

PRÉCIS ANALYTIQUE  
DES TRAVAUX DE  
L'ACADÉMIE  
DES SCIENCES,  
BELLES-LETTRES  
ET ARTS  
DE ROUEN

ROUEN : QUELLE MÉTROPOLÉ ?



ACADÉMIE DES SCIENCES, BELLES-LETTRES ET ARTS DE ROUEN  
2016

# **ROUEN : QUELLE MÉTROPOLE ?**

**Précis analytique  
de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres  
et Arts de Rouen**

**2015**



# **ROUEN : QUELLE MÉTROPOLE ?**

**Précis analytique des travaux  
de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres  
et Arts de Rouen**

**2015**



Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen

## ARTICLE 59 DES STATUTS

L'Académie déclare laisser à leurs auteurs  
toute la responsabilité des opinions  
et des propositions consignées  
dans les ouvrages lus à ses séances  
ou imprimés par son ordre.  
Cette disposition sera insérée,  
chaque année,  
dans le *Précis* de ses travaux.

*Ont apporté leur soutien à l'organisation  
du colloque et à la publication de cet ouvrage :*



**Lubrizol**



**Deloitte.**

*Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction,  
sous quelque forme que ce soit, réservés pour tous pays.*

© Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, 2016

*Hôtel des Sociétés Savantes  
190, rue Beauvoisine • 76000 Rouen*

ISSN 1154-7707 • ISBN 978-2-9549009-2-6

**ROUEN**  
**HIER ET AUJOURD'HUI**



# ROUEN, UNE MÉTROPOLE EN QUESTION

par M. Arnaud BRENNETOT

*Maître de conférences en géographie à l'université de Rouen*

L'agglomération de Rouen se trouve aujourd'hui dans une situation paradoxale: elle porte désormais le titre officiel de Métropole, au sens de la loi MAPAM<sup>1</sup>, et les attributions réglementaires qui vont avec, sans avoir les caractéristiques principales de ce qu'on appelle habituellement une « métropole ». Une telle ambiguïté survient à chaque fois que le législateur emprunte un terme du langage ordinaire pour désigner une catégorie juridique qu'il crée de toutes pièces. Si aucune catégorisation ne peut prétendre à la perfection, le seul critère utilisé dans la loi MAPAM, à savoir un seuil démographique de 400 000 habitants<sup>2</sup>, tranche avec les définitions les plus courantes du fait métropolitain. Dans l'acception habituelle, les métropoles ne sont pas seulement des villes fortement peuplées, ce sont avant tout des pôles urbains puissants qui accueillent des services collectifs rares et diversifiés, et qui, de ce fait, sont en mesure de jouer un rôle de commandement et de connexion entre une

---

1. Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

2. Les critères complets sont formulés de la façon suivante: « Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, sont transformés par décret en une métropole les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui forment, à la date de la création de la métropole, un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, de plus de 650 000 habitants. »



aire d'influence régionale et les grands réseaux interurbains extérieurs (Halbert, 2010).

La qualité métropolitaine d'une ville s'appréhende donc moins par l'agglomération d'habitants à l'intérieur d'une aire urbanisée que par sa situation et son rayonnement à l'intérieur des systèmes urbains. Dans le contexte de la mondialisation néolibérale, la notion de métropole en est ainsi venue à désigner les villes les plus influentes à l'échelle internationale, c'est-à-dire celles qui concentrent les principales fonctions de polarisation de l'espace (Veltz, 1996). Toutes les grandes villes ne peuvent cependant pas prétendre au titre de métropole, notamment celles dont la capacité de rayonnement est insuffisante. Pour mesurer cette inégale capacité à exercer des fonctions métropolitaines, divers indicateurs sont fréquemment employés : la population certes, mais aussi la valeur ajoutée, le nombre de sièges sociaux, la présence de filiales de firmes multinationales, la spécialisation sectorielle de la population active, l'accessibilité au sein des grands réseaux de transport, les grands événements culturels ou politiques, le nombre d'étudiants, la fréquentation touristique, etc. Hormis le nombre d'habitants, aucun de ces critères n'a pourtant été utilisé dans la loi MAPAM, masquant ainsi un certain nombre de différences importantes au sein des grandes agglomérations urbaines françaises, entre Paris et les autres métropoles, mais aussi entre Rouen et les autres grandes villes de province.

