

Y. Guermond, M. Bussi, G. Billard, A. Brennetot, Sébastien Bourdin
25 novembre 2009

Des Cafés

La Haute-Normandie a-t-elle encore un avenir ?

Le 25 novembre 2009 se tenait un café géographique au Bar des Fleurs (Rouen) sur la question suivante : la Haute-Normandie a-t-elle encore un avenir ? Ce débat public a été l'occasion pour les membres du groupe Normandie 2010 de faire le point sur les enjeux régionaux à quelques mois des élections régionales. Le café comptait une quarantaine de personnes (étudiants, enseignants, élus, citoyens).

Présentation des intervenants du débat

Yves Guermond, professeur émérite de géographie, pionnier de la nouvelle géographie et fondateur du laboratoire MTG à l'Université de Rouen - responsable scientifique de la rédaction Normandie 2010.

Michel Bussi, professeur de géographie à l'université de Rouen, directeur de l'UMR IDEES - spécialiste de géographie politique.

Gérald Billard, maître de conférences HDR en géographie à l'Université de Rouen - spécialistes des villes des ex-nouveaux mondes (Australie, Canada et surtout EU) - il s'est beaucoup investi dans l'analyse des questions de gouvernance dans la région.

Arnaud Brennetot, docteur et en géographie, enseigne l'histoire-géographie en collège à Bolbec. Il a soutenu une thèse de géographie sur les imaginaires politiques.

Normandie 2010 et les enjeux du débat

Lancé en avril 2009 par un collectif de géographes de Caen, du Havre et de Rouen, l'objectif de ce site est de contribuer au débat sur les enjeux régionaux (et non sur des questions d'ordre national comme cela s'est trop souvent fait au cours des élections précédentes) en apportant un éclairage scientifique sur les questions économiques, sociales et politiques relatives à la Normandie. Plusieurs débats animent les réflexions. D'une part, il faut citer la grande question de la réunification de la Normandie et de son identité. D'autre part, un ensemble de questions sont soulevées autour des enjeux de développement structurels et économiques (transports, intégration avec le « Grand Paris », activités portuaires, risques) mais aussi autour des enjeux sociodémographiques (dynamiques de la périurbanisation, immobilier, immigration). Arnaud Brennetot rappelle que le site est avant tout un outil de dialogue sur lequel chacun peut s'exprimer et faire avancer le débat sur l'aménagement régional. Il est aussi un site pédagogique rigoureux et stimulant sur la question régionale normande.

La Haute-Normandie-a-t-elle encore un avenir ? Voilà une question provocatrice qui pose un certain nombre d'enjeux. Tout d'abord, cette interrogation pose le problème de savoir si la Haute-Normandie (sous entendu sans la Basse-Normandie) a encore un futur toute seule face aux autres régions et en particulier à Paris. Ensuite, la question est de savoir si une réunification des deux Normandie est souhaitable, envisageable, réaliste. En somme, quel

projet proposer pour une Normandie qui ait un poids et qui résolve les problèmes auxquels elle est confrontée. Et ce n'est pas cela qui manque : elle souffre d'une proximité presque étouffante avec la région parisienne qui lui « aspire » toutes ses forces vives (en particulier les jeunes diplômés), de l'absence d'une métropole dynamique capable d'arrimer la Normandie à l'économie de l'archipel, de difficultés sociales nombreuses (pauvreté, chômage), d'une identité floue qui conduit à une faible attractivité, d'une dépendance vis-à-vis de l'extérieur et d'un manque de compétitivité au niveau européen et international. Ainsi, nous vous proposons ici une succession de questions auxquelles les intervenants se sont proposés de répondre sans prétendre avoir une vision synoptique et unilatérale : Les élections régionales sont-elles susceptibles de remettre en cause la donne des projets régionaux ? Autrement dit, la modification des rapports de forces politiques entraînera-t-elle une redéfinition des projets ? La Normandie peut-elle constituer un véritable territoire d'aménagement et de développement ou bien restera-t-elle un territoire sans grand projet commun ? Dans quelle mesure la refonte des territoires prônée par le rapport Balladur (qui s'accompagne d'une remise en cause de la clause des compétences des départements et des régions) est susceptible de compromettre les projets ? Dans quelle mesure est-il pertinent d'envisager un aménagement à l'échelle d'une Normandie réunifiée ?

