

PLACE PUBLIQUE

Rennes. La revue urbaine
Les Champs libres
10, cours des Alliés 35000 Rennes
www.revue-placepubliquerennes.fr

Directeur de la publication :

Jean Salaün

Rédacteur en chef :

Bernard Boudic
bboudic@gmail.com

Assistante

Dominique Calafuri

Comité de rédaction :

Layla Assouline, Guy Baudelle, Alain Bénesteau, David Bensoussan, Michel Cabaret, Marc Dumont, Georges Guitton, Catherine Guy, Gwen Hamdi, Alain Jaunault, Christian Landeau, Eric Lebreton, Yves Morvan, Loïc Richard.

Ont participé à ce numéro :

Alain Bénesteau, David Bensoussan, Jacques Bonneau, Bernard Boudic, Patrick Bourguet, Alain Croix, Gérard Darris, Joël David, Hélène Guéné-Loyer, Thierry Guidet, Régis Guignard, Georges Guitton, Didier Guivarc'h, Fabienne Juhel, Alain Lalau Keraly, Eric Le Breton, Marc Loyon, Dominique Luneau, Daniel Morvan, Yves Morvan, Gérard Pernon, Philippe Petout, Jean-Claude Pinson, Jean Renard, Jean Salaün, Laurent Théry, Michel Troadec, Ronan Viel, Thierry Violland.

Place Publique est une revue éditée par l'association Place des débats

Administrateurs :

Vincent Guillaudeux, Robert Jestin, Christian Le Renard, Olaf Malgras, Jean-Yves Merrien, Robert Jestin, Jean Salaün, Yves Sanquer.

Concept graphique : Rampazzo et associés, Paris/Milan.

Réalisation : éditions joca seria, Nantes.

tel. 02 40 69 51 94 – contact@jocaseria.com

Impression : Offset 5, La Mothe-Achard (85)

Commission paritaire : en cours

ISBN 978-2-84809-123-5

Diffusion presse Rennes : SAD

Photos de couverture : Jean-Dominique Billaud, Vincent Jacques et D.Levasseur / Ville de Rennes

ÉDITO

2 **Place publique**: Pour l'intelligence de la ville

LE DOSSIER

5 **Nantes-Rennes : le grand rapprochement ?**

État des lieux

7 **Bernard Boudic** **Le tournant de 1989**

14 **David Bensoussan** **Rennes et Nantes dans l'histoire : une vieille rivalité**

19 **Alain Croix et Thierry Guidet** **Deux ou trois choses que nous savons d'elles**

Projets

25 **Daniel Delaveau** : « **Le contexte est favorable** »

28 **Jean-Marc Ayrault** : « **Le traumatisme du plan Campus** »

31 **François Cuillandre** : « **Chacun doit rayonner sur son territoire** »

35 **Alain Lalau Keraly, Ronan Viel** **Mettre en réseau des métropoles pour s'adapter à la globalisation**

43 **Thierry Violland** **Nantes-Rennes : l'Ouest en grand**

Débat

49 **Dominique Luneau** **Un aéroport pour une ou pour deux villes ?**

54 **Régis Guignard** **La nationale 137 : un jardin extraordinaire**

57 **Alain Bénesteau, Yves Morvan, Jean Renard, Laurent Théry** **Concurrentes et complémentaires**

PATRIMOINE

66 **Un musée un objet**

Philippe Petout **La grande figure de proue du donjon du château de Saint-Malo**

68 **Marc Loyon** **Convergences**

75 **Fabienne Martin-Adam** **À Rennes, les mosaïques des frères Odorico : des vies Art déco**

79 **Hélène Guéné-Loyer** **Odorico De la couleur dans le quotidien**

83 **Joël David** **Pierre Hévin (1621-1692), procureur-syndic de Rennes**

À la gloire du Roi-soleil

L'ENTRETIEN

89 **Georges Guitton** **Boris Charmatz** **Rennes : capitale européenne de la danse...**

SIGNES DES TEMPS

97 **Bernard Boudic** **Bloc-notes**

100 **Critiques livres**

112 **La chronique de Michel Troadec**

118 **La chronique de Gérard Pernon**

CONTRIBUTIONS

121 **Jacques Bonneau** **La Loire-Atlantique en Bretagne, 25 ans de sondages**

131 **Patrick Bourguet** **Les cancers en Bretagne : des particularités liées aux modes de vie**

135 **Gérard Darris** **L'héritage de Gaston Bardet au Rheu**

141 **Gerorges Guitton** **Violette et les collégiens : histoire d'un scandale**

145 **Éric Le Breton** **Le vélo à la conquête de l'agglomération**

INITIATIVES URBAINES

151 **Philippe Mahé** : « **Mettre Toulouse au standard des grandes villes françaises** »

154 **Brèves**

UNE VILLE/UN ÉCRIVAIN

159 **Fabienne Juhel** **Rennes, miroir tranquille de la féminité**

La Ville. Voilà une invention humaine qui n'a cessé, depuis son origine, il y a cinq ou six mille ans, de croître et de prospérer. À tel point qu'aujourd'hui la moitié de la population mondiale vit en ville et qu'en France, près de 80 % des habitants sont des urbains. Plus encore, la ruralité elle-même n'existe guère hors d'un territoire dominé par la ville. Comment ne pas voir alors que quelques-unes des questions relatives à l'avenir de notre société ou de notre économie sont bien des « questions urbaines » ? Se donner les moyens d'examiner ces questions et de tenter d'y répondre est devenu, pour les citoyens que nous sommes, une exigence et une priorité. C'est avec ce souci de faire de la ville le lieu

c'est là où la ville est à l'œuvre, dans le contexte singulier qui est le sien, qu'on peut le mieux percevoir, analyser, interpréter... C'est là aussi, avec ses réseaux et ses identités diverses que l'habitant, le citoyen, le consommateur peut prendre part au débat. Le projet a tenu ses promesses. *Place Publique*, tous les deux mois, propose à ses lecteurs un nouveau regard sur leur territoire urbain, à partir de solides réflexions formulées par des collaborateurs triés sur le volet. En même temps, la revue suscite et organise le débat.

Assez naturellement, à Rennes, on s'est intéressé à cette expérience passionnante. Et on s'est demandé si *Place Publique* n'avait pas vocation à essaimer : une version rennaise était-elle possible ? Bien entendu, ont répondu les fondateurs qui n'ont aucune envie de cantonner l'expérience à Nantes

et Saint-Nazaire mais qui souhaitent, au contraire, que de semblables initiatives se prennent à Lyon, Toulouse ou...

POUR L'INTELLIGENCE DE LA VILLE

privilegié de nos interrogations actuelles que se lançait la revue *Place publique*, en janvier 2007, à Nantes. Le promoteur de cette initiative, Thierry Guidet, a trente ans de journalisme derrière lui, dont une bonne partie à Ouest-France et à Nantes. Son but : créer « une revue de réflexion et de débat sur les questions urbaines ». Vaste programme. En fait de « questions urbaines », les auteurs des articles limiteront l'essentiel de leurs investigations à celles qui se posent sur le territoire qu'occupent les agglomérations de Nantes et de Saint-Nazaire. Mais justement,

Rennes.

Et c'est donc à Rennes que *Place Publique* connaît sa première duplication : la revue que vous tenez entre les mains est la jumelle, rennaise, de celle qui consacre toute son attention et tous ses talents, depuis près de trois ans, à l'analyse des évolutions de la métropole Nantes / Saint-Nazaire. La première étape d'un réseau qui devrait se tisser peu à peu entre quelques grandes villes françaises.

La démarche rennaise a pu aboutir à la faveur de l'heureuse conjonction de plusieurs

conditions. D'abord, le projet de créer *Place Publique* à Rennes a suscité un intérêt largement partagé. Ensuite, la proximité de Rennes et de Nantes a sans doute facilité les échanges et l'assistance des fondateurs. Et puis, Rennes dispose d'un important vivier de compétences, à la fois pour former un comité de rédaction qui en exprime toute la diversité et pour s'assurer les nécessaires collaborations qui donneront à la question urbaine toutes les dimensions qu'elle mérite. Mais cela ne suffit pas. Pour animer ce comité et conduire son travail jusqu'à la production de la revue, il faut aussi l'indispensable compétence d'un rédacteur en chef. C'est Bernard Boudic, jusqu'à présent journaliste à *Ouest-France*, qui assume cette fonction. Enfin, la volonté clairement affirmée de Daniel Delaveau de faire de *Place Publique* un outil d'analyse et de débat sur les mutations de Rennes-Métropole a, bien sûr, été déterminante car, pas plus à Nantes qu'à Rennes, la revue ne peut s'autofinancer entièrement: en complément des ventes, des abonnements et de la publicité, elle a besoin d'un financement public. Certes, rien n'empêchera quiconque de penser qu'une telle subvention est le signe d'une dépendance certaine. Mais rien ni personne ne nous interdira d'affirmer et de prouver notre ferme autonomie. Comme dans bien d'autres cas analogues, ce financement ne signifie rien d'autre que l'engagement de *Place Publique* à servir l'intérêt public.

Il faut prendre à la lettre le slogan rennais: si l'on veut « vivre en intelligence », alors, il est nécessaire de développer les moyens qui vont favoriser cette intelligence. *Place Publique* est un de ces moyens au service de « l'intelligence de la ville ». D'abord, parce

qu'elle met en valeur l'intelligence et le talent dont font preuve ceux qui proposent analyses et réflexions. Et Rennes ne manque pas de ces connaisseurs du monde urbain, qu'ils abordent, selon leurs expertises, sous l'angle culturel, économique, social, patrimonial... La revue a pour ambition de mobiliser leur savoir, d'en montrer les diversités et le pluralisme et, ce faisant, de donner plus de visibilité à ce qui constitue une part de l'excellence rennaise.

Si Rennes constitue ainsi le terrain privilégié que, dans chaque numéro, *Place Publique* se propose de sonder, ce terrain n'est ni exclusif ni autarcique. D'une part, parce que les relations qu'entretient Rennes avec son environnement (au sens large) sont partie prenante de sa personnalité. Et, d'autre part, parce qu'il faut évidemment voir ailleurs – en particulier dans le même contexte régional – comment se posent et se traitent les questions urbaines. En d'autres termes, si la matière rennaise est au cœur de *Place Publique*, la « matière régionale » n'en sera jamais très éloignée.

Mais, encore une fois, l'objectif est de faire partager ces réflexions, de sortir du cénacle des initiés, bref de rendre la ville intelligible au citoyen. Sans cette perspective, *Place Publique* ne se distinguerait guère des revues professionnelles ou universitaires. Or sa maquette, son écriture, le rapport qu'elle entretient avec l'actualité, tout vise à la rendre accessible au plus grand nombre. Par ailleurs, *Place Publique* ne se limitera pas à la seule publication de la revue: un site web devrait voir le jour et permettre l'expression la plus diverse possible, elle prendra également l'initiative d'organiser des débats sur les thèmes qui seront au sommaire de ses

numéros. En d'autres termes, *Place Publique* a l'ambition de donner au citoyen rennais les moyens d'acquérir une meilleure intelligence de sa ville et, du même coup, d'être un acteur averti. Car les questions urbaines, comme quelques autres, sont d'une complexité et d'une importance trop grandes pour être traitées par les seuls spécialistes...

Jean Salaün

LE GRAND DOSSIER

-RENNES-NANTES : LE GRAND RAPPROCHEMENT ?

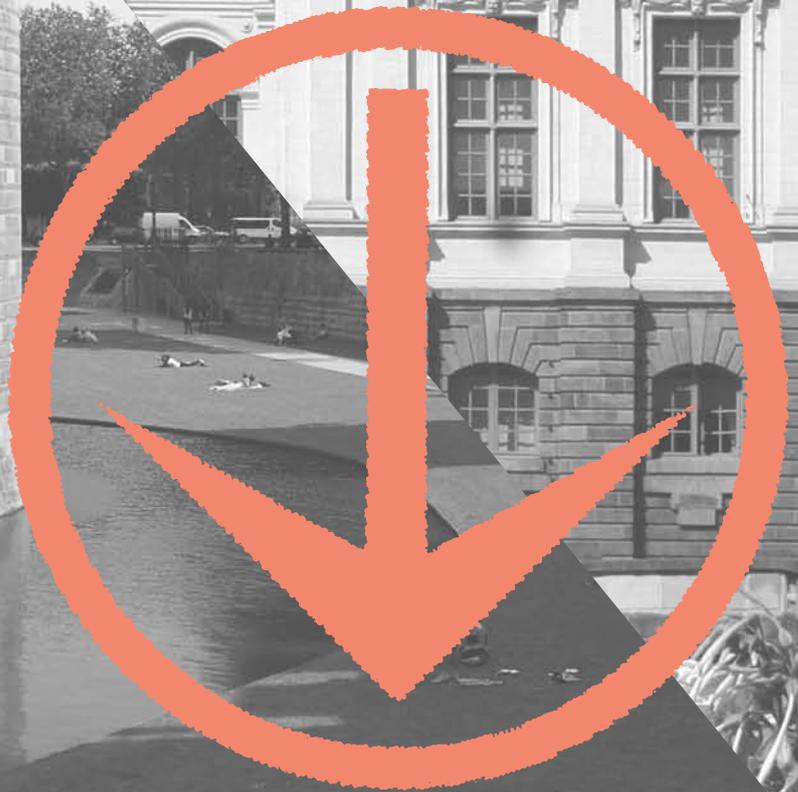
État des lieux

- 7** Bernard Boudic Le tournant de 1989
- 14** David Bensoussan Rennes et Nantes dans l'histoire : une vieille rivalité
- 19** Alain Croix et Thierry Guidet Deux ou trois choses que nous savons d'elles

Projets

- 25** Daniel Delaveau : « Le contexte est favorable »
 - 28** Jean-Marc Ayrault : « Le traumatisme du plan Campus »
 - 31** François Cuillandre : « Chacun doit rayonner sur son territoire »
 - 35** Alain Lalau Keraly, Ronan Viel Mettre en réseau des métropoles pour s'adapter à la globalisation
 - 43** Thierry Violland Nantes-Rennes : l'Ouest en grand
- Débat
- 49** Dominique Luneau Un aéroport pour une ou pour deux villes ?
 - 54** Régis Guignard La nationale 137 : un jardin extraordinaire
 - 57** Alain Bénesteau, Yves Morvan, Jean Renard, Laurent Théry Concurrentes et complémentaires

RENNES-NANTES : LE GRAND RAPPROCHEMENT ?



État des lieux

LES DOSSIER

RENNES-NANTES :
LE GRAND
RAPPROCHEMENT ?

