

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

ROUEN : QUELLE MÉTROPOLE ?



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,
UNE MÉTROPOLE RECONNUE
POUR SON CADRE DE VIE**

QUELLES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES POUR LA MOBILITÉ ET LE LOGEMENT ?

par M. Laurent MORENO

*Directeur général de l'Agence d'urbanisme
de Rouen et des Boucles de Seine et Eure*

Les métropoles sont des objets faciles à identifier, mais ce sont des objets mouvants. C'est pourquoi nous parlons de dynamiques métropolitaines et non de métropole comme objet fini. Dans un espace économique ouvert, dans lequel les échanges sont permanents, les villes cherchent à rassembler autour d'elles le maximum de fonctions stratégiques, de commandement, d'autonomie. Ces fonctions leur permettent à la fois de rayonner sur les territoires environnants, mais aussi de s'intégrer dans des réseaux d'échanges et de communication. Une métropole, c'est le point de rencontre entre un territoire et un certain nombre de fonctions d'excellence ou stratégiques pour son développement.

La métropolisation, c'est aussi une respiration, celle des mobilités. En effet, notre armature urbaine se caractérise par une polarisation des emplois et des activités dans le cœur métropolitain et une diffusion plus large des logements, notamment individuels.

Dès lors, l'organisation des mobilités est un facteur essentiel pour le bon fonctionnement quotidien de la métropole et pour son rayonnement.

Choisir de parler de dynamiques métropolitaines, c'est porter l'attention sur le mouvement, l'évolution, le changement, les perspectives. Rouen est une métropole au sens de la loi du 27 janvier 2014 parce qu'elle

remplit les conditions fixées par le législateur. Ce statut lui permet de disposer de compétences renforcées pour contribuer plus efficacement au développement économique de la France. L'état compte donc sur des métropoles plus « intenses » qui, en retour, rayonnent sur des territoires plus larges.

Dans cette première approche se dessine déjà la double dimension de la métropole, territoriale et institutionnelle, mais aussi économique. Économique, parce que la métropolisation est intimement liée à la globalisation. Ces deux phénomènes s'alimentent mutuellement. Les études sur la métropolisation ont surtout cherché à mettre en évidence la participation des agglomérations et des systèmes urbains à la mondialisation, leur dimension de « ville globale » ou leur spécialisation dans la logique d'une division internationale de la production. Territoriale, parce que la dynamique spatiale de la métropolisation génère de l'étalement urbain.

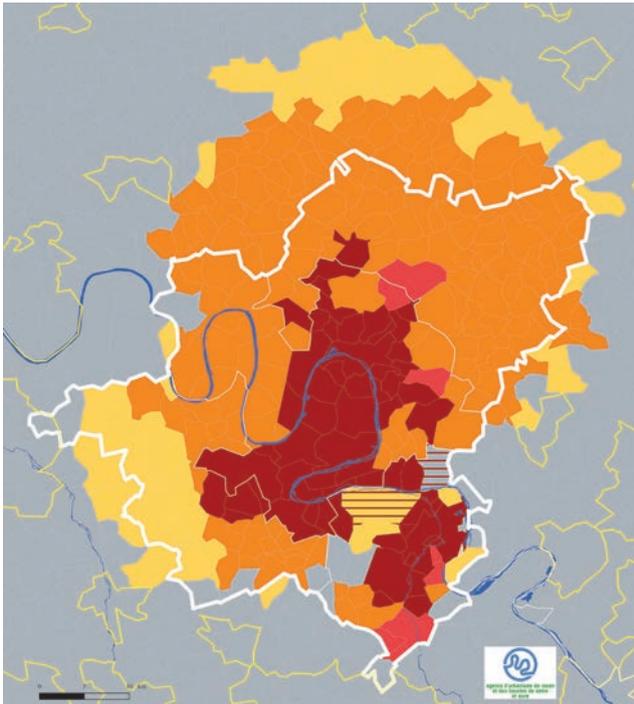
C'est Cynthia Ghorra-Gobin Directrice de recherches au CNRS et enseignante à l'École normale supérieure qui pose comme préalable cette intimité entre les dynamiques spatiales et économiques : « Pourquoi différencier – comme nous le faisons – la dynamique spatiale de la métropolisation, dont un des symptômes relève pourtant de l'étalement urbain, et la logique intrinsèquement économique » (*in revue Tous urbains*, n° 6, mai 2014).

