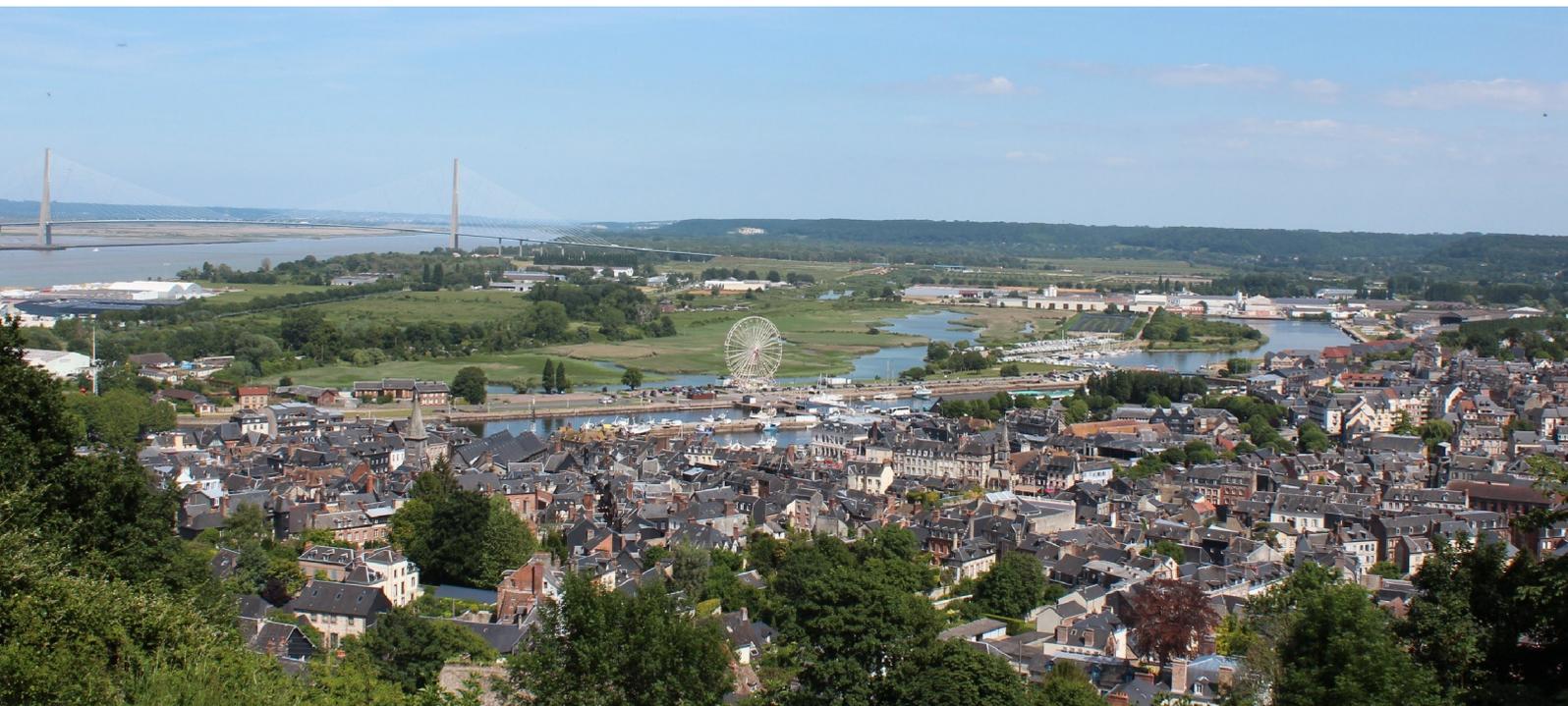


PAYSAGE URBAIN & MORPHOLOGIE URBAINE

Honfleur, entre hier et aujourd'hui



Vue du Mont Joli : hier (Second Empire) et aujourd'hui ¹

Le paysage et la morphologie urbaine

Le paysage, portion d'espace que l'on voit (portion plus ou moins grande en fonction du recul et de la position de l'observateur), est la traduction visuelle d'un système spatial, c'est-à-dire de l'interaction de phénomènes physiques et humains inscrits dans l'espace

Le paysage qui sert de cadre de vie à une population.

Analyser et comprendre son élaboration nous plonge dans les logiques de fonctionnement des sociétés et du rapport qu'elles ont avec leur environnement.

Il porte aussi la mémoire des populations qui ont contribué à le façonner au cours du temps et a de ce fait valeur d'identification.

Comprendre comment s'est élaboré le paysage et comment s'organise le système spatial dont il est l'expression visuelle s'inscrit donc à la fois dans une réflexion socio-économique et patrimoniale appliquée à l'espace.