7 Bernard Boudic Nantes-Rennes Le tournant de 1989

14 David Bensoussan Rennes et Nantes dans l'histoire : une vieille rivalité

19 Alain Croix et Thierry Guidet Deux ou trois choses que nous savons d'elles

Le tournant de 1989

RÉSUMÉ > *Après s'être regardées de travers, les deux plus grandes villes de l'Ouest vont-elles regarder dans la même direction ? Depuis vingt ans, elles apprennent à se parler. Sous la pression de la Datar, elles se sont associées à d'autres pour faire meilleure figure dans le concert des métropoles nationales et européennes. Confrontées aux mêmes défis, leurs universités, leurs centres de recherche, leurs hôpitaux, leurs agences d'urbanisme, leurs entreprises... ont appris à travailler ensemble. Mais il manquait la volonté politique forte sans laquelle les plus beaux projets risquent toujours de s'enliser. Cette fois, elle semble au rendez-vous des échanges que Nantais et Rennais vivent spontanément.*



TEXTE > **BERNARD BOUDIC**

1989 est peut-être l'année-chamnière. Jusque-là, les villes ne se contemplaient que dans le miroir français et Nantes comme Rennes se trouvaient bien éloignées de Paris. Certes, l'association Ouest-Atlantique qui réunissait depuis 1970 la Bretagne, les Pays de la Loire et Poitou-Charentes pour meubler nos zones industrielles regardait au-delà des frontières. Bien sûr, la Maison de l'Électronique, de l'Informatique et de la Télématique de l'Ouest (Meito), née à Rennes en 1984, associait Bretagne et Pays de la Loire pour développer ces trois filières dans des réseaux également internationaux. Mais en septembre 1989, la ligne Paris-Le Mans du TGV Atlantique met Paris à portée de Rennes et de Nantes tandis que s'achève – ce sera fait deux ans plus tard – la mise à quatre voies de la route Nantes-Rennes. L'Ouest mieux rassemblé met fin à son relatif isolement et se rapproche de Paris. Tentative d'équilibrage de l'Europe, la composante « Arc Atlantique » de la Conférence des régions périphériques maritimes se forme la même année. On a pu croire à la fin du désenclavement, à la fin de l'histoire.

Bernard Boudic est le rédacteur en chef de *Place publique Rennes*





La Conférence des grandes villes de l'Ouest est la première manifestation d'une volonté commune de Nantes et de Rennes de se faire une place en Europe. Et neuf universités de Bretagne des Pays de la Loire et de Poitou-Charentes leur emboîtent le pas.

L'électrochoc de la « banane bleue »

Mais voilà qu'en cette année 89, le géographe Roger Brunet publie, au mois de mai, pour le compte de la Datar, *Les Villes européennes*¹, une étude où il met en évidence la position de la France par rapport à la « dorsale européenne ». Cette figure géographique qu'il avait déjà mentionnée en 1973 dans *Structures et dynamique du territoire français* remet les pendules à l'heure : après Paris, c'est de l'Europe qu'il faut se rapprocher, c'est en Europe qu'il faut exister. Et le centre de gravité de l'Europe, c'est la « banane bleue » qui s'étend du Lancashire à la Toscane ; c'est la zone la plus peuplée, la plus dynamique, la plus riche en grandes villes, la plus industrialisée d'Europe.

« Ce fut un électrochoc », écrit le géographe nantais Jean Renard dans le numéro 2 de *Place Publique Nantes-Saint-Nazaire*². On se croyait arrivé. Mais le but s'était éloigné, mis à distance aussi par la chute du Mur de Berlin (9 novembre 1989) qui allait préparer l'ouverture de l'Allemagne à l'Est et l'élargissement de l'Europe vers des frontières impensables jusque-là. Malgré le TGV, Francfort n'était toujours pas notre voisin.

La première réponse, un an plus tard, c'est la Conférence des grandes villes de l'Ouest, Nantes, Rennes, Brest, Angers, bientôt Le Mans. Les maires et leurs directeurs de cabinet se rencontrent deux fois par an pour imaginer l'avenir. On parle aménagement du territoire, développement économique, culture, enseignement supérieur et recherche. C'est la première manifestation d'une volonté commune des villes de l'Ouest, de Nantes et de Rennes donc, de se faire une place en Europe.

En 1998, les universités se mettent en marche. Il faut s'unir pour faire le poids. Neuf universités de Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charentes, dont Rennes 1, Rennes 2 et Nantes, représentant 160 000 étudiants soit 12 % des étudiants inscrits dans les universités françaises, constituent ce qui deviendra en 2001 le Réseau des universités de l'Ouest-Atlantique. Le Ruoa (un sigle imprononçable qui augure mal de l'avenir du nouveau baptisé) veut améliorer la vie étudiante, coordonner l'offre de formation et accorder une assistance au montage de projets européens.

L'Espace métropolitain Loire-Bretagne verra le jour quelques années plus tard. Il rassemble plus de deux millions d'habitants et 840 000 emplois.

Un espace métropolitain qui ratisse bien large

Parallèlement, le maire de Rennes, Edmond Hervé, suggère à son agence d'urbanisme de travailler avec celle de Nantes, pour défricher un paysage encore flou. L'Audiar (Rennes) propose un travail sur l'image satellite des « taches urbaines » de l'axe Saint-Malo, Rennes, Nantes, Saint-Nazaire qui associera le laboratoire Costel (Cnrs – Rennes 2). Cette première coopération permettra de confronter deux modèles différents de développement, le nantais et le rennais, et de sensibiliser les élus. Les conseils de développement des deux villes se réunissent même ensemble le 6 décembre 2004.

Cela tombe bien : le 28 juin précédent, Frédéric de Saint-Sernin, secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire et aujourd'hui président... du Stade rennais, lance à Marseille un « appel à coopération métropolitaine » qui s'inscrit dans la politique de rayonnement européen des métropoles françaises engagé en décembre 2003 par le comité interministériel d'aménagement du territoire. Ni une, ni deux, cinq villes de l'Ouest y répondent ensemble, Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Rennes et Brest. Et elles sont retenues parmi les six premiers lauréats de l'appel. La Datar trouve « ambitieuse et stimulante » cette démarche qui a consisté à présenter cinq villes de deux régions et de quatre départements différents. L'Espace métropolitain Loire-Bretagne (EMLB) est né. Il se situe dans le droit fil de ce qui avait été imaginé dès 1989 et suivi par une seconde étude sur le rayonnement des villes européennes publiée en 2003³. Étude menée sur d'autres critères que celle de Roger Brunet et un peu moins tranchée : cette fois, Nantes est reconnue « grande ville à potentiel européen ». Et le moteur du nouvel « Espace » est bien l'axe Nantes-Rennes. Enjeu : faire émerger des projets renforçant l'attractivité et la lisibilité européennes de l'EMLB qui rassemble cinq aires urbaines, plus de deux millions d'habitants, 160 000 étudiants, 8 700 chercheurs et 840 000 emplois...

1. Roger Brunet (dir.), *Les Villes européennes*, GIP Reclus, DATAR, 1989, La Documentation française, 79 p.

2. Jean Renard, « Nantes dans le classement des villes européennes », *Place Publique. Nantes/Saint-Nazaire* n° 2, p. 9-14, mars-avril 2007.

3. Céline Rozenblat, Patricia Cicille, *Les Villes européennes, analyse comparative*, Datar – La Documentation française, 2003, 94 p.

Une affaire de techniciens

Dès juin 2006, les agences d'urbanisme des cinq villes, auxquelles se joint Lorient, publient une sorte de guide de la coopération sur les fonctions métropolitaines dont le préambule dévoile pudiquement la difficulté : « L'exercice s'est révélé délicat pour les agences d'urbanisme dont les travaux portent rarement au-delà de leur propre aire urbaine ». Cinq enjeux de la coopération sont identifiés : la diffusion des savoirs, l'accès à l'international, les fonctions technopolitaines (appui à des filières d'activités de dimension internationale), la fonction touristique, la fonction d'accueil de nouveaux habitants (logement, solidarité urbaine, étalement urbain), et la particularité maritime. Chaque enjeu est décrit assez précisément et les leviers de la coopération entre les villes, identifiés.

L'enjeu touristique, par exemple, a été défini : il s'agit de passer d'un tourisme familial de résidences secondaires, peu internationalisé, plutôt âgé et près de ses sous, en baisse sensible d'ailleurs depuis 1998, à une manière plus moderne qui viserait la qualité et la valeur ajoutée d'un tourisme plus culturel et plus urbain, serait plus accessible (avion à prix réduit, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, liaisons rapides) aux Européens, un tourisme d'affaires aussi qui renforcerait ses équipements (un terrain, justement, où il ne faut pas se marcher sur les pieds!), le tout en protégeant le patrimoine naturel.

Beau programme que consacre le 6 juillet 2006 à Nantes la première réunion des présidents des cinq communautés urbaines et communautés d'agglomération.

Ce programme est même décliné en projets concrets. Mais peu de suites leur ont été données. L'EMLB est resté l'affaire des techniciens et, aujourd'hui, il semble un peu en panne. Pour dresser un bilan, certes provisoire, il faut fouiller. Une « Contribution au livret vert sur les transports urbains » a été rédigée, un programme européen de promotion des PME culturelles et créatives (Ecce) est lancé auquel participent Nantes et Rennes un stand commun sera loué pour la troisième année consécutive du 2 au 4 décembre 2009 au Salon de l'immobilier d'entreprise au Palais des Congrès de Paris (ce qui est honorable alors que la crise ravive les concurrences).

L'emploi, l'opéra...

Certes, il vaut mieux se parler que se tourner le dos : « De vrais échanges, dit un observateur, ont lieu entre les

vice-présidents des métropoles de Nantes et de Rennes sur des questions comme l'emploi, le tourisme, la logistique ». Mais si les coopérations n'ont pas dépassé le stade embryonnaire, c'est peut-être qu'elles sont restées très institutionnelles, très discrètes, longtemps mal vues des deux Régions et n'ont trouvé de relais politique que récemment.

Curieusement, les deux domaines où le travail en commun a été le plus réel n'ont pas été désignés comme sujets majeurs de coopération, bien qu'ils soient souvent cités par les élus ou les services municipaux. L'emploi et l'insertion d'abord : sur ce thème existe un long passé de coopération à travers l'association Alliance Emploi qui, depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, organise en sous-comités régionaux les Programmes locaux d'insertion par l'économie. Directeurs des services de développement économique et techniciens de l'insertion de Rennes et de Nantes ont ainsi bâti un cadre d'échanges et réfléchi notamment à la mise en place des Maisons de l'emploi.

L'opéra ensuite : depuis 2005, les directeurs des opéras de Rennes et de Nantes-Angers ont mis en œuvre une politique de coproduction d'œuvres lyriques. En trois ans, ont été coproduits deux spectacles, puis trois, puis quatre... Les deux opéras se partagent les cachets des concepteurs et les coûts des matériaux des décors et des costumes, ce qui réduit un peu les frais de création des spectacles lyriques. Une certaine envie d'aller plus loin se fait jour maintenant. Principales sources de financement des opéras, les deux villes entendront-elles les appels qui leur sont lancés ?

Pendant ce temps, les idées les plus productives sont venues d'ailleurs, de l'État encore... et ne touchent qu'indirectement les villes.

Pôles, génopôle, cancérpôle

L'apport le plus massif, le plus concentré dans le temps est celui des chercheurs et du monde universitaire. Peut-être parce que le monde de la recherche, plus jeune, plus mobile, plus curieux, plus indépendant des frontières que d'autres, est par nature ouvert à l'idée de coopération.

Huitième et dernière génopôle française à être labellisée, en janvier 2002, Biogenouest (anciennement Ouest-génopôle) réunit dans quatre domaines des sciences du vivant (mer, agronomie, santé, biotechnologies), plus de cinquante unités de recherche, deux mille personnes

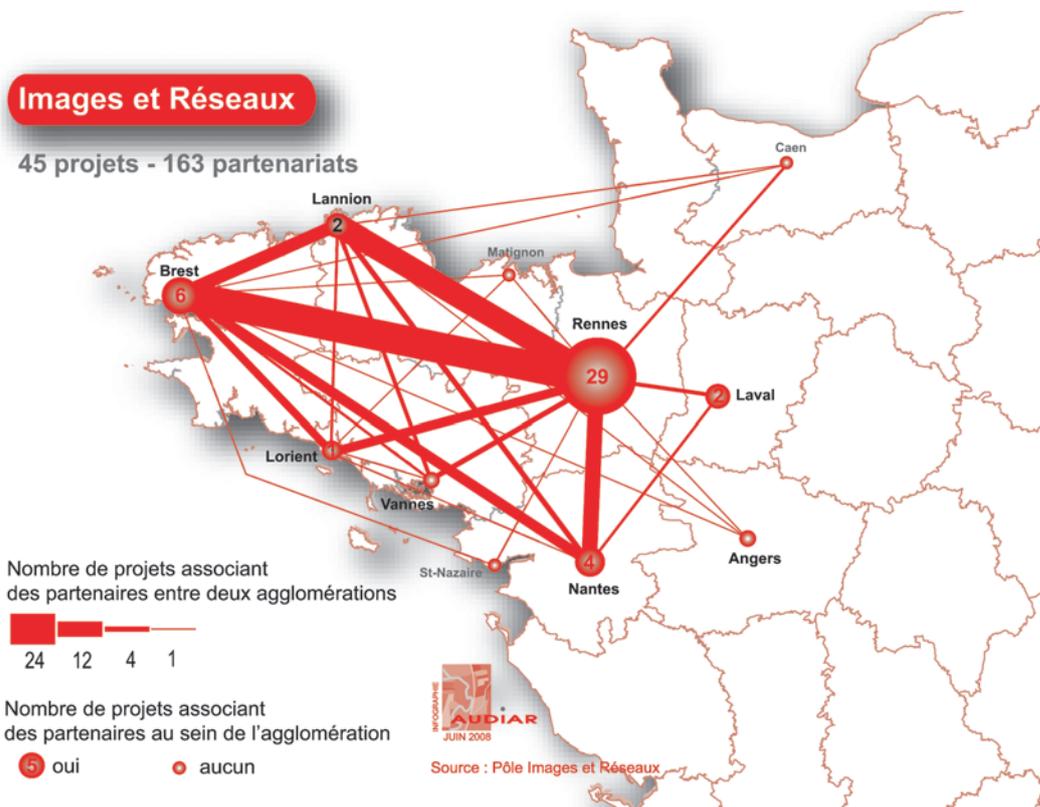
Mais toutes ces initiatives sont restées affaires de techniciens et ont rarement trouvé de débouchés concrets à deux exceptions près : l'emploi et l'insertion ; l'opéra.

En revanche, le monde de la recherche se joue des frontières administratives et multiplie les coopérations à géométrie variable.





Le pôle de compétitivité Images et réseaux est centré sur Rennes où se trouve la plus forte concentration d'entreprises spécialisées (Rennes-Atalante) et de laboratoires.



