

ROUEN SEINE OUEST

UNE RECHERCHE SUR L'ÉTAT ACTUEL ET L'AVENIR DE LA ZONE PORTUAIRE ET DE LA VILLE DE ROUEN OUEST



La Seine en aval de Rouen

RAPPORT D'ÉTUDE

Exposé
Rapport d'étude

Enseignant, Pierre Juban
2^{ème} cycle, 2^{ème} année

présentation de
Tobias Roth

Rouen, 31 janvier 2008

École Nationale Supérieure
d'Architecture de Normandie



Autoroute A15 vers Le Havre

INDEX

Vue générale	3
Interrogation	4
Histoire de Rouen	5
Histoire du port de Rouen	6
Port contemporain	7
Pont levant	8
Hangars et quais	9
Silos / Terminal sucrier robust	10
Rapport de céréales	11
Bassin Saint-Gervais / Musée Maritime	12
Terminal Croisière	13
Le chai à vin	14
Dock-flottant	15
Les docks et entrepôts	16
Infrastructure	17
Hangar 23 / Salles des Musiques Actuelles	18
Presqu'île Rollet / Parc paysager rive sud	19
Luciline / Palais des Sports	20
Logement	21
Population / Emplois	22
Demande du maire	23
Critiques	24
Perspectives	25
Bibliographie	26
Table des illustrations	27
Liens	28



Schéma des lieux du site

VUE GÉNÉRALE

Zone portuaire

- a La Seine
- b Bassin aux Pétaoles
- c Bassin aux Bois
- d Bassin Saint-Gervais, [p. 12]
- e Darse Barillon / Darse Nord
- f Darse Babin / Darse Sud
- g Zone pour l'Armada
- h Début réseau VNF (voies navigables de France)

Terrain

- A Boulevard de Croisset, *actif*
- B Quai de Rouen-Quevilly, *terminal papetier, actif*
- C Presqu'île Elie, *terminal céréalier, actif*
- D Presqu'île Rollet, [p. 19], *15ha, parc en projet*
- E Quais Emile Duchemin, *friche*
- F Quais de l'Ouest, *terminal conteneurs, actif*
- G Palais des Sports, [p. 20], *en projet*
- H Docks 76, [p.16], *centre commercial, en cours*
- I Quartier Luciline, [p. 20], *ZAC en projet*
- J Espace des Marégraphes, [p. 9], *5 ha, en cours*
- K Triangle Pasteur, *parc urbain réalisé*
- L Quartier Pasteur, *réalisé*
- M Quais bas, *terminal croisières*
- N Quartier Maetra, *80 ha, en proposition*

Bâtiment

- 1 Silos rive droite, "*Pastacorp*"
- 2 Hangar 43-45

- 3 *Port de plaisance en projet*
- 4 *Dock-flottant, [p. 15], actif*
- 5 *Hangar 23, [p. 18], théâtre "Duchamp-Villon"*
- 6 *Chai à vin, [p. 14], night club en proposition*
- 8 *Terminal croisières, [p. 13], actif*
- 9 *Hangar 13, [p. 12], Musée Maritime, actif*
- 10 *6e pont, [p. 8], levant, "Gustave Flaubert"*
- 11 *Passerelles piétonnes, en cours*
- 12 *Hangar 11, halte TEOR maritime en projet*
- 13 *Hangar 10*
- 14 *Hangar 9, Centrale des Vins*
- 15 *Hangar E, sports, squash, gymnastique*
- 16 *Hangar D, sports, studio fitness*
- 17 *Hangar C, Agence de l'eau*
- 18 *Hangar B, café, centre d'art en projet*
- 19 *Hangar A, en construction, loisirs en projet*
- 20 *5e pont, "Guillaume le Conquerer"*
- 21 *Hangar de l'Armada*
- 22 *Hangar 106, salle de musiques actuelles, [p. 18]*
- 23 *Grues, "Picasso"*
- 24 *Hangar, Terminal croisières, fluvial*
- 25 *Hangar, Réparation navale - fluvial"*
- 26 *Gare maritime en proposition*
- 27 *Terminal sucrier robuste, [p. 10], actif*
- 28 *Silos rive gauche, [p.10], actif*
- 29 *Prison de Rouen*
- 30 *Rive gauche, centre historique St Sever*
- 31 *Rive droite, centre historique Rouen*
- 32 *Prefecture*
- 33 *Université, FAC de droit*
- 34 *Carré Pasteur, Suite Hotel, réalisé*
- 35 *Port Autonome de Rouen*
- 36 *Pôle d'échange TEOR, actif*
- 37 *Parking Mont Riboudet*

Potentiels de construction [source page 26/9]

Habitat : 100.000 m²
Bureaux : 150.000 m²



Rive Gauche de Rouen 1888

INTERROGATION

L'idée de m'occuper de la friche portuaire entre le port et la ville de Rouen m'est venu lors d'une visite du bassin Saint-Gervais. Avec ce rapport d'études je veux montrer une image de cette zone que j'ai reçu pendant mon séjour en France de 23 septembre 2007 au 5 février 2008. Ce travail est une compilation de citations tirées de différents magazines, journaux et site webs avec mes remarques et commentaires ajoutés. Parallèlement à créer un rapport, je vais utiliser ces recherches comme base d'information pour mon diplôme le semestre prochain.

Je commence avec une vue globale :

Rouen est une ville du nord-ouest de la France, chef-lieu de la région Haute-Normandie et du département de la Seine-Maritime. Depuis son origine, Rouen vit avec la Seine, qui divise la ville en deux parties : Rive gauche est rive droite. La ville de Rouen avec 114.000 habitants est au centre d'une aire urbaine de 518.316 habitants. Par ailleurs la zone d'emploi de Rouen, compte 724.721 habitants.

"Maritime par vocation, fluvial par situation, comme Nantes, Hambourg, ou Anvers, Rouen figure parmi les plus terriens des ports de mer européens. Il est situé sur la Seine, en fond d'estuaire, à cent kilomètres de la mer, dans un secteur favorable à la navigation. Point de rupture de charge entre trafic maritime et fluvial, c'est à la fois un carrefour routier, un port de mer

ouvert sur l'Atlantique Nord et un maillon du réseau fluvial qui relie la Méditerranée à la mer du Nord.

Cette situation naturelle exceptionnelle est aujourd'hui pérennisée par l'aménagement et l'entretien constant de l'estuaire et du chenal, navigables pour des navires atteignant 150.000 tonnes de port en lourd et une longueur de 280 mètres. Chaque année 3.500 navires apportent plus de vingt millions de tonnes de marchandises aux multiples terminaux du port, entre Honfleur et Rouen. Chaque terminal, public, privé ou en concession, traite un type de fret spécifique : céréales, produits forestiers, conteneurs, vrac liquides ou solides. La situation du port, ses infrastructures et le dynamisme de la communauté portuaire expliquent sa longévité et sa vitalité. Premier exportateur mondial de blé après Chicago, en tête des ports français pour l'agroalimentaire, les engrais, les produits papeteriers et les conteneurs pour les échanges nord-sud, le port entretient des relations privilégiées avec un riche arrière-pays qui s'étend à la moitié nord de la France et dessert le grand bassin parisien, première concentration humaine, industrielle et agricole du pays, et traite aussi, bien au-delà, avec Lyon ou Strasbourg. Contraintes et potentialités sont inscrites dans le site. Rouen est placée à un point où la traversée est aisée et le flot encore important, point de rupture de charge obligé entre les secteurs maritime et fluvial. Mais la configuration du méandre influe sur l'espace disponible. En effet, la rive concave, basse, est inondable. Jusqu'au XVII^e siècle, elle n'est occupée que de façon sporadique. La rive convexe, plus favorable, est limitée par le plateau calcaire. La navigation est aisée en amont malgré les crues et les étaiges mais, avant les travaux d'aménagements du XIX^e siècle, elle est perturbée vers la mer par un chenal incertain, les hauts fonds de l'estuaire, la Barre et les vents dominants." *Rouen, Port de mer - Images de Patrimoine*



Halte croisière, rive droite

HISTOIRE DE ROUEN

La cité proprement dite a été fondée sur la rive droite de la Seine durant le règne d'Auguste. C'est au III^e siècle après Jésus-Christ que la ville romaine atteint son plus haut point de développement.

À partir du milieu du III^e siècle, les invasions germaniques commencent. Les Normands arrivèrent 841 avec leur chef Oscherus et brûlèrent la ville. Au début de cette période, l'activité maritime est d'abord tournée vers la piraterie et le trafic des esclaves.

Plus après, en 1150, Rouen est un centre de commerce important, exportant du sel et du poisson vers Paris et du vin vers l'Angleterre.

En 1200, la cathédrale de Rouen doit être reconstruite à la suite d'un incendie. Le chantier dure plusieurs siècles.

En 1419, durant la guerre de Cent Ans, le roi Henri V d'Angleterre prend la ville de Rouen et rattache la Normandie à la couronne britannique. C'est dans ce contexte que Jeanne d'Arc y fut jugée et brûlée le 30 mai 1431. Les Français reprirent la ville en 1449.

