



LA PLATEFORME D'OBSERVATION DES STRATÉGIES URBAINES DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

**Contextualisation et projet
scientifique - octobre 2018**



Rouen, la métropolisation et les autres : le contexte institutionnel et territorial

En plus d'un patrimoine exceptionnel, Rouen porte une histoire marchande et industrielle riche qui en fait toujours aujourd'hui le premier port céréalier d'Europe, au sein du 5e ensemble portuaire Nord Européen (HaRoPa). La zone d'emploi de Rouen, pôle urbain majeur de la vallée de la Seine, compte 830 000 habitants, 327 000 emplois et 45 000 établissements, soit un quart des emplois de la nouvelle Région Normandie. La Métropole – 9e de France par la population (490 000 habitants)- y couvre un territoire vaste (225 000 hectares), aux paysages multiples dessinés par la Seine, les vallées de ses affluents et les plateaux, qui lui donnent une dimension naturelle et agricole. Ses forêts, labellisées Forêt d'exception par l'ONF, couvrent le tiers de sa surface. Le nombre de ses communes (71), un des plus élevés parmi les métropoles et agglomérations de France, illustre cette variété.

La création de la Métropole Rouen Normandie est l'aboutissement d'un processus récent, commencé dès les années 2000 et qui a conduit 4 communautés à fusionner en 2010 pour créer à l'époque la plus grande Communauté d'agglomération française (la CREA, 71 communes, 490 000 habitants). Cette accélération de l'intégration communautaire a alors permis à la Normandie de faire reconnaître « sa » Métropole en 2015, aujourd'hui 2e investisseur public de Normandie après la Région, par le truchement de la Loi MAP-TAM. Le progrès et le changement d'échelle que provoque cette création sont aujourd'hui reconnus et salués de tous.

Chef-lieu de la nouvelle Région Normandie, le territoire porte et accompagne des projets d'aménagements et d'infrastructures majeurs qui construisent l'espace habité de la Métropole de demain (accès sud du Pont Flaubert (2024), contournement Est de Rouen (2024), Ligne Nouvelle Paris Normandie et construction du nouveau quartier Saint-Sever nouvelle gare sur la rive gauche (2030) et transforment le paysage urbain en élargissant la centralité de la Métropole de part et d'autre de la Seine (opération cœur de Métropole rive droite, reconquête des bords de Seine rive gauche (prix national du Paysage 2018, adossé au nouveau quartier Rouen-Flaubert : 90 ha dont 68 ha en ZAC implanté sur les friches industrialo-ferroviaires situées le long du fleuve...)). Cette transformation profonde du paysage métropolitain, de plus en plus visible, documente la construction de la Métropole aux yeux de ses habitants.

Il faudrait y ajouter un travail de diversification à travers la valorisation de son potentiel touristique, la progression des emplois tertiaires supérieurs, la création d'un des premiers réseaux de pépinières et d'hôtels d'entreprises de France ou le développement de la recherche et de l'enseignement supérieur (41 000 étudiants). Les mutations de l'emploi industriel, plus puissant qu'ailleurs, préparent également l'avenir du territoire, à l'image de la reconversion spectaculaire de l'ancienne raffinerie Petroplus ou de la mobilisation des acteurs économiques et de la recherche autour de la mobilité décarbonée.

Ce dernier axe illustre la sensibilité de la Métropole à la question des mobilités. Celle-ci concentre en effet étroitesse de la ville-centre, absence de contournement urbain, émergence de nouvelles centralités et un écosystème industriel et de recherche performant, porteur de nombreuses innovations en matière de transport. Le campus Rouen-Madrillet-Innovation y expérimente en 2018, le premier service de mobilités partagées sur routes ouvertes en Europe, dans le cadre d'une approche globale mobilisant acteurs et partenaires au titre des « *Territoires d'Innovation pour une Grande Ambition* ». La métropole vise ainsi la mise en place progressive d'un système intégré de mobilité multimodale et décarbonée à grande échelle, qu'elle adosse à une dynamique originale pour le climat en fédérant acteurs économiques et institutionnels, communes et citoyens autour des « Accords de Rouen », et en associant à ce travail un groupe d'experts constituant un « *GIEC local* ».



LA MÉTROPOLE ET LES AUTRES

La relation aux autres s'inscrit dans un cadre paradoxal. Moins peuplée que la Ville du Havre, la Ville de Rouen compte autant d'habitants que la Ville de Caen, ce qui nourrit chez certains – dans une logique d'équilibre géographique et politique- l'idée d'une Métropole normande, unique et à trois têtes, Caen- Rouen- Le Havre, dans une forme de continuité urbaine et routière fédérant agglomérations et villes moyennes. Cette vision qui a été largement portée au moment des élections régionales de 2015 et de la « *réunification* » de la Normandie 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 3 villes. Cette vision – encore très artificielle aujourd'hui- ne rend néanmoins pas compte de dynamiques profondes en cours.

Ainsi, le territoire est engagé depuis bientôt 10 ans dans un travail de plus en plus dense autour du développement de la vallée de la Seine, débouché maritime et fluvial naturel et corridor portuaire de Paris à la mer, doté d'un réel potentiel économique, touristique et paysager. Apparue dans le cadre des travaux de l'AIGP, au travers des propositions de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, qui projette « *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 nouvelle de développement a été consolidée par la nomination d'un Délégué Interministériel au développement de la vallée de la Seine et la conclusion d'un Contrat de Projet Interrégional confortant une série d'investissements d'infrastructures stratégiques (900 M€) indispensables aux Ports de Rouen et du Havre en particulier. La construction de cette action publique a permis également de renforcer de nombreuses collaborations, notamment celle des agences d'urbanisme, de fédérer des initiatives et un discours partagés, esquisses d'une collaboration plus profonde qui pourrait être nouée entre les EPCI le long de la Seine et que commencent à envisager conjointement le Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine et le Pôle Métropolitain Rouen-Seine-Eure.

Frontalière de l'Eure, l'ancienne CREA a engagé dès 2012, une collaboration avec sa voisine, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, qui fédère le territoire de Louviers et de la ville nouvelle de Val-de-Reuil associant un cadre de vie naturel (la forêt de Bord, la Seine, l'Eure) à des potentialités économiques de pointe (pharmacie, biotechnologies, cosmétique...), à proximité immédiate de l'A 13 (40 communes, 71 000 habitants et près de 31 000 emplois). Le Pôle Métropolitain Rouen-Seine-Eure ainsi créé a concentré notamment ses travaux sur le développement économique et le soutien aux pôles de compétitivité et clusters du territoire, le tourisme-nature et les mobilités.