## **Le grand déclassement**

Parmi les métropoles créées par la loi MAPAM, Rouen occupe une position originale. L'agglomération connaît en effet un processus de déclassement sans précédent dans l'histoire urbaine de la France. La plupart des études montrent que la hiérarchie urbaine est un phénomène caractérisé par une forte inertie (Pumain, 1982), c'est-à-dire que les villes, malgré leur transformation, ont tendance à conserver leur rang dans le temps. Paris et Lyon occupent ainsi la tête du classement des plus grandes villes depuis plusieurs siècles. Il existe toutefois des contre-exemples. Depuis un siècle, Toulouse et Rennes ont par exemple connu une ascension fulgurante leur permettant de gagner des places dans la hiérarchie urbaine. Dans l'autre sens, si l'on observe la population de Rouen, l'agglomération n'a cessé de perdre des places dans la hiérarchie urbaine entre le XVIII<sup>e</sup> et la fin du XX<sup>e</sup> siècle, glissant de la 4<sup>e</sup> à la 11<sup>e</sup> position. En France, aucune autre ville de cette importance n'a subi un tel recul. Parmi les différentes métropoles retenues par le législateur en 2014, Rouen est, avec Brest, celle dont l'aire urbaine présente la croissance démographique la plus faible sur la période actuelle.

Entre 1999 et 2011, elle a ainsi perdu deux nouvelles places dans la hiérarchie urbaine, se faisant dépasser par Rennes et Grenoble, pour atteindre la 13<sup>e</sup> place. D'ici le milieu du *xxi*<sup>e</sup> siècle, il est fort probable, au regard des tendances démographiques actuelles, que Montpellier la dépasse à son tour.

La croissance démographique de l'agglomération rouennaise est donc très faible par rapport aux autres grandes villes françaises de province, car il s'agit d'une agglomération peu attractive. Entre 1999 et 2010, elle a gagné seulement 18 974 habitants, c'est-à-dire deux fois moins que Grenoble, cinq fois moins que Rennes et onze fois moins que Toulouse<sup>3</sup>. Cette croissance médiocre repose exclusivement sur le solde naturel, c'est-à-dire l'excès de naissances sur les décès enregistrés localement. Rouen conserve en revanche un solde migratoire négatif avec les autres villes françaises. Entre 2003 et 2008, elle a compté plus de départs (42 548) que d'arrivées (40 177), soit une perte cumulée de 2 371 habitants. Au cours de cette période, si Rouen a accueilli plus d'habitants en provenance de Paris (10 036) qu'elle n'en a envoyés (9 287), elle a un solde négatif avec la plupart des autres grandes villes françaises (Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes, Rennes), beaucoup plus attractives qu'elle. Excepté vis-à-vis de Paris, Rouen demeure donc une ville répulsive par rapport aux autres grandes villes françaises, notamment parce qu'elle offre moins de perspectives d'emplois pour une ville de cette taille. Outre cette atonie démographique, Rouen présente en effet un profil économique atypique.

Pour mesurer le rayonnement métropolitain des villes, l'INSEE propose un indicateur : le taux de cadres des fonctions métropolitaines<sup>4</sup>. À Rouen, ce taux est inférieur à 7 %, nettement moindre que celui des autres métropoles, hormis Brest. Une étude réalisée par l'APEC en 2014, auprès de 3 400 cadres, révèle d'ailleurs que ces deux villes sont perçues comme les moins attractives des quatorze métropoles de la loi MAPAM, que ce soit en matière de dynamisme économique, d'opportunité d'emploi ou de qualité de vie (APEC, 2014). Cette faible attractivité se lit également dans les statistiques de l'Enseignement supérieur et de la recherche. Rouen accueille en effet beaucoup moins d'étudiants que des villes de taille comparable : elle compte ainsi environ 35 000 étudiants, c'est-à-dire 6,7 % de la population de l'aire urbaine, contre 55 000 à

---

3. Toutes les données confrontant Rouen aux autres grandes villes françaises sont mesurées à l'échelle des aires urbaines, maillage d'observation rendant la comparaison possible.

4. Selon l'INSEE, les cadres des fonctions métropolitaines concernent cinq secteurs d'activités : la conception et la recherche, les prestations intellectuelles, le commerce interentreprises, les activités de gestion, la culture et les loisirs.

