

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,
UNE MÉTROPOLE RECONNUE
POUR SON DYNAMISME
ÉCONOMIQUE ?**

QUELLES INFRASTRUCTURES AU SERVICE DES ENTREPRISES ET DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE ROUENNAISE ?

par M. Jacques DELÉCLUSE

*Membre titulaire de l'Académie,
ancien directeur général de la CCI de Rouen*

1) Analyser les infrastructures de Rouen Métropole, c'est d'abord s'interroger sur le contenu de ce concept. Il est une définition restrictive, *a minima*, qui s'en tient à «un ensemble d'ouvrages constituant la fondation et l'implantation sur le sol d'une construction ou d'un plus ou moins vaste ensemble d'installation, par ex. routes, voies ferrées, aéroport. La distinction entre infrastructures et superstructures varie suivant les techniques. On peut aussi largement considérer qu'il s'agit d'installation d'équipements nécessaires à une collectivité.»

Si l'on s'en tient à cette double définition du *Grand Larousse universel* l'approche concernant l'application à Rouen-Métropole prend un double aspect :

- *stricto sensu*, s'en tenir aux implantations routières, ferroviaires, portuaires et aériennes, voire à celles qui dans d'autres domaines (industriel, de loisirs, d'enseignement, de santé) s'expriment sur le terrain par des investissements significatifs (parcs d'activités, jardins publics, espaces spécialisés) ;
- de manière plus significative, intégrer les équipements structurants qui ont prolongé les investissements de base, ont donné visage et vie aux activités humaines qui les animent.

L'analyse à laquelle je me suis livré n'a pas échappé à cette deuxième approche, tant il apparaît difficile selon les secteurs choisis de dissocier

l'une de l'autre. Elle intègre donc, non seulement les infrastructures et équipements construits ou en cours de réalisation, mais aussi les institutions, sorte d'infrastructures virtuelles qui participent au fondement du développement général et représentent les communautés humaines qui les valorisent.

Le risque réside dans la superposition d'observations avec les communications spécifiques par ailleurs prévues par d'autres acteurs de la commission.

2) Le champ d'investigation dépasse le concept de la ville métropole proprement dit qui se confond avec l'espace regroupé par les communautés CREA et Seine-Eure – au surplus incomplet, car l'ensemble autour de Barentin à, par une décision contre-nature, curieusement fait défaut – pour prendre en compte *le bassin de vie de Rouen* qui relève de critères où l'urbanisme, la réalité économique et démographique se substituent au contexte politique.

Seront successivement abordées :

a) les infrastructures de transport qui irriguent l'espace considéré et se prolongent à l'extérieur : infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, aériennes et tout ce qui se rapporte à la notion de logistique ;

b) les infrastructures intellectuelles liées à l'enseignement, la culture et la transmission du savoir : université, grandes écoles, conservatoire, cercles de réflexion, musées ;

c) les infrastructures de loisirs, lieux de regroupement : sportifs, récréatifs, événementiels ;

d) les infrastructures de santé : hôpitaux, cliniques, lieux d'accueil spécialisés, équipes de recherche ;

e) les infrastructures industrielles, économiques et touristiques : zones industrielles, parcs d'activité, centres commerciaux, marché immobilier, mémorial, centre de congrès, banques, Chambre de commerce, office de tourisme ;

f) les infrastructures administratives, juridiques, sociales, culturelles : préfecture, directions régionales de services, conseil régional, Palais de Justice, juridictions, agglomération, archevêché.

À chaque énumération se pose non seulement le problème du rayonnement pour le service des populations concernées, mais aussi et surtout de la zone d'influence que ces infrastructures recouvrent. De son importance découle la dimension « métropole » de l'investissement en cause.

Les infrastructures de transport

Ce sont elles qui répondent, au plus près, à la définition communément répandue.