L'absence d'un réel projet pour la Normandie vient essentiellement du fait que depuis 1956, l'Etat aménageur a coupé en deux la Normandie et que depuis, le Haute et la Basse Normandie n'ont jamais réussi à mettre en place de grands projets en commun. Ce découpage en deux régions a entraîné une réelle fragmentation institutionnelle qui amène chaque élu à voir l'intérêt général à l'échelle de son territoire (voire de son parti) et ne permet pas aux élites politiques régionales d'avoir des ambitions. L'absence également d'une vraie capitale régionale pouvant rayonner et donner l'impulsion sur l'ensemble de l'espace normand fait défaut. Mais alors, existe-t-il une identité régionale qui pourrait poser les fondements d'un projet commun ? Visiblement l'identité régionale, même si elle existe, reste floue. Le festival « Normandie Impressioniste 2010 » suffira-t-il pour reconstruire un « espace vécu régional » qui pourrait fédérer les Normands ? La réification de la culture en instrument politique pour mettre en place un projet normand d'aménagement régional paraît-elle suffisante et efficace ? Pourtant, c'est sur l'ensemble de ces questions que les prétendants aux élections régionales devront plancher pour séduire les Normands.

Le « Grand Paris », un « miroir aux alouettes » [\[1\]](#) ?

Tout d'abord, il faut s'entendre sur la définition du « Grand Paris ». En effet, il y a d'un côté le projet présidentiel et médiatique piloté par le secrétaire d'Etat Christian Blanc et de l'autre, le Schéma de Développement Régional d'Ile-de-France (SDRIF) piloté par le conseil régional d'Ile-de-France (présidé par le socialiste Jean-Paul Huchon). L'objectif du « Grand Paris » selon le projet Grumbach (soutenu par Nicolas Sarkozy) est de faire de l'agglomération parisienne une grande métropole mondiale et européenne. Antoine Grumbach fonde ses travaux sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre. La capitale parisienne aurait alors, comme New York ou Shanghaï, son port. Pour rendre ce projet attractif, Nicolas Sarkozy n'omet pas de rappeler aux Normands qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse devant mettre Le Havre à une heure de Paris serait alors mise en place. Aux yeux de cet architecte, « la grande échelle est seule capable de répondre aux enjeux de la mondialisation et du développement durable ». Le Schéma directeur régional de l'Ile-de-France (SDRIF) va définir quant à lui l'avenir de la région capitale. Ce document concerne les transports, les logements, l'aménagement du territoire, l'attractivité des entreprises, l'emploi, etc.

Il existe donc une réelle distinction à faire entre le SDRIF (privilégier des aménagements durables) et le projet de Grumbach (connecter l'estuaire de la Seine à Paris pour la rendre plus compétitive au niveau international). Il existe une grande difficulté politique avec ce bassin parisien. Si le « Grand Paris » pose problème aujourd'hui c'est bien parce qu'il n'y a pas de position commune et tranchée sur la question. La problématique du « Grand Paris » traverse la Normandie : il faut « accueillir Paris sans subir ». Le projet Grumbach en tant que tel revient pour F. Gay à capter le meilleur de la Normandie au profit de Paris. Pour lui, il y a une nécessité à ce que la Normandie ait son propre projet. La division entre Haute et Basse Normandie a engendré de l'inertie politique et une absence de vision globale accélérant ainsi la mise sous tutelle parisienne de notre région. En outre, nous savons que les coopérations avec l'Ile-de-France sont structurellement déséquilibrées au profit de cette dernière [2].

Depuis toujours, la question de la proximité de la Normandie s'est posée. M. Bussi souligne très justement que nous sommes proches de Paris pour le meilleur et pour le pire. Les problématiques territoriales normandes tournent autour des questions de mobilité et d'accessibilité aux transports, de salaires et d'emplois, de coût et de qualité de vie. La Haute-Normandie a notamment accueilli dans les années soixante la déconcentration industrielle parisienne (créant à cette époque une situation de « plein emploi » pour la région. Aujourd'hui, avec du recul, nous nous rendons compte que c'est une sorte de cadeau empoisonné puisque la Haute-Normandie a accueilli les ouvriers et la pollution mais pas les ingénieurs et les cadres qui eux sont restés à Paris. La Haute-Normandie n'a pas, en tant que telle, d'avenir durable si elle n'a pas de projet. Aujourd'hui, certains disent qu'elle n'est que « le réservoir énergétique et le port de Paris ». Nous subissons depuis les conséquences néfastes de cette vision « fonctionnaliste » du territoire (Philippe Cléris - Laure Leforestier).