La géographie offre des méthodes d'analyse et de compréhension du paysage que le dossier pédagogique se propose de faire découvrir aux élèves.

Celui-ci s'articule en 3 parties:

- l'analyse du paysage urbain et péri urbain de Honfleur à petite échelle à partir d'un belvédère (point de vue situé en hauteur par rapport à l'espace observé) qui avait attiré l'attention, dès le début du XIXe siècle, des peintres paysagistes et les « découvreurs » de la côte normande.

- l'analyse de la morphologie et du système urbain qui détermine avec le cadre physique et la mise en valeur économique du nord Pays d'Auge les caractéristiques de ce paysage.

- l'étude d'un « artefact », la plaine alluviale, qui borde le chenal de l'estuaire dont la formation hier et l'utilisation aujourd'hui, sont porteurs d'enjeux pour la population honfleuraise et le paysage qui lui sert de cadre de vie.

Plan du dossier.

I) Etude d'un paysage urbanisé à petite échelle à partir d'un belvédère.

II) Les formes de l'agglomération urbaine et son évolution.

A) Le croquis de morphologie urbaine.

B) Les mutations de l'espace urbain.

III) L'espace urbanisé, des acteurs et des enjeux.

Question analysés à partir des problématiques d'aménagement du font de Seine dont dépend la possibilité pour Honfleur de rester un port

A) La canalisation de la Seine: un aménagement décisif.

B) Les élus face au problème de l'utilisation de l'espace communal.

Etude du paysage urbain vu du Mont Joli

LE CROQUIS DE PAYSAGE.

A réaliser à l'aide d'une grille d'observation transparente et de deux feuilles de papier qui reproduisent le quadrillage de la grille. Se munir d'une carte topographique au 1/25000ème, d'une boussole et d'une planchette.

Le travail peut se décomposer en trois étapes:

1) Sur le terrain, réalise un croquis du paysage à main levée

- Trace la ligne d'horizon, les lignes de force qui structurent le paysage et séparent les différents plans.
- Dessine la silhouette d'un ou deux éléments saillants du paysage qui peuvent servir de point de repère.
- Oriente le croquis à l'aide de la boussole.

2) Sur le terrain ou en classe, fais la mise au net du croquis:

- replaces tous les éléments figurant sur l'esquisse précédemment réalisée avec un souci de simplification.
- désigne quelques noms de lieux à l'aide de la carte topographique.
- numérote les plans et les unités paysagères que tu as repérés.
- Indique les distances séparant l'observateur de l'arrière plan pour avoir la profondeur de ton champ de vision, la distance séparant les deux extrémités de l'arrière plan et détermine l'angle de vision.
- Indique le titre du croquis.

3) En classe élabore un croquis codé du paysage.

Ce travail consiste à donner une interprétation géographique du paysage observé en utilisant un vocabulaire spécifique. Etape dans le processus « d'abstractisation »; les figurés doivent être des formes géométriques simples

- renseigne le tableau d'analyse du paysage.
- réalise le croquis codé en commençant par construire la légende (choix ordonné des informations et des symboles) puis en reportant les figurés sur une troisième feuille quadrillée.

4) Compare le paysage observé avec celui qui est représenté sur la gravure datant de la fin du Second Empire et relève des indices d'évolution d'une part, et de conservation d'autre part du paysage urbain et péri urbain.

N.B. Pour les parties 2, 3 et 4 de l'exercice utiliser une carte topographique récente du secteur de Honfleur au 1/25 000 é et la carte d'Etat major de 1880.

Le croquis de paysage

Décomposer en plans: sous ensemble du champ visuel qui se caractérise par la taille à laquelle les objets présents nous apparaissent du fait de leur plus ou moins grand éloignement, souvent aussi par l'intensité des couleurs, la précision des contours. Le premier plan est la portion de paysage la plus proche de l'œil d'observation.

Les lignes de force : ce sont les lignes dominantes qui organisent le paysage; correspondent souvent à des lignes de contact entre des couleurs dominantes différentes. La ligne « fondamentale » est la ligne d'horizon