La métropolisation produit à la fois de la concentration et de la diffusion

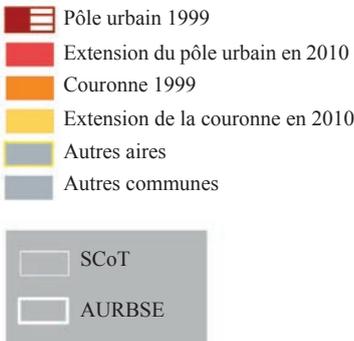
L'armature urbaine européenne, tout particulièrement en France, se caractérise par une concentration des emplois et des activités dans les cœurs urbains. Ce mouvement de polarisation s'accompagne d'une croissance de l'espace d'influence des agglomérations. En France, l'une des traductions de ce phénomène est l'étalement urbain. Sans représenter, en aucun cas, une exception, le bassin de vie de Rouen l'illustre parfaitement. Un quart de ses 300 000 emplois sont situés dans la ville centre, les trois quarts dans la métropole Rouen Normandie. Dans le même temps, on y observe un éloignement continu des ménages actifs, dont les trois quarts travaillent hors de leur commune de résidence (ils étaient 63 % en 1990). Un autre indicateur permet de mesurer le phénomène, l'extension des aires urbaines de Rouen et de Louviers mesurée par l'Insee entre 1999 et 2010. Fortes de 700 000 habitants au total, les aires urbaines de Rouen et de Louviers totalisent aujourd'hui 313 communes, pour 204 en 1999. Dans les aires urbaines de Rouen et Louviers, la population a davantage progressé dans les couronnes périurbaines

(+ 8 %) que dans les pôles urbains (+ 0,32 %). Dans les pôles urbains, l'emploi a cru beaucoup plus vite que la population (+ 10 %), comme c'est le cas dans la plupart des grandes aires urbaines françaises (voir Figure 1).

Figure 1 : Évolution des aires urbaines de Rouen et Louviers (1999-2010).



Source : Insee/Aurbse.



Ce phénomène spatial d'éloignement des habitants en parallèle d'une concentration de l'emploi dans les pôles urbains prend de l'ampleur depuis la fin des années 1960, et s'est accéléré ces dix dernières années. Il prend la forme d'une croissance faible et diffuse de la population autour des pôles urbains qui, eux, continuent à polariser fortement l'emploi.

Par conséquent, cette évolution fait de tous les habitants du bassin de vie des «urbains», par leur mode de vie, quelle que soit la coloration parfois «rurale» des villages dans lesquels ils ont élu domicile.

Le processus de métropolisation trouve ainsi les voies de sa diffusion, bien au-delà des périmètres administratifs, dessinant une nouvelle géographie, toujours mouvante. Il vient ainsi assembler des espaces à la morphologie hétérogène, avec l'impérieuse nécessité d'en permettre le fonctionnement à défaut de pouvoir réaliser la synthèse entre l'urbain revendiqué et le rural idéalisé.