Rennes et Nantes jouent une place centrale dans chacun des pôles de compétitivité qui organisent la recherche dans le Grand Ouest.

dont huit cents chercheurs et vingt plates-formes technologiques. En Bretagne et Pays de la Loire. Biogenouest associe les grands organismes de recherche (Afssa, CNRS, Ifremer, Inra, Inria, Inserm), les cinq universités de l'Ouest, ainsi que des organismes associés (CHU, grandes écoles...). Mission: soutenir la recherche en sciences du vivant et la création de nouvelles entreprises de biotechnologie. Ses objectifs: mutualiser les ressources et les compétences, participer de manière collective à l'évolution technologique et à des programmes de recherche européens et, enfin, attirer des chercheurs.

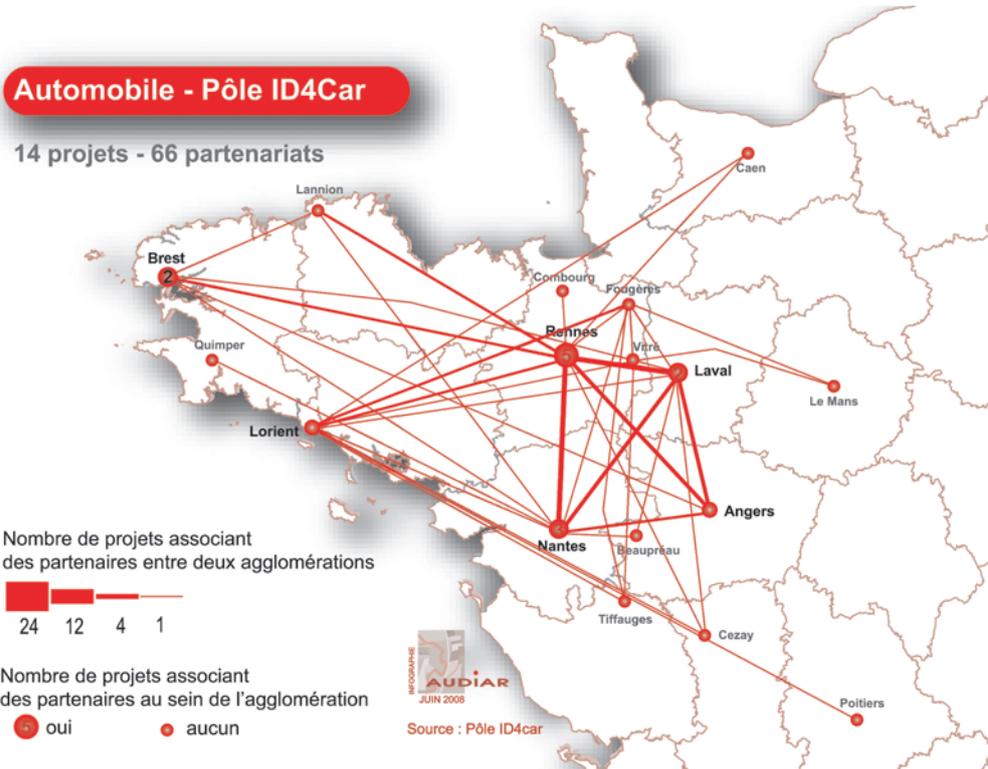
Le cancéropôle Grand Ouest, l'un des sept qui se partagent le territoire national, associe depuis 2004, les centres de lutte contre le cancer, les universités, les centres hospitaliers, les centres de recherche (Inserm, CNRS...) de Nantes et Rennes à ceux des quatre régions de Bretagne, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et du Centre. Mais, en Bretagne, seule la Région a participé au

financement du cyclotron installé à Nantes-Saint-Herblain en 2008 au titre des « grands équipements scientifiques » français.

On retrouve Rennes et Nantes, avec d'autres, dans les pôles de compétitivité. Les pôles Images et réseaux (siège à Lannion), iD4Car (ex-Automobile haut de gamme⁴, siège à Nantes), Valorial (siège à Rennes, innovation alimentaire), Emc2 (nouveaux matériaux, à l'origine essentiellement nantais, se rapproche du pôle Mer Bretagne) réunissent de grands groupes industriels, des PME, des universités, des grandes écoles et des centres de recherche. Les rencontres se multiplient entre leurs membres pour diffuser l'information et les savoir-faire, dénicher

4. Quasi-exclusivement lié à la présence à Rennes du groupe PSA, le pôle « Automobile Haut de gamme » n'a pas résisté à la crise de l'automobile ni aux incertitudes qui pèsent sur l'avenir de l'implantation rennaise de PSA. Sa réorientation, fin mai, vers les véhicules de petite série (camping-cars, voitures, fourgons aménagés, etc.) est un pis-aller.

Le pôle de compétitivité iD4Car est plus dispersé que le pôle Images et Réseaux. La recherche y est moins présente.



et ordonner les compétences, lancer des projets. Les villes et les métropoles ont pu y participer soit par des aides directes, soit plutôt, indirectement, par le financement des centres de recherche (bâtiments, bourses...).

La coopération entre les universités se traduit aussi par la création de réseaux de laboratoires. En sciences humaines par exemple, le réseau Espaces et Sociétés a été créé au début des années 1980 à l'initiative de chercheurs de quatre laboratoires de l'Ouest dont le Cestan à Nantes, rejoints plus tard par ceux du Reso à Rennes. Le réseau compte aujourd'hui sept chercheurs CNRS, plus de 80 enseignants-chercheurs, environ 90 doctorants et 19 ingénieurs, techniciens et personnels d'administration. Spécialisé d'abord dans la géographie de la France de l'Ouest, Reso est devenu une unité pluridisciplinaire implantée dans la France de l'Ouest mais ouverte à des terrains variés. L'unité regroupe bien sûr surtout des géographes et des aménageurs mais compte aussi dans ses rangs des cher-

cheurs d'autres disciplines (sociologie, psychologie environnementale, architecture et urbanisme). Par ailleurs, les Presses universitaires de Rennes publient les ouvrages des universitaires de Rennes et de Nantes, mais aussi de Brest, Lorient, Vannes, Angers ou Le Mans.

Et maintenant, le tête-à-tête

Il faut enfin parler des grands équipements. Associée aux autres collectivités bretonnes pour réclamer le prolongement de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes et participer à son financement, Rennes/Métropole vient d'être relancée par Jean-Marc Ayrault (*Les Échos*, 25 mars 2009) : « Le prolongement du TGV jusqu'à Rennes acquis, il faut franchir une nouvelle étape, être raccordé au TGV européen Sud, Bordeaux-Madrid, et Est, Lyon-Turin. La programmation d'une liaison rapide entre Rennes, Nantes et Poitiers, qui desserve le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, est aussi indispensable. »

Aéroport et lignes à grande vitesse : Nantes et Rennes jouent la même partition sur la question des grands équipements.

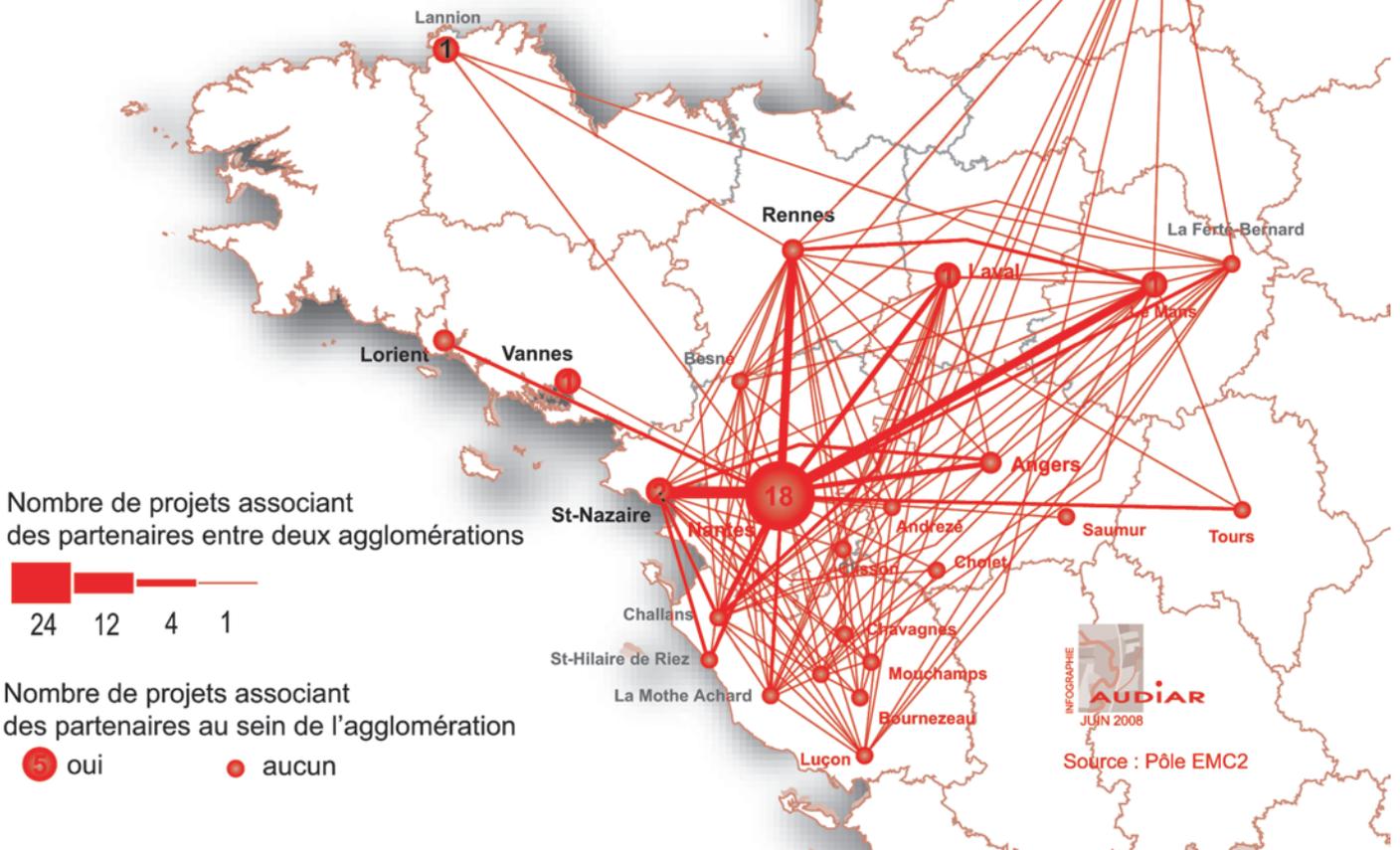




Le pôle de compétitivité Emc2 (nouveaux matériaux) est « tiré » par l'industrie aéronautique (Nantes et Saint-Nazaire).

EMC2

22 projets - 166 partenariats



On sortirait ainsi d'une vision centralisatrice que souligne le géographe François Hulbert, ancien de Rennes 2, aujourd'hui au Centre de recherche en géographie de l'université de Metz: « On peut se demander en quoi les schémas de développement des lignes TGV et des aéroports parisiens, alimentés par la multiplication des aéroports régionaux avec le soutien actif de la Datar et les aides directes de l'État et des collectivités locales, répondent aux objectifs maintes fois évoqués depuis maintenant cinquante ans à travers la politique d'aménagement du territoire, à savoir: le développement régional, la mise en place de métropoles d'équilibre, la lutte contre la surconcentration parisienne. Les Régions ont en effet multiplié les aéroports dans les villes petites et moyennes dans le but de faire d'abord du rabattement sur Orly et Roissy. Au nom du désenclavement conçu d'abord par rapport à Paris, c'est le chacun pour soi des villes et des dépar-

tements qui prévaut, à tel point que des régions comme la Bretagne réussissent à avoir cinq ou six aéroports. »

Le désenclavement conçu d'abord par rapport à Paris? Même si Nantes et, à un moindre degré, Rennes se sont engagées dans une politique volontariste de participation à des réseaux de villes européens (Civitas-Vivaldi, Eurocities, Revit, Concerto, Conférence des villes de l'Arc Atlantique), les forts constats de Roger Brunet pèsent encore. Et, on l'aura remarqué, les deux métropoles de l'Ouest poussées par leur dynamisme démographique et économique, ont rarement travaillé en tête à tête. Peut-être est-il temps de le faire et de faciliter, d'accompagner, voire de mettre en musique, la carte des échanges (mobilités quotidiennes, migrations résidentielles, relations d'entreprises, commerciales, familiales, culturelles, de loisirs...) que Rennais et Nantais ont dressée spontanément. Sans la baguette d'aucun chef d'orchestre.

Nantes et Rennes sont partie prenante de nombreuses coopérations qui dépassent les deux villes, mais elles ont rarement travaillé en tête à tête. Ce moment est venu.

Un colloque sur la recherche et l'innovation

À la fois effet et accélérateur des nouvelles relations entre Rennes et Nantes, un colloque se déroulera les 8 et 9 octobre dans les deux villes: le 8 aux Champs libres à Rennes, le 9 à la Cité internationale des congrès à Nantes.

Ce colloque portera essentiellement sur la recherche et l'innovation et permettra de faire le point sur les collaborations présentes et à venir entre les deux villes dans les domaines des biotechnologies, de l'agro-alimentaire, de l'automobile, des matériaux ou de la santé. C'est dire que les responsables politiques s'effaceront derrière les chercheurs et les chefs d'entreprise, même si, bien entendu, sont prévues des interventions des deux maires, Jean-Marc Ayrault et Daniel Delaveau.

Autre intervention attendue, celle de Pierre Veltz, notamment chercheur au Centre de sociologie des organisations et théoricien du rôle des villes et des territoires dans la mondialisation.

Des visites de terrain se dérouleront à Rennes sur le campus de Ker Lann, à Rennes Atalante et à l'Institut national de recherches agronomiques. À Nantes ont été retenus l'Institut d'études avancées et la Maison des sciences de l'homme; le cyclotron Arronax; l'Île de Nantes.

www.colloquenantesrennes.fr





Rennes et Nantes dans l'histoire : une vieille rivalité

RÉSUMÉ > *La rivalité entre Rennes et Nantes est ancienne. Elle traverse l'histoire de la Bretagne à l'époque ducale comme sous l'Ancien Régime avant de connaître une certaine accalmie au cours du 19^e siècle. La création des régions économiques au lendemain de la Première Guerre mondiale lui donne une nouvelle dimension avant que les tensions ne s'exacerbent sous le gouvernement de Vichy. Depuis cette date, la question du découpage régional de la Bretagne parasite fortement les relations entre les deux villes même si, actuellement, des évolutions positives semblent se dessiner.*



TEXTE > **DAVID BENSOUSSAN**

Alors que se profile aujourd'hui une refonte du découpage territorial et institutionnel, alors que les maires de Rennes et de Nantes affirment vouloir donner une nouvelle impulsion aux liens entre leurs villes, il est intéressant de revenir sur l'histoire de leurs relations souvent conflictuelles. Rennes et Nantes, en effet, n'ont cessé de vouloir affirmer leur primauté dans un espace régional dont la définition même a été source de discorde.

