

# Estuaire - Axe Seine

Le Havre



**Maître d'ouvrage :**

Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)

**Maîtrise d'œuvre :**

**ANTOINE GRUMBACH**

ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, MANDATAIRE

**JEAN ROBERT MAZAUD**

S'PACE, Architecte - Développement durable

**FRANCIS NORDEMANN**, Architecte

**ANTOINE FRÉMONT**

**Programme:** Etude prospective d'aménagement du territoire

**Montant de l'opération:** Etudes

**Montant de la prestation :** 300 000 €HT

**Mission:** Plan d'aménagement portuaire

**Date:** 2010 - 2011



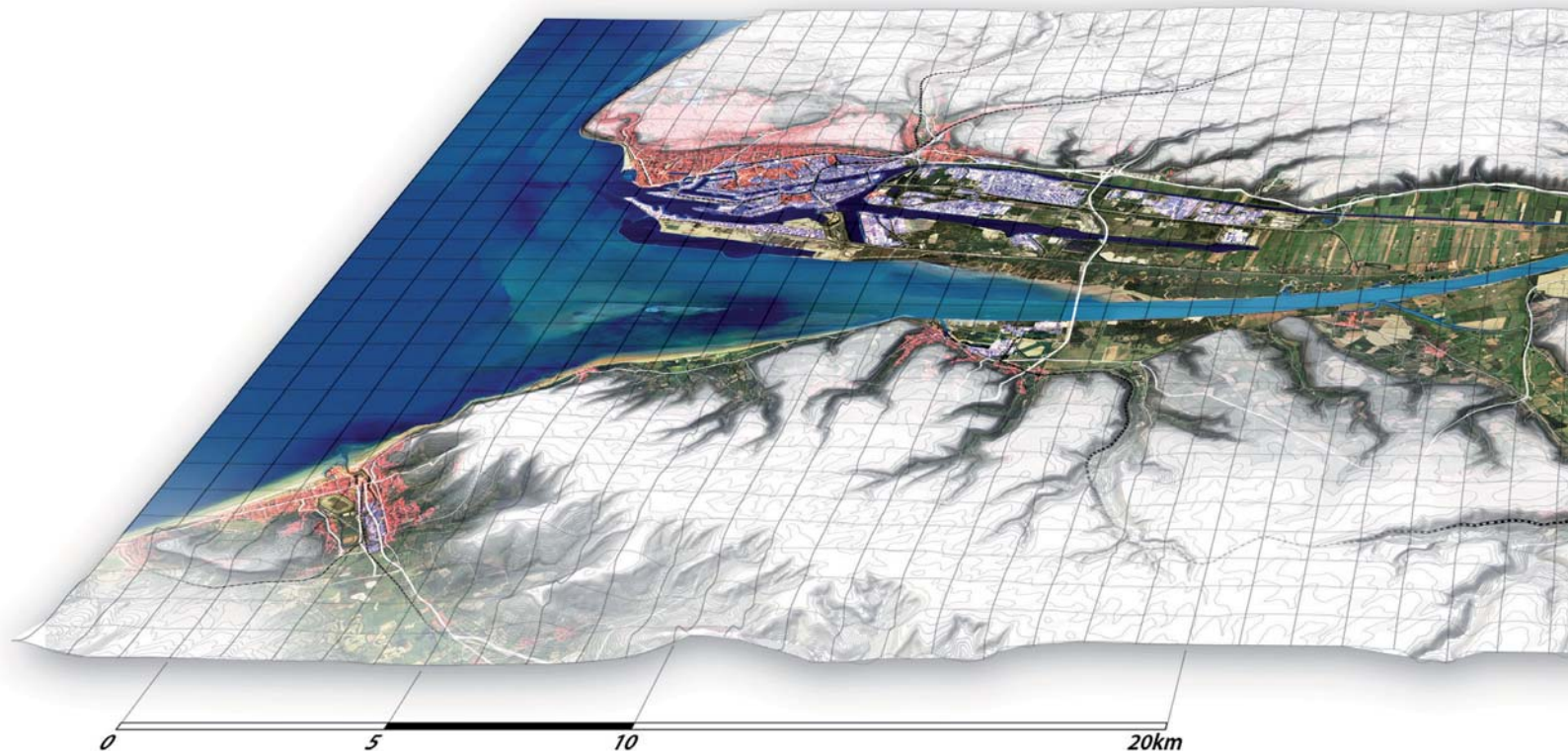
Agence d'Urbanisme  
de la Région du Havre

UNE AMBITION F

"LA PORTE DU GATE

Comité de pilotage

# Le Grand Parc



ANTOINE GRUMBACH ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, mandataire | JEAN RO  
ARCHITECTE - URBANISTE ARCHITECTE

*« C'est près de l'eau que j'ai le mi  
univers en émanation, un souf  
par l'intermédia*

