

La **NORMANDIE**

> > en **débat**

Une métropole à inventer

n° 2 - Juin 2014

Inventer la métropole normande

La métropole n'existe pas... encore. Elle est à inventer. Aucune des trois principales agglomérations de Normandie, Rouen, Caen, ou Le Havre, prise isolément ne constitue une métropole au sens plein du terme. Nul pessimisme excessif dans le constat, nul optimisme irréaliste à vouloir inventer la métropole normande, mais l'expression d'une nécessité et d'une possibilité.

POURQUOI INVENTER UNE MÉTROPOLE NORMANDE ?

La nécessité est celle de l'époque et du développement, la nécessité d'un moteur urbain puissant, entraînant tout son territoire et créant une dynamique propre supérieure à ce que chacune des villes existantes ne peut faire. Cette nécessité s'impose dans un contexte où les forces, les dimensions, les puissances, des entités politiques et économiques se sont accrues. Le poids du nombre est un élément de cette nécessité : près de 1 million d'habitants dans les trois agglomérations, 1,5 million environ dans le triangle. Néanmoins, plus que le nombre c'est de la nécessité de la dynamique, de la vitalité et de l'attractivité qu'il s'agit. La masse, le nombre, l'étendue, ne constituent pas en eux-mêmes la vitalité. Ils en sont le bouillon de culture, les conditions d'émergence et de structuration.

La possibilité procède de la configuration actuelle des trois agglomérations : plus de 200 000 habitants,

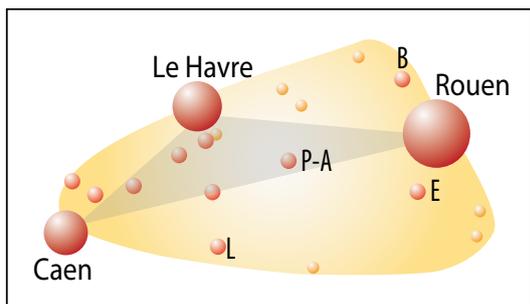
chacune avec leurs atouts et leurs faiblesses, à moins d'une heure de distance les unes des autres et un couloir quasi urbanisé entre elles (cf bulletin n°1 avril 2014). Cette configuration pousse à l'invention d'une nouvelle phase. Il faut redire avec insistance qu'une telle configuration n'est pas courante, qu'elle se retrouve peu tant en France qu'à l'étranger. Elle génère des inconvénients : étalements urbains se rapprochant, mitage accentué, concurrence affaiblissante dans la captation d'activités et de leurs directions, concurrence dans les attributions et les reconnaissances, mais elle génère aussi des avantages que l'on mentionne moins et qui ne sont pas – ou pas encore assez – exploités : activités complémentaires, réservoirs de ressources humaines, diversité et richesse des cadres de vie, des patrimoines architecturaux et matériels, de la culture vivante.

Les trois grandes villes de Normandie ont des personnalités urbaines différentes, bien marquées, produits

Groupe de réflexion de quinze géographes
des universités de Caen, de Rouen et du Havre

de leur histoire longue et puissante ainsi que de leurs activités contemporaines. Imbriquées avec leurs différences, ces personnalités urbaines ont aussi des trajets proches, cousins, produits eux aussi de leur histoire et de leur géographie, toujours dans la respiration de la

Urbain dense, un million d'habitants



grande métropole qu'est Paris, sur la Seine pour deux d'entre elles et au bord de la Manche pour les trois. Caen, Rouen et Le Havre structurent autant la façade maritime que l'intérieur du territoire normand.

QUE FAUT-IL POUR ÊTRE UNE MÉTROPOLE DANS LE MONDE CONTEMPORAIN ?

Métropole dont nous avons argumenté dans un précédent bulletin qu'aucune des trois villes ne l'était. Il faut, pour l'être, une masse critique, une dynamique, des ressources, qui constituent un foyer et construisent une attractivité ; cela à un niveau d'intensité élevé se traduisant par un rayonnement portant loin.

Il faut des fonctions urbaines supérieures que l'on ne trouve pas, ou pas à ce niveau, dans les autres villes plus petites du territoire ; des fonctions, des services et des compétences qui attirent, que l'on vient chercher et qui ont une reconnaissance lointaine. Compétences, services publics ou privés pour la santé, la formation, la gestion, la banque, les transports, la culture, etc. À cela s'ajoute un composé très complexe : une urbanité. L'urbanité n'est pas réservée aux seules métropoles, des villes plus petites en ont construite et continuent d'en entretenir de belle qualité, mais si l'urbanité n'est pas réservée aux métropoles, elle leur est nécessaire. Cette urbanité vient de l'histoire même des villes européennes, elle est aujourd'hui tissée d'un entrelacement d'activités, d'architecture,

d'organisation de l'espace construit, de services à la population, d'investissement de l'espace urbain par les habitants. Elle crée une atmosphère et une culture partagée.

LA FAUSSE QUESTION

La fausse question est : quelle sera la seule ville capitale d'une future grande Normandie ? Cette question est fautive à deux titres : dans la circonstance du débat qui s'ouvre et dans le fond de l'enjeu contemporain du territoire.

