



Seine-Aval
GROUPEMENT D'INTÉRÊT PUBLIC

Usages et aménités : Développement industrialo- portuaire de l'estuaire de la Seine

Problématique

La présence de la Seine a toujours été un facteur prépondérant pour le développement économique des communes riveraines de l'estuaire. Dès l'antiquité, l'aménagement d'accès au fleuve (atterrissements, pontons, quais...) témoigne de son utilisation. Jusqu'au XV^{ème} siècle, l'usage du fleuve comme ressource nourricière est majoritaire. Dès le XIV^{ème} siècle, le commerce fluvial (vers Paris) et maritime (échanges internationaux) se développe et de nombreux produits transitent alors par les ports du Havre et de Rouen, qui, jusqu'au XVIII^{ème} siècle, auront une fonction d'entrepôt. Les navires maritimes y déchargent leur cargaison qui est ensuite transbordée sur des embarcations pouvant remonter la Seine jusqu'à Paris. Avant l'implantation des grands centres industriels au XIX^{ème} siècle, les rives du fleuve connaissaient déjà de nombreuses activités : carrières, tourbières, chantiers navals, moulins,...

Avec la première révolution industrielle (début du XIX^{ème} siècle), les vallées artisanales de l'estuaire (Cailly, Commerce) et les villes à tradition drapière (Elbeuf) se développent rapidement profitant des innovations techniques. Cet essor de l'industrie textile dans la vallée de la Seine augmente le trafic fluvial à l'importation (pour les matières premières) et à l'exportation (pour les produits textiles finis). L'installation de centres industriels dépend ainsi directement de l'accès au fleuve en tant que voie de transport, mais aussi comme puissance hydraulique et comme moyen de dilution nécessaire aux teintureries et tanneries. L'apparition de l'industrie pétrolière dès les années 1860, mais plus encore la

mise en place de l'outil de raffinage actuel lié aux besoins engendrés par les deux conflits mondiaux, puis la diversification des activités à partir des années 1970, vont à leur tour remodeler le paysage industrialo-portuaire de l'estuaire qui en est aujourd'hui toujours l'axe structurant.



Plateforme logistique en bord de Seine (J. Pellarin)



Développement industrielo-portuaire de l'estuaire de la Seine

Situation

Une activité historiquement implantée

Jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, l'embouchure de l'estuaire de la Seine ne représente qu'un petit centre industriel avec quelques fabriques, essentiellement situées en rive droite. Bien qu'historiquement prospère et abritant un port développé, Harfleur connaît un déclin du fait de l'avancée du trait de côte. Le Havre, plus en aval, se développe alors et se démarque par ses activités portuaires, dont des chantiers de construction navale, des armateurs, des maisons d'assurances maritimes et de nombreux navires (pour le long cours, le cabotage, la grande pêche, la petite pêche...) [Dupin 1827].

La vallée du Commerce s'est développée avec la révolution industrielle pour se spécialiser dans l'industrie du textile. Surnommé à cette époque 'la Vallée d'Or', elle emploie 20000 personnes dans les nombreux ateliers situés le long du cours d'eau. La vallée du Cailly compte également de nombreuses fabriques liées au textile, mais aussi des industries nouvelles à l'époque comme une fabrique de verre à vitre, des usines de produits chimiques et une usine de papier [Figure 1 ; Dupin 1827].

Au XIX^{ème} siècle, le bassin de Rouen se distingue par la diversité des activités rencontrées : activité portuaire, industrie textile, industrie chimique. La tradition d'artisanat textile très ancienne (dès le VII^{ème} siècle) a pris de l'ampleur avec l'arrivée des filatures mécaniques en 1787. Cette activité était directement dépendante de la présence d'un