- *Au plan des routes, des autoroutes, des dessertes, des franchissements, des raccordements*, Rouen, en tenant compte des projets récemment réalisés (prolongement de l'autoroute 151 de Barentin à Yvetot), est désormais globalement bien pourvue. Le réseau autoroutier – voire routier – irrigue toute la Normandie et assure, dans de bonnes conditions, la desserte de tous les pôles essentiels (Le Havre, Paris, Évreux et la « Route du Blé », Caen et ses au-delà, Alençon vers la Bretagne et le Val de Loire, Beauvais et la « Route des Cathédrales »).

Une exception notoire, cependant : le contournement Est, dont l'absence interrompt la liaison Nord-Sud et son raccordement avec l'A28 et l'A13, interdit les rapprochements des zones d'activité installées sur son futur parcours, reporte sur la cité la circulation contraignante – ô combien ! – des poids lourds. Après 40 ans d'atermoiements, une solution toujours promise, toujours différée, s'impose d'urgence. Elle mettrait fin à une réputation peu enviable selon laquelle Rouen serait la seule agglomération de son importance en France à ne pas disposer d'un contournement effectif. Pour y parvenir tout à fait, encore faudrait-il qu'une liaison Mont-Saint-Aignan/A150, évitant Maromme, soit réalisée.

Une autre insuffisance devrait être comblée, bien qu'elle n'apparaisse pas dans les projets envisagés : la création de l'autoroute A15, au Nord de la Seine, suivant le parcours de l'ancienne « Route de Rouen » (la plus courte entre Rouen et Paris) ralliant Boos à Pontoise, dont l'absence entrave le développement économique de cet espace situé au Nord-Est de la cité (Fleury-sur-Andelle et son environnement, le Vexin normand), et dont la réalisation permettrait une approche améliorée du Nord de la région parisienne et de l'aéroport de Roissy.

- *Au plan ferroviaire*, le bilan est nettement moins flatteur. Sa conception d'origine tournée vers Paris en voies irradiantes n'a pas laissé de place à un tracé transversal reliant du Nord au Sud l'espace normand. Les interconnexions entre les radiales Paris-Le Havre, Paris-Caen, Paris-Granville ont été improvisées et les tracés en témoignent. Sur cet acquis médiocre s'ajoute, pour la desserte de Rouen, notamment et depuis deux générations, un quasi-abandon de l'amélioration nécessaire des liaisons ferroviaires, tant en infrastructures (le verrou de Mantes-la-Jolie) qu'en équipements (état consternant de la gare sise rue Verte, médiocrité des trains, non-respect des horaires). La situation actuelle est une des pires que puisse connaître une ville appelée à devenir métropole régionale. La SNCF, au pouvoir exorbitant, a délaissé cette zone géographique, assurée qu'elle est de desservir une population dépendante et résignée car captive – et pour longtemps encore !

A-t-on mesuré, le handicap subi par l'ensemble rouennais, du fait de cet abandon ?

À relever cependant, un cadencement journalier performant des convois, l'évitement par Serqueux du trafic de fret havrais devant lever une lourde hypothèque, et alléger de son transit le trafic de la gare Rive-Droite déjà largement saturé, de même que la création très fréquentée d'une relation directe, par TGV interposé, avec Lyon et Marseille.

Mais des projets ambitieux voient désormais le jour, et une démarche est engagée pour modifier radicalement la situation. Si le principe en est admis, les modalités restent à déterminer. On s'oriente toutefois vers la création jusqu'à Mantes d'un rail réservé aux trains à destination de la Normandie, pour éviter l'étouffement actuel du trafic par les convois franciliens, vers l'élaboration d'une ligne commune desservant Rouen et Le Havre avec un embranchement à destination de Caen, vers une nouvelle gare à Rouen-Saint-Sever, un passage souterrain sous la Seine se raccordant, sur la rive-droite, à la voie actuelle vers Le Havre. L'importance même des travaux à engager, les délais de décision puis de réalisation qu'ils imposeront, reportent à plusieurs années la solution du problème posé.

