

**L'ESTUAIRE DE LA SEINE OU LA CONSTRUCTION D'UNE IDENTITÉ TERRITORIALE
DANS UN ESPACE EN RECOMPOSITION**

Laurent LÉVÊQUE
UMR IDEES 6228 CIRTAI
Sylvain PASQUIER
CEReV, Université de Caen

Résumé

La communication se propose d'illustrer les processus de recomposition territoriale dans l'estuaire de la Seine qui intervient, suite à la mise en service du pont de Normandie en 1995 en analysant les interactions entre acteurs et système territorial. Les processus sociaux et politiques concernent deux catégories d'acteurs. D'une part les habitants de la rive Nord : ils viennent bénéficier au sud de la rente de localisation que leur offre le pont de Normandie. D'autre part, les élus politiques majeurs des deux rives qui ont saisi précocement l'opportunité de la mise en service du pont pour construire une représentation mobilisatrice de l'estuaire. On cherche à identifier quels sont les enjeux mobilisateurs, pour les habitants et pour les élus, qui pourraient contribuer à une intégration progressive des deux rives et des sociétés de l'estuaire

Abstract

This paper propose to illustrate the process of territorial reorganization in the Seine Estuary, following the introduction of the Normandy Bridge in 1995 analyzing the interaction between actors and territorial system. The social and political processes concerning two categories of actors. On the one hand the people of the North side : they come south to enjoy the lower land prices that offers them the bridge of Normandy. On the other hand, the major politicians on both sides who have seen the opportunity of early commissioning of the bridge to build a strong feeling representation of the estuary. we seek to identify the issues for the people and elected officials, that can contribute to the gradual integration of both banks and people of the Estuary.

D'un point de vue théorique nous poserons la question de la construction d'une identité territoriale comme un processus d'interaction entre des acteurs relevant de différents statuts, et un système spatial dont il convient d'analyser au préalable des éléments constitutifs et la dynamique interne. Si, au sein des acteurs, les élus disposent d'un pouvoir sur le territoire dont ils gèrent la maille, les individus ou les ménages peuvent avoir sur l'espace des actions beaucoup plus radicales¹.

Avec le recul dont on dispose aujourd'hui, on peut considérer que la mise en service du pont de Normandie en 1995 a enclenché un processus de recomposition de l'estuaire de la Seine, faisant évoluer son état d'une discontinuité géographique subie vers un objet d'identification d'enjeux de développement économique, de protection de l'environnement et de gouvernance territoriale, pour une large catégorie d'acteurs. C'est de l'interaction entre ce système spatial complexe qui change d'échelle avec la réalisation du pont et plusieurs familles d'acteurs publics et privés que pourrait émerger une nouvelle identité territoriale susceptible de transcender les limites juridiques de la coopération inter territoriale. Ce processus de construction identitaire s'inscrit dans des mobilisations successives de publics variés dont les différentes étapes sont rythmées par des grands travaux d'infrastructure dont l'estuaire de la Seine semble être un gisement inépuisable.

C'est ce processus que nous allons tenter de décrire en le situant tout d'abord dans son contexte qui permet de le qualifier de système spatial complexe (I) avant d'aborder les stratégies développées par différents groupes pour tirer parti ou mettre en cause la nouvelle donne issue des « grands travaux » (II). Nous verrons ensuite l'émergence récente d'une nouvelle catégorie d'acteurs véhiculant leur propre représentation de l'estuaire les « nouveaux habitants » (III), avant de conclure sur les limites et les perspectives de l'intégration de cet espace.

I. LE CONTEXTE : L'ESTUAIRE DU SUPER ÉCOTONE AU SYSTÈME COMPLEXE

En tant que lieu de pénétration de la terre vers la mer les estuaires sont qualifiés par les écologistes d'écotone ce terme désignant une zone de transition entre deux écosystèmes auxquels il emprunte certaines parties de ses attributs (par exemple mélange de l'eau de mer et de l'eau salée qui provoque un gradient de salinité qui permet la survie de certaines espèces). Cette transition s'applique également aux confrontations avec le milieu anthropique et au sein de celui-ci entre les différents modes d'occupation de l'espace, qui sont beaucoup plus tranchées. Enfin la coprésence d'une rive fortement urbanisée et industrialisée et d'une autre, où les activités touristiques et agricoles sont dominantes, contribue à démultiplier les interfaces entre différents milieux, sources potentielles de richesse mais également de conflits. On l'a compris, les estuaires sont les lieux d'une extrême complexité où interagissent de nombreux facteurs naturels et anthropiques, abritant de multiples zones de contacts, en quelque sorte un « super écotone » (Bessineton, 1995).

La grande diversité des milieux constitutifs de l'espace estuarien et les enjeux qu'ils véhiculent sont significatifs d'une structure complexe qu'il convient de détailler :

- La zone industrielle du Havre (ZIP) occupe une grande partie de la plaine alluviale de la Seine de 10 000 ha. Elle accueille des grands établissements, souvent les plus importants d'Europe de groupes multinationaux (Total, Renault, Lafarge, Eramet) et de nombreuses entreprises logistiques internationales (entrepôts). Plusieurs établissements industriels relèvent de la directive « Seveso » sur les risques majeurs, qui implique des zones de protection non constructibles autour des usines.
- Un port en expansion qui a pris le virage du trafic conteneurisé et qui se développe au prix de grands travaux d'infrastructure : écluse maritime, terminal d'Antifer, Grand canal du Havre. Le plus récent est Port 2000, inauguré en 2004, destiné aux plus gros navires (tirant d'eau

¹ « Système » In Brunet R. *et alii* (1993), « Les mots de la Géographie, dictionnaire critique », Reclus, La Documentation française, p 417.

supérieur à 15m) sur des emprises gagnées sur l'estuaire. Depuis les années 70, l'autorité portuaire, le Port Autonome du Havre, a en permanence un grand projet en gestation pour rester compétitif par rapport aux ports concurrents nord européens, le projet Port 2000 est en cours d'élaboration.

