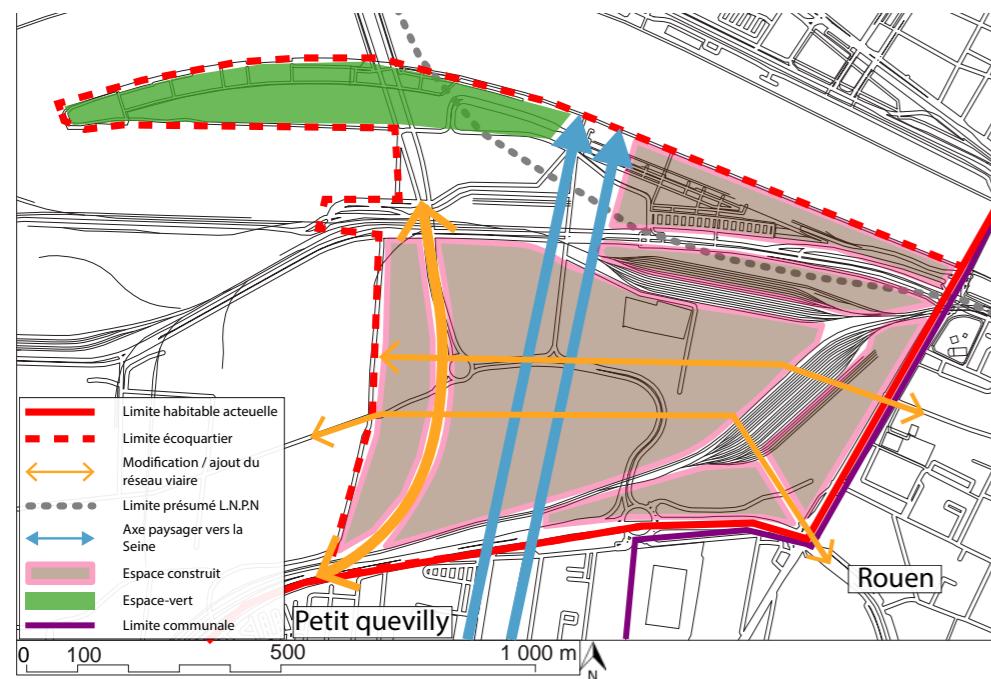


Figure.43: Plan de la zone portuaire avec les intentions de l'écoquartier Flaubert. **Source :** D'après Jacqueline Osty (Réalisation personnelle)

Paysage existant : Large paysage ferroviaire avec des voies ferrées et un large hangar dans un espace en friche.

Programme : Nouvelle gare qui prendra en charge les grandes lignes, pour les connexions ferroviaires nationales en bord de Seine.

Transformation de l'affectation : Transformation d'une gare de fret en gare de voyageurs. Réorganisation de l'espace avec des connexions douces, des voiries et des transports en commun.

Lignes déplacées / nouveaux territoires : Exploitation d'une friche du fait de la nouvelle gare de Saint-Server. Un nouvel ensemble en bord de Seine proche du quartier Saint-Server.

Avec la L.N.P.N



Figure.44: Vue présumée de la nouvelle gare grandes lignes de Saint-Server. **Source :** D'après projet de la métropole (Réalisation personnelle)

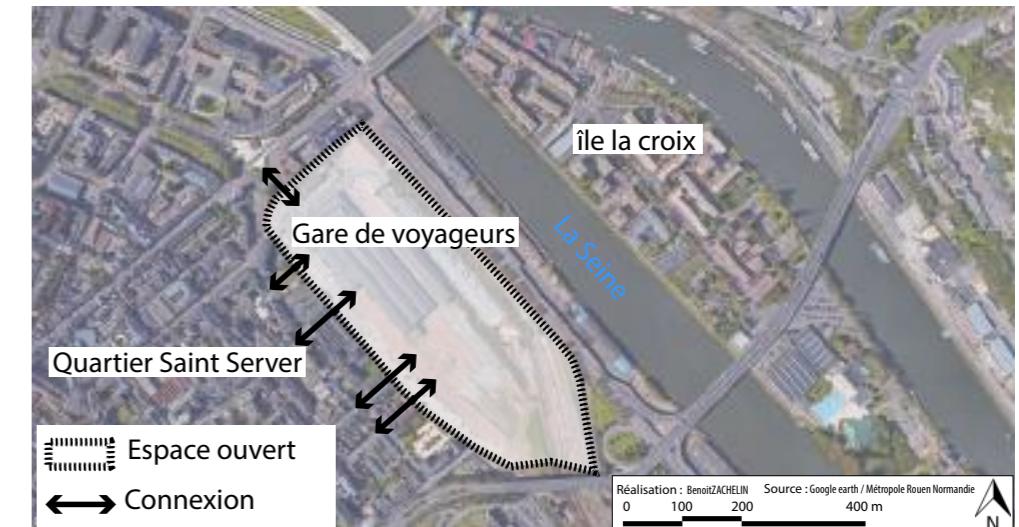


Figure.45: Vu en plan du futur espace voyageur de la gare Saint-Sever et des connexions présumées. **Source :** D'après projet de la métropole (Réalisation personnelle)

Programme : Connexion à un nouvel espace d'interface modal. Changement de nature de l'impasse à celui d'une rue. Elle offre un accès à une nouvelle limite.

Transformation de l'affectation : Transformation de l'aspect du quartier (Construction R+1, voies restreintes et peu de circulation) avec la mise en place d'une nouvelle gare. Mise en place de circulations piétonnes, de transports en commun et du réseau viaire.

Lignes déplacées/nouveaux territoires : Transformation d'un espace de quartier à un lieu de passage. Cette transformation déplace les lignes du quartier vers un nouvel espace.

Paysage existant : Paysage portuaire composé de quais et d'espaces logistiques (hangars et voies ferrées)

Programme : Implantation d'un écoquartier avec 12 000 logements ou bureau. Une zone de 90 hectares réalisée en bordure de la limite résidentielle de la ville de Rouen.

Transformation de l'affectation : Changement de fonction d'un espace portuaire à un quartier d'habitation. Modification des limites résidentielles et tertiaires de la ville.

Lignes déplacées / nouveaux territoires : Construction de la ville sur la ville. Un prolongement du Boulevard d'Orléans et du Boulevard de l'Europe connecte l'écoquartier avec l'ancienne ville.



Figure.46: Plan de l'écoquartier Flaubert. **Source :** Jacqueline Osty

Sans la L.N.P.N



Figure.47: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Google earth

Programme : La création d'un canal de la Seine qui entre au cœur de l'écoquartier. Fonction de recueillir les eaux de pluie et d'apporter une séparation

Transformation du paysage : Crédit d'un axe en canal/bassin divisé en deux entre grande pelouse et bras de fleuve. Séparation de l'écoquartier par un axe qui sépare des fonctions de bureaux et d'habitation.

Avec la L.N.P.N



Figure.48: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Jacqueline Osty

Lignes déplacées / nouveaux territoires : mise en place d'une drève vers la Seine pour une connexion douce avec la commune de Petit-Quevilly. Réalisation d'une respiration au sein de l'écoquartier.



Figure.49: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert avant l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Google earth

Programme : Crédit d'îlots de six mètres de haut pour accueillir les habitations de l'écoquartier avec deux niveaux entre le ferroviaire et la ville avec des ponts qui prolonge les rues.

Transformation du paysage : Sur un espace industriel de fret un quartier d'habitation en contre-haut, déplacement d'infrastructures routières.



Figure.50: Vue aérienne de l'écoquartier Flaubert après l'arrivée de la L.N.P.N. Source : Jacqueline Osty

Lignes déplacées / nouveaux territoires : Construction d'un nouvel ensemble sur un site dédié au transport de marchandises. Modification des lignes d'habitats et des lignes de transports.

ii. Discussion

Les transformations de l'agglomération rouennaise sont dues à la fois à l'arrivée de la L.N.P.N mais également à la loi de modernisation de l'action publique territoriale. Selon H. Peskine, cette loi a obligé les collectivités à avoir un langage performatif. Ce texte amène une ambition de développement de l'attractivité de la métropole. L'implantation de projet tel que celui de l'écoquartier Flaubert en fait partie.

Cette part de territoire avec un développement d'habitat et de bureaux au cœur de la métropole offre selon L. Bonnin, l'opportunité d'attirer près de 12 000 personnes. Cette transformation prend en compte le paysage de cette part de territoire. Elle met en évidence l'aspect portuaire de cette espace et l'utilise dans la conception de l'écoquartier. Cette construction de la ville sur la ville converge avec l'idée que se fait G. Le Moagulou du futur de la métropole rouennaise. Il continue avec le discours du président de la métropole F. Sanchez, le paysage de la métropole rouennaise pourra se densifier en son centre.

La volonté de densifier l'habitat est un choix politique de l'agglomération. Ces projets d'écoquartiers ou de gare tendent à considérer la métropole rouennaise comme une entité propre. Cette idée permet d'éviter la liaison avec la capitale française, mise en évidence par G. Le Moagulou elle est partagée par H. Peskine. Selon elle, les métropoles de la taille de Rouen sont amenées à prendre en compte tout le territoire de l'agglomération en reliant la périphérie à son centre.

De plus, selon A. Peyralbes, il existe une intention d'élargir le cœur de la métropole au-delà des limites de la ville. Cela peut transformer les paysages de la périphérie. Il y aura également une volonté de densification sur cette part de territoire. Selon H. Peskine la densification dans les villes rurales est possible à l'intérieur d'habitats intergénérationnels pour éviter un étirement urbain et préserver l'identité du lieu.

iii. Pré-conclusion

La métropole de Rouen offre une compréhension plus précise des transformations induites par la connexion ferroviaire sur la vallée de la Seine. Ce changement provoque un développement de la ville de Rouen et une évolution de ses limites. L'implantation d'une infrastructure ferroviaire à grande vitesse va considérablement modifier le visage de la ville.

La ligne nouvelle va alors concrètement changer la lecture du paysage de la métropole rouennaise. Elle va rapprocher la métropole parisienne de l'agglomération rouennaise. Ce changement dans la vision du transport modifie son utilisation et ses usagers (limite de 45 minutes entre les pôles d'activités).

Concernant la modification de la métropole rouennaise, nous avons pu observer le changement d'une part de territoire qui occasionne une transformation des limites de la ville. En effet, les nouveaux territoires de la gare et de l'écoquartier changent le visage de la rive gauche. Cette modification ce fait d'une part en connectant Rouen, par l'arrivée de la L.N.P.N, à un réseau national et/ou européen d'autre part en modifiant la proximité des sites transformés. Le prolongement du boulevard d'Orléans et du boulevard de l'Europe ainsi que le déplacement de la Nationale 138

engendré par l'écoquartier font évoluer le réseau viaire et les zones habitables⁶³ de la métropole au-delà de la limite actuelle avec la zone portuaire fixée par l'avenue Jean Rondeaux. De plus la transformation de l'ancien port engendre également un changement d'affectation.

À ces points s'ajoute, la mise en place du plan local d'urbanisme intercommunal. Cet outil juridique offre à l'agglomération rouennaise une réflexion globale avec les communes environnantes au sujet d'un urbanisme métropolitain. En 2015, des orientations ont été mises en place par le conseil métropolitain compétent en la matière. La métropole poursuit des objectifs afin de proposer un paysage propre à l'agglomération⁶⁴. Dans ses orientations, elle préconise de construire la ville sur la ville. Cela, avec une analyse précise des espaces urbains pour réduire la consommation d'espace et l'utilisation de la voiture individuelle. La métropole rouennaise prévoit également de renforcer les transports alternatifs. Cette politique est également pensée avec une plus grande diversité des logements, favorable à la mixité sociale. La densification de l'habitat et des transports ne doit pas occulter une volonté d'attractivité économique et la préservation des espaces. La métropole de Rouen-Normandie propose de structurer, valoriser et préserver les espaces naturels et la trame verte et bleue présente sur son territoire. Ces éléments permettent de repenser la métropole dans une logique d'inclusion et d'offrir aux entités constitutantes une gestion métropolitaine dans une réflexion locale.

Retenant les différents points évoqués, nous observons alors une transformation des interfaces de la ville de Rouen. Cette transformation à la fois administrative et physique va tendre à un changement substantiel des paysages.

63 SITTE. C. 1996. *L'art de bâtir les villes*. Lonrai, Édition du Seuil.

64 Conseil Métropolitain. 2015. *Urbanisme et planification : plan local d'urbanisme intercommunal engagement de la procédure d'élaboration du PLUI; objectif poursuivis et modalités de la concertation*. Métropole Rouen Normandie

V. DISCUSSION

i. Introduction

Le premier chapitre a pu mettre en lumière les caractéristiques d'une L.G.V et plus particulièrement de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Cette infrastructure connecte la région capitale à la Normandie et en particulier la métropole rouennaise, le cas d'étude. Cette liaison s'appuie sur la proposition de l'architecte urbaniste A. Grumbach. Le projet a ainsi pour volonté de transformer la vallée de la Seine et apporter au territoire normand, une succession de pôles métropolitains incarnés par les trois agglomérations Rouen, Le Havre et Caen.

ii. Réflexion autour de travaux antérieurs

Les différents travaux de Facchinetti-Mannone ont montré que l'implantation d'une gare TGV comme celle de Lille Europe induit inévitablement des jeux d'acteurs. Le choix de la localisation d'une telle infrastructure soulève différents enjeux : d'accessibilité, de rentabilité et d'aménagement⁶⁵. Aussi peut-on légitimement se demander à la lecture de ce premier article si l'implantation d'une gare n'est liée qu'au «pouvoir» des acteurs quant aux enjeux, indépendamment de la réalité de terrain ou la reléguant au second plan.