Commencer par poser cette question dans le débat qui s'ouvre, coupe les jarrets de toute démarche concertée. C'est déjà elle qui avait conduit en 1956, après une première épure avec une seule Normandie, à découper deux régions de programme pour sortir du casse-tête Caen-Rouen, c'est encore elle qui a tétanisé les essais de dépassement des années 1970 impulsés par quelques départements et éteint la tentative d'Association Normandie Métropole dans les années 1990. Ce ne doit plus être elle qui empêche d'amener les populations et les acteurs sociaux et économiques de Normandie à la hauteur des enjeux contemporains. La question était affaiblissante il y a 50 ans, elle l'est plus encore aujourd'hui.

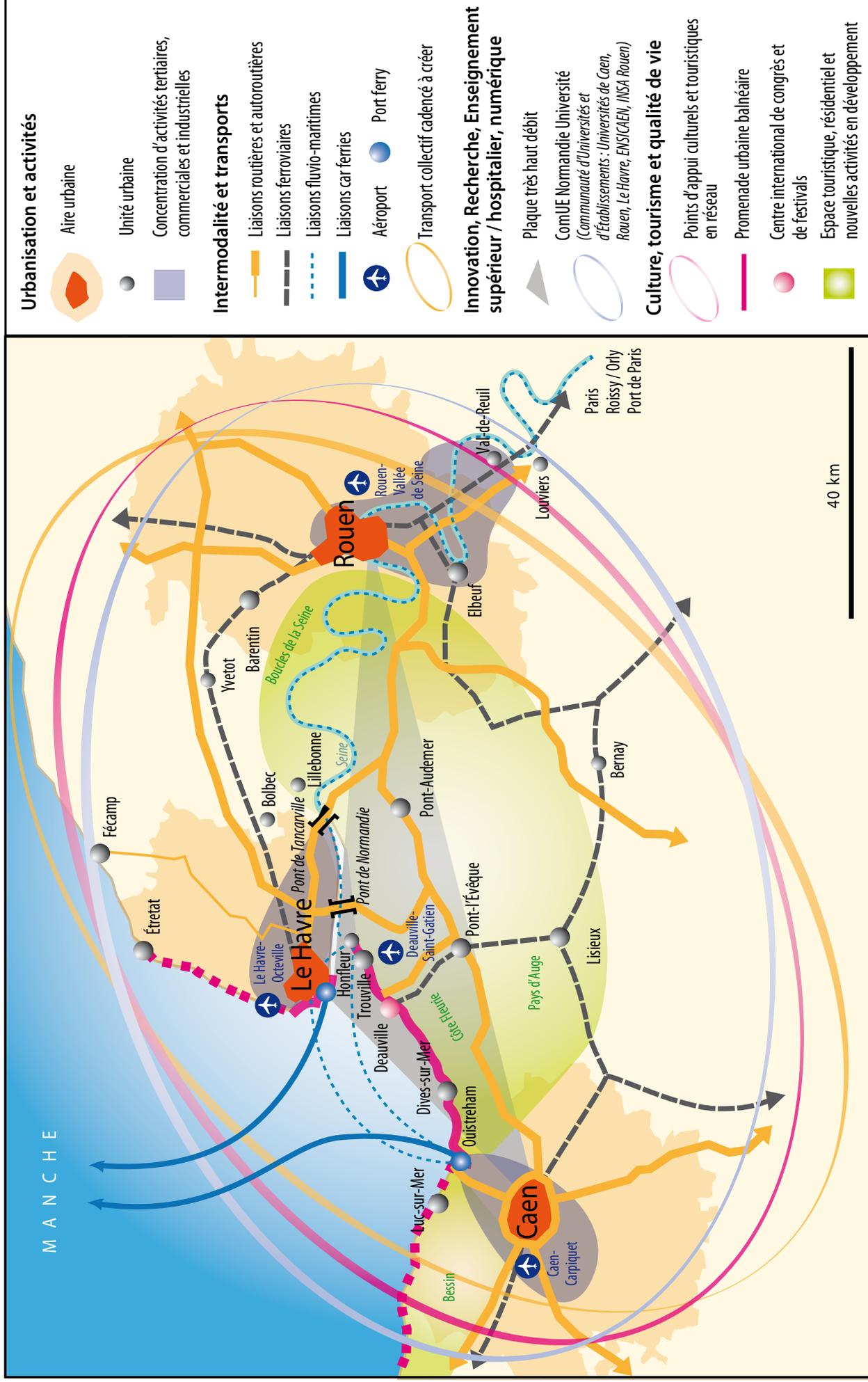
Quelle sera la seule ville capitale ? est encore plus faux aujourd'hui sur le fond parce qu'ainsi que nous l'avons argumenté, il n'existe pas au sens réel du mot, et sans artifice et contorsions, une métropole en Normandie. Formuler la question d'une seule ville capitale, c'est outre reléguer ipso facto les deux autres, s'empêcher de construire une vraie métropole. Pour la construire il faut au contraire l'inventer, avec les atouts importants existants.

QUELLES PISTES ET QUELS APPUIS POUR INVENTER LA MÉTROPOLE NORMANDE ?

Inventer ne veut pas dire autoproclamer, inventer signifie chercher les chemins propres, tirer au mieux parti des caractéristiques de la configuration de l'espace en Normandie pour bâtir le dispositif le mieux adapté à la réalité ; la réalité du terrain comme la réalité internationale. L'un des fils conducteurs de cette démarche est de tirer avantage de la proximité et de ne pas la subir. Que ce soit la proximité de Paris ou la proximité des trois grandes villes entre elles. Un

Vers la Métropole normande

La Métropole-jardin



second est de ne pas oublier qu'entre ces trois grandes villes, l'espace n'est pas vide mais plein, plein de richesses et de ressources qui peuvent contribuer à l'invention du modèle particulier que peut être la métropole normande.