L'attente sera longue pour y parvenir. Quelles améliorations autres que cosmétiques, sont susceptibles d'être apportées pendant cette transition, aux carences actuelles ? Comment, en outre, ne pas déplorer l'absence d'une liaison ferroviaire directe entre Rouen et Évreux, rapprochant la localisation autour de la préfecture de l'Eure d'un pôle d'activités complémentaire du pôle rouennais, dont profiteraient l'une et l'autre cité, et qui corrigerait cette absence historique ?

- S'il est un domaine où la dimension métropolitaine ne fait pas défaut, c'est celui des *infrastructures portuaires* dont Rouen se trouve et se trouvera doté. Le concept d'HAROPA lie désormais l'avenir du port de Rouen à celui des ports de Paris et du Havre, pour satisfaire une ambition internationale impérative : il en résultera pour Rouen, en quête d'une progression du trafic allant jusqu'à 30 millions de tonnes, un renforcement de ses capacités d'accueil de produits pondéreux avec les dotations nécessaires concernant l'approfondissement et l'entretien du chenal en Seine-Maritime, la création et l'amélioration de postes à quai, d'engins de levage, de terre-pleins, d'équipement spécialisés, afin de satisfaire cette mission d'intérêt national face à la concurrence d'Anvers et de Rotterdam, amplifiée par la mise en service envisagée, proche et redoutée du Canal du Nord.

- Beaucoup *moins* satisfaisantes sont les *infrastructures aériennes*, quasi inexistantes en dépit des efforts de la Chambre de commerce contrariés dès l'origine par des pouvoirs publics (préfecture). Ceux-ci se sont opposés à l'allongement indispensable d'une piste qui ne peut accueillir les vols de charters, obligeant les usagers et touristes

à recourir pour les vols internationaux à Roissy ou Beauvais, et pour les vols nationaux à Deauville, curieusement choisi en dehors même de son propre territoire par le Conseil Régional comme plate-forme officielle. Cette localisation, si elle répond peut-être aux besoins des populations littorales du Havre et de Caen, est-elle adaptée pour les usagers rouennais qui utilisent, faute de mieux mais coûteusement en raison des frais d'approche, les capacités offertes par l'aéroport d'Orly ? Dans ces schémas conçus à la petite semaine et où le bon sens est mis à mal, comment l'étranger perçoit-il l'accès à Rouen, en tant qu'homme d'affaires ou comme touriste ?

Cette carence exceptionnelle pour un bassin d'emploi de près de 800 000 habitants est aussi un manque rédhibitoire à l'attraction rouennaise auprès des usagers nationaux et internationaux. Alors que tout devrait être fait pour restaurer et améliorer les capacités aériennes existantes, on en est à discuter de la disparition pure et simple de l'équipement actuel ! Peut-on imaginer une décision à ce point contradictoire et pénalisante ? A-t-on pris au sérieux l'intention qu'a eu, un moment, la société Ryanair de s'installer à Boos plutôt qu'à Beauvais ?

Une métropole, privée de son existence sur la carte aérienne, endure un handicap majeur pour sa reconnaissance comme métropole authentique. Rouen subit de plein fouet la pusillanimité de ses élus et de l'opinion mal éclairée de ses habitants (retard à la décision, hésitations répétées sur le choix du site, pesée de l'environnement). Pour avoir trop tard consenti à ce choix, d'autres plus résolus (Beauvais) ont pris la place. Est-ce irrémédiable ?