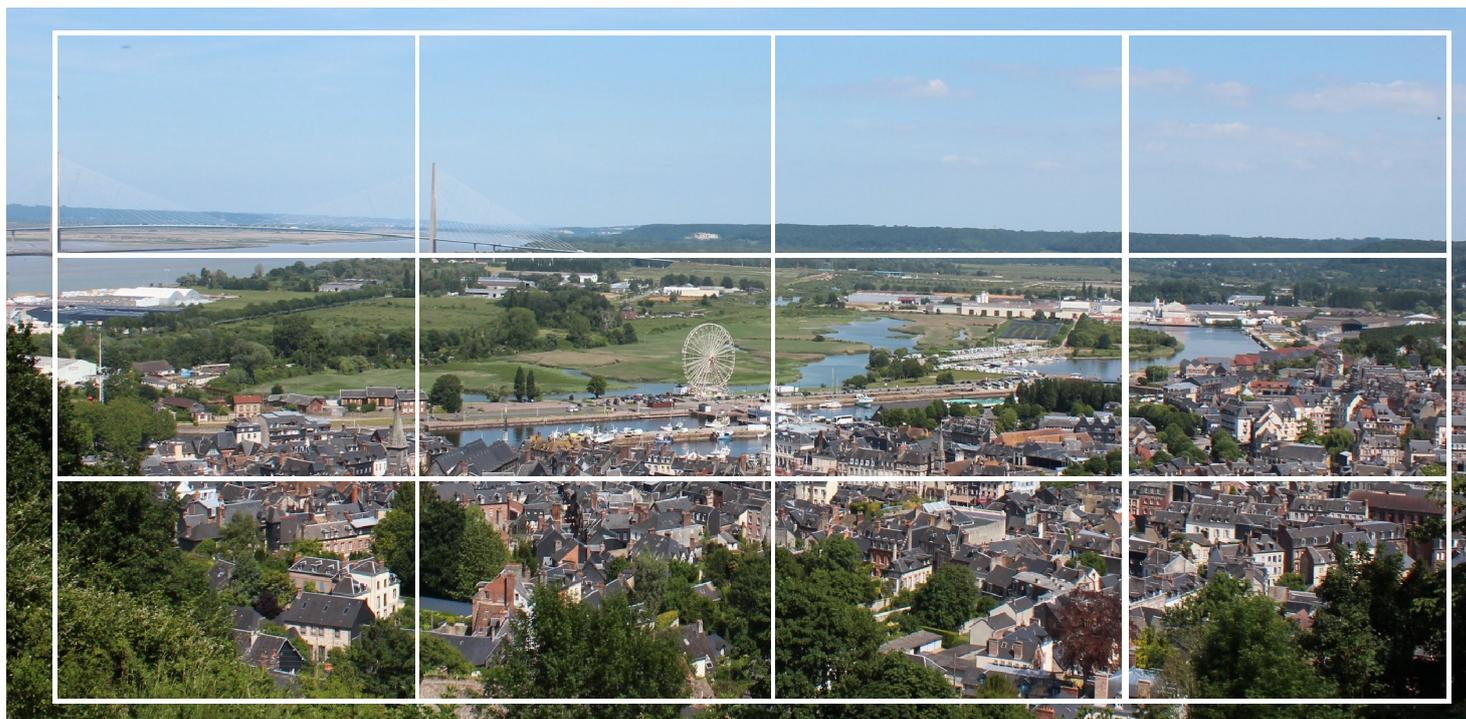


Tableau d'analyse du paysage.

Description des plans et décomposition en unités paysagères.	Ce que je vois du point d'observation	Les informations que les documents complémentaires me fournissent.	Définition en termes géographiques.
<p>Analyse conjointe du bâti, du cadre physique et de la végétation pour chaque plan.</p> <p>A Le bâti: -les constructions: densité, nature (bâtiments, immeubles), taille, disposition, matériaux, style -les équipements d'infrastructure.</p> <p>B) Le cadre physique: - le relief - l'hydrographie</p> <p>C) La végétation et paysage rural environnant.</p> <p>Les trois éléments ne sont pas nécessairement présents dans chaque plan</p>	Premier plan		
	A)		
	B)		
	C)		
	Deuxième plan		
	a)		
b)			
c)			
Troisième plan			

Croquis codé

I) Le cadre physique

II) L'utilisation de l'espace.



Rebord de plateau
et versant de vallée
(arrière plan)



Rebord de plateau
(masqué au premier plan
avec regard tourné vers
l'est)



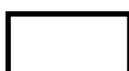
Plaine alluviale



Cote d'altitude



Centre ville



Axe structurant de l'espace
urbain (visible et non visible)



Bassins de commerce en voie -
de reconversion.



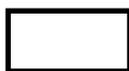
Z.I.P.