Aujourd'hui, cette collaboration tend à se renforcer, au travers de réflexions élargies sur les champs de collaborations possibles (Seine à Vélo, Projet Alimentaire de Territoire...) mais aussi de l'adhésion de l'agglomération Seine-Eure (2017) à l'Agence de développement économique et d'attractivité Rouen Normandy Invest. Ainsi, le Pôle Métropolitain n'est lui-même qu'un outil parmi d'autres d'une structuration progressive du bassin de vie, à laquelle participent l'agence de développement économique, mais également l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), outil d'études et de dialogue inter-territorial dont le périmètre est plus large. Tous construisent un fait métropolitain qui s'impose de plus en plus comme une réalité vécue par une même population qui vit et se déplace au sein d'un espace urbain cohérent, le long de la Seine.

Enfin les récentes révisions des périmètres des EPCI, à travers les Schémas Départementaux de Coopération Intercommunale structurant le maillage intercommunal de part et d'autre de la Métropole, facilitent les potentialités de coopération. La Métropole a ainsi entamé un dialogue avec les EPCI limitrophes pour construire des collaborations et échanges sur des thèmes de coopération et de travail qui dépassent naturellement les frontières physiques institutionnelles (environnement, tourisme, déplacement...).

Ce travail sera soutenu et accompagné dès cet automne à travers la Fabrique prospective de cohésion des territoires mise en place par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires, en partenariat avec France Urbaine et l'AdCF, et qui se propose d'accompagner en 2018 et 2019 les territoires pour « l'élaboration de pistes d'action aux différentes échelles (locales, régionales, nationales) et l'identification de priorités d'action permettant de favoriser ces coopérations interterritoriales de facture et d'intensité nouvelles ».

LE PROJET NORMANDIE MOBILITÉ INTELLIGENTE POUR TOUS

2,4 millions de déplacements sont réalisés, chaque jour, au sein des deux aires urbaines de Rouen et de Louviers. Historiquement pionnière, la Métropole Rouen Normandie souffre de pics récurrents de pollution. Sa ville-centre, autour de laquelle s’organisent les mobilités, d’une surface deux fois inférieure à ce que l’on constate dans les métropoles comparables, reste le principal pourvoyeur d’emplois (81 000, soit plus d’un tiers des emplois métropolitains). Le bassin de vie rouennais, en lien avec la Métropole Rouen Normandie, est le lieu où s’expriment les enjeux des mobilités du futur. La Métropole Rouen Normandie, ses partenaires industriels issus de son éco-système (CITEOS Rouen, Transdev, Cisco, Renault, La Poste), les pôles, filières et acteurs de l’enseignement supérieur et de la recherche, experts du développement de solutions innovantes pour le transport, du traitement de la donnée et de l’électronique embarquée, ont l’ambition de développer un système intégré de mobilité multimodale et décarbonée à grande échelle.

Ce projet est intégré à une candidature à l’Appel à projet « *Territoire d’innovation de grande ambition* » déposée dans le cadre du PIA 3 et combiné à une stratégie globale de la mobilité urbaine intégrant une massification de l’usage du vélo et de la marche permettant de raisonner sur plusieurs échelles et de définir des typologies d’aménagement et d’interventions adaptées (hiérarchisation du réseau, super connecteurs pour relier les grands pôles d’activité ou de vie de la Métropole, secteurs en zones de circulation restreinte, guide de références, schémas locaux pour les mobilités actives...).

Pour la Métropole, il s’agit d’anticiper sur la place importante que la mobilité du futur réservera au véhicule autonome et d’engager la montée en puissance d’une expérimentation d’ores et déjà lancée. Ainsi, la Métropole Rouen Normandie, les groupes Transdev, Renault et la Matmut en partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations et la Région vont-ils expérimenter à compter du dernier trimestre 2018 le premier service de mobilité partagée et autonome à la demande sur routes ouverts en Europe : cette expérimentation sera réalisée avec quatre véhicules autonomes 100 % électriques auxquels s’ajoutera une navette. Différents points d’activité au sein du Technopole du Madrillet à Saint-Etienne du Rouvray pourront être rejoints à partir d’une station de tramway (progressivement 3 lignes totalisant 10 km et 17 points d’arrêt).

LES ACCORDS DE ROUEN

En partenariat avec WWF, la Métropole Rouen Normandie propose de s’inscrire dans la dynamique internationale de la COP 21 et engage une démarche visant à la signature fin 2018 des « *accords de Rouen pour le climat* ». Au-delà des actions sur son propre patrimoine ou dans le cadre de ses compétences, la Métropole fait le choix d’être l’animatrice de la dynamique territoriale nécessaire pour fédérer acteurs économiques et institutionnels, communes et citoyens pour construire leur propre engagement pour le climat. La Métropole prend dans ce cadre plusieurs engagements dans une ambition affichée d’atteindre 100 % d’énergie renouvelable en 2050 : division par deux des consommations énergétiques actuelles avec en particulier un effort considérable sur la rénovation thermique des logements, multiplication par 2,5 de la production d’EnR sur le territoire et construction d’une stratégie sur les EnR avec les EPCI voisines... La COP 21 locale sera accompagnée d’un GIEC local, composé d’une quinzaine de personnalités locales et présidé par Benoit Laignel, membre expert du GIEC et professeur à l’Université de Rouen.



Rouen, la métropolisation et les autres : le projet scientifique

Le programme national invite à regarder « *comment la construction politique des métropoles, mais aussi les choix d’organisation qu’elles ont fait (qu’il conviendra de renseigner, qu’ils touchent au modèle d’intercommunalité qu’elles promeuvent, aux compétences qu’elles ont prises ou à l’ingénierie dont elles se sont dotées)* influent sur la « mise en récit » de la métropole et sur sa trajectoire économique et sociale. Dans ce moment particulier qu’elles traversent, l’attention sera portée à la manière dont chaque métropole invente des modes de transition en réponse aux enjeux du développement durable, qu’il s’agisse de projets, de dispositifs ou de politiques, adaptés à leur trajectoire et susceptibles de l’infléchir. La problématique générale est la « *métropole et les autres* ».