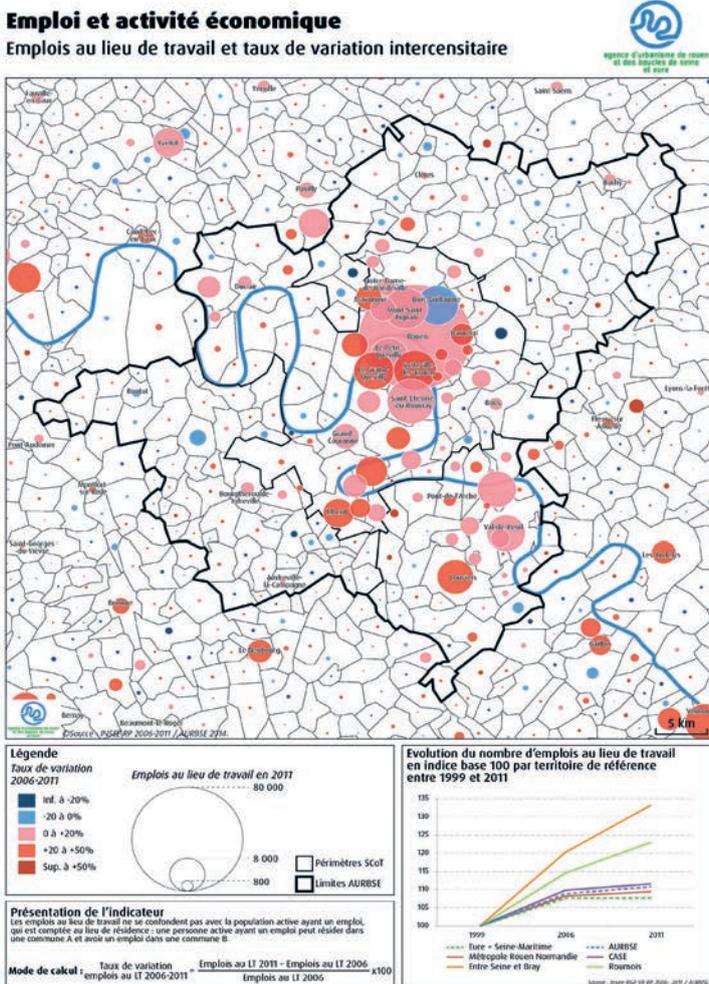
Le levier économique de la périurbanisation

Au-delà d'un choix volontaire de certains ménages qui recherchent le calme, l'espace et «la nature» dans les communes rurales, le désir d'accession à la propriété, de préférence en maison individuelle, ancré localement chez 77 % des Français (ce que rappelait le Crédoc en 2012), a conduit de nombreux primo-accédants au budget limité à s'éloigner des centres-villes. Si ces ménages se montrent en général sensibles au cadre de vie, cette raison ne saurait à elle seule expliquer les différentes vagues de périurbanisation depuis le début des années 1970.

L'urbanisation périurbaine ne s'est pas accompagnée d'un développement équivalent des emplois dans les communes concernées. Les ménages qui se sont installés dans les couronnes périurbaines ont rarement été motivés par un rapprochement des lieux de travail, l'activité restant concentrée dans les cœurs urbains (voir Figure 2).

En revanche, le coût de l'immobilier est décisif pour motiver l'installation en milieu périurbain. Il y a, d'une part, la question du coût de l'opération: l'attractivité de communes plus rurales s'explique par les moindres prix du foncier, alors que les prix immobiliers tendent à s'homogénéiser dans les agglomérations. Il y a, d'autre part, la question du financement de l'opération. Dans ce domaine, les aides de l'État pour faciliter l'accession à la propriété ont joué un rôle essentiel dans la dynamique de la périurbanisation, tant dans les années 1975 à 1980 que dans la période plus récente, à partir de 1997 (avec respectivement les PAP – prêts d'accession à la propriété – et les PTZ – prêts à taux zéro). Ces prêts préférentiels, accessibles sous conditions de ressources, ont en effet conduit à l'éclosion des projets de ménages qui n'auraient

Figure 2 : Évolution des emplois et de la population de 2006 à 2011 dans le bassin de vie de Rouen.