Est-ce que la réunification, question centrale et d'actualité avec le rapport Balladur, est compatible avec un « Grand Paris » ? (question posée par M. Chollet, chargé de mission du conseil général du Calvados). Alors que nous avons déjà ciblé les problèmes de la gouvernance métropolitaine en cas de réunification, on peut s'inquiéter de la gouvernance au sein de Seine-Métropole. Le projet de Seine-Métropole peut-il faire disparaître l'idée même d'une Normandie ? Le projet Grumbach n'est pas une absurdité en soi souligne Y. Guermond [3]. Mieux encore, ce dernier démontre que le projet d' « une ville linéaire de Paris à la mer » peut être récupéré au profit d'un réseau métropolitain normand si nous avons ici la volonté et la vision politique pour servir une telle ambition ! De plus, nous observons déjà ici et là des coopérations métropolitaines entre Le Havre, Rouen et Caen. Pour répondre à la question d'un étudiant (Benjamin Legrand), M. Bussi prend l'exemple du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur voulu par la DATAR (appelée depuis décembre 2009 « délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale). Devant l'hyperconcentration de la recherche universitaire et scientifique en région parisienne avec, entre autres, le projet d'un grand campus de sciences humaines à Aubervilliers, il semble indispensable à la Haute et Basse Normandie de réfléchir à ces questions. Dans le cadre du futur grand emprunt national, 16 milliards seront « fléchés » pour l'enseignement supérieur avec une logique de concentration pour faire émerger des pôles d'excellence de niveau européen ou international. Pour la Normandie, l'enjeu est clair : il faut regrouper et mutualiser les universités normandes avec un PRES. M. Bussi ajoute qu'il s'agit d'un « processus assurantiel » qui permettrait d'avoir suffisamment d'étudiants dans chaque filière. Plutôt que d'avoir de petits effectifs éparpillés sur les trois grandes villes normandes, on regrouperait alors une filière sur un site unique pour éviter de voir une filière se fermer et donc que les étudiants partent sur Paris pour suivre cette filière. Rappelons que, chaque année, plus de 4000 jeunes post-bac quittent les académies de Rouen et Caen sans y revenir par la suite.

Pourtant, à quoi bon faire une université normande en réseau alors que les transports en commun ne suivent pas ? (question posée par Laure Leforestier). La Haute-Normandie est actuellement la seule région de France à n'avoir toujours pas de liaison ferroviaire entre deux chefs-lieux de département (Rouen et Evreux). La question des transports et de l'accessibilité est fondamentale pourtant. Si l'on en revient à la question du « Grand Paris », rappelons que Nicolas Sarkozy a parlé de mettre « Le Havre à une heure de Paris » [4]. Quelles implications ce TGV aurait pour la Normandie ? D'abord, force est de constater que ce TGV divise la Normandie sur le plan politique. D'un côté, Antoine Rufenacht, maire UMP du Havre, se félicite de la décision de Nicolas Sarkozy de relier Paris au Havre en moins d'une heure. De l'autre, les élus socialistes bas-normands et rouennais qui dénoncent cet arrangement entre le président de la République et le maire du Havre de « faire le choix stratégique que dicte la géographie : Le Havre, port du Grand Paris, et la Seine, axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner » [5]. La mobilisation des élus « bas » normands [6] a permis de mettre en avant les problèmes que pose ce TGV. D'abord, il y a la question de la place de la Basse-Normandie pour ce TGV. Laurent Beauvais a dénoncé alors que « si un TGV est possible, alors ce grand projet concerne l'ensemble de la Normandie, non pas une partie de la Normandie ». Ensuite, il se pose le problème du passage du TGV par Rouen. Alain Le Vern a déclaré « que l'axe Seine soit pris en considération par l'Etat, c'est une excellente chose. Proposer un TGV Paris-Le Havre, ce n'est pas sérieux. ». Valérie Fourneyron a donc engagé une lourde réflexion sur l'agglomération rouennaise et le projet d'une nouvelle gare pouvant accueillir le TGV [7]. Le président socialiste de la Haute-Normandie a ajouté « elle doit se situer en centre-ville. Excentrée pour les besoins du TGV, à 20 ou 30 minutes du centre de Rouen, cela n'aurait aucun sens. ». Un communiqué de Dominique Bussereau (ministre des Transports et de l'Équipement) en août dernier a annoncé la confirmation d'un « TGV Paris-Normandie » qui desservirait les villes de Rouen, Caen et Le Havre. Y. Guermond confirme que c'est un bon projet : la modernisation de l'axe Nanterre-Epône est essentielle pour notamment « supprimer l'effet de cisaillement entre la desserte de la banlieue francilienne et les grandes lignes normandes ». Il nous révèle alors l'existence d'une gare de marchandises souterraine complètement désaffectée sous la dalle de la Défense qui pourrait permettre de faire arriver ce TGV normand en plein cœur de l'EPAD.



