



HAL
open science

**Le Lego® du Grand Paris : regard intérieur et critique
sur le colloque inaugural Seine d'Avenir (4 mai 2010, Le
Havre)**

Gerald Billard

► **To cite this version:**

Gerald Billard. Le Lego® du Grand Paris : regard intérieur et critique sur le colloque inaugural Seine d'Avenir (4 mai 2010, Le Havre). Études normandes, 2010, La Normandie recomposée, 4. hal-01626396

HAL Id: hal-01626396

<https://hal.science/hal-01626396v1>

Submitted on 30 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Gérald Billard
Université de Rouen
IDEES-Labo MTG

Le Lego[®] du Grand Paris : regard intérieur et critique sur le colloque inaugural Seine d'Avenir (4 mai 2010, Le Havre)

Jacques Attali avait déjà prévenu, "*les capitales se doivent d'être maritimes*"¹. Alors puisque *Jacques a dit*, les élites du Havre, surveillées de près par celles de Rouen, se sont rangées en ordre de bataille dans l'ancre du Volcan, sous le haut chaperonnage du Maire de Paris. En ce 4 mai 2010, plus d'un millier de personnes, principalement haut normandes, se pressent donc pour assister au colloque inaugural "Seine d'Avenir", sensé sceller l'avenir mondial de la Basse Seine désormais lié à celui du Grand Paris.

Et d'entrée la meute² n'est pas déçue. Finis les débats mono-centrés et récurrents sur la réunification normande ou encore autour de la suprématie urbaine régionale (et politique ?) après laquelle courent Le Havre et Rouen : Rufenacht vise plus loin, bien plus loin en ouvrant les débats. L'exercice appliqué de management de l'émotion territoriale est parfaitement maîtrisé par le leader havrais. Inscire Le Havre et Rouen dans le Grand Paris, c'est prendre à temps le train "*d'une métropole en marche*" et se comparer sans complexe, ni confusion des genres géographiques à "*New York ou Tokyo*"³. Si la rhétorique publique est bien rôdée, la suite des interventions démontre que le projet l'est un peu moins, semble-t-il.... Entre Ligne à Grande Vitesse ferroviaire et conteneurs, ce n'est pas une vision métropolitaine qui se dessine mais une ode à l'hypermobilité maritime et terrestre, à la logistique, à la compétitivité économique. "*La concurrence n'est pas entre les ports de Rouen et du Havre mais plutôt entre les ports normands, de Rotterdam et d'Anvers*", rappelle V. Fourneyron, Maire de Rouen, fière d'évoquer les travaux du Comité Interportuaire. Quant à M. Beauvais (Président de la région Basse-Normandie), il évoque un peu plus tard "*la dette de la SNCF vis à vis des usagers des lignes ferroviaires normandes*". Parfaitement cornaqués par leurs élus, les Agences d'Urbanisme des trois principales villes normandes nous abondent d'ailleurs de chiffres et de cartes sur les migrations pendulaires, les vitesses de déplacement en train ou encore le tonnage d'EVP (Equivalent Vingt Pieds). L'axe de la Basse Seine se rêve en corridor à boîtes et wagons filant à 300 km/h.

Ce ne sont pas les premiers jalons d'un schéma d'aménagement innovant et ambitieux pour le territoire et ses habitants auxquels nous sommes conviés mais bien à un exercice de lobbying⁴ en *live*. En cible de premier choix, Guillaume Pépy,

¹ Rapport Attali 2006 et *Paris et la mer – La Seine est capitale*, Fayard, 2010.

² Sur ce dossier du Grand Paris, "*notre objectif est de chasser en meute*". (interview d'A. Rufenacht, *Le Havre Presse*, 4/05/2010).

³ Dans une interview ("*Grands défis et grands paris*", *Le Havre Presse*, 4/05/2010 : 30), Rufenacht avait déjà comparé le projet Grumbach à la réflexion en cours sur l'espace portuaire de la côte Est des Etats-Unis (Boston, New York, Washington).

⁴ L. Fabius (Président de la CREA) plaçait beaucoup d'espoir dans ce colloque inaugural afin de réunir les forces vives du territoire normand et peser sur les débats entourant la future Ligne à Grande Vitesse (*Le Havre Presse*, 4/05/2010 : 30).

le flegmatique Président de la SNCF, se voit reprocher pêle-mêle un réseau vers Paris qui date de l'Après-Guerre, une absence de ligne dédiée au fret au départ du Havre, un calendrier de déploiement de la ligne à grande vitesse encore trop flou... Pépy avait-il conscience en venant au Havre qu'il détenait entre ses mains l'avenir de la Normandie ?

Enfin sauvés ! Nos attentes légitimes sur les questions d'aménagement et de développement de cet axe Paris/Rouen/Le Havre vont être contentées : Antoine Grimbach, le père spirituel de l'extension parisienne vers Rouen et Le Havre prend place au sein de la table ronde. Et là, la douche froide : le propos est monocorde et peu convaincant. L'homme a-t-il personnellement conduit les travaux sur le Grand Paris et l'estuaire de la Seine ? Rouen est confondue avec Le Havre ; Caen est escamotée ; rien sur la qualité de vie de cet espace de la Basse Seine, sur le devenir social des Normands, sur l'environnement, sur une alternative au tout économique. Un bref propos autour du plaisir de l'eau, d'un rapprochement de la ville avec le fleuve, nous redonnera un frêle espoir, vite estompé. L'architecte parisien ne défend pas un projet stratégique et systémique, il se coule dans le moule façonné par le discours intéressé de ses hôtes havrais et rouennais. Tout ça pour ça. L'émotion a-t-elle submergé un Grumbach mal préparé à endosser le costume de guide pouvant conduire la Normandie vers sa terre promise métropolitaine ?