Avec l'exemple de l'implantation de la LGV vers Calais et son port, Facchinetti-Mannone s'intéresse aussi à l'impact à plus grande échelle de ce type de voie ferrée sur des métropoles de taille moyenne. La mise en place d'une telle connexion enclenche un dialogue entre les collectivités desservies et les acteurs impactés par la ligne⁶⁶. Cet échange offre l'opportunité d'un développement stratégique des zones connectées. Mais selon elle, cette discussion reste là encore tributaire des enjeux soulevés plus haut. Or si, lors de l'établissement d'une LGV, on s'intéresse en termes d'influence des acteurs aux seuls aspects techniques et économiques d'une telle ligne au détriment du paysage, on risque d'accroître l'effet de polarisation de la capitale aux dépens du développement des moyennes et petites métropoles (Facchinetti-Mannone 2013).

À ce stade, quelle que soit l'échelle, la dimension paysagère n'est pas un élément essentiel à la conception d'une infrastructure technique. En effet, les études menées par Facchinetti-Mannone, prennent en compte la multiplicité et la complexité d'échelles, d'acteurs et d'enjeux en omettant de relever l'impact du contexte environnant. La recherche et la prise en compte du génie du lieu pourraient procurer une certaine plus-valu à l'établissement d'une infrastructure ferroviaire, autant globale que locale pour chacune des métropoles situées le long de la ligne.

iii. Matériel et méthode

Ce mémoire tente de recouper les discours de différents acteurs territoriaux et locaux pour identifier les convergences et divergences de points de vue, aux échelles de la métropole rouennaise et

65 FACCHINETTI-MANNONE V, BAVOUX J-J 2010. *L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales*. Société Royale Belge de Géographie. P. 9-22

66 FACCHINETTI-MANNONE V, BELLET C, RIBALAYGUA C, Richer C. 2013. *Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire: comment convertir l'accessibilité en attractivité?*. Les Cahiers scientifiques du transport , AFITL,, 63, pp.3-31.

de la vallée de la Seine. Ceci afin de identifier des intérêts communs qui pourraient avoir des conséquences sur les paysages concernés.

Suite aux interviews des acteurs quant à leur avis sur l'implantation de cette ligne ferroviaire, leurs propos sont repris au sein d'un tableau. La forme du tableau a pour but d'améliorer la lisibilité des convergences et des divergences.

iv. Résultat

		Territoriale		Locale		Résultat	
	Acteurs	M1	P1	M2	P2	CT2	
Thèmes	1- La proposition d'Antoine Grumbach : la relation entre Rouen et Paris en faisant de la métropole Normande une Banlieue induit un urbanisme et donc un paysage particulier .	O	O	N	N	N	C/D
	2- Réalisation du projet :La réalisation concrète du projet de ligne ferroviaire. La mise en place d'une infrastructure majeure et la réalisation d'une gare rive gauche.	O	N	O	N	O	D
	3- La gare de Rouen et son emplacement :la mise en place de la LNPN provoque inévitablement la création d'une nouvelle gare et d'un environnement adéquate.	-	O	O	O	O	C
	4- Relation Rouen et sa banlieue :la métropole Rouenaise est considérée comme une entité à part entière. Cela devrait augmenter l'attractivité résidentielle de cette métropole.	-	O	O	O	O	C
	5 - Le prix du foncier :l'arrivée d'une LGV va faire augmenter le prix du foncier au sein du quartier de Saint-Server.	N	-	N	N	N	C
	6 - Consommation des terres agricoles :La ligne ferroviaire, telle qu'envisagée, consomme une certaine surface (10ha/km). Cette aire provoque une diminution de la surface agricole pour les exploitants du territoire de la vallée de la Seine;	O	-	O	O	-	C
	7 - Repenser l'usage de la ville : la LNPN aura un impact sur le développement de la rive gauche avec la nouvelle gare et son quartier.	O	-	O	O	O	C

O = Oui D : Divergence

N = Non C : Convergence

Acteurs :

Ct - Collectivités territoriales

CT2 - Aude Peyralbes - Chargé d'étude d'urbanisme (Métropole

P - Planification

P1 - Hélène Peskine - Architecte (secrétaire générale de PUCA)
P2 - Guénolé Le Moaguilou - Urbaniste (Métropole de Rouen)

M - Maîtrise d'œuvre/ Design"/"conception"

M1 - Josuéphine Billey - Paysagiste École Nationale Supérieure du paysage de Versailles

M2 - Loïc Bonin - Paysagiste - (Atelier d'architecture et de paysage Jacqueline OSTY)

Le croisement des données à l'échelle territoriale fournies par les acteurs (M1-P1) de la vallée de la seine avec celles à une échelle locale dans notre cas d'étude les acteurs agissant sur la métropole rouannaise (M2- P2- Ct2) permet de mettre en avant les convergences et divergences d'avis quant aux retombées de l'implantation de la LNPN sur le paysage.

Figure.51: Tableau récapitulatif des convergences et des divergences

v. Convergence ou divergence analyse du propos des acteurs?

Les rencontres avec les acteurs ont généré des thèmes communs qui ont été rassemblés en 7 sous-thèmes.

- **La proposition de A. Grumbach :** induit un paysage particulier. Cette particularité vient du fait de la considération de Paris comme cœur de la métropole, sans prendre en compte les spécificités de la métropole rouennaise. Parmi les avis d'acteurs, on observe deux positions. Les avis des acteurs du territoire qui sont favorables à la proposition de A. Grumbach de sortir la métropole parisienne d'un schéma trop concentrique et de venir la connecter à sa façade maritime. Mais également, les avis d'acteurs de l'échelle locale qui considèrent que Rouen ne sera pas la banlieue de Paris. Ici on constate une divergence entre le territoire et le local. Elle peut s'expliquer par la position des acteurs dans le processus de décision. Au niveau territorial, les acteurs ont une vision plus globale de la forme paysagère de la vallée. Le local quant à lui, étant à une échelle plus réduite, il ne la métropole rouennaise, il ne prend pas en compte l'ensemble du spectre du territoire.
- **La réalisation du projet :** la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse implique inévitablement une consommation de terre agricole (10 ha/km) et donc un changement du paysage dans la vallée. Sur ce point, on observe une divergence entre le territoire et le local. Selon les acteurs locaux, la mise en place d'une ligne à grande vitesse peut profiter à la métropole rouennaise en termes de nouvelles constructions et de nouveaux usages. À l'inverse, certains acteurs à grande échelle montrent une certaine réticence à la réalisation de ce projet. Le contexte géographique de la métropole de Rouen ou du Havre (façade maritime) ne pousse pas à l'implantation d'une L.G.V.
- **L'emplacement de la gare et son environnement :** On peut observer parmi les acteurs une certaine convergence à l'idée de densifier la ville autour de la connexion ferrée ce qui peut s'expliquer par la volonté d'éviter une forme d'étalement urbain. La réalisation d'une nouvelle gare induit une nouvelle organisation de l'espace et/ou un changement de densification de l'environnement à ses abords. À l'image de la création de l'écoquartier Flaubert, les abords proches de la future gare de Rouen sont déjà en pleine transformation alors que la LNPN et sa gare ne sont même pas encore en place. La densification à venir suite à la construction de tels quartiers rejoint l'idée de construire la « ville sur la ville » initiée par la métropole rouennaise. Dans notre cas la densification se manifeste de deux manières différentes : le changement d'affectation de la gare de fret en une gare de voyageurs change l'emprise au sol et le paysage. Deuxièmement l'espace laissé libre suite au changement de la nature du lieu est disponible pour de nouvelles constructions de quartier, comme l'écoquartier Flaubert.
- **La relation entre Rouen et sa banlieue :** On observe une convergence des acteurs au niveau local et au niveau territorial. Cela montre à la fois une volonté de développer et de considérer la métropole rouennaise et une intention de décentralisation de la puissance parisienne dans d'autres entités métropolitaines. L'arrivée de la LNPN et l'implantation de la gare pourraient donner à la ville de Rouen une position de cœur de métropole. Ce changement permettrait de considérer la métropole rouennaise

comme une entité à part entière non dépendante de la mégapole parisienne et à l'avenir d'intégrer la banlieue rouennaise au développement de la Ville.

- **Les prix du foncier :** On constate sur ce point une convergence des acteurs soucieux de limiter l'augmentation du prix du foncier liée l'implantation de la nouvelle gare et la modification du quartier Saint-Server. En effet, le changement d'affectation des espaces, la densification et la politique de construction "de la ville sur la ville" pourraient avoir un impact sur la valeur immobilière et sur le type d'habitat. Pouvant donner induire une gentrification du quartier.
- **La consommation de terres agricoles :** Les acteurs convergent sur l'impact de la ligne sur la consommation de terres agricoles de la vallée. La mise en place de la Ligne nouvelle peut provoquer 2 types de consommation de terre : directement lors de la construction de la ligne en elle-même et indirectement par les l'agrandissement des zones d'habitats dus à l'attractivité nouvelle de la métropole. Les acteurs portent une attention particulière sur l'importance de densifier les zones d'habitat afin de limiter cet effet.
- **Repenser l'usage de la ville :** les opinions d'acteurs se rejoignent sur ce point, ils s'attendent pour ce quartier historiquement populaire à une certaine forme d'évolution avec l'arrivée de ces transformations. La création de la nouvelle gare sur le quartier de Saint-Server rive gauche va modifier le développement de cette partie de ville amenant dans son sillage des projets d'écoquartier et d'infrastructure qui modifieront eux aussi les usages sur cette partie de la ville et sur la ville dans son ensemble.

vi. Regard croisé par le paysage

1. À échelle du territoire

a. Des convergences

Selon J. Billey, malgré une consultation internationale différente du concours, la proposition de A. Grumbach ressort nettement, car elle voit au-delà de la région capitale. En effet son intention prévoit, contrairement aux autres propositions de la consultation, de penser au-delà des frontières franciliennes. En ce sens, son avis converge avec celui d'H. Peskine qui estime que la prise en compte du territoire de la vallée de la Seine comme axe majeur ainsi que la connexion à la façade maritime font de cette LNPN une proposition décentrement réalisable. Cette ligne ferroviaire rapide, véritable transformation du territoire, œuvre pour une modification globale de la région capitale jusqu'à sa façade maritime. Les mutations paysagères, que cette nouvelle ligne implique, affecteront à la fois l'agriculture, mais aussi les villes qu'elle connectera, transformant ces dernières en point de carrefours majeurs.

b. Des divergences

En dépit d'une vision globale de la proposition, l'avis de certains acteurs, quant à la faisabilité du projet, diverge au niveau territorial. Selon A. Peyralbes, cette ligne est "intégrée depuis près de dix

ans" aux différents plans et schémas d'orientation de la ville. Or avoir intégré cette proposition au sein des orientations de planification de la métropole montre la considération et l'attente des acteurs locaux pour sa concrétisation. A l'opposé selon H. Peskine, la concrétisation de ce projet semble très peu viable. Bien qu'il y ait, selon elle, une volonté de réparer des décennies de sous-investissement, la mise en place de cette infrastructure est à questionner par le fait que cette connexion ne bénéficie pas d'un accès à une frontière terrestre internationale contrairement à d'autres métropoles situées sur un axe ferroviaire de cet ordre tel que Lille ou Strasbourg.

c. Pré-conclusion

Si les opinions d'acteurs précités ici convergent quant à l'idée générale d'une ligne ferroviaire rapide de Paris à l'océan, ils divergent sur les retombées à attendre dans le cas d'une concrétisation de la proposition.

2. À échelle du local

a. Des convergences

Selon H. Peskine, à une échelle locale, la notion de Rouen comme « banlieue de Paris » n'est pas viable, et son opinion converge avec celui de G. Le Moaguilou qui considère que "Rouen ne sera pas la banlieue de Paris". Ces acteurs bien qu'intervenant sur différentes échelles convergent vers l'idée qu'il faut une métropole rouennaise avec une identité forte. Cette idée se caractérise entre autres par l'accent mis sur les futures manières d'habiter la métropole. Selon H. Peskine, cette métropole à la volonté d'une "densification de l'habitat proche de la gare". Cette idée converge également avec les propos de l'homme de terrain, G. Le Moaguilou, urbaniste pour la métropole rouennaise, qui témoigne d'une volonté de ne pas chercher à "étendre les surfaces habitables" mais de plutôt tenter de "construire de la ville sur la ville". La densification de l'habitat permettrait de limiter la pression sur les terres agricoles et a fortiori la consommation de ces dernières ce qui aurait induit une transformation paysagère peu souhaitable.

b. Des divergences

Lorsqu'on s'intéresse aux caractéristiques spécifiques d'une L.G.V. Selon les chiffres fournis par la SNCF, le raccorciissement du temps de parcours devrait transformer le rapport des passagers avec la distance. Dans notre cas d'étude la vitesse moyenne d'un TGV diminuerait le temps de parcours de Paris à Rouen à 45 min contre 1h 30 aujourd'hui faisant ainsi évoluer considérablement la perception des populations quant aux limites de la ville. In fine on s'attendrait à voir les impacts de l'arrivée de la L.N.P.N. sur l'évolution de la morphologie paysagère de la ville, sur son étalement. Ce changement s'opère d'ores et déjà par la réalisation de nouveaux quartiers (cf. Écoquartier Flaubert). D'après A. Peyralbes de nombreux projets de logements sont en cours de réalisation, ce qui est selon elle souhaitable pour "développer l'attractivité" de la métropole. Mais dans le but d'avoir une ville attractive, l'augmentation de l'offre de logement à Rouen doit-elle nécessairement se faire aux dépens de l'emprise au sol de la métropole sur la campagne environnante ? H. Peskine met en garde contre les propos d'A. Peyralbes, en posant la question de l'étalement urbain et aussi celle de la consommation de terres agricoles. Il ne s'agit pas développer à tout prix, mais de manière réfléchie.

c. Pré-conclusion

L'arrivée de la L.N.P.N va non seulement considérablement changer le paysage au cœur de la vallée de la Seine, mais aussi au sein même de la métropole rouennaise. On présuppose qu'avec ce nouvel axe la ville va devenir attractive et devoir augmenter sa capacité de logements. Les acteurs, quelle que soit leur échelle d'intervention questionnent le développement de la ville, et plusieurs d'entre eux suggèrent que cela se fasse par densification de l'existant plutôt qu'en laissant la ville s'étaler sur les terres arables environnantes.

vii. Conclusion

Comme on le voit, la mise en place d'une telle infrastructure ferroviaire provoque sur le paysage des transformations majeures. Ces changements occasionnent chez les acteurs concernés, quel que soit leur échelle d'intervention, des convergences ou des divergences d'opinion tant au niveau local qu'à celui du territoire. On observe que les divergences entre les acteurs ne sont pas systématiques entre ceux agissant sur le grand territoire et ceux de l'échelle locale. Les avis convergent autour des transformations du quartier de la future gare, non seulement sur son emplacement mais également sur l'identité que cette future infrastructure peut apporter à la métropole rouennaise. Les personnes interviewées s'accordent également sur trois sujets liés à la potentielle augmentation d'attractivité de la ville suite à l'arrivée de la L.N.P.N. : la préservation des terres agricoles face à l'étalement urbain, le fait que Rouen ne doit pas être utilisé comme « banlieue de Paris » et l'attention à avoir sur le prix du foncier qui peut évoluer comme on le remarque souvent dans les nouveaux quartiers. À l'image de la gare TGV du Mans, celle de l'agglomération rouennaise va opérer une transformation de la friche ferroviaire de Saint-Server et de son quartier environnant. Ces changements peuvent alors provoquer des fluctuations de prix et un phénomène de gentrification.