Grenoble (10,5 % de la population), 59 000 à Rennes (10,3 %) et 62 000 à Montpellier (12,2 %).

Ce faible rayonnement économique de Rouen est connu depuis longtemps. Si, au début du *xx*<sup>e</sup> siècle, dans son étude pionnière sur l'agglomération rouennaise, le géographe Jacques Levainville qualifiait celle-ci de métropole, c'était alors sans considération particulière concernant la vie de relation et la place de la ville dans le réseau urbain du Bassin parisien (Levainville, 1913). En revanche, dès les Trente Glorieuses, la fragilité de la situation de Rouen est mise en évidence. Dans un rapport resté célèbre sur l'armature des villes françaises publié en 1965, Jean Hautreux et Michel Rochefort ne reconnaissaient aucune ville normande comme une métropole à part entière. Rouen était alors identifiée comme un « centre régional », ne disposant pas d'aire d'influence notable à l'image de celles que Lyon, Marseille, Bordeaux ou Toulouse avaient d'ores et déjà réussi à constituer autour d'elles (Hautreux et Rochefort, 1965). Plus tard, en 1989, dans une autre publication qui a fait date sur la hiérarchie des villes européennes, le géographe Roger Brunet confirmait cette analyse, considérant que « la proximité de Paris pèse toujours sur Rouen, dont le rang n'est pas à la hauteur de la population » (Brunet, 1989, p. 17). Pour cette raison, R. Brunet ne classait pas Rouen parmi les villes de « taille européenne » mais l'identifiait comme faisant partie des grandes villes voisines de Paris. À son propos, il déclarait : « On sent bien que cette proximité, qui induit quelques activités dans ces villes, bride leur développement, pour ne pas dire leur autonomie » (p. 54). En 1996, Julien Philippe, alors directeur d'étude à l'INSEE, identifiait, dans une étude comparative sur la métropolisation en France, seulement sept métropoles (Philippe, 1996). Rouen n'en faisait pas partie en raison de la faible part d'emplois qualifiés de « stratégiques » par l'auteur, c'est-à-dire des emplois de service susceptibles d'attirer d'autres activités sur place. Elle était classée parmi les « grandes villes de second rang » ayant une fonction d'« animation régionale » (p. 145). Les études comparatives menées depuis n'ont fait que confirmer cette fragilité de Rouen dans la hiérarchie urbaine française et européenne. Dans une étude comparative menée en 2003 sur les villes européennes par Céline Rozenblat et Patricia Cicille, Rouen apparaît dans la 6<sup>e</sup> classe parmi les 7 relevées, à savoir dans le même groupe que Brême, Bristol, Dijon, Gand, Leipzig, Padoue ou Pampelune. Elle figurait ainsi en 76<sup>e</sup> position dans la hiérarchie des villes d'Europe de l'Ouest et en 15<sup>e</sup> position parmi les villes françaises. Rouen était classée dans les villes qui présentent une « forte spécialisation portuaire » et « un fort déficit en matière d'accessibilité et d'insertion dans les réseaux de recherche européens ». En 2012, dans une étude similaire, L. Halbert, C. Rozenblat et D. Pumain parvenaient au même

constat : Rouen était rangée dans la catégorie des villes «relativement, peu insérées dans tous les réseaux européens : économiques (entreprises, banques, foires), scientifiques (recherche, étudiants), culturels (congrès, touristes) et politiques.»

## Dans l'ombre parisienne

Ce déclassement de Rouen s'explique par divers facteurs. L'agglomération rouennaise souffre tout d'abord d'une image peu attractive : la réputation ancienne d'un climat pluvieux, donc considéré comme désagréable, des phénomènes de pollution fréquents et des risques industriels fortement médiatisés auxquels s'ajoute l'image d'une ville assoupie, tournée vers son passé. Bien que remontant au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le thème de «Rouen, ville musée» semble toujours d'actualité comme l'illustrent la plupart des grands projets d'équipements ou d'événements culturels développés par les autorités locales : le Mémorial Jeanne d'Arc, les Armadas, qui renvoient à l'époque des grands voiliers, ou le festival Normandie impressionniste. Tout se passe comme si la vie culturelle était forcément orientée vers le temps jadis, laissant aux autres villes l'audace de l'innovation et de la création.

