

LA SEINE UNE VALLEE DES IMAGINAIRES

Introduction

Laurence Villard
projet de classement UNESCO de la vallée de la Seine
Projet du Grand Paris

Jean-Baptiste Vincent, *Le paysage monastique de la vallée de la Seine, regards sur l'abbaye cistercienne de Bonport*

Paysage médiéval très ancré : châteaux, abbayes, églises, villages
7 monastères dans la vallée

Jumièges : 7^e siècle. Rôle de St Ouen et Dagobert.

Travaux de Jacques Le Maho sur St Pierre

Enduits datés au carbone 14, 8^e-9^e siècle, près du portail. Petit édifice à cette époque, rare d'en retrouver en élévation.

841, incendie de l'abbaye, des moines reviennent sous Guillaume Longue Epée.

Il faut attendre le 11^e siècle pour avoir des vestiges, Notre Dame, 1026-27, jusqu'à 1066, abbatiale romane, chœur en abside sans chapelles et tour lanterne, typiques de l'archi normande.

St Georges de Boscherville, bénédictine, fouilles du sous-sol, continuité culturelle depuis le temple gallo-romain du 1^{er} siècle après JC

Abbaye du 12^eS, maîtrise du chœur en cul de four et premières ogives.

Bonport, nouvelle mode, les cisterciens, 1189, fondée par Richard Cœur de Lion. Deux ailes conservées ainsi que l'abbatiale, rare.

Ailes des moines, 1231, même période de construction que la cathédrale de Rouen. Réfectoire intact, cuisine en élévation de cette époque très rare.

Comment une abbaye s'intègre dans la vallée ?

- Jumièges et Boscherville, plaines alluviales, éloignées de 1 à 2 kms de la Seine, au pied d'un versant, encore plus net à Boscherville.
- Bonport a les pieds dans l'eau, mais sur une terrasse alluviale de 6 mètres. L'aile des moines est sur la terrasse, le cellier plus bas sur la pente. L'abbatiale est bâtie plus haut que l'aile des moines.

Bonport sur un lieu de commerce fondamental, la vallée de la Seine, qu'il fallait faire contrôler par des abbayes. Pont de l'Arche est un pont important sur le fleuve, l'abbaye est un moyen de contrôler politiquement la vallée. Elle montre une autorité, un pouvoir, celui de Richard Cœur de Lion.

Peut-on parler de « route des abbayes » ? Certains sites sont privilégiés au détriment d'autres sites comme Bonport ou Fontaine-Guérard. Mortemer attire beaucoup de monde grâce à ses animations Engouement autour du Moyen-âge, où on veut mettre en place des fêtes médiévales. Le public veut des monuments un peu spectaculaires comme Jumièges.

Cecilia Bilyk, *Vues de Seine, passagères ou riveraines, Réalités et imaginaires d'un fleuve au XVIII^e siècle*

Thèse sur la Seine à l'époque moderne

Récits et guides de voyage aux 17^e-18^e siècles.

85 guides de 79 auteurs différents

la Seine, mythes et légendes, lieu vivant, belles rives, etc.

Origines mythologiques de la Seine

Descriptions géographiques

Élément constitutif de l'identité normande

Les Britanniques mettent en avant les liens entre l'Angleterre et la Normandie.
Origines chrétiennes de la Seine pour d'autres auteurs
Image négative de Rouen au 18^e siècle : saleté, mauvaises odeurs, heureusement, il y a les promenades le long de la Seine.
Les campagnes attirent davantage les voyageurs que les villes à cette époque
Le pont de bateaux
Les transports fluviaux sur la Seine
Les risques de la Seine, les inondations
Importance de la Seine pour les Anglais, qui peut expliquer l'engouement pour ce fleuve par rapport à d'autres

Michel Croguennec *L'adaptation de la Seine et du port de Rouen aux nouvelles données du commerce maritime international (1840-1940)*