Au début de la Renaissance, Rouen est la ville la plus peuplée du royaume après Paris. L'essor économique de la ville à la fin du XV^e siècle est dû essentiellement aux draperies, mais également à la soierie et à la métallurgie. Les pêcheurs de Rouen vont jusqu'à Terre-Neuve pour pêcher la morue et en Baltique pour pêcher le hareng. Le sel est acheminé depuis le Portu-

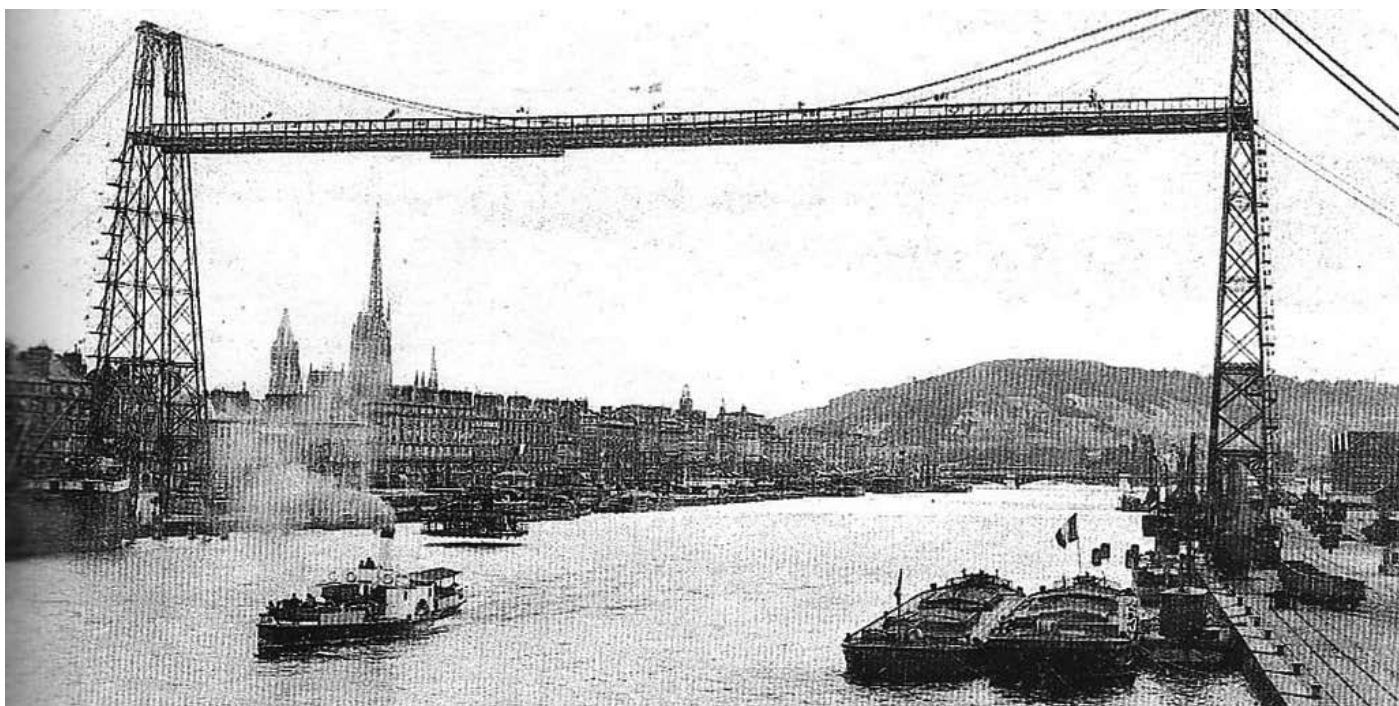
gal et la Guérande. Les draps sont vendus en Espagne, qui fournit désormais la laine et les Médicis font de Rouen le principal point de revente de l'alun romain. Au début du XVI^e siècle, Rouen devient le principal port français impliqué dans le commerce avec le Brésil, principalement en raison des besoins en colorants des draperies. La ville est plusieurs fois assaillie par Henri IV, mais lui résiste, notamment lors du long siège de décembre 1591 à mai 1592, grâce à l'aide apportée par l'armée espagnole du duc de Parme.

Pendant la guerre de 1870, Rouen sera occupée par l'armée prussienne. Elle le sera également au cours de la Seconde Guerre mondiale du 9 juin 1940 au 15 août 1944. Pendant ce conflit, elle subira de violents bombardements visant notamment les ponts sur la Seine et la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. La cathédrale et le Palais de justice furent touchés, en particulier lors de la semaine rouge, du 30 mai au 5 juin 1944, pendant laquelle le quartier de la cathédrale était en proie aux flammes.

Les dernières motrices de l'ancien tramway de Rouen cessèrent de circuler en 1953, après 76 ans de service. Depuis 1994, un nouveau tramway a été remis en exploitation dans la capitale normande.

Rouen et New York célébrait le centième anniversaire de la traversée de l'Atlantique par la Statue de la Liberté en 1986. C'était la naissance de l'idée d'organiser un grand rassemblement de navires à Rouen : la cinquième "l'Armada" se déroulera du 5 juillet au 14 juillet 2008 à Rouen. Plus de 12 millions de visiteurs sont attendus.

www.wikipedia.fr, 17.01.08



Pont transbordeur, 1889-1940

HISTOIRE DU PORT DE ROUEN

A partir de 1776, les quais de Rouen sont construits en maçonnerie fondée sur pilotis, tandis que les terre-pleins sont pavés.

L'estuaire, navigable par les navires de moins de 300 tonneaux, ferme désormais le port aux grands navires transocéaniques passés de 120 à 600 tonneaux depuis le XVI^e siècle. Dans l'estuaire et la rivière, cent cinquante navires s'échouent ou font naufrage XVIII^e siècle, le commerce colonial s'arrête au Havre, suivi par bon nombre des armateurs rouennais. Les rôles respectifs des deux ports changent : Le Havre capte le long cours et s'affranchit de la tuelle rouennaise dont l'activité maritime se réduit inexorablement au cabotage. Au début du XIX^e siècle Rouen est un des rares ports français dont le trafic progresse, doublant entre 1824 et 1842, allant jusqu'à 400.000 tonneaux. L'arrivée du chemin de fer au Havre en 1847 et à Dieppe en 1849 retire à Rouen sa rente de situation séculaire. En un an les deux ports océaniques prennent la moitié du trafic maritime rouennais. De fait, depuis le milieu du XVIII^e siècle, la Chambre de commerce de Rouen tente de mettre en chantier des travaux d'amélioration de la rivière et de l'estuaire pour permettre aux grand navires de remonter jusqu'à Rouen. Diques sont édifiés sur les deux rives de la Seine, dragages et canalisation du fleuve fait gagner encore des mètres de tirant d'eau de 3,50 à 7,50 mètres et le chemin de halage est rétabli jusqu'à Rouen, tandis que

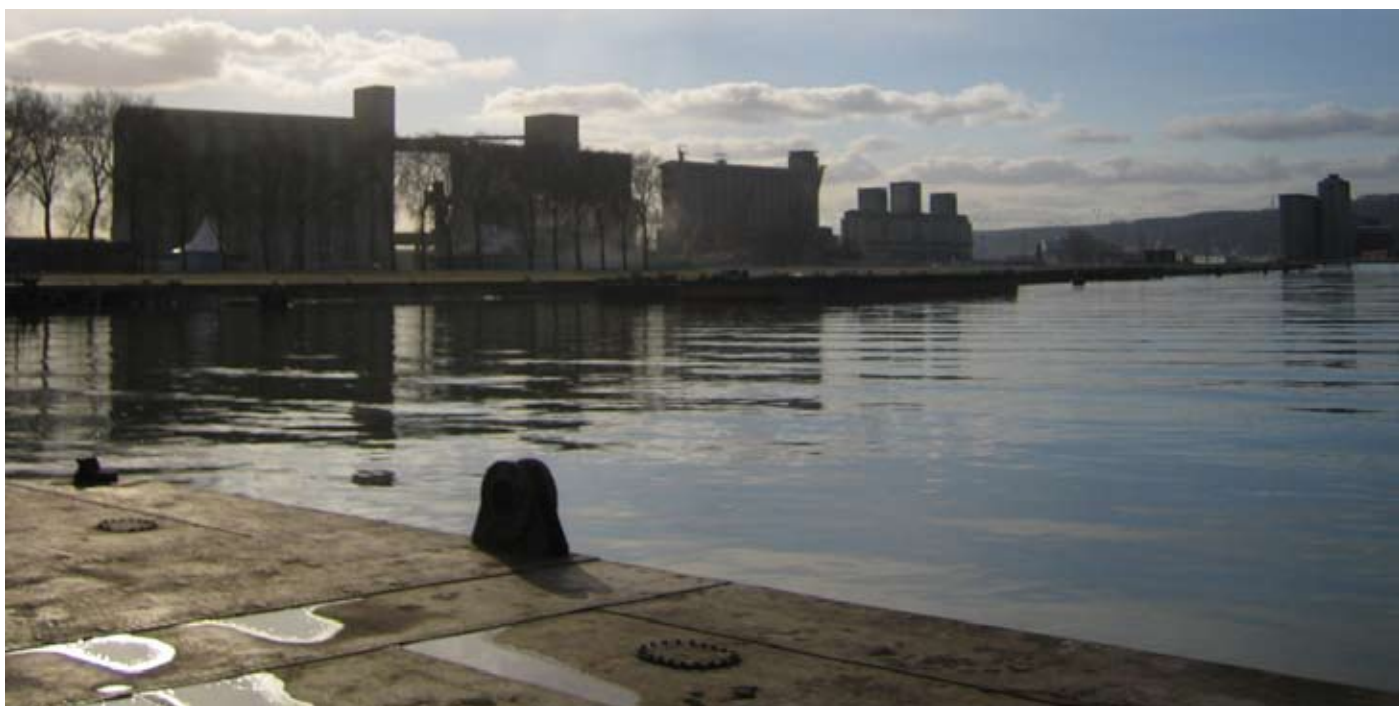
les îles sont progressivement arasées. Dans le bassin du port, les piles du pont médiéval sont enfin enlevées. Le balisage assuré par les pilotes permet la navigation de nuit en 1890. L'amélioration de la navigation en Seine ramène lentement le trafic détourné par la mauvaise réputation du port.