AVANT TOUT, LA MOBILITÉ, LES RÉSEAUX ET LES CONNEXIONS

Avant même de peser et soupeser les réalités des villes ou de l'espace intérieur du triangle, il faut considérer les réseaux et les connexions, aujourd'hui plus que jamais.

Fluidifier, intensifier les échanges de personnes, de biens matériels et d'immatériel est une des sources majeures d'accroissement de vitalité, de dynamique et d'attractivité des trois villes. Ce n'est pas une addition, c'est une multiplication. Cela vaut partout dans le monde ... entre les trois villes normandes pas moins. C'est bien cet enjeu qui est constamment au cœur de nombre de démarches sectorielles, de débats importants mais ponctuels. C'est ce qui a été à l'origine du Pont de Normandie. Considérons ce qu'étaient les échanges entre Le Havre et le Calvados avant le pont et ce qu'ils sont devenus depuis... dans toutes leurs dimensions, depuis tous les secteurs économiques, jusqu'à la fréquentation des musées. C'est cette question de bonne connexion entre les trois villes qui était également un enjeu de débat sur la ligne nouvelle Paris-Normandie, enjeu mal traité.

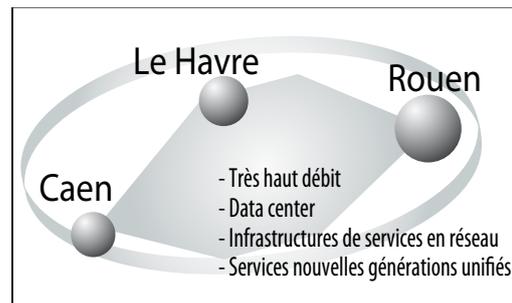
Les conditions d'échange se sont considérablement améliorées au cours du dernier demi-siècle, en particulier par la route, et un peu ré-

cemment entre Caen et Rouen par le train.

La simple amélioration d'une liaison trop faible en fréquence a considérablement haussé la fréquentation entre les deux villes.

Les connexions existantes, en dépit de leurs défauts, permettent de démarrer la construction de la métropole normande. Leurs faiblesses

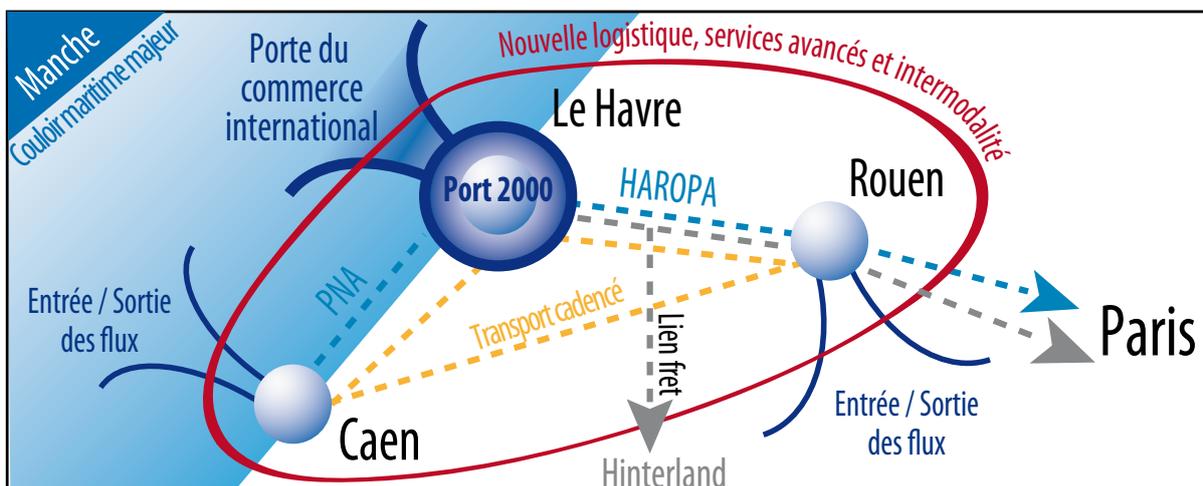
Numérique



ne sauraient être un prétexte à l'immobilisme. Leurs nouveaux développements sont une nécessité pour la montée en puissance de la métropole. Cela participe de son invention et de sa réalisation.

Nous sommes totalement dans la société de l'information, la circulation de données immatérielles est une dimension majeure des sociétés contemporaines. Les nouveaux flux essentiels sont portés par de nouveaux réseaux, ceux des communications électroniques qui sont à notre temps ce qu'ont été les réseaux d'électricité, de téléphone ou d'eau. Plusieurs entités de l'espace normand sont à la pointe de l'innovation

Nouvelle logistique et commerce



en matière de réseaux très haut débit et portent les dispositifs les plus avancés d'Europe. Dans une métropole du XXI^e siècle, l'échange et le partage d'information en plusieurs lieux sur une même plaque au plus haut débit font et feront partie du développement. Ce qui est déjà un attribut d'une partie de l'espace normand doit devenir un atout de la future métropole.

