

ROUEN INCERTAINE

Équipe MTG-Rouen (1) *

RÉSUMÉ. Rouen souffre de la proximité parisienne et de la perte de son ancienne position stratégique dans l'Europe du Nord-Ouest. Malgré les atouts de son cadre naturel, la ville est marquée par une forte importance de l'industrie chimique et par un lent démarrage des services moteurs. L'agglomération est handicapée par la division communale et par un fort clivage socio-spatial interne.

• AIRE URBAINE • BASSIN PARISIEN • ENVIRONNEMENT • SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALE

ABSTRACT. Rouen suffers from the proximity of Paris and the loss of its former strategic position in north-western Europe. Despite its natural endowments, the town is characterised by a dominant chemicals industry and the slow development of key services. The administrative division and social segregation of the urban area can be considered handicaps.

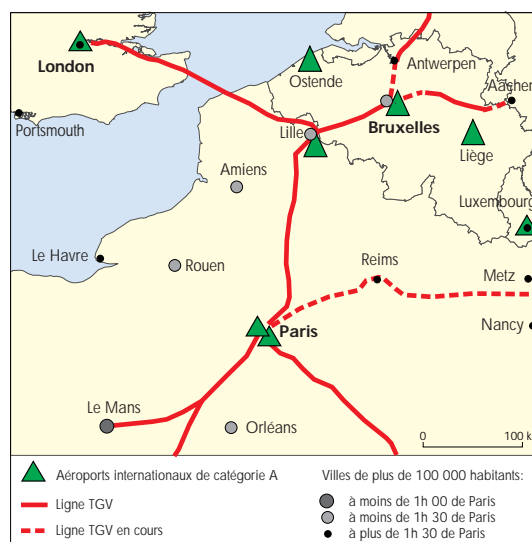
• ENVIRONMENT • PARIS BASIN • SOCIO-SPATIAL SEGREGATION • URBAN AREA

RESUMEN. Rouen sufre de la proximidad parisina y de la pérdida de su antigua ubicación estratégica en la Europa del Noroeste. A pesar de las ventajas de su entorno natural, la ciudad esta tachada por la importancia de la industria química y por el lento despegue de los servicios motores. La aglomeración se encuentra afectada por la división comunal y las fuertes divisiones socio-espaciales internas.