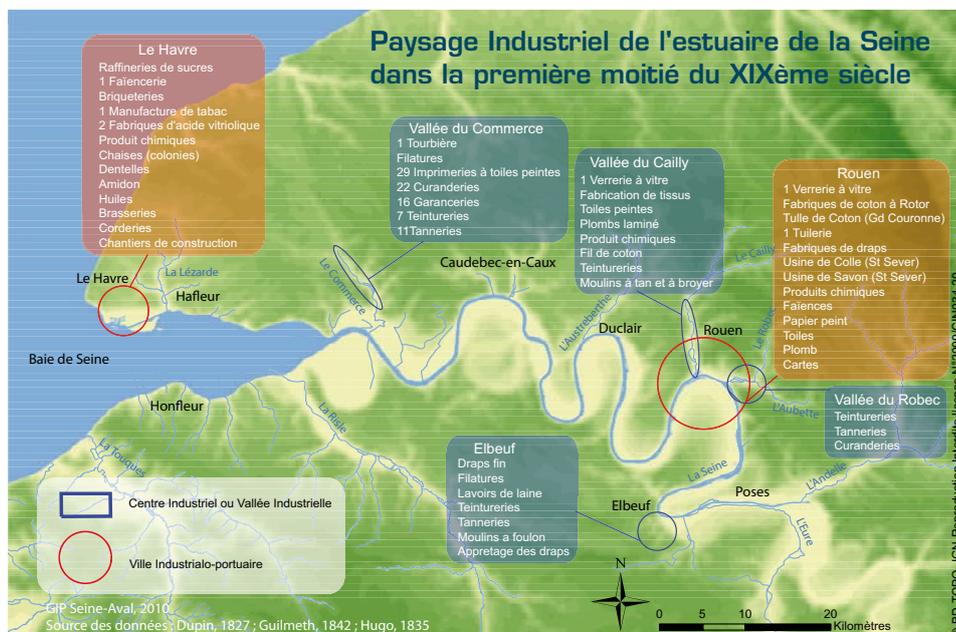


Figure 1 : Paysage industriel de l'estuaire de la Seine dans la première moitié du XIX^{ème} siècle.

cours d'eau, indispensable pour sa force motrice et son pouvoir de dilution des rejets. Les trois petites rivières rouennaises que sont le Robec, l'Aubette et la Renelle (petit ruisseau aujourd'hui disparu) font vivre à elles seules 237 établissements industriels au milieu du XIX^{ème} siècle et les usines situées sur la ville d'Elbeuf emploient 10000 personnes pour cette activité en 1837 [Guilmeth, 1842 ; Hugo, 1835].

L'essor industriel

Au début du XX^{ème} siècle, la 1^{ère} guerre mondiale a joué un rôle prépondérant dans le développement industriel de l'estuaire : création d'un complexe métallurgique, essor de l'industrie chimique, implantation de l'industrie aéronautique, nouveau chantier naval, progression spectaculaire de la production d'électricité, ... En effet, pour participer à l'effort de guerre, une reconversion industrielle a été voulue par l'Etat français. Il a ainsi largement misé sur la vallée de la Basse-Seine pour compenser la perte du potentiel industriel des régions de l'Est et du Nord [IPCHN, 2008].



Le passage au XX^{ème} siècle est également marqué par l'essor d'une nouvelle source d'énergie qui révolutionne le mode de consommation de la société mondiale : le pétrole. La France en produisant insuffisamment, il était nécessaire de l'importer et de le raffiner sur place afin de répondre à la demande croissante en produits (essences, graisses...). L'estuaire de la Seine fut choisi pour abriter des usines de raffinage, car proche des ports importateurs de pétroles bruts américains (60% des importations en 1930), relié à la région parisienne fortement consommatrice par la Seine et par une voie ferrée, et considéré comme mieux protégé des guerres que Dunkerque après l'expérience de 1914-1918 (proximité du front) [Musset, 1935 ; Musset, 1959].

