

DEUX NORMANDIES, UN MODÈLE

Denis ECKERT*

RÉSUMÉ Éclatée en deux régions administratives, Haute- et Basse-Normandie, fragmentée en plusieurs systèmes locaux, la Normandie doit aujourd'hui redéfinir sa place par rapport à Paris, dans le nouveau contexte de l'Union européenne. La modélisation aide ici à poser les questions fondamentales.

ABSTRACT Normandy is split in two administrative regions, Upper and Lower Normandy; the status of the region, which is made up of a number of local jurisdictions, should be redefined today in relation to Paris within the new framework of the European union. Modelling serves to illustrate major issues.

RESUMEN Dividida en dos regiones administrativas, Alta y Baja Normandía, fragmentada en varios sistemas locales, Normandía, hoy, tiene que volver a definir su sitio con relación a París, en el nuevo contexto de la unión europea. Aquí, la modelización ayuda a formular las preguntas fundamentales.

• CHAMPS • CHORÉMATIQUE • MODÉLISATION GRAPHIQUE • NORMANDIE • ORGANISATION DE L'ESPACE

• CHORÉMATIQUE • FIELDS • GRAPHIC MODELLING • NORMANDY • SPATIAL ORGANISATION

• CAMPOS • COREMÁTICA • MODELIZACIÓN GRÁFICA • NORMANDÍA • ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO

La Normandie, éclatée en deux régions administratives (Haute- et Basse-Normandie), fragmentée en plusieurs systèmes locaux, est un objet paradoxal. En l'absence d'un système régional articulant les différentes parties de la Normandie, il est pourtant possible d'en proposer une modélisation. La modélisation se propose ici non pas de représenter un système régional pris pour lui-même, mais de faire émerger les structures fortes d'une portion d'espace pour lequel on ne fait pas d'hypothèse de cohérence *a priori*.

Paris a fait la Normandie

La situation de la Normandie s'est longtemps définie, pour le meilleur et pour le pire, par la proximité de Paris, de la mer, et un peu de l'Angleterre. Aujourd'hui, les effets positifs de certaines de ces proximités ont cessé de jouer, tandis que les effets négatifs se font plus lourds. La seule proximité devient moins significative: il faut aussi prendre en compte l'azimut dans lequel la Normandie se situe par rapport à Paris, ce quadrant nord-ouest qui n'a pas que des avantages.

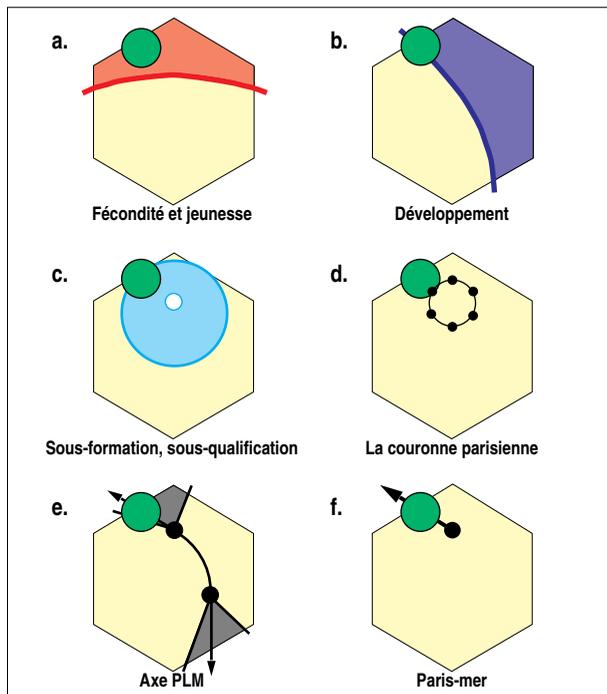
La Normandie est en situation d'antichambre maritime du Bassin parisien. Ceci a joué pour faire d'elle dans le passé le

principal bassin laitier de la capitale, mais aussi une zone de récréation des élites: Deauville en est le symbole. En outre, par son rôle d'approvisionnement en matières premières, en énergie, en matériaux de construction, l'axe du fleuve est devenu l'un des grands couloirs industriels du pays, avec la pétrochimie et la construction automobile. Ceci donne une place privilégiée à la Basse-Seine, et crée une dissymétrie dont le système urbain normand porte la trace.