*Gaston Bachelard. L'eau et les rêves. Ess*

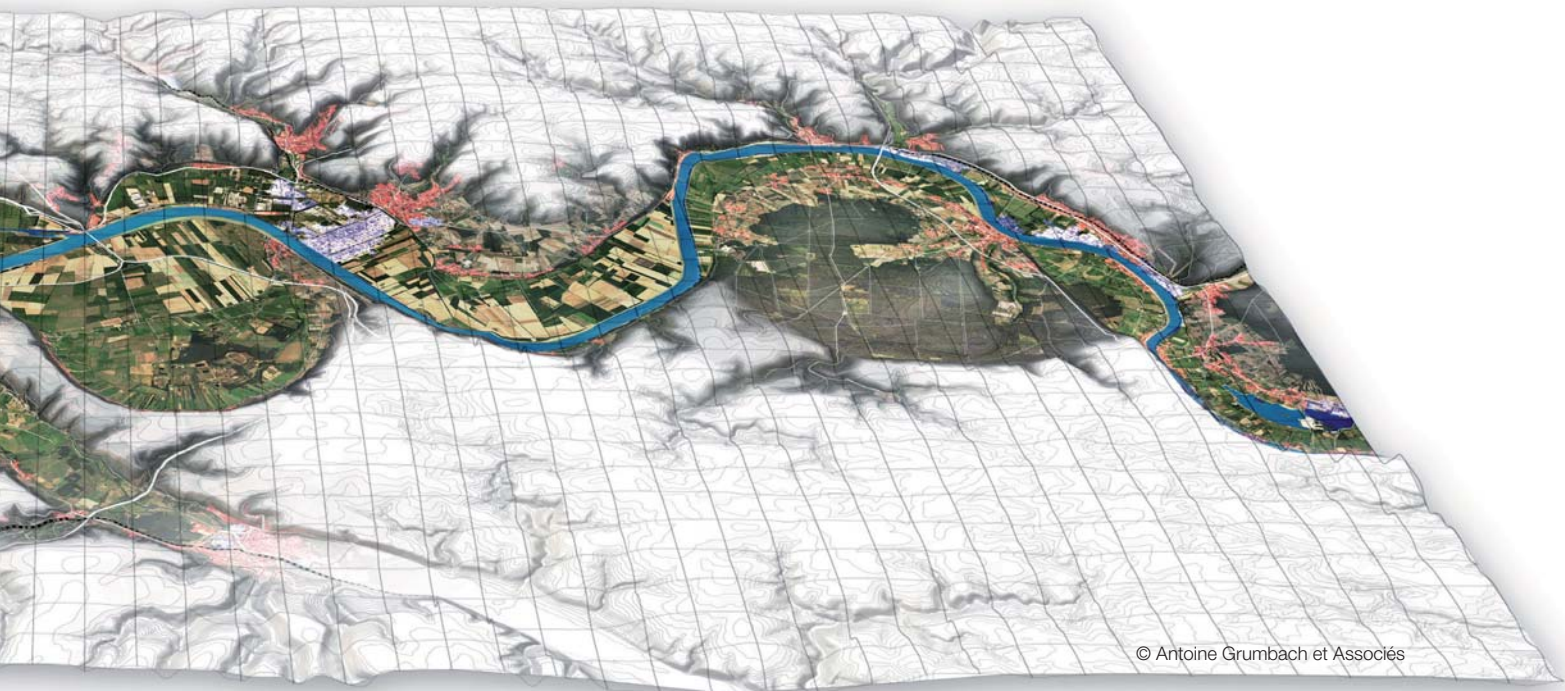
et de l'Estuaire de la Seine (AURH)

POUR L'ESTUAIRE

EWAY DE LA SEINE"

e - 11 Juillet 2011

# c de l'Estuaire



© Antoine Grumbach et Associés

BERT MAZAUD S'PACE | FRANCIS NORDEMANN | ANTOINE FRÉMONT  
DÉVELOPPEMENT DURABLE ARCHITECTE IFSTAR / SPLOTT

*eux compris que la rêverie est un  
ffle odorant qui sort des choses  
ire d'un rêveur.»*

*sai sur l'imagination de la matière. 1942*

# Le Grand Parc de l'Estuaire



L'estuaire de la Seine, parce qu'il allie espaces naturels, industriels, urbains, agricoles portuaires et touristiques, constitue le **territoire exemplaire du XXI<sup>e</sup> siècle**. Réel concentré de diversité, ce territoire est un écosystème où l'homme et la nature se rencontrent, cohabitent, vivent dans une symbiose inconsciente, ce qui nous incite à dire qu'il existe un « Parc », le Grand Parc de l'Estuaire.



© COLLIN

Plutôt que d'un nouveau plan directeur, ce Parc a besoin d'une vision dynamique, qui le prépare aux mutations annoncées : une nouvelle relation avec la métropole parisienne, le canal Seine-Nord Europe, mais aussi le changement climatique et l'épuisement des ressources fossiles. Afin que ce territoire devienne le lieu d'un **projet partagé**, il lui faut un **récit qui aide à en construire une représentation**, et des **moteurs pour amorcer son évolution**. D'où deux axes à développer conjointement :

- ✧ **identité** : construire un grand récit (cahier 1)
- ✧ **un changement de cultures** : voir autrement les possibilités du territoire, imaginer des dispositifs qui engagent la mutation (cahier 2)

## Cahier I : identité – construire un grand récit



À l'échelle du continent, l'estuaire et la vallée de Seine s'inscrivent dans l'Europe du nord-ouest – en concurrence et en complémentarité avec les places de Londres, de la Randstad et d'Anvers.

### A. révéler la géographie dans tous ses états

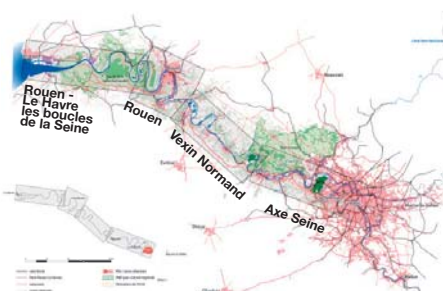
L'Estuaire est un territoire multiple, d'où il faut bâtir une représentation partagée pour **faire de la multiplicité une unité**. Il faut ainsi sortir des découpages traditionnels, mettre en correspondance les deux rives pour tisser un dialogue entre territoires ruraux, touristiques, résidentiels et industriels. L'objectif est de valoriser **les alternances qui font la qualité exceptionnelle de ce territoire**.

#### ✧ la ville monde

Le Grand Parc de l'Estuaire doit prendre en compte le rôle qu'il joue dans l'Europe du Nord-ouest. A l'échelle du continent, il est l'**interface entre la mondialisation et l'axe Seine**, dont le débouché est Paris, métropole mondiale. L'Estuaire est une pièce décisive du Gateway, chaîne d'approvisionnement logistique et de services en réseaux, qui va du système portuaire havrais (incluant Honfleur et Port-Jérôme) à la région parisienne, en passant par Rouen et Gennevilliers. Au cœur de ce système, la Seine est une infrastructure de transport à grand gabarit, non saturée, qui peut proposer une offre logistique globale et innovante permettant d'étendre l'hinterland des ports qu'elle borde.

#### ✧ la colonisation du royaume de l'eau

La topographie raconte une terre sculptée par le travail de l'eau – le grand lit du fleuve, la vallée alluviale contenue par des falaises. Cette géographie a été transformée par le port, qui a fabriqué une nature : à la moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la mer venait jusqu'aux falaises dans de nombreux sites, puis les endiguements successifs ont accéléré la sédimentation.