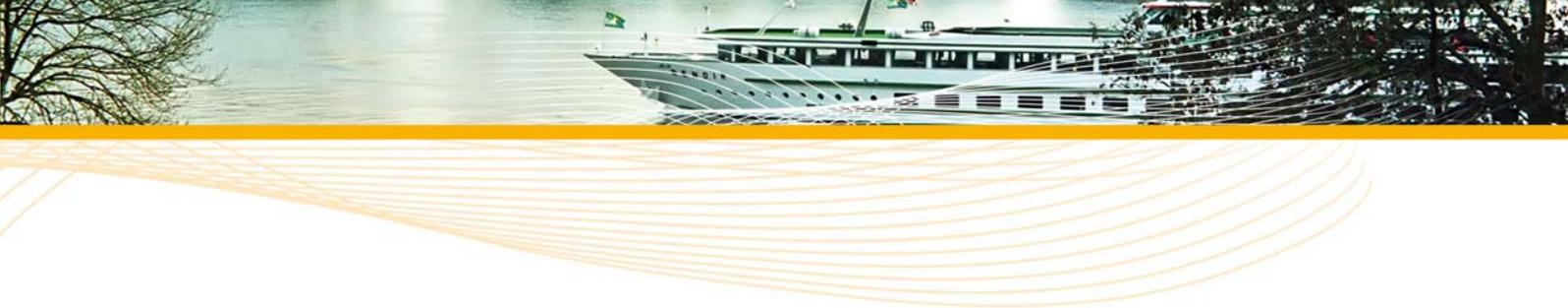
Dans les années 1930, quatre raffineries sont construites le long de l'estuaire de la Seine, ce qui le positionne comme premier centre français de raffinage. Le choix des sites de Gonfreville-l'Orcher (construite sur 150 ha de terrains alluvionnaires entre le canal de Tancarville et la Seine), Port-Jérôme (construite sur 190 ha), Notre-Dame-de-Gravenchon (construction au débouché du canal de Tancarville) et Petit-Couronne (reliées par pipeline au port pétrolier du Havre en 1952) répond à des critères croisés : disponibilité de terrains en bord de Seine pour bénéficier du transport maritime ou fluvial, proximité d'importants bassins de main d'œuvre, éloignement relatif des

agglomérations pour éviter les nuisances (pollution et risques industriels) [DRIRE-HN & INSEE, 2006 ; IPCHN, 2008].

Au milieu du XX^{ème} siècle, la 2nde guerre mondiale va jouer un rôle important pour le développement industriel. Les grands travaux de reconstruction d'après 1945 ont nécessité le recours massif au béton qui s'est répercuté sur l'activité d'extraction de granulats alluvionnaires. De très nombreuses carrières se sont alors développées en amont de Rouen et sur les boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges pour exploiter les sables et graviers déposés par le fleuve depuis des millénaires. Les travaux de reconstruction ont également renforcé les grands secteurs industriels présents dans l'estuaire. Après les années 1950, l'industrie liée au pétrole domine l'activité des ports de Rouen et du Havre et assure la prospérité de la région. [Le Dez, 2009a ; Le Dez, 2009b ; IPCHN, 2008].



Chargement de containers dans le port du Havre (C. Fisson)



La diversification des activités

Les chocs pétroliers successifs des années 1970 vont ralentir le développement de l'industrie pétrolière. Malgré cela, l'activité du port du Havre va garder une part majoritaire liée au pétrole, même si le transport de conteneurs s'accroît depuis la fin des années 1970 et le place aujourd'hui en tête des ports français dans ce domaine. Le port de Rouen, a quant à lui, perdu sa qualification de port pétrolier à cause de son manque d'accessibilité pour ces gros navires, et de l'utilisation croissante des oléoducs dans l'approvisionnement des raffineries. L'aménagement du chenal de navigation à la fin des années 1960 permet un accès facilité aux terminaux de déchargement et donc une hausse du trafic et une activité diversifiée, complémentaire de celle du port du Havre. Sous l'impulsion des politiques agricoles successives, le port de Rouen s'est orienté vers les échanges de produits agro-alimentaires pour devenir le premier port céréalier européen. La décentralisation de l'industrie automobile dans les années 1960-1970 va également permettre l'implantation d'un tissu industriel de production et d'équipement automobile bénéficiant à la fois des espaces plans disponibles (chaînes de productions très vastes) et de la présence des ports de Rouen et du Havre (200000 véhicules y transitent chaque année). Le trafic de bois pour les papeteries, l'agroalimentaire, et la métallurgie en liaison avec les grandes filières régionales automobile, de la pharmacie ou de l'aéronautique, sont également des secteurs dont l'importance dans l'estuaire est à noter. Les entreprises se sont ainsi installées près des sites de production, de transformation ou d'approvisionnement dans le but de réduire les coûts, de pouvoir bénéficier des connaissances de certaines