- Une agglomération de 260 000 habitants qui n'a que le statut de sous-préfecture avec des ambitions métropolitaines portées par son maire élu et réélu depuis 1995.
- La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine créée en 1998 sous l'impulsion de la commission européenne, sur 3 800 ha de la plaine alluviale. Issue des négociations autour des grands projets, pont de Normandie et Port 2000
- Une riviera touristique sur la rive sud ; la cote fleurie avec Honfleur et les stations emblématiques de Deauville fondée en 1858 par le Duc de Morny et de Trouville, lieu de villégiature des parisiens (le XXI^e arrondissement de Paris) qui se diffuse dans l'arrière pays.
- Deux plateaux agricoles avec des terres d'une richesse remarquable, le Pays de Caux et le Pays d'Auge, qui subissent la pression foncière multiforme : périurbanisation, résidences secondaires, zones de développement économique...

Le site d'estuaire caractérisé par la discontinuité physique que représentent les deux rives et par l'interface entre la terre et la mer est le lieu privilégié d'édification de grandes infrastructures de transports terrestres (ponts) et maritimes (port). Si Port 2000 s'inscrit dans la lignée des grands travaux portuaires, le pont de Normandie réalisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre est le second pont qu'elle réalise après celui de Tancarville en 1959, situé 20 kilomètres en amont.

II. Les acteurs publics : des stratégies différenciées

La construction du Pont de Normandie dont les rampes d'accès empiètent sur les vasières et le projet Port 2000, dont la version initiale s'avérait particulièrement intrusive dans l'estuaire ont contribué à révéler l'importance écologique des espace estuariens situés en amont de la plaine alluviale, qui n'avaient pas encore été occupés par l'industrie, le port et la ville. Sur cette base se sont structurés deux catégories d'acteurs : les écologistes, treize mouvements regroupés au sein de l'association « SOS estuaire » et les portuaires représentés par l'Association de défense des intérêts vitaux du port du Havre.

Pour comprendre l'importance des enjeux environnementaux (Bessineton, 1992), il n'est pas inutile de rappeler que les estuaires sont des étapes de repos des oiseaux dans leur migration entre l'Europe du Nord et l'Afrique. On y rencontre également des espèces rares qui bénéficient d'un niveau de protection international (Zone de Protection Spéciale Europe) comme le busard des roseaux , l'avocette ou le râle des genets et des milieux humides ayant une forte production biologique : vasières, roselières. On y trouve également les nourriceries de poissons qui alimentent la chaîne alimentaire de nombreuses espèces pêchées en Manche-Est.

Les prises de position des associations écologistes ont trouvé rapidement un écho dans la population d'autant plus que d'autres catégories d'utilisateurs de l'estuaire se trouvaient concernées par les grands travaux ; les chasseurs au gabion et les pêcheurs qui ont amplifié le débat avec des moyens qui leur étaient propres.

Le débat public sur le projet Port 2000 instauré en 1997 dans le cadre de la loi Barnier a permis à ces deux catégories d'acteurs de s'exprimer. Pour la première fois une arène de discussion mettait en vis à

vis des points de vue radicalement différents reposant sur l'opposition entre le développement économique, la création d'emploi et la préservation des ressources naturelles de la planète.

Ces débats environnementaux ont vu l'apparition sur la scène publique d'un discours scientifique et technique porté par l'Université du Havre, qui n'avait alors qu'une dizaine d'année d'existence, et qui se positionne alors comme acteur visant à clarifier les enjeux en publiant un « Atlas de l'estuaire » (Brocard, Lévêque, 1995) et en organisant, en marge du débat public, une réunion rassemblant toutes les parties prenantes.

La conclusion des débats fut un infléchissement majeur des projets portuaires et la mise en œuvre de mesures compensatoires de grande envergure dont la plus spectaculaire est une île artificielle devant servir d'aire de repos pour les oiseaux.

Il faut souligner la présence d'un acteur invisible qui a joué cependant un rôle essentiel, il s'agit de l'Europe qui « activée » par les écologistes a conditionné son intervention financière dans le projet Port 2000, à la réalisation des mesures de compensation et à la création de la réserve naturelle de l'estuaire la Seine, ce qui fut fait en 1998.

Enfin les élus de la rive sud de l'estuaire ont également joué un rôle dans l'orientation des débats, en relayant leur opinion publique. Paradoxalement, contrairement au Havrais, le port et la ZIP représentent le spectacle qu'ils ont quotidiennement sous les yeux et toute initiative nouvelle visant à occuper la rive d'en face est assez mal perçue. De plus les pêcheurs de la cote fleurie ont les mêmes zones de pêche que leurs homologues havrais. On l'a compris, les notables ruraux du Pays d'Auge n'ont pas les mêmes intérêts que les portuaires havrais ou que les dirigeants des grands établissements industriels de la ZIP.