Dans le cas de la L.N.P.N, l'implantation de la ligne, de la gare ou encore les modifications de la métropole influent sur les paysages existants. Ici le paysage, à la fois à l'échelle de la vallée mais aussi au niveau de la métropole, sert de levier en faveur d'un développement respectueux de la métropole. Localement une telle politique de construction "de la ville sur la ville" fait intervenir la dimension paysagère plus que les logiques simplement économiques ou techniques comme liant et plus-value entre les nouveaux quartiers et le reste de la métropole. La mise en place de la "darse" au niveau de l'écoquartier Flaubert en est un bel exemple. A plus grande échelle l'implantation d'une infrastructure ferroviaire nécessite une prise en compte du paysage de manière obligatoire autant pour des logiques économiques et techniques (économie d'argent si des études de sols sont faites avant d'avoir de mauvaises surprises pendant les travaux) que pour l'intégration de la voie ferrée à son milieu (préservation de biotopes de grands intérêts, modelages du sols pour éviter les nuisances sonores et visuelles), augmentant ainsi sa considération par tous. Le paysage offre alors un socle sur lequel intégrer une nouvelle infrastructure et il est la clé pour lier cette nouvelle infrastructure à son environnement existant.

viii. Limites de la méthode

1. Temporalité dans les interviews?

Le projet de la L.N.P.N existe depuis 11 ans déjà et de nombreux acteur ont déjà fait évoluer ce projet. Cette étude appréhende l'évolution de la ligne nouvelle à un temps T. Cette temporalité fige dans le temps les réponses à l'enquête. Or, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie n'est toujours pas réalisé, il devrait l'être à l'horizon 2030. Dans ce laps de temps d'une dizaine d'années,

de nombreuses concertations seront encore menées entre les acteurs et les politiques du territoire ce qui amènera inéluctablement des changements par rapport à la situation actuelle.

2. La quantité de questions

La consistance de l'étude repose sur le nombre de points évoqué durant les interviews. La quantité de questions posées peut être insuffisante pour avoir des résultats cohérents. L'analyse d'un petit nombre de questions restreint le champ des réponses et semble peu pertinente. Néanmoins, la diversité des questions recouvre un large spectre. La généralisation d'une telle étude nécessite à l'avenir sur l'établissement d'une liaison et de son aspect paysager d'augmenter le nombre de questions durant les interviews.

3. Le nombre et la diversité des acteurs interviewés

Le nombre d'interlocuteurs choisi a une incidence directe sur l'analyse des résultats. Par le choix de nos interviewés, nous nous sommes éloignés d'un échantillon idéal et représentatif des acteurs pouvant être liés à l'implantation de la L.N.P.N au profit d'acteurs ayant un rôle direct sur l'établissement de cette dernière.

Dans ce travail, la diversité des acteurs est importante, peu de personnes sont interviewées, mais leurs réponses à l'entretien semi-directif sont très diversifiés. Certes nous pouvons considérer que les informations sont trop hétérogènes pour être généralisées (Validité externe de notre enquête), mais d'un autre côté les informations recueillies rendent déjà compte des mécanismes mis en œuvre pour l'établissement de la L.N.P.N. Dans l'optique d'une généralisation du paysage en tant levier d'intégration d'une voie ferrée à un territoire métropolitain, il serait pertinent d'interroger un plus grand nombre d'acteurs.

VI. CONCLUSION

Lors de cette étude, nous avons confronté les discours des acteurs de l'échelle territoriale à ceux d'une échelle plus locale sur la proposition de A. Grumbach et le projet ferroviaire qui en découle.

En fonction de leur poste et de leur position dans le projet, les acteurs ont des avis très diversifiés sur l'implantation de la L.N.PN et ses enjeux. Le projet ferroviaire est une transformation globale du territoire qui modifie aussi localement la physionomie de la métropole rouennaise. L'incidence de cette infrastructure a plusieurs conséquences :

- À l'échelle territoriale : la volonté de connecter à grande vitesse trois pôles économiques (Paris, Rouen, Le Havre) implique nécessairement une planification à grande échelle. Ce large espace renferme une multitude d'enjeux à la fois économiques, territoriaux, de gestion, mais aussi paysagers. Les collectivités et les agents économiques représentent un champ multiscalaire d'acteurs qui dialoguent pour l'arrivée de cette ligne, mais dont les avis divergent sur les retombées à attendre suite à la concrétisation de cette voie ferrée.
- À l'échelle locale : l'arrivée d'une telle infrastructure marque à la fois l'établissement d'une nouvelle gare et le développement de la métropole de Rouen. L'attractivité attendue pousse les acteurs à se questionner sur l'accroissement démographique de la ville à venir. Plutôt que de s'étaler sur les terres arables environnantes, l'ensemble des acteurs s'accordent pour pousser à construire "la ville sur la ville". Ainsi au cœur de cette dernière, la nouvelle gare et ses connexions transforment le paysage existant en lui donnant un nouvel usage. À l'image du nouvel écoquartier Flaubert où l'on retrouve le vocabulaire portuaire, signe de son ancienne affectation.

Finalement, ce travail de Fin d'Études nous a permis de mettre en exergue les convergences et les divergences territoriales et locales des acteurs sur la connexion de la métropole rouennaise à la région capitale par une L.G.V. Cette opportunité d'un développement doit être réfléchie pas seulement selon des logiques économiques et techniquement comme dans les travaux de Facchinetti-Mannone, mais aussi paysagèrement. Cette liaison génère en effet localement des modifications à la fois sur l'intégration et la connexion de la nouvelle gare avec le reste de la ville (cf. Le Mans / Lille), mais aussi sur la densification des espaces créés au sein de la métropole comme l'écoquartier Flaubert dont le paysage existant influence l'aménagement futur du quartier (canal + drève). À l'échelle territoriale, utiliser le paysage comme levier joue aussi un rôle important afin d'intégrer cette infrastructure dans son milieu.

Au travers des opinions des acteurs interviewés quel que soit leur échelle d'action, le paysage apparaît comme un liant, un levier à considérer à toutes les échelles. Dans ce travail on peut voir comment le paysage agit comme un socle sur lequel on peut intégrer une nouvelle infrastructure. Il est la clé pour lier cette nouvelle ligne ferroviaire à son environnement existant.

L'implantation d'une telle infrastructure pharaonique a montré, avec l'exemple de Rouen, qu'il est possible de réduire la polarité de Paris au profit du développement de métropoles satellites. Ces métropoles s'affirment paysagèrement comme des entités à part entière puisqu'on n'envisage pas l'étalement urbain comme une solution, ce qui aurait formé in fine une sorte de mégapole « Paris-Rouen-le Havre ». Mais nous pouvons nous demander si la volonté de s'affirmer comme une

métropole à part entière et de se rendre le plus possible attractif n'est-elle pas paradoxale avec l'implantation d'une LGV qui augmentera le trafic des navetteurs journaliers vers la capitale au risque de créer une ville dortoir.

La réalisation d'un tel document permet de mettre en valeur et d'aborder de manière transversale des thématiques étudiées au cours de la formation d'architecte paysagiste et montre les multiples échelles d'actions à laquelle nous pourrons être amenés à travailler.

Bibliographie

Actu.fr. Port de Rouen : les coulisses d'un géant. <https://actu.fr/societe/port-rouen-coulisses-dun-geant_438760.html>. Date de consultation : Décembre 2019

ANTONI, M. Blanchardon, A. Hecquet, A. Lombard, E. 2017. *La Seine, un monument libre : entre Paris et la Manche, une responsabilité envers l'espace du fleuve*. Éditions : École Nationale Supérieure de Paysage.

Association des Géologues du Bassin de Paris. 2015. *Le bassin parisien un nouveau regard sur la géologie*. Association des Géologues du Bassin de Paris.

AURBSE (Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure). 2014. *Atlas socio-économique : bassin de vie de Rouen*. Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure.

A.U.R.B.S.E : Agence d'Urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure. 2011. Ligne Nouvelle Paris Normandie : Connexion au réseau à grande vitesse européen et aux aéroports internationaux. Réseau Ferrer de France.

BAHOKEN, F. Koning, M. Mimeur, C. Olarte-Bacares, C. Thévenin, T. 2016. *Les temps de parcours interurbains en France*: Une analyse géo-historique. Transports: Economie, politique, société. pp.17-25.

BRAUNSTEIN, J. 2017. *L'Histoire de Rouen : Jean Braunstein, historien, résume 2000 ans d'histoire de Rouen*. Rouen.fr

BRUNET, R. 2002. *Lignes de force de l'espace européen* . Mappemonde n°66 . P : 14 - 19

Cité de l'architecture et du patrimoine EXPOSITION. *Sine data. Le Grand Pari(s) : du 30 avril au 22 novembre 2009 : Galerie des moulages*. < <http://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/le-grand-paris> >. Date de consultation : Juin 2019

Commission mobilité 21. 2013. *Mobilité 21 : Pour un schéma national de mobilité durable*. Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Conseil Métropolitain. 2015. *Urbanisme et planification : plan local d'urbanisme intercommunal engagement de la procédure d'élaboration du PLUi; objectif poursuivis et modalités de la concertation*. Métropole Rouen Normandie

COOPÉRATION DES AGENCES D'URBANISME : APUR/AUCAME/AUDAS/AURBSE/AURH/IAU-IDF. 2011. *Les données essentielles : Paris Rouen Le Havre Axe Seine*. Mad'Line Communication Rouen

DAUBIGNY, J & Lorot, P. 2013. *Le Grand Paris. Dans la compétition des grandes métropoles : entretien réalisé par Pascal Lorot*. Édition Choiseul « Géoéconomie ». N°66, P. 107 à 176.

Définitions : influence - Dictionnaire de français Larousse. Sine data. < <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/influence/42976> > . Date de consultation: Mai 2019

Direction générale des collectivités locales - DESL. 2019. Bilan statistique des EPCI à fiscalité

propre au 1er janvier 2019.

Eur - Lex . 2004. *SDEC : Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne.* < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM:g24401> >. Dernière consultation : Mai 2019

Eurostat. Communiqué de presse. 2019. *PIB par habitant dans 281 régions de l'UE.* Service de presse d'Eurostat.

FACCHINETTI-MANNONE V, BAVOUX J-J 2010. *L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales.* Société Royale Belge de Géographie. P. 9-22

FACCHINETTI-MANNONE V, BELLET C, RIBALAYGUA C, Richer C. 2013. *Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire: comment convertir l'accessibilité en attractivité?.* Les Cahiers scientifiques du transport , AFITL,, 63, pp.3-31.

FRANCK, A. Sine data. L'Antenne - Les transports et la logistique au quotidien. *Classements des ports mondiaux.* < https://www.lantenne.com/Classements-des-ports-mondiaux_a26954.html >. Date de consultation : Février 2019.

Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2013. *Façade.* < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/façade> >. Dernière consultation : Février 2019

Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2013. *Hinterland.* < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/arriere-pays-et-avant-pays-hinterland-foreland> > . Dernière consultation : Mai 2019

Géoconfluences, éducscol, ens, de Lyon. 2016. *Métropole — Géoconfluences.* < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole> >. Date de consultation : Juin 2019

Gouvernement.fr. 2017. *Les métropoles.* < <https://www.gouvernement.fr/action/les-metropoles> >. Date de consultation : Juin 2019

GRUMBACH, A. 2009. *Seine métropole Paris Rouen Le Havre.* Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne.

Havre Rouen Paris (Haropa). Sine data. Wikiwix's cache. < <http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fwww.paris-ports.fr%2Ffr%2Fpdf%2Fguidecrues070228.pdf> >. Date de consultation : Juin 2019

HEYRAUD, E. 2016. *Esprit des lieux: Villes moyennes et attractivité des territoires.* Biennale de l'architecture de Caen : (Re) construire la ville sur mesure. P : 28 - 33.

Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). 2018. Entre 2011 et 2016, les grandes aires urbaines portent la croissance démographique française. INSEE Focus N° 138

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). 2019 . *Estimation de la population au 1er janvier 2019.* < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198> > . Date de consultation : Juin 2019.

Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). 2019. L'influence de l'agglomération parisienne s'étend aux régions voisines. Paris. INSEE Première

International union of railways (IUC). Sine data. *High-Speed: What is High-speed Rail?*. < <https://uic.org/highspeed> >. Date de consultation : Mai 2019

LATERRASSE, J. 2018. *Urbanisme et trame urbaine : Ce que nous apprend l'histoire des villes.* Institut d'histoire moderne et contemporaine (IHMC).