• ÁREA URBANA • CUENCA PARISINA • MEDIO AMBIENTE • SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL

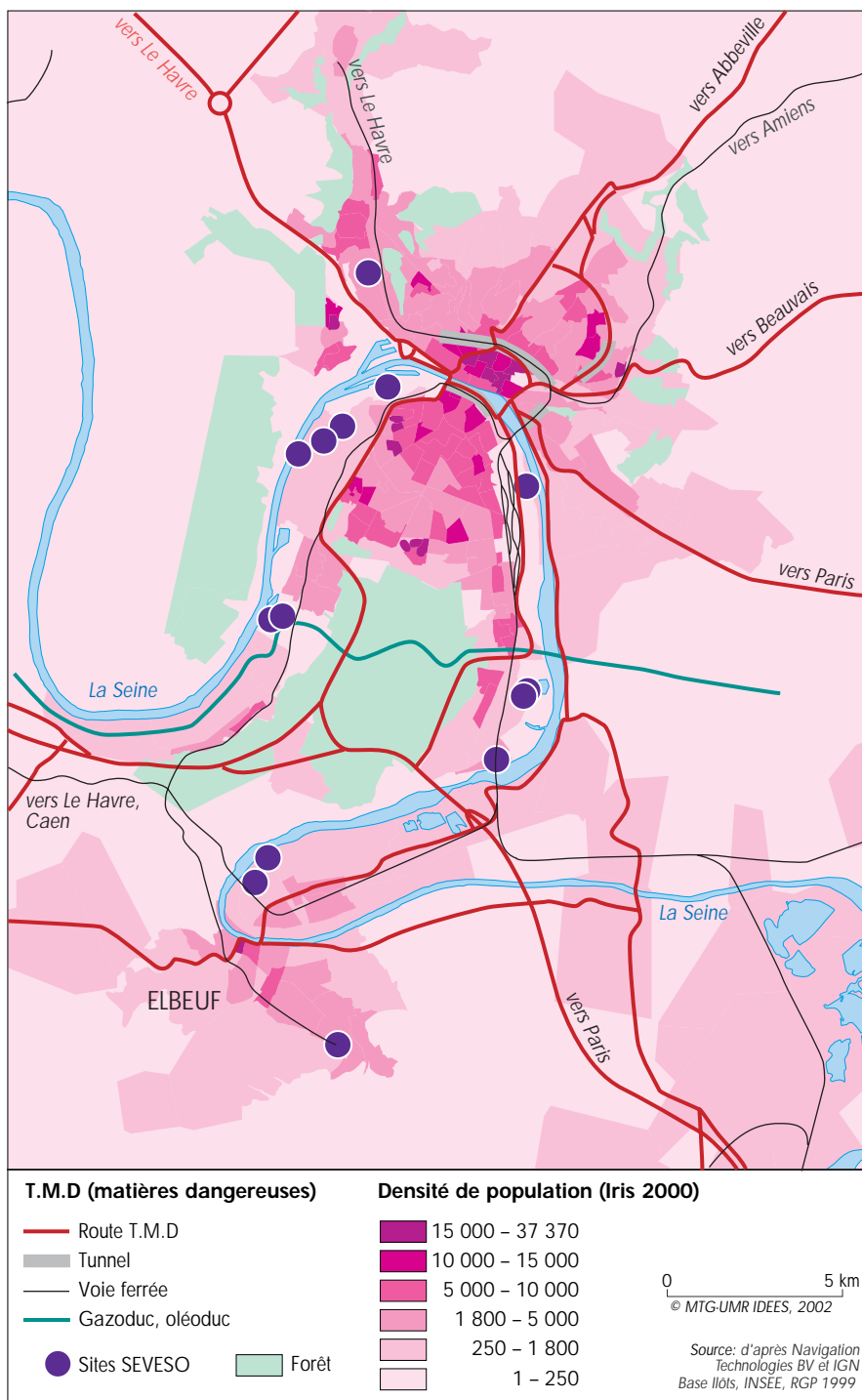
Une perte de position stratégique

Au xv^e siècle, Rouen était la deuxième ville de France. La prospérité dura jusqu'à la fin du xvii^e, grâce à sa situation d'avant-port de Paris et à l'industrie textile; en 1550, une grande fête brésilienne y fut donnée, en présence d'Henri II, qui témoignait de l'activité du commerce avec l'Amérique latine. Cette image s'est maintenue assez longtemps, puisqu'on désignait encore, au milieu du xx^e siècle, l'«axe Rouen-Paris-Marseille» comme une sorte de colonne vertébrale de la France. Cette situation est renversée maintenant, au profit d'un axe de circulation rapide Lille-Paris-Marseille, qui se poursuit au nord vers Londres et vers Bruxelles, tandis que le gros du trafic portuaire s'est reporté sur Le Havre, plus rapidement accessible pour les grandes lignes maritimes transocéaniques. La figure 1 montre cette situation assez paradoxale d'une ville située



1. Le paradoxe des transports

(1) Edwige Dubos-Paillard, Sylviano Freire-Diaz, Frédéric Girault, Yves Guermond, Wandrille Hucy, Jean-François Mary
Université de Rouen, Département de géographie, rue Lavoisier, 76821 Mont-Saint-Aignan cedex.



2. Le transport des matières dangereuses

à moins de 250 km de Paris, de Londres et de Bruxelles, et pourtant à l'écart des grands systèmes de communication. Avec 390 000 habitants, l'unité urbaine rouennaise est cependant la plus peuplée de la « grande couronne »

parisienne, dont les villes sont à environ une heure de Paris par chemin de fer: Le Mans, 54 minutes, Orléans, 63, Amiens (et Lille...), 65, Rouen, 66; Reims est plus éloignée (92 minutes) mais sa situation va changer avec la mise en service du TGV Est. On voit que Le Havre (120 mn) et Rouen sont désavantagées par l'absence de trains à grande vitesse, et plus encore par la distance aux grands aéroports internationaux (de catégorie A, ayant des pistes de 3 km accessibles aux lignes internationales directes).

La chimie dans la verdure ?

Rouen est connue négativement par le grand nombre d'usines « Seveso », qui s'alignent le long de la rive gauche de la Seine (fig. 2), au beau milieu de l'espace urbain: Shell, Butagaz, Parisienne des Asphaltes, Grande Paroisse, Totalfina, Lubrizol, Maprochim, Aventis (Rhône-Poulenc), en bref tout ce que la France compte de grands noms de la chimie. La population qui habite à moins de 4 km de l'une ou l'autre de ces entreprises atteint 200 000 habitants, et on peut légitimement craindre, en cas d'accident, une réaction en chaîne d'une usine à l'autre.