Le déclassement dont Rouen fait l'objet est ancien et remonte vraisemblablement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque la dépendance économique de la ville vis-à-vis de Paris s'amorce de façon progressive et ininterrompue. C'est en effet à cette époque qu'un nombre croissant d'entreprises ou d'établissements rouennais passent sous le contrôle de grands groupes dont le siège est implanté à Paris (Alexandre *et al.*, 2013), c'est-à-dire au moment où le capitalisme familial de la bourgeoisie rouennaise se transforme en capitalisme managérial. Par la suite, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, Rouen et le reste de la Basse Seine se spécialisent dans les tâches d'exécution : les industries lourdes ou d'équipement, puis le commerce céréalier. Grâce aux facilités de communication favorisées par la vallée de la Seine, les Rouennais ont par ailleurs pris l'habitude d'aller chercher en Île-de-France ce qu'ils ne trouvent pas sur place, que ce soit en matière de services spécialisés, de formation, de services financiers, etc. Cette situation génère une sous-représentation des fonctions dans le secteur qu'on nomme, à partir des années 1980, le «tertiaire supérieur», dont le rôle est pourtant de plus en plus structurant dans la nouvelle économie géographique. Le processus de métropolisation qui s'enclenche alors révèle peu à peu la fragilité de la situation économique et du rayonnement de Rouen. Une part importante des fonctions intellectuelles rouennaises demeure en effet assurée par des personnes préférant résider à Paris. Les établissements d'Enseignement supérieur de Rouen

apparaissent d'ailleurs parfois comme faisant partie de la lointaine banlieue parisienne. Avec Brest, Rouen est, d'autre part, la seule métropole à ne pas disposer de grandes fonctions centrales structurantes. Dans le domaine de l'Enseignement supérieur et de la recherche, elle ne possède aucun Institut d'études politiques. Hormis son grand port maritime, aucun établissement public d'envergure nationale ou internationale n'y est implanté. Elle n'accueille que quelques sièges sociaux de grandes entreprises (la Matmut, Ferrero France, Sanastera France). Si elle abrite le siège social du pôle de compétitivité Moveo, 58 % des établissements membres du pôle sont aujourd'hui implantés en Île-de-France, contre seulement 20 % en Normandie et 5 % à Rouen.

Cette carence en fonctions décisionnelles et en attractivité s'explique principalement par la proximité de Paris qui offre des économies d'agglomération incommensurablement supérieures à celles que Rouen peut proposer. D'un point de vue fonctionnel et sociologique, Rouen est la seule ville de cette taille en France, dépassant les 650 000 habitants, à vivre directement dans l'ombre immédiate de l'agglomération parisienne. Selon l'INSEE, 6 000 habitants de l'aire urbaine rouennaise vont quotidiennement travailler dans celle de Paris. Dans l'autre sens, 1 802 Parisiens viennent travailler à Rouen tous les jours. À cela, s'ajoutent tous les Rouennais qui se rendent à Paris de façon occasionnelle pour leurs loisirs, leurs études ou leurs déplacements professionnels. Selon des données publiées par Réseau ferré de France (2011), on peut estimer très approximativement à 20 000 le nombre quotidien de déplacements dans les deux sens (navetteurs quotidiens et voyageurs occasionnels), dont 30 % empruntent le transport ferroviaire. Pour ceux qui font le déplacement tous les jours, cette proportion est beaucoup plus élevée, de l'ordre de 60 à 80 %. Rouen fait donc partie des villes qui comptent le plus de navetteurs quotidiens en direction de Paris. Elle en dénombre moins que les villes moyennes les plus proches de l'Île-de-France (Creil, Chartres, Dreux, Beauvais), mais davantage que les grandes métropoles régionales reliées par le TGV (Lyon, Lille, Marseille). Cette intensité des flux entre Rouen et l'agglomération parisienne s'explique avant tout par la proximité des deux villes. En fait, certains Rouennais font le choix de rester résider dans leur ville d'origine, tout en bénéficiant de la proximité de Paris pour y suivre des études, pour profiter d'opportunités de carrières dans la Capitale, pour assister à des réunions de travail de façon occasionnelle, ou tout simplement pour leurs loisirs. Rester à Rouen permet alors de ne pas avoir à déménager, d'éviter de subir les prix de l'immobilier francilien, de préserver les habitudes familiales tout en profitant des avantages de la vie dans une grande agglomération de province (commerces, services collectifs, cadres de vie, proximité des

forêts et de la mer). Même si les connexions avec Paris sont saturées à l'arrivée en Île-de-France, en particulier à partir de Mantes-la-Jolie, le nombre de Rouennais que le sociologue Joël Meissonnier nomme des « provinciliens » continue d'augmenter, passant de 5 300 en 1999 à plus de 6 000 en 2009 (Meissonnier, 2001).

