

La Métropole performative ?

Jean Debrie, Xavier Desjardins

▶ **To cite this version:**

Jean Debrie, Xavier Desjardins. La Métropole performative ? : Récits et échelles de la fabrique institutionnelle métropolitaine de Rouen. Plan Urbanisme Construction Architecture, 54 p., 2019, Les cahiers POPSU, 978-2-11-138174-2. hal-02262543v2

HAL Id: hal-02262543
https://hal.science/hal-02262543v2

Submitted on 8 Aug 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial| 4.0 International License



LA MÉTROPOLE PERFORMATIVE ?

RÉCITS ET ÉCHELLES DE LA FABRIQUE INSTITUTIONNELLE MÉTROPOLITAINE DE ROUEN

JEAN DEBRIE
XAVIER DESJARDINS

POPSU

Créée en 2019, la collection « Les cahiers POPSU » de la Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines rassemble les connaissances produites au fil des travaux de recherche-action menés dans le cadre du programme POPSU Métropoles, pour en assurer la diffusion dans les milieux de la recherche et auprès des élus, des professionnels des territoires ainsi que du grand public.

Ces travaux sont menés, dans chacune des métropoles partenaires, par un consortium de chercheurs, d'élus, de praticiens et de tiers parties-prenantes, qui réalisent ensemble des recherches permettant d'éclairer les politiques publiques et les évolutions des métropoles. Il s'agit en particulier d'interroger les interdépendances entre celles-ci et d'autres territoires et d'étudier la manière dont elles engagent les transitions écologiques, sociales et démocratiques.



JEAN DEBRIE
XAVIER DESJARDINS

LA MÉTROPOLE PERFORMATIVE ?

RÉCITS ET ÉCHELLES DE LA FABRIQUE INSTITUTIONNELLE MÉTROPOLITAINE DE ROUEN

POPSU



SOMMAIRE

La métropole performative ? Le statut métropolitain en question 9

Une urgence particulière 13

La production d'une métropole politique 21

Les échelles des coopérations : des énoncés stratégiques nouveaux 27

Faire métropole ? 41

La métropole performative ? Le statut métropolitain en question

+ + + +

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) s'est traduite par la création, au 1er janvier 2015, d'un nouveau statut d'établissement de coopération intercommunale : la métropole. L'utilisation de ce terme pour qualifier de nouveaux territoires de l'action publique locale est un sujet de débat largement traité dans la littérature académique. Il reste que ce changement de statut prend acte d'un changement d'échelle des coopérations territoriales et en modifie les énoncés stratégiques et les dispositifs associés. C'est du moins l'hypothèse explorée dans la réflexion proposée ici sur la fabrique institutionnelle de la Métropole Rouen Normandie, Métropole singulière déjà abordée il y a une dizaine d'années dans un travail collectif coordonné par Yves Guermond[1]. Ainsi, cette exploration ne porte pas sur le facteur

1 Y. Guermond (dir.), *Rouen, la métropole oubliée ?*, L'Harmattan, 2008

métropolitain lui-même (les indicateurs de la métropolisation) mais bien sur la manière dont la construction institutionnelle (le statut métropolitain) transforme la fabrique des coopérations.

C'est donc l'aspect performatif d'un statut institutionnel nouveau que nous souhaitons discuter. Les linguistes désignent comme « performatifs » les éléments de discours dont la seule énonciation produit une réalité. Le titre français de l'ouvrage du philosophe John Austin, *Quand dire, c'est faire,* est limpide : certains énoncés transforment la réalité (quand on « inaugure » un bâtiment, on ne décrit pas un événement ; c'est en disant l'inauguration qu'on la réalise). Étendue et adaptée aux sciences, cette intuition permet de qualifier des discours qui ne font pas que constater ou décrire un phénomène, mais qui le modifient, voire l'appellent à exister. Michel Callon, en sociologie économique, s'est ainsi intéressé à la performativité des sciences économiques, entendues au sens large, qui font « advenir » le marché par l'énonciation de son existence[2]. En quoi l'énoncé de la métropole produit-elle des effets ? Se dire métropole, est-ce la faire advenir ? En quoi et comment la métropole institutionnelle accompagne et impulse d'éventuelles nouvelles relations interterritoriales ? Ce travail ne porte donc pas sur la « performance » de l'institution métropolitaine (question vive et fortement débattue en raison de ses implications sociales et politiques), mais bien sur la performativité du discours métropolitain : cela change-t-il quelque chose de se dire métropole ?

2 M. Callon et F. Muniesa, « La performativité des sciences économiques », *Traité de sociologie économique,* PUF, 2013, p. 281-316

A partir de différents matériaux (corpus documentaire, enquêtes), produits notamment dans le cadre de deux ateliers de Master d'urbanisme (cf. Annexe méthodologique), nous apportons ici une réponse « rouennaise » à ces questions, à savoir une réflexion sur le jeu d'acteurs et d'échelles qui compose cette Métropole Rouen Normandie, dans le cadre d'une équation politique singulière et un jeu d'échelles à trois dimensions entre Métropole élargie, axe Seine et Région Normandie.

Une urgence particulière

+ + + +

La Métropole de Rouen rassemble un peu moins de 500 000 habitants, 490 000 habitants selon l'INSEE en 2016, dans les 71 communes qui la composent. Ces chiffres suffisent pour convaincre le lecteur qu'il s'agit d'une « petite » métropole, loin des villes globales comme New York ou Londres. Bien sûr, en raison de l'armature urbaine très particulière du territoire français, marqué depuis près de deux siècles par la domination écrasante de Paris, dont l'agglomération est aujourd'hui sept fois plus peuplée que la deuxième agglomération française, l'habitude a été prise en France de « surclasser » les villes importantes pour tenter de constituer un ensemble de villes en capacité d'être compétitives par rapport à Manchester, Milan, Barcelone ou encore Munich, c'est-à-dire de grandes villes non capitales, fortement insérées dans les échanges mondiaux. Il faut tenir compte de cette géographie urbaine française particulière, où la plupart des métropoles institutionnelles ne répondent que partiellement à la définition socio-économique classique de la métropole, entendue comme ville qui domine un réseau urbain par la concentration des fonctions du plus haut niveau dans les domaines des échanges économiques et financiers, du commandement politique ou de la production de savoir. Dans ce système urbain français spécifique, Rouen est la dixième métropole en termes de population.

L'intérêt des acteurs rouennais pour la construction d'une métropole s'explique moins par la volonté de sanctionner une réalité géographique que par celle de mieux maîtriser le processus de métropolisation.

Pourquoi alors se lancer dans la construction d'une métropole ? Deux raisons principales ont dominé. La première, mentionnée par l'ensemble des acteurs rencontrés, est que le changement de statut d'établissement public de coopération intercommunale permet d'obtenir des financements complémentaires de la part de l'Etat. Depuis la fin des années 1990, le législateur français a imaginé un dispositif de coopération intercommunale à plusieurs niveaux que l'on peut résumer ainsi : il y a un seuil minimal de population à atteindre pour passer au seuil supérieur (pour inciter au regroupement), qui donne droit à une dotation complémentaire de l'Etat, sous réserve du partage d'un plus grand nombre de compétences mesuré par un coefficient d'intégration fiscale (pour inciter aux transferts de compétences des communes vers les groupements). Avant la loi MAPTAM, qui a créé les métropoles, beaucoup d'élus locaux ont cherché à atteindre le niveau alors le plus élevé de coopération, à savoir la communauté urbaine. Le seuil de population à atteindre pour devenir communauté urbaine était fixé à 500 000 habitants depuis 2000. A la fin de la première décennie de ce siècle, le président de la communauté d'agglomération de Rouen, Laurent Fabius, tente de convaincre les communautés de communes adjacentes de s'unir pour atteindre cet objectif : le résultat sera la naissance de la communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA). Le refus de la commune de Barentin d'adhérer à cet ensemble politique empêche d'atteindre le seuil de 500 000 habitants et explique un statut de communauté d'agglomération et non de communauté urbaine. La loi MAPTAM fixe le seuil de population pour créer une métropole à 400 000 habitants. Le législateur permet enfin aux communes de l'agglomération rouennaise d'atteindre le niveau le plus élevé de coopération intercommunale.