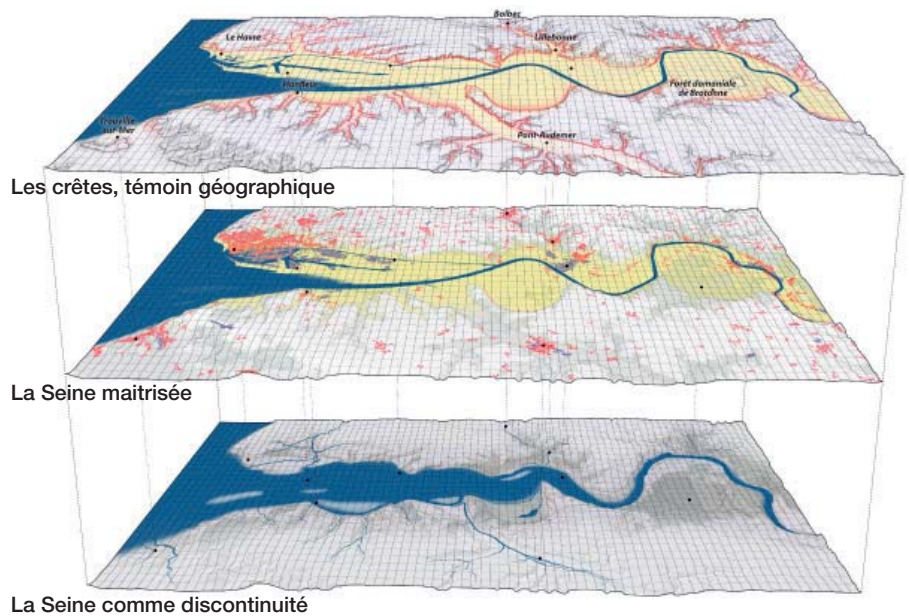
Le Havre dans le contexte de la grande échelle associé à trois autres espaces de projets : Rouen, Le Vexin Normand et l'Axe Seine.



Carte de l'embouchure de la Seine, 1834.



Carte de l'embouchure de la Seine, 1875.