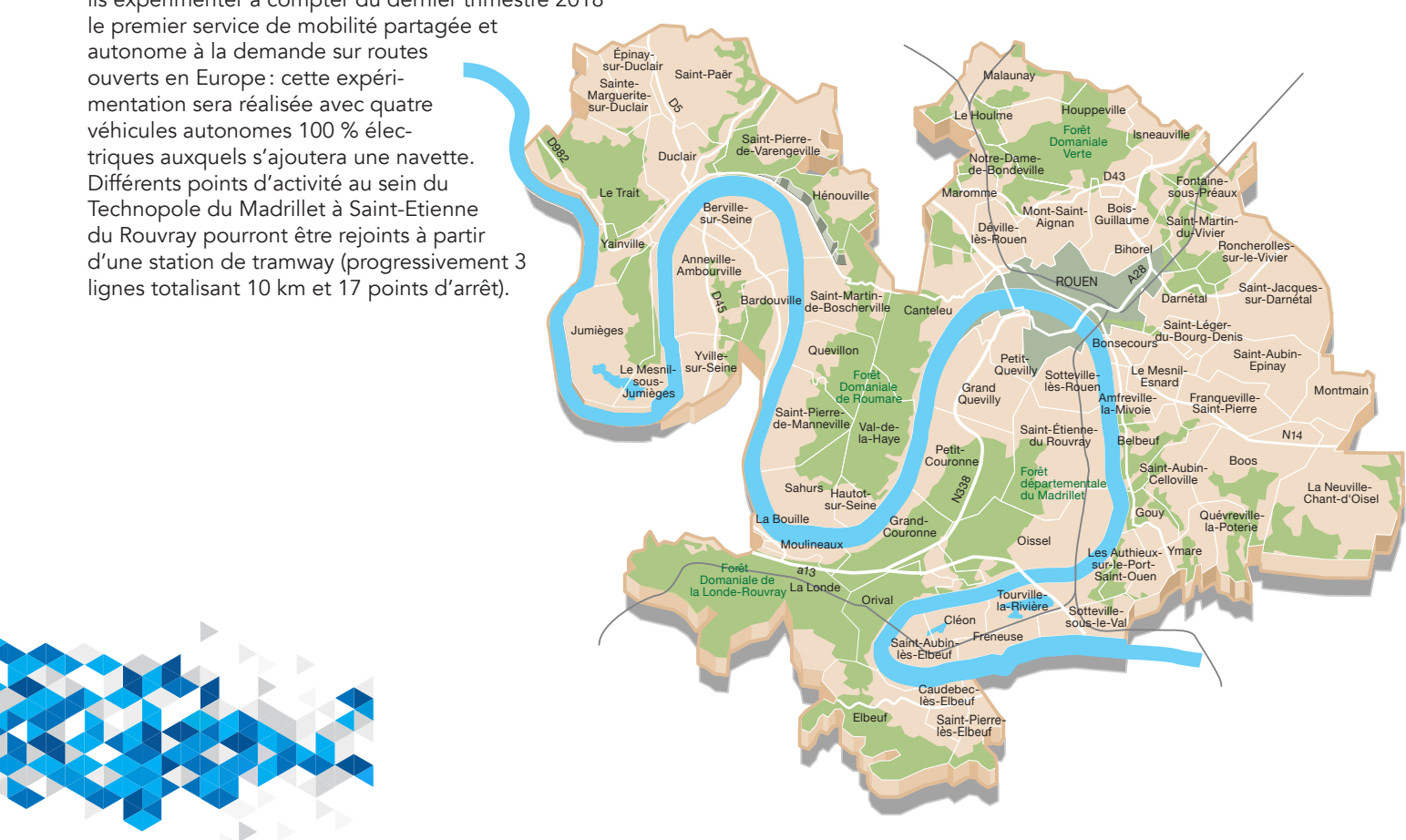
Il paraît fécond et mobilisateur de bien garder ce fil rouge de la métropole « *et les autres* ». Ce « *et* » peut se décliner en « *avec* », « *pour* », « *à cause de* » ou de toute autre manière : l’essentiel semble être de bien garder une lecture des relations entre le « *dedans* » et le « *dehors* ». Scientifiquement, cela pourra aider à mieux cerner les responsabilités actuelles de villes qui se définissent par leurs liens avec les autres (étymologiquement, il s’agit de « *villes-mères* »).

Rouen est une métropole très particulière. Dans les années 1960, la ville n’est pas choisie pour figurer parmi les métropoles d’équilibre, même si elle fait l’objet d’une attention particulière dans le cadre de l’aménagement de la Basse Vallée de la Seine. Non en raison de son poids démographique mais de sa situation : elle était jugée trop proche de Paris. En 2006, un rapport réalisé pour la délégation interministérielle à l’attractivité et à la compétitivité des territoires qualifie Rouen de « *lointaine banlieue industrialo-portuaire de Paris* ». Le géographe Yves Guermond titre donc assez logiquement l’ouvrage qu’il dirige sur la ville en 2008 « *Rouen, métropole oubliée* ».

En raison de son réseau urbain, la France connaît un processus très particulier de métropolisation. Toutes les grandes agglomérations sont marquées par l’intensité des relations avec Paris. Pierre Veltz évoque une « *métropole France* ». Cette proposition invite ainsi à décaler le regard. L’attention ne doit pas être absorbée par la mesure de la « *teneur métropolitaine* » de chacune des grandes agglomérations françaises pour les comparer ou les étalonner. Par contre, il faut s’attacher à qualifier la nature de la dynamique de métropolisation des grandes villes françaises, à regarder la manière dont elles tirent, ou non, parti de leur intégration – économique, culturelle, universitaire, etc. – dans ce système d’interdépendance que constitue la « *métropole France* », bref de voir comment les grandes villes françaises définissent leur trajectoire de métropolisation.

En quoi l’institution métropolitaine permet-elle de mieux tirer parti des dynamiques de métropolisation ? En quoi reconfigure-t-elle les modes de relation avec un tissu productif que l’on sait, à Rouen, très dépendant de centres de décision extérieurs en matière industrielle ? Comment et à quelle échelle peut-elle penser une économie locale du développement durable en lien avec ses territoires d’ancrage ? En quoi permet-elle de prendre en charge autrement les dynamiques sociales – potentiellement ségrégatives - et environnementales – potentiellement négatives - de la métropolisation ? Autrement dit, quelles sont les prises nouvelles que l’institution métropolitaine donne à la société locale pour agir face aux dynamiques de métropolisation ? Comment les changements d’organisation politique « *à l’intérieur* » de la métropole permettent-ils de mieux maîtriser ces liens avec « *l’extérieur* » et donc les voies de la métropolisation ?

Le projet collectif de recherche comprend trois types de travaux :
- la première thématique de recherche vise à analyser et comprendre les récits de la construction métropolitaine ;
- la deuxième thématique de recherche vise à produire des connaissances sur les mobilités métropolitaines ;
- le séminaire transversal sur le « *changement climatique* » vise à informer et produire un regard réflexif sur les mutations de l’action collective.