Toutefois, l'agglomération apparaît enserrée dans un cadre forestier bien fourni (fig. 3). La ville ancienne s'était établie sur la rive droite du fleuve, profitant d'une

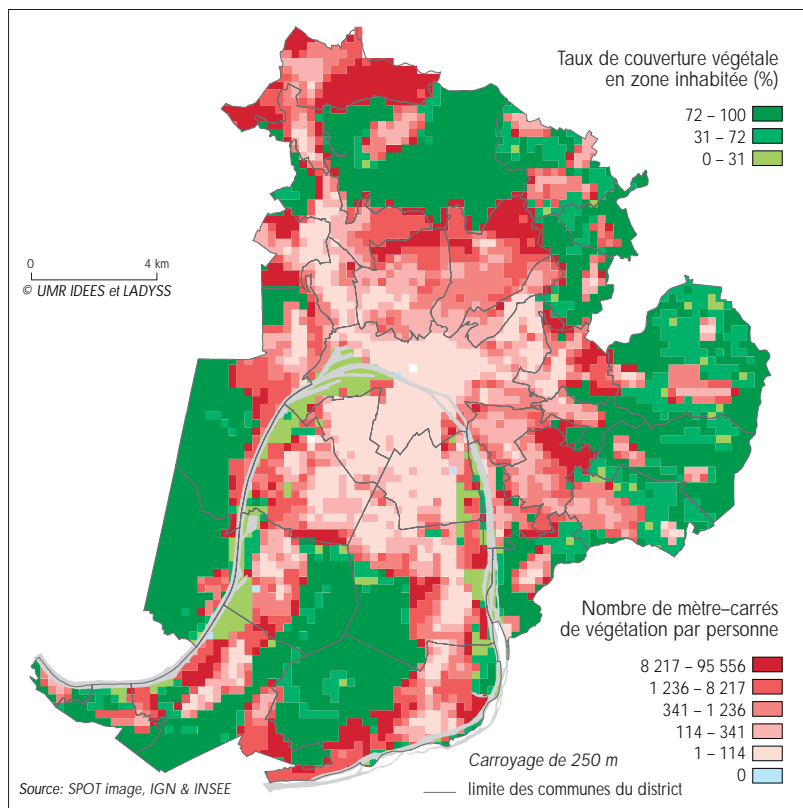
légère surélévation parmi les marécages, au nord du méandre. Les extensions industrielles se sont faites le long de la Seine et dans les deux vallées affluentes de la rive droite, puis l'habitat ouvrier s'est étendu aux XIX^e et XX^e siècles sur

le lobe convexe du méandre au sud, pendant que les classes moyennes et les cadres s'installaient plutôt rive droite, sur les versants nord, bien exposés, et sur les plateaux nord et est.

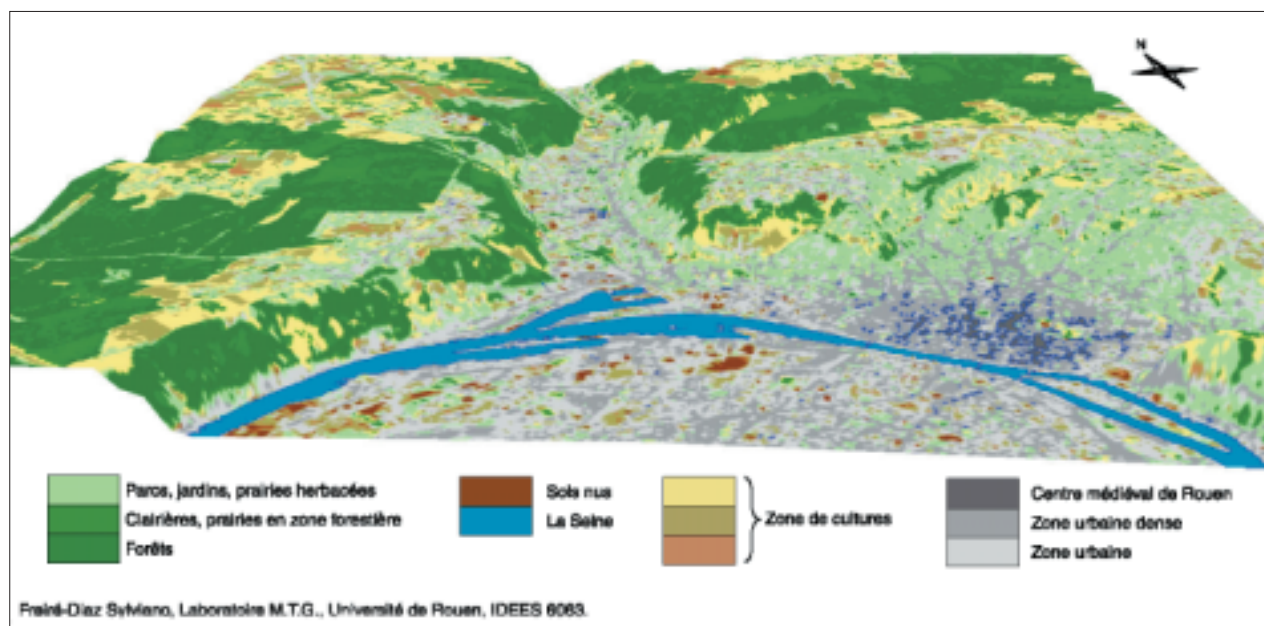
La figure 4 est une vue panoramique prise vers le nord, en direction de la vallée du Cailly, où l'occupation du sol, déterminée par la classification d'une image Spot, a été drapée sur un modèle numérique de terrain. La dénivellation est certes exagérée, mais il y a bien une dénivellation de 135 m entre les berges de la Seine, qui sont à 5 m, et le plateau nord, à Mont-Saint-Aignan, qui est à 140 m – ce qui explique en partie les difficultés d'accès à l'université, depuis la gare, par les transports en commun.