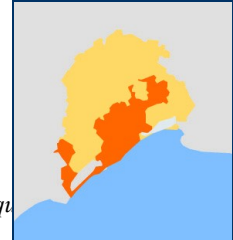
Dans ce concert les élus havrais demeurent relativement absents, mais les élections municipales de 1995 constituent un tournant majeur avec la fin de la domination communiste sur la Ville du Havre et l'élection d'un maire RPR.

Ce dernier en tant que président du Conseil Régional de Haute-Normandie avait initié en 1993 une concertation des élus des deux rives de l'estuaire, l'opération « Grand Estuaire » afin de préparer l'ouverture du Pont de Normandie. Le débat port 2000 avait démontré la nécessité d'instituer une concertation trans-estuarienne pour désamorcer les conflits. Dans un autre registre, la perspective de l'ouverture du pont de Normandie avait nourri de multiples phantasmes sur les migrations des havrais des « cités » vers le paisible Pays d'Auge, qu'il convenait d'apaiser. Cette initiative est donc réactivée à la suite des élections municipales et en 1998, se tient la première réunion du « Comité des élus de l'estuaire ».

Ce comité est conçu comme une structure informelle où se retrouvent les « grands élus » ; parlementaires, maires des grandes villes, présidents des intercommunalités, des syndicats de Scot, représentants des cinq « Pays » (au sens de la loi Voynet) de l'estuaire, ainsi que les présidents des conseils généraux et régionaux ou leurs représentants. Il se dote d'une présidence tournante et se réunit en moyenne deux fois par ans et s'appuie sur l'Agence d'Urbanisme de la région du Havre comme instance technique. En 2001, les cinq pays adhèrent d'ailleurs à l'agence d'urbanisme qui voit sont territoire franchir l'estuaire, tripler en surface et en population.

Avec ce comité qui ne correspond à aucun cadre institutionnel, où les appartenances politiques sont très diverses, on assiste donc à la constitution d'une « avant-garde » de la gouvernance estuarienne ou encore d'un réseau leader qui ne prétend pas représenter les 460 communes composant la maille de base de l'estuaire, mais qui prend en compte la nouvelle donne territoriale inaugurée par le pont de Normandie et les potentialités qui semblent s'offrir de la présence d'un grand port dans un contexte de mondialisation économique. En fait, sans qu'il y ait de critères de sélection établis, il semble que la caractéristique commune de ces grands élus était de disposer d'une vision de l'estuaire, à la fois opportuniste et stratégique, qui les distinguait des autres élus tout en allant de pair avec leur statut.

Le premier chantier de ce comité a été de proposer une réponse commune à la consultation de l'État portant sur sa Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine qui devait imposer dans son périmètre strict des prescriptions d'aménagement et d'urbanisme considérées comme trop contraignantes par les élus. D'autres sujets furent mis à l'agenda du comité comme la prise en compte de l'estuaire dans les contrats de plans État Région, l'harmonisation des Scot (Schéma de Cohérence



Territoriale), le lobbying pour les dessertes ferroviaires, la réalisation d'un schéma des zones d'activité, la GIZC (Gestion Intégrée des Zones Côtières), etc.

D'un point de vue plus concret la coopération a favorisé la création d'un syndicat mixte chargé du traitement et de l'élimination des déchets pour l'ensemble de l'estuaire avec la réalisation d'une usine « écologique » en bord de Seine alimentée par barges provenant des villes littorales. De même, des opérations de promotion touristique « destination estuaire » sont régulièrement organisées à Honfleur.

La période 2002-2008 a été marquée par la consolidation des structures intercommunales et un renforcement de la cohésion des grands élus. Ainsi, en 2006, les élus de l'estuaire ont été associés à la contribution de l'agglomération havraise au projet métropolitain normand, élaboré conjointement avec les agglomérations de Rouen et de Caen, dans le cadre de l'appel à projet métropolitain lancé par la DATAR. La question d'un système de gouvernance plus élaborée, doté d'une capacité opérationnelle plus importante s'est alors trouvée posée. L'idée de la constitution d'une communauté urbaine de l'estuaire a été proposée par le Maire du Havre sans que cela ne rencontre d'opposition chez les « grands élus ». Une mission exploratoire a été confiée à un ancien sous-préfet de Lisieux qui a rapidement débouché sur l'impossibilité de mener à bien cette démarche à cause de la fragmentation administrative horizontale et verticale de l'estuaire.

Actualités et perspectives : une stratégie de mobilisation pleinement assumée

Aujourd'hui la coopération territoriale dans l'estuaire semble prendre un nouvel essor avec deux chantiers majeurs qui renouent avec les fondamentaux qui ont présidé à son premier élan. Il s'agit tout d'abord de produire une **utopie mobilisatrice** autour d'un grand projet d'infrastructure : la réalisation d'un troisième franchissement, ferroviaire celui-ci, de l'estuaire destiné, entre autres choses, à supporter la croissance du flux de poids lourds généré par le trafic portuaire. La deuxième initiative vise à mettre à plat les **controverses d'aménagement** dans un « Grenelle de l'estuaire », en référence au Grenelle du développement durable du MEDAT². Cette démarche tentera d'organiser une arène de discussion autour des grandes problématiques environnementales et plus particulièrement sur un certain nombre de grands projets d'infrastructure ou industriels en mettant en présence scientifiques, industriels et associations. En effet les sujets de controverse ne manquent pas : projets énergétiques de deux centrales à charbon avec captage du CO₂, terminal méthanier à Antifer, prolongement du grand canal du Havre impactant la réserve naturelle, extension de Port 2000 en aval, trafics de poids lourds générés par le port, risques industriels, projet de parc éolien offshore, etc. Le « Grenelle de l'estuaire » qui doit se dérouler de novembre 2008 à avril 2009 représente une tentative pour le comité des élus de l'estuaire de dépasser de la légitimité représentative pour initier des actions impliquant le monde associatif. C'est pour la première fois également que le terme de gouvernance est utilisé pour nommer l'un des cinq ateliers de travail du « Grenelle ».