Aujourd'hui, les fondements mêmes de ce rapport à Paris sont modifiés, ce qui en un sens banalise la région en réduisant les avantages, voire les privilèges de la relation à Paris, et dans un autre sens la rend plus sensible encore à certaines dynamiques de périphérisation, voire à des nuisances. Il semble que la Normandie connaisse le lot commun des régions voisines de l'Île-de-France, cette proximité étant plus subie que mise à profit.

L'augmentation générale de la portée des échanges et des circulations a réduit l'avantage comparatif de la Normandie d'un point de vue parisien, ce qui joue pour l'approvisionnement en produits agroalimentaires (l'industrie régionale de ce secteur n'est toujours pas sortie d'une grave crise), le rôle de villégiature, la fonction portuaire (les facteurs d'organisation, la qualité logistique jouent en ce moment en faveur des ports de la mer du Nord, de Dunkerque à Rotterdam) et aussi la fonction industrielle.

* CNRS, GIP RECLUS, Maison de la Géographie, Montpellier.



1. Situations normandes

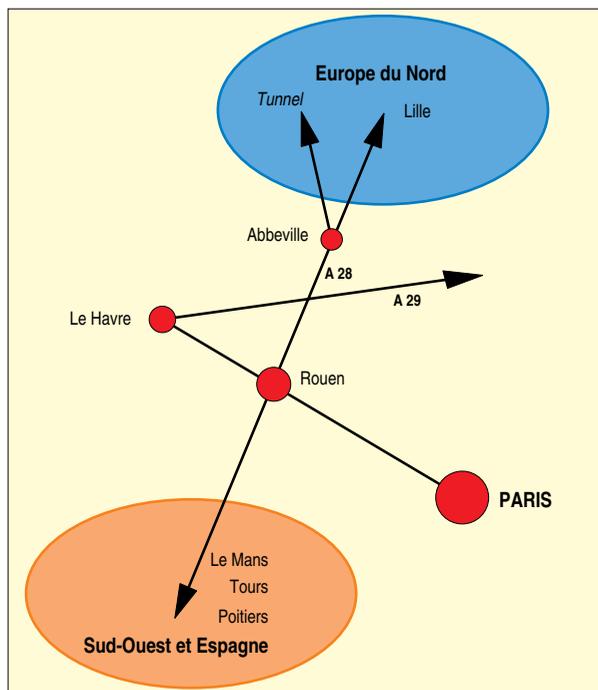
La Normandie, dont le système était fondé pour l'essentiel sur cette relation privilégiée à Paris (bassin de production et couloir d'approvisionnement), est amenée à réinterpréter sa position, à se refaire une situation si l'on peut dire. Mais ses décideurs sont toujours enfermés dans l'image d'antichambre maritime et dans la fonction portuaire. Cela joue quand il est question de dessiner de nouvelles perspectives et de dégager un projet d'avenir pour cette région.

Les champs de la Normandie

En sortant d'une définition qui se rapporterait exclusivement à Paris, on peut définir l'ensemble des champs qui structurent la région normande.

La composition de quelques champs contribue largement à individualiser la question normande au sein du Bassin parisien: la Normandie cumule la productivité démographique, les assez fortes densités, les trafics et les basses qualifications (fig. 1).

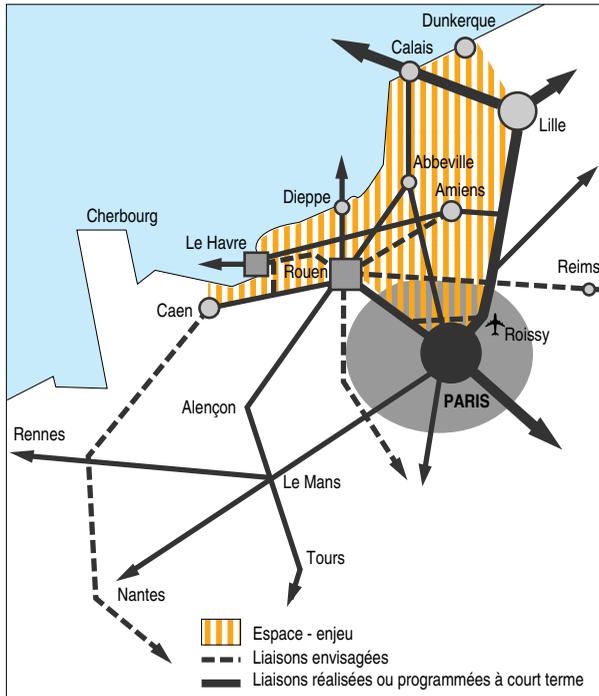
- La Normandie est tout entière située dans le grand croissant fertile qui, de l'Ouest intérieur au Nord-Est de la France, et d'une façon assez paradoxale par rapport aux espaces européens proches, continue à se signaler par de fortes natalités et, par conséquent, une remarquable jeunesse de la population. Il faut y associer une faible espérance de vie, et certains facteurs de santé préoccupants (fig. 1 a.).
- La Normandie est traversée par le grand axe qui va de la Basse-Seine au Bas-Rhône, considéré longtemps comme la limite ouest de l'Europe économiquement développée. Ceci détermine la puissance du couloir de la Basse-Seine mais aussi