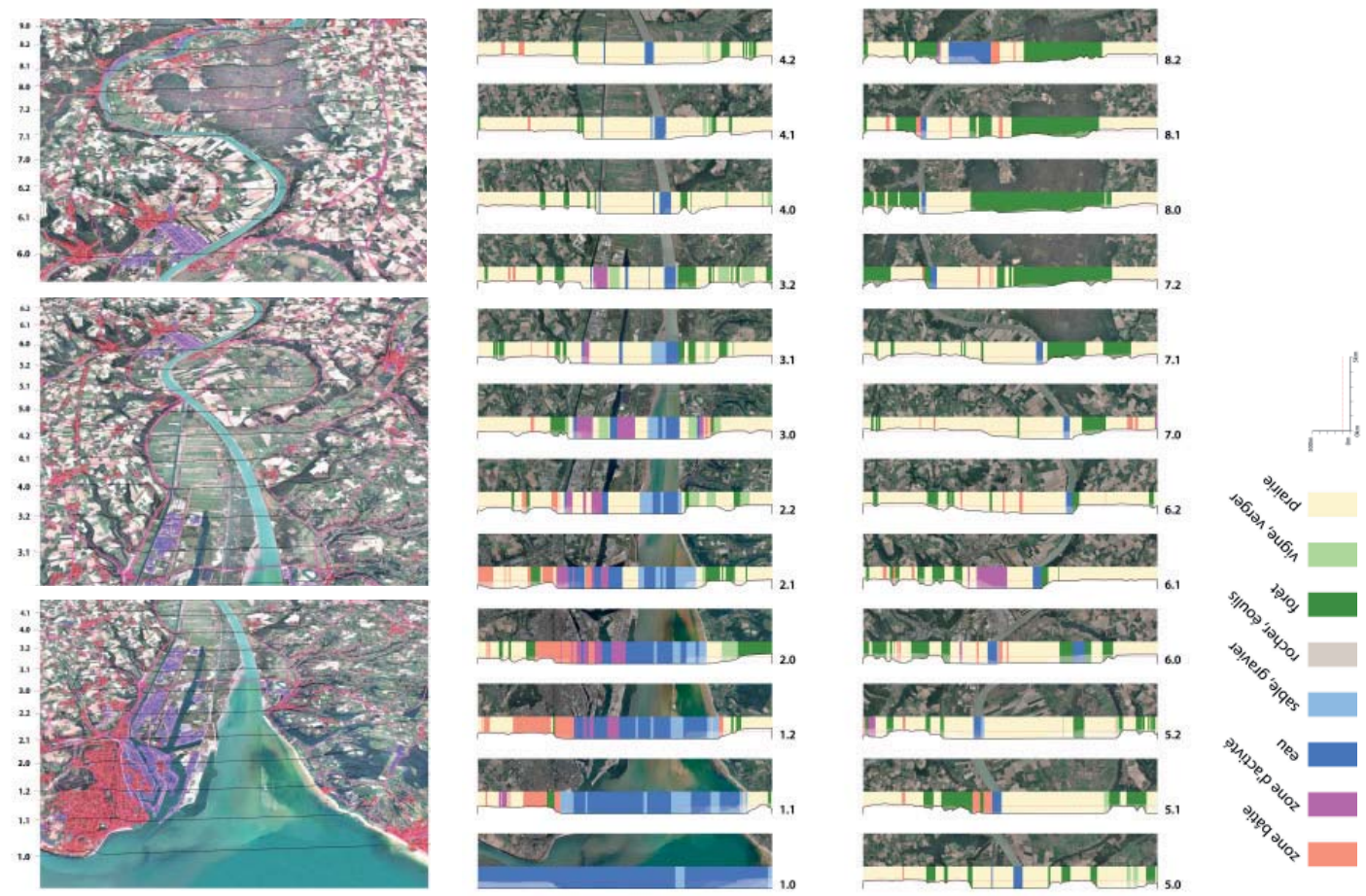


Les crêtes, témoin géographique

La Seine maîtrisée

La Seine comme discontinuité

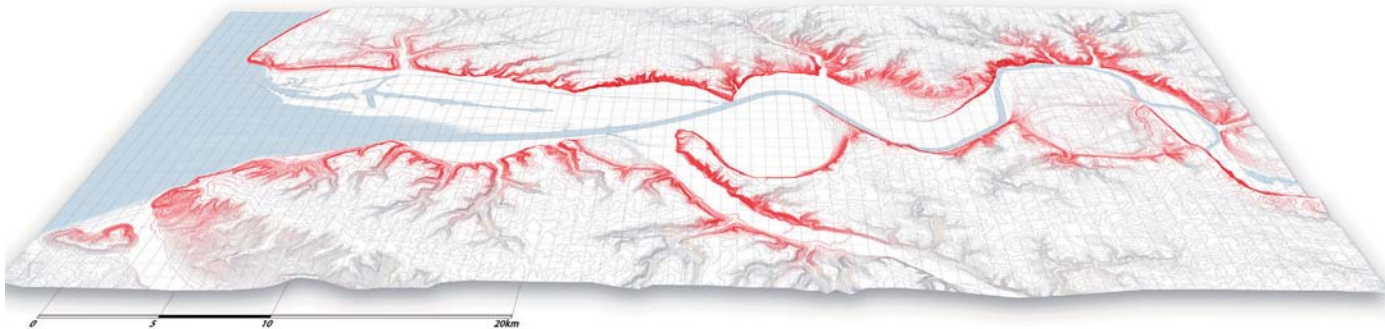
Le Grand Parc de l'estuaire ne peut pas être dissocié du front maritime. **Eau douce, eau saumâtre, eau salée : l'estuaire est à la fois fleuve et côte. Il doit être pensé à la fois dans sa vallée et son front maritime** – jusqu'à Fécamp et Deauville, voire Caen ou Cherbourg. D'autre part, ses deux rives, ensemble, forment une riche infrastructure naturelle. Préservé par la présence des vasières et des zones humides qui longent les installations portuaires et industrielles, passant d'une rive à l'autre ainsi que le fait la faune, un important couloir écologique assure une continuité de l'eau douce à l'eau salée, de la forêt de Brotonne à l'océan



L'estuaire au scanner : Quadrillage et coupes – une méthode pour analyser les composantes du territoire et leurs relations entre elles.

### ▲ les crêtes comme limites

Alors que la vallée n'a pas cessé de se transformer au fil des siècles, **les crêtes offrent un élément identitaire stable**. Elles constituent les limites du Grand Parc de l'estuaire. Cette limite peut se matérialiser par une promenade qui relie les plateaux aux falaises côtières – avec belvédères, observatoires et tables d'orientation. Ce chemin est un outil de découverte de l'ensemble de l'estuaire, où prendre conscience de son échelle, des relations entre les deux rives, des alternances paysagères entre nature, ville et industrie. S'y révèle l'histoire géologique et humaine du site, s'y ressentent les horizons, l'ouverture sur le grand large.



### ▲ le site de papier

Le « site de papier » décrit l'accumulation de textes qui fabriquent le territoire (Zones Natura 2000, sites classés/inscrits, Plans de Prévention des Risques Technologiques, Directive Territoriale d'Aménagement, SCOT, division administrative, etc.). Très contraignante, cette géographie réglementaire bloque souvent les changements. **Cet empilement crée une identité latente, une géographie réglementaire empêchant le changement**. Une démarche de projet autour de ce territoire devra s'attacher à en évaluer les contraintes incontournables, mais aussi les systèmes à dégripper.

## **B. un parc industriel, portuaire et écologique**

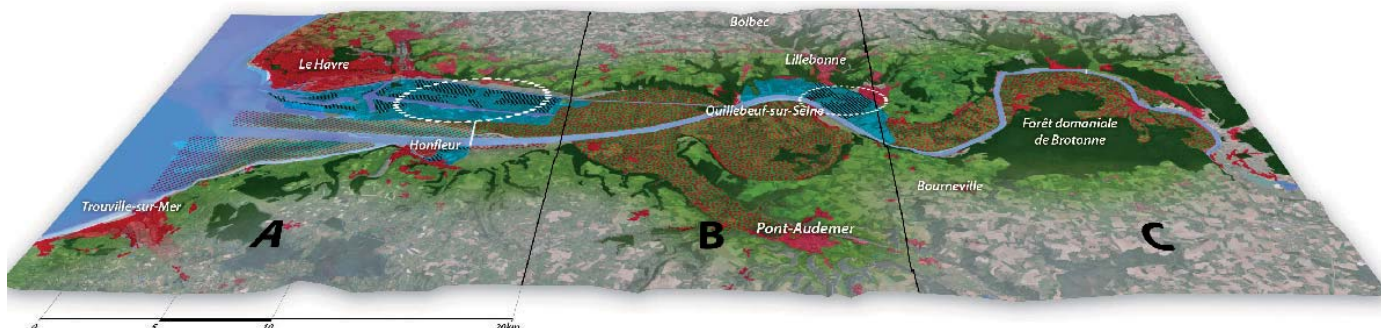


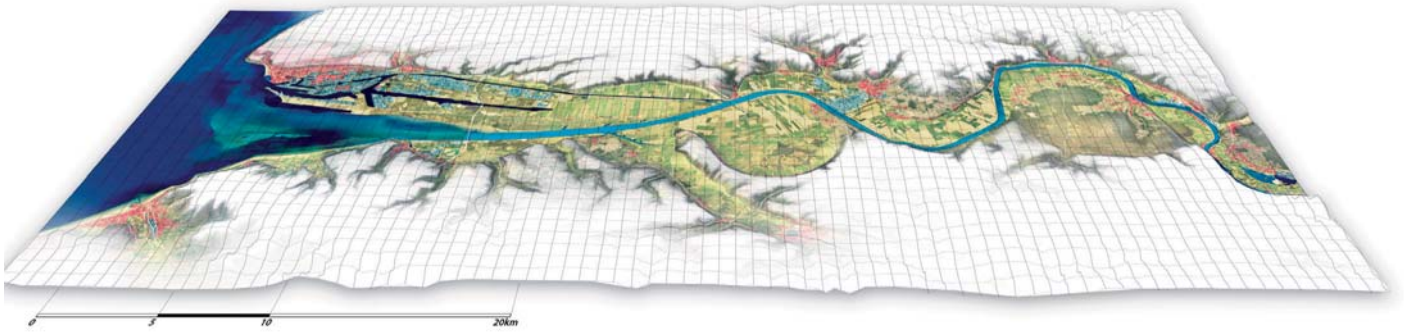
L'industrie portuaire dans la nature  
© FDG

Réconcilier nature et développement, c'est densifier les zones denses, et protéger les zones protégées ; fédérer ce qui est morcelé ; révéler les potentiels inexploités, comme l'agro-industrie et le tourisme ; mettre en lumière l'Estuaire, ses projets, ses patrimoines par une politique culturelle attractive.