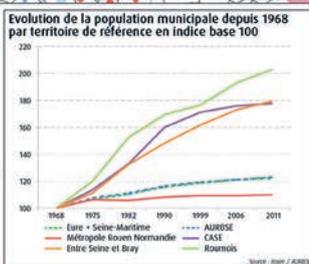
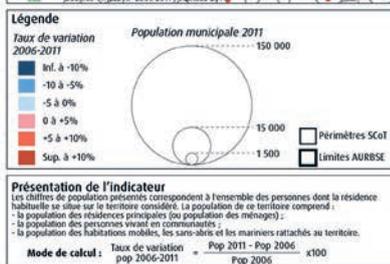
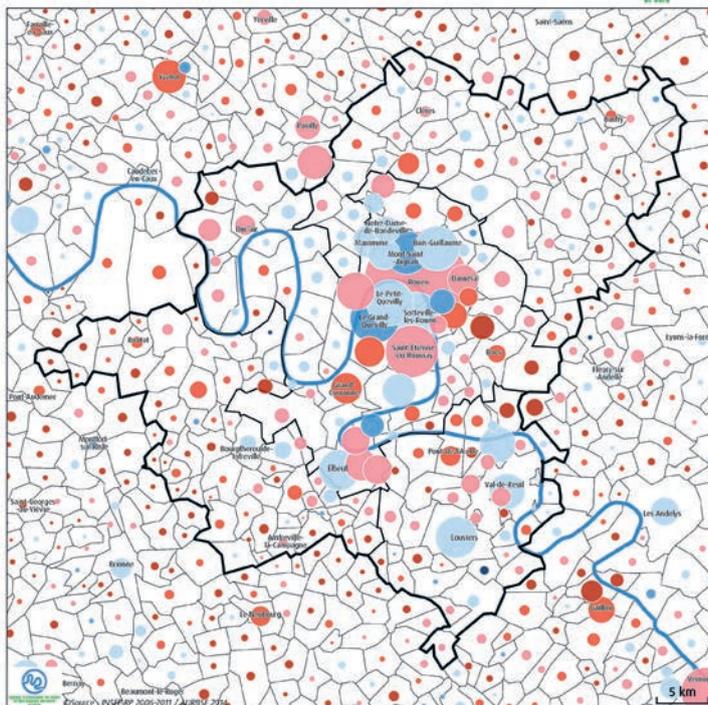
Source : Insee/Aurbse.

Contexte démographique

Population municipale et taux de variation intercensitaire



Agence d'urbanisme de Rouen
et des localités de rive
et de bord



pas pu accéder à la propriété autrement. L'explication du processus de périurbanisation qui touche toutes les agglomérations françaises tient donc dans la rencontre entre l'aspiration des ménages à accéder à la propriété (pas nécessairement orientée vers un type d'espace périurbain) et un système économique complet et structuré comprenant les lotisseurs, les constructeurs, et les banques. Dans la période récente, ce processus s'est trouvé renforcé par la faiblesse historique des taux d'intérêt qui sont passés de 9 % en 1995 à 4 % en 2010, et s'approchent du seuil des 2 % aujourd'hui.

L'autre facteur macroéconomique venu soutenir la périurbanisation est le coût relativement faible du baril de pétrole oscillant autour des 20 \$ de 1987 à 2004, ce qui a alimenté le sentiment d'une mobilité en voiture individuelle à un prix acceptable. En réalité, l'augmentation de la part du poste de dépenses en transports dans le budget des ménages les rend bien plus dépendants des fluctuations du prix du baril qui pèse sur leur pouvoir d'achat lorsqu'il atteint les 100 \$ (de 2012 à 2014).

Organiser l'urbain généralisé

La ville à la campagne ou la campagne à la ville... Les habitants aspirent au calme et à la tranquillité d'un village lorsqu'ils habitent en ville et souhaitent des commerces, des services et davantage de convivialité lorsqu'ils sont en couronne périurbaine, comme l'a montré l'agence d'urbanisme en 2012 par une enquête auprès de 800 ménages du bassin de vie de Rouen : «Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie».

Au début de leur recherche de logement, 59 % des ménages répondent souhaiter un environnement urbain, et 26 % un environnement rural. À la question des critères qui ont été les plus déterminants pour choisir la localisation du logement actuel, arrivent largement en tête des réponses la proximité du lieu de travail, celle des commerces et des services, notamment de transports.