2. Le faisceau ouest

la dissymétrie fondamentale de la région. Une partie «nord», déjà proche de l'Europe la plus active, ressemble à la Picardie; une partie «ouest» reste caractérisée par ses densités rurales. L'axe de la Basse-Seine en fait moins l'unité qu'il n'en sépare les deux volets. Son Nord-Est appartient ainsi depuis longtemps à une France industrialisée, aujourd'hui en vieillissement structurel et en reconversion, caractérisée aussi par une agriculture très concentrée. À l'inverse, le Sud-Ouest est resté longtemps très agricole, avec des systèmes d'exploitation plus familiaux. Dans l'après-guerre, il a reçu beaucoup de ces «décentralisations» industrielles provoquées par la recherche de salariés à bon marché, pour des productions de bas niveau et à faible valeur ajoutée (fig. 1 b.).

- La Normandie, surtout à l'ouest (Basse-Normandie) se trouve incluse dans l'auréole de sous-formation et de sous-qualification qui entoure Paris. Ces effets de «pompage» par la capitale sont connus dans tous les azimuts. Ici, ils contribuent à la formation d'un gradient d'attraction et de dépendance qui varie en raison de la distance à Paris, gradient qui est un puissant facteur de différenciation interne de la région (fig. 1 c. et 1 d.).
- La Normandie, singulièrement la Basse-Seine, était naguère le prolongement de l'axe PLM. Or les axes Paris-Lille-Tunnel sous la Manche (TGV Paris-Lille-Londres) et Paris-Lille-Bruxelles tendent à se substituer à celui de la Basse-Seine, en voie de marginalisation (fig. 1 e.).
- Sa position intermédiaire néanmoins la transforme en passage obligé entre Paris et la mer (fig. 1 f.), pour qui veut aller de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest vers le Sud-Ouest (fig. 2). À ce titre, la Normandie est solidaire de tous les efforts qui pourront



3. L'enjeu des liaisons

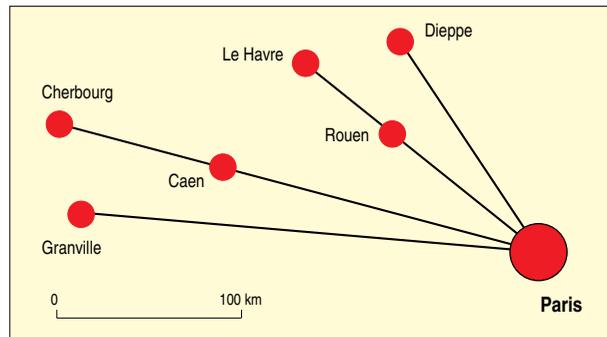
être faits pour équiper le faisceau de circulation SO-NE de l'Europe, et ne peut que gagner à un renforcement des équipements et des liaisons avec l'Espagne, le Portugal et plus tard le Maghreb. Il est vrai que cela se traduit par un choix entre plusieurs options possibles d'aménagement, qui retentiront à terme très fortement sur les structures spatiales de la région (fig. 3).

Un modèle régional: représentations de l'éclatement

La région est soumise à des forces de gravitation d'une intensité exceptionnelle. La différenciation interne, très forte, est pour l'essentiel impulsée par celles-ci. Le manque d'intégration régionale est flagrant; le symptôme le plus caractéristique en est l'orientation de l'éventail ferroviaire (fig. 4). En conséquence, le modèle proposé doit tenir compte de l'hypothèse initiale de l'éclatement.

L'attraction parisienne joue cependant de façon différentielle, en contribuant à définir quatre auréoles qui, se composant avec d'autres champs et forces, font les structures et les sous-systèmes normands (fig. 5).