### ▲ écologie industrielle : un grand port dans la nature

Les différents sites portuaires et industriels de l'estuaire sont intimement liés – bassins du Havre, Port 2000, Port Jérôme, site de Gravenchon, et Honfleur forment un **système portuaire**. Ce système s'inscrit dans un autre, le **système écologique** de l'Estuaire. L'économie portuaire commence à reconnaître sa responsabilité écologique dans la préservation des espaces sensibles et précieux de l'estuaire. Mais il doit rassurer les inquiets en sanctuarisant ses limites, pour éviter le grignotage du territoire. Enfin, ports et industries doivent permettre une perméabilité

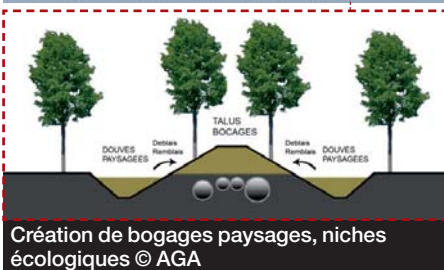
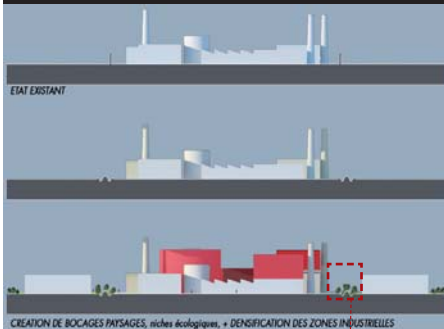




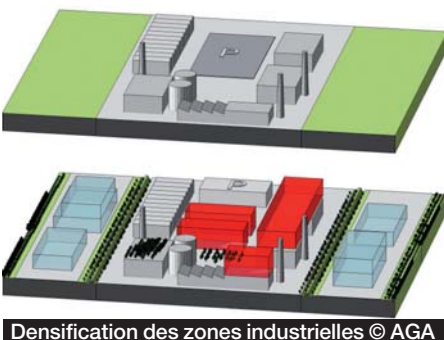
Le paysage de la rive gauche invite à un développement maîtrisé des activités portuaires © AGA



Le bocage, tradition agricole normande où les arbres enserrant les parcelles cultivées et les prés pour les protéger du vent et du froid. © AG



Création de bogages paysages, niches écologiques © AGA



Densification des zones industrielles © AGA

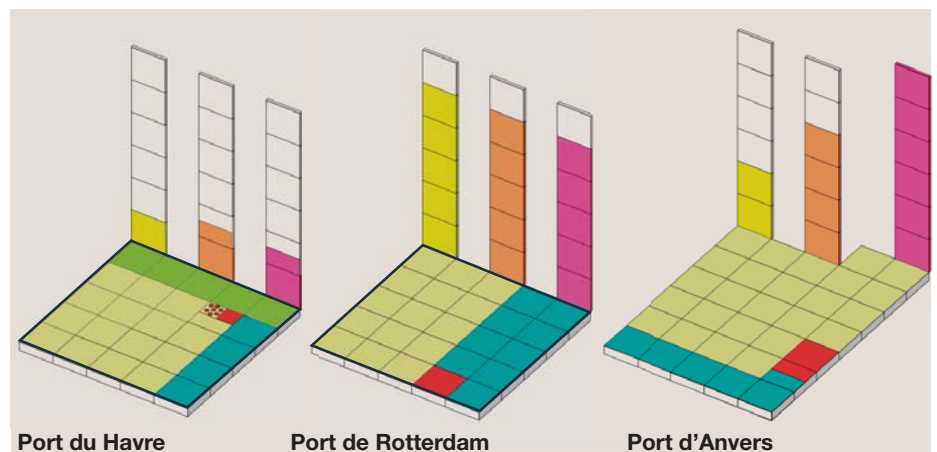
de leur territoire, en réservant des corridors écologiques à l'intérieur de leur périmètres.

Indissociables de ce territoire, les zones à risques sont des atouts. Leur gestion favorise une **excellence industrielle durable**, où peuvent se concentrer des industries en mutation. L'industrie pétrochimique étant appelée à radicalement évoluer dans le futur, les zones PPRT pourront accueillir des industries vertes, des activités de construction navale pour le fluvio-maritime, des zones logistiques. En un mot, les emplois industriels de demain.

### le port sur le port

Les implantations industrielles sur le port du Havre se sont étendus au prix d'une dépense excessive d'espace. La montée des exigences environnementales oblige à une nouvelle attitude. La crédibilité d'un projet de développement repose dorénavant sur une gestion économe de l'espace, qui réinvestit les vastes sites portuaires et industriels existants, ce qui implique un schéma directeur et un cahier des charges exigeant pour optimiser l'usage de son foncier. Un fond de soutien qui encourage les entreprises déjà implantées à se reconcentrer pourrait être institué.

Ainsi, le système portuaire de l'Estuaire pourra accueillir les activités qui seront ses relais de croissance lorsque les flux énergétiques se seront taris : zones logistiques pour la desserte de l'Île-de-France et l'Europe (Canal Seine-Nord), valorisation de la biomasse et des déchets, chimie verte, tourisme de croisière, etc. **La gestion fine de l'espace est une des clés de la compétitivité portuaire du 21<sup>e</sup> siècle.**



	Le Havre	Rotterdam	Anvers
Emprise Portuaire	10 000 ha	10 000 ha	13 000 ha
Réserve naturelle	2 000 ha	-----	-----
Voies d'eau	1 500 ha	3 700 ha	2 200 ha
Tonnage	74 MT 2009	387 MT 2009	158 MT 2009
Conteneurs	2,3 M EVP	11,1 M EVP	8,5 M EVP
Entrepôts	1,1 M m <sup>2</sup>	4,7 M m <sup>2</sup>	5,4 M m <sup>2</sup>
Emploi direct	16 000	52 000	64 000



La Normandie, un vaste territoire riche par sa diversité agricole

### ▲ pour un projet agro-industriel

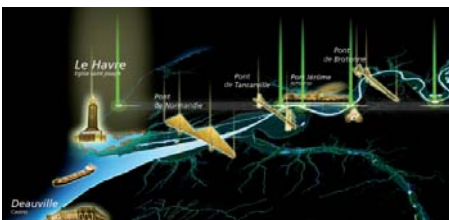
Grâce au fleuve, outil de massification idéal, le port peut devenir un lieu de développement de l'agro-industrie, en particulier pour traiter les sous-produits de l'agriculture, transformables par l'industrie ou valorisable en énergie. Que la métropole s'adosse à une tradition agricole très riche est essentiel pour l'avenir, car les sources de coproductions sont innombrables. **La ville, l'industrie, la chimie sont autant de bénéficiaires d'un territoire agricole d'une remarquable diversité** (élevage, maraîchage, grandes cultures, foresterie, etc.). Un projet agro-industriel pour le territoire nécessite de préserver le foncier agricole, donc une industrie et une ville économe en terres.