Pour toutes ces raisons, Rouen s'apparente donc moins à une métropole régionale qu'à un port industriel devenu aujourd'hui pôle périphérique d'une métropole mondiale.

### **Qu'attendre de la loi MAPAM ?**

En employant le terme « métropole » dans un sens différent de sa signification courante, la loi MAPAM a introduit une profonde et durable confusion sémantique. Elle a brouillé ce qui relève de l'aménagement des grandes aires urbaines par les intercommunalités, ce que cette loi vise à permettre, mais aussi ce qui a trait à l'organisation des systèmes de villes, à la métropolisation et à l'aménagement des grands espaces régionaux. Or, la loi MAPAM offre très peu de moyens nouveaux pour permettre aux nouvelles métropoles de renforcer leur rayonnement au sein des grands réseaux urbains. On notera qu'aucun dispositif n'est prévu dans la loi MAPAM pour que les métropoles puissent exercer des fonctions spécifiques vis-à-vis de la région dans laquelle elles sont situées. La loi considère que les forces sur lesquelles les métropoles doivent s'appuyer sont exclusivement endogènes, sans tenir compte du rôle de leurs relations avec leur aire d'influence, laquelle dépasse souvent largement le périmètre de l'intercommunalité. Récupérer de nouvelles responsabilités à l'échelle de l'intercommunalité en matière d'urbanisme, d'aménagement de l'espace, de gestion des réseaux de transport urbain, de logement, de politique de la ville ou de cadre de vie est susceptible d'accroître l'efficacité des politiques publiques locales au sein de l'espace aggloméré. À Rouen, le passage au statut de Métropole a représenté un important défi d'organisation pour les élus et pour les services concernés, défi qui est en passe d'être relevé. Toutes ces compétences ont cependant peu de chances d'avoir un effet positif sur l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération à l'échelle nationale ou européenne. Si l'on examine le document stratégique 2015-2025. *Une décennie métropolitaine* publié par la Métropole Rouen Normandie<sup>5</sup>, on constate ainsi que plusieurs objectifs sont mis en avant. Sur le plan économique, la priorité est accordée au redressement industriel et à la promotion des activités logistiques et portuaires. Le soutien aux activités de services aux entreprises apparaît

---

5. 2015-2025, *Une décennie métropolitaine*, Métropole Rouen Normandie, 2015, 66 p.

comme un objectif secondaire qui se résume à mettre à disposition du foncier tertiaire, en particulier des parcs de bureaux (Parc de la Ronce à Bois-Guillaume, Seine Cité dans le centre-ville) et à améliorer la desserte de ces parcs (réseaux de fibres optiques, nouvelles lignes de transport en commun). Dans ce document, aucune réflexion n'est entreprise pour tenter de savoir si cette incitation à l'implantation de services métropolitains a une quelconque chance de réussir, surtout si près de l'Île-de-France. Les interférences liées à la situation particulière de Rouen au sein du système urbain français, sous l'influence directe de la Métropole parisienne, ne sont jamais modélisées ou anticipées. Si les compétences prévues par la loi MAPAM en matière d'aménagement de zones d'activités, d'incitation au développement, de fonctions stratégiques dans les secteurs de l'industrie, du tourisme, de la culture, de l'Enseignement supérieur ou de la recherche visent à soutenir le développement d'activités métropolitaines, encore convient-il de conserver à l'esprit qu'il suffit rarement de mettre à disposition des zones dédiées au sein de l'espace urbain pour voir de telles activités s'y développer spontanément. La capacité de l'espace urbain rouennais à attirer des services très spécialisés est, plus que dans les autres métropoles, obérée par les considérables économies d'agglomération que l'Île-de-France offre aux entreprises de ce secteur rendant toute implantation à Rouen moyennement intéressante. Le projet d'une nouvelle gare en position péricentrale sur la rive gauche, la requalification de plusieurs anciennes friches industrielles en nouveaux parcs d'activités (Seine Sud, Rouen Vallée de Seine Logistique) ou en hôtels d'entreprises (Innopolis, Biopolis) témoignent de la volonté de promouvoir des activités de services métropolitains. On peut cependant craindre que la création de la Métropole Rouen Normandie ne donnera aucun moyen nouveau pour permettre une meilleure cohésion avec le reste de l'espace normand, en particulier avec les intercommunalités voisines, parfois constituées pour lutter contre une éventuelle tutelle rouennaise. La seule nouveauté concerne l'extension d'un Inter-SCoT, déjà existant, consacré à la limitation de l'étalement urbain et à la maîtrise des mobilités pendulaires. Les Conseils départementaux et régionaux n'ont en outre aucune obligation de confier les compétences optionnelles proposées dans la loi MAPAM, de soutenir ou de tenir compte des projets arrêtés par la Métropole sur son périmètre d'exercice. En cas de divergence de vue avec les collectivités départementale et régionale, la Métropole n'aura pas davantage de moyens que les autres intercommunalités pour faire valoir ses priorités.