Les infrastructures intellectuelles

Longtemps dépourvu des équipements essentiels, Rouen a bénéficié, tardivement, de la création d'une université, rompant avec le désert culturel qui pendant des siècles a entouré, à 200 km à la ronde, l'espace réservé aux institutions parisiennes. Née douloureusement en s'affranchissant de la lourde, longue et exclusive dépendance caennaise, l'université rouennaise a désormais acquis sa vitesse de croisière rassemblant quelque 30 000 étudiants dans toutes les disciplines des principales facultés : lettres, droit, sciences, médecine. Les plus avancées ont créé des centres de recherches qui ont acquis une notoriété convaincante (CORIA, Mov'éco), notamment dans le domaine de la combustion, de la mécanique des fluides et des moteurs, des nouveaux matériaux, et qui nourrissent plusieurs équipes fonctionnant en symbiose avec le CNRS. Elles atteignent, pour certaines d'entre elles, le stade de la création d'Instituts (IUT, pour la formation de cadres moyens ;

IDIT pour la recherche en sciences sociales) et d'Écoles supérieures avec, par exemple, l'avènement récent d'une école d'ingénieurs née des initiatives de la faculté des Sciences. Une tentative consulaire a été, par ailleurs, menée concernant le droit du transport et de la logistique. En revanche, le partenariat de l'INRA fait curieusement défaut pour un espace où l'agro-alimentaire fait pourtant partie intégrante de sa vocation naturelle.

Il reste que la dimension acquise, malgré un bond en avant récent, illustré par la création et la mise en place spectaculaire de la Technopole du Madrillet aux virtualités nombreuses, n'atteint pas, tant s'en faut, le développement d'universités plus anciennes qui assurent à d'autres métropoles un rayonnement effectif reconnu au niveau international (Lille, Montpellier, Grenoble, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nancy).

À ce bilan prometteur s'ajoutent, regroupant plus de 5 000 étudiants supplémentaires, les relais nationaux du CNAM et l'installation du CESI, l'un et l'autre s'attachant à la formation respective de cadres et des ingénieurs en promotion. Par ailleurs, d'importantes initiatives consulaires se sont attachées autour de l'École supérieure de Commerce (*alias* Rouen Business School puis Néoma) à créer une sorte d'université libre tournée vers les sciences économiques et commerciales (IFI, ISPP, ECAL), vers la formation continue et le perfectionnement (Ceppic, Ifa). L'implantation de l'école d'ingénieurs généraliste ESIGELEC (génie électrique, électronique embarquée) représente un apport qui vient épauler l'existence de l'INSA (héritière de l'École supérieure de Chimie) aux disciplines multiples (chimie, mathématiques, informatique, physique) et au rayonnement reconnu. Le regroupement de ces établissements sur trois sites (Rouen, Mont-Saint-Aignan et Le Madrillet) contribue désormais à placer la ville dans la cohorte des métropoles où l'avenir offre de nombreuses perspectives avec, pourtant, le regret d'un éloignement physique, car essentiellement périphérique, des milieux étudiants et des pôles d'animation qui les caractérisent.

Dans ce domaine, on ne peut pas taire la présence de formations complémentaires dispensées à l'École d'ingénieurs agricoles ESITPA, à l'École des beaux-arts, à l'École d'architecture, ni le rôle des musées réputés (Antiquités, Beaux-Arts, faïencerie, ferronnerie) et des expositions qu'ils organisent pour un public large et prêt à les fréquenter en venant de loin : par exemple, l'exposition sur les Impressionnistes ou celle, plus récente, sur Sienna, aux origines de la Renaissance.

Il est aussi des cercles tournés vers la réflexion sur des thèmes multiples telles l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen et les diverses Sociétés Savantes qui l'accompagnent ou, sur un autre plan, le Centre diocésain. Les ventes aux enchères nombreuses, qui exercent

une réelle attraction sur une clientèle lointaine, entrent-elles également dans ce panorama ?