En 1880, la généralisation du quai de type Rouen autorise un nouvel alignement qui absorbe cales et abreuvoirs obsolètes et agrandit le terre-plein, susceptible d'être équipé de grues pour démultiplier la force humaine. Les dock-entrepôt sont construit à proximité des nouvelles voies ferrées. Doté de grues et de monte-charge hydrauliques, on incarne la volonté de renaissance du port.

Entre 1885 et 1910, le port moderne se dissocie de la ville et s'établit en aval. Deux bassins dévoués au bois et au pétrole sont créés en 1882 et 1891. Le „village noir“ regroupe les activités de triage, de concassage et de criblage, générées autour du charbon. Le bassin ancien conserve la desserte des docks, le transbordement sur l'eau, et les frets divers de valeur que les transport de passagers.

Proche du front mais plus abrité que les ports de mer, pendant la première guerre mondiale, Rouen accueille une des plus importantes base militaire. La longueur de quai se stabilise vers onze kilomètres. La métallurgie accompagne l'essor des chantiers navals en 1932, la chimie est représentée par six grandes entreprises. Rouen est le premier port pétrolier français.

Le port, comme la ville, paie un lourd tribut lors de la Seconde Guerre Mondiale : les ponts détruit, le port pétrolier et les dock-entrepôt brûlé, les voie ferées bombardées, les quais durement touché et plus de quatre cent épaves au lit du fleuve. La Reconstruction bouleverse le lien entre la ville et le port. [p. 26/1]



Bassin Saint-Gervais

PORT CONTEMPORAIN

En 1966, alors que le tonnage record de 1918 est dépassé, l'administration du port est confiée au Port autonome, établissement public de l'Etat qui réunit les services concédés au XIXe siècle à la Chambre de commerce et les attributions des Ponts-et-Chaussées. A partir des années 1960, l'architecture portuaire évolue en fonction des nouvelles formes du trafic et des navires. En 1962, un silo est construit, le développement du trafic céréalier étant favorisé par la proximité des régions de production. Aujourd'hui les silos des sept terminaux céréaliers marquent fortement le paysage portuaire.

Entre 1965 et 1980, l'invention puis la généralisation du conteneur entraîne un bouleversement des infrastructures portuaires. En effet, ce mode de conditionnement permet la standardisation de la manutention des marchandises diverses chargées sur un nouveau type de navire, le port-conteneurs. Les grues laissent place aux portiques et aux postes de roulage installés. Le conteneur lui-même assurant l'abri du fret, le hangar disparaît au profit du terre-plein où circulent les engins de parc et les camions. L'automatisation des opérations, qui diminue les temps de manutention, rend les escales de plus en plus courtes (une marée), réduisant l'intervention de la main-d'œuvre portuaire. Les marchandises diverses non conteneurisées restent néanmoins à Rouen un secteur important du trafic du port, au second rang national derrière Marseille.

Le mouvement des sites portuaires vers l'aval du centre historique de Rouen, entamé il y a un siècle et accéléré par l'industrialisation des activités portuaires et l'accroissement du tonnage des grands navires accueillis, porte-conteneurs, rouliers ou vracquiers paraît aujourd'hui stabilisé. Mais l'arrêt de certains frets, comme le vin et les primeurs d'Afrique du Nord, et la pression urbaine croissante ont amené l'arrêt de l'exploitation de la partie amont du port de commerce de 1885, un siècle après sa création. Ce secteur accueille aujourd'hui les navires de croisière au cœur de la ville. Les hangars de quai, comme les entrepôts privés, abritent maintenant des activités commerciales sans lien avec le port, mais aussi des lieux à vocations culturelles, tels le Musée maritime, fluvial et portuaire, ou le théâtre de l'Atelier.

Depuis 1996 ce secteur du port est désormais protégées au titre des monuments historiques. Mais d'autres bâtiments de qualité (page suivante) gage de réhabilitation. La sauvegarde de bâtiments témoins des activités portuaires, à la fois devoir de mémoire et enjeu patrimonial, permettra de renouer le lien qui, dès leur origine conjointe, a uni la ville et le port. Au cœur des Aménagements urbains le projet du sixième franchissement de la Seine est en train de réalisation.

Le port autonome de Rouen est un établissement public qui exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial et qui est géré comme un établissement public à caractère industriel et commercial. Il assure la gestion des installations portuaires de Rouen et de la basse Seine. C'est le cinquième port de commerce français en terme de tonnage global. L'activité portuaire se répartit le long de la Seine entre Rouen et Honfleur sur environ 120 km.
Rouen, Port de mer - Images de Patrimoine



Tablier en position haute

PONT LEVANT

Le pont Gustave Flaubert est un pont routier sur la Seine en construction à Rouen dans la partie ouest de la ville, en aval du premier pont (pont Guillaume-le-Conquérant) qui marque la limite de la partie du fleuve accessible aux navires de mer.

Il s'agit d'un pont levant d'une portée de 120 mètres et d'une hauteur totale de 86 mètres. Le tirant d'air sera de 10 mètres lorsque le tablier est en position basse, compatible avec le passage de péniches, et de 55 mètres au-dessus de la Seine en position haute. Sa mise en service est prévue mi-2008. Il reliera l'autoroute A150 au nord (direction Barentin/Dieppe) à la rocade sud de Rouen qui rejoint l'autoroute de Normandie. Sa longueur totale, y compris les viaducs d'accès, est de 670 mètres.

Le tablier double, long de 120 mètres et pesant deux fois 1300 tonnes, sera supporté par quatre pylônes implantées dans le lit de la Seine. Il se lèvera en douze minutes, en moyenne une trentaine de fois par an, notamment pour laisser le passage aux voiliers de l'"Armada" qui reviennent périodiquement à Rouen et aux paquebots de croisière qui accostent au centre ville.

Le marché de la construction du pont se monte, sans les viaducs d'accès, à 60 millions d'euros. Le coût total de l'opération, avec les accès routiers, est de 137

millions d'euros. La déclaration d'utilité publique date d'octobre 2001.

Les travaux ont débuté en juin 2004 et doit être fini fin juin 2008 pour l'Armada.

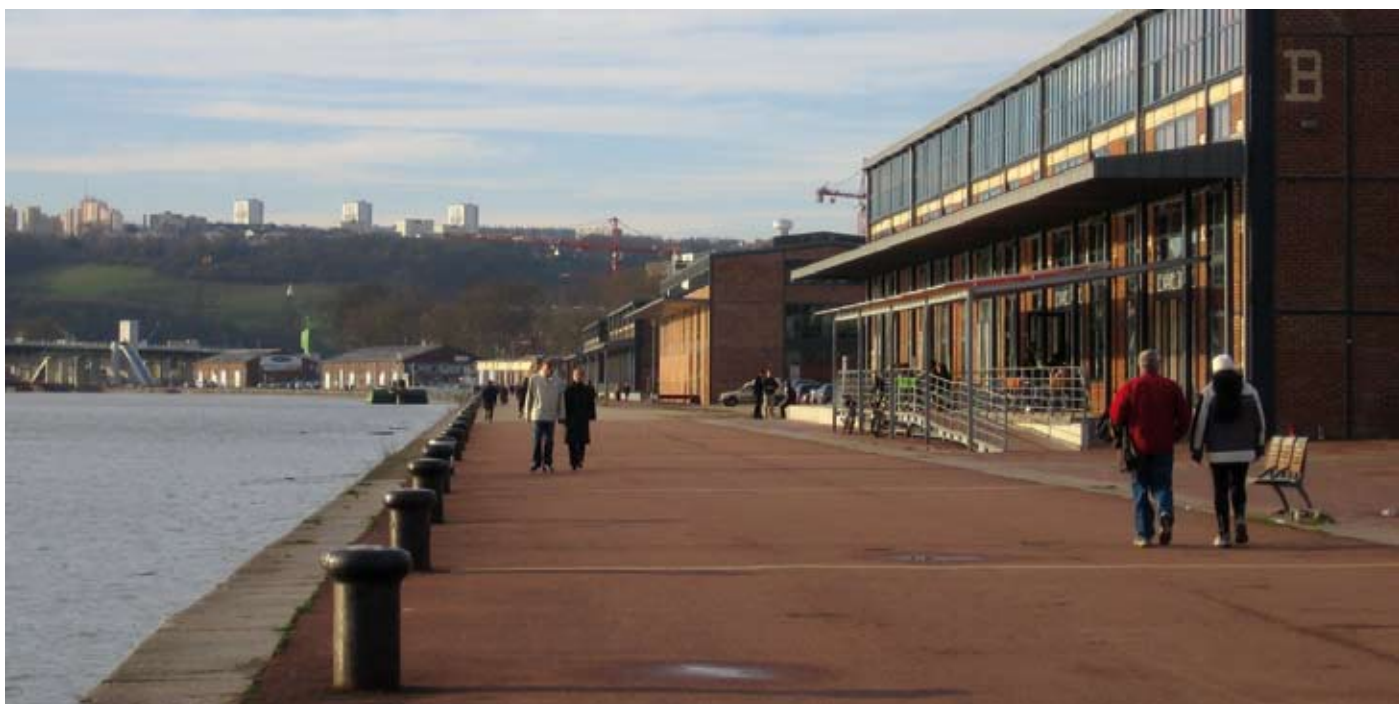
L'équipe des concepteurs, qui avait pour mandataire la société d'ingénierie ARCADIS, comprenait le bureau d'études Eurodim, spécialiste en mécanismes, ainsi que Aymeric Zublena, l'un des architectes du Stade de France, et Michel Virlogeux, concepteur du pont de Normandie et du Viaduc de Millau.