L'obtention du statut juridique de métropole offre donc très peu de moyens nouveaux pour permettre à Rouen d'enrayer le déclassement qui est le sien au sein du système des villes, en France et en Europe. Il

convient donc de relativiser la portée du changement introduit par la loi MAPAM dans ce domaine.

### Vers un *cluster* métropolitain ?

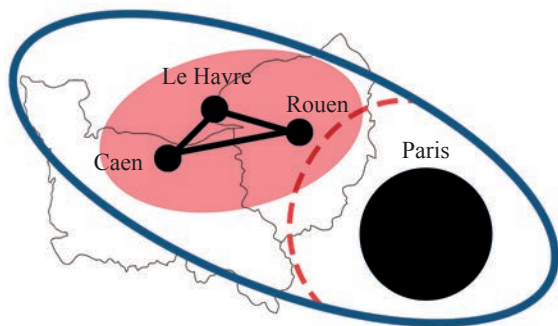
Faire face à ce défi de la métropolisation suppose d'actionner d'autres leviers. Si elle est en difficulté, Rouen n'est pas pour autant sans atout. Elle est un port de niveau européen, situé au cœur de l'Axe Seine, à proximité de la Manche, qui demeure un des principaux axes de circulation marchande du Monde. La proximité de Paris peut également représenter un atout, à condition d'avoir une stratégie d'articulation et d'attraction pertinente et adaptée. Rouen peut aussi compter sur les effets bénéfiques de la fusion des Régions normandes, en particulier en matière d'image et de marketing territorial. Le positionnement dans un réseau urbain régional exceptionnel, à proximité du Havre, de Caen et d'Évreux-Louviers-Val-de-Reuil représente un autre atout. Face à l'absence de véritable métropole en Normandie, la seule option pour développer des fonctions de centralité sur le territoire de la nouvelle région passera par la mise en réseau des grands territoires urbains et des acteurs du développement territorial, les ports, les Chambres de commerce, les associations de filières, les établissements d'Enseignement supérieur et de recherche, les agences d'urbanisme, les agences de développement, les institutions culturelles mais également les intercommunalités. La mise en en réseau des acteurs est la condition pour pouvoir mutualiser les moyens, pour atteindre une masse critique, pour dégager des marges d'actions et des financements impossibles à obtenir autrement, pour permettre l'émergence de spécialités partagées et, enfin, pour stimuler les synergies et créer des effets de levier. Parce que le réseau urbain de la Normandie est polycentrique, constituer un *cluster* métropolitain régional, en lien avec l'Île-de-France *via* l'axe Seine, est la seule solution raisonnable pour espérer pouvoir développer les fonctions de centralité en Normandie. Cette perspective a été identifiée pour la première fois au tout début des années 1970 (MABS, 1971), avant d'être réaffirmée au cours des années 1990 avec la création du réseau «Normandie Métropole». Malheureusement, l'incapacité des élus locaux à travailler ensemble et à construire un projet collectif a conduit à l'échec de cette initiative, les responsables des trois principales intercommunalités normandes préférant désormais agir de façon séparée et constituer des pôles métropolitains distincts. Cette difficulté à s'engager dans une gouvernance en réseau compromet les chances de développement de Rouen et, au-delà, de la Normandie tout entière. Laisser entendre que la Métropole Rouen Normandie pourrait, demain, faire cavalier seul, être le moteur unique du



développement régional, ignorer les interférences systémiques générées par la proximité parisienne ou méconnaître la réalité multipolaire du réseau urbain normand contient le risque de voir les futurs projets urbains se heurter à l'inertie de la hiérarchie urbaine et de consacrer, non sans douleur, l'insuffisance structurelle de la puissance rouennaise.