Banlieue résidentielle à
habitat pavillonnaire dominant



Herbage



Bois

Lexique: les mots de la géographie

Axe	Ligne ou couloir autour duquel se transforme l'espace environnant; en ville ce rôle est tenu par certaines rues.
Banc	Amas sédimentaire de forme plate et allongée, submergé en permanence ou saisonnièrement. Leur forme et leur localisation sont instables. Elles varient en fonction du déplacement des courants. La mise à jour des cartes marines est un enjeu majeur pour la navigation.
Bassin	Plan d'eau à niveau constant entouré d'équipements portuaires.
Centre ville	Quartier de ville correspondant en général à la fois: -au noyau historique caractérisé par un bâti ancien dense, plus ou moins réhabilité ou rénové -à une zone de concentration d'activités tertiaires, en particulier celles qui relèvent de la fonction décisionnelle, de la fonction administrative de la fonction bancaire, de la fonction commerciale de luxe ou spécifique.
Estuaire	Embouchure d'un fleuve balayée par le flux et le reflux des marées. Les alluvions s'accumulent sur les berges et sur le fond.
Immeuble:	Grand bâtiment urbain à plusieurs étages divisé en de nombreux appartements pour le logement ou pour d'autres activités fonctionnelles (bureau, ateliers..).
I.G.H.	Immeubles de grande hauteur: immeubles élevés d'habitation en forme de tour (plus de 50 m au dessus du sol).
Plaine	Etendue plane ou de faible relief où les cours d'eau s'écoulent à fleur de sol.
Plaine alluviale	Plaine dont la formation est liée au dépôt d'alluvions.
Rebord de plateau	Versant plus ou moins abrupt reliant deux plateaux d'inégale altitude ou un plateau et une plaine.
Schorre (ou herbu)	Plaine couverte de végétaux halophiles.
Slikke (ou vasière)	Partie la plus basse d'un marais maritime recouverte à marée haute.
Unité paysagère:	Portion de paysage homogène, délimitée à partir des éléments naturels et humains observés.
Vallée en auge	Dépression allongée creusée par un cours d'eau dont le fond a été remblayé par des alluvions.
Zone (urbaine)	Au sens général, une portion d'espace urbain délimité en fonction du type d'utilisation du sol et des populations qui y vivent ou l'utilisent. Mot employé aussi dans les documents d'urbanisme pour définir des espaces délimités en vue d'attribuer des qualifications et des fonctions en vue d'en orienter l'évolution. Il en résulte pour les propriétaires du sol des droits et des obligations.
Z.I.P.	Espace de vaste dimension aménagé en bordure des ports pour accueillir des activités industrielles dont le fonctionnement est lié à la présence d'équipements portuaires.

Les formes de l'agglomération honfleuraise et son évolution.

Les formes construites de la ville s'inscrivent dans un espace selon une distribution qui répond à des logiques économiques, sociales, techniques, politiques ou culturelles. Celles-ci évoluent avec le temps, et les recompositions que chaque période de l'histoire suscite. L'ensemble qui en résulte produit le paysage urbain qui peut s'analyser à différentes échelles.

La croquis de morphologie urbaine présente de manière simplifiée la manière dont s'ordonnent les différentes formes construites de la ville : il en facilite l'analyse et l'explication et permet de comprendre les mutations de l'espace urbain.

A) Le croquis de morphologie urbaine.

Le croquis s'élabore en partant d'une carte IGN au 1/25000e. Avec un calque, on dessine les grandes lignes d'organisation du relief et on identifie les différentes zones de l'agglomération en fonction de l'occupation de l'espace matérialisé par des symboles dont le sens est donné dans la légende. C'est un exercice difficile qui nécessite au départ d'être accompagné par votre enseignant en classe. Ici vous est représenté le résultat. De ce travail. Pour faire l'exercice proposé il est néanmoins nécessaire, en plus du travail précédemment réalisé sur l'analyse du paysage de disposer de cette carte IGN.

1) Complète la légende du croquis de la page 10.

2) Une utilisation différenciée de l'espace.

a) Où sont installés les quartiers d'habitation récente, les établissements industriels, la zone d'activité commerciale et les espaces de loisirs.

b) Cherche une explication à la localisation des différentes « zones » de l'espace urbain.

B) Les mutations de l'espace urbain.

1) En prenant appui sur le plan de la ville vers 1880, la photographie aérienne prise vers 1980 et le croquis de morphologie urbaine que tu viens de compléter et d'analyser, relève les transformations de l'utilisation de l'espace:

-au niveau des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires.

-au niveau de la localisation des activités industrielles et commerciales.

-au niveau de la localisation et des formes d'habitat.

2) Comment peut-on expliquer les transformations observées.

Légende du croquis de morphologie urbaine

En t'aidant de la carte topographique:

- 1) Complète l'échelle et l'orientation du croquis.
- 2) Donne un titre au thème 2, 3, 4, de la légende.
- 3) Complète les rubriques de la légende en indiquant l'information correspondant au figuré lorsqu'elle n'est pas mentionnée.
- 4) A quelles rubriques correspondent les portions d'espace sur le croquis qui sont représentées par les numéros 1, 2, 3, 4. Les rubriques correspondant à l'un des quatre numéros sont signalés dans la légende par une astérisque.
- 5) Code les portions d'espace (sur le croquis) qui sont numérotées.