Les contraintes : la fragmentation administrative et la représentation de la domination havraise.

Il est important de souligner cette dimension essentielle du contexte de la montée en puissance de l'identité estuarienne, car le maillage administratif, et plus particulièrement la maille communale, demeure la référence spatiale de base de la plupart des habitants qu'elle soit spontanée ou revendiquée comme c'est le cas pour les néo citadins qu'ils soient d'origine parisienne, rouennaise ou havraise.

L'estuaire de la Seine est un espace extrêmement fragmenté du point de vue administratif tant verticalement, avec deux régions, trois départements, cinq pays (au sens de la loi Voynet), 28 intercommunalités, qu'horizontalement avec 460 communes. Nous avons calculé la taille moyenne des

² Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

communes dans un certain nombre d'estuaires ou de régions littorales françaises en excluant les principales agglomérations (Figure 1).

La taille moyenne des communes dans l'estuaire de la Seine est très restreinte moins de mille habitants si on enlève la ville principale du calcul contre 4 400 dans l'estuaire de la Loire ou 3200 dans le bordelais. Les intercommunalités (EPCI) sont elles-mêmes de petite taille et doivent compter sur un nombre important de communes. 17 communes par EPCI dans l'estuaire de la Seine contre 7 dans l'estuaire de la Loire et 8 dans le bordelais. Ce morcellement extrême débouche sur une impasse quant à la possibilité de se constituer en communauté urbaine.

Figure 1. Indicateurs de fragmentation administrative dans quelques zones littorales françaises

| Zone Littorale | Bordeaux-Arcachon | Caen-Calvados | Finistère-Ouest | Montpellier-Sète | Vannes-Lorient | Nantes-Saint-Nazaire | Cote d'Opale | Estuaire de la Seine | Moyenne 8 zones |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|-----------------|------------------|----------------|----------------------|--------------|----------------------|-----------------|
| Population en 1999 | 1 100 597 | 454 156 | 645 778 | 617 287 | 481 803 | 1 064 933 | 742 232 | 600 132 | 713 365 |
| Population de la ville principale | 215 000 | 114 000 | 149 600 | 225 000 | 60 000 | 270 000 | 70 800 | 190 900 | 161 913 |
| Nombre de communes | 275 | 415 | 176 | 143 | 125 | 180 | 321 | 466 | 263 |
| Population moyenne des communes | 4 002 | 1 094 | 3 669 | 4 317 | 3 854 | 5 916 | 2 312 | 1 288 | 2 716 |
| Pop /commune sans ville principale | 3 232 | 822 | 2 818 | 2 763 | 3 402 | 4 441 | 2 091 | 880 | 2 108 |
| Nombre d'EPCI | 33 | 26 | 19 | 16 | 19 | 26 | 28 | 28 | 24 |
| Nombre de communes par EPCI | 8,3 | 16,0 | 9,3 | 8,9 | 6,6 | 6,9 | 11,5 | 16,6 | 11 |
| Nombre de CA & CU | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 |
| Population de l'EPCI principal | 659 998 | 217 805 | 213 545 | 366 895 | 180 920 | 554 478 | 208 705 | 255 082 | 332 179 |
| Part de l'EPCI principal/pop totale | 60,0 | 48,0 | 33,07 | 59,4 | 37,6 | 52,1 | 28,12 | 42,5 | 47 |
| Indice de primatie des EPCI | 12,2 | 7,7 | 2,6 | 4,5 | 1,6 | 5,0 | 1,7 | 7,1 | 4 |
| Population moyenne des EPCI | 32 943 | 16 719 | 33 884 | 38 580 | 24 767 | 40 852 | 26 357 | 21 431 | 29 266 |
| Pop. moyenne sans EPCI principal | 13 347 | 8 675 | 24 013 | 16 693 | 16 092 | 20 307 | 19 760 | 12 777 | 16 023 |
| % Population hors EPCI | 1,2 | 4,3 | 0,31 | 0,0 | 2,3 | 0,3 | 0,57 | 0,0 | 0,93 |
| Nombre de pôles | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1,4 |
| Nombre d'EPCI >10 000 hab. | 20 | 9 | 15 | 7 | 10 | 18 | 13 | 13 | 13 |

Indice de primatie = rapport entre la population de l'EPCI de premier rang et celle de l'EPCI de second rang

Source INSEE RP 99 , DGCL 1/05/2005

Dans le concert des autorités locales représentées dans l'estuaire (communes, communautés de communes, pays), l'agglomération havraise est perçue de manière ambiguë par les autres élus. La puissance économique, portuaire et industrielle suscite des convoitises pour le développement économique local, particulièrement en termes de débordement d'activités logistiques de « back office ». Par contre le paysage industriel de la ZIP et les projets de construction de nouveaux établissements industriels (centrales électriques) ou portuaires (Port 2020), sont envisagés avec suspicion, d'autant qu'ils concernent un espace proche, le littoral de la rive nord.