### ▲ une grande porte touristique européenne

Changement de regard, le tourisme représente pour l'estuaire une économie à construire et une industrie à développer. Secteur économique le plus dynamique de France, il est paradoxalement en retrait sur le territoire, malgré un potentiel énorme. **Paquebots, cabotage, plages, forêts, patrimoine monumental et artistique, patrimoine industriel aussi : il est possible de créer ici une grande porte touristique européenne**, en profitant du fleuve, de la mer, de la proximité de Paris, et du futur TGV qui attirera les croisiéristes du Monde entier.

### ▲ un événement artistique et culturel

Pas de projet territorial sans projet culturel. Parce que **l'aménagement est d'abord sensible et partagé avant d'être technique ou politique**, la dimension culturelle est incontournable, autant pour fédérer un sentiment collectif d'appartenance que pour attirer des visiteurs et des entreprises. Un projet territorial d'envergure, qui se construit dans le long terme, a besoin d'une étincelle, d'un événement artistique et culturel ambitieux, qui offre une belle occasion de donner à découvrir le territoire et de mobiliser l'ensemble de ses acteurs, élus, entreprises, habitants. Les exemples de Nantes (Biennale Estuaire) ou de Lille (Capitale Européenne de la Culture) sont là pour nous rappeler que ces **grands événements culturels sont des « accélérateur de métropole »**.



Projet de Dani Karavan et Lena Soffer pour un axe Paris-Rouen-Le Havre. La réflexion sur la vigueur artistique et culturelle de l'estuaire doit s'ancrer dans cette échelle, dans une vision solidaire autour de la vallée de la Seine et de toutes ses richesses culturelles.



**L'arrivée de la LNP au Havre est le marqueur d'une nouvelle dynamique indispensable pour mener à bien le projet du Grand Parc de l'Estuaire. La fonction régionale de la gare d'arrivée doit concilier la desserte de la ville, du port et des territoires normands.**

## C. mettre en mouvement le territoire

La mise en relation des grandes fonctions du territoire (industrie, habitat, agriculture, etc.), par une fluidification des mobilités en son sein, est une nécessité pour que l'Estuaire prenne corps.

### ▲ l'estuaire dans un territoire élargi : tressage des mobilités

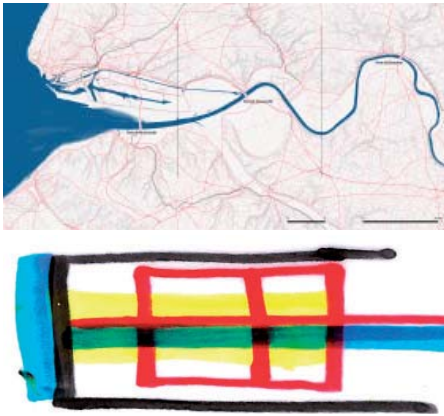
Tresser les systèmes de déplacements à l'intérieur de ce territoire, c'est faire fonctionner la ville moderne. La nouvelle ligne à grande vitesse Paris Normandie (LNP) va dynamiser l'ensemble des déplacements. Elle impose de reconfigurer l'accès au Havre et de créer **une nouvelle gare**. Parmi les différentes hypothèses étudiées, une gare qui assure un lien direct entre les paquebots de croisière et Paris est sans doute la plus satisfaisante car elle ouvre par ailleurs un accès facile aux habitants de l'agglomération – plaine et plateaux, rives droite et gauche. Cette nouvelle gare devra nécessairement être reliée au centre du Havre par un transport collectif performant : un tramway du ciel (téléphérique urbain).

Le rôle structurant des gares, révélé dans une étude du comité des élus de l'Estuaire (54% de la population de l'Estuaire est à moins de 20 minute d'une gare), met en lumière le **potentiel des lignes ferroviaires**



**de proximité.** Combiné à des **infrastructures routières aménagées pour les transports en commun** (ex : Bus à Haut Niveau de Service sur autoroutes), un maillage fin du territoire se révèle.

### franchir la Seine



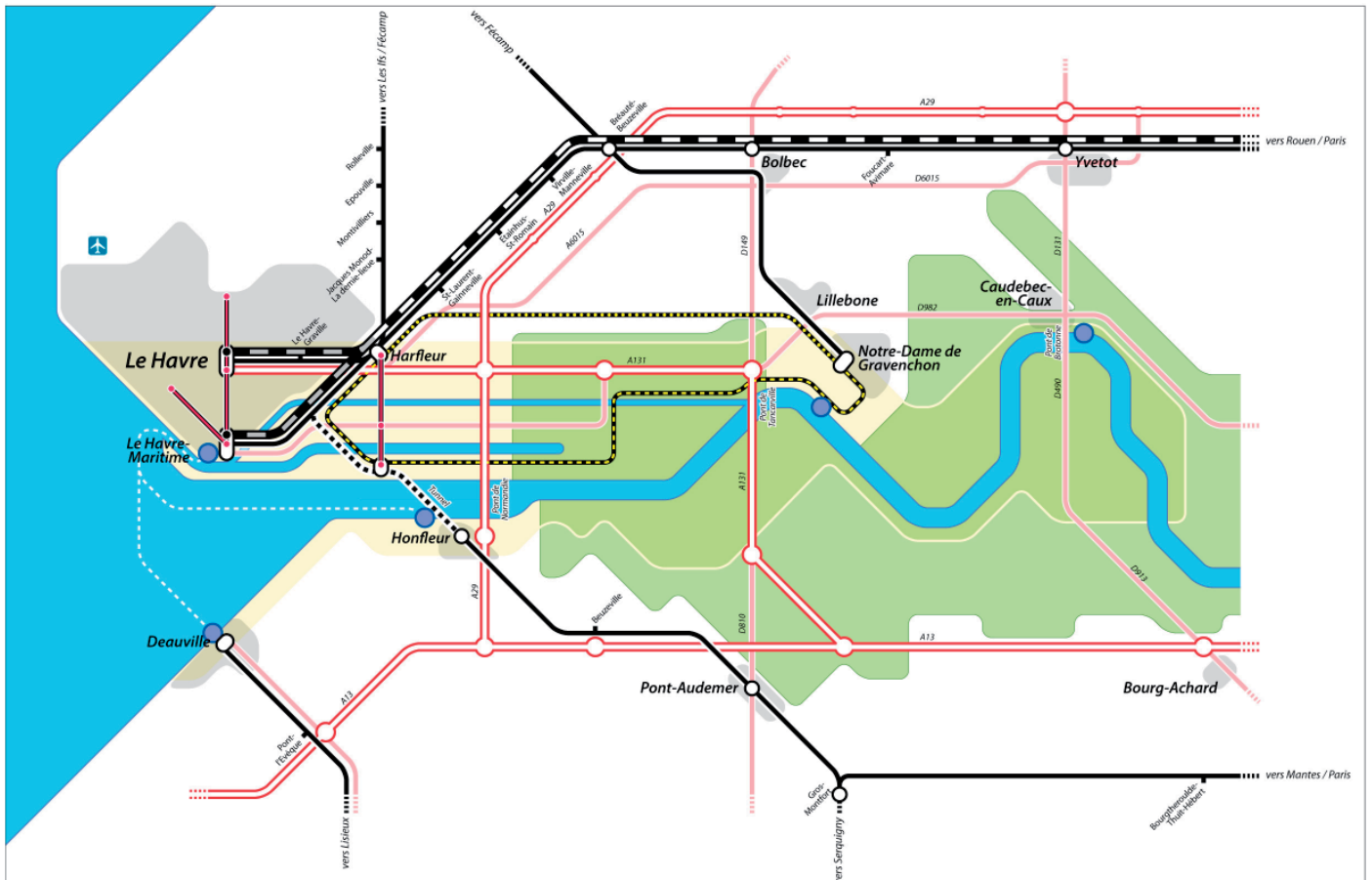
Cruciale, la question des **franchissements** de la Seine repose sur les trois ponts, séparés d'une vingtaine de kilomètre qui contraignent toute la structure viaire. Faciliter les traversées, pour inscrire le fleuve dans un ensemble articulé, est essentiel pour les rapports de coopération entre les deux rives. Les bacs des boucles de la Seine offrent huit passages d'eau jusqu'à Rouen. Aujourd'hui gratuit, **le trafic journalier du bac de Quillebeuf-Port Jérôme est équivalent à celui du pont de Brotonne** ; un service équivalent, donc, avec une économie plus souple, au ras de l'eau. La complémentarité avec les franchissements autoroutiers doit être préservée et complétée.