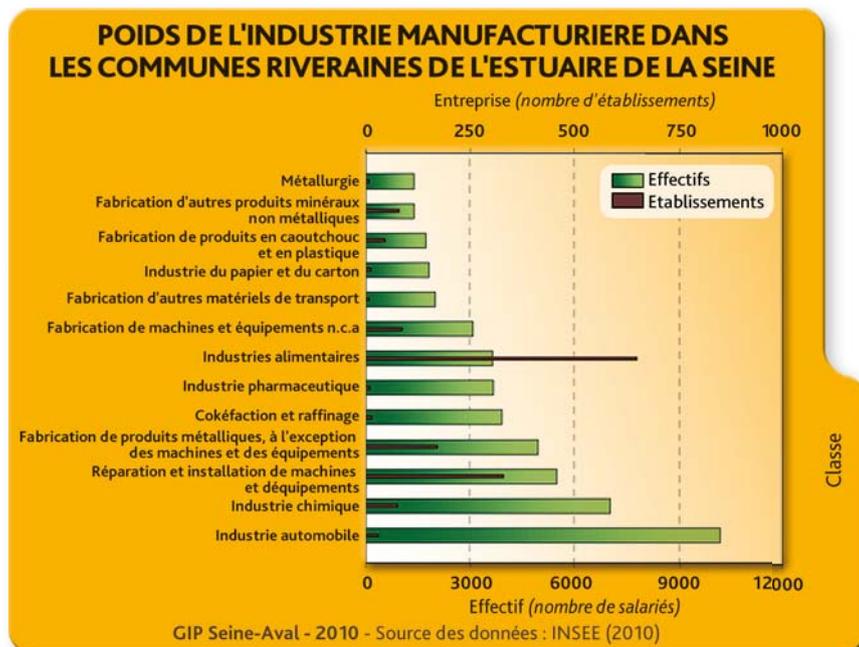


Figure 2 : Industrie manufacturière dans les communes riveraines de l'estuaire de la Seine (2007).

entreprises mais également de la main-d'œuvre disponible et d'un savoir-faire spécifique. L'ouverture aux échanges internationaux des ports de Rouen et du Havre peut également être considérée comme un facteur de réduction des coûts et favorisant l'implantation industrielle. [DRIRE-HN & INSEE, 2006 ; Laroutis, 2006].

Actuellement, l'industrie manufacturière est le premier secteur pourvoyeur d'emploi pour les communes riveraines de l'estuaire de la Seine, avec plus de 55000 salariés dans plus de 2100 établissements. Les sous-secteurs de l'automobile, de la chimie, de la réparation et de l'installation de machines, de la fabrication de produits métalliques, et de la cokéfaction et du raffinage représentant plus de 50% des effectifs salariés. Le secteur des transports et de l'entreposage est également important avec près de 35000 salariés dans 1700 établissements. Ces activités sont réparties tout le long de l'estuaire, avec une prédominance des régions rouennaise et havraise [INSEE, 2010 ; Figure 2].