PREMIÈRE THÉMATIQUE DE RECHERCHE: DIALOGUER AVEC LES AUTRES

La métropole de Rouen s’est particulièrement investie dans des scènes de dialogue interterritorial depuis près d’une décennie, que ce soit dans le cadre des relations avec les autres villes normandes ou dans celui de l’axe de la Seine. Notre première thématique de recherche tourne autour de deux questions que l’on peut ainsi rapidement formuler « Avec quels autres dialogue-t-on ? » et « Que produit le dialogue avec les autres ? ».... sachant qu’en 10 ans, certains « autres » sont devenus « membres » de la métropole. Le premier axe traite du débat avec les autres territoires, le second axe de l’intégration intercommunale. Un troisième axe vise à observer ce que produit l’action métropolitaine issue de ces dialogues sur la transformation du cadre de vie, en assumant un focus par filière et par secteur.

AXE 1: LES FRONTIÈRES DE LA MÉTROPOLE

Le 1er janvier 2015, la métropole Rouen-Normandie est créée. Elle se substitue à la communauté d’agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA), créée le 1er janvier 2010 par le regroupement de quatre structures intercommunales: la communauté de l’Agglomération rouennaise, l’Agglo d’Elbeuf (Communauté d’agglomération d’Elbeuf boucles de Seine – CAEBS), la communauté de communes Seine-Austreberthe et la communauté de communes du Trait-Yainville. Cet axe vise à restituer la logique de l’évolution des périmètres intercommunaux pour la décennie 2008-2018. Cette restitution sera réalisée à partir d’une campagne d’entretiens auprès d’élus communaux, intercommunaux, départementaux et régionaux, mais aussi de représentants locaux de l’État. Une cinquantaine d’entretiens est à prévoir. L’hypothèse centrale est celle du changement de nature des coopérations intercommunales avec le changement d’échelle. Le double contrat de l’intercommunalité « des années 2000 » est ré-exprimé lors de la naissance de la métropole: le consensus entre toutes les communes et une définition de l’intérêt communautaire qui « démine » les conflits potentiels par la prise en compte des situations fiscales et politiques des communes. Ce contrat peut-il perdurer, alors qu’une institution avec des membres plus nombreux rend plus difficile le consensus entre maires et que les clivages potentiels entre communes ne peuvent être tous préalablement déterminés?

Modalités de travail principal: un atelier d’étudiant de Sorbonne Université, pour la réalisation d’une importante vague d’entretiens, environ 50, à l’automne 2018.
Calendrier: atelier entre octobre 2018 et février 2019,
Réfèrent recherche: Xavier Desjardins

AXE 2: LA MÉTROPOLE ET LES AUTRES TERRITOIRES

Ce second axe - dont l’objectif est de clarifier les échelles et le contenu de la relation de la métropole avec les autres territoires - repose sur trois entrées: une analyse introductive historique de la place de la métropole de Rouen dans les documents de l’aménagement du territoire, une approche matricielle des coopérations institutionnelles actuelles et une analyse des relations de la métropole avec ses territoires économiques.

L’entrée historique initiale s’inscrit dans le prolongement d’un exercice déjà présent dans les travaux de l’Agence d’Urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure (Bassin de vie de Rouen: Le fait Métropolitain, 2015). Elle a pour objectif de restituer la trajectoire de la métropole dans les grandes orientations (et les documents associés) de l’aménagement du territoire (orientations nationale, régionale, locale) de 1960 à aujourd’hui. Cette contextualisation historique permettra d’introduire le second axe basé sur l’analyse des échelles (de l’action) et des thématiques (territoriales) des coopérations actuellement en cours entre la métropole de Rouen et les autres territoires institutionnels. Nous proposons de produire une matrice (échelles / thématiques) qui a vocation à produire une cartographie synthétique des coopérations de la métropole rouennaise et une clarification du contenu de ces coopérations (dialogues avec les autres villes normandes, vallée de la Seine, dialogue Métropole / Région, autres coopérations interterritoriales nationales et internationales). Cette matrice sera approfondie et prolongée dans le cadre d’un troisième axe qui s’attachera à appréhender les relations de la métropole avec les acteurs économiques en assumant un focus sur les dispositifs de coopérations entre les acteurs de l’action publique et les acteurs économiques dans le secteur productif. Ce troisième axe n’a pas vocation à fournir une évaluation exhaustive de ces relations mais à approfondir les enjeux d’une métropole fluvio-portuaire productive en termes de coopérations à deux échelles: celle de la vallée de la Seine et du bassin parisien d’une part et celle de l’espace métropolitain d’autre part. Deux secteurs - à définir avec les partenaires du projet en lien avec les travaux de la COP 21 locale - pourront être plus précisément étudiés (logistique, énergie, alimentation...).

Modalités de recherche: ces travaux seront menés dans le cadre d’un partenariat ente les chercheurs des différentes équipes et l’agence d’urbanisme. Outre la production et le traitement d’un corpus documentaire (trajectoire historique, dispositifs de coopérations), ils seront basés sur un travail d’enquêtes avec les acteurs institutionnels et économiques de la métropole. Un atelier d’étudiants en urbanisme (Master 2, Université Paris 1) permettra en première phase de stabiliser la construction de la matrice des coopérations métropolitaines. Une analyse et une réflexion sur les effets de ces coopérations sur les documents, les orientations et les projets territoriaux portés par les acteurs de la métropole rouennaise sera menée en seconde phase.

Partenaire: partenariat entre l’UMR Géographie-cités, l’UMR Idées, l’École d’Architecture de Normandie et l’Agence d’Urbanisme.

Modalité de travail: 4 comités de suivi entre novembre 2018 et décembre 2019 composés de représentants de la Métropole de Rouen, de l’agence d’urbanisme.
Réfèrent recherche: Jean Debrie

AXE 3: MÉTROPOLE ET RÉSEAUX PRODUCTIFS, LE CAS DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le troisième axe de cette thématique a pour objectif de relire la question des dialogues métropolitains et des enjeux de transition autour d’une filière spécifique (matériaux de construction) et d’un champ particulier (le secteur du bâtiment), en faisant l’hypothèse que la COP21 locale peut constituer un révélateur topique de la réalité métropolitaine. D’une part la production et la transformation du cadre bâti engage des ressources matérielles dont la valeur écologique peut s’ancrer sur un potentiel territorial spécifique que l’échelle métropolitaine de gouvernance peut contribuer à valoriser. D’autre part, le dialogue et l’action incitatrice de la métropole pour que les acteurs de la rénovation thermique des logements s’engagent sur des objectifs ambitieux, se traduira par une transformation du cadre de vie très perceptible. La qualité écologique, d’usage, d’ambiance, d’expression architecturale de ces transformations, peut alors également dépendre de l’action métropolitaine.