Le Havre Rouen Paris (Haropa). 2019. En chiffres | Haropa. < <https://www.haropaports.com/fr/havre/en-chiffres> >. Date de consultation : Juin 2019.

Le moniteur.fr. 2017. *Découvrez les 21 PLUi exemplaires récompensés par le ministère de la Cohésion des territoires.* < <https://www.lemoniteur.fr/article/dcouvrez-les-21-plui-exemplaires-recompenses-par-le-ministere-de-la-cohesion-des-territoires.1031354> > . Date de consultation : Juin 2019

Le moniteur.fr. 2017. *PADD (projet d'aménagement et de développement durable) Un guide stratégique pour les villes.* < <https://www.lemoniteur.fr/article/padd-projet-d-amenagement-et-de-developpement-durable-un-guide-strategique-pour-les-villes.430674> >. Date de consultation : Juin 2019

LEMONNIER-MERCIER, A. 2013. *Les Embellissements du Havre au XVIII^e siècle - Chapitre III : De l'importance grandissante des Ponts et Chaussées.* Presses universitaires de Rouen et du Havre. 79-111

Métropole Rouen Normandie. 2017. *Plan local d'Urbanisme : Rapport de présentation.* Ville de Rouen

Ministère de la Cohésion des territoires. 2015. *Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) et plan local d'urbanisme (PLU).* Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales. < <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu> >. Date de consultation : Juin 2019

MORELLE, F : Dico du commerce international. Sine data. *Hinterland.* < <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html> >. Dernière consultation : Mai 2019

Ports et corridors : Le site dédié à la logistique portuaire. 2019. *Trafic 2018 des ports d'Europe du nord : « il y a des conteneurs, mais pas que... ».* < <https://portsetcorridors.com/2019/ports-trafic-2018-des-ports-deurope-du-nord-il-y-a-des-conteneurs-mais-pas-que/> >. Date de consultation : Juillet 2019

Railteam (fr) — High Speed Europe. Sine data. < <http://www.railteam.eu/fr/> >. Date de consultation : Mai 2019

Réseaux ferrés de France (RFF). 2004. Les impacts d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (L.G.V) : LGV PACA : préparation du débat public. Scetauroute p.38.

Rue des écoles. 2010. *Révision du Bac : Façade Maritime.* Le Monde. Site internet. < https://www.lemonde.fr/revision-du-bac/annales-bac/geographie-terminale/facade-maritime_

gx394.html > Dernière consultation : Mai 2019

SARKOZY, N. 2007. *Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur ses projets en matière de politique d'aménagement durable, à Roissy le 26 juin 2007.* < <http://discours.vie-publique.fr/notices/077002121.html> >. Date de consultation : Mai 2019

SAUTET, A. 2018. *Territoire Ferroviaire et paysage*. Openfield n°11. 8 p

SITTE. C. 1996. *L'art de bâtir les villes*. Lonrai, Édition du Seuil.

SNCF Réseau : Ligne nouvelle Paris Normandie, grand projet ferroviaire. Sine data. *Un projet conçu à l'écoute des besoins*. < <https://www.lnpn.fr/pages/un-projet-concu-lecoute-des-besoins> >. Date de consultation : Juillet 2019

Société Nationale des Chemins de fers Français (SNCF-Réseau). 2011. *Ligne nouvelle Paris Normandie, étude aménagement du territoire benchmark sur les effets de la grande vitesse ferroviaire*. SETEC Organisation.

Société Nationale des Chemins de fers Français (SNCF-RÉSEAU) Ligne nouvelle Paris - Normandie. Sine data. < <https://www.lnpn.fr/pages/un-projet-concu-lecoute-des-besoins> > . Date de consultation : Mai 2019

Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie. Sine data. Description pédologique. < <http://sigessn.brgm.fr/spip.php?article126> > Date de consultation : Juillet 2019

TERRIER, C. 1986. *Les déplacements domicile-travail en France : évolution de 1975 à 1982. In: Espace, populations, sociétés. Visages de la population de la France - Faces offrench population [Changements démographiques et géographiques de la population de la France. Poitiers novembre 1985.]* pp. 333-342.

Vallée de la Seine. 2015. *Contrat de plan interrégional État-Région vallée de la Seine : 2015-2020*. Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine.

Vie-publique.fr. 2019. *Loi mobilités, lom, projet de loi d'orientation. Projet de loi d'orientation des mobilités - Panorama des lois*. < <https://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-orientation-mobilites.html> > Date de consultation : Juillet 2019.

Voies navigable de France. 2018. *Les chiffres du transport fluvial en 2017*. Direction du Développement Division Ports, Études et Gestion domaniale

Annexes

Annexe A

Interview de Guénolé Le Moualigou : Paysagiste urbaniste de la métropole Rouaennaise

Qui est Frédéric Sanchez?

Frédéric Sanchez est le Président de l'agglomération de Rouen, de la métropole Rouen Normandie et le maire de Petit-Quevilly.

Quelle est sa politique de la ville ?

Bien qu'assez jeune, c'est un homme politique assez fort sur le territoire. Il est engagé sur les thématiques de développement durable et a d'ailleurs organisé une COP.21 locale qui a été un franc succès. Il met en place des démarches de concertation autour de la nature en ville, des mobilités, de l'eau. Il y a un geste très fort dans leur P.L.U.I, c'est : aucune zone urbanisée à vocation d'habitat supplémentaire par rapport aux anciens PLU qui sont intégrés dans la métropole. Le document d'urbanisme qui sort est un document d'urbanisme intercommunal qui gêne tout projet d'extension urbaine supplémentaire pour la préservation. Mes collègues, chargées de mission dans mon équipe, avaient même mis en place un système humoristique entre elles où elles s'octroyaient une prime à chaque fois qu'elles arrivaient à faire diminuer le nombre de surface urbanisable par rapport aux anciens PLU. Il y a donc un geste très fort de freiner l'extension urbaine.

Est-ce que vous prévoyez donc de réduire le nombre d'habitants en métropole avec l'arrivée de la L.N.P.N ?

Pas de la réduire, car il n'y a pas une croissance démographique énorme. La métropole n'a absolument pas l'intention de jouer sur l'effet d'aubaine. Je pense que la stratégie est tout à fait différente dans l'Eure, car si l'on va du côté de Vernon, la stratégie n'est pas la même.

C'est-à-dire que les personnes qui vont habiter à Rouen ne vont pas forcément aller travailler à Paris.

Peut-être, mais en tout cas aujourd'hui, la métropole ne se projette pas du tout dans cette perspective.

D'accord, la perspective de la L.N.P.N est un peu trop loin ou ce n'est pas l'objectif premier ?

Je pense que les gens ont du mal à croire que le train va créer des opportunités économiques. Il y a beaucoup de gens qui font des déplacements de la Normandie vers Paris et c'est une ligne qui pose énormément de problèmes. Je pense que les gens ont du mal à imaginer ce que pourrait offrir une autre manière de fonctionner. Par exemple ce matin j'ai eu 1h30 de retard sur mon train et les gens sont habitués à ces retards dans leur mode de vie. Se dire que d'un coup, cela va être 45 minutes entre Rouen et Paris, mais pas plus, je pense que les gens ne se projettent pas.

J'ai compris aussi qu'il va y avoir une modification du territoire à l'exemple du Mans qui s'est retrouvé à une heure de Paris. Des gens sont venus habiter au Mans et sont allés travailler à

Paris. Cela s'est également passé pour Lille ou pour toute métropole qui est à moins d'une heure, elles se sont retrouvées alimentées en population avec un rapport d'échelle modifié.

Ce qui se passe à Rouen, c'est que la gare Saint-Server est la nouvelle gare TGV. La métropole a énormément misé sur la rive gauche qui historiquement était la rive ouvrière.

Ce que je comprends sur la rive gauche c'est que l'on a un peu délaissé la rive droite avec beaucoup moins de projets.

Selon vous, il n'y a pas de rapport entre le projet de Jacqueline Osty et le projet de la gare Saint-Server ?

Non-moi je ne l'ai pas vu. Les anciennes friches étaient des friches essentiellement ferroviaires, polluées. Je ne pense pas que le choix de l'emplacement du quartier Flaubert soit stratégique par rapport à l'emplacement de la gare.

Tous les banquiers de Rouen ont tout le même discours : investissez dans les éco quartiers Luciline et Flaubert parce que c'est l'avenir. Flaubert n'a pas encore d'opportunités, mais l'image éco quartier fait fantasmer les banquiers. Ils ne veulent pas que ça coûte plus cher, donc il faut réussir à faire du greenwashing, mais ils trouvent que d'un point de vue marketing c'est hyper porteur.

Est-ce qu'il y a une réflexion sur le lien entre l'écoquartier Flaubert et le quartier en face très populaire ?

Pas de réponse

Annexe B

Interview d'Aude Peyralbes Responsable de projet Département Urbanisme et Habitat (UH) Direction de l'Aménagement et des Grands Projets Service commun Métropole / ville de Rouen.

Quels sont les projets ou les schémas en réflexion que vous mettez en place pour l'arrivée de la L.N.P.N sur le territoire ?

La LNPN est prise en compte déjà depuis plusieurs années dans les documents d'urbanisme de Rouen et de son agglomération. Les premières réflexions sur la nouvelle de gare à Saint-Sever ont même été initiées suite à l'approbation en 2001 du Schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (l'ancêtre du SCOT en quelque sorte).

Aussi, la LNPN est prise en compte dans le SCOT de la Métropole et dans son futur PLUI (bientôt en enquête publique). La Ville de Rouen a déjà intégré ce projet dans son PLU depuis plus de 10 ans.

Avez - vous réfléchi aux orientations urbaines ou paysagères éventuelles pour cette infrastructure? Si oui, quelles sont-elles?

La LNPN, pour le territoire, n'est pas uniquement un projet d'infrastructure. C'est un véritable projet de territoire, à la fois projet de transport et projet urbain. En effet, toutes les réflexions sur le territoire de la Métropole de Rouen ont été conduites sous ces deux angles : résoudre la saturation du noeud ferroviaire rouennais et développer l'économie tertiaire, notamment tertiaire supérieure de la Métropole.

Aussi, les choix de localisation de la nouvelle gare ont toujours reposé à la fois sur les « performances» de l'infrastructure de transport et sur le potentiel de développement urbain du site. Ainsi, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare permet-il de redynamiser le centre-ville de Rouen sur la rive gauche de la Seine (la rive droite est la rive historique de Rouen) et d'offrir un pôle d'échanges multimodal performant pour l'ensemble de l'agglomération et de son bassin de vie. En effet, le choix d'une gare centrale en centre-ville (à 1 km à pied de la cathédrale) garantit la proximité du maximum d'habitants et d'emplois. Cette localisation permet aussi une très bonne desserte en transport en commun, sans un allongement excessif des temps de parcours et en minimisant les coûts d'investissement et d'exploitation pour le réseau. Enfin, la nouvelle gare est conçue comme une gare centrale, accueillant tous les trains et permettant diverses correspondances entre trains grandes lignes et TER. Son dimensionnement permet un développement de l'offre de TER à l'échelle du bassin de vie rouennais et de la Région.

Concernant l'infrastructure, des groupes de travail régulier ont lieu avec les équipes de SNCF Réseau concernant les interfaces entre cette ligne et les projets de territoire. Les études précisant les zones préférentielles de passage de la L.N.P.N dans cette zone très contrainte, a abouti à une ligne en grande partie souterraine entre la nouvelle gare de Rouen et le plateau de Caux vers Barentin dans sa traversée de l'agglomération rouennaise. En effet, à ce stade, un tunnel sous-fluvial est prévu pour traverser la Seine et poursuivre la ligne vers le Havre. Après plusieurs simulations d'insertion

de la ligne dans la vallée du Cailly, c'est une solution en tunnel qui se profile avec des coûts assez similaires avec une solution en partie en surface (car le passage en aérien conduit à des solutions techniques onéreuses en milieu très urbanisé). Une 2^{ème} solution a été étudiée par SNCF Réseau pour réutiliser la ligne existante à partir de la gare de Maromme, mais elle n'apporte pas les mêmes fonctionnalités, elle est très impactante pour le territoire traversé, avec la construction d'un nouveau viaduc au-dessus du Cailly au niveau de Malaunay. Il faudrait des percements de tunnel et un doublement de l'emprise de la voie ferrée existante à flanc de coteaux.

En termes de population votre agence a-t-elle calculé le nombre de personnes qui seront affectées (c'est-à-dire: vivre à Rouen travailler à Paris(ou vice-versa) / gentrification de la banlieue rouennaise à moyen / long terme) par l'arrivée de la L.N.P.N ?

Sur la question des évolutions démographiques et économiques, les réponses sont bien difficiles à formuler. Il y a une volonté politique de développer l'attractivité résidentielle et économique du territoire, notamment avec le projet Saint-Sever Nouvelle Gare. Il n'y a en revanche pas de «loi économique» corrélant le développement de l'offre de transport et ces dynamiques. Plusieurs benchmarks sur les quartiers de gare TGV ont montré que les territoires qui bénéficiaient démographiquement et économiquement des retombées de nouvelles lignes sont ceux qui ont mis en place des politiques publiques d'accompagnement. C'est aussi sur cela que nous travaillons.

Enfin, sur la cohérence des projets, notamment de Rouen Flaubert et de Saint-Sever Nouvelle Gare, elle est assurée dans le cadre du projet Rouen Seine Cité (Rouen Flaubert, Luciline, Saint-Sever Nouvelle Gare et les aménagements de bords de Seine) qui vise à élargir le centre-ville de Rouen à un cœur de métropole de 500 000 habitants. Des complémentarités et un phasage de la programmation sont assurés, notamment à travers le pilotage de toutes ces opérations par notre Direction Aménagement et Grands Projets, qui est un service commun de la Ville et de la Métropole de Rouen (l'écoquartier Luciline étant une opération sous MOA VdR, Rouen Flaubert et Saint-Sever Nouvelle Gare sont des opérations sous MOA Métropole).