La seconde raison à l'intérêt pour cette nouvelle forme de coopération intercommunale est moins de sanctionner une réalité géographique, la métropole, que de permettre de mieux maîtriser le processus de métropolisation. Comment définir ce processus ? Il renvoie à l'accroissement des interdépendances spatiales dont les villes importantes seraient les bénéficiaires privilégiés. L'accroissement des interdépendances spatiales se dévoile tout d'abord par les mutations des modes de vie. Un tiers des actifs travaille dans leur commune de résidence en 1990, ils sont moins d'un quart aujourd'hui[3]. Par ailleurs, pour les autres déplacements, notamment les vacances ou les loisirs, beaucoup de français parcourent des distances de plus en plus longues. Si certains se déplacent peu, souvent faute de ressources, en moyenne, les Rouennais, comme les Français, parcourent cinq fois plus de kilomètres en une année qu'il y a 50 ans. Les systèmes productifs ont aussi été totalement transformés. Si l'industrie automobile s'organisait le long de la Seine dans les années 1960, aujourd'hui, le système productif de Renault est mondialisé. Les mécanismes de l'innovation ou de la production de savoir sont également de plus en plus internationalisés : l'université de Rouen a des partenariats avec plus de 250 universités étrangères.

Pourquoi les grandes villes seraient-elles les principales bénéficiaires de cette métropolisation ? Parce que dans un système de flux, les « nœuds » sont en position a priori privilégiée. Toutefois, toutes les villes n'en bénéficient pas nécessairement (l'accroissement des interdépendances est un renforcement des concurrences) et certaines zones rurales peuvent tirer leur épingle de ce nouveau jeu (par une spécialisation productive adaptée, une

3 L. Moreno (dir.), *Le fait métropolitain : bassin de vie de Rouen,* Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2015

attractivité touristique nouvelle, etc.). Les travaux récents menés par les chercheurs du laboratoire EconomiX[4] (à la demande de France Stratégie, du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et de l'Institut pour la Recherche de la Caisse des dépôts et consignations) sur l'analyse des trajectoires métropolitaines en France montrent par ailleurs la diversité des dynamiques entre et au sein des écosystèmes métropolitains. Ils invitent à reconnaître la diversité des territoires et de leurs régimes de croissance et l'impossibilité donc de distinguer des effets automatiques de métropolisation. A l'échelle nationale, ces dynamiques de concentration sont certes avérées, mais de façon différenciée. La croissance effective dans certaines métropoles (Toulouse, Montpellier, Bordeaux, Nantes et Rennes) est ainsi moins présente pour l'instant dans le périmètre métropolitain de Rouen.

Mais dans le cas de Rouen, ce qui inquiète est moins le fait de ne pas être une « vraie » métropole que l'impact d'une structuration économique et géographique particulière. Entre 2008 et 2013, la Métropole de Rouen voit son stock d'emplois diminuer de 0,2 % par an. La Métropole compte 290 000 emplois, dont 70 000 dans la sphère productive, soit une part beaucoup plus élevée que la moyenne nationale. Or, ces emplois ont particulièrement souffert de la crise de 2008 : ils ont diminué de 5 % dans la Métropole de Rouen, quand les emplois présentiels augmentent de 0,5 % entre 2008 et 2013[5]. Pourquoi cette dynamique et donc cette appréhension ? Trois raisons se cumulent. La première est que Rouen connaît une spécialisation industrielle sur des segments aujourd'hui en difficulté (notamment la pétrochi-

4 M. Brunetto *et al., Analyse du lien entre les métropoles et les territoires avoisinants.* Rapport de recherche pour France Stratégie, le CGET, l'Institut CDC pour la recherche, CNRS, 2017

5 France Urbaine *et al., Métroscope, 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises,* 2017

mie, avec la fermeture de la raffinerie de Petit-Couronne en 2013, mais aussi des inquiétudes pour l'emploi dans le domaine de la chimie ou de l'automobile). Toutefois, depuis 2014, les signes d'une stabilisation, si ce n'est d'un renouveau du système industriel se manifestent. Entre 2014 et 2017, 3 600 emplois ont été créés sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie et de la communauté d'agglomération Seine-Eure. Les emplois tertiaires sont en hausse et depuis 2014, les emplois industriels sont enfin stabilisés, 600 emplois ayant notamment été créés dans le secteur pharmaceutique. La seconde raison est que Rouen est marquée par une très forte dépendance à des sièges extérieurs. En cela, elle n'échappe pas à cette faiblesse des villes françaises qui, pour aucune d'entre elles, ne fonctionne « à l'allemande » ou « à l'italienne », c'est-à-dire de manière relativement autonome et combinée sur les trois pieds de la formation, de la direction d'entreprises importantes et de la banque (du fait de l'extrême concentration du service bancaire et des sièges sociaux en région parisienne). Enfin, la troisième raison est liée à la proximité de Paris (cf. Carte 1). C'est une question toujours très débattue en science régionale de savoir si la proximité d'une grande métropole est un atout ou un handicap. P. Krugman[6], un auteur majeur de la nouvelle économie géographique, développe la notion d'*effet d'ombre* des agglomérations. Comme les entreprises bénéficient d'effets d'agglomération dans les grandes villes (minimisation des coûts de transport et d'interactions entre les acteurs économiques et potentiel plus élevé d'innovation grâce à la proximité physique et institutionnelle d'un ensemble d'acteurs diversifiés), cet « avantage métropolitain » peut stériliser les potentialités de développement des villes dans l'ombre d'une grande. D'un autre côté, W. Alonso[7], observant la crois-

6 P. Krugman, « On the number and location of cities », *European Economic Review,* vol. 37, n°2-3, 1993, p. 293-298
7 W. Alonso, « Urban Zero Population Growth », *Daedalus,* vol. 102, n°4, 1973, p. 191-206



sources : Mission LNPN, décembre 2014
Atelier Urbanisme Master 2, Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne, 2019, Alimonti, Arfaoui, Gamet, Novaro, Souai
modifié F. Bonnaud, Faculté des Lettres-Sorbonne Univeraité, 2019

Carte 1 - Rouen, dans les projets de l'axe Seine

sance rapide des petites villes du Nord-Est des Etats-Unis dans les années 1970, développe la notion de *taille empruntée* pour expliquer leur brillante trajectoire. Les petites villes peuvent « emprunter » à la grande ville pour se développer : les habitants et entrepreneurs des petites villes peuvent profiter des effets d'agglomération (présence de services diversifiés, interactions faciles, large marché de l'emploi), tout en offrant des ressources foncières moins coûteuses et moins de congestion. Dans le cas de Paris, de nombreuses analyses ont montré que l'action « stérilisante » semble dominer, depuis une trentaine d'années, notamment si l'on compare à Londres[8]. Les travaux du CGET, notamment son rapport sur la cohésion des territoires de 2018, mettent bien en évidence ce chapelet de villes fragilisées autour de l'Ile-de-France[9]. Rouen n'y échappe pas. Un rapport publié en 2007 sur les métropoles régionales intermédiaires en France[10] ne retenait pas Rouen comme cas d'étude en raison de ce positionnement particulier (géographique et industriel), caractérisé par un PIB largement supérieur aux métropoles étudiées mais un déficit de structure de décision. L'ambition de l'institution métropolitaine est de pouvoir mieux maîtriser ces processus de métropolisation.