Figure 1 : Rouen, un hub ferroviaire ?

En noir, la ligne qui pourrait relier le Havre à Paris via Rouen : en rouge, la liaison qui pourrait doubler l'actuelle ligne Paris - Londres Source : Cabinet Grumbach & associés.

M. Bussi et G. Billard quant à eux nuancent les qualités du projet en montrant les effets pervers que cela pourrait entraîner. En effet, cela amplifierait le phénomène des navetteurs et on retrouverait le même phénomène que dans les années soixante à savoir le départ de la Normandie d'une partie importante des cadres. L'exemple du Mans est très parlant à cet effet déclare G. Billard : « on a voulu faire venir les emplois métropolitains supérieurs au Mans mais c'est le back office de Paris qui est venu... ». Un autre effet pervers renverrait à une hausse des prix de l'immobilier. Les Parisiens viendraient habiter à 1h de Paris en TGV et l'offre de logements ne suivrait pas la demande. M. Bussi ajoute qu'il faudrait surtout qu'il y ait une véritable attractivité urbaine et territoriale en Normandie. Il y a donc une réelle nécessité de faire du « marketing territorial » lié à un effet TGV pour que la Normandie ne soit pas une banlieue dortoir de Paris mais une région dynamique accueillant des investissements et les flux économiques. Le rôle des trois grandes métropoles régionales normandes pour polariser et dynamiser les territoires est crucial à cet effet.

Conclusion

Nous avons vu que la réflexion métropolitaine en Normandie est un enjeu fondamental pour résoudre les questions régionales. Les divergences politiques ne permettent pas à l'heure actuelle à la Haute et Basse Normandie d'envisager de grands projets communs même si un certain volontarisme commence à se dessiner. Le débat sur le « Grand Paris » aura permis au moins de forcer les élus à réfléchir au projet normand et à l'avenir des deux régions. La Normandie en projet, le projet de la Normandie...affaire à suivre.

Note

La question de la réunification de la Normandie n'a pas été abordée dans ce présent papier

puisque'elle a fait l'objet d'un précédent café géographique dont le compte-rendu est en ligne (La réunification de la Normandie aura-t-elle lieu ? - 11 décembre 2008 - http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1501)

[1] Expression utilisée par Laure Leforestier lors du débat

[2] Exemple du projet MOVEO

[3] Yves GUERMOND (2008) « Entretien avec Antoine Grumbach », Etudes Normandes. n°4.

[4] Ce qui redonnerait de l'actualité à ces paroles de Napoléon Bonaparte en 1802 lors de sa visite au Havre : « Paris-Rouen-Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue ». (voir projet Grumbach)

[5] Proposition de l'urbaniste Antoine Grumbach

[6] Bernard Cazeneuve (député maire PS de Cherbourg) Philippe Duron (député maire PS de Caen), Laurent Beauvais (président PS du Conseil régional de Basse-Normandie), Alain Le Vern (président PS du Conseil régional de Haute-Normandie) et Valérie Fourneyron (maire de Rouen)

[7] Cette future gare rive gauche devrait être implantée sur le site de Saint-Sever. Il faudra cependant attendre une quinzaine d'années pour qu'elle sorte de terre. Cette nouvelle gare accueillerait les trains directs Paris-LeHavre.

Copyright © Association des cafés géographiques (fondée en 1998).

© Les Cafés Géographiques - [cafe-geo.net](http://www.cafe-geo.net)