Le trafic prévisionnel est estimé à 50 000 véhicules par jour.

Cependant, ce pont donne déjà lieu à une polémique sur son utilité, puisqu'il commence à se murmurer que le pont ne se lèvera qu'à l'occasion de l'Armada soit une vingtaine de fois tous les 4 ans, les armateurs n'ayant pas envie que leurs bateaux prennent le risque d'être retenus de l'autre côté du pont en cas de panne ; un nouveau terminal de plaisance a d'ailleurs d'ores et déjà été construit en aval.

www.wikipedia.fr

Depuis janvier 2008 deux nouvelles passerelles guident le piéton au-dessus du pont et relient la presqu'île Rollet avec l'Espace des Marégraphes. Jusqu'à maintenant les escaliers rive gauche se terminaient au milieu d'un terrain qui redeviendra sauvage.



L'Espace des Marégraphes avec les hangars B-E, 9-11

HANGARS ET QUAIS

L'opération de revalorisation et d'intégration des espaces portuaires dans l'espace urbain de Rouen passe sur 5 ha de la rive nord de la Seine, entre les deux tours des Marégraphes inscrites à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques de France, entre les ponts Guillaume le Conquérant et Gustave Flaubert. Aussi les quais et berges de la Seine font l'objet d'une importante campagne de rénovation qui profitera notamment aux nombreux spectateurs qui devraient affluer sur les rives à l'occasion de l'Armada. Déjà aujourd'hui les quais sont bien occupés par des personnes qui se promènent ou font du jogging. De plus beaucoup des voitures utilisent l'espace pour stationner.

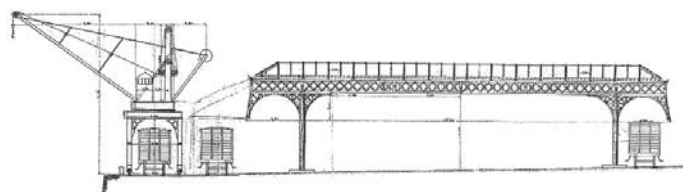
Chaque automne et printemps la Ville organise une foire (trois semaines) sur les quais au rive gauche directement au bord de la Seine.

"L'Espace des Marégraphes, partie du port la plus proche de la ville, où s'est effectué jusqu'aux années 1960/70 l'essentiel des activités de lignes régulières jusqu'au passage au conteneur, fait l'objet d'un aménagement concerté avec la Ville de Rouen dans le cadre de la charte d'objectifs signée en 2000. La Ville de Rouen réalise l'aménagement du bord à quai tandis que le Port Autonome se charge des interventions sur et autour des hangars portuaires. L'aménagement de cet Espace a considérablement avancé en 2006 avec la réhabilitation des hangars D, E et B, le chantier du

hangar A ayant commencé début 2007. Un nouveau hangar C, qui a remplacé plus en aval le „vrai“ hangar C détruit pour ouvrir la perspective de l'avenue Pasteur sur les grues „Picasso“ qui rappellent, rive gauche, l'ancienne vocation portuaire du site, abrite les bureaux de l'agence Seine Aval de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. Un appel à projets sera lancé prochainement en vue de la réhabilitation des trois hangars de la partie aval de l'Espace des Marégraphes, les n°9, 10 et 11, jusqu'au pont levant Gustave Flaubert."

Rouen Port, nr. 300, 05/2007, page 9

En bas : Profil des aménagements de l'outillage de 1885 : la grue hydraulique sur rail relie la cale du navire au hangar, simple toit sur structure métallique, desservi par les voies ferrées.





Silos sur la presqu'île Elie

SILOS

Les silos de la presqu'île Elie : un premier silo a été construit en 1962, puis deux autres en 1967, ce qui représente 4 fois 18 silos cylindriques. D'autres silos se-

ront ajoutés en 1976, 1985 et 1990, portant la capacité totale de la presqu'île à 250.000 tonnes. Tous les silos portuaires de Rouen représentent une capacité de stockage supérieure à 1 million de tonnes.
Rouen, Port de mer



Bassin aux Bois

TERMINAL SUCRIER ROBUST

Le port de Rouen a pris la première place des terminaux sucriers français en 2004/2005, devant Dunkerque. Le terminal Robust, ouverte 1995, a exporté

330.000 t de sucre en sacs sur des navires, en conteneurs sacs et en vrac. Le Maghreb et le Moyen-Orient sont les deux destinations phares des sucres exportés à partir de Rouen.
www.labetterave.com, 25.01.08



Blés au sol devant un des gros silos

RAPPORT DE CÉREALES

"5,45 millions de tonnes de céréales ont été embarquées durant la campagne - du 1er juillet 2006 au 30 juin 2007 - à Rouen, premier port européen d'exportation de céréales. La structure du trafic s'est modifiée, avec une hausse des tonnages à destination des pays tiers, au premier rang desquels l'Algérie, acheteuse de 1,9 million de tonnes de blé durant cette campagne. (...)"

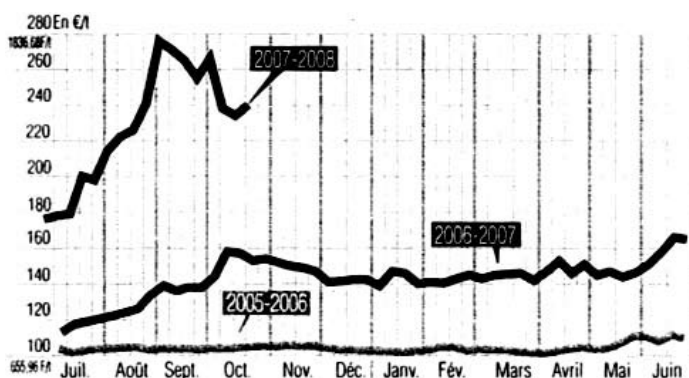
Rouen Port, nr. 302, 10/2007, page 9

"Début septembre, à Chicago, le blé dépassait pour la première fois de l'histoire la barre des 8 dollars (5,85 euros) le boisseau, le triple de ce qu'il coûtait sept ans auparavant et un niveau proche en valeur réelle de celui de l'époque de "l'arme alimentaire" au début des années 1970. A Paris, le contrat du "fob Rouen" - prix de référence européen, Rouen étant le principal port d'exportation - a lui aussi atteint des niveaux élevés, cotant 280 euros la tonne, alors que sur la campagne 2005-2006, il avait difficilement passé la barre des 100 euros. Le blé flambe, ce qui suscite l'interrogation des consommateurs, inquiets des conséquences sur le prix du pain, et provoque des réactions vertueuses de responsables politique, soucieux de la défense de l'un des symboles du pouvoir d'achat. Le blé, le pain, la base de notre alimentation, toute une histoire qui se poursuit ! (...) Après soixante-dix ans de régulation administrative et politique, les producteurs et les

consommateurs français découvrent l'instabilité du prix du blé. (...) Mais au-delà des inquiétudes, le blé - que ne pèse plus guère que 5% à 10% du prix d'une baguette - a perdu dans nos pays de son importance économique. Le niveau actuel de prix doit, en revanche, alerter sur ce défi majeur du XXIe siècle que sera de nourrir le monde et les plus dépendants, les seuls à souffrir vraiment aujourd'hui de la "crise du blé"."

Le Monde, 11.09.07, "Les dangers de la crises du blé"

"La production française de blé a encore été révisée en baisse, à 31,6 Mt, avec un stock de report de 2,1 Mt."



Blé tendre, rendu Rouen, Comparaison du prix en euros/t

La France Agricole, 26.10.07, "Blé regain de vigueur"

"Quelque 5% de plus : c'est la hausse de la production mondiale de blé tendre pour 2007. La récolte passerait donc de 594 Mt en 2006 à 624 Mt en 2007. La consommation mondiale est chiffrée à 622 Mt, contre 607 Mt en 2006. Cela ne devrait pas suffire à reconstituer les stocks. (...)"

L'Union Agricole, 12.04.07



Hangar 43 et 44 au terminal conteneurs de l'Ouest

BASSIN SAINT-GERVAIS

La Communauté de l'Agglomération de Rouen a trouvé un accord en vue de la réalisation d'une halte d'hivernage pour navires de plaisance dans la darse

Paul Barrillon du Bassin Saint-Gervais, avec l'objectif de concrétiser une première phase de ce projet pour l'Armada de 2008. Sur le photo on regarde des grues et l'hangar 43 sur les Quais de l'Ouest.