8 L. Halbert et K. Pain, « Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et Paris », *Cybergeo: European Journal of Geography,* 2010

9 CGET, *Rapport sur la cohésion des territoires,* 2018

10 G.-F. Dumont, *Les métropoles régionales intermédiaires en France : quelle attractivité ?,* La documentation française, 2007

La production d'une métropole politique

+ + + +

L'émergence, lente et donc tardive, de l'intercommunalité rouennaise s'explique par des oppositions entre la rive droite et la rive gauche, entre les communes ouvrières et les communes bourgeoises, entre les communes dirigées par la droite et les communes dirigées par la gauche. Certes, ces trois oppositions ne se sont jamais superposées nettement : la rive droite connaît des quartiers plus hétérogènes à Rouen ou à Canteleu, tandis que la distribution des responsabilités partisanes n'a jamais obéi à une stricte causalité déterministe en fonction des caractéristiques sociales des territoires. La commune de Rouen elle-même est à cheval entre rive droite et rive gauche, avec des alternances politiques régulières et une géographie sociale complexe. Toutefois, les universitaires réunis par Yves Guermond dans l'ouvrage paru en 2008 en conviennent tous : la coupure sociale, politique et symbolique entre rive droite et rive gauche a été au cœur des discussions et des dissensions intercommunales depuis les années 1960. C'est, avec le faible poids démographique de la commune de Rouen dans l'agglomération (environ 110 000 habitants pour 470 000 pour l'unité urbaine selon l'INSEE), une des deux raisons majeures de l'apparition tardive de la coopération inter-

communale. En 2001, lors de la création de l'agglomération de Rouen, comment cette dualité a-t-elle été surmontée ? Le choix alors effectué à Rouen est assez proche de la manière dont cette question a été résolue dans la plupart des communautés d'agglomération françaises à cette époque : par une définition assez sophistiquée de l'intérêt communautaire et une modalité de gouvernance qui en prend acte et fige des intérêts stratégiques divergents. Le contrat intercommunal est ainsi conçu : les questions les plus conflictuelles (notamment sur le logement social) sont connues et, si possible, évitées ; l'intérêt communautaire permet de dérouler les axes de convergence. Ces axes sont principalement issus des compétences « techniques » dont dispose la communauté d'agglomération, héritière d'un district dont le poids s'est étoffé progressivement par les compétences liées aux transports, aux déchets, à l'eau ou encore à l'assainissement. Le développement des réseaux de transports collectifs, notamment le tramway et les réseaux d'autobus en site propre (TEOR), a pris appui sur cette mécanique intercommunale, qui vise à construire le consensus entre maires. Ainsi, la communauté d'agglomération de Rouen n'échappe pas au modèle, bien analysé à la fin des années 2000 par Fabien Desage et David Guéranger, de dépolitisation, par construction, du fonctionnement intercommunal[11].

Aujourd'hui, le mode de fonctionnement politique de l'intercommunalité a-t-il évolué ? Les débats anciens n'ont certes pas disparu. Les politiques de l'habitat et l'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal font ressortir des divergences autour notamment de la question du logement social et des objectifs de densification. Mais comme le périmètre intercommunal

11 F. Desage et D. Guéranger, *La politique confisquée : Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Editions du Croquant, 2011

s'est élargi, autorisant le dépassement de certains clivages anciens, on ne peut plus réduire les débats à un simple face à face entre rive droite et rive gauche. Plus de 40 communes de l'intercommunalité comptent moins de 4 500 habitants. Lors de nos entretiens, les élus communautaires nous ont signalé que les lignes de fracture, de tension ou encore de désaccord entre les territoires ne sont plus figées ou tout au moins attendues ou prévisibles. Certaines décisions peuvent opposer communes rurales et communes urbaines, notamment en matière de lutte contre l'étalement urbain ou de limitation de la périurbanisation résidentielle. D'autres peuvent voir s'opposer communes soumises au trafic de transit, notamment par rapport au contournement est de l'agglomération, serpent de mer de l'aménagement rouennais depuis quatre décennies. Enfin, la situation de la commune de Rouen produit des positions ambiguës : ville-centre de la Métropole, son maire ne la préside pas, tout en étant actuellement du même « bord » politique que son président. Quelques tensions peuvent naître de cette relation, même si elles sont atténuées par le fait que la politique d'aménagement de la Métropole rouennaise est surtout une politique de « re-centration » du développement, donc favorable aux projets de régénération urbaine de la ville de Rouen[12]. Autrement dit, le changement d'échelle transforme le pilotage de l'intercommunalité. La « machine » à construire des accords fonctionne toujours : le Programme local de l'habitat comme le Plan local d'urbanisme intercommunal ont été approuvés à une très large majorité en février et avril 2019. Si les réalisations les plus symboliques de la CREA puis de la Métropole visent toutes à aller au-delà du clivage entre rive droite et rive gauche (notamment la réalisation de l'actuel siège de la Métropole au 108, rive gauche, tout comme la future gare de Saint-

12 Y. Robert, « Du tramway aux rives de la Seine, comment Rouen s'est transformée », *Urbanisme,* Hors-série n°45, 2018, p. 14-15

Sever), ce dépassement est également facilité par la nouvelle échelle de la coopération intercommunale.

L'autre changement politique majeur de l'intercommunalité avec le changement d'échelle (en 2010) puis le passage au statut métropolitain (en 2016), est que l'institution intercommunale n'est pas considérée comme « achevée », ni même « achevable ». Aucun de nos interlocuteurs, élus locaux ou nationaux, acteurs économiques ou culturels, ne prédit qu'en 2030, la Métropole fonctionnera selon les modalités actuelles. Quels sont les horizons exprimés ? Beaucoup estiment que le partage des compétences entre la Métropole et le Département n'est pas tenable sur le temps long. L'existence du Département est fortement remise en cause pour deux raisons. En général, les départements, du fait de leur panier de compétences, deviennent de plus en plus une « agence d'Etat » en responsabilité de distribuer les aides sociales. Ils ne sont plus en capacité de porter des politiques propres. Dans le cas particulier de la Seine-Maritime, le Département n'est pas en mesure de contester à la Métropole la prééminence politique, en raison de leur différentiel majeur de poids politique et financier. Des scénarios « à la lyonnaise » de fusion de la Métropole et du Conseil départemental sont ainsi esquissés par de nombreux acteurs. Au-delà de cette recomposition des compétences entre échelons de collectivités, certains envisagent des mutations plus substantielles. Et si un mouvement de fusion des communes s'observait à Rouen, comme on a pu en observer de nombreux en Normandie, notamment autour de Cherbourg ou de Vire ? Et si on allait vers une élection au suffrage universel direct des élus communautaires, tout au moins de l'exécutif, pour établir une distinction plus claire entre les fonctions délibératives et les fonctions exécutives du pouvoir local ? Ce scénario « à

l'allemande » est esquissé par certains. On pourrait faire une liste interminable de scénarii de changements, plus ou moins anecdotiques ou substantiels, de l'organisation politique de la Métropole, là n'est pas l'essentiel. On est à peu près sûr qu'aucun de ceux actuellement envisagés ne seront mis en œuvre tels quels. Ce qui nous semble important est de prendre la mesure de cette particularité d'une institution qui se pense avant tout comme une étape ou un moment dans une transformation du pouvoir local.