Aux côtés de cette capacité d'échanges immatériels, il faut faire entrer dans la modernité les capacités d'échanges des personnes et des marchandises. Une grande part des éléments techniques ou d'organisation nécessaires existe ailleurs ou parfois déjà en Normandie, il faut les assembler et les mettre en cohérence. Que des personnes, actifs, étudiants, habitants ou touristes, puissent se déplacer centre à centre, de Caen, Rouen et Le Havre avec plus de facilité, un plus grand volume, une plus grande fréquence, constituerait un fort stimulant à l'activité des trois villes... et à la consistance de la métropole à trois têtes. L'objectif d'un transport collectif tous modes, intervilles, cadencé toutes les 30 mn est un objectif réaliste à court terme. Tous les débats sur les solutions ferrées, routières, l'intermodalité, la billetterie sans contact peuvent ensuite s'ouvrir.

La deuxième piste à mentionner dans une discussion sur les nécessaires mutations des réseaux et connexions des trois villes normandes que nous développerons dans les prochains bul-

letins est celle du fluvio-maritime. Pour la place de port de Paris à regagner sur les ports belges et au bord du principal couloir maritime mondial, il ne pourrait être dit moins. Aucune discussion sur la Normandie et sa métropole ne peut omettre cette question fondamentale du transport de marchandises vers et de la mer. Elle a été trop absente du débat sur la liaison ferrée Paris-Normandie. Les nouveaux modes fluvio-maritimes sont une voie du transfert modal et de la hausse de la qualité de la place d'échange, ils concernent toute la façade maritime et particulièrement la métropole normande. Les associations des ports, HAROPA (Le Havre Rouen Paris) et Ports Normands Associés montrent la voie. Les dispositifs fluvio-maritimes entre Le Havre, Honfleur, Rouen et Paris et celui envisagé – bien plus petit – Caen-Le Havre constituent une voie prometteuse de densification qui a son pendant dans les activités urbaines.

LES TROIS VILLES PEUVENT SE COMPLÉTER ET SE RENFORCER

Chacune des villes a ses points forts, ils sont différents. Les trois ont aussi des éléments d'un même secteur qui, s'articulant, se complétant, pourraient constituer une force plus importante. Ainsi l'ensemble Caen, Rouen, Le Havre en matière de transport et de logistique, mesuré en emploi était, il y a quelques années, équivalent à Marseille. Il était en 5^e position fran-

La métropole normande en chiffres... (nombre d'habitants)

	Unité urbaine(1)	Aire urbaine (2)	Communauté d'agglomération
Rouen	463 000	653 000	CREA (71 communes): 496 000
Caen	197 000	400 000	Caen-la-mer (35 communes): 242 000
Le Havre	241 000	293 000	CODAH (17 communes): 241 000
Total	901 000	1 346 000	979 000
Total de la métropole Normande	1,5 millions environ		

(1) ensemble de communes présentant une continuité du bâti

(2) ensemble de communes unies par les déplacements quotidiens de travail. Dans ces communes au moins 40 % de la population active travaille dans le grand pôle urbain le plus proche ou dans une autre commune fortement attirée par celui-ci

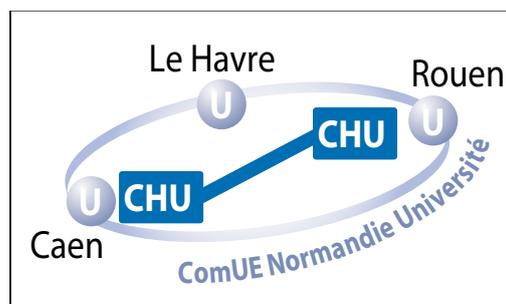
çaise en gestion-administration des entreprises, en 4^e position pour les domaines ingénieries et études techniques et en 5^e place pour l'intermédiation et les services financiers.

Aux sceptiques qui opposeraient qu'il n'y a là qu'une addition artificielle d'entités séparées, demandons-leur de se retourner sur les dix dernières années d'activités de ces secteurs et de voir si telle entreprise n'a pas ouvert agence ou établissement lié dans l'une des deux autres villes parce que son propre développement y trouvait intérêt. C'est le cas dans le secteur bancaire, la logistique et les transports, les services aux entreprises. Les organisations aussi diverses que la chambre d'agriculture, le comité du tourisme, le club d'entrepreneurs ELAN, le syndicat CGT, le comité olympique ou la ligue de football, qui sont déjà depuis longtemps dans une configuration normande, rejointes plus récemment par d'autres dont la chambre de commerce ou la Caisse d'Épargne, s'appuient toutes, évidemment, sur les trois grandes agglomérations. Une stimulation de l'environnement commun et partagé ne pourrait que faciliter le développement sectoriel. Cela vaut particulièrement pour la chaîne commerce maritime – transport – logistique, cela concerne tout le territoire normand et pas les seules Caen, Rouen, Le Havre, mais cela prend un relief particulier parce que l'intensité et la capacité d'entraînement se jouent dans le moteur urbain qu'est – que doit être – la métropole. L'essentiel du commerce extérieur des deux régions passe par Le Havre, mais les services associés sont dans les villes et l'hinterland proche est concerné par la nouvelle logistique et les activités associées. C'est le sens des très nombreux regroupements professionnels, associatifs et consulaires que l'on observe depuis plus de dix ans.