Celui qui ne déçoit pas finalement, c'est Attali. En première ligne dans le débat sur le Grand Paris, Attali ne s'est pourtant pas déplacé au Havre : il a cependant adressé un message filmé à l'auditoire normand. Le terme de message est d'ailleurs trop neutre. Le gourou des élites politiques de la nation ne parle pas, il prévient, alerte et finalement prophétise le pire pour soi-disant susciter le meilleur : "*Paris sans lien avec la mer sera perdu*". En tout cas, aura perdu la compétition métropolitaine face à New York, Londres ou encore Shanghai. Quelle responsabilité pour les élites normandes, elles détiennent entre leurs mains l'avenir d'une ville monde, voire de la France. Mais la prophétie du chaos ne s'arrête pas là. Il s'agit également de sauver Rouen, bien plus que Le Havre semble-t-il, d'une évitable chute dans l'anonymat urbain français : "*Rouen va devenir une ville moyenne*" si l'on n'y change rien...

Jacques Attali reste ainsi fidèle à sa posture de prédicateur⁵ mais oublie d'orienter intelligemment nos débats : le chaos promis ne peut qu'encourager nos élites régionales dans la voie unique d'une course aux infrastructures. Bien entendu, le développement portuaire⁶ et de la filière logistique est l'une des options possibles pour dynamiser l'économie locale. Bien sûr, la modernisation de la liaison ferroviaire avec Paris est un enjeu important mais seulement pour certaines entreprises et quelques milliers d'habitants. Logiquement, une pression coordonnée des élites normandes sur les quelques hommes d'influence à Paris est nécessaire puisque l'aménagement du territoire s'apparente encore à un clientélisme à peine dissimulé. Mais *in fine*, pour quel projet de territoire ? Cette question est d'autant plus centrale que V. Fourneyron ou encore E. Philippe (adjoint à la mairie du Havre) invoquent

⁵ Voir aussi: Tinel B., (2010), "Les ritournelles de Jacques Attali : l'austérité ou la guerre", *Le Monde Diplomatique*, Juillet : 10.

⁶ Selon des chiffres divulgués pendant ce colloque, seulement 6,2% des conteneurs mondiaux arrivant en Europe transitent par Le Havre. Le port havrais a affiché en 2008 un trafic total de 80 000 millions de tonnes contre 189 000 pour le seul port d'Anvers.

cette notion de projet(s) commun(s), pour évacuer ouvertement celles de la gouvernance et de l'institutionnalisation de la coopération métropolitaine ou régionale. La communauté Normande se mue au mieux en communauté d'intérêt économique, le politique assurant avec faste et verbe haut sa mission de VRP.

"*Un million de conteneurs en plus génère 3 500 emplois*⁷. Finalement, voilà le message simpliste qu'il faudra retenir de cette journée. Comme le défend Janine Wedel (2009)⁸, lorsqu'un éventail de prélats assène le même discours au même moment, cela produit un effet cumulatif qui pousse l'opinion publique à se placer sur ce terrain. L'auditoire présent au Volcan aura facilement assimilé que l'avenir de l'axe Rouen/Le Havre au sein du Grand Paris prendra la forme d'un *Seine Gateway*, un boulevard urbain et fluvial, offrant enfin à Paris son débouché portuaire mondial.

Si ce colloque inaugural Seine d'Avenir a sans aucun doute été un exercice réussi de mondanité territoriale, il restera d'une extrême frustration d'un point de vue intellectuel en dépit, paradoxalement, des forces en présence. Qui pour évoquer plus en profondeur la relation ville/nature en l'absence d'Hélène Saudecerre, la paysagiste ayant planché sur une articulation des parcs naturels régionaux dans le cadre de la réflexion sur le Grand Paris ? Qui pour oser aborder sans préjugé l'hypothèse de la décroissance⁹ afin de tempérer les psaumes d'Attali, l'évangéliste du productiviste ? Qui pour opposer la notion de projet communautaire global et durable au discours sur la communauté de projets lobbytisés asséné par la Maire de Rouen et les autres ?

En attendant mieux, les élus et leurs agences de développement économique et urbaines ont ouvert la voie de l'avenir de la Normandie : quais, routes, voies de chemins de fer, trains à grande vitesse, entrepôts, grues, camions, porte-conteneurs géants... Bienvenue à Lego[®] World City, boîte n° 7578277614.

⁷ Donnet A-M., (2009), "Grand Paris compatible", *Urbanisme*, n°368 : 73.

⁸ Wedel J., (2009), *Shadow Elite: how the world's new power brokers undermine democracy government and the free market*, NY, Basic Books.

⁹ Bayon D., Flipo F., Schneider F., (2010), *La décroissance*, Paris, La Découverte.