Les échelles des coopérations : des énoncés stratégiques nouveaux

+ + + +

La production de cette métropole politique, encore non stabilisée, s'inscrit elle-même dans un contexte spatial ancien mais marqué par une triple redéfinition récente : l'élargissement métropolitain, la mise à l'agenda de l'initiative axe Seine, la construction politique d'une Région Normandie. Cette triple redéfinition participe de l'évolution de la position géographique ambiguë de la Métropole rouennaise, entre proximité au bassin parisien et inscription dans un système territorial normand. La lecture des principaux documents d'aménagement du territoire (de planification et de prospective) de 1969 à aujourd'hui souligne cette tension constante entre les deux orientations normande et francilienne. Du Schéma d'aménagement de la vallée de la Seine au projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Normandie, cette double orientation constitue ce que l'on pourrait appeler les échelles externes du jeu rouennais, aux intensités variables et évolutives. Comprendre les échelles de la construction et de la coopération métropolitaines revient

La production de la métropole s'inscrit dans un contexte spatial marqué par une triple redéfinition récente : l'élargissement métropolitain, la mise à l'agenda de l'initiative axe Seine, la construction politique d'une Région Normandie.

également à caractériser l'intensité de ces échelles et la réalité des interdépendances territoriales associées dans une construction métropolitaine acquise par addition initiale des intercommunalités urbaines.

La réalité des interdépendances territoriales

La Métropole élargie est ainsi l'échelle initiale de la construction politique. Les orientations fixées dans les Schémas directeurs de 1972 et de 2001 puis dans le Schéma de cohérence territoriale porté par la CREA fixent le périmètre et les enjeux stratégiques. La lecture de ces Schémas directeurs permet d'une part de signaler les problématiques récurrentes de l'aménagement urbain de l'agglomération rouennaise (densification et lutte contre l'étalement urbain, objectif de tertiarisation, équilibre rive gauche-rive droite et développement préférentiel de la rive gauche, requalification du centre historique, multi-polarisation) et d'autre part la difficile traduction de ces objectifs stratégiques dans une métropole industrielle et portuaire marquée par un contexte de crise[13]. Elle permet également de signaler la question délicate du financement des infrastructures (contournement routier signalé dès le Schéma directeur de 1972, problématique ancienne de la ligne et de la gare ferroviaires). Mais c'est bien le processus récent, initié au début des années 2000, et la fusion de quatre groupements de communes (la CREA, 71 communes, 490 000 habitants) qui fixe une échelle renouvelée. La lecture du Schéma de cohérence territoriale et du projet de Plan local métropolitain

13 F. Gay, « Le Grand Rouen : une mise en perspective », *Etudes normandes*, n°1-2, 1999, p. 4-10

atteste une forme de continuité de l'objectif stratégique (densification et objectif de renouvellement urbain, requalification des friches industrielles, lutte contre l'étalement, grands projets métropolitains en bord de fleuve, stratégie de tertiarisation), mais dans ce périmètre élargi des 71 communes. Ce contexte introduit de façon plus forte la question des espaces naturels, forestiers et agricoles (deux-tiers de la nouvelle surface métropolitaine). Cet élargissement est lui-même amplifié par la collaboration croissante avec la communauté d'agglomération Seine-Eure, fédérant le territoire de Louviers et de la ville nouvelle de Val-de-Reuil, dans le cadre d'un pôle métropolitain Rouen Seine-Eure. Cette collaboration porte sur le soutien au développement économique, les mobilités, le tourisme et un projet alimentaire territorial. Elle ajoute une forme de linéarité fonctionnelle (le long de l'A13) au périmètre stratégique de la Métropole. Elle participe de cette structuration progressive du bassin de vie, encore incomplète du point de vue institutionnel, mais en élargissement croissant. La création récente, en 2009, de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et d'Eure (AURBSE) en est un témoin parmi d'autres.

Cette évolution témoigne de la dimension fluviale de la construction métropolitaine (la Seine métropolitaine pour reprendre la formule du projet de Plan local métropolitain) et donc de l'importance de l'axe Seine dans cette évolution des échelles. De la consultation internationale du Grand Paris de 2008 à l'opération Réinventer la Seine, la trajectoire politique de cet axe Seine marque depuis dix ans une intensification des collaborations autour du développement de la vallée de la Seine. Elle s'est concrétisée par la mise en place d'une délégation interministérielle et d'un contrat de projet inter-régional. Au-delà de ce contrat, cette trajectoire est marquée par des collaborations

nouvelles portées par les collectivités (2010, colloque au Havre « Axe Seine », 2011, colloque à Rouen « Axe Seine », 2012, colloque à Paris « Axe Seine »), les agences d'urbanisme (diagnostic stratégique commun aux six agences de l'axe Seine (Le Havre (AURH), Paris (APUR), Rouen (AURBSE), Caen (AUCAME), Seine Aval France Île-de-France (AUDAS) et IAU-Île-de-France) et les chambres de commerce et d'industrie (création de l'association Paris Seine Normandie). Ces initiatives semblent esquisser des collaborations qui pourraient être nouées entre les intercommunalités le long de la Seine. Ces groupements de communes commencent par exemple à envisager conjointement le pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine et le pôle métropolitain Rouen Seine-Eure. Certes, il reste difficile, à l'exception des financements associés au contrat de Plan interrégional, de caractériser la traduction concrète de ces initiatives axe Seine : l'incertitude et le report des financements associés à la Ligne nouvelle Paris-Normandie l'attestent.

Au-delà du portage politique de ces initiatives, il importe de mentionner le poids des acteurs sectoriels du transport et de la logistique dans la traduction de projets d'aménagement à l'échelle de la vallée de la Seine. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau, est ainsi l'acteur essentiel de l'agenda de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (2009, comité de pilotage ; 2011, proposition des tracés ; 2012, organisation du débat public) mais également de l'organisation de la filière fret à cette échelle (initiative Fret Vallée de la Seine). La création du groupement d'intérêt économique HAROPA réunissant les trois ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) en 2012 et la préfiguration actuelle de la fusion effective des trois ports (2019) indiquent un portage sectoriel (investissement, gestion foncière, stratégie commerciale) de cette évolution de l'axe Seine en relation avec le gestionnaire national de l'in-

frastructure fluviale, Voies navigables de France, et les entreprises du transport et de la logistique, accompagnées du milieu consulaire (association Paris Seine Normandie initiée en 2011 par les chambres de commerce et d'industrie d'Île-de-France et de Normandie). Ce portage sectoriel, assumé plus particulièrement par des établissements publics nationaux, indique un jeu d'échelles qui échappe parfois à la stratégie des acteurs de l'action publique métropolitaine. Il se traduit par des partenariats nouveaux, notamment dans le cadre de pôles de compétitivité (Nov@log) ou de structures associatives (Logistique Seine Normandie). Ces partenariats impliquent les différents échelons de l'action publique, les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises et opérateurs de cet axe Seine. Ces préoccupations se retrouvent dans les orientations stratégiques affirmées dans le Plan métropolitain (Rouen en situation centrale dans l'axe Seine). Initiée par les travaux de l'Atelier international du Grand Paris par l'équipe d'Antoine Grumbach qui projetait « la vallée de la Seine comme le cadre d'une grande métropole mondiale, où l'urbain et la nature seraient réconciliés, Paris, Rouen, Le Havre enrichissant cette région capitale de leurs identités propres », cette séquence récente pose également la question de son articulation avec la construction politique de la Région Normandie et le système métropolitain associé.