Ségrégation sociale

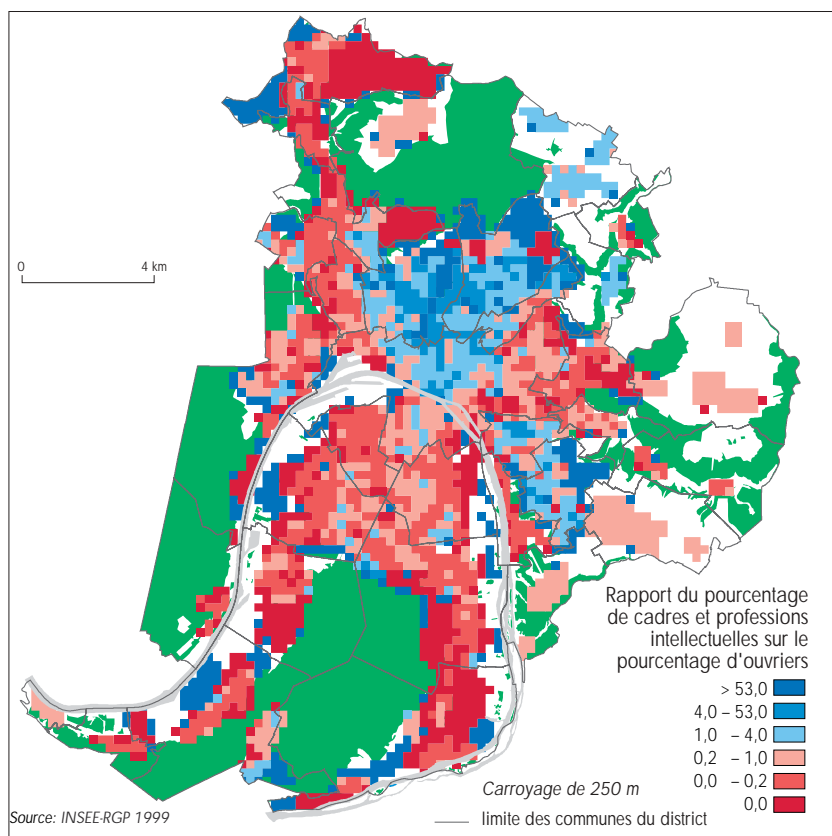
L'opposition rive droite-rive gauche est fortement ancrée dans les esprits : le prix des terrains est deux fois moins élevé sur la rive gauche, où n'existent aucune librairie, aucun disquaire. Néanmoins, les quartiers populaires se sont également développés dans les



3. L'environnement végétal. La couverture végétale a été déterminée à partir d'une image SPOT. Les surfaces ont été reportées dans un carroyage au pas de 250 m. Les chiffres de population ont été ventilés selon ce même carroyage, ce qui permet la mise en relation des données SPOT et des données INSEE.