Si la stimulation d'un environnement commun peut être dynamique dans le domaine économique, elle peut l'être tout autant dans les domaines de formation et de recherche. Après le PRES (pôle régional de recherche et d'enseignement supérieur), la Communauté universitaire, associant les universités de Caen, Rouen et Le Havre et les écoles d'ingénieurs se construit. Non sans difficultés, mais les dispositifs communs ou se renforçant mutuellement prennent forme. Les Écoles doctorales sont communes, les dispositifs de recherche, sous des formes diverses, collaborent, se fédèrent. Là égale-

ment, indéniablement plus qu'il y a dix ans, le dispositif commun se construit, la circulation des étudiants et des universitaires est plus im-

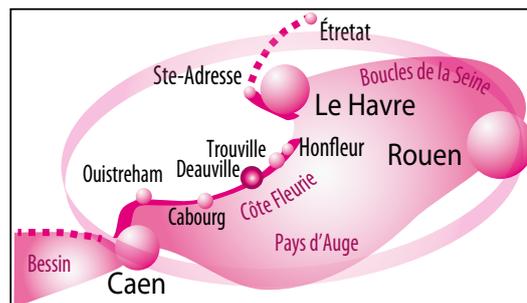
Recherche - Enseignement supérieur - Hospitalier Universitaire



portante. En matière d'hospitalier universitaire, le cheminement a été le même. Ces constructions ne signifient pas qu'il faut supprimer un des deux endroits pour n'en conserver qu'un, c'est souvent une des voies sans issues brandie pour effrayer et éviter le débat sur la métropole à inventer. De nombreuses géométries, dictées par le bon sens et le réalisme de terrain peuvent exister, mais dans un esprit et un fonctionnement tendant au renforcement, à l'élévation de la qualité et du service rendu. En la matière, des transports améliorés seraient facilitants.

Faut-il argumenter longtemps pour montrer que sur le plan culturel, les trois villes ont de bonnes complémentarités ?... et que là aussi les dix dernières années ont vu de nombreuses collaborations se nouer. L'ODIA (Office de diffusion et d'information artistique de Normandie) qui opère sur l'ensemble des deux Normandie joue un rôle discret mais efficace. Archives, musées, scènes de théâtre, d'opéra, de jazz, de rock, de

Points d'appui culturels et touristiques en réseau



chansons françaises, les musiques actuelles, ont leurs différences mais elles ont su se renforcer en de nombreuses occasions.

On voit assez fréquemment au détour de témoignages comment des acteurs d'une scène artistique se sont nourris dans leur dynamique de ce qui se faisait dans l'une des autres villes. C'est exactement ce qui se passe également dans diverses disciplines sportives. L'un des exemples les plus frappants de cette complémentarité sur le plan culturel a été donné par la magnifique réussite des deux éditions du Festival Normandie Impressionniste qui a associé tout le tissu régional bien au delà des trois villes, mais où les trois villes ont joué un rôle moteur.

PARTAGER LES FONCTIONS, POUR SE PRÉSENTER AU MONDE

Pour faire image – et ce n'est qu'une image simplificatrice – une métropole normande pourrait en de nombreux domaines évoluer comme lors du festival Normandie Impressionniste ou du MIPIM, salon international de l'immobilier d'entreprise. Chacune des villes garde, développe sa personnalité urbaine qui est typée, forte, spécifique, mais avance avec les autres dans une démarche coordonnée, construit des réponses et des offres communes, comme elles ont su le faire aussi avec leurs agences économiques pour le MIPIM, avec une marque commune *Normandy Avenue*, se présentant au monde dans un même ensemble.

Beaucoup des réticences et des évitements du débat sur la construction de la métropole normande sont faits des craintes de perdre ; craintes que chaque ville voie partir des fonctions urbaines, des fonctions de commandement, des fonctions symboliques, une part de sa personnalité urbaine.

Loin de cela, une métropole du XXI^e, s'appuyant

UN OUTIL COMMUN

La Normandie dispose depuis 1968 d'un outil très innovant « l'Établissement Public Foncier de Normandie » dont l'aire d'action s'est étendue progressivement à l'ensemble de la Normandie. Cette maîtrise foncière en fait un instrument précieux pour les projets d'aménagement.

sur les réseaux de toutes natures, tant de transport matériel qu'immatériel dont nous avons parlé précédemment pourrait – et donc devrait – partager les fonctions de capitale. Les sièges d'institution de pouvoir, de représentation de l'État, d'organismes concourant à l'administration du territoire pourraient se situer dans l'une ou l'autre des villes ; n'importe quelle proposition de répartition va faire se dresser nombre d'objections. Une seule de ces objections est-elle véritablement fonctionnelle ? Une représentation de l'État, le siège d'un Conseil régional, les directions de services remodelées de Région et d'État ont-ils absolument besoin d'être à quelques centaines de mètres les uns des autres ? ou les moyens de communications contemporains et la réforme des organisations et des pratiques ne permettent-ils pas au XXI^e siècle qu'ils soient partagés en trois villes fortes, entraînant, d'une métropole ? Nous hasarderons des exemples et propositions concrètes dans une prochaine livraison de bulletins.