David Bensoussan est agrégé et docteur en histoire, professeur en khâgne au lycée Chateaubriand de Rennes.

Rennes et Nantes n'ont cessé de vouloir affirmer leur primauté dans un espace régional dont la définition même a été source de discorde.

La recherche d'une primauté en Bretagne

Au moment où émerge le duché de Bretagne, au 10^e siècle, les deux cités sont le siège de maisons comtales rivales qui n'hésitent pas à s'affronter. La situation est un temps favorable à Rennes dont les comtes prennent le titre ducal avant que celui-ci ne passe, en 1066, à la maison de Comouaille à laquelle est lié le comté de Nantes. La domination des Plantagenêts sur le duché de Bretagne, dans la seconde moitié du 12^e siècle, confirme de manière définitive l'ancrage du comté de Nantes au duché tout comme elle conforte l'autorité ducale dont l'ad-

ministration s'étoffe. Un processus qui se poursuit lorsque le duché passe dans l'orbite de la royauté française sous le règne de Philippe Auguste. Rennes profite de cette dynamique politique et commence à faire figure de capitale administrative. Pourtant, Nantes la concurrence toujours.

La rivalité entre les deux villes s'affirme à nouveau lors de la guerre de succession de Bretagne, entre 1341 et 1364, où elles constituent des enjeux politiques et militaires importants. La victoire des Montfort n'est finalement guère favorable à Rennes. Ces derniers y résident peu, lui préférant Nantes où le château des ducs de Bretagne, totalement transformé par François II, à partir de 1466, symbolise la puissance et l'autorité duciales. La volonté de la dynastie des Montfort de mettre en place une principauté indépendante tend donc, dans la seconde moitié du 15^e siècle, à asseoir la primauté de Nantes où a lieu le mariage d'Anne de Bretagne avec le roi Charles VIII en 1491. Néanmoins, les ducs de Bretagne continuent d'accorder à la vieille ville comtale de Rennes une place politique majeure. Les symboles du pouvoir y sont conservés et c'est à Rennes que s'effectue le couronnement ducal. Une partie des institutions du duché, comme les États et le Parlement, y siège régulièrement même si la ville partage ce privilège avec d'autres cités bretonnes, notamment sa grande rivale, Nantes.

L'intégration de la province au royaume de France favorise cependant la prééminence de Rennes comme en témoigne l'installation du Parlement. Institué par un édit d'Henri II en 1554, il siège à l'origine alternativement entre Nantes et Rennes à l'occasion de ses deux sessions annuelles. En 1557, Nantes obtint chèrement le Parlement pour elle seule. Mais, dès 1561, un nouvel édit l'attribue définitivement à Rennes consacrant la ville dans son rôle de capitale bretonne puisque le ressort du Parlement s'étend à toute la province. L'opposition des deux villes se renforce lors des guerres civiles à la fin du 16^e siècle. Tandis que Rennes affirme sa fidélité aux rois Henri III puis Henri IV, Nantes se donne à la Ligue. Le duc de Mercœur, gouverneur de Bretagne, s'y installe et la dote d'un Parlement concurrent de celui de Rennes. Sa soumission n'intervient qu'en 1598 à l'occasion de l'édit de tolérance qui met un terme aux guerres de religion.

« L'âge d'or » de la Bretagne qui marque le 16^e siècle et une bonne partie du 17^e est aussi celui de Rennes qui

connaît alors une forte expansion démographique et urbaine. Jusque vers 1670, elle est la ville la plus peuplée de Bretagne et une des plus importantes du royaume. Elle est la capitale politique, administrative et judiciaire, la centralisation monarchique joue à son profit et c'est tout naturellement à Rennes que se fixe le siège de l'intendance en 1688, relais redouté du pouvoir royal. Si les États de Bretagne sont encore itinérants, c'est Rennes qui les accueille le plus souvent et de plus en plus souvent au 18^e siècle. Cette affirmation politique se fait au détriment de Nantes même si la grande ville ducal reste le siège de la Cour des Comptes, seconde cour souveraine de la province. Pourtant, au 18^e siècle, les dynamiques économiques, notamment avec le grand commerce atlantique, jouent résolument au bénéfice de Nantes qui double sa population alors que celle de Rennes stagne. Avec 80 000 habitants en 1789, Nantes possède un nombre d'habitants plus de deux fois supérieur à celui de sa rivale.

La Révolution modifie la donne institutionnelle tandis qu'en février 1789, 300 Nantais viennent au secours des jeunes gens rennais engagés dans la lutte contre la noblesse locale. Avec la fin de l'Ancien Régime, Rennes comme Nantes ne sont plus que les chefs-lieux de départements géographiquement limités alors que la province de Bretagne n'existe plus. Toutes deux s'affirment d'ailleurs comme des îlots républicains au milieu de campagnes majoritairement hostiles à la Révolution notamment à partir de l'insurrection de 1793.

De l'accalmie au réveil des passions politiques

Au 19^e siècle, les antagonismes politiques entre les deux villes n'ont donc plus lieu d'être même si certaines circonscriptions administratives maintiennent une relative prééminence rennaise comme la Cour d'appel de Rennes dont le ressort comprend Nantes et la Loire-Inférieure. Cependant, face au dynamisme économique de Nantes, qui s'impose comme une agglomération nationale de premier plan, Rennes fait pâle figure. Hantée par son déclin depuis le déclassement révolutionnaire, la ville tente néanmoins de reconquérir son rang de capitale bretonne par l'affirmation de son primat intellectuel. Rennes se représente ainsi en centre intellectuel de la Bretagne sur la fresque du grand escalier de l'hôtel de ville, compo-

La rivalité entre les deux villes s'exacerbe au cours de la guerre de succession de Bretagne (1341-1364).

L'intégration de la province au royaume de France favorise la prééminence de Rennes qui finit par accueillir le Parlement.

Mais au 18^e siècle, les dynamiques économiques, notamment l'essor du commerce atlantique, jouent en faveur de Nantes. En 1789, elle compte deux fois plus d'habitants que Rennes.





Pendant tout le 19^e siècle, faute d'enjeux, la rivalité entre les deux villes s'estompe. Elle ne reprend vigueur, au début du 20^e siècle, qu'à l'occasion de débats sur le découpage régional.

C'est ainsi qu'en 1919, Nantes se retrouve à la tête d'une VI^e région économique qui va du Morbihan à l'Indre-et-Loire et finira par s'étendre jusqu'à Quimper.

Face à cette logique économique, les régionalistes bretons défendent le cadre provincial historique.

sée à la veille de la guerre, où l'allégorie de la ville coiffée de la couronne ducal la campe en capitale provinciale.

Faute d'enjeux importants, la rivalité ancienne entre Rennes et Nantes s'est donc en partie dissipée. Pourtant, à la veille de 1914, l'essor du régionalisme réactive la question de la primauté d'une des deux métropoles dans le cadre d'un hypothétique découpage régional du pays. Les débats prennent une nouvelle acuité dans le cadre de la Première Guerre mondiale lorsque les impératifs de la production et du ravitaillement imposent aux gouvernements la nécessité d'une plus grande efficacité économique. Non sans difficultés, c'est finalement le 5 avril 1919 que sont créées, à l'instigation du ministre de l'Industrie et du Commerce Étienne Clémentel, les régions économiques. Rennes est alors le centre d'une VI^e région économique singulièrement restreinte regroupant l'Ille-et-Vilaine, les Côtes-du-Nord et le Finistère, tandis que Nantes domine la V^e région économique qui comprend les départements de Loire-Inférieure, du Morbihan, du Maine-et-Loire, de la Vendée, de la Mayenne et de l'Indre-et-Loire. Les préoccupations économiques ont donc favorisé Nantes, grande agglomération au cœur d'une vaste région dans laquelle son rayonnement s'exerce. Ce découpage tient en partie à l'action résolue des milieux patronaux nantais dans le cadre de l'association industrielle et commerciale de l'Ouest (AICAO), créée en janvier 1919. Sur cette base, les polémiques entre Rennes et Nantes s'engagent avec âpreté et se pérennisent durant tout l'entre-deux-guerres. La réforme de 1922, qui voit la chambre de commerce de Quimper être rattachée à la V^e région économique, atteste le pouvoir d'influence des milieux économiques nantais. Coupant le département du Finistère en deux, elle agrandit encore plus l'aire d'attraction de Nantes au détriment de Rennes.

Cette situation provoque la colère des milieux régionalistes bretons qui, pour la plupart, défendent la primauté du cadre provincial historique. Lors de la journée des régions économiques organisée par la fédération régionaliste française, le 23 février 1926, le marquis de l'Estourbeillon, président de l'Union régionaliste bretonne (URB), proteste ainsi avec énergie contre le morcellement de la Bretagne. Il s'en prend alors explicitement aux représentants de la chambre de commerce de Nantes qui n'ont en vue, selon lui, que leurs seuls avantages industriels. Ses critiques visent également à réaffirmer la

place de Rennes, capitale naturelle de la Bretagne, au détriment de Nantes que sa position excentrique condamne à n'être qu'un grand port et une grande ville d'affaires.

Le débat sur le découpage régional s'enracine donc autour des régions économiques et, corrélativement, de la primauté de Nantes ou de Rennes. La décision du gouvernement de remodeler les régions économiques en 1938, en rattachant les chambres de commerce de Lorient et de Quimper à la VI^e région économique relance une nouvelle fois les polémiques. Elle suscite, en effet, les protestations vigoureuses de la chambre de commerce de Lorient, soutenue par celle de Nantes, tandis que celle de Rennes voit avec satisfaction son aire d'influence s'agrandir. Sans qu'il soit possible d'en démêler tous les fils, cette modification du découpage régional reflète un certain rééquilibrage des forces économiques en faveur de Rennes. La ville peut notamment s'enorgueillir du succès de sa foire-exposition et les modifications de l'organisation du réseau ferroviaire ont affirmé son rôle central entre Paris et la Bretagne au détriment de Nantes.

L'acmé des tensions sous Vichy

Avec l'avènement du régime de Vichy, la question du découpage régional de la Bretagne prend une autre dimension car celui-ci place rapidement, dès le 11 juillet 1940, la perspective d'un rétablissement des provinces au cœur du nouvel ordre politique et institutionnel. Les tensions entre Nantes et Rennes ressurgissent alors avec éclat. Au début du mois de décembre 1940, le grand quotidien nantais, *Le Phare de la Loire*, défend ainsi la nécessité de créer de grandes provinces « et plus particulièrement d'étendre celle de l'Ouest, autour de Nantes, sa métropole naturelle, jusqu'aux limites du massif armoricain ». Se plaçant sous les auspices des ducs Jean V et François II et de la duchesse Anne, il n'hésite pas à déclarer que « du fond de leur tombeau, les voix de ces souverains bretons s'élèvent pour proclamer la mission de Nantes qui est d'unir la Bretagne à ses anciennes marches, l'Anjou et le Maine, ainsi qu'à la Vendée¹ ». À l'argumentation économique valorisant le rôle de Nantes se greffe désormais une revendication d'ordre historique qui vise à faire pièce aux partisans de Rennes et de la

1. *Le Phare de la Loire*, le 9 décembre 1940

Bretagne intégrale. C'est aussi le sens du volumineux mémoire rédigé par Abel Durand, au nom de l'AICAO, et intitulé *Nantes dans la France de l'Ouest*. La personnalité d'Abel Durand, à la fois premier adjoint au maire de Nantes et conseil de l'AICAO, incarne ici l'action conjointe de la municipalité et des milieux patronaux dans la défense des revendications nantaises auprès du gouvernement de Vichy. Déjà centre de nombreuses circonscriptions administratives et économiques avant-guerre, la métropole nantaise, sixième grand port français, aspire fort logiquement, selon eux, à étendre son rayonnement en devenant la capitale d'une province aux larges horizons. Face à cela, la reconstitution de la Bretagne intégrale avec Rennes comme capitale est décrite comme une exigence du passé nullement en phase avec les impératifs d'une économie moderne.

La riposte des milieux rennais ne se fait pas attendre. Elle s'exprime notamment dans une longue lettre du président de la chambre de commerce de Rennes, Lucien Bahon-Rault, adressée, le 4 mars 1941, à son homologue nantais. Refusant de se laisser entraîner sur le terrain comparatif des atouts économiques, moins favorable à sa cause, il replace les aspirations rennaises dans le cadre d'un régionalisme traditionnel a priori plus en phase avec les convictions politiques du régime. « C'est que, voyez-vous, si l'économique est indiscutablement un problème de premier plan, il doit être dominé par l'esprit ; il faut une mystique, un ressort, et un ressort puissant encore. » Définie autour de ses traditions et de sa composante ethnique, la Bretagne semble alors s'imposer d'elle-même tout comme le choix de Rennes comme capitale.

La rivalité entre Rennes et Nantes s'affirme donc avec force dans les controverses qui marquent la fin de l'année 1940 et le début de l'année 1941. Elle transcrit de manière éclatante les bricolages identitaires qui s'effectuent de part et d'autres autour d'une instrumentalisation de l'histoire et d'une utilisation concurrentielle du passé. La décision du régime de Vichy de faire avancer le projet provincial en instituant une commission de réorganisation administrative en charge de cette question donne d'ailleurs un nouvel élan à ces polémiques, accentuant leur caractère public. L'institution des préfetures régionales par la loi du 19 avril 1941, pourtant si lourde de conséquences, n'influe guère alors sur l'intensité de ces débats.

Abordée de manière souvent passionnée au sein de la commission, la question du découpage de la Bretagne évolue de manière décisive à l'instigation du maréchal Pétain lui-même. Le 14 mai 1941, il propose de faire de Rennes la capitale politique d'une région Bretagne dont les limites géographiques restent cependant à fixer. Les délégations nantaises et rennaises se multiplient alors à Vichy comme à Paris, auprès des représentants du gouvernement en zone occupée, afin d'infléchir ou d'affermir les orientations de la commission. Finalement, les déclarations du maréchal Pétain au maire de Rennes, François Chateau, reçu en audience privée à la fin du mois de juin, confirment et accentuent la victoire des partisans de Rennes. Le chef de l'État annonce, en effet, la constitution à venir d'une Bretagne à cinq départements dont Rennes sera la capitale. Les propos du maréchal sont alors retransmis avec enthousiasme par les quotidiens rennais, notamment *L'Ouest-Éclair*, qui se félicitent de ce choix.