Le cas des matériaux de construction

Cette entrée pour analyser le dialogue avec les autres consiste donc à regarder non depuis ses scènes, ni depuis une institution, mais depuis une filière: les matériaux pour la construction, dont la nature et périmètres de provenance qualifient la métropole visuellement, écologiquement et économiquement. Il s’agit d’évaluer le potentiel des différentes échelles de gouvernance territoriales pour promouvoir une économie locale, circulaire et durable, fondée sur une complémentarité des gisements propres à la métropole (terres excavées, granulats et carrières, agro-ressources, forêts, etc.) et ceux des territoires environnants.

La première action consiste à faire l’inventaire le plus exhaustif possible des initiatives des différents périmètres institutionnels en la matière. En miroir, dans une approche bottom-up, il est proposé de conduire l’analyse d’un corpus de projets réalisés, identifiés comme « manifestes » d’une approche éco-responsable, pour remonter les filières d’approvisionnement en matériaux et en comprendre les enjeux économiques, techniques, architecturaux, humains.

Un territoire démonstrateur: le futur quartier Rouen Flaubert

L’écoquartier Rouen Flaubert (90 ha, premiers aménagements réalisés, début des premières constructions) présente un intérêt à être étudié. Les objectifs des maîtres d’ouvrage et de la Métropole sont particuliers pour chaque construction. De plus, les process de décision, définition et partage des objectifs diffèrent aussi selon les projets. Enfin, 2 immeubles sont livrés et 2 macro-lots sont en cours de définition, permettant ainsi dès maintenant un panel varié d’études.

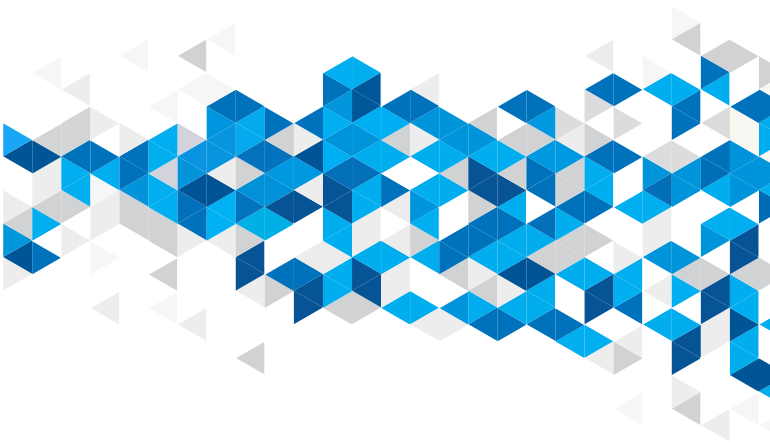
Accompagner la requalification énergétique

Cette entrée se propose d’observer plus particulièrement un champ particulier interpellé par la question climatique: le secteur du bâtiment. Le volet du Plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Métropole, qui prévoit la réduction des consommations d’énergie, s’appuie sur des évaluations de gisements d’économie, notamment par la requalification énergétique des édifices, parmi lesquels le logement collectif constitue une cible stratégique. Prenant pour hypothèse que le projet de rénovation peut porter l’expression d’une société à la fois responsable vis-à-vis de l’environnement, enthousiaste et innovante, il est proposé d’observer ce parc immobilier dans l’idée de revisiter les stratégies classiques et standardisées pour intégrer davantage les nouvelles cibles E+C- de la future réglementation environnementale (y compris pour la thermique d’été), ainsi que les spécificités du territoire en matière de typologies constructives et d’éco-matériaux locaux dont la mise en œuvre limite l’émission de gaz à effet de serre, l’énergie grise et la production de déchets, et dont la production stimule l’économie territoriale. Plus précisément, il s’agira: 1/ de relire les études techniques avec un regard d’architecte tourné vers l’innovation, avec une attention portée sur les matériaux, la ventilation, et la qualité architecturale; 2/ de réaliser un petit nombre d’études de cas, choisis avec les services chargés du Programme Local de l’Habitat et la Direction Énergie Environnement, et qui feront émerger des couples typologie-contexte plus spécifiques du territoire de la Métropole.

Partenaires: partenariat entre l’École d’Architecture de Normandie, l’UMR Géographie-cités, la chaire industrielle AMBIOS, l’union sociale de l’habitat Normandie, le tissu associatif (dont l’ARPE).

Modalité de travail: Les chercheurs conduiront des enquêtes auprès des services de la Métropole, des études de cas, des analyses documentaires, des simulations physiques et projetuelles. L’ensemble des contributeurs à cet axe (chercheurs, référents Métropole et partenaires) se réuniront au moins 3 fois par an. Les résultats partiels pourront à ces occasions être présentés à des regards extérieurs pour enrichir les discussions.

Réfèrent recherche: François Fleury
Équipe de recherche ATE: François Fleury, Professeur;
Raphaël Labrunye, Maître de conférences; Laurent Mouly, Maître de conférences; Anne Portnoi, Maître de conférences; François Streiff, contractuel; Doctorant.e.; Margherita Ferrucci, post-doc



DEUXIÈME THÉMATIQUE DE RECHERCHE : PERMETTRE AUX AUTRES D’ACCÉDER AUX CENTRALITÉS PLURIELLES

L’accès au « centre », devenu aujourd’hui réseau de centralités (hyper-centres de Rouen et d’Elbeuf, centralités plus périphériques des banlieues, nouvelles centralités périurbaines, micro-centralités rurales) est une problématique rouennaise dont la territorialité doit désormais s’exprimer à l’échelle de 71 communes. Conçues sur une approche mono-centrique, puis poly-centrique, les politiques métropolitaines de transport ont souvent ignoré la nature plurielle des centralités en jeu et la complexité de leurs échelles d’organisation. Ces centralités, qui engendrent un grand nombre de déplacements, présentent des ressources métropolitaines hétérogènes inégalement desservies par les infrastructures et services de transport. Ces centralités répondent à des besoins qui se sont considérablement diversifiés depuis 50 ans, en lien avec l’évolution des modes de vie. Ces changements appellent une nouvelle grille de lecture des mobilités métropolitaines liées à ces centralités plurielles. L’enjeu scientifique de notre approche est d’apporter aux décideurs des éclairages nuancés, en visant à la fois une meilleure connaissance des trajectoires individuelles et collective des mobilités. Il s’agira plus particulièrement de connaître de façon approfondie le rapport aux centralités afin qu’une politique d’usage raisonné de l’automobile se mette en place sans pour autant remettre en question le « droit à la métropole » pour les habitants les plus éloignés des centres.