La fusion de la Haute-Normandie et de la Basse-Normandie est effective depuis le 1er janvier 2016 suite à la loi relative à la délimitation des régions. Elle complète la redéfinition des échelles du jeu rouennais. Le SDRADDET, en cours de consultation, en offre une lecture normative et prescriptive (les documents d'urbanisme des groupements de communes devront être rendus compatibles avec le SRADDET). Il signale une « spécificité normande à conforter » liée au système métropolitain Caen, Rouen, Le Havre. Cette lo-

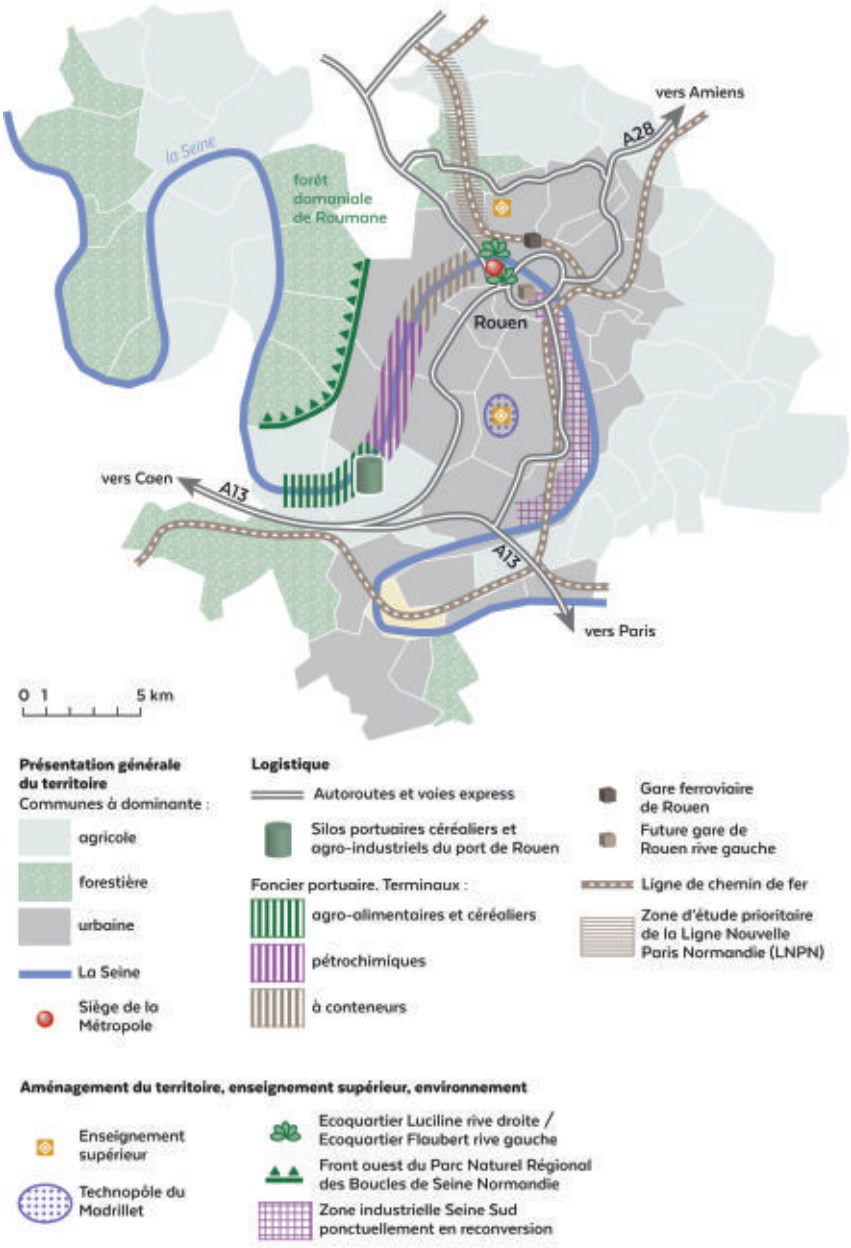
gique d'équilibre géographique et politique entre les trois villes est un débat ancien de l'aménagement du territoire normand incarné notamment par l'idée d'une métropole normande à trois têtes, dans une forme de continuité urbaine. Cette vision a été portée au moment des élections régionales de 2015 et de la « réunification » de la Normandie et a été confortée symboliquement par les arbitrages de la nouvelle Région, installant le siège du nouvel exécutif à Caen et répartissant l'organisation de ses séances plénières entre les trois villes. Elle renvoie à une réflexion ancienne, activée par la création en 1993 sous l'impulsion des trois maires d'une association (Normandie Métropole) visant à amplifier les coopérations (économiques, culturelles, universitaires, touristiques) entre les trois villes. Les travaux d'analyse et de prospective de ce triangle normand sont nombreux et ont notamment été développés par des universitaires regroupés dans un collectif actif[14]. Ils éclairent un débat ancien marqué par des intensités variables de collaboration entre les trois villes, des hauts (la labellisation du projet métropolitain normand en 2005 par la DATAR dans le cadre de l'appel à projet métropolitain) et des bas (l'absence de constitution d'un pôle métropolitain normand à partir de 2010). Cette échelle normande participe néanmoins de l'encadrement du projet stratégique rouennais. Elle se traduit par l'idée de « normandiser » le projet métropolitain, notamment sur le volet culturel et artistique (Normandie Impressionniste par exemple) et sur le volet de l'innovation. Elle implique des approches partagées (création d'une association Aéroports de Normandie, soutien commun à la Normandy French Tech, démarche concertée sur des dossiers structurants du territoire comme la Ligne nouvelle Paris-Normandie).

14 Groupe des quinze geographes normands (dir.), *La Normandie en débat : Une métropole à inventer,* Maison des sciences humaines de Caen, 2014

L'analyse des documents de l'aménagement du territoire et les enquêtes effectuées entre octobre 2018 et avril 2019 permettent de traduire l'évolution des coopérations en cours à ces trois échelles. Il n'est pas dans notre propos, dans le cadre de cette réflexion analytique, de prendre position dans le débat riche sur la métropole normande (sa pertinence, sa dimension stratégique) et sur l'initiative axe Seine. Il est par contre possible d'en caractériser l'intensité et l'évolution récente. Les trois échelles classiques du jeu rouennais ont ainsi été redéfinies récemment par l'évolution législative (Loi sur le Grand Paris, Loi sur la délimitation des Régions et Loi MAPTAM). Sur la période 2010-2019, celle-ci explique des coopérations nouvelles à l'échelle de l'axe Seine et surtout des inter-territorialités nouvelles liées à la construction de la Métropole institutionnelle (par addition d'intercommunalités) et du pôle métropolitain dans un bassin de vie élargi. L'idée même de métropole normande apparaît moins présente dans cette évolution malgré sa mise à jour récente dans le SRADDET et des coopérations existantes et anciennes.

La construction métropolitaine ou la production d'énoncés stratégiques nouveaux

La construction politique de la Métropole Rouen Normandie à différentes échelles initie ainsi un agenda stratégique nouveau. Il dessine une « Métropole singulière », pour reprendre les termes du projet métropolitain, basée d'une part sur une continuité des enjeux de cet ensemble urbain (une Métropole des deux rives, une densification, une stratégie de tertiarisation,



sources : AURBSE, 2015, mode d'usage de l'espace 2015 ; Site de Métropole Rouen Normandie, 2019, Rubrique Grands projets. Atelier Urbanisme Master 2, Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 2019, Alimenti, Arfaoui, Gamet, Novaro, Souai *modifié F. Bonnaud, Faculté des Lettres-Sorbonne Université, 2019*

Carte 2 - Illustration spatiale des principaux enjeux évoqués

des clusters économiques et industriels…) et, d'autre part, sur l'introduction plus prononcée d'enjeux nouveaux liés à l'élargissement progressif de cet ensemble politique (agriculture, alimentation, réserve naturelle, tourisme).