4. Vue générale de Rouen en perspective. Carte d'occupation des sols. Classification d'une image Spot de 1995



5. La ségrégation sociale. Même principe que la fig. 3 : les données INSEE ont été ventilées selon le carroyage au pas de 250 m.

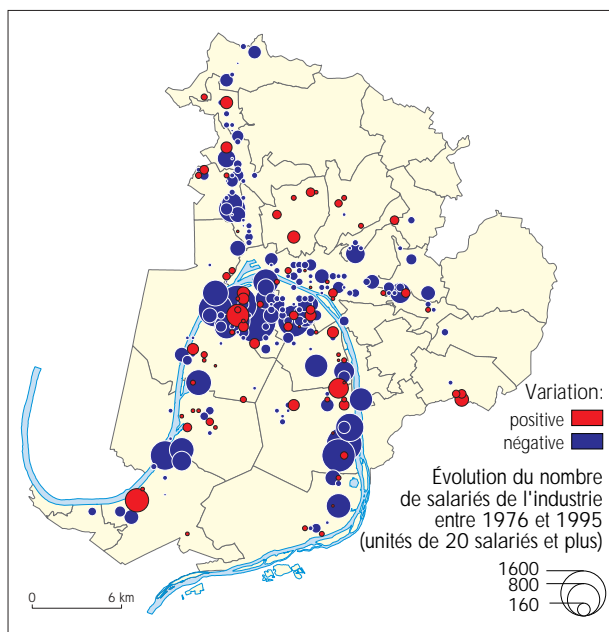
tertiaire et de la « tertiarisation » de l'industrie. On distingue de plus en plus mal des activités dites « tertiaires » les nouvelles industries qui, prenant la forme de petites unités non polluantes, se diffusent au sein des espaces d'habitat. Les créations d'emploi des 25 dernières années sont faibles, en comparaison des suppressions dans les industries lourdes, et échappent largement aux anciennes localisations fluviales et portuaires. Les communes qui ont gagné le plus d'emplois (industriels et tertiaires) au cours des dix dernières années sont sur le plateau nord (Mont-Saint-Aignan + 38 %, Bois-Guillaume + 17 %).

Rouen est au 10^e rang des capitales régionales françaises pour la population

deux vallées anciennement industrialisées de la rive droite, ainsi que dans les grands ensembles construits sur le plateau en périphérie nord-est de la commune-centre (« les Hauts de Rouen »). Une certaine mixité sociale apparaît par contre dans le centre rive gauche et en prolongement vers le sud, au centre du méandre (fig. 5), et des efforts sont en cours pour « requalifier » le quartier Saint-Sever, sur la rive gauche. Une tentative des années 1970 pour créer un second centre dans ce quartier n'est jamais parvenue à concurrencer sérieusement la rive droite. Le « métro-bus » récent pourrait redonner vigueur à ce projet, car il relie très rapidement les deux pôles.

Le tertiaire s'insinue

La répartition géographique des fonctions urbaines semble immuable : l'industrie visible dans le paysage occupe les berges de la Seine sur la rive gauche et la vallée du Cailly, au nord (fig. 6). Rouen demeure l'un des plus gros centres français de l'industrie chimique lourde et les terrains alluviaux situés en bordure de Seine, bien desservis par la route et le rail, demeurent les sites préférentiels. Cependant, comme partout, la place tenue par la grande industrie dans l'emploi diminue au profit de l'emploi



6. Évolution des salariés de l'industrie. Les cercles indiqués sur la carte ne correspondent pas à des établissements industriels individualisés. Ils sont proportionnels à l'effectif salarié situé dans les cases du même carroyage au pas de 250 m que celui des figures 3 et 5.