Les infrastructures de loisirs

Elles s'imposent d'autant plus qu'elles expriment, dans bien d'autres lieux, des capacités d'attraction et de regroupement d'un public en quête d'événements. Rouen, bien sûr, n'en est pas démunie même si, là aussi, ce sont les capacités d'un rayonnement large, au-delà des populations locales qui apparaissent insuffisantes :

– Parc des Expositions en voie de rénovation qui suit une politique attractive de salons spécialisés, salles de spectacles intégrées dans des réseaux nationaux (Zénith), complexes cinématographiques, arènes sportives, stades, piscines, champ de courses (à Mauquenchy) où se déroulent des manifestations de rayonnement variable, restaurants étoilés qui « méritent le détour » ;

– aménagement des anciens quais, reconquête des terrains portuaires en parcs paysagers et reconversion des anciens hangars maritimes ;

– Conservatoire, chorales (dont Maîtrise Saint-Évode), théâtres avec l'apport essentiel d'un Orchestre à demeure ou d'une Compagnie d'acteurs permanents qui proposent spectacles et concerts, tous les éléments sont réunis pour construire un programme attractif qui pourrait à l'occasion s'imposer sur l'ensemble régional voire national par le truchement de festivals – notamment inspirés par la riche histoire de la cité, à concevoir et à organiser (sur Boieldieu par exemple, et la musique qu'il a inspirée, alors que règne depuis deux générations le plus grand silence le concernant dans la ville qui l'a vu naître et qui naguère le glorifiait !).

Mais ce sont les instruments de rayonnement qui font défaut :

- Au plan sportif, l'absence d'un grand stade moderne et la disparition d'un grand club de football ont gommé Rouen de l'actualité permanente des médias, sauf dans le domaine du hockey sur glace, du basket, de l'athlétisme, de la natation et de l'aviron, à l'audience limitée malgré les exploits internationaux de certains de leurs pratiquants ;

- Au plan des spectacles, quel concert retransmis, quel opéra télévisé se sont une fois insérés dans les programmes nationaux ? Quelle disco-graphie a pérennisé la référence rouennaise sur les ondes nationales et internationales ou dans les bacs des commerces spécialisés ?

Les infrastructures de santé

Avec l'importance qu'elles prennent désormais, il convenait de les analyser à part. À ce titre, Rouen dispose d'un équipement remarquable

habité par une communauté médicale ancrée sur place et de grande qualité. Elle a su faire référence dans de nombreux domaines, s'impose pour le traitement et la recherche dans des disciplines multiples. Ses travaux sont menés en coopération avec l'INSERM par des équipes réputées, dont témoigne une active participation aux publications spécialisées.

Le CHU, qui abrite une pépinière d'entreprises Seine-Biologie, cliniques, lieux d'accueil, etc., se développant et se multipliant à l'envi, figure à un bon rang au plan national ; il est le premier en Normandie, quant à la notoriété locale. La faculté de médecine et de pharmacie, qui se singularise par son dynamisme, est le support de ce bilan flatteur nécessitant l'acquisition et l'usage d'équipements opérationnels de plus en plus sophistiqués et coûteux.

Les infrastructures économiques et touristiques

Infrastructures touristiques

Il ne s'agit pas de passer sous silence l'exceptionnel patrimoine architectural, les références historiques et la qualité du site dont bénéficie la cité. Sa réputation n'est plus à faire même si le flux touristique qu'il nourrit n'a sans doute pas atteint le niveau mérité, que des initiatives événementielles et une publicité appropriée (par guides, revues, éditions) peuvent amplifier. Office du tourisme et Comités d'organisation sont en situation d'y pourvoir.

Les infrastructures d'accueil participent à ce mouvement que l'existence d'un Historial (celui consacré à Jeanne d'Arc), la tentative de l'opération Panorama, et la construction d'initiative privée d'un Centre de Congrès favorisent et amplifient par la diversité des publics concernés.

L'Armada est une illustration probante d'un apport événementiel qui profite à la cité. Quels autres événements (outre les projections sur la façade de la cathédrale) pourrait-on ajouter pour réaliser une quasi-permanence d'animations tout au long de l'année afin d'alimenter ce courant bénéfique ? Le festival d'Automne participe-t-il vraiment à cette animation attractive ?