La preuve de cette possibilité réside dans les pratiques des dernières années et dans les études réalisées sur d'autres réseaux de villes aux confins de l'hexagone. Dans toute démarche coordonnée, associante, unifiante du type *Normandy Avenue*, aucune des entités participantes n'est ressortie affaiblie, mais au contraire nourrie d'une dynamique plus large. Ce fut -et c'est encore aujourd'hui le cas- dans le travail en commun de longue durée entre les agences d'urbanisme des trois agglomérations qui se sont également coordonnées avec l'Île-de-France.

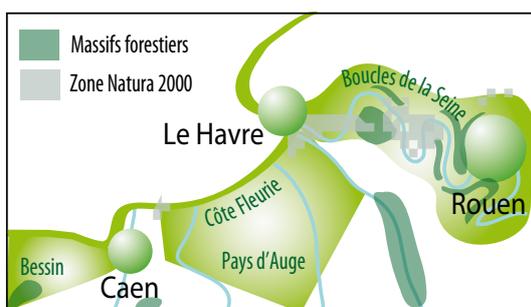
ENTRE LES VILLES... D'AUTRES VILLES ET UN VÉRITABLE JARDIN

Entre les trois agglomérations de plus de 200 000 habitants, ce n'est pas le vide, tout au contraire. L'espace entre Caen, Rouen et Le Havre est riche de ressources. On a trop tendance à réfléchir les choses de façon séparée : s'occupant des grandes villes, on ne parle que de celles-ci, s'occupant du rural, des petites villes ou du littoral, on ne se concentre que sur ceux-ci. Il s'agit d'un territoire où les uns et les autres sont inter-reliés et concourent.

Entre Caen, Rouen et Le Havre, il y a Cœur-Côte-Fleurie avec Deauville et Trouville, Honfleur, Pont-Audemer, Lillebonne, Lisieux, le Pays d'Auge, les boucles de la Seine. Des petites

viles jouant un rôle de pôle de services pour leur zone proche, toujours dans l'aire de leur grande ville la plus proche, et du rural dont la qualité paysagère est reconnue.

Éléments forts du jardin - Métropole



Au sein du triangle, aux activités économiques des villes s'ajoute cette activité attractive si spécifique qu'est l'activité de congrès et de manifestations internationales. Deauville constitue un des districts d'économie touristique les plus actifs et les plus visibles d'Europe, avec ses festivals de cinéma américain et asiatique, ses congrès nationaux et internationaux, et ses nombreuses manifestations hippiques.

Au-delà de ce point fort, le triangle entier dispose des ingrédients que veut l'époque pour servir le développement économique d'une métropole du XXI^e siècle. Le couple contradictoire, en tension, réclamé par les nouvelles activités économiques et leurs initiateurs est : *qualité*, qualité des ressources humaines, qualité de recherche et d'innovation, qualité culturelle, *sécurité et bonnes connexions* aux grands foyers d'activité continentaux et mondiaux, aux grands réseaux d'échanges matériels et immatériels. L'intérieur du triangle Caen-Rouen-Le Havre possède plusieurs de ces caractéristiques. Le jardin de la métropole à construire est aussi un potentiel de création d'activités et d'emploi, en lui-même et pour les villes.

Plus largement, d'Étretat à Courseulles, le littoral

quasi continuellement occupé de communes de plus en plus liées entre elles, constitue la villégiature et la promenade privilégiée, fréquente, d'une grande partie des habitants, urbains comme ruraux, du triangle.

Ce littoral, ces activités économiques, la qualité environnementale, le développement rural, sont traités aujourd'hui par des actions et politiques souvent concertées des départements et des régions. Sans préjuger des partages de compétences, les trois villes Caen, Rouen, Le Havre et les composantes à l'intérieur du triangle pourraient concourir ensemble, pour inventer la métropole à la mesure des nouveaux enjeux de développement.

FAUT-IL AVOIR PEUR D'INNOVER ET D'INVENTER ?

L'Europe, la France, la Normandie recèlent quantité d'énergie, d'envies d'avancer, d'ouvrir de nouvelles voies. Cette énergie et cette capacité d'innovation sont trop souvent mésestimées, couvertes par le concert des difficultés, des craintes et des blocages. Il faut ouvrir le passage à cette énergie, aux envies d'avancer, aux jeunes générations, pour dessiner de meilleures perspectives, créer les conditions pour que les habitants donnent toute leur mesure, créent leur territoire, pour donner aux milliers de personnes -de tous âges mais particulièrement les plus jeunes- qui portent des projets, le meilleur cadre pour les réaliser.

Il faut penser, aujourd'hui en Normandie, les enjeux du XXI^e siècle avec les atouts du XXI^e siècle. C'est pourquoi il ne faut pas craindre d'inventer, qu'il y a même une nécessité à inventer en s'appuyant sur les atouts existants.

La métropole normande, la métropole qu'il faut inventer, avec les atouts des trois villes Caen, Rouen et le Havre, la métropole jardin, moteur d'un développement de toute la Normandie est une proposition livrée au débat nécessaire pour le développement de ces territoires.

CELA EXISTE AILLEURS ... MÊME À DES ÉCHELLES DIFFÉRENTES

LA RANDSTAD HOLLANDAISE

Autour d'un « cœur vert » (green heart metropolis) espace naturel préservé, s'est constitué aux Pays-Bas, une sorte de métropole coopérative, la Randstad, (Ville en anneau), reliant - grâce à un réseau de transport dense - des villes aux fonctionnalités complémentaires :

- Leyde, recherche et université,
- Amsterdam, capitale politique,
- La Haye, capitale administrative,
- Rotterdam, pôle de croissance industriel et portuaire
- Utrecht, métropole religieuse et recherche
- Harlem, ville d'art

Entre ces villes une coopération spontanée n'empêche nullement une compétition régulée par un urbanisme innovant .