Une fois passé les premières inquiétudes, l'apport de nouvelles populations venant travailler dans l'agglomération havraise et résider dans les communes rurales est plutôt perçu positivement, même si cela s'accompagne du discours désormais convenu sur les exigences des néo-citadins en matière d'équipements scolaires, de garde d'enfants, d'équipements de loisirs, etc..

Mais l'opposition ville-campagne prend ici une dimension particulière, entre élus urbains (l'agglomération havraise, disposant d'un appareil municipal et intercommunal, d'une agence d'urbanisme et d'une agence de développement, avec des élus bien introduits dans les cercles gouvernementaux) et les élus ruraux et notables ruraux. Elle tend à se doubler d'une opposition nord-sud, même si les mêmes sentiments se retrouvent dans le pays de Caux. Elle s'appuie également sur la revendication convenue de « ruralité », instrumentalisée par les périurbains pour écarter tout débordement de la « ville » sur leur territoire.

Enfin la gouvernance de l'estuaire voit l'apparition de stratégies d'alliance inédites qui marquent la présence du territoire sur le politique : Pont-Audemer dont le Maire devient président du Conseil Général de l'Eure souhaite développer son autonomie par rapport à son puissant voisin Rouennais,

Deauville qui souhaite également conserver son identité par rapport à la tutelle caennaise et Honfleur qui ambitionne une autre voie de développement que le « tout touristique » en escomptant des retombées possibles de la croissance portuaire havraise, tous ont un intérêt objectif dans la consolidation d'une identité estuarienne.

III. L'émergence d'une catégorie d'acteurs : les « nouveaux habitants ».

Après un temps de latence de cinq à sept ans après la mise en service du Pont de Normandie, la mobilité résidentielle des habitants de la rive Nord vers la rive Sud s'est accélérée récemment, alimentée par la hausse des prix des terrains et de l'immobilier dans l'agglomération havraise. Une nouvelle population s'installe qui marque l'espace de son empreinte, s'affirme par sa présence en se démarquant de la population « native » par ses caractéristiques sociales et ses différentes pratiques. L'influence de cette population dans la construction d'une identité territoriale à venir peut sembler aller de soi : ces personnes relient dans leur vie les deux rives à travers une trajectoire résidentielle qui les a conduit de l'autre côté du pont ; leur territoire quotidien est également celui des deux rives car la grande majorité de cette population continue de travailler au Havre. En bref, ces « passeurs » semblent se présenter comme les pionniers d'une nouvelle identité estuarienne. Dans le fil d'une telle hypothèse, les préoccupations, l'engagement et la mobilisation politiques de ces personnes peuvent également apparaître comme l'un des principaux supports de la constitution d'une communauté politique estuarienne se concrétisant soit dans certains mouvements revendicatifs ou dans de nouvelles institutions territoriales. Pour autant, un tel processus ne va pas de soi car il se heurte à des difficultés de plusieurs ordres et la constitution d'une communauté politique à l'échelle de l'estuaire prendra certainement une forme dont il est encore difficile de préfigurer.

Qui sont ces nouveaux habitants ?

La première motivation évidente de l'installation sur la rive sud est financière. Comme ailleurs, la hausse des valeurs foncières urbaines pousse les personnes à rechercher sur la rive sud un logement à meilleur prix. Il est à noter qu'ils sont très fortement propriétaires et plus souvent acquéreurs que constructeurs de leur nouveau logement. Toutefois, il ne faut s'en tenir à ce seul point car, ce ne sont pas toutes les populations qui se montrent motivées par un tel argument *a priori* objectif. Notre enquête auprès des habitants révèle, d'une part, qu'il s'agit de familles de classe moyenne, voire supérieure, qui donc gardent une possibilité de choix non négligeable entre l'installation sur les deux rives. D'autre part, ces familles ne sont pas pour la plupart natives du Havre, même si elles en proviennent, et ont, dans leur grande majorité un parcours résidentiel très riche composé de passages dans différentes métropoles.

Leur motivation est donc également liée à une forte aptitude à la mobilité. Le choix d'une commune de la rive sud permet d'utiliser, en plus des services du Havre, les services de Rouen ou de Caen. Cette situation offre également la possibilité de changer d'emploi par le choix présenté par ces différents bassins suffisamment importants et donc, de trouver un poste répondant aux aspirations de personnes ayant un niveau assez élevé de qualification. Les autres motivations renvoient à la revendication d'un mode de vie à la campagne calme et sécurisant pour la famille (principalement les enfants), favorisant une atmosphère conviviale, préservant les habitants des pollutions de la ville (plus particulièrement sensibles à travers les odeurs du Havre), offrant une grande beauté de paysages et permettant des loisirs naturels (randonnées, vélo, plage...). L'habitation quotidienne et sa région donnent donc la représentation d'un lieu de loisir et de vacances perpétuelles dans un espace « naturel » qui s'oppose à l'espace du travail, de l'industrie et des activités fonctionnelles qui demeure celui de l'agglomération du Havre.

Cette installation conforte aussi chez cette population une image valorisée et valorisante, et ceci d'un double point de vue. Pour les habitants de la rive Nord, la rive Sud se caractérise comme une région touristique rappelant le cliché le plus valorisé de la Normandie (en fait le cliché parisien) lieu de villégiature de certaines catégories privilégiées. Le point de vue des « autochtones » de la rive Sud, qui connaissent déjà depuis longtemps la confrontation avec des populations extérieures à travers le phénomène des résidences secondaires, est également valorisant pour cette nouvelle population dont le statut social contraste avec celui de la population locale. Ce contraste est d'autant plus marqué que la crainte générale de voir « l'invasion » des personnes des catégories populaires du Havre avec la mise en service du pont fut ainsi fortement démentie. Ainsi, loin de placer cette population dans une situation intermédiaire instable, ces regards croisés lui permettent de s'autovaloriser dans la reconnaissance d'une expérience singulière par rapport aux différents habitants qu'elle côtoie sur les deux rives et, parfois, de revendiquer cette image de pionniers, ou de passeurs de frontières, étrangers –plutôt qu'émancipés- des représentations traditionnelles.