La première auréole verse dans la périurbanisation parisienne. La seconde rassemble surtout des plateaux assez opulents avec une agriculture fortement intégrée, et l'agglomération de Rouen. On y observe de nouvelles implantations industrielles, un étoffement des services, un intérêt de plus en plus marqué pour Paris. La troisième, plus éloignée de Paris, et donc apparemment plus autonome et pourvue de villes actives et du port du Havre, demeure en situation instable et fragile, soumise aux restructurations et fermetures d'ateliers à faible valeur ajoutée.



4. L'éventail ferroviaire

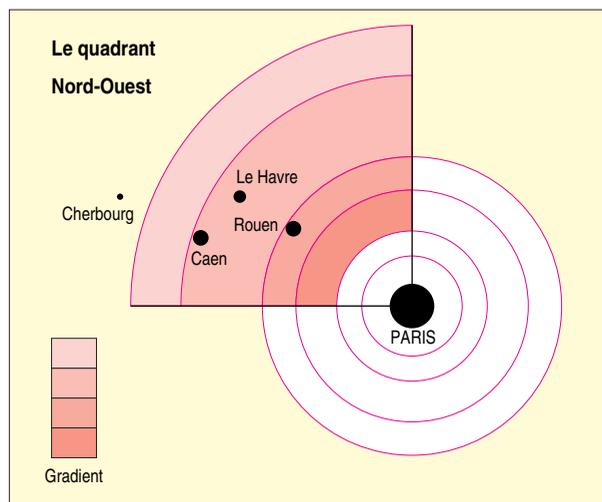
En l'état actuel, les liaisons et les trafics en Normandie sont complètement polarisés par Paris. Cela donne à la Normandie une structure de relations longitudinale, en éventail très refermé, et il ne faut pas moins de deux gares parisiennes — trois, si l'on inclut la gare du Nord pour la desserte du Tréport —, pour couvrir ce secteur d'à peine 70°.

Un mouvement de concentration de la population se fait sentir vers les petites villes. Seule Caen bénéficie d'un développement franc; le littoral de la Haute-Normandie est en difficulté, mais le tout nouveau pont de Normandie, sur l'estuaire de la Seine, devrait modifier les relations. Enfin, la quatrième auréole inquiète par la vigueur de la dépopulation, le vieillissement des habitants et des structures; elle ne concerne qu'une petite partie de la Normandie, notamment son Sud-Ouest; le Nord du Cotentin y échappe un peu par accident, grâce au nucléaire de la Hague, mais Cherbourg fait en ce moment l'épreuve de sa fragilité industrielle.

Il a été nécessaire d'inclure Paris dans le modèle régional... Ceci conformément à une règle systémique qui veut que les plus fortes relations détectées soient représentées à l'intérieur du modèle. Il ne s'agit pas d'un modèle intrarégional au sens strict, parce que la région n'existe pas de notre point de vue comme entité cohérente ou systémique. L'intégration est assurée par un élément extérieur, qui seul explique l'axe, l'orientation des réseaux, et certaines dynamiques en amont de Rouen. Le modèle présenté permet d'explicitier l'hypothèse d'éclatement en sous-ensembles (fig. 6) qui se résume de façon suivante:

- *Une marge enclavée*

La marge sud est marquée par le rural profond, et frappée par une crise multiforme: agricole, agro-industrielle, urbaine. Enclavement, faiblesse de l'emploi disponible, éloignement des bassins d'emploi porteurs (le nombre de migrants alternants est remarquablement faible), fragilité du système agro-industriel la caractérisent. Comme dans toutes les terres profondément déprimées, le chômage y est structurellement faible: signe de la faiblesse de la demande d'emploi, du vieillissement et du dépeuplement plutôt qu'indicateur de santé économique. Les villes en déclin connaissent une petite activité industrielle, typique de la France de l'Ouest avec de basses qualifications, et sa fragilité n'est plus à démontrer. Cette extrémité rurale de la Normandie est doublement périphérique: aux marges régiona-