LEGENDE.

1) Cadre physique et formations végétales.

<input type="checkbox"/>	Rebord de plateau ou Versant de vallée.	<input type="checkbox"/>	Bois (colorier en vert foncé)
<input type="checkbox"/>	Cours d'eau	<input type="checkbox"/>	*Champs cultivés et prairies dans le cadre d'un bocage à maille large et mité
<input type="checkbox"/>	*Estran et slikke		
<input type="checkbox"/>	*Herbu.		

2).....

<input type="checkbox"/>	Principales routes	<input type="checkbox"/>	Bassins (commerce, pêche, plaisance)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sas-Ecluse.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chenal de la Seine

3).....

<input type="checkbox"/>	Habitat jointif fait de petits im- meubles et maisons individuelles anciens.	<input type="checkbox"/>	*Habitat pavillonnaire en lotissements
<input type="checkbox"/>	*Habitat collectif récent et Grand Ensemble	<input type="checkbox"/>	Habitat pavillonnaire composite en ordre lâche.

4).....

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Emprise des activités commerciales
<input type="checkbox"/>

L'espace urbanisé: des acteurs et des enjeux.

Deux études de cas envisagés: celui de la « chenalisation » de la Seine au niveau de son estuaire et celui des conséquences de la construction du pont de Normandie. Ils montrent comment ont été préparés les grands travaux d'infrastructures qui commandent aujourd'hui le fonctionnement actuel du système spatial honfleurais.

A) La Canalisation de la Seine: un aménagement décisif. (Documents pages 14 et 15)

- 1) Quel était l'obstacle au développement de l'activité portuaire de Honfleur?
- 2) L'endiguement de la Seine et de son estuaire paraissent-ils avoir été envisagés initialement du point de vue des besoins et des intérêts de Honfleur?
- 3) Comment les intérêts de Honfleur ont-ils été défendus et sauvegardés?
- 4) Quelles sont les conséquences pour Honfleur des décisions arrêtées en 1933?

B) Les élus face aux problèmes d'utilisation de l'espace communal au début des années 1980. 5 documents pages 17 et 18).

Les décisions concernant l'utilisation de l'espace, la création de nouveaux équipements d'infrastructure sont précédées d'une réflexion et de débats auxquels prennent part de nombreux acteurs locaux ou extérieurs, régionaux et nationaux.

Depuis le début de la mise en place dans les années soixante d'une législation donnant aux collectivités locales, et en particulier aux communes, les moyens d'une maîtrise de l'évolution de l'utilisation de l'espace, les élus sont confrontés à des choix structurants décisifs.

Les documents 1, 2, 3, 4 sont des extraits d'articles parus dans différents bulletins municipaux au début des années quatre-vingt. Ils expriment l'état de la réflexion et des intentions de la municipalité de Honfleur en ce qui concerne l'utilisation de l'espace communal.

Questions:

- 1) Comment la municipalité analyse-t-elle les enjeux de l'aménagement de l'estuaire, de la plaine alluviale et du plateau, à l'échelle locale, régionale et nationale?
- 2) La construction du futur Pont de Normandie est-elle perçue négativement ou positivement?
- 3) Quels sont les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs suivants:
 - protection des sites
 - création d'emplois
 - désenclavement de l'agglomération.
- 4) Quel est l'intérêt dans le cadre des objectifs poursuivis de la création d'un secteur sauvegardé pour les quartiers anciens de la ville?

Les étapes de la canalisation de la seine et de la formation de la plaine alluviale

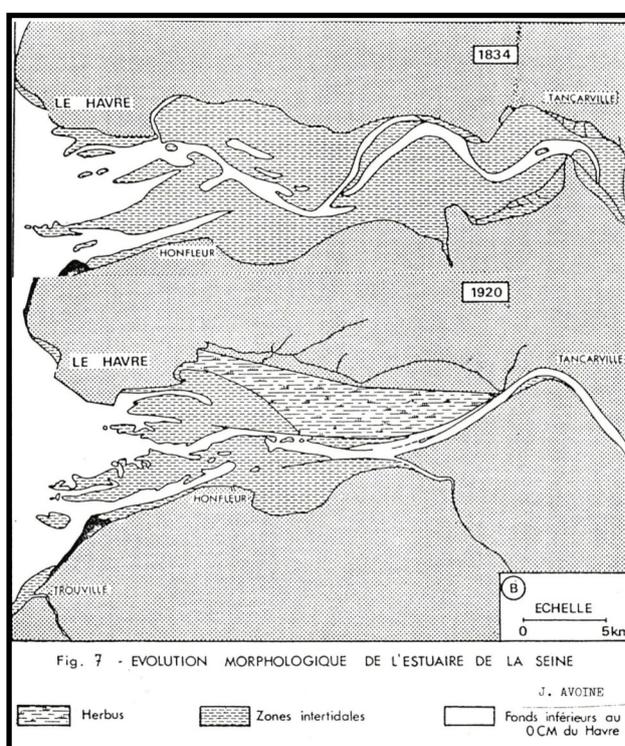
1) Extrait de la communication de M. Lefevre, adjoint au Maire de la Commune de Honfleur.