AXE 4: LES INÉGALITÉS D’ACCÈS AUX CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES

La recherche proposée, constituée d’enquêtes qualitatives, vise à éclairer certains résultats des analyses statistiques de la dernière enquête ménage-déplacements. Ces enquêtes de terrain permettront de saisir les espaces de vie et de mobilité d’habitants de diverses parties de l’agglomération. Elles s’attacheront à montrer d’une part, comment sont vécues et pourraient être dépassées certaines situations problématiques de mobilité (vieillesse, jeunesse, vulnérabilité sociale, configurations sociales spécifiques comme les familles monoparentales) et d’autre part, de mesurer le degré de dépendance et les possibilités de dépassement de l’usage de l’automobile. Il s’agira non seulement de recueillir les parcours de vie de ménages et la localisation des ressources de proximité (amis, famille, autres liens sociaux), mais aussi de suivre les individus des ménages dans leurs déplacements afin d’évaluer les degrés de contrainte qui pèsent sur les choix modaux. Le choix des terrains seront discutés avec le département « mobilité » de la métropole en fonction d’un diagnostic territorial préalable.

Modalité de travail : 2 stages d’enquête par entretiens réalisées dans le cadre de mémoires de master par des étudiants du Master de Géographie de l’Université de Rouen. Problématique de la dépendance au centre et de la pluri-centralité des pratiques de mobilité. Public interrogé : habitants des quartiers périurbains. Nombre d’entretiens visés : 2*25 entretiens auprès de 2 groupes distincts d’habitants des espaces périurbains (70-75 ans ; familles monoparentales). Mise au point de méthodes d’entretien originales (parcours commentés, cartographie participative des lieux fréquentés). Référent recherche : Christophe Imbert

AXE 5: LA TRAJECTOIRE DE L’ACTION PUBLIQUE POUR ORGANISER L’ACCÈS AUX CENTRALITÉS.

Cet axe a pour objectif d’analyser l’évolution des politiques urbaines pour l’accès aux centralités afin de qualifier les mutations des modèles de l’action publique et d’interroger la spécificité de la trajectoire rouennaise depuis les premières étapes de création métropolitaine. À travers l’observation des actions actuelles en matière de mobilité et de régulation de l’automobile, il s’agira également d’étudier la portée de ces politiques sur l’accès aux différentes centralités et les transformations métropolitaines. Cet axe comporte trois volets. Le premier consiste à faire un retour sur l’évolution, sur le temps long, des référentiels et modèles des politiques urbaines rouennaises en matière de mobilité et de conception du lien urbanisme-transport. Le second s’intéresse aux cadres et instruments d’action publique actuels en matière d’organisation spatiale et des centralités, de régulation de la mobilité et d’accès au(x) centre(s). Le troisième étudiera en détail quelques projets d’aménagement et actions concrètes qui jouent sur l’accès aux centralités métropolitaines (boulevardisation, stationnement, transport collectif, etc.) en s’intéressant à leur conception, aux jeux d’acteurs associés et à leurs portées (à différentes échelles). Ces exemples permettront également d’entrevoir le « déplacement » des centralités ancestrales, rebattues dans le cadre de nouvelles liaisons métropolitaines.

Le choix des études de cas sera décidé avec la Métropole Rouen Normandie. Modalité de travail : Ce volet de la recherche s’appuiera principalement sur une méthode qualitative, associant différentes sources : archives, analyse documentaire, une campagne d’entretiens avec les acteurs de l’aménagement et des transports, observations de terrain. Pour réaliser ce volet de la recherche, les chercheurs réaliseront les enquêtes et analyses nécessaires, en lien avec des groupes d’étudiants d’architecture et d’urbanisme qui seront étroitement encadrés par les Référents recherche. Ils seront, d’une part, appuyés par un étudiant de Master d’architecture dans le cadre d’un stage (2 mois de stage pour le travail de recension documentaire/ de recension des sources) ; d’autre part, par un atelier des étudiants d’urbanisme de Paris 1, durant la seconde année du projet (2019-2020). En lien avec les autres volets de la recherche, ce sous-axe alimentera les échanges avec les acteurs locaux sur les politiques métropolitaines en matière de mobilité et les enjeux de transition. Il conviendra d’être attentif à l’enjeu de co-construction de la recherche, de la méthode, du choix des terrains et de discussion autour des résultats intermédiaires. Deux comités de suivi et restitution seront organisés par an auprès de la Métropole et d’autres acteurs des transports et de l’aménagement (Agence d’urbanisme, Région, État, exploitant, etc.). Référents recherche : Elise Guillerme et Juliette Maulat

AXE 6: LES MOBILITÉS CONNECTÉES.

Cet axe a pour ambition de poser un regard panoptique et une compréhension systémique des effets du numérique sur les mobilités dans l’espace rouennais. Ces pratiques de mobilité convoquant le numérique sont de moins en moins lisibles pour les gestionnaires publics en raison d’une offre foisonnante notamment développée dans le cadre de compromis privés-citoyens organisés en communautés d’intérêt (*blablacar, UBER...*). Les acteurs publics ne sont évidemment pas en reste et développent, eux aussi, des propositions de mobilités connectées (*autour de l’autopartage, du covoiturage, des vélos en libre-service, d’expérimentations autour de véhicules autonomes*) mais l’ensemble se réalise souvent dans le cadre de logiques isolées les unes des autres. Le premier élément de la méthode repose sur un diagnostic territorial qui consiste à identifier à l’échelle de la métropole rouennaise, les dispositifs urbano-numériques existant et ayant une influence explicite sur les mobilités métropolitaines. Par dispositif urbano-numérique nous entendons aussi bien les plateformes numériques qui, en temps réel ou en temps différé (avant et après le déplacement), équipent les mobilités métropolitaines que les « politiques d’incitation » mettant en lien numérique et mobilité. Le second élément axe méthodologique repose sur un exercice prospectif autour des mobilités métropolitaines de demain. Il s’agira d’envisager dans le cadre d’un atelier de prospective les différents scénarios d’une politique de mobilités intelligentes à l’échelle métropolitaine. La méthode mobilisée sera celle qui a été utilisée pour l’exercice prospectif de la DATAR « territoire 2040 » appuyée sur l’élaboration des micros scénarios débouchant sur des scénarios. Une mise en image sera réalisée par la promotion du master 2 Urbanités (2019-2020) dans le cadre du module de prospective. Cette promotion reprendra le travail de la promotion antérieure et fera en sorte à la fois de produire des illustrations graphiques des différents scénarios et aussi de les tester si possible “in vivo” conformément à ce que préconisait la méthode Vanier. Une exposition des scénarios “in vivo” auprès de la Métropole Rouen Normandie sur la base de la réalisation d’un “serious game” Référent recherche : Philippe Vidal



UN SÉMINAIRE COLLECTIF ET TRANSVERSAL : LE CLIMAT MONDIAL, LA MÉTROPOLE ET SES ACTEURS.