Fleuve dangereux, nombreuses épaves dans le fleuve. Arrivée du chemin de fer au Havre va faciliter les choses, mais va réduire Rouen à un port de cabotage. Le sauvetage du port de Rouen va devenir à partir de 1838 la grande cause de la chambre de commerce de Rouen.
1848, travaux d'endiguement entre Villequier et l'estuaire. Le chenal passe de 3m à 7,50 mètres en 1866, de gros bâtiments peuvent alors remonter jusqu'à Rouen.
On cherche à embellir le front de Seine plutôt qu'aménager les quais dans la première partie du 19^e siècle. Pas assez de tirant d'eau dans le port de Rouen. Largeur insuffisante des terre-pleins, pas assez de place sur les quais du centre ville, surface sableuse non pavée. Peu de moyens de stockage. Fin année 1860, quais fragilisés, donc on refait les quais dans les années 1870.
La chambre de commerce développe l'outillage du port à partir de 1885 : grues à vapeur, grues hydrauliques, ce qui entraîne la construction des marégraphes pour avoir de l'eau sous pression, puis grues électriques début 20^e siècle.
1888, la ville de Rouen annexe des morceaux de Canteleu et Petit Quevilly pour étendre le port. 1/3 du territoire de Petit Quevilly est annexé. Le trafic de Rouen augmente et Rouen devient début 20^e le second port de France. Le port est la base arrière de la première guerre mondiale, mais les infrastructures ont du mal à suivre. Équipements provisoires pendant la guerre, quais en bois, par exemple, appel aux capitaux privés, début d'autonomisation du port. 100Kms de longueur de quai en 1940 jusqu'à Honfleur.
L'endiguement à partir de 1848 a sauvé le port de Rouen.

Damien Féménias Les perceptions de la vallée de la Seine offertes par la pratique des loisirs

Reconquérir = restaurer l'estuaire comme Bien et espace public
Restaurer l'estuaire comme bien public
Faire de la nature globalement et la rendre perceptible localement
Questions de continuité
Reconquérir n'est pas domestiquer, soumettre, rendre la nature accessible n'est pas nécessairement l'aménager (avenue verte) ou la donner à consommer

Antoine Grumbach, Seine Métropole, Imaginer le Grand Paris jusqu'à la mer

Comment constituer l'identité des grandes métropoles ?
Leur caractéristique est d'être des formes sans limites, en inachèvement perpétuel
Il faut trouver l'ADN de ces grands territoires dans les invariants géographiques, retour à la géo physique
La Seine et Paris sont un peu à l'écart de la « banane bleue » européenne, on le voit bien sur la photo satellite de l'Europe la nuit.

Travail sur la métropole d'Europe du Nord-Ouest de Rotterdam à Paris et Londres, territoire pas plus grand que le sud chinois avec Hong Kong et Canton, ou la mégapole des USA.

L'image satellite du Grand Paris a été reprise dans le monde entier (voir site Internet du Grand Paris)

A son désavantage, la capitale française est continentale (Braudel)

La capitale française aurait du être Le Havre (Jacques Attali)

5 thèmes

Géopolitique

Vallée de la Seine

Ville nature

Tresser les mobilités avec le territoire

Mettre en mouvement les territoires

Un grand parc national avait été proposé dans le Vexin, mais l'agriculture a été préférée

On ne peut dissocier vallée et bassin de la Seine. Ces bassins pourraient être la base de grandes régions de taille européenne

La vallée de la Seine associe grands espaces naturels et grand couloir industriel et urbain.

Nombreuses coupures vertes Nord/Sud

L'aménagement de la vallée est une structure discontinue, traversée perpendiculairement par des coupures vertes.

Tresser les mobilités, pas plus d'une heure d'un point à un autre, une heure entre le Havre et Paris.

Deux missions ont été conduites pour le Grand Paris, une étude sur l'axe Seine jusqu'à Mantes et une mission sur l'estuaire (rien au milieu..., car aucune demande de la ville de Rouen...)

Axe Seine : juin 2011, de Paris à Mantes

L'estuaire : le grand parc de l'estuaire, une grande ambition pour l'estuaire (la porte du gateway de la Seine)

Le port du Havre est contraint par les espaces protégés, il faut donc gérer autrement les espaces existants ; les zones à risque sont une richesse pour l'avenir... (personne ne se dispute pour les accueillir...)

Exemple d'utilisation nouvelle des espaces industriels, dans le port de Rotterdam, entrepôts avec des serres sur les toits.

Comment commencer ?

L'axe de la Concorde, un obélisque de lumière à chaque fois que l'axe traverse la Seine entre Paris et Le Havre, 18 points au total, certains inaccessibles. (ligne droite prolongeant les Champs Elysées jusqu'à l'aéroport du Havre Octeville en ligne droite)

Coexistence agriculture industrie au Marais Vernier, raccourci de la vallée de la Seine.

Aujourd'hui, Rufenacht a été remplacé par un préfet, mais rien de bien constructif ne vient. Antoine Rufenacht voulait une collaboration Rouen Le Havre Paris, le préfet veut une collaboration entre régions, une façon d'enterrer le projet.

Ce qui a déjà été fait de positif, c'est HAROPA, qui devient le port de Paris, à 200 kms de la mer, la distance entre le centre ville de Shanghai et le bout du port).