Concernant le lien entre projets de territoire et la LNPN, je vous invite à consulter la publication faite par SNCF Réseau, avec l'appui des agences d'urbanisme, suite à la démarche qu'ils ont engagée avec les territoires normands afin de faire émerger un projet de « territoire LNPN » : . Vous y trouverez notamment notre présentation.

Les dernières années (2015-2018) ont permis de définir, conjointement avec SNCF Réseau et nos partenaires, la programmation urbaine et en matière de mobilité du projet Saint-Sever Nouvelle Gare. Ils ont permis de déterminer les grands invariants concernant l'insertion de la nouvelle gare dans le tissu urbain existant et a créé sur la friche de l'ancienne gare Saint-Sever (qui sera le site de la future gare de Rouen). Vous pouvez consulter un certain nombre de documents sur le site du projet.

Que pensez-vous des conséquences des prix du foncier lors de la mise en place de la nouvelle gare?

Concernant l'impact de la LNPN sur les prix du foncier, il est tout à fait imaginable que les prix du foncier dans le quartier Saint-Sever puisse augmenter, sachant que les prix de l'ancien dans ce secteur ne sont pas très élevés, comparativement à d'autres secteurs du territoire. Jusqu'à présent nous n'avons pas observé de hausse des prix dans ce secteur même si la proximité de la future nouvelle gare peut être mentionnée dans les annonces.

Nous sommes bien évidemment vigilants sur une gentrification qui pourrait exclure les publics les plus fragiles. Ce secteur dispose néanmoins de 30 % de logements sociaux, et d'un parc locatif, qui dans une certaine mesure, joue le rôle de parc social de fait. Un rééquilibrage par l'apport d'une population un tout petit peu plus aisée pourrait être souhaitable, notamment pour soutenir le tissu commercial fragile de ce secteur, et aussi permettre de « relocaliser » une partie des salariés de ce quartier qui n'y habitent en majorité pas.

Quel sera l'impact sur les terres agricoles de la nouvelle ligne ferroviaire?

Concernant les terres agricoles, le projet dans son ensemble, et à l'échelle de toutes ses phases de réalisation (nous parlons d'un projet phasé sur de nombreuses années, voire décennies), doit, à mon sens, être comparer à la consommation d'espaces naturels et agricoles dans la vallée de Seine pour d'autres activités, comme les zones d'activités et le logement (vous trouverez assez facilement des chiffres dans les rapports de présentation des SCOT de la vallée de Seine). À l'échelle de la Métropole Rouen Normandie, le projet de la LNPN n'a *a priori* aucune incidence sur les terres agricoles.

À titre de comparaison, une autoroute consomme beaucoup plus de terres agricoles qu'une ligne ferroviaire au km, compte tenu de son profil en travers beaucoup plus étroit.

Quel sera l'impact sur le développement de la rive gauche avec l'arrivée de la nouvelle gare et les conséquences pour la rive droite?

Concernant la rive droite, l'impact du projet LNPN sur le quartier de la gare sera à réévaluer une fois les fonctionnalités ferroviaires du système rouennais précisé. À ce stade, la gare rive droite reste une halte ferroviaire desservie par une partie des liaisons TER (axe Yvetot et Dieppe).

Les études, tant sur les commerces de la gare, que sur les activités économiques autour de la gare, avait montré, il y a quelques années, une assez faible dépendance à la clientèle utilisant la gare. De même, la gare n'était pas un critère d'implantation et une infrastructure primordiale de l'activité éco des entreprises implantées (à l'exception des bureaux de SNCF...). De même, les usagers réguliers de la gare n'habitent que pour une faible part dans le quartier autour de la gare.

La majorité des usagers quotidiens habitent dans l'intraboulevard rive droite, ils seront donc très proches de la nouvelle gare via les ponts Corneille et Boieldieu. En outre, une part significative des usagers de la gare vient de la rive gauche, notamment via le tram. Ces personnes verront leurs temps de parcours se réduire.

Selon vous, quelle serait la meilleure intégration paysagère pour la ligne ferroviaire au sein de la vallée de la Seine? (plateau céréalier, fond de vallée, etc.)

Concernant l'impact paysager de la LNPN dans l'agglomération, il devrait, au final, être très mesuré et limité à la nouvelle gare et à son quartier. En effet, la LNPN doit emprunter le faisceau ferroviaire existant en amont de Rouen. L'intégration paysagère de la nouvelle gare est un objectif important du projet : quel paysage donne-t-on à voir au voyageur à l'arrivée (la cathédrale, la Seine, l'île Lacroix, la côte Sainte-Catherine, la tour des archives) ? Quelles vues sur la nouvelle gare et son quartier ? L'attention à la 5ème façade sera forte.

Pour ce qui est de l'aval, la ligne sera en grande partie en tunnel ou en tranchée couverte. Une coordination importante est conduite pour articuler le tracé, principalement souterrain de la ligne, dans ce secteur très constraint.

Quelles conséquences de la LNPN sur le paysage existant et ces activités?

Concernant l'insertion paysagère de la ligne dans la vallée de Seine, je n'ai à vrai dire, pas franchement d'avis. Nous ne sommes, sur ces secteurs, pas encore en étude de tracé, il est donc difficile de se prononcer.

Concernant le projet Saint-Sever Nouvelle gare dans son ensemble (et je vous invite à consulter les informations sur le site www.saint-sever-nouvelle-gare.fr), l'arrivée de la nouvelle gare doit permettre de redynamiser tout le centre-ville rive gauche de Rouen, de redonner de l'attractivité résidentielle et tertiaire à l'ensemble du quartier existant, et ce, sans attendre la gare.

Le projet doit aussi permettre à terme de mieux mailler en transports en commun structurant ce secteur, tout comme le centre-ville rive droite.

Annexe C

Présentation générale de l'écoquartier Flaubert

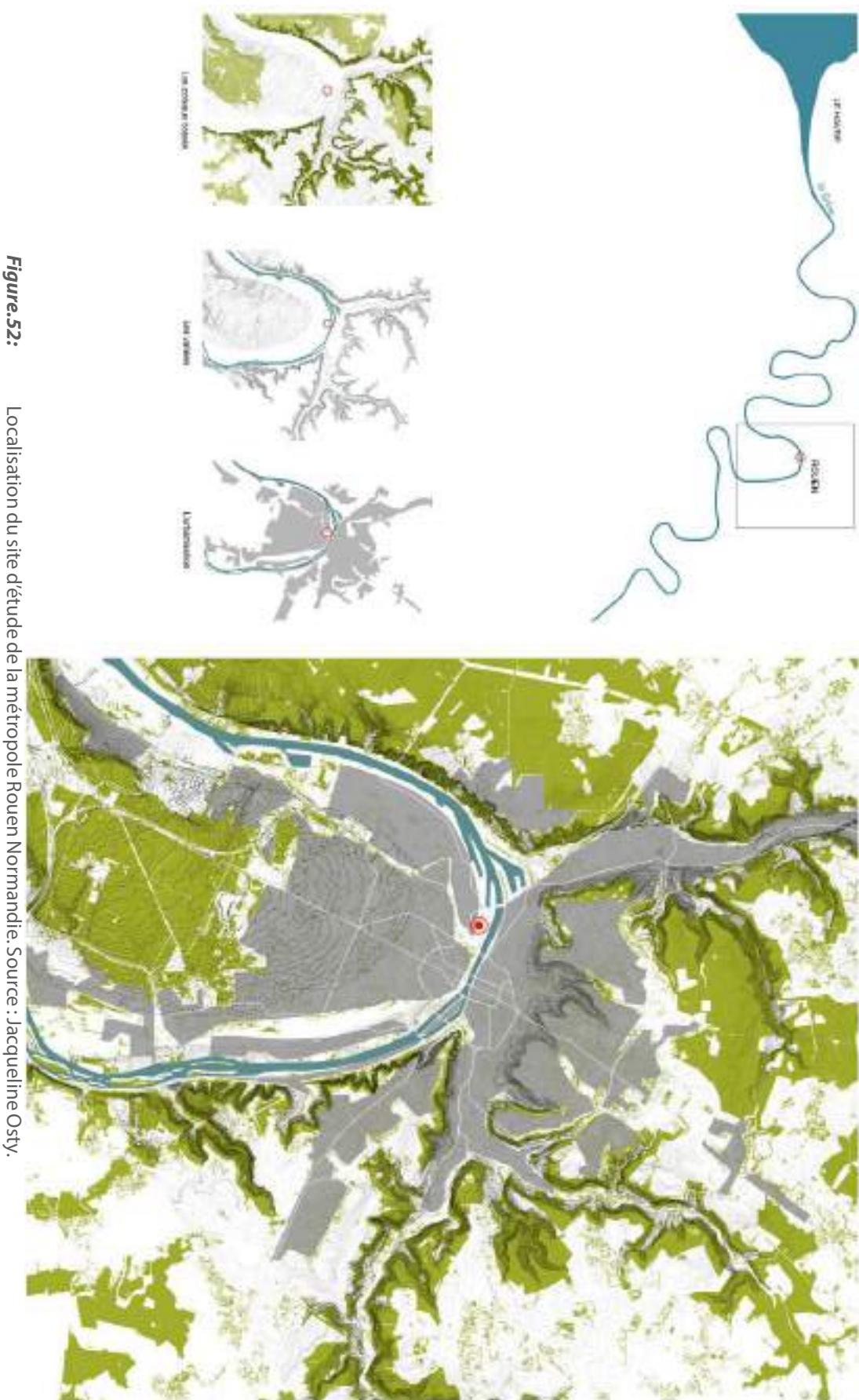


Figure.53:

Localisation du site du projet d'écoquartier au sein de la ville de Rouen. Source : Jacqueline Osty.

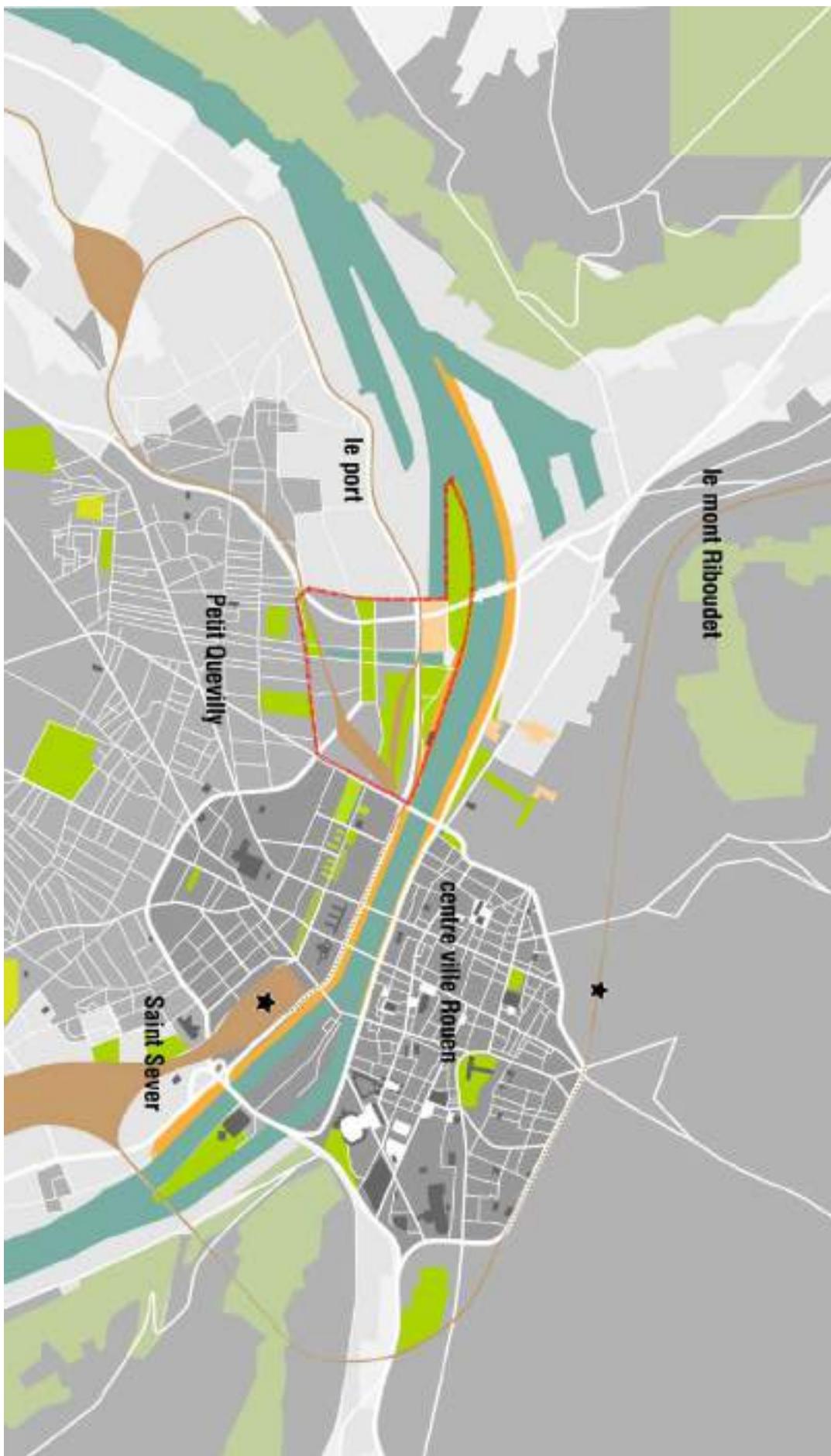
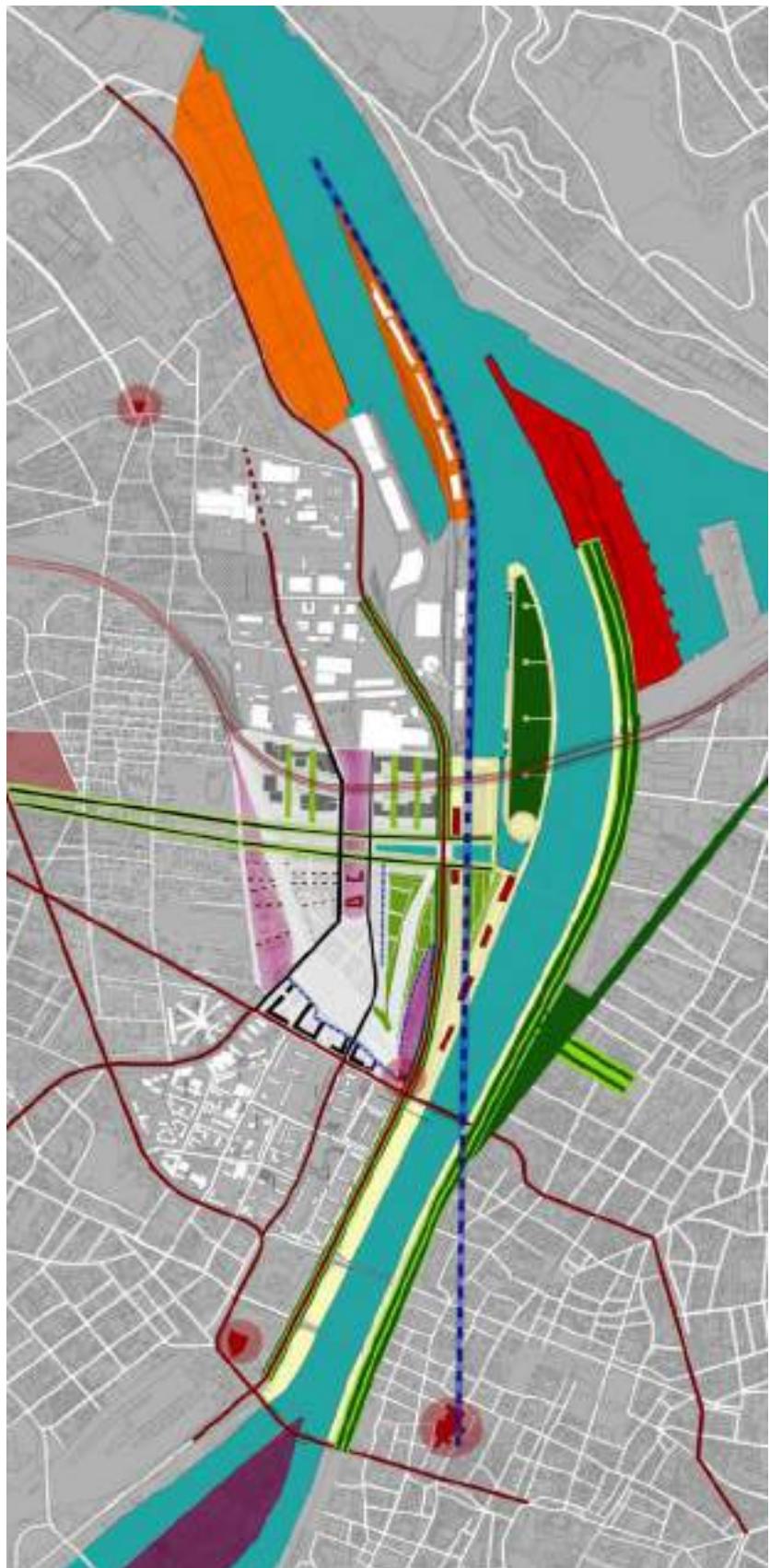