La question de la Seine métropolitaine apparaît comme la plus structurante de cet agenda stratégique (cf. Carte 2 ; Figure 1). Cette trajectoire d'une reconnexion ville-fleuve est récente et un peu plus tardive d'ailleurs que dans d'autres villes fluviales en France et en Europe[15]. Elle suit néanmoins une trajectoire similaire de reconversion des anciennes ressources foncières industrielles et portuaires et d'une requalification des infrastructures routières. Initiée en 1997 (premières études pour le réaménagement de la rive droite), cette requalification livrée pour l'Armada en 1999 est d'abord centrée sur un linéaire récréatif en centre ville rive droite (entre les ponts Corneille et Guillaume le Conquérant). Le Schéma directeur de 2001 fait de cette requalification des berges un axe central de la stratégie d'agglomération autour de l'idée d'un parc urbain et de deux nouveaux quartiers (Luciline sur la rive droite et Rouen-Flaubert sur la rive gauche). Il introduit une transformation importante des berges en rive droite (réhabilitation des quais et des hangars, centre de conférence, pôles tertiaires, palais des sports) puis, à partir de 2008, en rive gauche (siège de la Métropole (le 108), salle de spectacle (le 106), projets de pôles mixtes (le 105, le 107), jardin fluvial sur la presque-Île Rollet). La reconnaissance récente de la requalification de ces aménagements en rive gauche (Grand prix national du paysage en 2018 récompensant le travail de l'Atelier Jacqueline Osty et associés et l'Atelier de

15 A. Beyer et J. Debrie [dir.], *Les métropoles fluviales : concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable,* L'Œil d'or, 2013

paysage et d'urbanisme In Situ) témoigne de cette trajectoire de reconnexion basée sur un rapport complexe mais progressivement négocié entre deux maîtrises d'ouvrage (la Ville de Rouen jusqu'au pont Guillaume le Conquérant et le quartier Luciline, l'agglomération puis la Métropole à partir du pont Guillaume le Conquérant et pour le quartier Flaubert). Complétée par le grand projet métropolitain Seine Sud (situé sur les communes d'Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen et Amfreville-la-Mivoie) visant une stratégie en bord de fleuve de diversification d'activités économiques, de valorisation paysagère et d'amélioration des accessibilités et par le projet d'une polarité tertiaire nouvelle à Saint-Sever dans le quartier de la nouvelle gare (dépendante donc des arbitrages à venir pour la Ligne nouvelle Paris-Normandie), cette trajectoire souligne une lecture progressivement élargie d'un agenda fluvial lui même amplifié par le pôle métropolitain Seine-Eure et les différentes initiatives sur l'axe Seine (opérations Réinventer la Seine notamment). Elle traduit un mouvement important de reconquête des friches industrielles et portuaires (Rouen Flaubert, Seine Sud) dans une perspective de mixité fonctionnelle (habitats, équipements, espaces publics, activités commerciales et économiques).

Dans cet agenda nouveau lié à l'élargissement progressif métropolitain, différentes initiatives attestent – dans le champ de la mobilité, de l'environnement et de la culture notamment – un changement d'échelle de la stratégie métropolitaine. Trois exemples récents peuvent l'illustrer.

Le projet Rouen Normandie Mobilité Intelligente pour Tous – récemment retenu pour la deuxième étape de l'action « Territoires innovants de grande ambition » (TIGA) du volet 3 du Programme d'Investissement d'avenir





Figure 1 - Quais de la Seine rive gauche, à Rouen

(PIA 3) – en témoigne. Le projet vise à réfléchir les modalités d'un système intégré de mobilité multimodale et décarbonée (véhicule autonome, intermodalité, reconquête de l'espace public, logistique urbaine du futur, mobilité servicielle) et, sans présager ni du résultat de l'appel à projets (117 candidatures en phase 1, 24 candidatures retenues, 12 lauréats au final) ni de sa déclinaison opérationnelle, il importe de signaler l'émergence de ce partenariat pour répondre à l'appel d'offre entre les acteurs de l'action publique locale (Métropole Rouen Normandie porteur de la réponse, soutien de la Région Normandie), différents groupes (Transdev, Renault, La Poste, Cisco…), des pôles de compétitivité (Mov'eo, Novalog…) et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche (INSA, Université de Rouen Normande, CESI, CEREMA…). Ces partenariats attestent une mise à l'échelle récente.

La signature des accords de Rouen pour le climat en novembre 2018, associée à une démarche de COP 21 locale Rouen Normandie construite en partenariat avec l'ADEME et WWF France, constitue un second exemple éclairant. Dans la continuité du Plan climat air énergie territorial (PCAET) fixant une série d'actions stratégiques (diminution par quatre des émissions de gaz à effet de serre, diminution par deux des consommations d'énergie, 100% d'énergie renouvelable consommée sur le territoire à l'horizon 2050), cet accord climat fixe différents engagements collectifs (habitat, construction, mobilité, énergie renouvelable, agriculture, biodiversité) portés par des « coalitions stratégiques », complétés d'un GIEC local (comité d'experts) et d'un atelier permanent de la COP 21 à visée pédagogique. La démarche se décline également dans une charte agricole de territoire élaborant un plan d'actions (stratégie foncière, enjeux environnementaux, circuits courts et

agriculture locale) et un projet alimentaire territorial associé. Démarches récentes donc, dont la traduction opérationnelle reste à apprécier. Il reste qu'elles signalent l'émergence de partenariats nouveaux à l'échelle de la Métropole (71 communes, une centaine d'entreprises et les établissements d'enseignement supérieur et de recherche signataires des accords pour le climat).

La préparation d'une candidature de Rouen au titre de « Capitale Européenne de la Culture » en 2028 est une troisième illustration de ce changement d'échelle. Portée juridiquement par la Ville de Rouen (statut du concours), elle témoigne d'un co-portage avec la Métropole, la Région Normandie, le Département de l'Eure, le Département de la Seine-Maritime et la Communauté d'agglomération Seine-Eure. Elle s'inscrit plus globalement dans une trajectoire de développement culturel marquée par des lieux et scènes nouvelles (le 106, le panorama XXL, H20, Kindarena, la Fabrique des savoirs) et des programmations et festivals nouveaux (Normandie Impressionniste, Cathédrale de Lumière, Rouen Impressionnée, festival Spring, festival Rush) qui, associés à des événements plus anciens (Viva-cité, Armada), attestent là encore une forme d'élargissement métropolitain des pratiques et projets culturels. Cette candidature vise à corriger l'image d'une Métropole peu connue à l'extérieur (« Rouen, cette grande inconnue » pour reprendre les termes de l'enquête menée en 2018 par l'Institut Ifop et commandée par l'agence de développement économique de l'agglomération Rouen Normandy Invest).

L'analyse des coopérations en cours dans différents secteurs (mobilité, environnement, culture, projets urbains) permet donc de préciser l'élargissement des termes et des échelles de la planification urbaine. Du point de vue des

énoncés stratégiques et des dispositifs mis en place, elle illustre une métropolisation institutionnelle en cours de construction. La déclinaison opérationnelle (et le résultat) de ces stratégies récentes restera bien sûr à évaluer pour en caractériser l'impact sur les dynamiques mêmes de métropolisation.

CONCLUSION

Faire métropole ?

+ + + +

Il y a dix ans, les géographes réunis autour d'Yves Guermond ont publié un ouvrage déjà cité au titre très évocateur : *Rouen, la métropole oubliée*[16]. Depuis ce diagnostic collectif fin et fouillé, qu'est-ce qui a changé ? Les mutations sont tout à fait importantes. La Normandie a fusionné, la reconquête des rives de la Seine a fait des progrès remarquables (même s'il s'agit d'un chantier d'un quart de siècle au minimum) autour de grands projets qui participent de la modification des centralités urbaines (siège de la Métropole, nouveaux lieux récréatifs et culturels, centralités tertiaires). L'axe Seine et la relation avec Paris et Le Havre ont été remis au cœur des préoccupations politiques locales et nationales (en dépit de la faiblesse et du caractère incertain de certains engagements financiers, notamment en matière d'investissement ferroviaire). Deux éléments marquent toutefois une continuité évidente de certains enjeux rouennais en termes d'accessibilité : le contournement routier reste à réaliser et la gare rive gauche est toujours en projet. Si beaucoup de choses ont changé sur une période de temps réduite, peut-on dire aujourd'hui que la Métropole de Rouen est « sortie de l'oubli » ?