Déjà exacerbées par les déclarations triomphales du maire de Rennes, les réactions nantaises prennent une tournure d'autant plus passionnelle que, parallèlement, un décret gouvernemental, en date du 30 juin, fixe le cadre géographique de la préfeture régionale de Bretagne en la réduisant aux quatre départements d'Ille-et-Vilaine, des Côtes-du-Nord, du Morbihan et du Finistère, avec Rennes comme capitale. Si le coup est rude pour l'ensemble des acteurs de la question régionale bretonne, il l'est à l'évidence encore plus pour les défenseurs de Nantes qui doivent désormais se battre sur deux fronts. Longtemps focalisés sur la question de la délimitation de la future province de Bretagne et de sa capitale, il leur faut maintenant intégrer la situation nouvelle imposée par le découpage des préfetures régionales. Nantes et le département de Loire-Inférieure sont, en effet, détachés de la Bretagne pour être rattachés à la préfeture régionale d'Angers. Un choix en grande partie dicté par les impératifs des autorités d'occupation, qui ont fait de cette ville le chef-lieu de l'administration militaire de leur zone sud-ouest.

Sans qu'elles disparaissent totalement, les polémiques sur la question provinciale s'atténuent alors sensiblement. L'activité des milieux nantais se concentre, en vain, sur le découpage des préfetures régionales qui s'imposent finalement comme le seul cadre administratif régional

La question des zones d'influence de chacune des deux villes prend une importance accrue sous Vichy. Chaque camp instrumentalise l'histoire au profit de ses intérêts.

Pétain décide finalement de créer une Bretagne à quatre départements dont Rennes est la capitale tandis que Nantes et la Loire-Inférieure sont rattachés à la préfeture régionale d'Angers.





puisque le projet de restauration des provinces ne débouchera sur rien.

Entre indifférence et crispations

Un temps pérennisées à la Libération, ces circonscriptions régionales disparaissent finalement en mars 1946. Leur existence a cependant créé un précédent et lors de la constitution en 1955 des « régions de programme » c'est bien ce découpage géographique qui s'impose pour la Bretagne. Nantes est désormais la capitale d'une région Pays de la Loire qui va s'inscrire administrativement dans les faits. Alors président du conseil général de Loire-Inférieure, qui devient Loire-Atlantique en 1957, Abel Durand peut cette fois-ci s'estimer pleinement satisfait. Certes, les ponts ne sont pas totalement rompus entre les deux villes. La rencontre entre Henri Fréville et André Morice, respectivement maires de Rennes et de Nantes, en 1965 à Nozay semble ainsi esquisser un rapprochement. L'adhésion, la même année, de la ville de Nantes au Comité d'études et de liaison des intérêts bretons (Celib) témoigne également d'une volonté d'œuvrer en commun pour le développement régional. Mais les milieux dirigeants nantais se méfient de tout plan régional susceptible de conforter la vocation de Rennes à devenir capitale et ce rapprochement reste sans lendemain.

La réforme de 1972, constituant des établissements publics régionaux puis, surtout, le cadre nouveau de la décentralisation impulsée par les lois Defferre de 1982 qui instituent la région en collectivité territoriale ont, du reste, conforté les découpages administratifs existants. Rennes et Nantes consacrées comme métropoles régionales au cœur d'importantes circonscriptions administratives s'ignorent plus qu'elles ne se jaloussent et privilégient les relations avec la capitale. Le TGV qui permet aux Rennais comme aux Nantais de rejoindre facilement et rapidement Paris souligne par contraste la médiocrité de la desserte ferroviaire entre les deux villes et leur éloignement tout autant symbolique que pratique. Certes, l'achèvement en 1991 de la route à quatre voies qui les relie met partiellement un terme à cette situation, mais les vingt-trois années qu'il a fallu pour la réaliser prouvent que Rennes et Nantes n'étaient guère pressées de se rencontrer. Parallèlement, la relance du débat sur le découpage régional, à partir des années soixante-dix, et la question d'un hypothétique rattachement de la Loire-Atlantique à

la Bretagne qui agite une fraction de l'opinion publique et de la classe politique bretonnes suscitent toujours de vives crispations sur un sujet impliquant, il est vrai, de multiples collectivités territoriales.

Pourtant, depuis les dernières élections municipales, à Rennes comme à Nantes, on semble vouloir véritablement dépasser les rivalités anciennes et s'atteler à mettre en place de multiples coopérations. L'objectif explicitement recherché est de renforcer l'attractivité des deux grandes métropoles à l'échelon européen. Reste que la réforme des collectivités territoriales que le Président de la République paraît vouloir impulser risque fortement de parasiter ces volontés communes en faisant resurgir, une fois de plus, la question du découpage régional et, conséquemment, du choix de la capitale.

Une partie de mes analyses sont développées dans une contribution intitulée « Aux origines du découpage régional, la création d'une province de Bretagne par Vichy et ses antécédents » dans Dominique Le Page (dir.), *11 questions d'Histoire qui ont fait la Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2009. DB

Ces régions disparaissent en 1946 et en 1955, Nantes devient la capitale d'une région des Pays de la Loire.

Les deux villes s'ignorent désormais plus qu'elles ne se jaloussent et privilégient leurs relations avec Paris.

Mais depuis les dernières élections municipales, Rennes comme Nantes semblent décidées à dépasser les rivalités anciennes.

Deux ou trois choses que nous savons d'elles

RÉSUMÉ > *La personnalité d'une ville ne se résume pas à des statistiques ou à des courbes démographiques. Elle s'ancre dans son site et dans la longue durée. Esquisse d'un portrait croisé de Nantes et de Rennes: la forme des villes, ce qu'on y mange, ce qu'on y boit, ce qu'on y pense et qui fait qu'elles sont de bien fausses jumelles.*



TEXTE > **ALAIN CROIX ET THIERRY GUIDET**

Osons la confiance. À présent, chacun de nous deux vit à Nantes. Mais à plusieurs reprises, nous avons, l'un comme l'autre, habité Rennes. L'un y a enseigné et a écrit sur cette ville. L'autre y a été écolier, étudiant, journaliste. Cela ne nous confère aucun privilège autre qu'une connaissance intime et prolongée de Nantes comme de Rennes, de Rennes comme de Nantes. Et sans doute aussi une tendresse partagée de manière à peu près équitable entre les deux villes.

De la France on a dit qu'elle était une personne. L'image est encore moins forcée quand on l'applique aux villes. Oui, comme des personnes, elles ont une histoire, une physionomie, une identité changeante, des défauts, des qualités. Elles vivent des heures fastes et de tristes moments. Elles croissent et parfois déclinent, même si leur temps n'est pas le nôtre et qu'elles meurent moins souvent que nous.

C'est une approche sensible et parcellaire que nous allons tenter ici, une approche comparée de l'esprit de ces deux villes, très proches et pourtant si différentes. Tenez, leur signe astral... Le zodiaque distingue les signes de

Alain Croix est historien et a longtemps enseigné à l'université Rennes 2. Il a notamment co-dirigé un *Dictionnaire du patrimoine rennais* (Apogée). Thierry Guidet est journaliste. Il dirige *Place publique. Nantes/Saint-Nazaire*. Ensemble, ils ont publié *Nantes. Intelligence d'une ville* (Éditions Ouest-France).





terre et les signes de feu, les signes d'eau et les signes d'air. Qui ne verrait au premier coup d'œil, ou presque, que Nantes est une ville d'eau, née de la rencontre entre le fleuve et l'océan, une ville fluide, glissante, toujours guettée par la dérive ? Que Rennes, elle, est une ville de terre, solidement campée dans un bassin fertile ? Si *Place publique* était un magazine féminin, nous dirions que Rennes est Capricorne quand Nantes est Poissons. Aux fêres d'horoscope de nous dire si ces signes sont faits pour s'entendre.

La forme des villes

Il faut être un peu savant pour connaître le nom celtique de Rennes : *Condate*, le confluent, celui de la Vilaine et de l'Ille. Eh bien, vers 150, le géographe grec Ptolémée désignait Nantes par le même terme : *Condevicium*, forgé sur *Condate*. Sans doute à meilleur escient. À la croisée de la Loire, d'une dizaine de cours d'eau et de l'Atlantique, même aujourd'hui désertée par les navires, Nantes est un port, un port de fond d'estuaire comme Londres, Bordeaux, Anvers ou Rouen. Et la ville, au fond, n'a longtemps été qu'une extension de ses quais. Ce qui explique que le comblement, dans l'entre-deux-guerres, de deux bras de la Loire et de l'Erdre ait gravement brouillé la lisibilité de Nantes. Que sont des îles asséchées, entourées de bitume, des quais ne bordant plus que des voies encombrées de voitures ?

Certes, au 18^e siècle, quand Nantes devient le premier port de France, fait éclater ses murailles médiévales et voit doubler sa population, une ville nouvelle se construit, néo-classique, à quelque distance du port : le quartier Graslin sur les hauteurs, les cours Saint-Pierre et Saint-André derrière la cathédrale. Mais ce théâtre et ces hôtels particuliers sont bien eux aussi, à leur manière, un prolongement des quais. Ils sont le lieu de la transmutation de l'or en pierre, l'or du négoce international, l'or du trafic d'esclaves.

Et même dans cette période de richesse, la ville ne prend pas autant ses aises qu'elle l'aurait pu. « Il n'est peut-être point de ville de France où l'on ait ménagé le terrain, pour le besoin qu'on avait de logements et de magasins. Les maisons y sont très élevées, les rues étroites, les places petites », remarque-t-on en 1781. Les négociants n'oubliaient jamais de compter.

Le quadrillage classique du centre de Rennes, sa vaste

place du Parlement, sa mairie monumentale face au théâtre dessinent une forme urbaine d'une autre ampleur. Elle est le fruit d'un accident et d'une volonté. L'accident, c'est le terrible incendie du 23 décembre 1720 qui dure une semaine et ravage près de la moitié des constructions de la ville, surtout des édifices de bois et de torchis. La volonté, c'est celle du pouvoir central qui est chez lui à Rennes depuis l'installation de l'intendant, l'ancêtre du préfet. Celui qui deviendra bientôt le premier architecte du roi, Jacques Gabriel, part pour la Bretagne. Il voit grand. Il choisit le granit, l'espace, la sobriété et l'angle droit.

Cette architecture d'État contraste avec le lacs tortueux de l'ancienne ville, des quartiers qui ont échappé au sinistre avec leurs maisons à pans de bois, longtemps misérables, admirablement rénovées aujourd'hui, et qui, par un balancement dont l'histoire est coutumière, font paraître un peu gris le centre royal.

Même si l'une a choisi le métro quand l'autre avait adopté le tramway, le contraste entre l'urbanisme des deux villes s'estompe aujourd'hui. Il n'est pas indifférent qu'un des premiers grands projets d'Alexandre Chemetoff ait été, en 1992, la maîtrise d'œuvre urbaine des Zac du Mail et de la Mabilais, en bordure de la Vilaine, (23 hectares, 3000 logements) et qu'il soit aujourd'hui l'un des principaux aménageurs de l'Île de Nantes, ce gigantesque chantier au cœur de la cité.

Mais à vrai dire, que les deux villes se partagent un urbaniste n'est pas une nouveauté. Le Nantais Mathurin Crucy (1749-1826), nommé architecte-voyer de la ville après un passage à Paris et un séjour à Rome, dirigea la grande mutation urbaine de Nantes à la fin du 18^e siècle. En 1787, il trouve le temps d'y aménager la place Royale et de dessiner, à Rennes, les plans de reconstruction de la cathédrale dont le chœur s'était effondré.

Le cidre et le vin

L'une des manières les plus agréables et les plus sûres de faire connaissance avec Rennes est de se rendre, le samedi matin, au marché des Lices. À l'emplacement du champ clos où du Guesclin aurait combattu, sous les superbes hôtels particuliers qui bordent le côté ouest de la place, plus de trois cents marchands présentent volailles et crustacés, beurre et fruits, charcuterie et poisson, fleurs et légumes. Beaucoup de ces produits vien-

Nantes, ville d'eau, née de la rencontre entre le fleuve et l'océan, quand Rennes est une ville de terre, solidement campée dans un bassin fertile.

De Mathurin Crucy au 18^e siècle à Alexandre Chemetoff aujourd'hui, il est arrivé que les deux villes se partagent le même urbaniste.

ment de la campagne alentour, même si l'exotisme tient aussi sa place comme dans n'importe quelle grande ville.

Ce qu'on ne trouve pas dans n'importe quel marché, en revanche, ce sont les camionnettes où se vendent galettes, crêpes et galettes-saucisses, cette association si prisée des Rennais qu'il n'existe pas un match de football, pas un rassemblement populaire où ne se hume le parfum mêlé du blé noir et de la saucisse grillée. Autre produit de prédilection : le cidre. On en consommait près de 400 litres par habitant et par an à Rennes à la fin du 19^e siècle ! Le bassin rennais était alors un des terroirs les plus réputés de Bretagne avec ses 250 variétés de pommes à cidre. La concurrence de la bière et du vin, l'arrachage des vergers au tournant du siècle dernier, l'industrialisation de la production sont passées par là, ce qui n'empêche pas quelques artisans de défendre avec succès l'originalité de leurs produits.

À Nantes, le marché de Talensac et celui, si bigarré, de la Petite-Hollande n'ont pas autant de charme que celui des Lices, mais offrent la même diversité de victuailles. Un regard exercé notera que les huîtres proviennent plutôt de Vendée et du golfe du Morbihan que de Cancale, que voisinent avec ceux de l'océan les poissons de rivière qu'on accommodera le plus souvent avec un beurre blanc, cette recette que revendiquent les Angevins autant que les Nantais.

Du cidre ? Un peu, mais surtout du muscadet et du gros-plant. Ici, nous sommes dans une terre à vin, un autre monde. Qu'on y prenne garde pourtant : alors qu'en France un vin porte presque toujours le nom d'une ville ou de sa région d'origine — l'alsace, le bordeaux, l'anjou, le bourgogne, le sancerre... — rien n'évoque Nantes dans le terme *muscadet*. On peut y voir le signe d'une relation distante entre la ville et son vignoble : il aura fallu attendre cette année pour qu'enfin une Maison des vins ouvre à Nantes. Et malgré les considérables progrès faits par les meilleurs viticulteurs le muscadet n'a toujours pas sur les tables nantaises la place qu'il mérite.

Voilà qui suggère que Rennes et Nantes n'entretiennent pas le même rapport avec leur campagne. D'abord nourricière puis espace de loisirs (le Boël, Mi-forêt, le canal d'Ille-et-Rance), la campagne rennaise est en continuité avec la ville, ce dont témoigne le succès de l'écomusée de la Bintinais, aménagé dans une grosse ferme à la limite de la ZUP sud. Une ville-marché, « une ville à

la campagne », dit de Rennes l'historien Pascal Ory.

Assiégée par les Vendéens en 1793, « îlot bleu dans un océan d'Ancien Régime » selon la formule d'André Siegfried, « grande ville la moins provinciale » de France selon celle de Julien Gracq, Nantes s'est longtemps davantage soucieuse des récoltes de canne à sucre, de l'autre côté de l'océan, que du rendement des terres alentour qui, d'ailleurs, ne lui garantissaient pas l'autosuffisance alimentaire. Évidemment, l'explosion urbaine du dernier demi-siècle a changé la donne. Les surfaces urbanisées ont triplé en cinquante ans, la ville a dévoré les champs, l'océan d'Ancien Régime et l'îlot républicain sont désormais reliés par des tramways, des busways et des trains de banlieue.