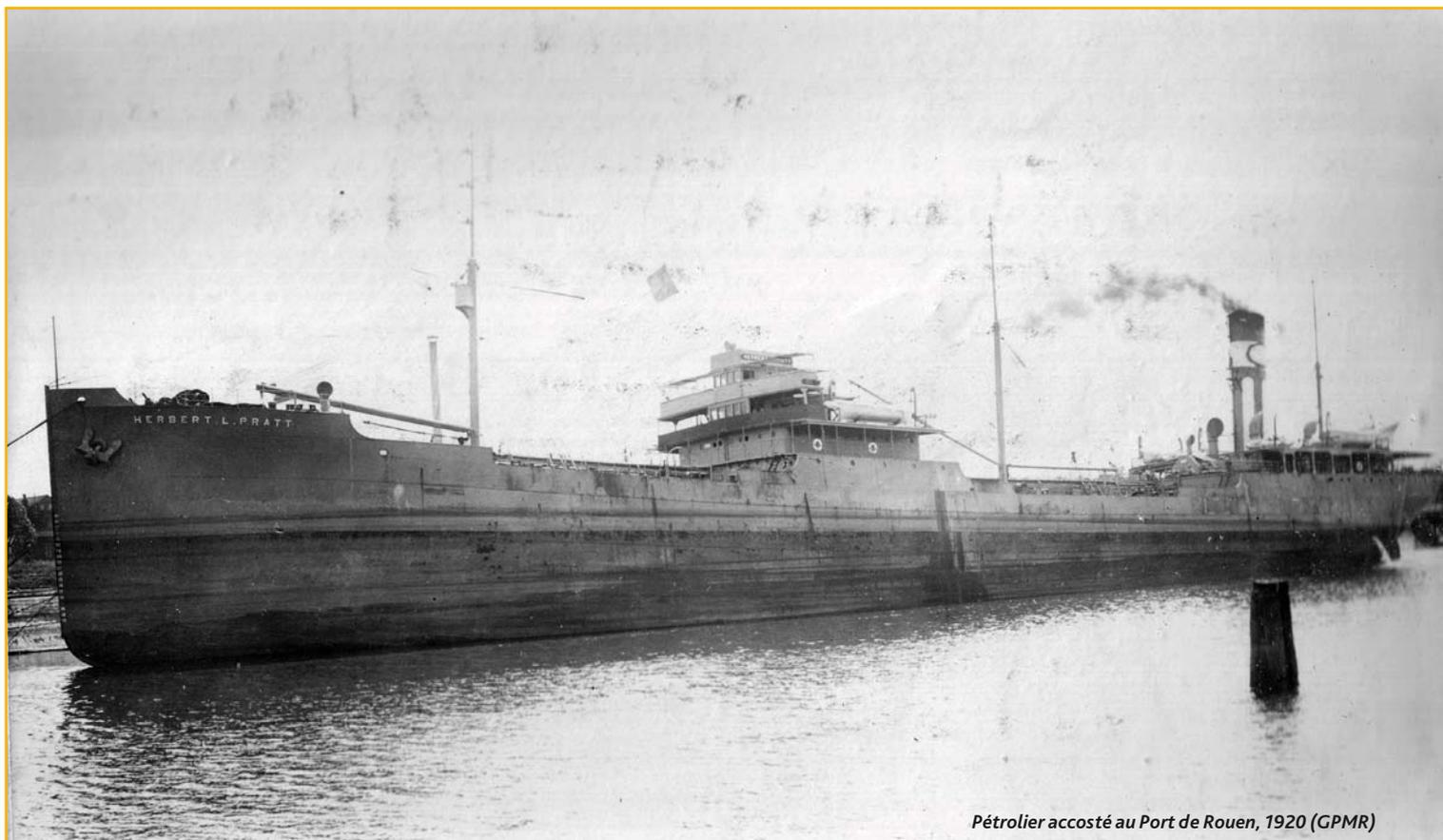


Développement industrialo-portuaire de l'estuaire de la Seine

L'essentiel

Très tôt considérée comme une porte d'entrée des marchandises vers la capitale, la Seine a vu son espace modifié par l'évolution du tissu industriel le long de son cours. Bien que suivant la conjoncture internationale et les innovations techniques, l'implantation des industries s'est toujours faite en rapport au fleuve, que ce soit par l'utilisation de la force hydraulique des affluents pour l'industrie textile, la proximité des ports pour l'apport du brut par navires, et de la Seine (transport fluvial des hydrocarbures, refroidissement du matériel de raffinage) pour l'industrie pétrolière, ou la présence de vastes terrains plats dans certains méandres pour l'établissement d'unités de production de grande taille, telles les raffineries ou les unités de construction automobile [IPCHN, 2008].