Le dernier exemple est issu de la question posée sur la satisfaction des ménages vis-à-vis de l'environnement de leur logement. Globalement, 91 % se déclarent satisfaits. Parmi les 9 % d'insatisfaits, les urbains pointent le manque de sécurité et de tranquillité, et les périurbains les lacunes d'équipements publics et de services à proximité. Ces quelques chiffres viennent illustrer et soutenir les propos de Jean-Marc Stébé, professeur de sociologie urbaine à l'université de Lorraine. Les habitants aspirent, dans l'ensemble, à un même mode de vie, un style de vie urbain : «Ils entretiennent un rapport ambivalent avec le rural et la campagne. [...] Ils veulent tous les avantages de la ville, donc de la centralité, mais ils veulent aussi les avantages de la campagne.»

Dans ce contexte, la poursuite de la construction de maisons individuelles, à coûts maîtrisés et destinées aux classes moyennes et modestes, dont la localisation est déconnectée des aménités urbaines (proximité d'un centre-bourg et de ses commerces, écoles, espaces publics, équipements, etc.), ne peut plus constituer un projet de territoire soutenable. D'une part, parce que les coûts de l'aménagement et de la viabilisation de maisons isolées, désormais portés essentiellement par les communes, ne sont plus supportables pour les plus petites d'entre elles. D'autre part, parce qu'il est difficile de développer une offre de transports collectifs quand la population à desservir est trop dispersée. En réponse à ces défis, les pouvoirs publics cherchent à favoriser, en centralité comme en périphérie, une offre de logements suffisamment diversifiée et un cadre de vie qui satisfasse les attentes des habitants des métropoles contemporaines (espaces publics de qualité, aménagements de parcs, apaisement des circulations, transports collectifs, etc.).

L'enjeu réside dans l'organisation du fonctionnement du bassin de vie dans son ensemble, et en particulier dans la gestion des relations entre les espaces périurbains et les centralités. De telles ambitions sont portées par différents documents comme les programmes locaux de l'habitat (PLH) dans les agglomérations ou encore les schémas de cohérence territoriale (SCoT), récemment renforcés par la loi ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové). Les quatre projets de territoire arrêtés ou approuvés dans le bassin de vie de Rouen affichent tous la même volonté de mieux organiser leurs espaces en renforçant leurs pôles de vie. La coopération entre les différents porteurs de ces projets, par exemple au travers de la démarche de l'interscot, est indispensable pour concilier les attentes de chacun et bâtir une relation de confiance entre territoires. Dans le contexte démographique actuel du bassin de vie de Rouen, un regain d'attractivité du cœur urbain serait également profitable à sa couronne périurbaine en termes économiques et de cohésion sociale.

La mobilité : une approche globale pour choisir les outils les plus adaptés

La généralisation de modes de vie urbains dans un espace toujours plus étendu, la dissociation plus fréquente entre commune de résidence et commune d'emploi sont aussi des conséquences de la métropolisation. Confrontée aux exigences en matière de santé publique, d'environnement et de climat, la multiplication des mobilités individuelles appelle des réponses globales de la part de la puissance publique. Réponses coordonnées entre les différentes échelles de territoires, et entre les

différents modes de déplacements. L'agence d'urbanisme a ainsi pu vérifier, à partir d'enquêtes quantitatives et qualitatives, les usages et les attentes des habitants du bassin de vie en termes de mobilité, et a apporté son expertise.

Pratiquer la voiture différemment

Le covoiturage est une pratique émergente parmi les modes de déplacement des habitants du bassin de vie de Rouen.

Dès 2007, l'EMD¹ faisait apparaître que 7 % des personnes interrogées déclaraient pratiquer régulièrement le covoiturage pour les déplacements domicile-travail. L'enquête spécifique aux habitants périurbains réalisée en 2011 a révélé que 28 % des répondants avaient déjà pratiqué le covoiturage pour effectuer leur déplacement le plus fréquent.

Interrogés lors d'une seconde phase qualitative, en 2012, les habitants périurbains soulignent que le covoiturage est le plus souvent spontané, autonome et lié à la connaissance interpersonnelle. Il s'appuie principalement sur des liens sociaux et est recherché lorsqu'il a donné satisfaction. L'importance de l'initiative personnelle est corroborée par les résultats d'une autre étude menée par l'agence d'urbanisme en 2013 auprès de covoitureurs.