16 Y. Guermond (dir.), *Rouen, la métropole oubliée ?,* L'Harmattan, 2008

Du point de vue des énoncés stratégiques et des dispositifs mis en place, les coopérations en cours dans différents secteurs (mobilité, environnement, culture, projets urbains) illustrent une métropolisation institutionnelle en cours de construction.

Nos travaux permettent d'attester une évolution des discours et des projets par rapport aux enjeux métropolitains et donc du caractère « performatif » de l'affirmation métropolitaine. Ceci se traduit notamment par de nouvelles coopérations territoriales et des dispositifs stratégiques renouvelés dans le champ culturel et économique et plus globalement dans l'identification d'une stratégie sur le long terme de transition territoriale et climatique. Le statut métropolitain serait-il donc performatif ? Il y a trois décennies environ, Montpellier s'était distinguée par l'engagement de ses édiles et de nombreux intellectuels qui les entouraient pour une stratégie métropolitaine d'affirmation qui passait par un discours particulièrement offensif[17]. S'affirmer métropole serait-il donc le meilleur moyen de le devenir ? Dans le cas de Rouen également, une telle tactique performative semble se déployer. Elle présente deux différences toutefois avec le cas de Montpellier. La première est qu'elle est plus discrète, même si elle se déploie à travers les projets « Territoire d'innovation de grande ambition », le souhait de devenir capitale culturelle de l'Europe ou encore l'organisation d'une « COP 21 » locale. La seconde, plus importante, est qu'elle ne parie pas sur les mêmes ressorts de développement territorial. Alors que la stratégie montpelliéraine est basée sur l'attractivité résidentielle et la recherche des investissements publics, notamment dans le domaine de la santé, de l'enseignement supérieur et de la recherche, à Rouen, les piliers envisagés du développement sont l'attractivité résidentielle, le tourisme et la culture, mais aussi le renouveau du système productif (notamment autour des transports et de la mobilité ainsi que des questions de recherche et d'expérimentations associées) et de la logistique, pensée à l'échelle de l'axe Seine. Des questions nouvelles, agricoles

17 R. Brunet et al., *Montpellier Europole,* Groupement d'intérêt public Reclus, 1988

et alimentaires notamment, sont également mises à l'agenda dans ce contexte d'élargissement métropolitain.

Cette transformation des énoncés stratégiques permet-elle de mieux maîtriser le processus de métropolisation ? Autrement dit, s'affirmer comme métropole permet-il de mieux maîtriser les mécanismes d'interdépendances croissantes entre les espaces ? La réponse ne peut être que nuancée. De nombreux éléments explicatifs de la dynamique métropolitaine comme le devenir du port, le financement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, les mutations des filières automobiles et aéronautiques ou encore les mutations à venir du commerce qui vont transformer les grandes zones commerciales comme celles de Barentin ou de Tourville, échappent en partie à l'action publique locale. La question de l'axe Seine permettait d'attester de ce poids des acteurs sectoriels (autorités portuaires, entreprise nationale ferroviaire, secteur logistique…) dans l'évolution des dynamiques économiques. Ce constat fait écho à la nécessité, soulignée par exemple dans un plaidoyer récent pour une boîte à outils métropolitaine[18], d'accentuer la mise en synergie des différents acteurs économiques et politiques et donc d'amplifier les démarches collaboratives entre les acteurs privés, associatifs, publics et parapublics. La métropole institutionnelle, issue d'une négociation entre intercommunalités et Etat d'une part, et entre communes produisant un pacte métropolitain spécifique d'autre part, implique ainsi des dispositifs nouveaux. Les initiatives récentes signalées précédemment (accords climat, projet Rouen Normandie Mobilité Intelligente pour Tous) attestent la possibilité d'un tel renouveau de l'agenda stratégique.

18 J.-M. Offner, *Métropoles invisibles : les métropoles au défi de la métropolisation,* Plan Urbanisme Construction Architecture, 2018

Les métropoles sont la forme aujourd'hui la plus intégrée de coopération entre communes initiées par les communautés urbaines en 1966 : cinq décennies plus tard, le partage des souverainetés municipales dans les plus grandes villes françaises est devenu une réalité indéniable. Mais ce partage des compétences communales permet-il d'agir au mieux pour maîtriser des dynamiques d'interdépendances de plus en plus diversifiées ? Au-delà du mot nouveau de métropole et de son caractère performatif, c'est une conception nouvelle du pouvoir local qu'appelle une volonté de maîtrise collective et partenariale du fait métropolitain[19].

+ + + + + +

19 X. Desjardins et P. Estèbe, « La décentralisation : comment faire revivre le projet émancipateur ? », *Revue d'économie financière,* vol. 132, n°4, 2018, p. 21-37

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

La réflexion proposée dans ce cahier sur la production de la Métropole Rouen Normandie s'inscrit dans le cadre du programme POPSU Métropoles. Elle relève d'une réflexion collective associant les acteurs de l'action publique et les chercheurs. Du point de vue de la recherche, quatre équipes (laboratoire IDEES, Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie, laboratoire ENEC, laboratoire Géographie-Cités) sont impliquées dans le projet. Ce présent cahier restitue un travail réalisé sur les coopérations métropolitaines et encadré par les deux auteurs. Il repose du point de vue méthodologique sur deux entrées : une vague d'enquêtes menées avec les acteurs politiques, économiques, culturels, académiques de la Métropole Rouen Normandie d'une part (30 entretiens réalisés) et une entrée par les documents basée sur l'analyse des principaux exercices stratégiques (planification, prospective, appels d'offre) développés depuis les années 1970 à trois échelles (métropolitaine, régionale, axe Seine). Ce protocole méthodologique autorise une lecture de nature analytique et non exhaustive des modalités de la construction politique d'une métropole et participe des travaux (et des débats) sur le fait métropolitain lui même. Cette recherche a notamment été développée entre octobre 2018 et avril 2019 dans le cadre de deux ateliers d'urbanisme de Master à l'Université Paris Sorbonne pour la partie « récits métropolitains » (Jeanne-Laure Beury, Émeline Cendres, Noémie Chaboche, Laura Chataigner, Kenza Dubois, Mazarine Girardin, Augustin Jaffard, Gatien Rabaux, David Teixeira) et à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne pour la partie « échelles de la coopération métropolitaine » (Emanuelle Novaro, Agnès Alimonti, Khalil Arfaoui, Nabil Souai, Paul Gamet). Nous tenions à remercier les étudiants embarqués avec nous dans cette aventure métropolitaine et les différents acteurs ayant participé à cette réflexion, notamment Laurent Sodini pour son aide si précieuse. Selon la formule consacrée, les deux auteurs assument néanmoins l'ensemble des propos et réflexions présentés dans ce cahier.

BIOGRAPHIE DES AUTEURS

Jean Debrie est professeur des universités en aménagement et urbanisme à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne et chercheur au laboratoire Géographie-Cités (équipe CRIA). Ses recherches portent sur la relation transport/aménagement, les politiques de mobilité métropolitaines et sur l'urbanisme dans les villes fluviales et portuaires, dans une perspective de comparaisons internationales (Europe et Amérique du Nord). Il participe également à différents travaux sur les dispositifs et méthodes de prospective dans le cadre de projets pédagogiques (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne et Centre Michel Serres).

Xavier Desjardins est professeur des universités en aménagement de l'espace et urbanisme à Sorbonne Université. Il assure la responsabilité scientifique du programme POPSU de la Métropole Rouen Normandie. Ses travaux de recherche portent sur les gouvernements locaux, les liens entre territoire et mobilité ainsi que sur les notions et méthodes du projet urbain. Il est notamment l'auteur de *L'aménagement du territoire* (Armand Colin, 2017), *Urbanisme et mobilité* (Editions de la Sorbonne, 2017) et *Les notions de l'urbanisme par l'usage* (Editions de la Sorbonne, 2015). Il est également consultant au sein de la coopérative Acadie. Il dirige le Master Urban Planning de Sorbonne Université Abu Dhabi.