Figure.54: Délimitation du site du projet d'écoquartier. Source : Jacqueline Osty.



Figure.55: Lignes paysagère et urbaines de la ville de Rouen. Source : Jacqueline Osty.



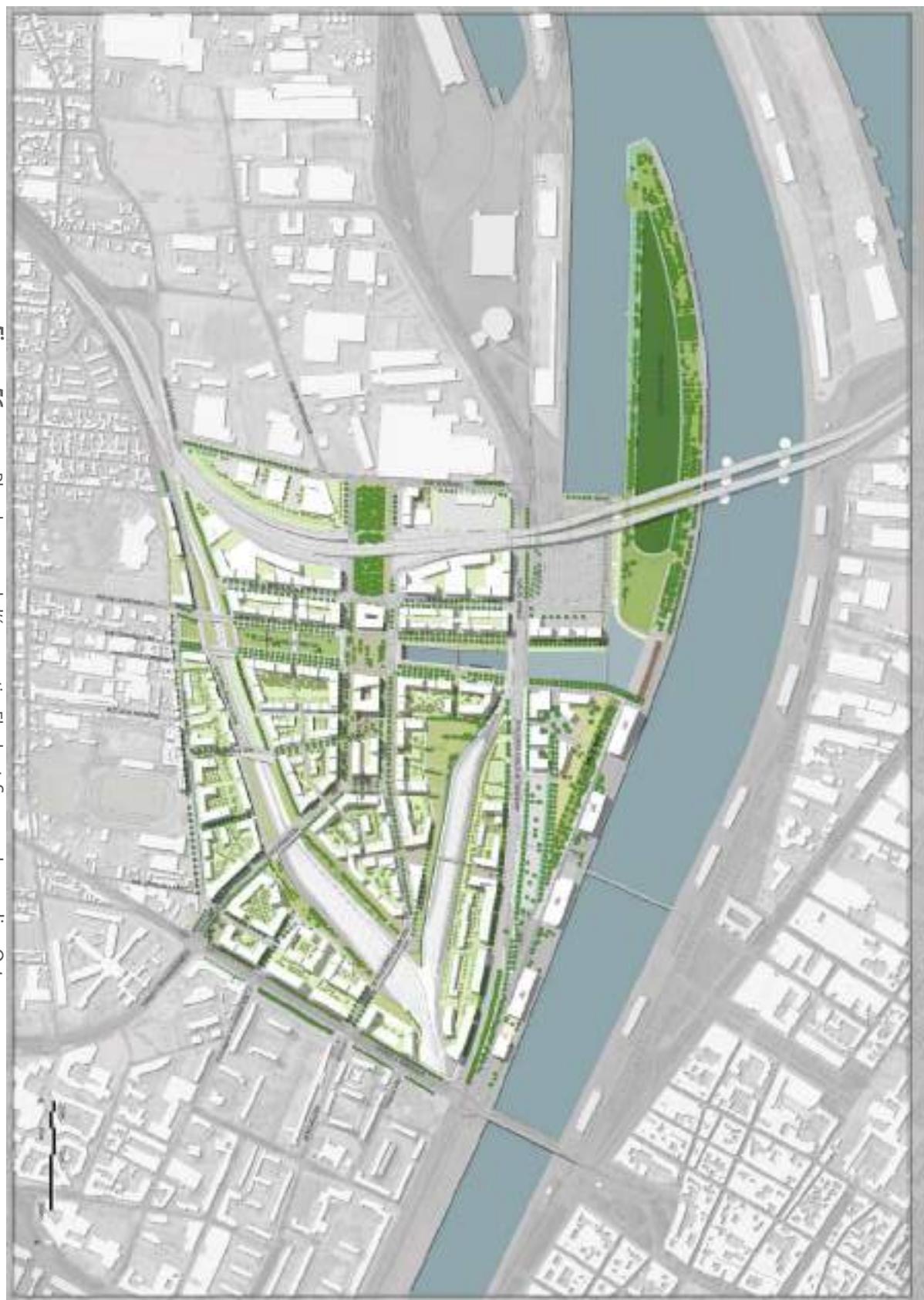


Figure.56: Plan de masse de l'écoquartier Flaubert. Source : Jacqueline Osty.



Figure.57: Vue depuis la rive droite vers le canal et le 107 sur la rive gauche. Source : Jacqueline Osty.



Figure.58: Vue depuis la rive droite vers le faisceau ferré sur la rive gauche Source : Jacqueline Osty.

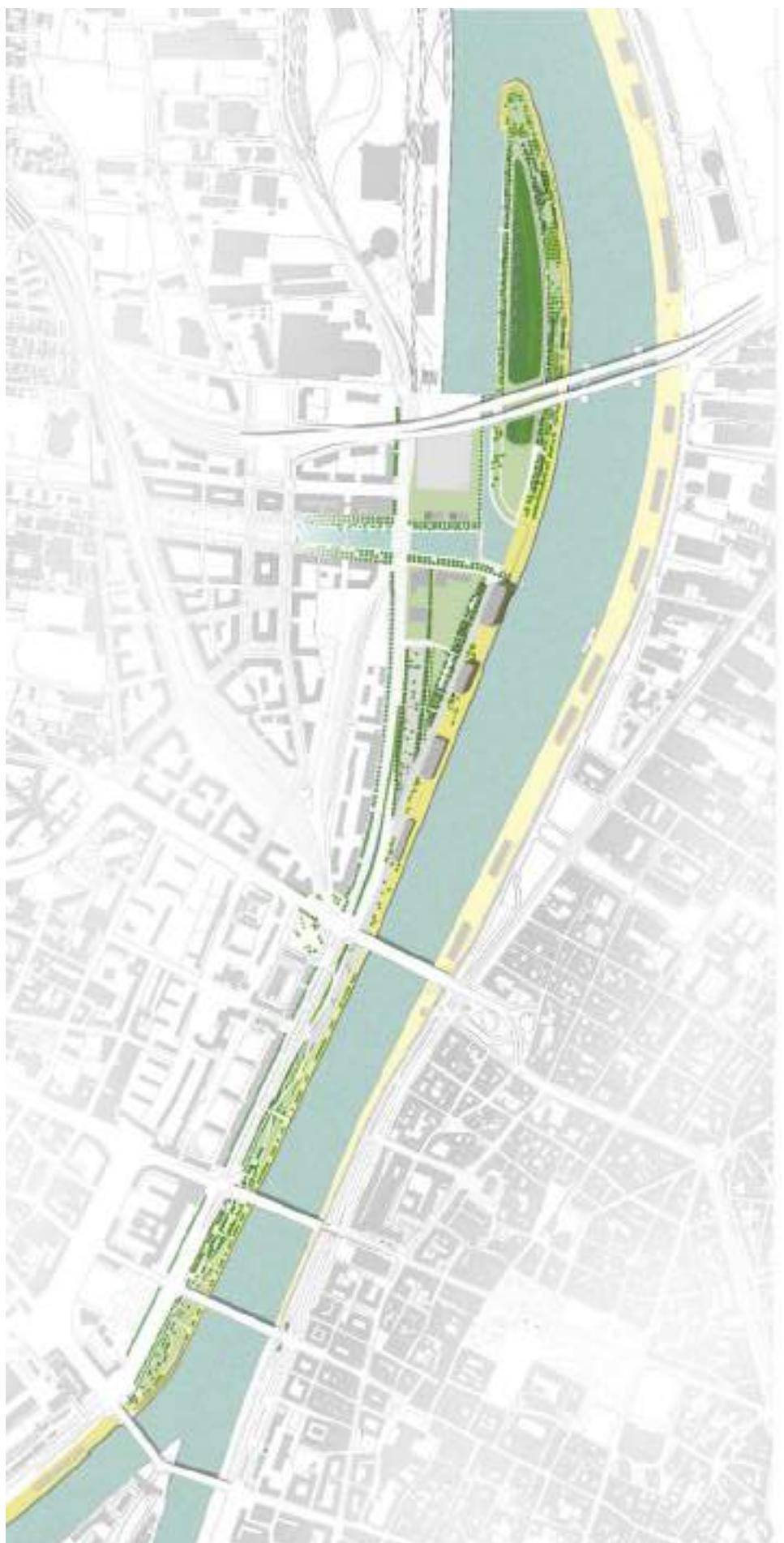


Figure.59: Plan de masse de la presqu'île et du réaménagement des quais rive gauche. Source : Jacqueline Osty.



Figure.60: Vue du parc de la presqu'île depuis la Seine. Source : Jacqueline Osty.



Figure.61: Vue du parc de la presqu'île depuis la Seine. Source : Jacqueline Osty.

Annexe D

Interview de Loïc Bonin chef de projet à l'agence Jacqueline Osty responsable de l'écoquartier.

Comment avez-vous pensez ce projet de territoire?

Ici, nous avons la situation d'un vrai projet au cœur de la métropole de Rouen et d'un méandre de la Seine avec des vues sur les coteaux qui inclut une situation géographique exceptionnelle. Nous sommes sur un territoire entre villes historiques : le centre-ville de Rouen et le domaine portuaire en pleine activité. La ville prend en compte les contraintes et le fonctionnement du port en place. L'objectif pour ce projet est de tirer des liens entre le domaine historique et le domaine portuaire dans un sens et dans l'autre de relier la ville de Petit-Quevilly aux bords de seine. Un des objectifs premiers de la réhabilitation de ce territoire est de reconnecter les tissus existants qui sont aujourd'hui coupés par des infrastructures ferroviaires et routières. La ville est coupée en deux par les emprises ferroviaires larges, les autoroutes qui mettent la ville de Petit-Quevilly à distance des bords de Seine. Demain, nous aurons une modification de la voirie et l'ajout d'un viaduc. Dans ce projet, on travaille la connexion des nouvelles voies et des prolongements avec le tissu existant. L'écoquartier représente environ 90 ha avec à peu près 60 - 70 ha de quartier et 20 - 30 ha d'aménagement en bord de Seine : de parc, d'espace public ou d'équipement métropolitain. Le schéma reprenant les grandes lignes urbaines et paysagères nous a aidés à tirer des liens avec la ville existante et de la reliée par l'implantation d'un canal. Ce grand ouvrage hydraulique a pour vocation de gérer les eaux pluviales à l'échelle du quartier, mais avant tout de travailler une grande connexion verte et bleu pour se raccrocher à des itinéraires doux dans Petit-Quevilly. C'est vraiment un lien entre ville et Seine.