La métropole de Rouen s’investit fortement dans les politiques climatiques. Elle a mis en œuvre un dispositif innovant, une « COP 21 » locale, qui s’appuie sur un « GIEC » local également. Nous proposons d’organiser à partir de cette entrée les échanges entre chercheurs. Ces séminaires ont vocation à questionner de manière transversale la façon dont l’enjeu climatique conduit à réorienter l’action collective à l’échelle métropolitaine.

Modalités de travail. Ces séminaires seront organisés selon les modalités suivantes : - un exposé introductif d’un chercheur de l’équipe. L’exposé introductif est discuté au préalable avec Zeinedine Nouaceur qui a suivi de l’ensemble du dispositif de la COP 21 ; - la participation des autres membres de l’équipe de recherche du POPSU. Ces séminaires sont les moments privilégiés d’échanges au sein de l’équipe de recherche ;

- entre 15 et 20 acteurs publics et privés de la métropole investis sur la question du jour.

Les séminaires feront l’objet d’une note diffusée ensuite largement.

LES THÉMATIQUES DES SÉMINAIRES
1) La métropole et les nouveaux enjeux climatiques (Propos introductif : Xavier Desjardins)
De quelle manière la Métropole se positionne dans la démarche d’adaptation nationale pour limiter les effets des changements climatiques ? Est-ce une congruence fortuite entre une préoccupation devenue vive et l’émergence d’une nouvelle institution ? Est-ce un effet des compétences transférées à la métropole qui la conduisent à s’intéresser à cette dynamique ?

2) Les politiques locales de mobilité et la COP 21 : bifurcation ou approfondissement. (Propos introductif : Elise Guillerme)
Les propositions de la COP 21 entraînent-elles des bifurcations stratégiques ou sont-elles le moyen de « reprendre » des idées déjà anciennes en faveur des mobilités alternatives à l’automobile ?

3) Le lien avec les entreprises et la COP 21. (Propos introductif : Jean Debrie)
Une nouvelle manière d’envisager le rapport du public aux sphères entrepreneuriales ? Un intérêt partagé ou une simple occasion d’échanger ?

4) Le secteur de la construction à l’aube d’un bouleversement avec la COP ? (Propos introductif : François Fleury)

Ces séminaires se dérouleront à partir d’avril 2019 (les suivants printemps, automne 2019). Référent recherche : Zeinedine Nouaceur



Rouen, la métropolisation et les autres : la valorisation

Chacun des axes proposés fera l'objet d'un pilotage coordonné entre le référent du groupe de recherche et un (ou des référents) de la Métropole (ou de l'agence d'urbanisme, selon les cas) pour bien veiller à l'adossement de la démarche de recherche aux propres travaux, réflexions, actions du territoire.

L'Axe 1 sur « la Métropole et les autres » sera articulé à la « fabrique coopérative des coopérations interterritoriales » initiée par le CGET, l'AdCF et FU de l'automne 2018 à l'automne 2019 et à laquelle participent les Métropoles de Rouen, Brest, Toulouse et Nantes, de façon à faire coïncider les approches.

De façon générale, et indépendamment des colloques/journées scientifiques qui pourraient être organisés à mi-parcours, en fonction de l'avancée des travaux, et des modalités particulières d'ores et déjà explicitées dans le projet, il est prévu une valorisation de la démarche à travers :

- Les dispositifs de participation citoyenne mis en place par la Métropole : *ateliers participatifs*, *ballade métropolitaine*, *café métropolitain*. La démarche POPSU devient un des éléments des initiatives prises dans ce cadre, dans une logique de co-construction avec l'équipe de recherche. En fonction de l'avancée des travaux et des sujets mis en discussion, celle-ci sera également associée au programme de réunions publiques grands formats initiés par la Métropole (les ABCD de la Métropole – Apprendre, Bâti, Comprendre, Débattre) en direction des habitants du territoire ;

- Une plateforme numérique documentant la démarche au fur et à mesure des publications des différents groupes de recherche, accessible via le site internet de l'agence d'urbanisme. Les travaux seront mis en ligne et pourront être articulées avec les publications de l'agence d'urbanisme lorsqu'elles sont complémentaires. Pour le grand public, la Métropole a mis en place une plateforme de la participation citoyenne, site internet à caractère généraliste ayant pour objectif de faciliter la participation citoyenne, d'informer sur toutes les démarches/ ateliers en cours et de permettre les échanges entre citoyens : les ateliers et notes de recherche réalisées dans le cadre de POPSU y seront naturellement valorisés, au fur et à mesure de leur production.

PRÉSENTATION DES RESPONSABLES D'AXE DE L'ÉQUIPE

XAVIER DESJARDINS

Professeur à Sorbonne Université
Chercheur à l'UMR Espace, nature et culture
Thématique de recherche

- Aménagement du territoire et urbanisme
- Les scènes de l'action publique locale
- Lien entre mobilité et territoire

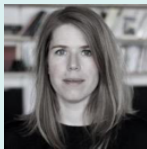


Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
Urbanisme et mobilité, de nouvelles pistes pour l'action, Editions de la Sorbonne, Coll. « Sociétés et Mobilités », 2017
L'aménagement du territoire, Armand Colin, Coll. Cursus, 2017, 192 p
"Greater Paris and Its Lessons for Metropolitan Strategic Planning", *Town Planning Review*, 89.1, 2018, pp. 1-22
Autre information en lien avec le programme POPSU
Xavier Desjardins est impliqué, à travers la coopérative Acadie, à une recherche-action sur les intercommunalités XXL, dans le cadre d'une commande l'ADCF et du CGET.

JULIETTE MAULAT

Maître de conférence
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
UMR Géographie-Cités
Thématique de recherche

- Les stratégies et pratiques de coordination urbanisme-transport
 - La planification métropolitaine et les projets urbains autour du rail
 - Les politiques de mobilité durable
- France, Europe, Canada



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- Maulat J., Paulhiac-Scherrer F., Scherrer F., à paraître, « Les projets novateurs de Transit-oriented development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme », *Métropoles*.
- Maulat J. 2016, « Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple toulousain. », *Revue internationale d'urbanisme*. <http://riurba.net/Revue/le-role-de-...>
- Maulat J., 2015, « Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires », *Flux*, n° 101-102, p.82-98. <https://www.cairn.info/resume.php?l...>

Autre information en lien avec le programme POPSU
Juliette Maulat est impliqué avec Jean Debrie et des collègues de Géographie Cités à une recherche-prospective sur les possibilités de réduction de la mobilité automobile en Île-de-France.