L'échec de la candidature de la Métropole de Rouen à l'appel «Métropoles French Tech», lancé en 2014 par le Secrétariat au Numérique pour promouvoir les «start-up high-tech» françaises, illustre les limites d'une stratégie unilatérale, Rouen n'ayant, pas à elle seule, la force pour faire jeu égal avec les autres métropoles françaises. Au contraire, le succès de la seconde tentative de candidature au label «French Tech», lancée de façon conjointe cette fois-ci, par les agglomérations de Caen, du Havre et de Rouen sous le nom de «French Tech Normandie», marque peut-être l'amorce d'une prise de conscience de la réalité urbaine de la Normandie par les élus locaux.

*Construire un cluster régional pour arrimer la Normandie à la Métropole parisienne par l'Axe Seine et l'ouverture sur la mer*



Réalisation : Arnaud Brennetot, 2014.

## Références bibliographiques

- Alain ALEXANDRE et Michel CROGUENNEC, 2013, *Histoires d'usines, 180 ans de vie industrielle dans l'agglomération rouennaise*, Nolleva, L'Écho des vagues.
- Gilles ANTIER, 2005, *Les stratégies des grandes métropoles : enjeux, pouvoirs et aménagement*, Paris, Armand Colin, 253 p.
- APEC, 2014, *Attractivité des métropoles et emplois des cadres*, Les Études de l'Emploi des cadres, 19 p.
- Daniel BÉHAR, 2014, « Paris, Lyon, Marseille : la gouvernance métropolitaine entre standardisation et différenciation », *Métropolitiques*, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Paris-Lyon-Marseille-la.html>.
- Arnaud BRENNETOT, Michel BUSSI, Yves GUERMOND, 2014, « Le Grand Paris et l'Axe Seine. L'aménagement métropolitain à l'âge de la concurrence néolibérale », *Métropoles*, n° 13, URL : <http://metropoles.revues.org/4788>.
- Arnaud BRENNETOT et Sophie DE RUFFRAY, 2014, « La Région : une notion ambiguë saisie à travers le cas normand », *L'espace politique*, vol. n° 2, URL : <http://espacepolitique.revues.org/3150>, DOI : 10.4000/espacepolitique.3150.
- Roger BRUNET (dir.), 1989, *Les villes européennes*, Paris, DATAR, La Documentation française.
- CGET, 2014, *Contrat de projet interrégional État-Régions « Vallée de la Seine » (2015-2020)*, Paris, CGET.
- COLLECTIF DES « 15 », 2014, *La Normandie en débat, Une Métropole à inventer*, n° 1 : « Une métropole qui n'existe pas », 8 p. ; n° 2 : « Inventer la métropole normande », 12 p. ; n° 3 : « La métropole Caen-Rouen-Le Havre, capitale de la Normandie », 8 p. ; n° 4 : « Quelle Normandie hors métropole ? », 16 p.
- Frédéric GILLI, 2003, *Des espaces spécialisés dans le Bassin parisien les filières localisées au service de l'aménagement du territoire*, Paris, DATAR.
- Yves GUERMOND et al., 2008, *Rouen, La Métropole oubliée*, Paris, L'Harmattan.
- Ludovic HALBERT, 2010, *L'avantage métropolitain*, Paris, Presses universitaires de France.
- Ludovic HALBERT, Patricia CICILLE, Denise PUMAIN et Céline ROZENBLAT, 2012, *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseaux*, Paris, La Documentation française.
- Jean HAUTREUX et Michel ROCHEFORT, 1965, « Physionomie générale de l'armature urbaine française », *Annales de Géographie*, vol. 74, n° 406. p. 660-677.
- Jacques LEVAINVILLE, 1913, *Rouen. Étude d'une agglomération urbaine*, Paris, Armand Colin.
- Joël MEISSONNIER, 2001, *Provinciliens : Les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.