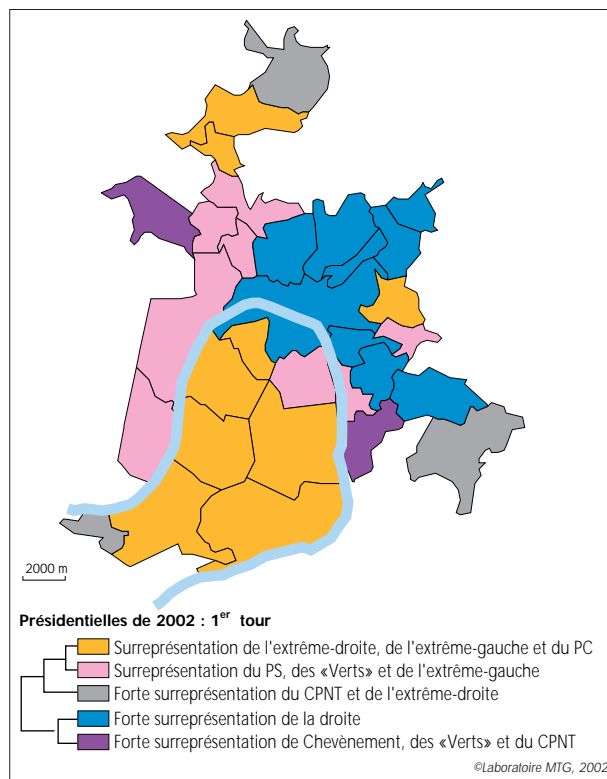
de son unité urbaine ; une étude de l'association Normandie Métropole montre que, en dehors du secteur de la logistique et des transports (pour lequel elle est au premier rang, avec Marseille), elle est également au 10^e rang pour les effectifs employés dans les divers « services moteurs » que sont la gestion et l'administration des entreprises, l'ingénierie et les études techniques, les secteurs d'intermédiation et les auxiliaires financiers. Pour les emplois de l'informatique et les technologies de la communication, elle est seulement au 15^e rang, avec deux fois moins d'emplois dans ce secteur qu'Orléans, par exemple. La ville ne parvient pas à attirer des déconcentrations du tertiaire accumulé dans la banlieue ouest de Paris, et, ce qui est encore plus préoccupant, elle perd l'implantation des nouvelles directions suprarégionales d'un certain nombre de services, au profit de Lille ou de Rennes.

Clivage politique et communautés d'agglomération

Il n'est pas étonnant que la configuration géographique de la ville ait entraîné un clivage politique marqué (fig. 7). La rive gauche vote à gauche (avec la vallée industrielle du Cailly sur la rive droite), et les plateaux nord et est votent à droite, de même qu'une partie du centre-ville. La communauté d'agglomération de Rouen est gérée par la gauche, mais la mairie de la ville-centre est redevenue centriste lors des dernières élections municipales (2001), après un intermède socialiste aux municipales précédentes.

Si l'on regarde les chiffres de population, il peut apparaître surprenant d'avoir deux communautés d'agglomération pour ce qui n'est en réalité, et de plus en plus, qu'un seul ensemble, celui de Rouen-Elbeuf. L'obstacle n'est pas politique, puisque les deux communautés sont de la même couleur politique : il est dans une sorte d'inaptitude locale à penser un véritable projet urbain métropolitain. Les responsables sont assez dépourvus d'idées devant l'arrivée d'une banlieusardisation périparsienne qu'ils ne parviennent ni à contrecarrer, ni à exploiter au mieux. Le centre urbain garde son attrait, puisque sa population s'est accrue de plus de 3 % depuis le recensement de 1990, alors que le reste des deux agglomérations ne dépassait pas 1,5 %.

(1) Population 1999 sans doubles comptes : commune de Rouen 106 572 hab. ; unité urbaine, 389 900 ; unités urbaines de Rouen et Elbeuf, 465 600.



7. Le paysage électoral : les élections présidentielles de 2002

Industrie et BTP		
Salariés des 10 principaux établissements		
	1991	2001
RENAULT. Automobiles (Elbeuf, rive droite)	5 500	5 200
QUILLE. Travaux Publics (Rouen)	500	1 200
SHELL. Raffinage de pétrole (Rouen, rive gauche aval)	800	700
AZF (LA GRANDE PAROISSE). Chimie (Rouen, rive gauche aval)	1 300	700
RHONE-POULENC. Chimie (Elbeuf, rive droite)	900	700
GEC ALSTHOM. Appareils électriques (Rouen, rive gauche amont)	600	500
SANOFI. Ind. pharmaceutique (Vallée du Cailly, NO de Rouen)	450	500
LEGRAND. Appareils électriques (Vallée du Cailly, NO de Rouen)	400	400
SAGEM. Électronique (Rouen, rive gauche amont)	900	400
CHAPELLE DARBLAY. Papier, carton (Rouen rive gauche aval)	600	400

Trafic du port de Rouen	
1984	20 657 700 tonnes
2001	20 742 932 tonnes
	dont importations : 8 810 442 tonnes
	exportations : 11 932 490 tonnes
	répartis en vrac liquides et solides : 17 474 665 tonnes
	marchandises conditionnées : 3 268 267 tonnes (15,8 % du total)