Façade principale

MUSÉE MARITIME

Le musée maritime, fluvial et portuaire de Rouen retrace l'histoire du port de Rouen. Il couvre 900 m² et présente en exposition permanente plus de 2.000

objets. Dans l'espace extérieur on peut visiter une péniche de 38 mètres. Le nombre de visiteur par an est d'environ 10.000. Date d'ouverture : 1999.

www.musee-maritime-rouen.asso.fr, 25.01.08



Halte croisière, rive droite

TERMINAL CROISIÈRE

31.000 passagers en 2006
40 escales prévues en 2007

“La saison des croisières 2006 a comporté 35 escales (12 à Rouen et 23 à Honfleur) contre 29 en 2005 (11 à Rouen et 18 à Honfleur), soit 6 escales supplémentaires, mais le nombre de passagers débarqués/embarqués a augmenté de plus de 75% (31.193 contre 17.790). On retiendra surtout de cette saison la venue à Rouen en mai des deux grands paquebots japonais Asuka II et Nippon Maru, seule escale en France de leur tour du monde, et la réussite de la première croisière de Rouen à Rouen réalisée par Le Diamant en juin sur le thème des Vikings et de Celtes.

La saison 2007 s'annonce de bon niveau avec 40 escales actuellement prévues, dont 17 à Rouen et 23 à Honfleur. Les paquebots remontant jusqu'à Rouen vont avoir à leur disposition la toute nouvelle halte croisière construite dans une zone sécurisée, sur la rive droite, en aval du Pont Gustave Flaubert. Elle offre sur une superficie de 315 m² des salles d'accueillir les passagers pendant la période d'achèvement du pont levant, puis par la suite, les paquebots qui, pour différentes raisons, ne pourront pas remonter jusqu'au terminal amont. Le paquebot résidence The World va revenir pour la quatrième fois en Seine avec une escale de six jours, du 24 au 27 septembre à Rouen et du 27 au 29 septembre à Honfleur. Les Japonais

gradent leurs bonnes habitudes et envoient l'Asuka II à Honfleur les 17 et 18 mai au cours d'une nouvelle croisière de 101 jours autour du monde. Par ailleurs, six paquebots viendront pour la première fois : Andrea, Arielle, Fram (nouvelle unité de la Hurtigruten sortant de chantiers), Island Sky, Orient Queen et Spirit of Adventure.”

Rouen Port, nr. 300, 05/2007, page 19

“Notre stratégie en matière de croisières, c'est, en particulier à Rouen même, d'accueillir les paquebots de luxe, d'environ 270 m au maximum, mais de haute qualité. C'est ainsi qu'à Rouen, nous avons à nouveau reçu cette année, le 13 juin, l'Europa de Hapag Lloyd : classé cinq étoiles+ par le guide Berlitz, la bible des croisiéristes !” William Appleton, Port Autonome.

Rouen Port, nr. 302, 10/2007, page 15

La zone sécurisée du terminal croisière est entouré d'une clôture verte et reste toute l'année fermé, sauf de la présence d'un paquebot. Cet espace provisoire coupe les quais par conséquent les promeneurs doivent chaque jour le contourner.



Façade Sud

LE CHAI À VIN

“Projeté avant guerre à l’imitation du chai de la société Franco-algérienne de stockage et commencé en 1949, le chai public de la Chambre de commerce est inauguré en décembre 1950. Conçu par l’architecte rouennais Maurice Lebevre, c’est alors le plus grand chai d’Europe. Le bâtiment en brique et béton est situé sur le terre-plein de boulage, entre le quartier vinicole, le bassin Saint-Gervais et la Seine. Il est raccordé par canalisation aux postes des quais du bassin Saint Gervais et de la Sein, ainsi qu’aux chais privés.

L’intérieur du chai est composé de trois étages de cuves qui peuvent recevoir 100.000 hectolitres. Ces étages sont desservis par des passerelles sur un plan en croix. Après sa fermeture au début des années 1980, le chai accueille les première éditions du festival Octobre en Normandie. Vandalisé et pillé depuis 1990, ce bâtiment emblématique d’une des activités les plus importantes attend une hypothétique réaffectation.”

Rouen, Port de mer, page 75

“Le chai est un bloc, une masse de briques et de béton dans le plus pur style 50. Il est l’un des derniers témoins de l’activité industrialo-portuaire dans cette partie du port de Rouen, à quelques encablures du centre ville. Construit en 1950, sa vocation originelle était le stockage et le transit des vins en provenance de l’Algérie par bateaux. Un système complexe de

tuyaux permettait de transborder la cargaison dans les flancs du chai, équipés de cuves.”

www.fricheries.blogspot.com, 23.01.08

Il y a un projet de réhabilitation de ce bâtiment comme boîte de nuit. Actuellement toutes les ouvertures sont maçonnées au rez-de-chaussée sauf une porte métallique.





Dock-flottant, darse Babin

DOCK-FLOTTANT

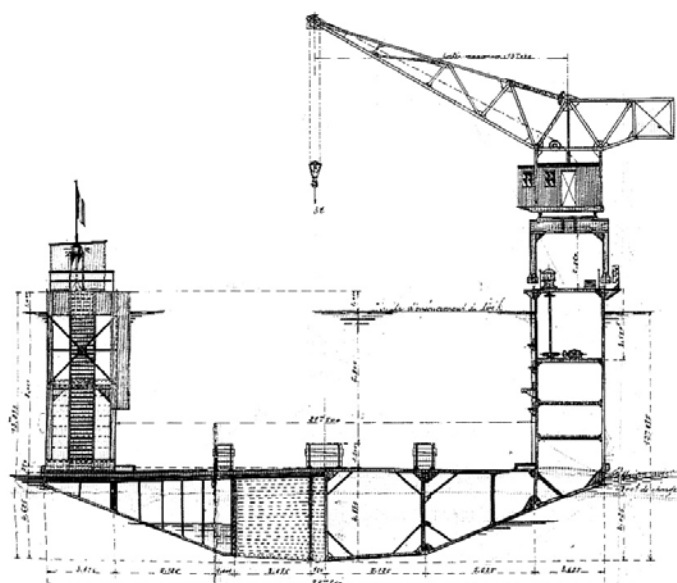
Les quatre docks du port ont été construits à Hambourg par les Dockbaugesellschaft et les ateliers Rud-Otto Mayer et livrés par l'Allemagne au titre des réparations de la Première Guerre Mondiale. Ainsi, en trois ans, entre 1930 et 1932, la darse des docks permet la réparation de 615 navires.

Chaque dock flottant a une section en U, composée d'un radier (fond) et de deux bajoyers (flancs) divisés en compartiments étanches. Le dock s'immerge pour permettre l'entrée ou la sortie des bateaux en réparation. L'immersion et le relevage durent environ une heure. Deux grues couvrent la zone de travail et les passerelles mobiles permettent le passage entre les ponts latéraux. Le poste de commande se situe sur le bajoyer tribord, au-dessus des machines. Ils se sont installés en 1928 dans la darse de Petit-Couronne. L'un d'entre eux fut agrandi en 1932 par les Chantiers de Normandie (photo ci-dessus), et passa de 140 à 180 mètres et de 8.000 à 14.000 tonnes.

Seul dock flottant conservé après 1989, il est installé dans le bassin Saint-Gervais près des ateliers du Port autonome.

A droite : Coupe d'un dock-flottant de 4.200 tonnes.

Rouen, Port de mer - Images de Patrimoine





Docks 76 en transformation, 21.11.2007

LES DOCKS ET ENTREPÔTS

“Les docks et entrepôts réels du n°10, quai Ferdinand de Lesseps sont construits de 1956 à 1957 pour remplacer les docks du quai aux Meules détruits pendant la guerre. Ils ont été réalisés en préfabriqués béton par l’entreprise Campenon-Bernard sur les plans des architectes Robine et Viraut. C’est le premier exemple d’utilisation du béton précontraint.”

Rouen, Port de mer - Images de Patrimoine, page 74

“Le 13 juin 2007, la ville inaugurerait le chantier des Docks 76 dans les quartiers ouest de Rouen, à proximité du pont Gustave Flaubert.

Témoins de l’histoire portuaire de Rouen, les Docks et entrepôts (20.000 m²) et la halle Agrivin construite au début du XXe siècle par les ateliers Eiffel sont en cours de travaux pour devenir le nouveau pôle urbain de commerces et de loisirs pour la famille du XXIe siècle. Le promoteur-investisseur Unibail y réalise quatre espaces (d’une superficie totale d’environ 45.000 m²) dédiés : a) au grand air : activités sportives, jardinerie, b) à la culture : livres, films, c) à la création : équipement de la maison, loisirs créatifs, d) aux activités de proximité : commerces et services.

L’opération s’inscrit dans le cadre d’un projet de mise en valeur du site élaboré par l’architecte Jean-Michel Wilmotte, de renommée internationale.

L’ensemble représente un investissement de 85 millions d’euros HT. Les travaux ont démarré début 2007 pour une livraison au printemps 2009.”

www.rouen.fr, 23.01.08

“À l’intérieur de chaque édifice, les 20.000 m² d’espaces de vente raconteront “une histoire différente des commerces habituels”, prévient Unibail. Outre l’installation d’un cinéma Pathé de 14 salles et 3.100 sièges, d’un Monoprix de 1.500 m² et d’un bowling, 14 moyennes surfaces spécialisées et 50 boutiques et 6 restaurants apporteront à l’ouest de Rouen, les espaces nécessaires à son développement. “Nous construisons véritablement un nouveau pan de ville”, insiste Edgar Menguy, “Cela implique la création de logements, de bureaux, de services publics, mais aussi l’installation de commerces.”

La place réservée aux piétons constitue indiscutablement l’un des grands atouts du projet. Le parking excepté, aucune voiture ne sera autorisée à pénétrer dans la zone.

Le mail principal permettra notamment de lier les quais aux Palais des Sports via les Docks. Ce boulevard piétonnier sera agrémenté d’espaces verts et d’éléments aquatiques. Des bancs installés çà et là, une fontaine, mais surtout une grande terrasse, viendront animer et égayer les abords de deux restaurants construits entre les Docks Agrivin et les quais.”