JEAN DEBRIE

Professeur des Universités
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
UMR Géographie-Cités

Thématique de recherche

- Transport et aménagement
- Urbanismes des villes fluviales et portuaires
- Prospective territoriale



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- Debrie J. (2014) « La relation ville-fleuve dans les métropoles fluviales : quelle gouvernance ? » in *Les métropoles fluviales* (dir. A Beyer et J Debrie), Edition l'œil d'or.
- Debrie J., Rimbault N. (2016) « The port-city relationships in two European inland ports : a geographical perspective on urban governance » in *Cities – International Journal of Urban Policy and Planning*, n°50, pp. 180-187.
- Debrie J., D'Henin S., Wendling C. (2017) *Prospective et projets de territoires. Outils et dispositifs interdisciplinaires, rapport pour la Caisse des Dépôts (programme Centre Michel Serres et Labex Dynamite)*.

Autre information en lien avec le programme POPSU
Jean Debrie est impliqué avec Juliette Maulat et des collègues de Géographie Cités à une recherche-prospective sur les possibilités de réduction de la mobilité automobile en Île-de-France.

FRANÇOIS FLEURY

Professeur à l'École Nationale Supérieure
d'architecture de Normandie
Chercheur à l'EA 7464 ATE

Thématique de recherche

- Sciences et techniques pour l'architecture
- Histoire de la construction



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- F. Fleury & al. (2014) *Réalisation énergétique. Rapport final, programme national Ignis Mutat Res - Penser l'architecture, la ville et les paysages au prisme de l'énergie*. Mai 2014.
- F. Fleury (2018), « Innover ? introduction ». *Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère, Dossier thématique n°1*, janvier 2018.

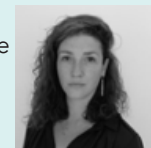
Autre information en lien avec le programme POPSU
François Fleury est représentant de l'ENSA Normandie dans la chaire AMBIOS en partenariat avec UniLassale pour la promotion des matériaux bio-sourcés dans la construction, et participe au programme interministériel de recherche et d'expérimentation en architecture SMART FRENCH "Architecture du xxe siècle, matière à projet pour la ville durable du xxe siècle - outils conceptuels et techniques pour le recyclage, la transformation et la restauration des architectures récentes".

ELISE GUILLERM

Ingénieure de recherche ministère de la Culture
Ecole Nationale Supérieure d'architecture de Normandie EA 7464 ATE
(Architecture - Territoire - Environnement)

Thématique de recherche

- Histoire de l'architecture ; Histoire urbaine
- Histoire du logement
- Histoire des professionnels de la ville



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
MASSU, Claude, GAIMARD, Marie, GUILLERM, Élise (sous la direction de), *Métier : architecte. Dynamiques et enjeux professionnels au cours du XXe siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, collection « Histo.art », n°5, 2013, 358 p. + ill.
[avec Valter Balducci] « Un architecte, deux programmes : l'École d'architecture de Normandie et l'Institut européen d'aménagement et d'architecture », dans Guy Lambert et Eléonore Marantz (dir.), *Architectures manifestes. Les écoles d'architecture en France depuis 1950*, Actes de la journée d'études « Architectures des écoles d'architecture en France depuis 1960 », Université Paris 1/ENSA Paris-Belleville, Genève, MétisPresse, 2018.
GUILLERM E. « 'La tradition du town design et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises' », *Actualités de la recherche dans Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, mis en ligne le 30 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/craup/337>

PHILIPPE VIDAL

Maître de conférences HDR
(Professeur au 1^{er} Septembre 2018)
en Géographie-Aménagement
Chercheur à UMR IDEES LE HAVRE 6266

Thématique de recherche

- Le numérique territorial
- Les mobilités connectées
- Métropoles intelligentes



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- VIDAL Philippe (2017), *La paradoxale intrusion du numérique dans la France des marges*, in Martine Candelier-Cabon et Solène Gaudin, [La France des marges], Collection : Didact Géographie, Presses Universitaires de Rennes, pp. 137-151
- Le Crosnier Hervé, VIDAL Philippe, «Entre fragilité et innovation sociale, les communs urbains à l'heure du numérique », *Netcom*, n° 31/1-2, 2017
VIDAL Philippe (2015), « Tracer sa route, en toute intransparence numérique ? », *Netcom*, n°29/1-2, 2015

Autre information en lien avec le programme POPSU
Philippe Vidal a mené plusieurs exercices de prospective avec la DATAR. Il est par ailleurs :
- Co-responsable de l'axe 4 "sociétés numériques" de l'UMR IDEES 6266
- Directeur de la revue NETCOM
- Co-directeur du MASTER URBANITE
- Secrétaire exécutif de la Commission on the Geography of Information, Innovation and Technology de l'Union Géographique internationale (UGI)

CHRISTOPHE IMBERT

Professeur à l'Université de Rouen-Normandie
Chercheur à l'UMR IDEES

Thématique de recherche

- Mobilités et dynamiques de peuplement
- Mobilités et dynamiques familiales
- Analyse géographique des modes de vie



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- Christophe Imbert, Eva Lelièvre, David Lessault (dir.) (2018), *La famille à distance. Mobilités, territoires et liens familiaux*. Paris, INED, Collection Questions de populations, 373 p.
- Catherine Bonvalet, Arnaud Bringé, Christophe Imbert (2016), "Urban dynamics and residential trajectories in Paris", *Portuguese Journal of Social Science*, 15 : 27-46.
- Christophe Imbert, Hadrien Dubucs, Françoise Dureau, Matthieu Giroud (dir.) (2014), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, Armand Colin, 496 p.

ZEINEDDINE NOUACEUR

Maître de conférences à l'Université de Rouen
Chercheur à l'UMR IDEES

Thématique de recherche

- Changement climatique
- Climatologie tropicale
- Risques environnementaux



Trois publications significatives en lien avec le programme POPSU
- Nouaceur Z, 2015: *les capitales sahéliennes face à la recrudescence des inondations urbaines*, *Territorium*, 22, 131-140
- Nouaceur Z, 2013 : *Nouakchott, une capitale au péril des vents de sable, de l'ensablement et des inondations*, *Sécheresse*, 24, 182-193
- Nouaceur Z, Laignel B, Turki I, 2013 : *Changements climatiques au Sahel : des conditions plus humides et plus chaudes en Mauritanie ?* *Sécheresse*, 24, pp 85 - 95.
Autres informations en relation avec le programme POPSU
Zeineddine Nouaceur fait partie de l'équipe du GIEC local (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), 2017-2019, dans le cadre de la COP 21 local, (la Cop 21 locale est initiée par la Métropole Rouen Normandie, en partenariat avec WWF, elle a été lancée le vendredi 8 décembre 2017)



AVEC LA CONCOURS DE



ideas