Le phoque et l'éléphant

« Rien que le phoque¹. Voilà ce que nous vîmes à Rennes. Quand le phoque n'y sera plus, qu'y aura-t-il à voir ? » Flaubert, en 1847, est une langue de vipère, mais il pointe l'absence d'un emblème fort, à une époque où le palais du Parlement n'est plus perçu que comme un banal palais de justice. Il fait en somme, en négatif, le même travail que les communicants vantant aujourd'hui l'éléphant des *Machines* nantaises. Les deux villes, en effet, n'ont pas de réelle image emblématique, au point d'avoir dû s'en inventer : l'intelligence à Rennes, l'effet Côte Ouest ou le surréalisme à Nantes. Difficile de vivre dans le monde de la communication contemporaine quand on est une ville toute en nuances et équilibre, le type même de ces villes où « il fait bon vivre » au point que Nantes et Rennes se battent régulièrement pour la tête du classement des magazines spécialisés.

Lefèvre-Utile n'est plus qu'un Lieu Unique culturel et Oberthür une entreprise ordinaire, les chantiers navals et l'arsenal des espaces urbanisés ou en cours d'aménagement. La Vilaine est chassée du cœur de ville dès 1912, la Loire et pour faire bonne mesure l'Erdre aussi dans l'entre-deux-guerres. La nostalgie serait facile, mais trompeuse.

Parce que Rennes n'est plus la « belle endormie » du 19^e siècle, tellement paisible qu'elle est choisie pour ac-

1. Le phoque dont parle Flaubert est une attraction foraine présentée sur les bords de la Vilaine. Flaubert et son ami Maxime du Camp la découvrent au terme de leur tour de Bretagne décrit dans leur récit *Par les champs et par les grèves* où ils ne disent rien d'autre de Rennes...

Le pays rennais est une terre à cidre quand Nantes campe au milieu de son vignoble avec lequel il entretient pourtant une relation distante. Au fond, les deux villes ont noué longtemps des rapports très différents avec les campagnes qui les environnent.

Faute d'image emblématique chacune des deux villes a dû inventer la sienne.





cueillir le procès en appel de Dreyfus ; elle s'affirme aujourd'hui capitale à sa discrète manière : la ville du premier quotidien français, *Ouest-France*, et la plus petite au monde à se doter d'un métro. Et parce que Nantes ne parvient heureusement pas à oublier sa Loire et son port, au point de s'inventer un nouveau territoire, « l'Île de Nantes », pour y forger une ville nouvelle, et de faire circuler sur le fleuve des « Navibus ».

Château et Parlement

Drôle d'histoire ! Deux villes dont le monument principal est quasiment un étranger ! Le château de Nantes, édifié par les ducs de Bretagne dans la deuxième moitié du 15^e siècle, n'a en effet été « breton » que pendant quelques décennies, avant d'être le logement du gouverneur pour le compte du roi, d'une garnison royale, et très épisodiquement le logement de rois de passage. Le palais du Parlement est celui de l'autorité imposée à la ville de Rennes, celui d'une magistrature dont les velléités d'insoumission sont sanctionnées, tantôt d'un exil, tantôt d'une suppression pure et simple. Le tribunal des 19^e et 20^e siècles n'est guère plus avenant, d'autant que le palais devient pendant la Deuxième Guerre mondiale le lieu de la répression menée par les « justices » française et allemande.

Et pourtant, les deux villes font aujourd'hui de bâtiments qui auront été prisons plus longtemps que palais les lieux emblématiques d'une identité et d'un attachement à la Bretagne longtemps oubliés. Avec les mêmes résistances, la même lenteur. Il a fallu l'incendie de 1994 pour que les Rennais redécouvrent pleinement le palais du parlement « de Bretagne » donnant sur une place à la dénomination désormais bilingue. Il a fallu que Nantes veuille se faire pardonner son si long mépris des Bas-Bretons bretonnants, et la création d'un musée d'histoire, pour que le château redevienne celui « des ducs de Bretagne ».

L'amnésie serait inquiétante sur des sujets plus graves. Retenons plutôt ici son côté rassurant : la volonté des hommes est toujours plus forte que l'histoire, et nous avons une extraordinaire capacité d'oubli.

Ar Skipailh/L'Équipe

Le 9 mai 2009, le quotidien sportif s'offre une « une » entièrement en breton – enfin, n'en demandons pas trop :

sauf la publicité – à l'occasion de la finale de la coupe de France de football qui oppose Rennes à Guingamp. On imagine mal que la manchette, *Gouel ar Gelted* (la fête des Celtes), puisse s'appliquer à un Guingamp-Nantes, surtout aujourd'hui. Le Stade Rennais mène en effet depuis les années 1990 une politique d'identité régionale, quand le Football-Club de Nantes n'a plus pour politique que les intérêts de ses financeurs : oublié, le jeu « à la nantaise » un temps emblématique, tout simplement parce qu'il reposait sur la grande stabilité de joueurs aujourd'hui échangés comme des marchandises. Et l'histoire accentue la différence : le club Rennais date de 1901, ses couleurs, rouge et noir, de 1904, quatre décennies d'avance sur Nantes. Et, malgré le brillant palmarès, on a bien le sentiment que la ville ligérienne est passée à côté de ce qui aurait pu nourrir son identité. Après tout, Petit-Breton est quasiment nantais – il est né à Plessé –, mais il faut aujourd'hui un rappel historique pour que chacun sache qu'il s'agit d'un coureur cycliste, Lucien Mazan, et qu'il a gagné deux fois le tour de France. La ville du vélo, c'est Rennes ! Le plus ancien club breton (1869 !), un vélodrome dès 1894, un illustre Grand Prix de la Ville de Rennes.

Soyons justes : la taille de la métropole nantaise, la diversité des équipements, laissent bien augurer de l'avenir sportif. Mais des succès en aviron voire, comme autrefois, en rugby n'ont pas la force identitaire du football ou du vélo. Rennes 2, Nantes 1...

L'imaginaire

Avouons-le : n'étaient le cidre et le vin – et encore ! – le rouge sombre du schiste face au blanc du tuffeau – mais pas partout –, la modeste Vilaine face à l'ample Loire – pour ce qu'il en reste –, Rennes et Nantes seraient bien proches de jumelles.

Sauf que les deux villes ont entretenu un rapport totalement différent avec la créativité, la spéculation intellectuelle, l'éducation, et que cela marque encore leur présent : il faut être Nantes pour se doter, « en vrai », d'une rue de la Grange-au-Loup inventée par Barbara dans sa magnifique chanson sur la ville. Ce bel exemple du pouvoir de l'imagination n'est pas isolé : il y a le passage Pommeraye avant et après la *Lola* de Jacques Demy, un bon Nantais capable aussi de réinventer pour *Une chambre en ville* le pont transbordeur dont les habitants

Le Stade Rennais mène depuis les années 1990 une politique d'identité régionale alors que le jeu à la nantaise n'est plus qu'un souvenir.

Les deux villes ont entretenu un rapport très différent avec la créativité et la spéculation intellectuelle. Cela marque encore leur présent.

sont orphelins. Il y a Breton et Gracq, Vallès et Michelet, Prévert et Nizan, suffisamment captifs de la ville et de son atmosphère pour s'en inspirer. Et tous ces écrivains qui, bien que n'ayant passé – ou ne passant – qu'une petite partie de leur vie à Nantes, en font un acteur de leur œuvre, Michel Chaillou et Paul Louis Rossi, Jean Rouaud et Philippe Forest. Jusqu'à Pierre Michon qui, dans son dernier livre, met ses pas dans ceux de Michelet écrivant à Nantes sur la Terreur. Rennes a eu Dominique Fernandez et Milan Kundera, mais ce lien n'a pas motivé leur plume...

Est-ce l'imprégnation d'une histoire aux temps si forts? Est-ce l'ouverture sur le large qu'apporte le fleuve et qui justifierait la persévérance avec laquelle la ville revendique comme sien le jeune Jules Verne? Est-ce l'absence de magistère intellectuel reconnu qui crée une atmosphère de liberté créative: il n'est pas ici de magistrats du Parlement aussi riches qu'orgueilleux, comme à Bordeaux et Rennes, et pas non plus, très longtemps, de savants universitaires...

Est-ce cela qui explique le grain de folie nantais? Il faut être fou pour espérer émouvoir des dizaines de milliers de personnes avec un « petit géant noir » ou un éléphant: *Royal de Luxe* l'a pourtant fait. Il faut être fou pour prétendre attirer autant de monde encore à des concerts de musique classique: René Martin l'a fait. N'est-ce pas le comble de la folie que d'oser affirmer qu'avec Paris Nantes « est la seule ville de France où j'ai l'impression que peut m'arriver quelque chose qui en vaut la peine »? André Breton l'a pourtant écrit.

Oui, sur ce terrain, Nantes l'emporte. Mais le triomphe de Rennes est ailleurs.

L'esprit et sa mémoire

Il faut en effet être Rennes pour porter à sa tête des universitaires, et de manière ininterrompue de la Libération à 2008, au-delà des clivages partisans: aucune autre ville de France ne l'a fait. Il faut être Rennes pour oser associer son image à l'intelligence. Et il faut avoir pour cela un sacré passé.

La mémoire est pourtant excessive, injuste même. Elle a oublié la Nantes du 19^e siècle, la ville où foisonnent les revues de qualité, les titres de presse, la ville de l'innovation artistique, pour ne retenir que du mépris: avoir laissé partir les magistrats du Parlement au 16^e siècle,

abandonné ensuite une Université il est vrai d'une insignifiance médiocrité, refusé ce qui se faisait de mieux en matière d'éducation, le collège jésuite. La seule grande ville française sans vraie formation supérieure, il y a un demi-siècle encore! La ville que fuient Éliane Mercœur et Jules Verne. La ville qui honore en Mellinet Émile, un général de Solférino, et non pas Camille, le remarquable imprimeur et historien.

C'est donc Rennes qui a conçu, pendant 150 ans, l'histoire de la Bretagne, un travail qui a joué un si grand rôle dans cette province un peu trop nourrie de nostalgie. C'est Rennes qui a fini par imposer sa presse écrite, Rennes encore qui impose sa force dans l'édition. Et tout cela ne doit rien au découpage régional, faut-il le préciser. Rennes qui – à la notable exception près du mouvement ouvrier – fait avancer les idées.

Il n'y a pas dans le passé nantais de véritable figure du monde intellectuel, quand Rennes a d'Argentré et du Fail, Robien, La Chalotais et Le Chapelier, et combien d'autres éminents juristes. Il n'y a pas de corporation d'avocats et d'étudiants en droit remuants, à l'exemple de ceux qui impulsent la Révolution à Rennes. Il n'y a pas de symbole de la dignité de la pensée et des valeurs démocratiques, à l'exemple d'un Victor Basch et de sa Ligue des droits de l'homme. Cela vous marque une ville. Et plus encore quand est rejeté l'autre passé, celui de l'économie négrière.

Le problème rennais a longtemps été de sortir du passé pour entrer pleinement dans le monde contemporain. Le problème nantais a longtemps été de dépasser la seule mémoire d'un passé très proche, les otages fusillés et les bombardements de 1943, et de se réconcilier avec un plus long passé, redécouvert et assumé. Et si des voies aussi différentes pouvaient mener à un avenir commun?

De Jules Verne à *Royal de Luxe* en passant par André Breton, comment expliquer le grain de folie nantais?

Au-delà des clivages partisans, Rennes a porté des universitaires à sa tête de la Libération à 2008



Projets

LES DOSSIER

RENNES-NANTES :
LE GRAND
RAPPROCHEMENT ?

25 Daniel Delaveau : « Le contexte est favorable »

28 Jean-Marc Ayrault : « Le traumatisme du plan Campus »

31 François Cuillandre : « Chacun doit rayonner sur son territoire »

35 Alain Lalau Keraly, Ronan Viel Mettre en réseau des métropoles pour s'adapter à la globalisation

43 Thierry Violland Nantes-Rennes : l'Ouest en grand

Daniel Delaveau : « Le contexte est favorable »

RÉSUMÉ > *Le maire de Rennes, Daniel Delaveau, confirme ses déclarations à Place Publique au lendemain des élections municipales de 2008. Il veut donner un coup d'accélérateur aux coopérations entre Rennes et Nantes parce que « le fait urbain est fondamental ». Ces coopérations qui s'inscrivent déjà dans la vie quotidienne devraient, dit-il, commencer par l'enseignement supérieur et la recherche, creusets d'une économie de la connaissance. Il pense aussi culture, tourisme, grands équipements et liaison ferroviaire à grande vitesse.*



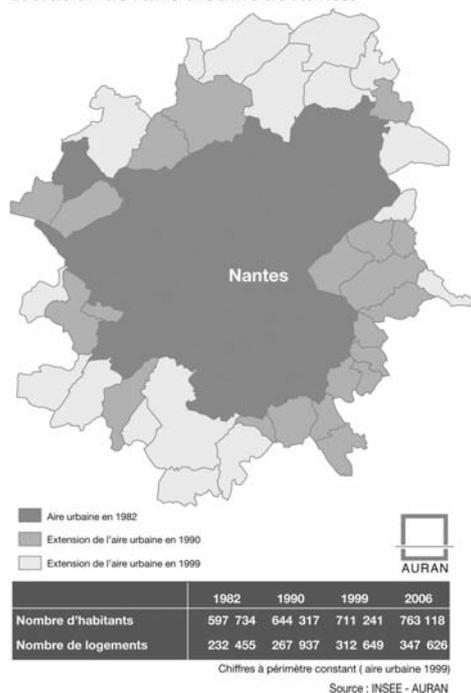
PLACE PUBLIQUE > Rennes et Nantes se parlent et se rapprochent. Pourquoi un colloque maintenant ?