Rouen Magazine, 06/2007, n°267, page 3



Voies ferrées entre la ville et les quais

INFRASTRUCTURE

Rouen est desservie par l'aéroport Rouen Vallée de Seine avec près de 50.000 passagers annuels.

La gare principale multimodale, Rouen Rive-Droite, est fréquentée de 5.2 millions de voyageurs annuels.

Rouen possède une ligne (avec deux branches) de pré-métro ou tramway (nom commercial : métrobus) sur 15,7 km dont 1,8 km de tunnel profond et 0,5 km de tranchée couverte, les lignes comportent 31 stations dont cinq souterraines et une aérienne. Construit en première phase entre 1991 et le 12 décembre 1994, date de l'inauguration de 11 km de ligne entre Rouen, Sotteville-lès-Rouen et le Grand-Quevilly, puis un prolongement en 1997 de 4,7 km vers Saint-Étienne-du-Rouvray. Un projet de prolongement est en discussion.

Trois lignes TEOR (Transport Est-Ouest Rouennais), pour grande partie en site propre ont leur propre voie et un guidage optique à l'approche des stations toutes équipées pour un accès facile aux handicapés desservant l'agglomération d'Est en Ouest.

Il y a 306 ha d'espaces verts, 210 km de voies dont 16 km de pistes cyclables et huit km de rues piétonnes dont l'entrée est souvent réglementée par des bornes escamotables.

www.wikipedia.fr

L'ouverture de deux lignes de métro, il y a treize ans, et le projet d'une seconde gare SNCF à l'horizon 2015 ont accéléré la mise en valeur de cette rive sud que les Rouennais - et les investisseurs - semblent redécouvrir avec gourmandise.

www.cestoutla-online.com

La Seine représente 179 ha de la superficie de la commune de Rouen.

En moyen deux fois par an les crues monte au-dessus des quais à Rouen. C'est pourquoi une hauteur de sécurité d'une mètre existe par rapport aux bâtiments qui sont au bord de la Seine.

La présence de voies ferrées en activité à proximité des quais du sixième franchissement complexifient la pensée du quartier. Il conviendra d'en tenir compte parti pour créer un quartier agréable.



Façade d'entrée

HANGAR 23

“Depuis 6 ans, le Théâtre “Duchamp-Villon” assure sa programmation au Hangar 23. La configuration frontale en gradin, déclinable en piste de danse de type

bal ou en salle pouvant accueillir le public debout, un espace d'exposition, et le Café Duchamp illustrent l'adaptabilité de ce lieu. (...)”

www.theatreduchampvillon.com



Derrière les deux grues anciens „Picasso”

SALLE DE MUSIQUES ACTUELLES

Sous la signature du Atelier King Kong l'ancien hangar 106 offrira dès juin 2008, une salle de 1.100 places, un club de 350 places, un studio d'émission radio-

phonique, etc. Ce dispositif est complété par une scène ouvrant sur l'extérieur permettant la création d'évènements à large diffusion. 70 concerts par saison seront proposés.

www.kingkong.fr, Atelier King Kong, 24.01.08



Etat actuel

PRESQU'ÎLE ROLLET

La presqu'île Rollet, créée par la réunion des îles Rollet et Méru en 1882, était occupée par le "village noir", les équipements charbonniers. Elle s'étend sur 15

hectares. Aujourd'hui le terrain redeviendra sauvage. Mais bientôt elle pourrait être aménagée en vaste parc urbain ainsi qu'en espace vert.



Projet

PARC PAYSAGER RIVE SUD

"80 hectares pour développer de nouvelles fonctions métropolitaines, des îlots d'habitat et d'activités principalement tertiaires et commerciales, en relation

étroite avec le bord de fleuve, et un parc paysager en Seine sur la presqu'île. (...) Dès 2010 une première phase, portant sur 10 ha, prioritairement voués au développement économique sera commercialisable."
Cie de Communication, Rouen, 03/2007, page 2

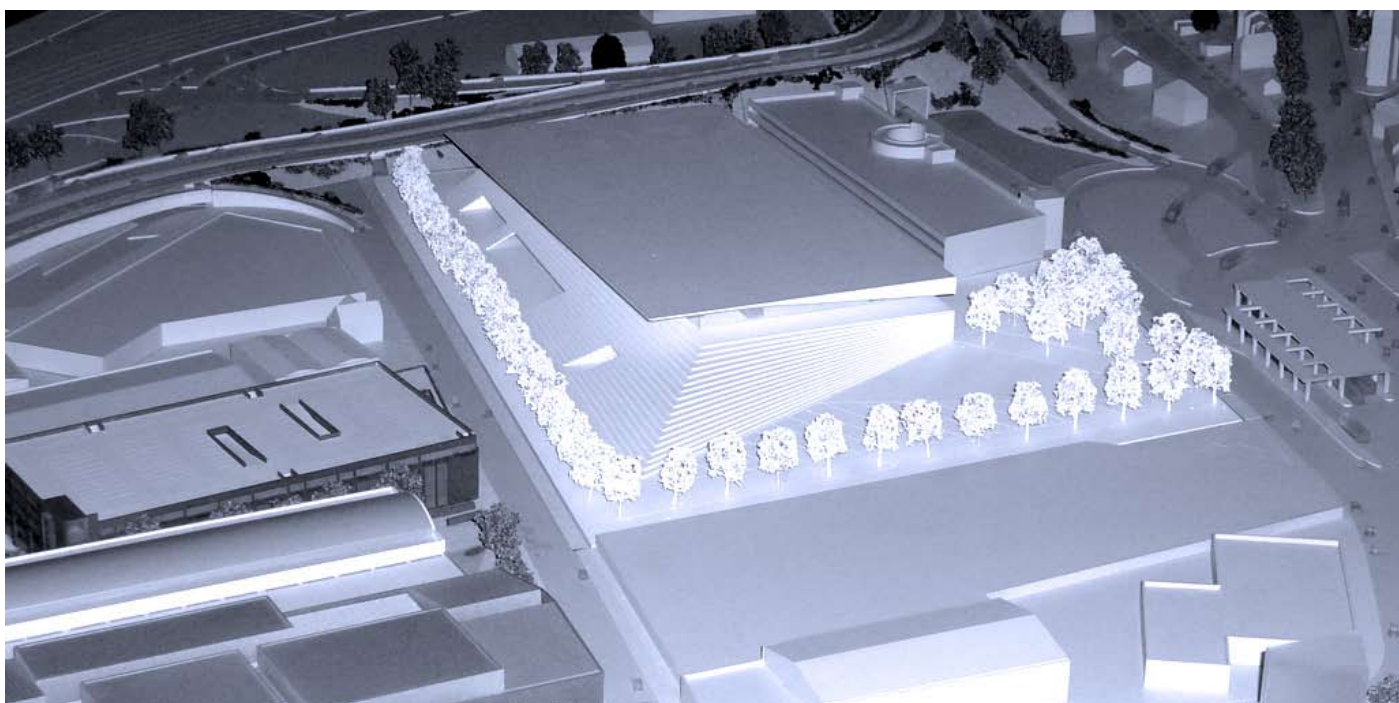


Future vue sur l'Espace des Marégraphes

LUCILINE

Ces 10 hectares situés au nord du boulevard de Lesseps verront s'élever, en 2010, un ensemble immobilier mixte de belle ampleur. Cette stratégie met en œuvre

trois moteurs de développement. Au cœur, ce seront 390 logements (dont 20% habitat social) ne dépassant pas trois étages, ainsi que des commerces. En front de Seine, 2.000 emplois tertiaires. Enfin, ce sera une nouvelle cité de l'automobile et divers bureaux. [p. 26/9]



Vue aérienne du maquette

PALAIS DES SPORTS

La construction d'un Palais des sports de l'architecte Dominique Perrault est prévue pour 2008-2009. Il pourra accueillir les manifestations sportives en salle

d'envergure nationale et internationale et les compétitions des clubs de sport de l'agglomération en salle de tous les types de disciplines. L'équipement est prévu pour accueillir 6.000 spectateurs. www.rouen.fr/urbanisme, 24.01.08



Rue de Renard, proche de la Caisse d'allocation familiale

LOGEMENT

“Des logements neufs pour seulement stabiliser la population. Au cours des sept années 1999-2005, 12.100 logements ont été mis en chantier (à Rouen-Elbeuf), soit un peu plus de 1.700 logements en moyenne par an. Ce résultat est proche du “point-mort”, c’est-à-dire du nombre de logements nécessaires pour stabiliser, maintenir la population (1.600 logements par an). Or pour accroître la population de façon substantielle, les objectifs du SCoT de Rouen-Elbeuf sont fixés à 2.700 logements/an (28.700 en 2010).”

Logements, Rouen (1999-2005) : + 3.700
 Emplois salariés privés, Rouen (1999-2004) : + 2.600

territoires d'avenir, n°10, 09/2007, page 4

“Rouen est en tête des villes qui réalisent moins de 50.000 m² de transactions annuelles mais est en situation de sous-offre avec la diminution de son stock d’offres neuves. Le marché est essentiellement composé d’immeubles de seconde main et des valeurs locatives trop dispersées.

Les volumes de transactions augmentent et ont atteint un niveau record en 2006 avec 41.600 m². Le marché connaît une augmentation récente des demandes de surfaces supérieures à 2.000 m².