Aussi, les particularités de cette nouvelle population nous ont-elles conduit à parler d'une nouvelle frontière et de coterritorialité. Malgré le pont, il se maintient une frontière pour tous entre deux régions dont l'une représente la ville et l'industrie et l'autre la campagne et la ruralité. Cette frontière s'inscrit au cœur même des vies de ceux qui passent le pont quotidiennement et qui font du temps de transport un « sas » entre deux mondes.

Le concept de coterritorialité s'efforce de rendre compte de cette présence de péri-urbains en milieu rural. Bien que se côtoyant sur un même espace, ces différentes populations ne partagent pas le même territoire. Ces populations ne font pas, dans leurs pratiques, territoire de la même façon et ne construisent pas, dans leurs représentations, une même territorialité. Il faut bien l'entendre : il ne s'agit pas d'opposer l'une qui aurait un lien au territoire à l'autre qui n'en aurait pas ; guère plus de distinguer un lien fort d'un lien faible ! Il s'agit de pointer deux modalités différentes et étrangères l'une à l'autre. Dans cet écart, se manifeste au plus haut point la transposition symbolique de la signification de l'ancienne frontière.

Les conséquences politiques d'une telle situation

Cette situation de coterritorialité interroge en effet le vivre-ensemble politique des différentes populations de l'Estuaire. Elle renvoie au problème posé par Jean Viard lorsqu'il affirme : « Nous sommes poly appartenant d'espaces poly-utilisés. Aussi devons nous pour chaque champ penser une organisation politique légitimante. » Ces poly appartenants semblent bien correspondre à la nouvelle population de la rive Sud, en revanche, le lien politique de cette nouvelle population doit aussi se faire avec d'autres qui ne peuvent –au moins pour l'instant- être englobés dans ce « nous ». Notre attention est aussi attirée par l'hypothèse qui verrait le territoire perdre son primat comme support d'une communauté politique dont l'institution reposerait davantage sur des thèmes que sur le sol. Le schéma traditionnel d'une communauté territoriale politique intégratrice qui, parce qu'elle s'enracine dans le sol se pose comme institution transcendante, qui se trouve donc largement dépassé.

La coterritorialité de ces populations se manifeste par une visibilité souvent plus forte des nouveaux venus. Elle se traduit dans les paysages mais également dans des engagements associatifs. On peut noter une surreprésentation liée à des engagements souvent féminins qui se focalisent autour des activités scolaires. À l'inverse, on observera la difficulté de ces nouveaux habitants à intégrer certaines associations dans les petites communes les plus rurales et les plus modestes. Ce contraste entre les chefs-lieux de canton et les petites collectivités se retrouve dans la perception par les élus de leurs nouveaux administrés. Si les uns vantent leur dynamisme et l'apport qu'ils peuvent représenter en terme d'image, les autres craignent la perte d'une identité rurale en se refusant de devenir des « cités dortoirs ». La politique communale peut ainsi viser explicitement une limitation de l'accueil de

nouveaux habitants. De façon plus subtile mais non moins significative, les uns disent les voir, les autres, sur le ton du regret ou de l'indifférence, disent ne pas les voir.

Si les modes de mobilisation associatifs sont remarquables, rien ne permet de penser qu'ils se traduisent par des investissements dans des mandats politiques locaux. Les dernières élections municipales ne montrent pas une entrée massive de cette nouvelle population dans les conseils. L'engagement associatif ne semble pas être le tremplin d'une implication de cette nature. De plus, l'échec, même relatif, de listes reposant sur une association citoyenne et s'opposant à une liste sortante, « ils n'ont pas réussi à faire leur trou »- attestent de la résistance des populations locales à reconnaître politiquement une place à ces personnes. Le problème d'une population nouvelle réticente à des engagements politiques qui demandent à s'inscrire dans la durée semble donc se redoubler de celui d'une résistance des réseaux locaux cherchant à préserver une identité rurale. Même si le temps d'installation est encore trop court pour conclure définitivement sur ce sujet, cette double difficulté existe bel et bien.

On peut plus généralement douter d'un sentiment d'appartenance de cette nouvelle population à une région estuaire qui serait précurseur de celui de l'ensemble des habitants. La frontière entre les deux rives qui sépare les mondes de leur vie quotidienne, montre l'ambiguïté d'un rapport à la rive Nord dont ils ne peuvent se sentir les habitants. La perception de ces nouveaux habitants par les élus peut signifier également que s'ils sont habitants de la rive sud, c'est en un sens nouveau. Le projet d'installation n'exclut jamais l'éventualité d'un nouveau départ et le sens des engagements ne vient pas tant de l'identité accordée à un lieu que du désir d'agir là où on se trouve, quelque soit ce lieu. Ces personnes ne s'intègrent pas à un monde qui préexiste à leur arrivée mais elles recréent, grâce à leur capacité à la circulation qui est aussi celle à la relation, un monde autour d'elle, notamment, dans la forme associative³. Il ne faut pas nier la réalité d'un tel attachement qui se donne à voir dans des actions qui demandent souvent beaucoup d'énergie et qui veulent faire bouger les choses. Mais ces engagements peuvent renforcer, malgré l'intention d'une intégration, un entre soi qui renferme cette population dans une communauté de liens affinitaires.