BIBLIOGRAPHIE

William Alonso, « Urban Zero Population Growth », *Daedalus,* vol. 102, n°4, 1973, p. 191-206.

Antoine Beyer et Jean Debrie (dir.), *Les métropoles fluviales : concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable,* L'Œil d'or, 2013.

Roger Brunet, Loïc Grasland, Jean-Pierre Garnier, Robert Ferras et Jean-Paul Volle, *Montpellier Europole,* Groupement d'intérêt public Reclus, 1988.

Marc Brunetto, Denis Carré, Nadine Levratto et Luc Tessier, *Analyse du lien entre les métropoles et les territoires avoisinants,* Rapport de recherche pour France Stratégie, le CGET, l'Institut CDC pour la recherche, CNRS, 2017.

Michel Callon et Fabien Muniesa, « La performativité des sciences économiques », *Traité de sociologie économique,* PUF, 2013, p. 281-316.

CGET, *Rapport sur la cohésion des territoires,* 2018.

Fabien Desage et David Guéranger, *La politique confisquée : Sociologie des réformes et des institutions intercommunales,* Editions du Croquant, 2011.

Xavier Desjardins et Philippe Estèbe, « La décentralisation : comment faire revivre le projet émancipateur ? », *Revue d'économie financière,* vol. 132, n°4, 2018, p. 21-37.

Gérard-François Dumont, *Les métropoles régionales intermédiaires en France : quelle attractivité ?,* La documentation française, 2007.

France Urbaine, FNAU, ADCF et CGET, *Métroscope, 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises,* 2017.

François Gay, « Le Grand Rouen : une mise en perspective », *Etudes normandes,* n°1-2, 1999, p. 4-10.

Groupe des quinze géographes normands (dir.), *La Normandie en débat : Une métropole à inventer,* Maison des sciences humaines de Caen, 2014.

Yves Guermond (dir.), *Rouen, la métropole oubliée ?,* L'Harmattan, 2008.

Ludovic Halbert et Kathy Pain, « Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et Paris », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2010.

Paul Krugman, « On the number and location of cities », *European Economic Review,* vol. 37, n°2-3, 1993, p. 293-298.

Laurent Moreno (dir.), *Le fait métropolitain : bassin de vie de Rouen,* Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2015.

Jean-Marc Offner, *Métropoles invisibles : les métropoles au défi de la métropolisation,* Plan Urbanisme Construction Architecture, 2018.

Yvon Robert, « Du tramway aux rives de la Seine, comment Rouen s'est transformée », *Urbanisme,* Hors-série n°45, 2018, p. 14-15.

PLATEFORME D'OBSERVATION
DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES
Plan urbanisme construction architecture
Grande Arche de la Défense – Paroi Sud
Ministère de la Transition écologique et solidaire
Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations
avec les collectivités territoriales
92055 La Défense Cedex
+ 33 (0)1 40 81 24 37

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION :
Hélène Peskine

DIRECTEUR DU PROGRAMME POPSU :
Jean-Baptiste Marie

COORDINATION :
Matthieu Gimat et Julien Moulard

VALORISATION :
Bénédicte Bercovici et Christophe Perrocheau

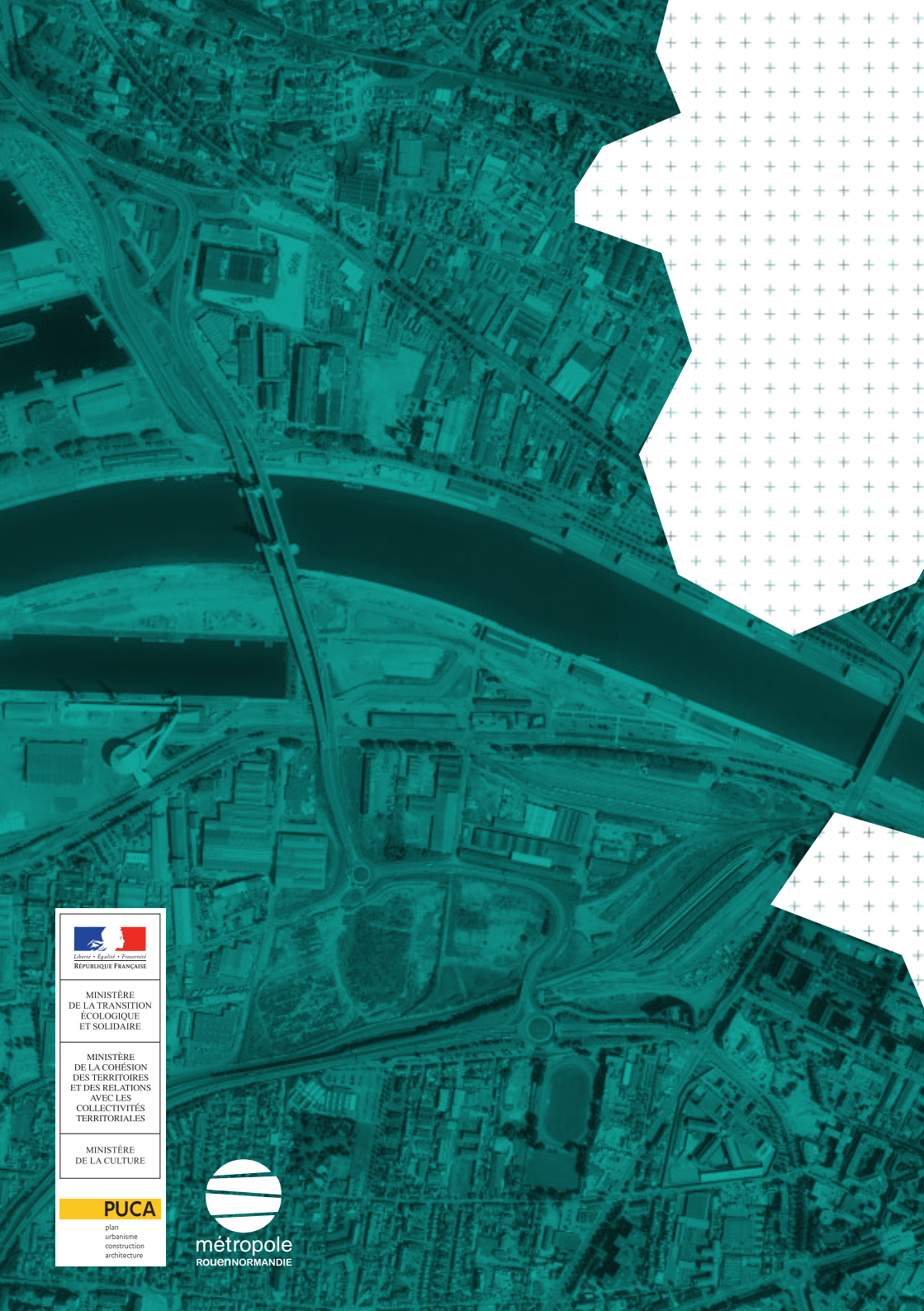
DIRECTION ARTISTIQUE :
Emmanuel du Bourg

MISE EN PAGE SUR LOGICIELS LIBRES :
Figures Libres / Maud Boyer

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES :
Couverture : Institut national de l'information géographique et forestière, page 6 :
© Arnaud Bertereau - Agence Mona, pages 38-39 : © Alan Aubry - Métropole Rouen
Normandie

IMPRESSION :
MCT/MTES/SG/SPSSI/ATL2

Juin 2019
ISBN 978-2-11-138174-2 / ISSN en cours



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
ET DES RELATIONS
AVEC LES
COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES

MINISTÈRE
DE LA CULTURE

PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture

métropole
ROUENNORMANDIE