L’opération (du quartier Luciline) vise à créer un pôle

tertiaire significatif à l’échelle nationale et à fluidifier le marché d’immobilier de bureaux rouennais, avec la mise sur le marché d’une offre régulière et en lien avec la demande propre à une métropole régionale. Il s’agit principalement d’attirer les grands comptes : sièges sociaux d’entreprises locales ou de l’Ouest Parisien et Directions Régionales de groupes nationaux. Les opérations répondront aussi aux demandes d’implantation en centre ville d’activités du secteur tertiaire (conseils, professions libérales, experts-comptables...) et de services. (...)

Dossier de Presse, Mai 2007, Luciline, Rouen

“En redressement depuis 2005, Rouen Habitat est sur la voie du renouveau. Un plan qui va se prolonger jusqu’en 2013 afin de garantir son avenir au bailleur social. Une partie des 10.000 appartements gérés par Rouen Habitat a été vendue à l’immobilière Basse-Seine et la gestion du personnel a été revue. La diminution des logements vides est déjà un signe encourageant et le vaste programme de travaux concernant près de 3.000 appartements (ainsi que les parties collectives et les ascenseurs) devrait aussi contribuer à attirer davantage de locataires. Dans le même temps, la Ville modifie son Plan local d’urbanisme (Plu) afin de mieux répartir le logement social sur le territoire de la commune.

Le logement social à Rouen ce sont 13.473 appartements ou maisons (environ 30 % de l’habitat total), 500 logements foyers, 400 logements privés conventionnés avec la Caisse d’allocations familiales (Caf), et donc, ouvrant droit à l’Aide Personnalisée au Logement (APL). Un offre qui concerne, au total, plus de 30.000 Rouennais.”

Rouen Magazine, 11/2007, n°276, page 1-3



Rue Jean Lecanuet, vue sur l'hôtel de ville

POPULATION / EMPLOIS

“En trois ans (1999-2001), les tendances démographiques à l'échelle du SCoT de Rouen-Elbeuf enregistrent une baisse d'environ 2.000 habitants ; la population serait ainsi passée de 476.100 à 474.100 habitants (objectifs SCoT : 499.500 habitants en 2010).

L'excédent naturel est maintenu (+ 0,51 %) mais ne compense plus le déficit migratoire en progression (- 0,61 %) par rapport à la période 1990-1999 (- 0,38 %). La situation démographique présente toujours un excédent migratoire dans les secteurs périurbains (Aubette-Robec, Plateau Est et Plateau Nord), mais celui-ci s'est réduit, entraînant une moindre croissance de la population. Dans les secteurs urbains (Secteur d'Elbeuf, Vallée du Cailly et Rive Gauche) le déficit migratoire s'est aggravé, conduisant à la poursuite de la perte de population. Ces tendances démographiques, qui se placent dans un scénario de stabilisation voire de légère baisse de la population, ne sont pas satisfaisantes et s'inscrivent dans un contexte de vieillissement généralisé de la population. Les nombreux départs conduisent inévitablement à une baisse des naissances.

Dans la zone d'emploi de Rouen (374 communes) les résultats provisoires du recensement rénové en 2004 et 2005, complétés par ceux des recensement complémentaires dans 132 communes, 24 communes appartiennent au SCoT de Rouen-Elbeuf, dans le reste de la Zone d'emploi de Rouen, témoigne de la poursuite

du développement périurbain au-delà du périmètre institutionnel.

Des emplois en forte progression

Sur une période de six ans (1999-2004), la création nette d'emplois dans le secteur salarié privé a été de 8.300 emplois, soit près de 1.400 emplois en moyenne par an. Si on ajoute les estimations réalisées à des échelles plus vastes (Région, Département, Zone d'emploi de Rouen), l'évolution de l'emploi salarié du secteur public dans le SCoT de Rouen-Elbeuf se situerait dans une fourchette comprise entre + 2.000 et + 5.000 emplois. L'emploi des non salariés (professions libérales...) conduirait à une baisse comprise entre - 500 et - 1.000 emplois. Au total, l'évolution de l'emploi sur le territoire du SCoT de Rouen-Elbeuf serait de l'ordre de + 10.000 à 13.000, soit un rythme moyen annuel de + 1.500 à 2.000 emplois (objectifs SCoT : + 1.100 emplois en moyenne d'ici 2020).

Sur la base de l'observation des emplois privés salariés : 60 % des emplois se sont créés à Rouen (1er pôle d'emplois) (...). L'approche par secteur d'activité montre que l'industrie a perdu des emplois (- 2.410) particulièrement en Rive Gauche et dans la Vallée du Cailly. Pour sa part, le secteur de la construction (BTP) a été créateur d'emplois (+ 1.080). Mais les emplois se sont surtout créés dans le tertiaire : pour le commerce à hauteur de 1.100 emplois (surtout à Rouen) et pour les services (aux entreprises, aux particuliers) avec 8.500 emplois.”

territoires d'avenir, n°10, 09/2007, page 5



Quartier Maetra

DEMANDE DU MAIRE

Mairie de Rouen
Place du Général-De-Gaulle
76037 Rouen

Étudiants en architecture
27 rue Lucien Fromage
76161 Darnétal

Rouen, 13 janvier 2008

Monsieur, Madame, Mademoiselle,

Les activités portuaires ont abandonné quais et hangars à proximité du centre ville de Rouen. Mais le port autonome n'a pas déserté les lieux.

Dans l'intérêt de la ville ce site, qui est toujours la propriété du port autonome, est réutilisable afin de créer des nouveaux espaces publics urbaines.

Peu à peu, ils assurent la reconversion des quartiers ouest de la ville (autour du sixième ponts, bassin Saint Gervais, etc). En coopération avec le

port, la ville réhabilite progressivement les hangars et les quais pour y accueillir de nouvelles activités commerciales, culturelles et de loisir. En outre, d'autres territoires et bâtiments du port ont un potentiel d'être reconvertis, tels que les presqu'îles Rollet et Elie ou le terminal de l'Ouest.

Par exemple, il a été entrepris avec l'agglomération de Rouen, la création d'un port de plaisance. En 2008, les travaux de nettoyage et de dépollution du bassin Saint-Gervais marquent la première étape de ce chantier.

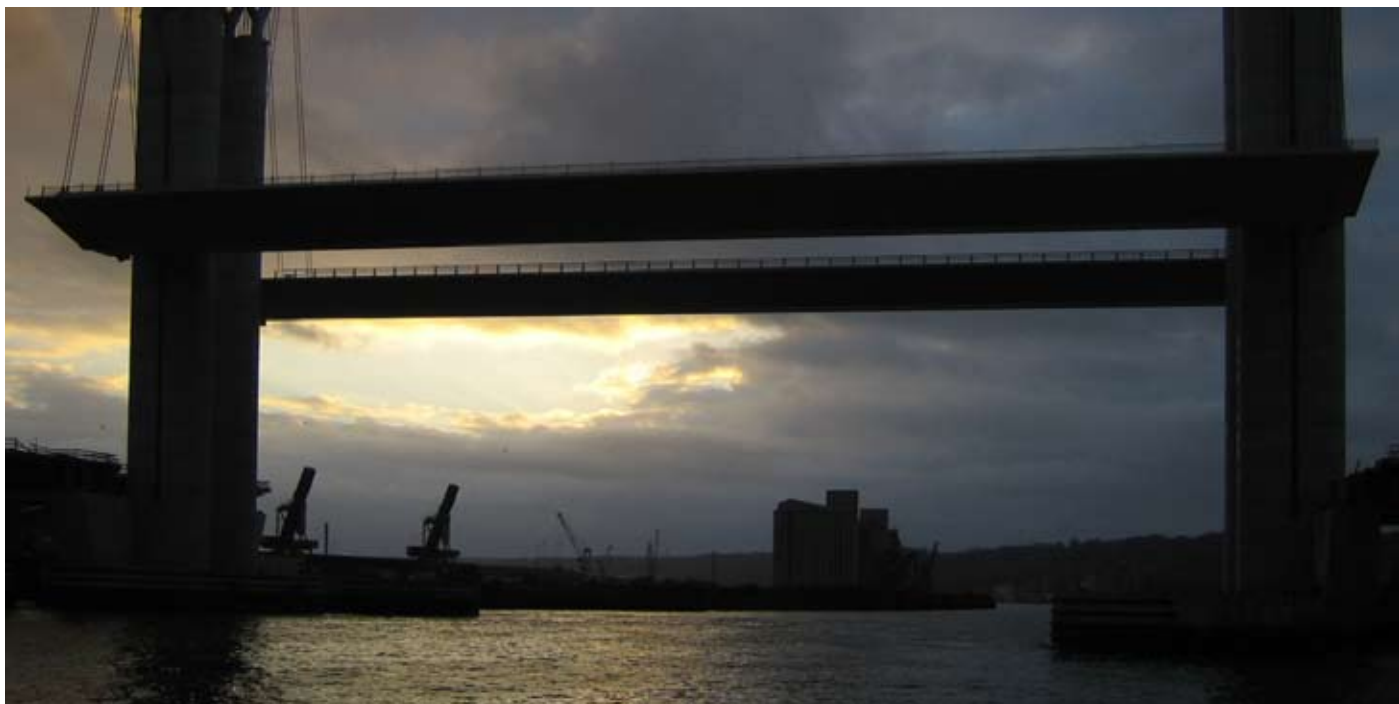
Quelles critiques peut-on faire des projets actuels?

Quelles perspectives voyez vous pour ces friches industrielles?

La ville de Rouen espère profondément profiter de toutes vos propositions.