5. L'attraction parisienne

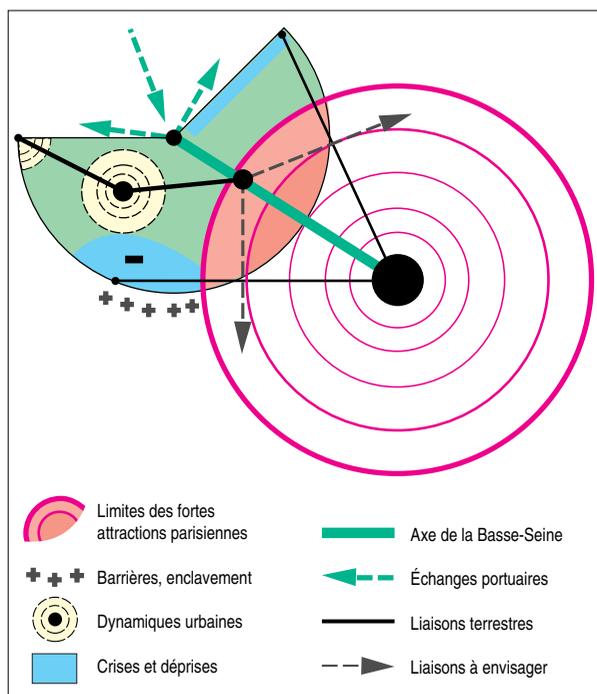
les, enclavée, et réplique moins performante d'un Ouest agro-industriel auquel elle est d'ailleurs fort mal raccordée. Ce Sud est à la fois loin des métropoles régionales normandes ou voisines, «loin» de la mer, loin de Paris.

• Un groupe Caen-Cherbourg

Sans relations particulières avec Rouen ou Le Havre, ce groupe souffre d'un plus grand éloignement de Paris. Le réduit cherbourgeois fonctionnait bien jusqu'il y a peu, avec de fortes qualifications et une bonne dynamique de peuplement, mais il y a urgence à diversifier les activités. L'hypothèse d'un renforcement des activités transmanches pose le problème de la liaison Nord-Sud — médiocre pour l'instant — vers Rennes, Laval ou même Le Mans *via* Caen, et de l'existence d'une liaison autoroutière continue entre Caen et Cherbourg. Caen polarise un assez vaste espace, appuyé sur un réseau de villes moyennes proches (Bayeux), et semble en mesure d'impulser une véritable dynamique régionale, mais pas sur toute la Basse-Normandie. C'est la seule des trois grandes villes de Normandie à avoir tous les attributs de la métropole régionale normale: une distance suffisante à Paris, avec la relative autonomie et le rayonnement qui en découlent, pas d'hyperspécialisation comme Le Havre, une université ancienne, quelques équipements scientifiques de prestige.

• Rouen et Le Havre

Traditionnellement en concurrence, ils continuent à profiter de l'effet Basse-Seine, avec sa concentration de gros établissements industriels. Rouen est soumise à l'effet direct de la proximité parisienne, ce qui implique des choix. En amont, la force d'attraction induit une rupture. Près de l'Île-de-France, des pays normands versent résolument dans la périurbanisation, pour le meilleur et parfois le pire et, se trouvant du «bon côté» du «beau Paris», passent même de point en point aux activités de technologie avancée, avec force cadres et haut niveau de vie. L'Eure est devenue la lointaine banlieue de Paris. La vieille distinction entre «Vexin normand» et «Vexin français» a perdu tout sens: il



6. L'organisation interne

n'y a plus désormais qu'un Vexin parisien. En amont de Rouen, de grosses implantations industrielles sont très fictivement rattachées à la Normandie. L'usine de la SEP (Société Européenne de Propulsion) de Vernon est très directement dépendante de Paris, et n'a que fort peu de rapports avec Rouen.

• *Le littoral haut-normand (pays de Caux)* semble faible et hors de portée de dynamiques fortes observables dans la région. Finalement à l'écart de l'axe urbain Rouen-Le Havre et des grandes liaisons envisagées, il n'est pas appelé à devenir un lieu de passage et d'échanges; c'est, aujourd'hui, sans doute plus une proche périphérie rouennaise, plutôt en stagnation, qu'un lieu de développement. Le chômage, ancien et fort, en témoigne.

Références bibliographiques

- BRUNET R., 1991, *Vers des réseaux transeuropéens*, Montpellier, GIP Reclus, 16 p.
- DECROLY J.-M., VANLAER J., 1991, *Atlas de la Population Européenne*, Bruxelles, Université de Bruxelles, 172 p.
- ECKERT D., 1992, *L'évaluation prospective des territoires: concepts, méthodes, applications en Europe Occidentale*, Thèse de doctorat, Université de Paris-I, 331 p.
- GIP RECLUS (Brunet R., Buléon P., Eckert D., Fruit J.-P., Guermont Y., Lajoie G., Plet F. et Théry H.), 1991, *La Normandie, si près de Paris*, Montpellier, Rapport d'étude, 67 p.
- GUERMOND Y. (dir.), 1993, *La Haute-Normandie sur deux horizons*, Paris, Reclus-La documentation Française, coll. Dynamiques du Territoire, 208 p.