« Cette période de décroissance du trafic (de 1870 à 1874) est en partie due à l'état déplorable dans lequel se trouvait alors l'accès au port.

A cette époque le courant de la Seine était fort éloigné du port d'Honfleur qui communiquait à l'eau profonde par un chenal étroit et sinueux, long de plus de 1 km et dans lequel les navires couraient le risque de s'échouer à chaque instant. Cet état de chose qui s'est produit à Honfleur à différentes époques, et qui a toujours coïncidé avec l'éloignement du courant principal, s'est manifesté en 1872, 1873, 1874, avec une intensité telle, que l'existence même du port paraissait compromise si on n'y apportait pas un prompt remède. »

9 juillet 1884.(Annuaire des 5 départements de Normandie)

2) Evolution morphologique de l'estuaire de la Seine (J. Avoine).



3) Vue aérienne de l'estuaire à l'époque des travaux de construction de la digue sud (vers 1955)



4) L'endiguement de l'estuaire de la Seine.

Le problème qui s'est posé de tout temps consiste à donner au chenal de la Seine une stabilité, une direction, une profondeur. Le projet voté par le Parlement semble répondre à ce triple besoin. En effet, la partie de la digue à la cote + 9 m, construite de 1898 à 1906 et allant du méridien de l'embouchure de la Risle au méridien de Fiquefleur, entraînait rationnellement, par son orientation, la continuité d'un ouvrage de même nature et venant sans interruption jusqu'aux jetées de Honfleur. Mais c'est là l'erreur et la source des maux de Honfleur, la construction de la digue sud convexe fut, en effet poursuivie, mais seulement jusqu'au méridien de St Sauveur et dérasée à la cote 7,70 m, alors que la loi prévoyait son prolongement jusqu'au méridien de Honfleur et à la cote + 9 m. Ainsi les bancs qu'il était nécessaire d'endiguer et d'emprisonner, furent laissés à leur liberté de mouvement et, bien mieux, sectionné à l'endroit même où il devait être efficace l'ouvrage a favorisé devant Honfleur la création d'un vaste bassin de décantation, où vase et sable sont, à chaque flux et reflux, délayés, remués et transportés..

Par arrêté ministériel du 8 juin 1927 le Ministre des Travaux publics ordonna la recherche d'une solution qui, tout en donnant satisfaction du point de vue technique, ne pût nuire à aucun des intéressés.

Un accord entre les représentants des chambres de commerce de Caen, Rouen, Honfleur et le syndicat d'expansion économique du littoral bas normand chargé en particulier de défendre l'intérêt des stations balnéaires de la Côte Fleurie, est signé à Caen en septembre 1928. Il prévoit:

- le passage du chenal à 300 mètres au maximum des jetées de Honfleur qui seront prolongées;
- une coupure de deux kilomètres de longueur aménagée à l'aval d'Honfleur dans la digue Sud pour le débouché de la fosse de Villerville;
- à l'aval de cette coupure et jusqu'au Ratier, la digue demeurera basse, c'est à dire que sa crête sera rasée à la cote + 2, 00 des cartes marines;
- au cas où, malgré les ainsi exécutés à l'aval de Honfleur, tous travaux nécessaires devraient être entrepris et toute suppression d'ouvrages nuisibles exécutées pour rétablir les plages du Calvados dans leur état actuel et tous dommages devraient être réparés.

Cet accord accepté par le gouvernement est inclus dans la loi du 24 décembre 1931 qui autorise les travaux d'aménagement de l'estuaire de la Seine.

Conformément aux dispositions prises par la loi de 1931, un premier projet de travaux est établi pour 1933..

- Démolition de la digue convexe Sud depuis deux kilomètres en amont de la Risle, et son remplacement par la digue concave à la cote + 9m.
- Construction d'épis et d'un ouvrage longitudinal maintenant les bancs sur la rive Nord.
- Prolongement des jetées du port d'Honfleur de 300 m.