Votre Maire,

Pierre Albertini



Pont Gustave Flaubert en levant

CRITIQUES

Dans les prochaines années la ville de Rouen s'agrandira vers l'Ouest sur 800 hectares [p. 26/18] qui étaient occupés par d'anciens sites industriels et portuaires. On retrouve cette démarche dans presque chaque grande ville portuaire européenne : Hamburg, Rotterdam, Londres, etc. L'opération de revalorisation et d'intégration de ce terrain dans l'espace urbain de Rouen est divisée en plusieurs quartiers avec un caractère différent.

L'ouverture à la circulation en juillet 2008 du 6ème pont va profondément décharger Rouen Ouest du trafic, parce qu'il est la liaison finale entre le réseau autoroutier axe nord sud (Le Havre - Rouen - Paris). La seule contrainte était de permettre l'accès aux bateaux de l'Armada sur les 1.000 derniers mètres vers le centre ville. Il fallait donc que le pont soit devant. En effet, les recettes engendrées par cet événement permettraient d'aider à financer ce projet de plusieurs millions d'euros et la maintenance persistante du mécanisme singulier ?

Est-ce qu'une ville comme Rouen connue pour ses églises a réellement besoin d'une autre image ? La silhouette urbaine changera fondamentalement. Tout d'abord controversé, le pont est déjà pour la plupart des Rouennais un nouvel emblème de la ville.

Néanmoins il n'existe pas de petits îlots verts ou un bon parc proche du centre à Rouen. C'est pourquoi la pro-

position d'une transformation de la presqu'île Rollet dans un parc urbain avec une passerelle piétonne sur le pont Gustave Flaubert valorisera la ville. Si on regarde tous les nouveaux projets pour Rouen on se demande si la ville a vraiment besoin de ces interventions. Le théâtre Duchamp-Villon dans l'Hangar 23 a déjà établi sa programmation et va par exemple être en concurrence sérieuse avec la salle de musiques actuelles qui est en cours de construction. Les Docks 76 avec ses 14 salles de cinéma créera une situation similaire. Dans le futur quelques aménagements existants se déplaceront, comme le palais des sports de la rive droite ? Qu'arrive-t-il aux nouveaux immeubles vacants ?

D'un point de vue général le port autonome est l'un des acteurs clés du projet. Il est propriétaire de la majorité du foncier et le maître du jeu concernant l'aménagement autour des darses et l'exploitation des darses. À l'heure actuelle il ne veut pas céder son terrain et il concède tout de même l'implantation d'une halte de plaisance. Le chargement et déchargement des farines dans les silos cause de la poussière qui est peu compatible avec une clientèle de luxe. Les voies ferrées resteraient une rupture entre les quais transformés et le centre historique de Rouen.

Pour tous les bâtiments on ne doit pas oublier le cas extrême d'une probable crue.



Toits de Rouen

PERSPECTIVES

On voit aujourd'hui que le port de Rouen a déjà perdu de son intensité sur les quais et bassins qui sont proches de la ville. Le nombre d'emploi dans le port est un peu à la baisse. Comme point de départ d'autres foncières et bâtiments déserteraient, pensable les silos sur la presqu'île Elie et vis-a-vis au rive gauche ou le terminal conteneur de l'Ouest avec ses hangars 43-45. Des sites vacants, par exemple le chaix à vin, les hangars 13, 14 et la langue du terre entre la Seine et le bassin de Saint Gervais ont du potentiel d'une réhabilitation future. Et quelle autre possibilité offre le dock-flottant dans la darse Babin ? Un parc urbain sur la presqu'île Rollet pourrait comporter une intervention architecturale qui serait exceptionnel.

D'ailleurs, les exemples de silos recyclés ne manquent pas : À Marseille, un silo a été transformé en salle de spectacles. En Amérique du Sud, un autre est devenu une bibliothèque universitaire. Au Minnesota, un silo a été recyclé en hôtel. Et depuis 2002 des étudiants norvégiens vivent dans un silo transformé à Oslo.

Rouen Ouest devrait être connecté avec les autres quartiers de la ville par le bus, le TEOR (Transport Est-Ouest Rouennais) ou pourquoi pas par une nouvelle ligne de métro. L'utilisation des voies ferrées existantes entre la ville et les quais pour un tramway parallèle à la Seine serait imaginable si le port autonome aban-

donne un peu sa possession de la ville.

La "Hafencity" de Hambourg est une référence qui est hors du réseau des digues met tous ses immeubles sur un socle, en même temps la garage souterraine s'assure une distance nécessaire en cas de crues. Ça ne concernait pas seulement les hangars au quais de Rouen, mais aussi tous les élargissements d'autre en avenir au bord de la Seine.

Considérable serait même un quartier sans voiture : "Dans les années 1980, un quartier industriel situé sur le port d'Oslo, à quelques centaines de mètres de l'Hôtel de Ville, s'est totalement modernisé. Le travail a donné naissance à l'un des quartiers les plus fréquentés de la capitale, où les immeubles industriels ravalés voisinent avec l'architecture et l'art contemporains. L'absence de voitures, les quais en bois, les possibilités de shopping, les nombreux restaurants et les logements hauts de gamme ont contribué à faire désormais d'Aker Brygge partie intégrante du centre-ville d'Oslo."

www.norvege.no/culture/architecture

En tout cas le processus des grandes mutations urbaines à Rouen Ouest ne sera pas terminés bientôt. On estime une croissance de la population dans la Région Rouen-Elbeuf d'environ 25.000 habitants d'ici 2010 et une forte progression des emplois dans le secteur tertiaire, surtout à Rouen.



Derrière le hangar 10

BIBLIOGRAPHIE

- | | | |
|----|----|---|
| | 13 | www.wikipedia.fr , 17.01.08 |
| | 14 | www.rouen.fr , 23./24.01.08 |
| | 15 | www.rouen.port.fr , 22.01.08 |
| | 16 | www.theatreduchampvillon.com , 22.01.08 |
| | 17 | www.grand-rouen.com , 24.01.08 |
| 1 | 18 | www.rouen-seine-avenir.com , 24.01.08 |
| | 19 | www.kingkong.fr , Atelier King Kong, 24.01.08 |
| 2 | 20 | www.musee-maritime-rouen.asso.fr , 25.01.08 |
| | 21 | www.labetterave.com , 25.01.08 |
| 3 | 22 | www.scot-rouenelbeuf.fr , 29.01.08 |
| | 23 | www.hafencity.com , 30.01.08 |
| 4 | 24 | www.norvege.no/culture/architecture/renovationdesbatimentsindustriels.htm , 30.01.08 |
| 5 | | Le Monde, 11.09.07
"Les dangers de la crises du blé" |
| 6 | | La France Agricole, 26.10.07
"Blé regain de vigueur" |
| 7 | | L'Union Agricole, 12.04.07 |
| 8 | | Seine-Maritime, Le Magazine, 01/2008, page 8 |
| 9 | | Cie de Communication, Rouen, 03/2007 |
| 10 | | Dossier de Presse, Mai 2007, Luciline, Rouen |
| 11 | | Rouen Magazine, 11/2007, n°276, page 1-3 |
| 12 | | territoires d'avenir, n°10, 09/2007, page 4, 5 |



Derrière le hangar 10

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- 1 Rouen, Port de mer - Images de Patrimoine
Pages : 4-6, 15/2
- 2 www.fricheries.blogspot.com
Page : 14/2
- 3 Atelier King Kong
Page : 18/2
- 4 Sites web
Page : 1, 19/2, 20/1+2,
- 5 Tobias Roth
Pages : 2, 3, 7-14/1, 15/1, 16-18/1, 19/1, 21-28



Navire pour récupérer les nappes de pétrole

LIENS

- | | | | |
|---|--|----|---|
| 1 | Video sur les Docks76
www.dailymotion.com/video/x299s0_premiere-pierre-de-dock-76_news | 8 | Territoires d'avenir
www.scot-rouenelbeuf.fr/publications.php |
| 2 | Photos sur les Docks76
www.rouenbeforeafter.canalblog.com/archives/batiments__buildings/index.html
www.cestoutla-online.com/rouen-dans-10-ans.html | 9 | References, réutilisation silos
www.montoit.cyberpresse.ca/habitation/articles/699-Les-silos-oublies.html |
| 3 | Photos sur le chai à vin
www.fricheries.blogspot.com/search/label/Le%20chai%20%C3%A0%20vin%20de%20Rouen | 10 | Flexibilité dans l'espace à vivre
www.architektur.tu-darmstadt.de/powerhouse/db/248,id_33,s_Papers.fb15 |
| 4 | Photos et l'histoire sur Rouen et son Port
www.ac-rouen.fr/pedagogie/equipes/eculturel/rvah/portuaire.html | 11 | "Silophiles contre silophages", Silo à Montreal
www.q1.umontreal.ca/volume8/numero2/culture.html |
| 5 | Trois projets des architectes
www.paris-normandie.com/grandrouen/001438.html | 12 | "Confiance en Rouen", elections municipales
www.rouen2008.com
www.confiance-en-rouen.com |
| 6 | Diplôme d'une étudiante en architecture
www.lucilline.blogspot.com/2007_11_01_archive.html | | Merci bien à mes deux colocateurs Julie et Pierre pour votre patience, en relative de la relecture de mes textes pour les corriger. |
| 7 | Vue sur l'export de Normandie
www.etab.ac-caen.fr/hotellerie-restauration/Produits/fruit_legumes/fruitslegumes3.htm | | |
-