### Parcourir la Seine

La Seine comme moyen de transport ? C'est une évidence à l'échelle Le Havre – Rouen – Paris, notamment pour le transport de marchandises. Le sigle de Seine Gateway est avancé aujourd'hui comme la marque de l'identité dynamique de ce grand port à l'échelle de la façade maritime de la France, au débouché de l'Europe. **Seine Gateway invite à rationaliser l'action portuaire** : autoroute ferroviaire, regroupement et redistribution du fret, valorisation mutuelle du transport maritime et du fluvial, animation de l'estuaire, tourisme maritime et fluvial.

L'Estuaire invite aussi au transport côtier et touristique (saisonnier d'abord) entre Le Havre, Honfleur et Deauville-Trouville. La zone industrielle du port d'Honfleur, participe également de la façade industrielle du Pays d'Auge en accueillant services et production alimentaire locale liés à **l'avitaillement des croisières** sur les deux rives de l'embouchure. C'est l'occasion du développement d'une industrie spécifique qui rentabilise les navettes côtières mixtes.

- Liaisons autoroutières / Echangeurs
- Liaisons principales
- Réseaux ferrés
- Réseaux ferrés à l'étude
- LGV à l'étude
- LGV Tracés variés
- Réseaux locaux à l'étude
- Tram du ciel à l'étude
- Ports
- Aéroport
- Parc National Régional



## Cahier II : un changement de culture, approche développement durable

Pour révéler le potentiel d'une configuration aussi unique que celle de l'estuaire de la Seine, il faut projeter les évolutions et les développements que ce territoire va rendre possible de par ses spécificités et ceux que les tendances et nouvelles exigences vont lui imposer tout en le modelant différemment. On ne peut étudier un territoire sous l'angle du développement durable sans aborder les six domaines qui façonnent la structure de l'impact environnemental qu'ont les activités humaines sur notre planète et ses écosystèmes : l'agriculture, l'industrie, les transports, les constructions, l'énergie, les déchets.

A la grande échelle, l'estuaire de la Seine **comporte tous les éléments pour pouvoir remettre en œuvre des projets de développement durable** impliquant ces six champs d'action. Cependant, pour en tirer tout le potentiel, chacun d'eux appelle à un **changement de cultures**, de mode de pensée et d'action.



### A. L'énergie, ou la culture de la mutation

La Seine et son estuaire ont toujours été marqué par la production d'énergie, que ce soit par l'acheminement du bois de chauffage via le fleuve, ou par les énergies fossiles aujourd'hui. Penser les énergies de demain, c'est entrer dans la **culture de la mutation**. Le temps du pétrole aura été largement plus long jusqu'à présent qu'il ne le sera désormais. Faute de produits extraits du sous-sol capable de satisfaire nos besoins durablement, proprement et sans danger pour notre intégrité physique et mentale, il nous reste à redécouvrir la photosynthèse et la lumière ainsi que les courants terrestres et maritimes.

Les énergies renouvelables ne présentent pas seulement un changement de gisement. Elles nous obligent à repenser totalement nos modèles d'exploitation et de valorisation en inversant le rapport Production-Distribution. La production n'est plus massifiée, mais dispersée, pendant que la distribution devient un facteur de remassification. Là se produit la mutation et ses conséquences sur l'espace.

Des grands champs d'application s'imposent, capable d'impulser la création de nouvelles filières tout en exploitant les spécificités du territoire. Ces moteurs sont :

- ^ **l'éolien**
- ^ **L'hydrolien**
- ^ **La biomasse**
- ^ **Les bioréacteurs**
- ^ **Les réseaux de chaleur**
- ^ **Le photovoltaïque**



### B. L'agriculture, ou la culture de la compensation

Dépasser la seule fonction alimentaire de l'agriculture devient une nécessité. Il faut reconnaître son potentiel de solution à nos problèmes de pollution environnementale, de gisement en matériaux de fabrication et construction, sa contribution aux équilibres énergétiques grâce à la biomasse. Ce faisant, des **synergies rural-urbain et rural-industrie** se tissent. Créer de l'emploi dans ce secteur passe par l'augmentation de la valeur des surfaces dédiées, et ne plus considérer les terres agricoles comme « denrée urbanisables ». Il n'y a plus d'espaces vides dans la vallée de la Seine. Tout espace a une fonction, dédiée soit à l'exploitation (agricole, horticole, sylvicole), soit à la protection de la nature. Toute modification de cet état des lieux passe par une médiation entre les acteurs pour lesquels les modes de **compensation** doivent devenir des outils ouverts, variés et porteurs d'innovations.