Un aménagement sera réalisé sur la presqu'île avec un parc en bord de Seine, au centre du quartier une grande place centrale pour gérer les flux puisque l'on a un ouvrage autoroutier qui se modifie. Le plan masse reprend ces points :

- Un grand maille planté (drève) canal vert et bleu à l'échelle du quartier,
- Une place centrale : deux séquences une paysagère avec un grand ouvrage hydraulique
- Un boisement humide pour gérer les eaux pluviales ce n'est pas une partie accessible.
- Une partie plus urbaine avec des équipements, des commerces toutes les fonctionnalités d'un centre de quartier.

Ensuite, un gradient d'Ouest en Est se décompose et décrit les parties habitées et les parties de bureaux. Les activités portuaires à l'Ouest sont en interface avec la partie plutôt tertiaire à qui fait écran entre l'infrastructure autoroutière et les parties habitées. En se déplaçant à l'Est le quartier devient résidentiel. Avec un mélange de typologie un peu d'intermédiaire et en majorité du collectif.

Un programme de 400 000 m² SDP (surface de plancher) sur l'ensemble du quartier avec la moitié d'habitat et l'autre de tertiaire soit 12000 personnes qui vont habiter ou travailler sur l'écoquartier Flaubert.

Les opérations ont démarré par les bords de Seine. Le parc de la presqu'île a été réalisé avec une première phase en 2013 qui représentait les deux tiers de la zone, il comprend l'aménagement des bords de Seine, le Parking et les équipements phares. Les objets architecturaux sont assez

remarquables avec l'hôtel 108 de Jacques Ferrier, le 107, 106, et un futur hôtel de Marc Mimram.

En termes de développement, le quartier se décompose en 2 axes à l'Est le long de l'avenue Jean Rondeau, où nous avons le T4 (transport en commun) qui vient d'être réalisé, nous développons ainsi la phase Est du quartier avec des macros lot en bord d'avenue des bureaux et des logements. Les logements sont situés du côté du quartier. Une opération de 40 000 m² avec des bureaux conçus par TBK ou AZ architecture. L'autre lot c'est l'îlot A qui se développe autour de 12-15 000 m², dont une tour en bois qui va être, réalisée en proie du quartier.

Le quartier va se développer le long de l'ouvrage hydraulique, il participera au changement d'image qui a commencé avec le réaménagement des quais de Seine. Nous commençons à travailler sur les îlots qui entourent le canal.

La L.N.P.N passera en tunnel sous la partie Nord du quartier qui est aujourd'hui gelée, le tracé de la ligne étant encore imprécis. Nous terminerons alors par cette partie quand la ligne sera réalisée.

Nous avons pris cet aménagement par le paysage dans la conception de ce quartier, nous sommes paysagiste mandataire de ce projet donc le paysage à toute sa place dans l'approche et la façon de construire le quartier. La grande armature paysagère, le canal bleu et vert, les bords de Seine ainsi qu'un paysage ferroviaire que l'on valorise avec des ouvertures sur le ciel de la lumière.

Nous accompagnerons ces faisceaux par un jeu de talus de plantation puis le développement de quartier avec des activités de bureaux et de logements. Nous avons vraiment un projet en interface avec une réutilisation du matériel portuaire sur le site.

Les remblais ferroviaires sont à quelle hauteur ?

Ils sont à moins 6 mètres de notre plate forme. La ville elle-même a été remblayée pour franchir la seine et pouvoir se mettre hors inondations.

Quel type de population vous espérez sur ce quartier résidentiel ?

Un quartier mixte avec la règle du P.L.U.I avec le pourcentage de logement social une volonté des élus de réaliser des logements assez grands pour que des familles puissent s'installer ou se réinstaller sur la métropole. Les élus essaient d'éviter que ces familles aillent dans les campagnes afin de réduire le développement d'une urbanisation trop extérieure à la ville ou la métropole. Il y a donc une volonté de développer des logements qualitatifs et éviter d'avoir du petit logement d'investisseur. Il y a une vraie volonté d'avoir une mixité sur ce quartier.

Vous m'avez parlé du T4, quelle réflexion avez-vous sur les transports en commun sur votre quartier ?

Effectivement vous avez le T4, rue Jean Rondeaux, mais à plus long terme il y aura la mise en place d'une ligne Est-Ouest de la nouvelle gare Saint Server qui traverse l'écoquartier Flaubert et repasse rive droite. Vers le Nord-Est avec l'ajout d'une nouvelle ligne de bus en site propre. Ce maillage dans un rayon de 300 m desservira le quartier par les transports en commun. Dans un premier temps une ligne de bus vient relier les bords de Seine.

Avez-vous anticipé l'arrivée de la LNPN ? Quels liens avez-vous avec les nouveaux projets de la métropole ?

Nous travaillons avec la métropole qui se charge de faire le lien avec les projets et qui fait le travail de complémentarité. Notre lien sur ce quartier existe par la ligne de transport Est-Ouest avec Saint Sever.

Sur l'anticipation de la Ligne, pour l'instant nous n'avons pas de modification majeure. Le tracé n'est pas encore assez précis pour de telles modifications.

En termes d'estimation, dans quel phasage prévoyez-vous la fin des travaux ?

Nous estimons pour l'ensemble du quartier excepté l'îlot sur lequel la ligne nouvelle passe une livraison à l'horizon 2030 - 2035.

Annexe E :

Interview d'Hélène Peskine, architecte urbaniste en chef de l'État est secrétaire permanente du Plan urbanisme construction architecture - Puca - et de la plateforme de recherche et d'expérimentation sur l'énergie dans le bâtiment - Prebat.

Je travaille en partie sur la consultation internationale du Grand Paris. J'essaye de comprendre les transformations induites par l'arrivée de la LNPN. Je m'intéresse à l'approche des acteurs que je rencontre et le met en exergue leurs convergences et divergences avec comme cas d'étude la métropole de Rouen.

J'essaye de montrer que certains acteurs sont divergents au niveau de la grande échelle et certains veulent plus se concentrer sur la métropole de Rouen.

Quel était votre rôle au début de la consultation internationale du Grand Paris?

Tout d'abord, je suis architecte de formation, architecte urbaniste de l'état de fonction, et je suis fonctionnaire du ministère (historiquement de l'équipement) aujourd'hui de la transition écologique. Je suis rentrée dans ce ministère il y a 15 /16 ans, j'ai travaillé comme chef de service, urbaniste au sein des services de l'État en région parisienne. J'assistais les communes à la réalisation de PLU. J'ai ensuite été appelée au niveau régional pour me consacrer au SDRIF (Schéma directeur de la Région Île-de-France) qui est le document planificateur par excellence de la région qui est pilotée par la région IDF avec le copilotage de l'État. En 2007 avec l'arrivée du président N. Sarkozy, ce schéma a été ralenti au profit du Grand Paris, un projet plus stratégique (porté par l'État et pas par la région) d'aménagement de la région capitale (le Président est lui-même un élu de la région capitale) comme un projet d'importance nationale et d'intérêt national et pas forcément dans les limites régionales. Bien que ce soit, un projet de territoire et les projets de territoire en France sont aujourd'hui décentralisés, mais le cas de la région capitale mérite d'être regardé à l'aune des enjeux nationaux.

Je me suis retrouvée sans emploi, étant architecte urbaniste j'ai été happée dans la consultation internationale d'urbanisme dont le préfet de région avait un siège. Je suis arrivée au conseil du préfet de région sur le pilotage de la consultation internationale d'urbanisme avec l'agglomération parisienne. Il faut savoir que le programme était piloté par le ministère de la Culture et non par le ministère du territoire.

Pourquoi le ministère de la Culture et pas celui de la cohésion des territoires ?

Le projet du Grand Paris s'est traduit par 2 grands programmes de Nicolas Sarkozy :

- Le transport dirigé par Christian Blanc (ministre dédié)
- la consultation internationale d'urbanisme qui porte sur les questions d'aménagement.

Je suis rentrée dans le projet du GP par la consultation internationale, j'ai assisté aux auditions de toutes les équipes

Vous étiez jury de cette consultation ? Votre rôle ?

Non j'étais membre du comité de pilotage pour donner un avis sur la question.

Un débat s'est tenu durant une période, car, étant l'opérationnelle de l'étape en région IDF, j'étais favorable à la concrétisation in situ qui allait préciser l'aménagement. Compte tenu des équipes qui se sont présenté 6 équipes françaises et 4 étrangères. La décision du Président de la République venant clore le débat et préciser de ne pas mettre en concurrence les 10 équipes et de les laisser travailler en parallèle. Cette base formerait une vision globale de l'aménagement de la région sans mandater une équipe.

Comment cela a-t-il évolué ?

Cela n'était pas très clair au début de ce que l'on allait en tirer au départ c'était une vision future de l'aménagement de l'Île-de-France. Qu'elles sont les priorités à engager pour la région capitale ? Chaque équipe a pris un prisme différent d'où l'intérêt du sujet. Nous avons reçu plus de 10 dossiers et j'ai fait partie d'une commission de sélection.

Quel critère aviez-vous pour la sélection ?

Je n'ai plus ces critères en tête. Il ne vous aura pas échappé que ce concours a rassemblé tous les grands noms de l'architecture.

Les équipes ont été retenues dans l'idée que l'on ne les mettrait pas en concurrence. Compte tenu des équipes en présence cela n'était pas possible et voire contre-productif. Elles ont travaillé chacune sur leur vision. Jusqu'à l'exposition, réalisée à la cité de l'architecture. Mais tout le travail consistait à proposer une programmation, un plan d'aménagement avec des priorités.

Ex : un métro express était déjà prévu sur l'A86, une infrastructure ferroviaire était également prévue sur l'axe Seine. Ce travail était jalonné d'étapes intermédiaires avec 3 auditions de mémoire jusqu'à l'exposition. Avec des équipes qui n'ont pas joué le jeu comme l'équipe de Jean Nouvel.

Au sein du comité de pilotage, nous les avons encouragées à approfondir un axe ou un parti de leur projet. C'est ce qui permettait de dire on les prend tous, car leur regard était totalement différent. Attention néanmoins la superposition des projets est impossible, car la vision des territoires est totalement différente. Les exemples de Foster et Vigano sont très parlant respectivement polarisant et étalé. Cela permettait d'éclairer l'action publique sur la suite à donner au concours.

Je suis revenue à mon bureau de la direction régionale Île-de-France avec la volonté de concrétiser les projets présentés. Avec mon équipe j'ai travaillé à une synthèse sur les éléments à déployer ou développer y compris en ce qui concerne les transports.

Dans cette synthèse quel regard portiez-vous sur le paysage ?

Nous avons très peu évoqué le paysage. Nous pouvions noter la présence de sociologues, d'architectes-urbanistes, d'ingénieurs et très peu de paysagistes. Le paysage en tant que tel et en tant que ressource pour le Grand Paris avait assez peu été mis en valeur. D'autant moins pour

Paola Vigano et Bernardo Sequi qui ont fait un travail tellement théorique sur la ville isotope que cela manquait d'ancrage. Elle avait une grille transposable partout. Le rapport au sol était assez théorique et pas très opérationnel.

J'avais la volonté de rendre ce projet opérationnel et cela s'est arrêté.

C'est-à-dire ?

Le préfet n'a pas su quoi faire avec ces données concernant la consultation d'un côté et de l'autre la mission des transports de Christian Blanc a prospéré encore. La SGP. Ce dossier n'a jamais été repris par l'état.

Il aurait pu servir comme schéma directeur ?

Exactement, c'était mon objectif et celui de mon directeur.

Je pense que les équipes d'architectes qui avaient travaillé à l'origine ne voulaient pas se mettre en concurrence avec d'autres et que leur travail soit repris par d'autres. La solution qui a été retenue était celle de l'exposition qui mettait les projets en valeur sans donner de suite opérationnelle.

Concernant la consultation, un groupement d'intérêt public se crée il avait pour objectif de faire vivre la réflexion du Grand Paris : c'est l'atelier international du GP. Il s'installe au palais de Tokyo et dont les 10 équipes d'architecte étaient le conseil Scientifique qui était censé produire des documents pour savoir comment réaliser le Grand Paris. Ça a été une boîte à proposition et éclairage ça n'a pas été une agence d'urbanisme : un lieu où l'on produit du projet réalisable. C'était plus de la réflexion que du projet.

Cet atelier a-t-il aidé à la réalisation de la ligne ferroviaire Paris Normandie ?

Les seules structures opérationnelles étaient l'axe Seine qui est venu cristalliser ou fertiliser des éléments existants sur l'axe Seine. Ces idées existaient, elles ont été reprises et mises en valeur par A. Grumbach. La réflexion de l'axe Seine était un objet à part de la réflexion du GP, même autonome.

Le processus à créer beaucoup de frustration chez les architectes en question.

Pourquoi ?

Alors les raisons sont assez triviales : la notoriété (les grands noms Castro, Portzamparc ...), l'organisation de l'atelier international donnait de la visibilité au sage de Grand Paris.

Après une lecture de vos fonctions, j'ai pu lire que vous travaillez sur Rouen et la voiture autonome qu'elle est votre mission exactement ?

Nous avons un programme de recherche qui se prénomme POPSU. Un programme de recherche pendant 3 ans avec des métropoles et un groupe de chercheurs qui travaillent sur le rôle des métropoles, l'aménagement et le territoire. L'idée est de faire ressortir sur un territoire le rôle d'une métropole qui s'affirme.

La question à Rouen était : les habitants du périurbain ne demandent pas le même niveau de service équivalent à celui de l'urbain ? En tant que métropole que dois-je apporter comme service qui réponde à cette affirmation ? Maintenant qu'une métropole est un ensemble de zones, quels types de mobilité on peut offrir à des personnes qui sont loin ? Ce faisant, quel genre de coopération je peux assurer entre le centre-ville et le péri urbain ? Il était intéressant de travailler la mobilité, car en parallèle il avait un projet industriel avec le groupe Renault sur la voiture autonome. Notre but ici était de comprendre le ressenti d'exclusion de la population avec des sociologues. L'exclusion vient au début sur la loi des métropoles qui regroupe des services supérieurs et exclut les populations les plus fragiles.