Des actions collectives ou publiques permettent d'inciter au covoiturage. C'est le cas notamment de la mise en pratique de plans de déplacements (inter-)entreprises (PDE ou PDIE) qui mettent en relation des covoitureurs potentiels. D'autres initiatives existent, comme celle des Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure, qui ont élaboré un site Internet dédié au covoiturage. Ils ont également engagé un programme pluriannuel d'aménagement d'aires de covoiturage améliorant sensiblement les conditions de sécurité. Dans le bassin de vie de Rouen, ce sont près de 600 places dans des aires de covoiturage qui sont aménagées ou programmées à court terme. Ces actions, complémentaires dans leur ensemble, permettent de conforter et d'amplifier des dynamiques existantes ou émergentes.

D'autres politiques publiques consistent à réaliser des aménagements permettant des pratiques en complément de la voiture, comme les parcs relais (P+R), qui encouragent l'utilisation des transports collectifs. Ainsi, le territoire de la Métropole Rouen Normandie accueille près de

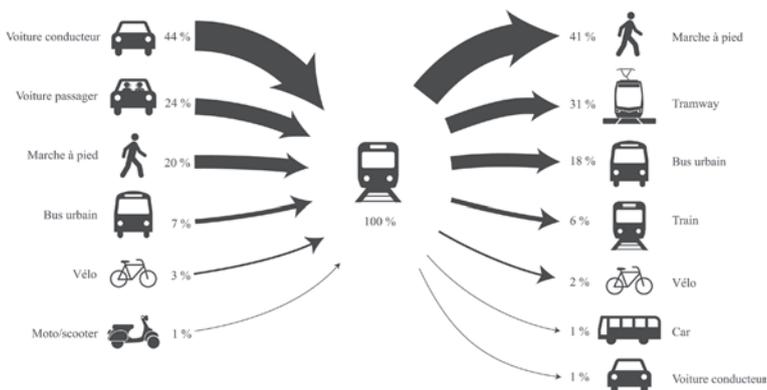
1. Enquête ménages-déplacements, une méthode d'enquête mise en forme par le CEREMA (ex-CERTU), qui est la photographie des déplacements d'une population à un instant précis.

Le transport ferroviaire, usages et parcours intermodaux

Le bassin de vie de Rouen dispose d'une étoile ferroviaire, ce qui est un atout, notamment lorsqu'il s'agit de relier le cœur de métropole aux espaces périurbains ou aux agglomérations régionales. L'enquête menée par l'agence d'urbanisme en décembre 2012, auprès des usagers des trains en direction de la gare de Rouen, a permis de préciser les parcours intermodaux (voir Figure 4).

Si l'accès aux gares régionales et périurbaines s'effectue majoritairement en voiture (44 % des enquêtés en tant que conducteurs et 24 % comme passagers) puis à pied (20 %) ; à la sortie de la gare de Rouen, l'accès à la destination finale se réalise principalement à pied (41 %), en tramway (31 %) et en bus (18 %).

Figure 4 : Répartition modale des déplacements des usagers, avant et après le trajet en train.



Source : Enquête auprès des usagers des trains des gares régionales et périurbaines, Aurbse, 2012.

Ces résultats viennent appuyer ceux de l'enquête menée en 2007 auprès des usagers de la gare de Rouen Rive-Droite. Globalement, les modes d'accès des usagers se répartissent pour 35,5 % en marche à pied, 33,6 % en transports collectifs et 28,5 % en véhicule particulier. Ce dernier est surreprésenté par le motif d'accompagnement et les usagers exceptionnels. Les voyageurs en train et les utilisateurs quotidiens de la gare y accèdent très majoritairement à pied et en transports collectifs.

L'usage du train est donc très fortement corrélé aux possibilités offertes pour débiter ou terminer son déplacement sans automobile. L'enquête auprès des usagers des trains en 2012 a par exemple permis

de mettre en exergue l'importance des transports collectifs comme motivation à l'utilisation du train. La situation géographique de la gare dans l'hypercentre du bassin d'emploi et sa parfaite connexion au tramway, ligne performante du réseau de transports urbains, expliquent les résultats actuels.