LE MITTELLAND SUISSE

Le Mittelland suisse réunit, à une autre échelle bien sûr, un ensemble urbain aux fonctions à la fois complémentaires et rivales :

- Berne, fonctions politiques et administratives
- Zurich, fonction financière et bancaire
- Lausanne et Genève, fonctions de sièges sociaux
- Lucerne, fonction touristique et artistique

Ces villes sont reliées par un réseau dense qui fait une large place aux transports interurbains par autocar.

L'ÉLABORATION D'UNE MÉTROPOLÉ TRANSFRONTALIÈRE : VERS UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE FORMES URBAINES.

Un doctorat portant sur l'agglomération franco-suisse de Genève-Annemasse-Nyon nous apporte des informations et des réflexions précieuses sur les effets d'une organisation de villes en réseau pour répondre à des mutations du contexte européen et mondial.

Les villes qui s'allient ne disparaissent pas, mais au contraire se renforcent à travers une nouvelle forme urbaine qu'elles produisent ensemble. Elles échangent des ressources, résolvent des problèmes communs, cherchent ensemble des ressources à l'extérieur. Certaines actions communes sont de courte durée, et s'effacent une fois la question traitée résolue. D'autres au contraire transforment progressivement la métropole sur la longue durée, par la mise en œuvre d'une politique définie en commun.

Les habitants deviennent «multi-appartenants», grâce à des outils de communication élaborés en commun, et grâce à une politique de transports concertée.

D'APRÈS QUINQUAN SHEN

LA PRODUCTION DE LA MÉTROPOLÉ TRANSFRONTALIÈRE. LE CAS DE L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE

THÈSE DE SOCIOLOGIE, UNIVERSITÉ PARIS-EST, 2012, 309 PAGES.

« MÉTROPOLE » : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le terme « métropole » recouvre des sens variables et des réalités différentes. On en recense au moins trois :

(1) - dans un sens premier, le plus classique, une métropole correspond à un ensemble urbain de grande importance qui exerce des fonctions de commandement, d'organisation et d'impulsion sur une région et qui permet son intégration avec le reste du monde. Avec la mondialisation, les métropoles possédant une influence internationale ont pris une importance croissante ;

(2) dans un deuxième sens, le terme « métropole » est de plus en plus souvent utilisé comme un label par des intercommunalités (communautés d'agglomération, communautés urbaines) pour véhiculer une image positive et dynamique, sans qu'elles exercent forcément de réelles fonctions métropolitaines. C'est le cas de « Chartres Métropole » ou d'« Amiens métropole », par exemple ;

(3) depuis les lois de 2010 et 2014, le terme « Métropole » a été utilisé dans plusieurs réformes territoriales pour désigner un nouveau type d'intercommunalité aux compétences élargies. Rouen bénéficiera de ce statut à partir de 2015. Construite à partir d'un simple critère démographique, la définition de ces Métropoles ne tient pas compte de leurs capacités à exercer des fonctions supérieures, à polariser une aire d'influence étendue et à s'intégrer dans les grands réseaux internationaux. Au regard de ces critères, certaines « Métropoles » instaurées par le législateur (3) en 2014 peuvent difficilement être considérées comme des « métropoles » au sens premier (1).

C'est dans le premier sens que notre groupe se reconnaît.

UNE SÉRIE DE BULLETINS POUR CONTRIBUER AU DÉBAT ET À LA CONSTRUCTION DE LA FUTURE RÉGION

Le groupe des 15 géographes, après le livre *Normandie en débat*, a décidé de mener une réflexion de fond, ouverte, d'abord sur la question de la métropole normande parce qu'elle constitue un enjeu crucial de la future nouvelle région, puis sur l'ensemble du territoire de la future Normandie. La région hors métropole n'est pas oubliée, le territoire est un tissu continu du rural aux grandes villes. Cette réflexion commencée en 2013 sera développée et livrée dans une série de bulletins : *la métropole à inventer*. Le numéro 1 de la série est sorti en avril, intitulé *la métropole n'existe pas*, cet exemplaire est le deuxième et trace les lignes de réflexion pour la métropole à inventer, il sera suivi d'autres bulletins qui développeront des questions tant pour l'invention de cette métropole nécessaire que pour la dynamique de projet tout aussi nécessaire à la future région.

Quinze géographes

Depuis avril 2011, douze géographes des universités de Caen, de Rouen et du Havre ont pris l'habitude de se réunir régulièrement afin de mettre en commun leur expérience et leur réflexion sur la Normandie et ses habitants, les problèmes du présent, les risques du futur, la division qui caractérise cette région. Ils ont publié aux éditions OREP en avril 2012 un livre, *La Normandie en débat* qui développe leurs premières conclusions. Un constat sévère : une longue crise persistante en Normandie, de grands risques à venir. Un projet : l'unification des deux petites régions de Haute et de Basse-Normandie afin de faire poids face à toutes les difficultés et d'entraîner les forces vives d'une grande région dans une nouvelle dynamique.