L'équipement hôtelier, faible en volume, mais en cours de renforcement spectaculaire, s'en trouverait valorisé et encouragé.

Infrastructures économiques

Quant à la dimension industrielle et commerciale, qui ne peut ignorer les investissements considérables du site rouennais à travers la diversité de ses activités recouvrant un large éventail de productions,

de transformations, de stockage, de logistique ? Elle prend en compte aujourd'hui, sous son aspect collectif, des centres commerciaux performants (Barentin, Saint-Sever, Mont-Saint-Aignan, Docks 76) et la cohorte des zones d'activités (dont tous les sites portuaires en amont et en aval du port maritime, La Vatine à Mont-Saint-Aignan et La Carbonnière à Barentin sont les principaux terrains) spécialisées et réparties au pourtour de l'agglomération.

Elle devrait s'accompagner du développement d'un marché immobilier de bureaux jugé terne mais que le quartier Luciline à construire autour des Docks 76, et celui envisagé près de la nouvelle gare, devraient promouvoir résolument.

Faut-il, dans cette énumération, rappeler le poids du secteur bancaire (dont le siège de la Caisse d'Épargne à Bois-Guillaume), mais aussi l'importance acquise sur place par des compagnies d'assurances telle AXA qui y a pris naissance, ou celle adossée à l'économie sociale telle la Matmut, première créatrice d'emplois et qui ne cesse de développer un partenariat bénéfique avec la cité ? Ne convient-il pas également mentionner la Chambre de commerce et la place qu'elle a prise ou qu'elle prend encore dans la mise en place des structures de développement propres à ses activités dominantes (création d'entreprises, zones d'activité, enseignement et formation, exportation) ? Faut-il taire le rôle parallèle joué par les Chambre de métiers et d'agriculture et, pour cette dernière, l'accompagnement institutionnel (assurances, banque, syndicat) regroupé dans la Cité de l'Agriculture de Bois-Guillaume, tout comme son soutien à l'École d'Agriculture ESITPA ? Faut-il négliger le rôle joué par les diverses structures syndicales et professionnelles, patronales et salariales ? Faut-il oublier l'existence d'une entreprise de presse en renouveau telle *Paris-Normandie* qui diffuse son journal quotidien sur tout le territoire de la Haute-Normandie et s'efforce à jouer un rôle d'éditeur tandis que d'autres tentatives se font jour dans le domaine ?

Les infrastructures institutionnelles, administratives, sociales, juridiques, culturelles

L'élargissement récent de sa fonction de capitale régionale à toute la Normandie, s'il est une réponse positive à une évidence démographique, économique et historique, ne s'en trouve pas moins amoindri par les transferts de services à Caen et au Havre qui n'apparaissent pas tous justifiés, sauf par une volonté de compensation. L'éventuelle remise en cause de la localisation des services régionaux, si elle intervenait, viendrait renforcer encore cette dépossession jusqu'à rendre illusoire la promotion obtenue. En attendant l'arrivée de ces échéances proches,

Rouen dispose de la panoplie complète des équipements appropriés : préfecture, directions régionales des ministères, Conseils départemental et régional, Palais de Justice, Cour d'Appel, juridictions diverses malheureusement dispersées, services du département et de l'agglomération, ex CREA, archevêché.

Cette abondance, désormais contestée, a pu donner le sentiment d'une ville où domine la Fonction publique avec le comportement retenu et prudent qu'on lui attribue, mais il s'agit plus d'un habillement que d'une réalité vécue que tous les aspects précédents ont pu révéler. D'ailleurs, le développement des professions libérales authentifie un réel pouvoir de rayonnement, et le cautionne en permanence (notaires, avocats, huissiers, experts-comptables, consultants divers).