L'ensemble du projet ne donne pas la solution idéale. Cependant le prolongement de 300 mètres des jetées du port lui donne un chenal commun avec celui de Rouen et le profit de sa profondeur d'eau. Outre la sérieuse amélioration de ses accès si précaires, le port de Honfleur va se trouver doté de terrains à ses abords immédiats, et leur superficie importante (cent hectares côté Est, 60 hectares côté Ouest) est susceptible de permettre l'installation d'industries tentées par ses multiples avantages propres.

D'après une communication de M. Pain, Secrétaire Général de la Chambre de Commerce d'Honfleur à l'assemblée de l'association des 5 départements de Normandie.

Annuaire des 5 départements de Normandie (1941-1952)

L'aménagement de l'espace communal et ses enjeux

Extraits de bulletins municipaux du début des années 1980

1) « Des précautions indispensables »

La rive gauche s'est depuis longtemps préparée à ce développement. Elle n'a cessé depuis dix ans de prendre les mesures qui s'imposent pour maîtriser au maximum les conséquences qu'impliquerait le développement de la Basse Seine.

Toutes les études ont montré que la construction d'un grand estuaire ne pouvait être profitable à la région Normande que si un second franchissement de la Seine était réalisé. Il s'agit là bien entendu, du fameux pont qui doit déboucher à quelques kilomètres de Honfleur, pont dont on parle depuis bien longtemps.

Depuis dix ans, le schéma de la Basse Seine, le schéma de la région havraise, les décisions ministérielles avant comme après 1973, ont tous précisé officiellement que ce pont devait être réalisé avant 1985.

Mais ce n'est pas au dernier moment que les communautés riveraines devaient se précipiter sur les précautions à prendre dans une telle opération. Depuis dix ans, le canton de Honfleur ne cesse de travailler pour éviter les aspects négatifs et profiter au maximum des éléments positifs de cette importante transformation :

- élaboration de Plans d'Occupation des Sols pour éviter une urbanisation anarchique et préserver le caractère exceptionnel du site.

- réalisation de réserves foncières sur le Plateau pour empêcher tout risque de spéculation.

- aménagement de la zone industrielle et portuaire.

- aménagement de la sortie Est, du C.D. 144 en direction de Pont l'Évêque.

- à Honfleur même, en plus de l'indispensable « tout-à-l'égout », les travaux de pavage et de viabilisation n'ont eu pour seul but que de renforcer le charme et l'image de marque de la ville.

Ce ravalement de façade si nécessaire qu'il fut, était lui aussi résolument tourné vers l'avenir car avec le Pont le commerce honfleurais verra sa clientèle potentielle s'augmenter de 400 000 unités. Il faut donc tout mettre en œuvre pour que ces futurs clients aient envie de venir faire leurs achats à Honfleur.

Les nombreuses études qui ont été réalisées ont montré que la meilleure façade commerciale propre à assurer la venue du plus grand nombre passe par l'aménagement du centre ville. Ce n'est donc pas par hasard que la ville de Honfleur a décidé d'entreprendre des opérations comme celle de l'îlot Saint Léonard et d'implanter les infrastructures nécessaires (parkings...) à accueillir des visiteurs plus nombreux, actuellement le dimanche mais plus tard toute la semaine.

Ce n'est pas là faire du grandiose ou de l'inutile, mais tout simplement mettre l'impulsion économique de notre cité.

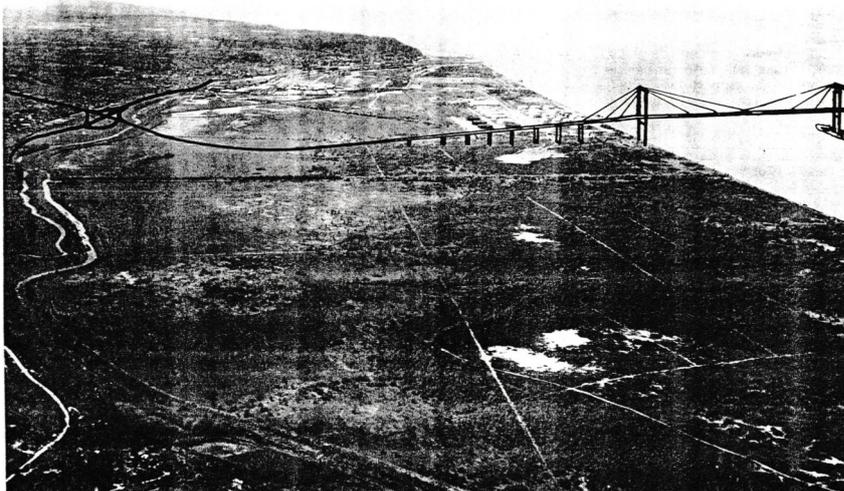
La carte « commerce » présente un avantage supplémentaire : la sauvegarde et le développement de l'emploi.