Dans cette perspective que stimulent les projets présidentiels et gouvernementaux de réforme régionale et de simplification territoriale, les douze géographes ont conscience qu'un des obstacles à une unification, sans doute le principal, tient dans le choix d'une future capitale régionale. Le problème, difficile en soi, est relancé, mais non simplifié, par le phénomène dit de métropolisation et de ses effets particuliers en Normandie. En conséquence, les Douze ont décidé de poursuivre leurs réflexions en l'organisant autour de ce thème : une métropole normande à inventer.

Les douze géographes se distinguent par une grande diversité d'âges, de spécialités et d'opinions. Mais après approfondissement, leurs réflexions se caractérisent par un très fort consensus entre eux. S'il devait y avoir divergences sur certains points, il est convenu qu'elles seraient indiquées. Pour se renforcer, ils ont décidé de faire appel à deux jeunes collègues et à un troisième plus chevronné. Les douze géographes sont donc devenus les Quinze. Leurs travaux seront publiés sous forme de plusieurs « bulletins » comme celui-ci jusqu'aux élections régionales prévues en 2015 afin de susciter un débat.

Arnaud Brennetot, Université de Rouen

Madeleine Brocard, Université du Havre

Pascal Buléon, Université de Caen

Michel Bussi, Université de Rouen

Pierre-Henri Emangard, Université du Havre

Anne-Marie Fixot, Université de Caen

Armand Frémont, Université de Caen

François Gay, Université de Rouen

Gerard Granier, Université de Rouen

Yves Guermond, Université de Rouen

Robert Hérin, Université de Caen

Bruno Lecoquierre, Université du Havre

Lilian Loubet, Université du Havre

Sophie de Ruffray, Université de Rouen

Patricia Sajous, Université du Havre

Contacts :

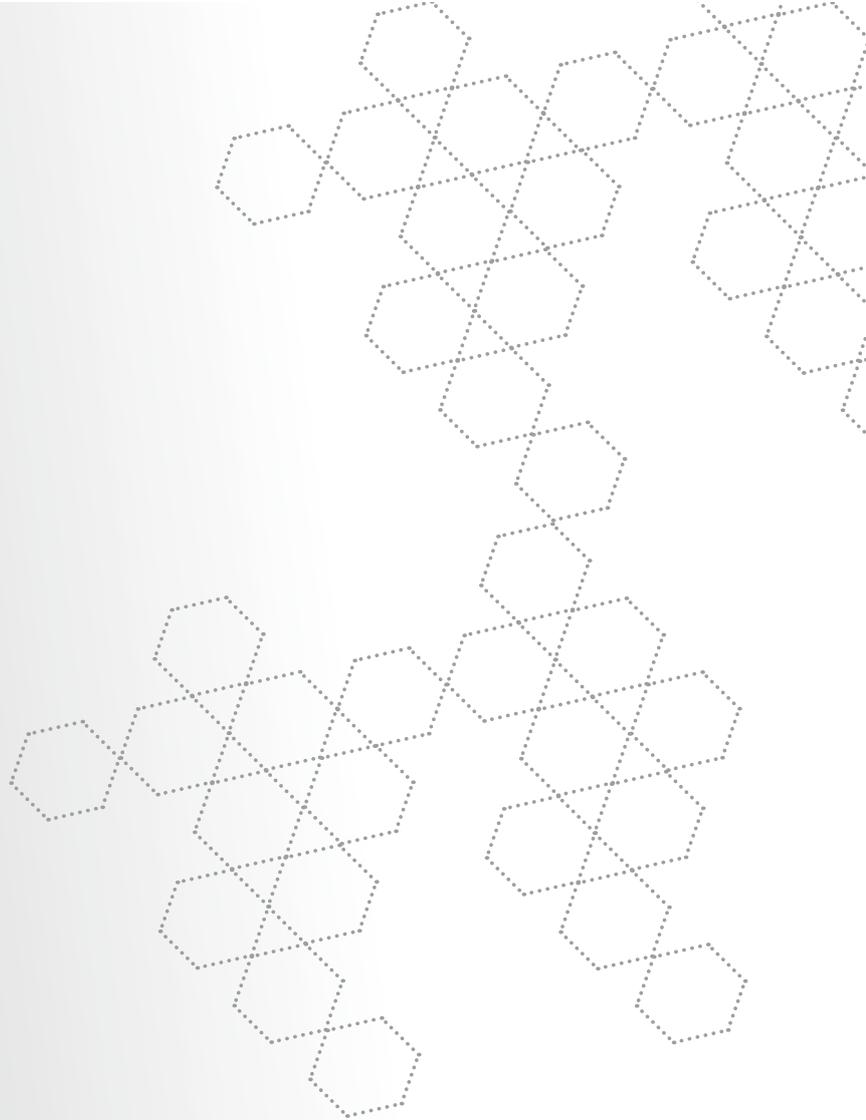
Le Havre : Bruno Lecoquierre, bruno.lecoquierre@univ-lehavre.fr

Rouen : Arnaud Brennetot, arnaud.brennetot@univ-rouen.fr

Caen : Pascal Buléon, pascal.buleon@unicaen.fr

Mise en page : Infographie, MRSH Caen, 2014

Vous pouvez consulter ce numéro aux adresses suivantes : <http://www.unicaen.fr/recherche/mrsh/metropoleAinventer>
<http://www.umr-idees.fr/>
<http://irihs.univ-rouen.fr/>



LA NORMANDIE EN DÉBAT : le livre