*

Si superficiel et incomplet que soit ce bilan laissant dans l'ombre une réalité plus foisonnante, au moins apporte-t-il la preuve d'un pouvoir d'attraction suffisant de la capitale normande, sinon témoigne-t-il de l'existence d'un réel potentiel qui ne demande qu'à s'exprimer plus largement.

À défaut d'exercer totalement son influence multiple sur une aire géographique étendue au plan régional, la cité garde la capacité de résister mieux que d'autres à l'exceptionnelle attraction parisienne. Toutes les analyses montrent que Rouen est la seule ville au potentiel de métropole qui conserve cette possibilité, loin devant les autres agglomérations du pourtour parisien, qu'elles soient capitales régionales, métropole ou pas (Amiens, Reims, Dijon, Orléans, Tours).

Si on compare cette situation à bien d'autres métropoles françaises, sauf dans les régions du Sud où les capitales régionales ont accaparé l'essentiel du développement économique (Bordeaux, Toulouse), il y en a bien peu qui exercent leur complet pouvoir d'attraction malgré un environnement urbain de villes majeures aussi dense et aussi proche qui interfère partiellement avec le sien (Le Havre, Caen), plus ou moins relayé par la présence de nombreuses villes moyennes (Dieppe, Évreux, Alençon, Saint-Lô, Cherbourg), et en dépit de la tendance récente de voir certains services de Basse-Normandie se tourner vers Rennes (édition), et d'autres de Haute-Normandie (banque) vers Lille.

S'il fallait tirer une conclusion de cet examen partiel, il faudrait rappeler que lors d'une enquête relativement récente menée sur les principales villes européennes dont Rouen, la cité normande appartenait à la catégorie de celles, peu nombreuses, dont la notoriété était, avec évidence, notoirement inférieure à la réalité.

C'est l'exemple de cet « *understatement* », cette sous-estimation caractéristique du tempérament rouennais dont André Siegfried, en son temps, avait décelé la nature et dont certains, encore aujourd'hui, même parmi nous, prolongent l'influence. On en trouve la trace dans toutes les strates du terrain composite précédemment énuméré qui constituent notre ensemble urbain, d'autant que s'y ajoute une attitude frileuse au regard de la mise en valeur de son réel potentiel. Loin de prendre en compte et d'optimiser ses capacités il tend, au contraire, à les sous-valoriser, voire à les ignorer.

Ce comportement où l'honnêteté intellectuelle le dispute à l'orgueil mais aussi à la pusillanimité (par exemple, le refus de valoriser la référence – aujourd'hui évidente – à l'exceptionnelle saga de Verrazane, ou encore l'incapacité à intégrer dans la métropole une partie de son environnement le plus proche au Nord-Ouest, au Nord et à l'Est, faisant reculer par minorisation démographique son rang dans la hiérarchie nationale, l'absence d'une réelle politique aéronautique, etc.) convient-il de nos jours à sa nécessaire promotion, alors que les cités se vendent avec tous leurs atouts comme de vulgaires produits ?

Cette attitude donne prise – ô combien ! – au courant d'opinion récent, né en partie des autres grandes cités normandes contestant la prééminence de Rouen et prônant une métropole à plusieurs têtes plutôt que d'aborder le problème posé, lequel se résume à la question évidente et prioritaire : que faut-il faire pour que la métropole choisie puisse exercer la plénitude de ses pouvoirs, et comment les lui octroyer, quitte à tenir compte et faire exploiter, par délégation, les capacités des autres ensembles urbains ? Saurons-nous nous garder d'une solution qui multiplierait les pôles d'autorité avec les confusions et les superpositions dont le comportement français se révèle si souvent friand ? Saurons-nous nous préserver d'un choix qui privilégierait la Normandie littorale et qui laisserait à l'attraction parisienne le reste de l'espace normand rompart, de fait et pour longtemps, avec cette unité que l'on cherche précisément à rétablir ?

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