Les changements introduits par les nouveaux habitants dont le mode de ré-appropriation du territoire est celui personnes hyper- mobiles ne peuvent être analysés avec les lunettes des concepts et des institutions classiques⁴. Nous ne pouvons donc que dégager certaines pistes éclairant les enjeux des recompositions à venir.

L'élément qui émerge à l'évidence est que l'environnement apparaît comme la question politique qui, reconnue par tous, devient transversale aux nouvelles frontières. Les oppositions et les conflits autour d'une telle question peuvent, paradoxalement se montrer fédérateurs⁵. Son intérêt concerne les deux rives tant en ce qui concerne les risques de pollution liés à l'activité industrielle de la ZIP du Havre qu'en ce qui concerne la préservation des paysages et des éco-systèmes de la rive sud. De ce dernier côté de l'eau, ce thème peut rassembler de nouvelles populations sensibilisées à une approche écologique et les farouches défenseurs d'une identité rurale. Si l'on peut remarquer la présence d'associations écologistes, il faut aussi rappeler le poids dans la vie locale et municipale des associations de chasseurs sur l'ensemble de la rive sud. La dernière campagne municipale a montré que ce thème de l'environnement apparaissait dans les discussions et les programmes en tant que priorité affichée. Le fait est d'autant plus remarquable que les professions de foi des candidatures dans les petites communes reposent traditionnellement sur l'exposé de projets concrets et non sur des thèmes abstraits. Ce thème général de l'environnement pourrait également s'accompagner d'une forme

³ . Nous renvoyons ici à la distinction entre appartenance et affiliation mais pour souligner l'affinité du mode de socialité par affiliation avec le lien associatif.

⁴ .Urry, John, *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin, 2005.

⁵ . Sur le conflit comme facteur de socialisation voir Simmel, « Le conflit », *Sociologie. Études sur les formes de socialisation*, Paris, P.U.F./sociologies, 1999, p.265-346.

de politisation du quotidien qui voit la défense des modes de vie devenir un thème fort de revendication.

Demeure donc le problème d'une traduction dans des formes politiques institutionnelles ou de mobilisation. La piste qui se dégage peut se présenter sous la forme d'une alternative ou de l'oscillation entre deux pôles entre lesquels l'avenir devra certainement composer, si ce n'est trancher. D'un côté, on peut craindre de cette nouvelle population qu'elle ne confirme la caricature de consommateurs qui conçoivent leur rapport aux institutions et aux personnels politiques comme celui de demandeurs de services à des prestataires de ces mêmes services. De l'autre, on peut attendre des dynamiques associatives qu'elles débouchent sur des modalités de citoyenneté et des cadres politiques nouveaux.

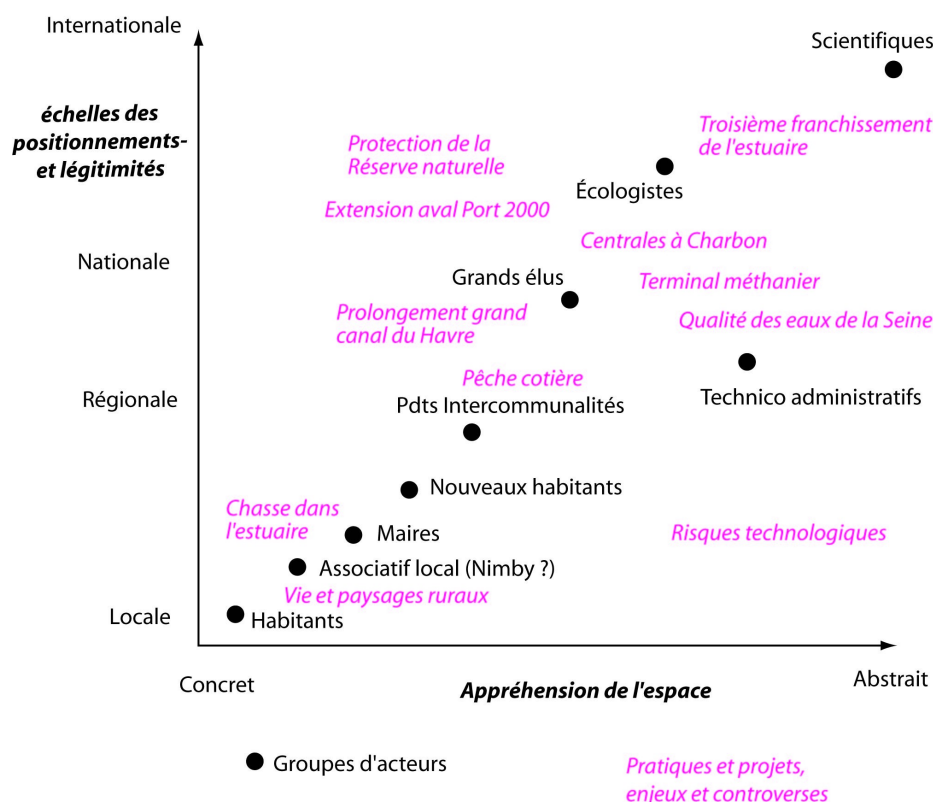
En définitive, deux orientations opposées de la gouvernance sont possibles et peuvent dans l'avenir composer l'une avec l'autre et s'opposer. D'une part, une professionnalisation accrue des acteurs de la vie politique peut répondre aux demandes de citoyens consommateurs de service creusant ainsi l'écart entre un personnel public et des individus privés. Le rôle des institutions et de leurs mandataires serait alors de gérer le jeu des différentes négociations entre populations aux intérêts divergents. Dans le cas où une telle perspective l'emporterait, on ne voit pas quel lien politique pourrait être celui d'une communauté estuarienne. À l'inverse, une participation accrue des habitants, qui reposerait sur le renforcement des dynamiques associatives, peut recréer des liens politiques forts réduisant l'écart entre élus et habitants et représenter une forme nouvelle d'attachement à une communauté estuarienne consciente d'elle-même.