DANIEL DELAVEAU > Parce que le contexte est favorable. Un travail discret et plutôt technique a été mené depuis plusieurs années entre Nantes et Rennes à travers la Conférence des grandes villes de l'Ouest et l'Espace métropolitain Loire-Bretagne. Des dossiers importants ont été explorés, des échanges ont eu lieu, des espaces de travail ont été dessinés. Alors que Rennes met en œuvre son projet urbain, affirme ses fonctions métropolitaines, il s'agit maintenant d'aller plus vite et plus loin. Le comité pour la réforme des collectivités locales que présidait Édouard Balladur l'a suggéré puisque sa « proposition n° 8 » affirme que « pour doter notre pays d'agglomérations d'une force suffisante, il est proposé de créer, par la loi, avant 2014, un premier groupe de métropoles » où figurent Nantes et Rennes. Nos projets de coopération vont dans ce sens et donneront plus de poids à nos deux

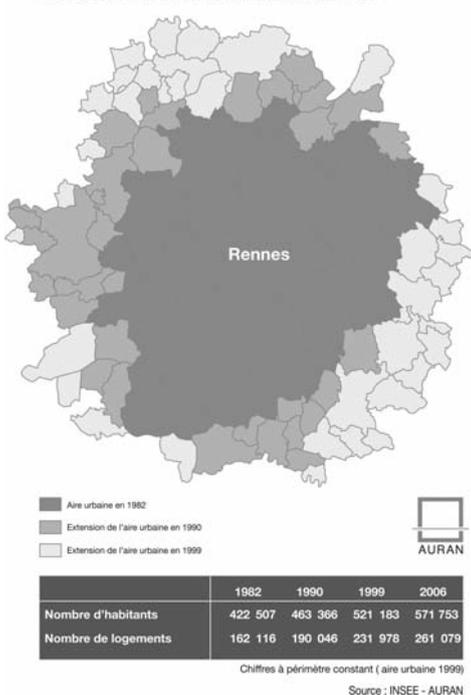




Évolution de l'aire urbaine de Nantes



Évolution de l'aire urbaine de Rennes



villes. Le fait urbain et le fait métropolitain sont des données fondamentales qu'il faut renforcer.

PLACE PUBLIQUE > Que peut attendre Rennes d'un renforcement des coopérations ?

DANIEL DELAVEAU > Rennes poursuit un double objectif : renforcer la proximité, accroître le rayonnement. La proximité c'est la vie quotidienne, les services à la population. Le rayonnement, c'est l'affirmation des fonctions d'une grande ville, d'une métropole. Là-dessus, je n'éprouve aucun complexe à l'égard de Nantes. Rennes a une ambition forte, une volonté à la fois d'assumer sa fonction de capitale régionale et de renforcer ses relations avec Nantes. Et ce n'est pas contradictoire. L'axe régional, c'est Rennes et Brest et les villes moyennes de Bretagne. Mais on voit bien que le peu de distance qui sépare Rennes de Nantes impose des échanges particuliers. Les deux axes, Rennes-Brest et Rennes-Nantes se renforcent mutuellement.

PLACE PUBLIQUE > Concrètement ?

DANIEL DELAVEAU > Je pars de ce que vivent mes concitoyens. Les aires urbaines de Rennes et Nantes sont près de se rejoindre. Cela entraîne des phénomènes qu'il ne faut pas négliger. Ce qui était un signal faible devient plus visible. Il est plus fréquent que, dans un couple, l'un travaille à Rennes et l'autre à Nantes. Les entreprises ont leur siège et des agences dans l'une ou l'autre des agglomérations. Bientôt tout cela formera un seul bassin d'emploi d'un million deux cent mille habitants. Deux métropoles, une seule région urbaine : cela interroge forcément les élus dans leur fonction d'aménageurs. Mieux gérer, accompagner, donner du sens, offrir des perspectives, le tout avec une vision stratégique. Voilà notre but.

PLACE PUBLIQUE > Quels doivent être les sujets prioritaires de cette nouvelle étape ?

DANIEL DELAVEAU > L'avenir se jouera sur la connaissance, sur la capacité d'innovation que nous apportent l'enseignement supérieur et la recherche. La société de demain sera une société de la connaissance ; l'économie de demain sera une économie de la connaissance. C'est le premier sujet, le sujet majeur. Dans ce domaine, il nous faudra donc favoriser toutes les coopérations. Je pense notamment au Pôle de recherche et d'enseignement supérieur de l'Université européenne de Bretagne qui réu-

nit les quatre universités bretonnes et cinq écoles d'ingénieurs. Cela représente 79 000 étudiants, 3 600 enseignants-chercheurs et 500 thèses soutenues chaque année. Je pense aussi aux pôles de compétitivité où nos métropoles se complètent bien.

PLACE PUBLIQUE > D'autres pistes ?

DANIEL DELAVEAU > La culture est aussi un élément d'attractivité très puissant. Les deux villes sont très complémentaires. Nantes s'est fait une réputation dans l'événementiel. Rennes possède des équipements de première grandeur avec le Théâtre national de Bretagne, les Champs Libres et maintenant le Garage, pour la danse. Et je n'oublie pas que nos opéras de Nantes-Angers et de Rennes travaillent ensemble depuis trois ans.

PLACE PUBLIQUE > Vous avez aussi évoqué les grandes infrastructures. Rennes-Nantes en une demi-heure, c'est un peu de la science-fiction...

DANIEL DELAVEAU > Il y aura sans doute des étapes. Mais tout grand projet a besoin d'être fortement voulu. Il a fallu trente ans pour construire la rocade de Rennes et autant pour celle de Nantes. Il n'est pas saugrenu d'imaginer qu'en 2039, une ligne à grande vitesse relie les deux villes en trente minutes avec arrêt à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Récemment, Jean-Marc Ayrault a parlé de relier Nantes par Poitiers au sud-ouest et au sud-est de la France. Nous sommes favorables à cette idée. C'est le sens de notre adhésion à l'association Altro.

PLACE PUBLIQUE > Un colloque s'est tenu en mai 2008 sur les relations entre Rennes et Saint-Malo. Que vont-elles devenir ?

DANIEL DELAVEAU > Elles vont aussi s'approfondir. Regardons les cartes : l'évolution va dans le sens d'un axe Saint-Malo-Rennes-Nantes-Saint-Nazaire. Saint-Malo, c'est l'ouverture de Rennes vers le nord de la Bretagne et vers l'Angleterre. La technopole Rennes-Atalante y est déjà présente. Nous avons à travailler ensemble notamment dans les domaines de la mer et des fonctions portuaires comme dans le tourisme et les congrès.

PLACE PUBLIQUE > Il faudra bien piloter les projets de coopération avec Nantes. Quelle gouvernance commune imaginez-vous ?

DANIEL DELAVEAU > Je souhaite un outil souple au service d'une stratégie. Peut-être une conférence des présidents, un comité de pilotage... Nous avons déjà commencé. Par exemple une cinquantaine de personnes, des élus et des techniciens de Rennes et de Nantes, se sont réunies le 23 avril, un mois après le forum *Libération* pendant lequel j'avais rencontré Jean-Marc Ayrault. C'est sûr, notre colloque d'octobre ne sera pas un coup. Nous sommes sur la même longueur d'onde. Nous voulons tous travailler dans la durée.

PLACE PUBLIQUE > Les autres villes de Bretagne ne risquent-elles pas de voir d'un mauvais œil cette alliance des deux capitales régionales ?

DANIEL DELAVEAU > Je ne le pense pas. Je suis allé rencontrer les maires de Brest et de Lorient. Je suis prêt à rendre visite à ceux de Quimper, de Vannes et de Saint-Brieuc pour leur dire qu'ils n'ont rien à craindre du développement rennais, que Rennes entend jouer sans complexe son rôle de capitale régionale solidaire de sa région et des villes qui y ont tissé un réseau riche et dense. Pour construire notre première ligne de métro nous avons fait appel à 500 entreprises dont la moitié était bretonne. Le temps que nous allons gagner pour faire Rennes-Paris en TGV profitera aussi aux Brestois. Quand Rennes investit, c'est au service de la Bretagne.





Jean-Marc Ayrault : « Le traumatisme du plan Campus »

RÉSUMÉ > *Pour le maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault, en période de crise, une nouvelle relation avec Rennes devient une ardente obligation. Aucune des deux villes n'a vu son université retenue dans le plan Campus de l'État. D'où la nécessité de placer l'enseignement supérieur au cœur de la collaboration entre les deux villes.*



PLACE PUBLIQUE > Comment expliquer les nouvelles relations qui semblent devoir s'instaurer entre Rennes et Nantes ? À l'élection de Daniel

Delaveau ?

JEAN-MARC AYRAULT > Cela joue évidemment un rôle. Avant les élections municipales, Daniel Delaveau était venu me voir. Il avait manifesté un désir très fort de collaboration avec Nantes. Pendant la campagne électorale, nous avons témoigné publiquement de notre volonté commune de travailler ensemble sur l'enseignement supérieur, la recherche, l'innovation, l'accessibilité... Mais derrière la question des hommes, il y a des raisons plus profondes. L'histoire s'accélère, la crise redistribue les cartes. À une époque où l'État n'a plus de politique d'aménagement, nous devons prendre en main nous-mêmes la défense de nos territoires. Si nous ne nous armons pas nos industries peuvent très vite devenir obsolètes. D'où la nécessité de réfléchir à de nouvelles collaborations avec Rennes.

PLACE PUBLIQUE > Il est donc inexact de prétendre, comme on l'entend ici ou là, que c'est Rennes qui est la demandeuse ?

JEAN-MARC AYRAULT > Il ne faut pas raisonner comme ça ! C'est vrai que Nantes pèse dans l'Ouest et qu'elle a la chance de former désormais un vrai tandem avec Saint-Nazaire. Mais il y a des domaines où c'est Rennes qui est en avance. Récemment, j'interrogeais les chercheurs du Centre hospitalier universitaire : tous m'ont répondu qu'il leur semblait tout bonnement impensable de ne pas travailler étroitement avec Rennes. Je le répète : l'époque veut qu'on accélère le mouvement. D'autant qu'il s'est passé quelque chose de grave depuis les municipales : aucune université de l'Ouest n'a été retenue dans le plan Campus de l'État. Je sais bien que depuis on nous a qualifié de « campus prometteur », mais ce lot de consolation est dérisoire. Ce traumatisme ne peut qu'accélérer notre volonté de rapprochement et notre intention de placer l'enseignement supérieur au cœur de cette démarche.

PLACE PUBLIQUE > Était-ce une erreur de concevoir le Pres, le pôle de recherche et d'enseignement supérieur, avec Angers et Le Mans ? N'aurait-il pas été plus judicieux de s'associer avec Rennes ?

JEAN-MARC AYRAULT > Ah... Enfin, ce Pres, c'est mieux que rien ; il a le mérite d'exister. Maintenant, soyons pragmatiques, partons de la réalité et voyons ce que souhaitent les chercheurs. En tout cas, les universités sont en train de bouger. Elles comprennent qu'on ne peut pas vivre sur nos acquis et elles approuvent qu'on ait mis l'enseignement supérieur et la recherche au programme du colloque du mois d'octobre.

PLACE PUBLIQUE > Et que pensent les autres collectivités de ce rapprochement entre les deux villes ?

JEAN-MARC AYRAULT > Elles l'approuvent. Les présidents des deux Régions, des deux conseils généraux, des deux conseils économiques et sociaux régionaux devraient d'ailleurs participer au colloque. Vous savez, ce colloque n'est pas destiné à rester un événement sans lendemain : il va jouer, je l'espère, une fonction d'entraînement, permettre de vérifier qu'il existe dans chacune des deux villes une volonté de travailler ensemble qui ne se limite pas à un cercle étroit de décideurs.

PLACE PUBLIQUE > Que se passera-t-il au lendemain du colloque ?

JEAN-MARC AYRAULT > Eh bien nous avons mis en place quatre groupes de travail qui vont approfondir les sujets sur lesquels nous entendons avancer : l'enseignement supérieur, le tourisme et l'événementiel professionnel, la culture et l'attractivité. Par exemple, nous aimerions que Rennes nous rejoigne au sein du réseau Eurocités.

PLACE PUBLIQUE > Qu'il existe des complémentarités entre Rennes et Nantes, c'est une évidence. Mais il existe aussi une concurrence. À trop vouloir insister sur le premier aspect, ne risque-t-on pas de se bercer d'illusions ? Voyez l'émoi du président de la Région Bretagne quand Nantes a récemment obtenu la direction interrégionale des Affaires maritimes...

JEAN-MARC AYRAULT > Je ne suis pas sûr que ce soit un bon exemple. Nantes est tout de même un port ! Et nous venons de perdre toutes nos unités militaires, ce qui n'est pas le cas de Rennes. Mais c'est vrai, il ne faut pas nier la concurrence entre les villes et il ne sert à rien d'en avoir peur.

PLACE PUBLIQUE > Lors d'une conférence métropolitaine, il y a deux ans et demi, l'urbaniste François Ascher, récemment disparu, demandait, à propos des relations entre Nantes et Rennes, de quoi chaque agglomération pouvait accepter de se passer et d'emprunter à l'autre...

JEAN-MARC AYRAULT > C'est une bonne manière de poser la question. C'est là en effet que se trouve le noyau dur de la difficulté. Mais je n'ai pas la réponse. C'est notre travail en commun qui peut permettre de l'approcher. En tout cas, il ne faut pas qu'une ville écrase l'autre. Nous devons être à la recherche perpétuelle de compromis. Et puis la vie fera son œuvre : si demain les deux villes sont rattachées par une liaison ferroviaire en 35 minutes, alors se dessinera une réalité urbaine très différente de ce que nous connaissons aujourd'hui.

PLACE PUBLIQUE > Le comité Balladur envisage de reconnaître à un certain nombre de villes un statut de métropoles qui leur conférerait un statut, des moyens et des responsabilités nouveaux. Rennes figure pour l'instant dans cette liste, mais ce ne sera peut-être plus le cas dans quelques mois. Quelles incidences cela pourrait-il avoir sur le rapprochement Nantes/Rennes ?





JEAN-MARC AYRAULT > Ce ne serait pas forcément un drame. Il faudrait en tout cas prendre la chose comme sans importance.

PLACE PUBLIQUE > Plus facile à dire pour un Nantais que pour un Rennais !

JEAN-MARC AYRAULT > Je ne sais pas ce que décidera finalement l'État. Mais je crois que l'essentiel est ailleurs. Actuellement, l'agglomération rennaise ne peut pas s'organiser en communauté urbaine parce qu'elle n'atteint pas les 500 000 habitants. Elle ne dispose donc que d'une communauté d'agglomération qui ne possède pas les mêmes compétences. Dans un domaine clé comme l'urbanisme, c'est un vrai handicap. Alors, métropole ou pas métropole ? Je ne sais pas. Mais il est clair que Rennes comme d'autres grandes villes devrait pouvoir bénéficier d'une plus grande intégration. Nous sommes bien placés à Nantes pour mesurer l'importance de ce facteur de développement.

Brest, ville du bout du monde, voit sans inquiétude particulière le rapprochement entre Rennes et Nantes.



François Cuillandre, maire de Brest : « Chacun doit rayonner sur son territoire »

RÉSUMÉ > Longtemps, les Brestois ont mal vécu le développement de Rennes. La capitale de la Bretagne faisait, disaient-ils, obstacle à la croissance de leur ville. Aujourd'hui, Brest, qui prépare ou mène à bien de nombreux projets urbains, économiques, touristiques, ne fait plus de complexe. Que Rennes et Nantes renforcent leur coopération, très bien ! Il faut simplement, dit le maire de Brest, François Cuillandre, que Rennes n'oublie pas qu'elle est la capitale historique et administrative de la Bretagne et qu'elle a des responsabilités particulières à son égard.