Concernant la création de la grande région Normandie, un malaise s'est produit entre les 3 métropoles normandes. Les géographes qui ont travaillé sur la stratégie de la région Normandie, ont estimé que la capitale de région devrait être Caen, dirigée à l'époque par Hervé Morin. Rouen ne s'est pas bien remise de la « déclaration de guerre » de la présidence de région. Elle voulait affirmer sa stratégie de métropole plutôt sur l'axe Seine en lien avec Paris qu'en lien avec Caen.

Concernant la connexion avec la nouvelle gare, votre travail sur les mobilités s'appuie-t-il sur cette connexion ?

Le travail sur les mobilités n'est pas encore remis donc je ne connais pas les conclusions.

La question posée est simple : quelles sont les fonctions métropolitaines que l'on doit assurer pour nos employés ? Qu'elle est notre rôle en tant que décideuse métropolitaine y compris au-delà de nos compétences traditionnelles ?

Exemple : Orléans La Source, le développement des services de santé

Avec l'affirmation de la métropole en tant que telle, quelles sont les transformations paysagères qui en découlent ?

Sur Rouen il y a peu de lien avec le paysage excepté sur un point. Le président de la métropole rouennaise avait beaucoup misé sur la création d'espaces publics de qualité métropolitaine. Le parc de Jacqueline Osty est un parc métropolitain. Rouen s'affirme comme une ville à l'échelle intercommunale ou métropolitaine. Le développement de l'espace public à l'échelle de la métropole, avec un choix particulier d'un grand nom du paysage. Le paysage est un outil par lequel on peut affirmer les forces et les identités de grandes villes. Par ailleurs, le projet se développe sur les berges de Seine et cela va avec l'idée que l'on magnifie la Seine et le fleuve. L'idée d'avoir un projet central qui traverse la ville. Les métropoles utilisent le projet paysage pour affirmer leur statut de métropole ainsi que leur identité commune avec le périurbain et l'urbain.

Avec votre nouveau projet PEPS (Progrès Environnemental Progrès Social) quel regard portez-vous sur la LNPN ?

La Ligne nouvelle n'est pas neuve, néanmoins ce projet pose une question de rentabilité socio-économique basique. Par exemple lors de la création d'une LGV jusqu'à Strasbourg nous avons l'opportunité de la prolonger jusqu'en Pologne. Dans le cas d'une LGV avec la mer à 200 km, on n'investit pas pour l'avenir. Cela vient, en même temps, réparer des décennies de mauvais fonctionnement du train. Il empêche le fret de se développer le long de l'axe ce qui pose d'énormes

problèmes d'exploitation qui se retrouve dans un bouchon monstrueux à Paris. Cette ligne est sous-dimensionnée pour les besoins. Que l'on se place dans une logique de développement durable et de report modal ou de qualité de vie ou de déplacement (les distances sont plus grandes aujourd'hui) toutes les personnes sur l'axe, viennent à Paris plus régulièrement. Auparavant, elles évoluaient dans leur périmètre de proximité. De fait, c'est pour réparer un inconfort chronique que cette ligne se développe. Je ne vous parle pas des politiques qui ont fait leur carrière sur ce projet et espèrent sa réalisation. On en est venu à se dire que même si on n'avait pas besoin d'une LGV réellement nous avions besoin d'une nouvelle ligne la LNPN pour arriver à gérer la concurrence Fret/voyageur et le confort voyageur. Mais il y a toujours le rêve de devenir une ville LGV et pour une ville à une heure de Paris est un peu absurde, je parle de Rouen. Ça va avec une image de la grande métropole TGV française.

L'organisation que vous dirigez, PUCA, mène-t-elle une étude sur l'effet des LGV avec POPSU?

Nous n'avons pas regardé l'effet des LGV dans le cadre de ce POPSU spécifiquement, mais dans un autre POPSU. Dans la session précédente de POPSU (Progrès et stratégie urbaine) nous avons observé les projets de quartiers gare en France par exemple, car ce sont les lieux où le foncier est disponible et nous pouvons également faire de la densification. Nous avions réalisé un travail d'observation de tous les projets de gare. Nous avons pris les villes LGV. Nous ne sommes pas arrivés à des enseignements à savoir si cette infrastructure transforme la ville ou une partie de la ville.

Dans vos observations sur les différents quartiers gares quelles sont les transformations à l'œuvre lors de la réaffectation des quartiers gare ?

L'objectif est de récupérer des espaces vacants qui se transforment en foncier extrêmement prisé dans des coeurs de ville denses nous avons petit à petit grignoter les espaces qui ne servaient pas à l'exploitation.

Donc d'un paysage très ouvert avec les faisceaux ferrés, on arrive à un paysage fermé ?

Pour la plupart des villes ils ont tenté d'intégrer leur gare à la ville c'est également un moyen de mettre les habitants à proximité de la gare. Cette logique incite les habitants à la prise du train. Cette logique est issue de la loi SRU de compactité autour des gares. Et cela a créé dans la plupart des villes de France et du monde des quartiers gares qui sont des opérations d'aménagement très denses sur l'ancien foncier ferroviaire qui ne sert plus à l'exploitation comme on peut le voir à la gare d'Austerlitz, mais Paris fait exception à la règle. Dans plusieurs cas la gare était souvent décalée, car l'objet n'attirait pas. Au fil du temps la ville s'est agrandie et est venue jusqu'à la gare avec des projets fonciers.

Selon moi il ne faut pas croire que Rouen va devenir une ville TGV, je pense que le président sortant de la Métropole Frédérique Sanchez est tout à fait conscient de cela. Je ne connais pas la situation des élus qui vont le remplacer. Son enjeu était ailleurs. L'enjeu était d'affirmer son rôle de métropole indépendamment de la LNPN qui n'était pas le cœur de son action.

C'est ce que certains acteurs de Rouen m'ont confirmé en affirmant la ville de Rouen comme métropole du territoire

C'est plutôt ce genre de travaux qu'ils nous ont commandé, sans nier la proximité et des bénéfices

issus des échanges créer et la facilité des personnes qui habitent à Rouen à travailler à Paris, mais de ne pas en faire l'alpha et l'oméga de leur stratégie de territoire et de montrer que Rouen est une grande ville en soi et qu'elle n'a pas besoin toujours d'aller chercher les aménités urbaines à Paris.

On travaille donc sur les fonctions métropolitaines dans ces territoires. Qu'est-ce que les gens viennent chercher dans la métropole ? Est-ce que c'est plus que ce qu'ils seraient venus chercher dans le centre-ville d'une communauté urbaine et ça se joue autour des fonctions supérieures comme les universités avec les grands équipements ?

Quand on travaille sur pourquoi métropole ou pas métropole on trouve des objets inattendus. Ça provoque indéniablement la création des objets métropolitains. Ça crée des équipements qui donnent l'image d'une métropole bien installée et ce que disait F.Sánchez : "c'est que ce côté performatif ça a réussi à convaincre des investisseurs immobiliers". Ce caractère performatif même si on s'affirme un peu de manières exacerber ça produit des effets économiques. Cette croyance vient aussi de la loi qui transforme les métropoles en moteur économique de la France. Pour réussir, cela induit une croyance plus forte.

Votre réflexion autour de la mobilité appelle à une connexion sur le rural et au péri urbain, n'avez-vous pas peur de provoquer un phénomène d'étalement urbain ?

Dans notre approche, on tente de comprendre les besoins des populations en place. Donc ça n'a pas beaucoup à voir avec les plans ou schémas au sujet de l'étalement. L'idée n'est pas d'étaler l'urbanisation, mais plutôt de travailler sur ces centralités périphériques malgré la part un peu figée. (y compris un renouvellement de la population souvent vieillissante dans ces endroits). L'une des manières de valoriser, c'est sans doute un peu théorique, ces espaces périurbains est aussi de prendre en compte leurs caractères naturels et paysagers.

Exemple : on a des fonctions de mobilité métropolitaines suffisamment satisfaisantes pour que des personnes aient envie de se réinstaller dans ces lieux pour bénéficier d'autre aménité qui sont ceux de ces territoires. C'est une manière de considérer ces lieux autrement.

Il est important de considérer ces lieux autrement. Autrement dans le sens, de donner autant de valeurs métropolitaines à des espaces ouverts qu'à des espaces construits qui peuvent être agricoles, industriels ou forestiers. Néanmoins les élus locaux n'ont pas la même vision et veulent ouvrir une zone industrielle

attendez, si l'on met en valeur les espaces ouverts et que l'on ouvre ces mêmes espaces à l'urbanisation il y a une dichotomie dans la réflexion.

C'est très juste, mais la réponse n'est pas forcément très urbaine. Le paysage est un média très important sur le renouvellement urbain de ces formes peu denses pour garder l'identité des territoires ruraux ou semi-ruraux. La ville constituée aujourd'hui se compose de maison sur des parcelles pas très bien inscrites sur le territoire et dans leur paysage. Les espaces qui sont de la ville constituée ont tendance à ne pas plus s'étaler donc la question de la forme urbaine que l'on va inventer pour ces espaces. Si l'on veut modifier la population (l'augmenter ou la renouveler), on peut choisir d'autres secteurs. Mais l'image de la densification est parfois trompeuse. Exemple

: Une maison de 6 chambres occupée par des personnes âgées peut-être densifiée sans avoir à monter des immeubles.

Annexe F :

Interview de Joséphine Billey - paysagiste conceptrice - Cheffe de projet - Programme Vallée de la Seine.

La proposition d'Antoine Grumbach : la relation entre Rouen et Paris en faisant de la métropole normande une Banlieue induit un urbanisme et donc un paysage particulier.

La relation entre Rouen et Paris en faisant de la métropole normande une Banlieue induit un urbanisme et donc un paysage particulier. Je n'ai jamais entendu parler de cela, je ne connais pas l'étude de Grumbach sur le bout des doigts, et on en parle très peu au sein de la démarche vallée de la Seine. Je pense que OUI, sûrement, si Rouen devient la banlieue de Paris cela induira un urbanisme particulier. Après est-ce qu'il sera étudié en amont pour être conçu consciemment, ou est-ce que ce sera le résultat et la conséquence de l'influence de la capitale, aucune idée. Je soutiens fortement le premier scénario, encore faudra-t-il que les politiques publiques le soutiennent aussi, et investissent des paysagistes sur la question. Par ailleurs, sache que notre équipe ne défend pas cet avenir pour la Vallée de la Seine.

Réalisation du projet : La réalisation concrète du projet de ligne ferroviaire. La mise en place d'une infrastructure majeure et la réalisation d'une gare rive gauche.

La réalisation concrète du projet de ligne ferroviaire. La mise en place d'une infrastructure majeure et la réalisation d'une gare rive gauche. Je pense qu'il est important, si on souhaite adapter les territoires normands et franciliens au changement climatique, de limiter le trafic routier, et pour cela de favoriser ainsi le trafic fluvial et ferroviaire, voyageurs comme marchandises. Pour favoriser cette intermodalité, une ligne ferroviaire entre Paris et Le Havre serait donc utile si elle est régulière et fiable, et si et seulement si elle est un outil qui accompagne une volonté de développement du territoire qui va dans le sens d'un équilibre de différents pôles urbains entre Paris et Le Havre pour déconcentrer la métropole parisienne, et pas si elle sert l'ambition d'un projet d'infrastructure simple comme on en fait depuis les années 60, où la création "d'objets" règne en maître pour satisfaire des ambitions politiques. Pour la création de la gare rive gauche, c'est l'étude du moment, comme je ne suis pas dans les discussions stratégiques et que je ne suis pas au courant de toutes les études en amont il est difficile de dire si c'est la meilleure solution. Rouen étant entourée par des coteaux rive droite, cela m'étonnerait qu'une gare s'y développe, ce serait un funiculaire sinon...

La gare de Rouen et son emplacement la mise en place de la LNPN provoque inévitablement la création d'une nouvelle gare et d'un environnement adéquate.

La mise en place de la LNPN provoque inévitablement la création d'une nouvelle gare et d'un environnement adéquat. J'ai un peu la même réponse que précédemment, je n'ai pas une grande connaissance de la ville de Rouen, je n'ai donc pas tous les éléments pour justifier que ce soit la meilleure solution.

Relation Rouen et sa banlieue la métropole Rouenaise est considérée comme une entité à part entière. Cela devrait augmenter l'attractivité résidentielle de cette métropole.

L'identité de la métropole Rouenaise est considérée comme une métropole à part entière. Et ainsi augmenter l'attractivité résidentielle de cette métropole. Je ne comprends pas très bien le sens de

cette affirmation. Je pense qu'il faudrait voir avec l'AURBSE et l'EPF N pour des questions concernant l'attractivité résidentielle, les as-tu tu contacté ?

Consommation des terres agricoles la ligne ferroviaire, telle qu'envisagée, consomme une certaine surface (10ha/km). Cette aire provoque une diminution de la surface agricole pour les exploitants du territoire de la vallée de la Seine;

La consommation de terres agricoles me questionne par rapport à la réhabilitation des lignes existantes, plutôt que la création d'une nouvelle ligne.

Le prix du foncier l'arrivée d'une LGV va faire augmenter le prix du foncier au sein du quartier de Saint-Server.

Je ne suis pas assez experte en termes d'immobilier et d'habitat concernant la hausse du prix du foncier, mais cela est fort probable.

Repenser l'usage de la ville la LNPN aura un impact sur le développement de la rive gauche avec la nouvelle gare et son quartier.

Pour ce qui est de ce dernier point, ces pour moi un questionnements très justes que se pose les paysagistes. C'est un travail de maîtrise d'ouvrage, ou de maîtrise d'œuvre si le cahier des charges est bien posé. Dans tous les cas il me paraît important que les comités de décisions de la LNPN puissent prendre en compte ces questionnements.