Conclusion : un double questionnement

Reprenant notre hypothèse initiale d'une production de territoire à partir de l'interaction acteurs-système spatial, on peut s'interroger, en observant le processus qui s'est mis en place il y a une quinzaine d'années dans l'estuaire de la Seine, sur les différences de cinétique des mobilisations ordinaires et des mobilisations politiques et si une convergence est envisageable à plus ou moins long terme. Si la mobilisation des élus s'est amorcée dès 1993 en anticipation de l'ouverture du pont de Normandie, les statistiques de construction montrent que ce n'est qu'à partir des années 2000 que l'arrivée de nouveaux habitants a pris une dimension significative dans les communes de la rive sud (Lévêque, Pasquier, 2008). Mais cette interrogation renvoie également aux différences d'appréhension de l'espace de référence, aux échelles d'implication et aux échelles d'appréhension qu'ont les différentes familles d'acteurs de leur environnement proche et lointain (Figure 2).

Les différentes mobilisations observées semblent confirmer que l'intensité de la mobilisation est proportionnée à l'échelle d'implication des acteurs. La mobilisation sur des enjeux qui se situent à moyenne ou petite échelle nécessite une forte médiatisation préalable et une longue imprégnation alors que la mobilisation sur des problèmes qui génèrent des impacts locaux significatifs (grande échelle), est plus réactive et porteuse de médiatisation car elle met en scène des acteurs de la vie quotidienne.

Figure 2. Échelles d'implication et échelle de légitimité



Or, en dehors de cadres bien limités (Scot) le registre d'action des acteurs publics ne peut s'ingérer dans le « local », puisque ce dernier relève pour l'essentiel de la démocratie communale, comme c'est le cas pour l'utilisation des sols ou pour la politique de l'habitat. Ceci pose les limites de la gouvernance horizontale dans le contexte français. Quand l'instance de gouvernance n'a pas de légitimité sur des mailles administratives, elle n'a pas de pouvoir à partager avec la société civile. Ce sont donc des principes consensuels qui peuvent mobiliser des acteurs locaux à une échelle régionale qui seront abordés. Les débats mais également les perspectives, plus ou moins imaginées, liées aux grands projets d'infrastructure peuvent alors apparaître comme des leviers de mobilisation de la société civile au bénéfice de la construction d'une identité collective sur une base territoriale aux contours assez flous.

En conclusion l'histoire récente de l'estuaire semble démontrer que les controverses d'aménagement et les grands projets d'infrastructures peuvent contribuer à créer de la territorialité multi échelle et que l'existence d'une utopie mobilisatrice comme fer de lance de la gouvernance territoriale peut servir de point de convergence entre les aspirations quotidiennes des habitants et l'intérêt stratégique des élus. Ensuite on peut considérer que les thèmes environnementaux, qui mobilisent toutes les sensibilités, vont modifier les enjeux politiques en réduisant le poids des ancrages territoriaux au profit d'une perception élargie de l'espace qui dépasse le cadre communal. La combinaison de ces deux mouvements semble favorable à une intégration progressive de la gestion de l'estuaire mais sous une forme politique qui reste à inventer.

- BIBLIOGRAPHIE -

- Bessineton C.**, (1992). « L'estuaire de la Seine un écosystème d'intérêt national », *La Revue d'Ici*, 2eme trimestre (1992 pp.3-10
- Bessineton C.**, 1995). « L'estuaire, un super écotone » in BROCARD M., LEVEQUE L., (dir.), Atlas de l'estuaire de la Seine, 1995 pp. 32-35
- Brocard M., Lévêque L.**, dir. 1995, *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Presses universitaires de Rouen et du Havre.
- Brocard, M., Lévêque, L., Pasquier, S., Pierre-Marie, E.**, (2008) « *Ils sont partis de l'autre côté de l'eau* ». *Mobilités résidentielles des territoires et des sociétés locales dans l'estuaire de la Seine*, Rapport rendu au PUN (Pôle Universitaire Normand).
- Brunet R., Feras R., They H.**, (1993), *Les mots de la Géographie, dictionnaire critique*, Reclus, La Documentation Française ; p.471.
- Donzelot, J.**, (2003) *Faire société*, Paris, Seuil.
- Lévêque L., Pasquier S.**, (2008), « La mobilité et la redéfinition identitaire, de la discontinuité spatiale à la co-territorialité ». Communication au 8^{ème} colloque du groupe « Mobilité Spatiale, Fluidité Sociale » de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF), Rennes 12,14 mars 2008.
- Urry, J.**, 2005 *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin.
- Viard J.**(1989), *La société d'archipel, ou les territoires du village global*, Éditions de l'Aube, p.89.