Malgré l'évolution des pratiques, des infrastructures et de la nature des marchandises, l'espace estuarien est resté une zone attractive pour l'établissement et le développement de nombreuses industries et activités. Leur étalement et leur diversification se sont traduits par une consommation d'espaces riverains de la Seine conséquente. De fait, le linéaire de berges dédiées aux activités industrialo-portuaires ne cesse de croître depuis l'installation des raffineries au début du XXème siècle. Les phases successives d'étalement des ports (vers l'amont pour le Havre et vers l'aval pour Rouen) témoignent également d'une volonté de répondre aux besoins industriels générés par le bassin parisien.



Pétrolier accosté au Port de Rouen, 1920 (GPMR)



Développement industrialo-portuaire de l'estuaire de la Seine

Sources et méthodes

Figure 1

Le paysage industriel de l'estuaire de la Seine dans la première moitié du XIX^{ème} siècle est tracé à partir d'inventaires historiques des activités présentes au Havre, à Rouen, à Elbeuf et dans les vallées du Commerce et du Cailly.

[Source des données : Dupin, 1827 ; Guilmeth, 1842 ; Hugo, 1835]

Figure 2

Le nombre d'établissements et les effectifs salariés du secteur 'industrie manufacturière' et des sous-secteurs associés sont issus des statistiques de l'INSEE au 31/12/2007, selon la nomenclature NAF2008 (section C et divisions 10 à 33). Ces éléments sont compilés pour les communes riveraines de l'estuaire de la Seine (n=133).

[Source des données : INSEE, 2010]



Port de Rouen (C. Fissor)

Références Bibliographiques

- Dupin C., 1827. Forces productives et commerciales de la France – Bassin de la Seine. t. 2, l. 5, 336p.
- Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement en Haute-Normandie (DRIRE-HN) & Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), 2006. L'industrie en Haute Normandie – Statistiques et chiffres clés. [en ligne] <http://www.industrie-hn.org/>
- Guilmeth A., 1842. Histoire de la ville et des environs d'Elbeuf – Depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. 523p.
- Hugo A., 1835. La France pittoresque.
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), 2010. Etablissements et effectifs salariés au 31/12/2007.
- Inventaire du Patrimoine Culturel région Haute-Normandie (IPCHN), 2008. Le paysage industriel de la Basse-Seine. Edité par Connaissance du Patrimoine de Haute-Normandie sous la direction de Claire Etienne. Collection Images du patrimoine, n°249. ISSN n°0299-1020, 264p.
- Laroutis D., 2006. Les activités industrielles liées à l'estuaire de la Seine et leurs impacts environnementaux : analyse coûts-bénéfices pour une gestion prospective intégrée. Thèse de Doctorat en Sciences Economiques – CARE, Université de Rouen. 314p.
- Le Dez M., 2009a. Le commerce et l'industrie des pétroles dans la basse vallée de la Seine (1860-1940) : La naissance d'un complexe énergétique, entre interventions étatiques et initiatives locales. Thèse de doctorat, Université du Havre, 2 vol, 855 p.
- Le Dez M., 2009b. Le Port Autonome du Havre face au développement du trafic pétrolier (1926-1976). Cahiers Havrais de Recherche Historique, n°65-2007, Le Havre, 4^{ème} trimestre 2007, pp. 5-26.
- Musset R., 1935. Port-Jérôme. In: Annales de Géographie. t. 44, n°250. pp. 445-448.
- Musset R., 1959. Le pétrole dans la Basse-Seine. In: Annales de Géographie. t. 68, n°369. pp. 409-423.

Cette fiche thématique s'intègre dans le système d'observation de l'état de santé de l'estuaire de la Seine.

Elle est éditée par le Groupement d'Intérêt Public Seine-Aval - 12 avenue Aristide Briand - 76000 Rouen
www.seine-aval.fr

Conception, rédaction : GIP Seine-Aval
Président : Nicolas Mayer-Rosignol
Directeur : Loïc Guézennec
Contact : gipsa@seine-aval.fr
Infographie : Quai 24, Le Havre
Crédits photos : GIP Seine-Aval
Tirage : 1000 exemplaires
Impression réalisée sur papier écolabélisé

Le GIP Seine-Aval est financé par :