Accompagner les pratiques alternatives à l'automobile

De même, la situation géographique des gares de départ des usagers enquêtés, au regard de la population desservie, et les aménagements constituant leur accessibilité déterminent-ils les modes qui sont utilisés pour s'y rendre. Les pratiques sont en effet très dépendantes des aménagements existants, et le constat d'un rabattement automobile très pratiqué peut être fait en contrepartie d'un manque d'aménagements alternatifs. En effet, si certains usagers viennent de loin, ils sont beaucoup plus nombreux à résider dans la commune où se trouve leur gare. Beaucoup de rabattements en voiture s'effectuent ainsi sur des distances courtes où des alternatives sont pertinentes.

Les usagers des modes actifs, piétons et cyclistes, sont avant tout demandeurs de continuités dans les aménagements et sont sensibles à la qualité des espaces publics (accessibilité, entretien...), aux traversées piétonnes ou encore à l'éclairage. La plus grande fluidité des déplacements, l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des parcours, la meilleure lisibilité des cheminements et les conditions d'accueil en gare, permettent de limiter les rabattements automobiles de courtes distances et d'inscrire le développement des alternatives à la voiture plus généralement dans le périurbain.

En effet, la prise en compte des déplacements de courtes distances dans les espaces périurbains et ruraux est trop souvent minimisée. Au-delà de la gestion du rabattement sur les modes de transports collectifs, ils constituent un réel potentiel de report modal vers les modes actifs.

Dans le bassin de vie de Rouen, la distance moyenne des déplacements est de 5,5 km ; 68 % sont inférieurs à 5 km et 46 % se situent en dessous de 2 km. Là encore, une part importante des déplacements sont de courtes distances. Ceux-ci sont plus nombreux dans les centres urbains où il existe de réelles habitudes de proximité. Ainsi les déplacements uniquement internes à la ville de Rouen représentent à eux seuls près de 15 % de la totalité de ceux de l'aire d'enquête, soit près de 350 000 déplacements.

L'utilisation de la voiture reste dominante, même sur ces courtes distances ; 50 % des déplacements de moins de 5 km et 38 % de ceux inférieurs à 2 km s'effectuent en voiture. Les déplacements courts dans

les zones urbaines denses constituent une réserve importante pour le report modal vers les transports collectifs qui permettent d'assurer des déplacements massifiés sur des distances « acceptables », contribuant ainsi à améliorer la rentabilité du réseau.

La hiérarchisation des réseaux de transports collectifs

Les déplacements pour les motifs de travail et d'étude constituent la cible privilégiée des transports collectifs, car ils sont réalisés tous les jours de façon quasi identique et dans des tranches horaires définies.

Les déplacements pour ces motifs, dits contraints, sont en moyenne les plus longs (9,2 km pour le travail et 7,2 km pour l'université), parce qu'ils sont ceux pour lesquels chacun est prêt à effectuer les plus grands parcours (particulièrement en transports interurbains et en voiture). Toutefois, ces deux motifs recouvrent également de nombreux déplacements de proximité.

Les enjeux du report modal résident donc aussi dans l'organisation des déplacements courts, dans les zones urbaines denses, où ces derniers sont les plus nombreux et où les marges de progression sont les plus importantes.

Le développement d'un réseau de transports collectifs urbains qui ne se focalise pas uniquement sur des longues distances, et qui, tout en répondant à la demande de déplacements la plus forte, alimente le réseau ferroviaire et interurbain mieux adapté aux longs parcours, est une piste d'action réaliste. Elle permet surtout d'offrir une solution fiable à l'usager pour achever sa chaîne de déplacements à l'aller et assurer son retour.