Il est en effet certain que les offres d'emplois du secteur tertiaire ont un avenir plus florissant et plus stable que celles du secteur industriel. Cependant, si la réalisation du pont peut offrir de nombreux débouchés dans le secteur commercial, elle pourra également attirer (comme cela a déjà été le cas pour la société CANON) des entreprises, dont le souci est de trouver un environnement de qualité particulièrement bien placé.

Si nous sommes prêts à faire face au développement de l'estuaire, nos voisins de l'Eure du secteur de Beuzeville-Pont-Audemer le sont également. L'accélération de leurs plans et la création de voies nouvelles vont aider à leur développement et au nôtre.

Le vote du conseil d'Orientalisation du S.A.U.M. a apporté la certitude que le pont se fera. Reste maintenant, à connaître la date exacte de sa réalisation.

Lors de ce vote, le Maire de Honfleur a insisté sur ce point. Il est en effet indispensable de savoir si le pont se fera bientôt ou s'il faut attendre l'an 2000.



SECTEUR SAUVEGARDÉ :

L'affaire de tous les Honfleurais

Grâce au Secteur Sauvegardé créé le 4 septembre 1974, notre Ville a pu bénéficier d'un régime particulier d'aides et de subventions qui nous ont permis de réaliser depuis ces cinq dernières années différents programmes de restauration de bâtiments, de remise en état des voiries et la mise en place d'une vaste opération programmée pour l'amélioration de l'habitat.

I - Les objectifs du secteur sauvegardé

La qualité du patrimoine architectural, le pittoresque de l'ancien port et des vieilles rues, la richesse historique de HONFLEUR, sont autant d'éléments qui ont déterminé le classement en secteur sauvegardé de la majeure partie de notre centre ville.

A l'intérieur de ce périmètre, un grand nombre de monuments historiques classés ont déjà fait l'objet de restaurations importantes pour retrouver leur architecture d'origine.

La majeure partie des immeubles de par leur qualité doivent être conservés ou restaurés mais l'objectif de conservation n'exclue pas le remplacement de bâtiments présentant une moindre valeur ou leur amélioration.

Le Secteur Sauvegardé n'a donc pas qu'un aspect conservateur puisque le plan de sauvegarde prévoit des opérations de rénovation. Elles concernent notamment des îlots vétustes dont l'utilisation actuelle est d'une qualité ou d'une densité insuffisante pour un centre ville.

De telles opérations, actuellement en cours d'étude, revêtiront une importance capitale pour l'avenir et le développement de HONFLEUR.

Dans ce cadre, l'aménagement de l'îlot Saint-Léonard bénéficie déjà d'une subvention du Fonds d'Aménagement Urbain.

D'une manière générale, le règlement du Secteur Sauvegardé n'interdit pas le dynamisme du développement urbain. Il recherche simplement à préserver les pièces essentielles de notre architecture traditionnelle et à y intégrer, sans fausse note, les constructions nouvelles.

Forger les outils...

La situation géographique de Honfleur a des atouts pour le développement de son activité économique.

Encore faut-il s'organiser et s'aider soi-même.

Les communes bordant la rive gauche de l'estuaire ont travaillé en commun pour promouvoir l'utilisation à des fins industrielles et portuaires de la vaste zone de 1.000 ha.

Sur la zone industrielle dont le dixième à peine est occupé, il y a actuellement 1.300 emplois.

Pour attirer les entreprises, il fallait équiper les terrains.

- Très utile et même indispensable : le Quai en Seine. Mais il faudra le doubler pour permettre une sécurité d'accostage aux amateurs qui fuient les ports où l'on attend trop.
- La desserte routière de la zone industrielle est faite, les accès sont aménagés. Les voiries pourront être agrandies et élargies au fur et à mesure de l'occupation des terrains.
- La gare de marchandises est en place.

UN ROLE INTERNATIONAL

L'estuaire de la Seine est la première ouverture sur l'Atlantique du continent européen. Avec la large avenue de la Basse-Seine, nous ouvrons les portes de la région parisienne et du quart de l'Europe de l'Ouest.

Les réserves en espaces et en avenir y sont plus grandes que partout ailleurs. C'est avec le grand Delta du Rhône le seul complexe portuaire capable de concurrencer les grands ports étrangers. Sa position exceptionnelle permet d'en faire une grande plate-forme internationale. A nous d'en profiter.