Table ronde

Armand Frémont, Michel Bussi, Olivier Feiertag, Bruno Lecoquierre

- regard de l'historien sur l'intégration territoriale entre Paris et la mer, réalisé entre 1847 et

1918, avec le chemin de fer, et entre 1945 et 1975, achèvement de l'autoroute Paris Le Havre
contexte français, puis contexte européen, puis aujourd'hui contexte mondial (OF)

- en Asie, une nouvelle ligne de transports est financée par le développement de l'immobilier autour des gares (AG)
- peu d'estuaires à grands méandres comme la Seine, peu de fleuves avec deux métropoles d'estuaire. Méfiance entre les deux villes et méfiance envers Paris. Univers fragmenté, déjà au temps des Vikings. (AF)
- 1995, pont de Normandie, changement de raisonnement, plutôt qu'amont/aval, Nord/Sud de l'estuaire, on doit donc s'occuper des deux rives, y compris la rive bas-normande (BL) aujourd'hui, pôle métropolitain autour des deux rives de l'estuaire, jusqu'à St Wandrille ; le pôle métropolitain CREA/CASE va jusqu'au Trait
- l'axe Seine n'est-il pas un concept artificiel ? (MB)
- On ne peut rien faire dans un cadre strictement normand, il faut collaborer avec Paris (AG)
- Il faut raisonner baie de Seine, Deauville et Cabourg sont parisiens. On ne doit pas laisser tomber la Basse Normandie pour se concentrer sur la seule vallée de la Seine. Caen et les plages du débarquement sont connus, ils peuvent ajouter à la visibilité du « Grand Paris ». La Normandie ne doit pas être le nouveau département parisien. (AF)
- Autre construction en cours entre Paris et la Belgique par la vallée de l'Oise, qui pourrait concurrencer l'axe Seine

Yannick Marec, réalités et représentation de l'axe Seine du romantisme à l'impressionnisme

- Les faux semblants d'une image romantique et pittoresque

Au 19^e, nombreux voyageurs anglais, qui publient leurs souvenirs, qui plaisent aux élites britanniques, qui aiment les références médiévales à cette époque. On met l'accent sur une période où les Anglais étaient présents en Normandie. Derrière, il y a aussi l'idée que la révolution a saccagé le patrimoine, alors que la révolution a créé les musées et les bibliothèques publiques. Intérêt patrimonial des voyageurs, mais aussi pillages, qui sont justifiés par le prétendu désintérêt des Français pour leur patrimoine.

Participation britanniques au démembrement de l'abbaye de Jumièges, vendu en 1796 comme bien national, qui est revendu par morceaux. L'un des acheteurs en fait une carrière de pierre, ce qui s'arrête en 1819. Pillage en règle par les voyageurs anglais, l'un d'eux, ambassadeur à Paris, construit un château néo-gothique, qu'il complète avec des souvenirs pillés à Jumièges, aux Andelys.

- Un processus de patrimonialisation

Le voyageur anglais Turner, découvre en 1818 les ruines de Jumièges, il s'intéresse à la période anglo-normande. Isidore Taylor publie en 1825 un fascicule sur la Normandie, en particulier Jumièges (voyages pittoresques dans l'ancienne France)

Visites et travaux érudits autour de Jumièges : duchesse de Berry, Boieldieu, Victor Hugo (« guerre aux démolisseurs »), Eustache Langlois

- Effets de la modernisation

Axe Seine essentiel dans l'économie qui se met en place au 19^e siècle, révolution industrielle de la vapeur et du textile. Importance des relations commerciales avec la GB et les USA. De plus chemin de fer, Rouen en 1843, le Havre en 1847, Dieppe en 1848. En 1848, destruction du pont aux Anglais par les ouvriers, qui y voient le symbole des nouvelles technologies, cause du chômage. Le Havre devient ville industrielle fin 19^e.

Tout cela est bien vu par Monet et Pissarro, en particulier dans « Impression, Soleil levant ».

Les vaches de Boudin sont un effet de la modernité de l'agriculture, car ces vaches ont été introduites au 19^e siècle pour produire davantage.

Seul le marché colonial permet au textile de se maintenir au début 20^e à Rouen, de même, le Havre devient la porte océane, avec les émigrants, en particulier.

On peut rapprocher républicanisme et impressionnisme, car la bourgeoisie est en essor, et les scènes de genre et la vie moderne correspondent davantage à ses goûts que la peinture académique.

François Depeaux était républicain et franc-maçon, participe à la création du collège de Normandie, lègue ses tableaux impressionnistes au musée de Rouen.

Monet, fête républicaine de juin 1878.