Le développement d'une armature performante (sites propres, priorités aux feux, fréquences fortes et grande amplitude...) permet ainsi de structurer le réseau urbain. En étant attentif à la qualité des interconnexions avec l'ensemble des lignes du réseau, on améliore son attractivité pour les déplacements plus difficiles à capter – comme les achats et les loisirs –, en offrant des opportunités de déplacements et en créant un « effet réseau ». On favorise aussi le report modal de l'automobile vers les transports collectifs en entrée d'agglomération, en garantissant un service de meilleure qualité indispensable à l'usage des parkings relais. De ce fait, un réseau TCU structurant performant est un atout indispensable pour l'amélioration des mobilités de tous.

Au-delà des centralités, le réseau structurant urbain est complété par les transports collectifs interurbains ou périurbains auxquels il est connecté (PEM – Pôle d'échanges multimodal – en gares ferroviaires ou routières par exemple). Ce maillon du réseau métropolitain dessert le bassin de vie dans son ensemble. Il se fonde sur des notions de vitesse

plutôt que de cabotage, sur des interstations plus grandes, des fréquences importantes et des itinéraires plus directs (en train ou car interurbain). Il peut être alimenté par les rabattements en modes actifs à développer, et par les réseaux de transports de proximité adaptés en complémentarité (itinéraire à la demande, horaires coordonnés...).

La qualité de l'espace public et de son partage

Les modes actifs constituent également une réserve importante de report modal pour les déplacements du quotidien. Par exemple, la pratique moyenne actuelle du vélo en France permet d'établir la distance pertinente de son usage aux alentours de 3 km, mais cette pratique varie beaucoup en fonction des actions menées pour la promouvoir. Dans la métropole de Strasbourg, la part modale du vélo est de 8 %, mais elle est supérieure à 16 % pour les déplacements de moins d'un kilomètre et reste supérieure à 3 % jusqu'à 8 km (EMD, 2009). Dans le bassin de vie de Rouen (EMD, 2007), cette part ne dépasse jamais 3 %, quelle que soit la distance. Avec le développement des aménagements cyclables et l'assistance à la propulsion (vélos à assistance électrique), la distance moyenne des parcours va probablement augmenter, ce qui permet d'envisager de plus grandes aires d'influence des équipements, des stations de transport et des gares.

Le vélo est un mode pertinent en ville comme à la campagne.

Dans les espaces périurbains, les marges de progression pour les modes actifs sont très importantes. Il est possible de développer les voies cyclables « express » qui permettent des vitesses élevées sur de longues distances, comme le maillage des pistes cyclables et des aménagements accessibles aux piétons, en particulier dans les centralités. De telles politiques publiques s'accompagnent d'une réflexion sur la qualité, la sécurité et l'éclairage des cheminements. De même, la perméabilité des espaces doit être optimisée pour les piétons et les cyclistes : raccourcis, traversées d'équipements ou de lotissements, généralisation des doubles sens cyclables...

Dans les centralités urbaines, pour augmenter les locomotions à pied ou à vélo, il est nécessaire de repenser la place donnée aux déplacements motorisés. Il existe de nombreux leviers d'actions : redistribution et partage de la voirie, apaisement des vitesses, qualité des aménagements, cohérence et lisibilité des cheminements...

La requalification des espaces publics et de la voirie constitue aussi un véritable enjeu de redynamisation des centres urbains : en élargissant le centre-ville souvent perçu comme limité au cœur historique de la ville, en le rendant plus agréable et attractif pour aider le tissu commercial à

rester dynamique ou encore pour aider les jeunes parents et les personnes âgées à se maintenir en centre-ville. La qualité de l'espace public est, par conséquent, un moyen pour retenir ou attirer de nouveaux ménages dans les centralités du cœur métropolitain, en complément de l'offre de logements.

*

Dans cet espace formant un unique bassin de vie du point de vue des habitants, mais composé de multiples intercommunalités du point de vue institutionnel, l'intensification du dialogue entre les collectivités territoriales passe par un lieu fédérateur permettant la libre expression et la libre proposition. C'est un préalable indispensable à la coproduction d'un projet partagé qui a toute son utilité lorsqu'il s'agit, par exemple, d'accueillir sur un territoire donné une grande infrastructure ou bien d'améliorer le quotidien des habitants en matière d'accès à l'emploi ou de déplacements.

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 MÉTROPOLÉ 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