La vallée de la Seine de par sa localisation est un merveilleux outil d'amplification des idées neuves sur notre propre métabolisme et celui de nos territoires. Les champs d'exploration sont :

- ^ **l'agroforesterie**
- ^ **le maraîchage**
- ^ **la biomasse énergie**
- ^ **les plantes de réparation**
- ^ **les bioproducts**
- ^ **les matériaux de construction**



## C. L'industrie, ou la culture du risque

Il nous faut dépasser le stade du conflit dans lequel l'industrie serait le « bourreau » et l'écologie le « martyr », ou inversement selon le point de vue d'où l'on se positionne. Ce dont on peut faire l'éloge en qualité de vieux pays industrialisés, c'est de notre connaissance exacerbée des dangers que comportent toute activité industrielle. Nous avons, sans en saisir peut-être la toute puissance future, développé la **culture du risque**, qui appuyé au principe de précaution, nous honore pour le grand soin que nous portons à l'Homme. Reste à franchir un pas pour étendre notre conscience au vivant et nous voilà dans un rapport nouveau et apaisé capable d'imaginer des médiations industrie-écologie, industrie-agriculture, écologie-agriculture, qui permettent même d'envisager des **coproductions « gagnant-gagnant » entre protecteurs des natures et promoteurs des richesses.**

Un territoire où les équilibres naturels se perpétuent, en mitoyenneté voire même en mixité avec des activités industrielles qui s'épanouissent pour le mieux être de tous les partenaires est un territoire mutualisé dans lequel geler un espace pour le protéger n'est pas nécessaire et apparaît même comme contre-productif au sens large.

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| ⤴ <b>Chimie verte</b>                 | ⤴ <b>industrie touristique</b> |
| ⤴ <b>construction fluvio-maritime</b> | ⤴ <b>coproductions</b>         |
| ⤴ <b>éco-matériaux</b>                | ⤴ <b>industrie énergétique</b> |



## D. les construction, ou la culture de la réversibilité

Plus des trois quarts des bâtiments et autres constructions que nous utiliserons en 2050 dans notre pays existent déjà aujourd'hui. Or le bâtiment représente du quart à la moitié des émissions de gaz à effet de serre. Seine-Gateway nous offre un panel de constructions quasi parfait, où toutes les formes, époques et destinations y sont représentées : c'est un véritable **laboratoire d'étude pour la science «habiter».**

Le foncier, étant par définition avant tout acte de construire, à la fois le premier des besoins et la première des ressources, doit désormais s'apprécier comme non renouvelable. Nous sommes dans la **culture de la réversibilité**, où la reconfiguration des espaces s'envisage avant la construction. Construire la ville sur la ville, ou bien encore le port sur le port, doit constituer, sans être la seule, la première étape de notre raisonnement.

L'existant devient par conséquent une réelle ressource pour :

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| ⤴ <b>la cogénération</b>     | ⤴ <b>les îlots énergétiques</b>                  |
| ⤴ <b>les bâtiments BEPOS</b> | ⤴ <b>la reconversion d'usines et d'entrepôts</b> |
| ⤴ <b>les parkings silos</b>  | ⤴ <b>la réversibilité des toitures</b>           |



## E. les transports, ou la culture de la lenteur

L'examen de la situation actuelle révèle de flagrants dysfonctionnements. La prédominance du transport routier pour les marchandises favorise les transits internationaux à partir des ports Belge et Hollandais vers la région Parisienne ; La plate-forme de Gennevilliers est dédiée pour l'essentiel aux camions et non aux péniches ; le réseau ferroviaire ne cesse de se dégrader pour sa partie fret ; le transport fluvio-maritime sur la Seine stagne contrairement à son évolution sur le Rhône.

Pourtant **l'infrastructure dominante à l'échelle d'un fleuve, reste le fleuve lui-même.** Ce ruban naturel avec une largeur moyenne de 250 mètres y compris ses rives et une longueur de 365 kilomètres du Pont Neuf au Pont de Normandie est de loin le plus étendu (près de 10

000 hectares) en comparaison avec l'Autoroute A13 de la Porte d'Auteuil à l'entrée du Havre qui représente environ 1 000 hectares ou avec le faisceau ferroviaire de la Gare Saint Lazare à la gare du Havre qui pour sa part occupe environ 500 hectares.

Sans détrôner celle de la vitesse, la **culture de la lenteur** fait valoir toutes les vertus que n'a pas cette première et réconcilie proximité et lointain, circuits courts avec longue distance, régulation avec flux tendu, prendre son temps et « le juste à temps ». L'excellente desserte de la vallée de la Seine selon tous les modes de transport existant en fait un modèle foisonnant du mix des possibles. A chaque dispositif, rapide ou lent, sa pertinence :

- ▲ les dirigeables et montgolfières
- ▲ les trams et trains
- ▲ les barges et péniches
- ▲ les paquebots et bateaux
- ▲ les télécabines et funiculaires
- ▲ les vélos et bicyclettes



## F. les déchets, ou la culture de la préservation des ressources

Nous avons pendant trop longtemps considéré nos déchets comme inutiles, encombrants voire dangereux. Notre culture de la consommation a façonné notre pratique du renouvellement comme étant un processus naturel qui consiste à abandonner un bien pour le remplacer par un autre. La nature est là pour nous démontrer combien ce raisonnement est approximatif et imparfait. Les cycles de vie nous prouvent que nous sommes très loin de la vraie performance.

**S'accumule dans la vallée de la Seine entre le tiers et le quart des déchets de notre pays** qu'ils soient industriels, commerciaux, ménagers et mêmes agricoles et plus encore de construction. Cette exceptionnelle concentration dans l'espace n'est-elle pas une opportunité plutôt qu'un handicap ? La Seine, ses affluents, son ouverture maritime, sont un véritable outil de remassification de nos déchets, condition incontournable de leur valorisation industrielle. Débarrassé de son image négative, le nouveau statut des déchets devient le moteur de la **culture de préservation** des ressources. Seine-Gateway est le lieu idoine pour relever les défis liés à l'éconologie (alliance objective de l'économie et de l'écologie). Les gisements principaux sont :

- ▲ Le biogaz
- ▲ les centres de transfert
- ▲ les déchets agricoles
- ▲ les matériaux
- ▲ les sédiments et agrégats
- ▲ l'économie circulaire