- MISSION D'AMÉNAGEMENT DE LA BASSE SEINE, 1971, *Le Développement et l'aménagement du triangle Caen-Rouen-Le Havre*, Caen, Préfecture de la Région Basse-Normandie, 65 p.
- Julien PHILIPPE, 1996, « Spécificités des grandes villes de province », *Économie et statistique*, n<sup>os</sup> 294-295, p. 137-152.
- Denise PUMAIN, 1982, *La dynamique des villes*, Paris, Économica.
- RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, 2011, *Ligne nouvelle Paris-Normandie*, Dossier du maître d'ouvrage.
- Céline ROZENBLAT et Patricia CICILLE, 2003, *Les villes européennes : analyse comparative*, Paris, La Documentation française.
- Peter J. TAYLOR, 2004, *World City Network : A Global Urban Analysis*, Londres, Routledge.
- Pierre VELTZ, 1996, *Mondialisation, villes et territoires, L'économie d'archipel*, Paris, Presses universitaires de France.

## TABLE DES MATIÈRES

<i>Préface</i> .....	5
par M. Nicolas PLANTROU	



### OUVERTURE

<i>Approche de la notion de métropole</i> .....	9
par M. Gérard GRANIER	

### ROUEN HIER ET AUJOURD'HUI

<i>Rouen, une métropole inscrite dans l'histoire?</i> .....	19
par M. Jean-Pierre CHALINE	

<i>Rouen, une métropole en question</i> .....	25
par M. Arnaud BRENNETOT	

### ROUEN, UNE MÉTROPOLE RECONNUE POUR SON CADRE DE VIE ?

<i>Quelle politique en matière d'environnement au sein de la métropole?</i> .....	39
par M. Michel LEROND	

<i>Quelles dynamiques métropolitaines pour la mobilité et le logement ?</i> .....	47
par M. Laurent MORENO	

## **ROUEN, UNE MÉTROPOLÉ RECONNUE POUR SON DYNAMISME ÉCONOMIQUE ?**

<i>Quelles infrastructures au service des entreprises et des habitants de la Métropole rouennaise ?</i> .....	65
par M. Jacques DELÉCLUSE	

<i>Comment faire de Rouen une métropole économique rayonnante et attractive pour les entreprises ?</i> .....	77
par M. Paul-Jacques LEHMANN	

## **ROUEN, UNE MÉTROPOLÉ ATTRACTIVE EN MATIÈRE D'ENSEIGNEMENT ET DE RECHERCHE ?**

<i>Comment améliorer l'attractivité de Rouen pour les enseignants et les étudiants ?</i> .....	87
par M. Jean-Louis BILLOËT	

<i>Comment développer la recherche dans la Métropole rouennaise ?</i> .....	93
par M. Hubert VAUDRY	

## **ROUEN, UNE MÉTROPOLÉ ATTRACTIVE EN MATIÈRE DE CULTURE ET DE PATRIMOINE ?**

<i>Comment valoriser le patrimoine de la Métropole rouennaise ?</i> .....	107
par M. Guy PESSIOT	

<i>La Réunion des musées métropolitains</i> .....	115
par M. Sylvain AMIC	

**LA GOUVERNANCE DE LA MÉTROPOLE ROUENNAISE**

*Rouen est-elle une métropole  
au service de la Région normande?* ..... 123  
par M. François GAY

*Quelle gouvernance de la Métropole rouennaise?* ..... 131  
par M. Nicolas PLANTROU



*Conclusion* ..... 149  
par M. Guy QUINTANE

Dépôt légal : juin 2016  
IMPRIMÉ EN FRANCE



Achevé d'imprimer en juin 2016  
sur les presses de l'imprimerie *La Source d'Or*  
63039 Clermont-Ferrand  
Imprimeur n° 18800N



Tiré à part numérique de *Rouen : quelle métropole ?*,

*Précis de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen*, année 2015.

© Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, 2016.

Tous droits réservés pour tous pays.

*Ne peut être vendu. Toute diffusion ou distribution sans autorisation préalable de l'auteur ou de l'éditeur est interdite.*

ISSN : 1154-7707

ISBN de l'édition papier : 978-2-9549009-2-6