Géraldine Lefebvre Les artistes fondateurs du cercle de l'art moderne : Braque, Dufy et Friesz ou l'émergence et la diffusion d'un paysage fauve normand

Le Havre joue un rôle de premier plan dans l'impressionnisme. Trois havrais, vont inventer une nouvelle façon de peindre et fondent le cercle de l'art moderne, fondé quelques mois après le salon d'automne de 1905. Président Edouard Choupay, architecte de la ville du Havre.

I. Le cercle, lieu d'exposition et de reconnaissance pour les artistes fauves Matisse, Vlaminck et Derain

Les toiles sont achetées par des collectionneurs havrais. Matisse et Vlaminck exposent chaque année au cercle de l'art moderne. Le cercle a attiré Vlaminck au Havre, où il a aimé l'ambiance portuaire (Le Havre, grand Quai, 1906)

Derain vient en 1907 au Havre (Le port du Havre, 1907)

II. Émergence et diffusion d'un paysage fauve normand

Friesz, Dufy, Braque, toiles de 1905

utilisation de la couleur très marquée, pré-fauve

Dufy, port du Havre, 1906

Oeuvre construite par la couleur, indépendante par rapport au motif, abandon du réalisme impressionniste.

Dufy expose déjà à Paris à cette époque. Influencé par « Luxe, calme et volupté » de Matisse.

Marquet, le bassin du roy au Havre, 1906

Othon Friesz, le bassin du roy au Havre, 1906

Dufy, la tribune des régates au Havre, 1905, importance des drapeaux chez Dufy

Dufy, les trois ombrelles, 1906, ombrelles très visibles et très colorées

Dufy, la rue pavoisée, 1906, deux tableaux, le 14 juillet au Havre, d'Albert Marquet, qui évoquent aussi les affiches.

La côte de Grâce de Dufy et d'Othon Friesz, 1906, fauve, puis une série sur l'automne sur la côte de Grâce

Dufy, Le vieux baasin à Honfleur, 1906, typiquement fauve

Marquet, la plage de Fécamp, 1906

le port de Fécamp, 1906, acheté par l'état et déposé au musée du Havre (et refusé), déposé à Quimper

Les trois artistes havrais ont été les parmi les principaux peintres du courant fauviste. Ils ont fait venir au Havre d'autres artistes fauves. Le Havre, lieu d'une véritable révolution chromatique.

Didier Mouchel, La Seine, partiques excursionnistes et amateurs photographies, l'exple du photo club rouennais

Notables cultivés dans les sociétés savantes au 19^e siècle. La bourgeoisie construit un savoir normalisé sur le territoire qu'elle administre. 1890, touring-club de France.

La photographie sert de modèle heuristique

Normannia, documents sur la Normandie, Henri Gadeau de Kerville, 1895, assez peu de

photographies

Photo-club rouennais, Excursions, 1901 : photos de monuments réalisées lors des excursions du photo-club

Séances de projections publiques, on possède les cahiers de projection avec la succession des photos et les commentaires. Excursion aux Andelys, « le photo-club en voyage », collection Louis Chesneau, 1892

L'excursion sportive : bicyclette, loisirs en Seine

Régates à Croisset en 1891

La photos rappelle Monet à Argenteuil

Louis Chesneau Mascaret à Caudebec, 1900

bains en Seine, sous forme de roman-photo

Autres types de photos ? Gadeau de Kerville, 200 photos d'arbres remarquables en Normandie

Un certain nombre de plaques sont sur le site Internet du pôle image

Gilles Saussier, Empire 565, à rebours de l'axe historique parisien

En 1934, Walter Benjamin voulait que les artistes se rangent aux côtés du prolétariat, aujourd'hui, les pratiques artistiques sont liées aux questions environnementales.

Al Forster, side-specific : contre-mémoire historique, couvrir des espaces culturels perdus, retrouver l'histoire des vaincus et non la grande histoire inscrite dans les monuments parisiens;

Projet Empire 565

reportage sur les derniers habitants de l'île de Chatou dans les années 80

puis lutte contre l'autoroute A14

Photo d'un pont autoroutier sur une île de la Seine : le pont ne permet pas l'accès physique ni l'accès imaginaire à l'espace traversé

Idée de travailler sur un tracé prolongeant l'axe historique parisien jusqu'au Havre ; c'est un axe cynégétique, pour les rois chasseurs, Vétheuil, Roche Guyon, Gaillon, Louviers, marais Vernier, Gonfreville, Octeville et les basses falaises, où l'on retrouve les cabanes de l'île de Chatou. Travail avec des scolaires situés sur la ligne.