PLACE PUBLIQUE > Nantes et Rennes ont l'intention de renforcer leurs coopérations. Est-ce que cela vous inquiète ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Non, pas du tout ! La géographie est ce qu'elle est. Rennes est plus proche de Nantes que de Brest. Les Rennais vont plus facilement vers Nantes. Que ces deux villes collaborent, notamment au plan économique ou sur de très gros dossiers comme celui de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou le transport ferroviaire, m'apparaît comme une chose normale. Simplement, ce que j'ai eu l'occasion de dire au maire de Rennes, c'est qu'il ne faut pas que Rennes oublie qu'elle est, en l'état actuel des choses, la capitale historique et administrative de la Bretagne et qu'elle a des responsabilités particulières à son égard.





PLACE PUBLIQUE > Vous avez des exemples qui montreraient que Rennes aurait oublié ses responsabilités ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Je suis partisan de relations apaisées entre les élus, entre les maires des grandes villes et plutôt enclin à ce qu'une collaboration existe entre nous. Mais nous sommes aussi en situation de concurrence. Sur l'université, sur le système de santé, il peut arriver qu'on ne soit pas sur la même longueur d'onde. La question est alors de savoir comment on peut se mettre autour de la table. L'État, souvent n'attend qu'une chose : que l'on soit divisés.

PLACE PUBLIQUE > Vous pouvez vous expliquer sur l'université ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > L'université de Brest, l'université de Bretagne occidentale (UBO) est présente à Quimper et un peu à Morlaix. Sa zone d'attraction doit normalement aller jusqu'à Lannion. Du coup elle peut se trouver en concurrence avec d'autres universités sur le thème : « Je suis étudiant en droit à Quimper mais je suis originaire du pays bigouden ; où vais-je aller après ma licence ? Où vais-je poursuivre mes études. À Brest, à Rennes, à Nantes ? »

PLACE PUBLIQUE > Cela veut-il dire que vous souhaiteriez une carte universitaire comme il y a une carte scolaire ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Non, je n'ai pas dit ça ! On ne vit pas dans une économie administrée. Nous ne sommes pas dans l'Albanie des années soixante mais dans un pays de liberté, notamment de mouvement. Il faut simplement qu'il y ait un certain consensus entre nous. Vue de Brest, la régionalisation est souvent perçue comme un facteur d'éloignement relatif, comme une recentralisation régionale. Avec une région Bretagne qui a une très forte identité mais aussi de très fortes particularités. L'une d'elles est la distance entre les deux grandes villes de la région. Ce que l'on constate parfois, c'est que la montée en puissance de la Région en tant que collectivité territoriale et de l'État en région, ça peut aboutir à un éloignement du processus de décision.

PLACE PUBLIQUE > Un exemple ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > La réforme des chambres de commerce. Elle pourrait aboutir à une fusion des chambres

locales qui donnerait naissance à une chambre régionale. En gros, celle-ci serait l'organe de décision, les chambres locales se contentant d'appliquer et de gérer. On sait très bien qu'en Bretagne, la chambre régionale siègerait à Rennes, même si la chambre de Brest est aujourd'hui plus importante que celle de Rennes. Le risque, c'est que la future chambre régionale n'ait pas la même attention pour les dossiers brestois. J'ai posé la question à des industriels brestois : « Seraient-ils candidats à une chambre régionale qui siègerait à Rennes ? » Évidemment, non : ils ne vont pas passer leur temps sur la route...

PLACE PUBLIQUE > Vous avez des craintes. Mais aujourd'hui, les Brestois, si je vous suis bien, ne maudissent plus Rennes qui ferait obstacle au développement de la Bretagne occidentale

FRANÇOIS CUILLANDRE > Non, non. Nous ne jouons pas dans la même cour. Rennes, c'est deux fois Brest, Nantes quatre fois. Mais si nous voulons une Bretagne équilibrée, Brest doit se développer. Le problème, c'est qu'à force de tout régionaliser, Brest s'affaiblira si on n'y prend pas garde. Des idées ont été lancées sur un seul CHU par région. On sait très bien que ce ne sera pas à Brest qu'il sera, ce CHU régional. On est parfois un peu irrité de tout cela.

PLACE PUBLIQUE > Ces dernières années, Brest a préparé ou mené à bien de nombreux projets : la zone commerciale du Froutven s'est ouverte à de grandes enseignes internationales, le port de plaisance du Château accueille ses premiers bateaux, les travaux du tram sont lancés, le nouveau quartier des Capucins va démarrer, on parle d'un nouveau stade, d'un Zénith...

FRANÇOIS CUILLANDRE > Oui et ça fait des années que ces projets ont été imaginés. Là où on est situé, si l'on ne se bat pas pour sortir des projets, on est mort. Regardez Océanopolis : c'est 450 000 visiteurs par an à la pointe de la Bretagne. Ça n'est pas venu tout seul ! C'est le résultat de l'action conjointe des chercheurs, des élus... Ici rien n'est simple. Rien ne sort de terre tout seul. Il faut toujours se battre.

PLACE PUBLIQUE > Brest peut s'en sortir toute seule ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > La marine est toujours très présente et c'est bien. Entre 15 000 et 16 000 personnes, ci-

vils et militaires, dépendent directement du ministère de la Défense. On est quand même loin de la caricature que certains donnent de Brest : des pompons rouges dans la rue de Siam. Heureusement nous nous sommes diversifiés. Brest c'est la Marine, certes, mais aussi, par exemple, tout ce qui touche à l'océanographie. La diversification est une réalité.

PLACE PUBLIQUE > Les coopérations nouées avec d'autres villes de l'Ouest vous ont-elles apporté quelque chose ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Le Réseau métropolitain Loire-Bretagne ? On ne peut pas dire que ça ait bien fonctionné. Il aurait fallu pour cela que l'on soit d'accord sur les objectifs. Ça n'a pas forcément été toujours le cas. Un bon objectif aurait été par exemple que nous parlions d'une seule voix face à l'État qui se nourrit de nos différends. Mais les villes restent malgré tout en situation de concurrence.

PLACE PUBLIQUE > Il a existé aussi un réseau des villes de l'extrême Ouest qui réunissait Brest, Quimper, Morlaix et Lannion.

FRANÇOIS CUILLANDRE > C'est au point mort depuis les dernières élections municipales...

PLACE PUBLIQUE > Même avec Quimper ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > (Silence)... Un rendez-vous est prévu [NDLR: avant la fin de juin].

PLACE PUBLIQUE > Vous n'avez pas l'air d'y croire...

FRANÇOIS CUILLANDRE > Nous avons les mêmes préoccupations. Il est indispensable que les maires des villes de l'Ouest se rencontrent pour échanger sur leurs problèmes, sur leurs relations avec l'État, sur leur tissu économique... Mais regardez, il existe des réseaux plus larges encore. Dans le domaine de la santé, par exemple, le réseau Hugo (Hôpitaux universitaires du Grand Ouest) réunit les hôpitaux de Brest, Rennes, Nantes, Angers, Tours et Orléans. L'an dernier, on nous a reproché de ne pas avoir participé à des réunions de ce réseau pour justifier la suppression de notre service de neurochirurgie pédiatrique. Les médecins ont justement répondu qu'ils devaient d'abord s'occuper de leurs malades. Bien sûr, nos CHU doivent collaborer. Ils sont dans une situation financière difficile. Des rationalisations sont indispensables. Mais

on peut imaginer que tel service soit basé à Brest et pas toujours à Rennes, que tout ne se fasse pas toujours à sens unique. Ici, par exemple, la prévalence du cancer est bien plus forte que dans le bassin rennais. Il serait donc normal que l'ARH y porte une attention plus grande.

PLACE PUBLIQUE > C'est le cas pour la mucoviscidose. Brest est un centre de recherche qui fait référence.

FRANÇOIS CUILLANDRE > Ça résulte parfois d'histoires et de fortes initiatives individuelles. Le jour où le professeur Claude Férec partira à la retraite, je serai curieux de voir ce qui se passera...

PLACE PUBLIQUE > Brest Métropole Océane, ça veut dire quoi pour vous ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Métropole, ça signifie dans l'esprit des gens grande ville, très grande ville. Or je pense que ce n'est pas d'abord une question de seuil de population mais de fonctions. Les fonctions métropolitaines de Brest, c'est le CHU, avec une zone d'attraction qui couvre l'Ouest breton, au-delà du Finistère, c'est l'université, ce sont toutes les fonctions liées à la mer et à l'océanographie, c'est la culture. Le Quartz recrute des spectateurs de Morlaix, de Saint-Brieuc, de Quimper. Toutes ces fonctions dont l'usage dépasse le territoire de Brest font la métropole de Brest. Il faut les soutenir. Il est anormal par exemple que la subvention d'équilibre du Quartz soit versée uniquement par la ville de Brest alors que les spectateurs viennent de beaucoup plus loin. Une métropole n'assèche pas son territoire. C'est l'inverse. Brest porte un territoire. Brest assure un développement équilibré de la Bretagne qui ne se résume pas au face à face de Rennes et Nantes.

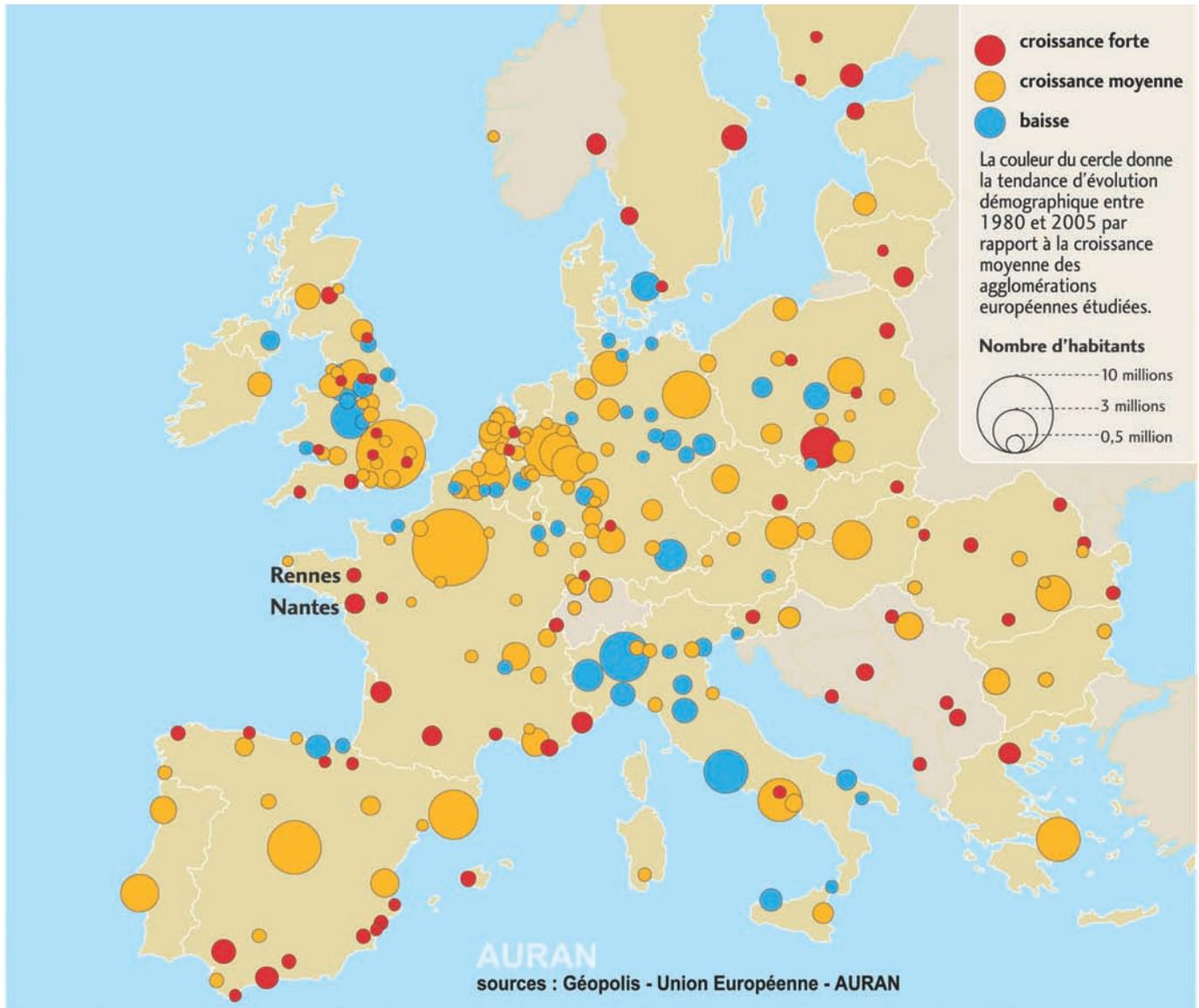
PLACE PUBLIQUE > Brest ne se fait donc aucun complexe ?

FRANÇOIS CUILLANDRE > Aucun ! Ni de supériorité, ni d'infériorité. On est toujours le petit ou le gros de quelqu'un. Brest est peut-être vis-à-vis de Rennes ce que Rennes est vis-à-vis de Nantes ou de Paris. Chacun doit rayonner sur son territoire.





Populations des métropoles en Europe



Cette carte témoigne de la vitalité de Rennes et de Nantes mais, en même temps, les remet à leur place : des villes moyennes à l'échelle européenne.

Mettre en réseau des métropoles pour s'adapter à la globalisation

RÉSUMÉ > *La mondialisation rend nécessaire le rapprochement de Nantes et de Rennes qui ne sont que des villes moyennes à l'échelle européenne. La vie n'a d'ailleurs pas attendu pour que se multiplient les échanges entre les deux villes. Mais il faudra que leurs bassins d'emplois soient reliés par une ligne ferroviaire à grande vitesse pour que naisse un sentiment d'appartenance à un même bassin de vie.*



TEXTE > **ALAIN LALAU KERALY, RONAN VIEL**

La mondialisation place les métropoles dans une logique de compétition et de coopération. Cela n'est pas sans conséquence sur l'organisation spatiale du territoire, notamment sur la hiérarchisation de son armature urbaine.

Les métropoles de premier rang endossent ainsi une responsabilité singulière du fait de leur capacité à s'imposer dans la concurrence pour capter, conserver et diffuser les activités créatrices de valeur ajoutée et d'emplois. Elles se doivent d'investir pour élever l'attractivité et la performance d'un territoire qui les dépasse en séduisant les talents qui viennent chaque jour, de plus en plus nombreux, respirer « l'oxygène de la ville », vivre le « frottement urbain » facteur d'échanges, d'enrichissement et finalement de coopération.

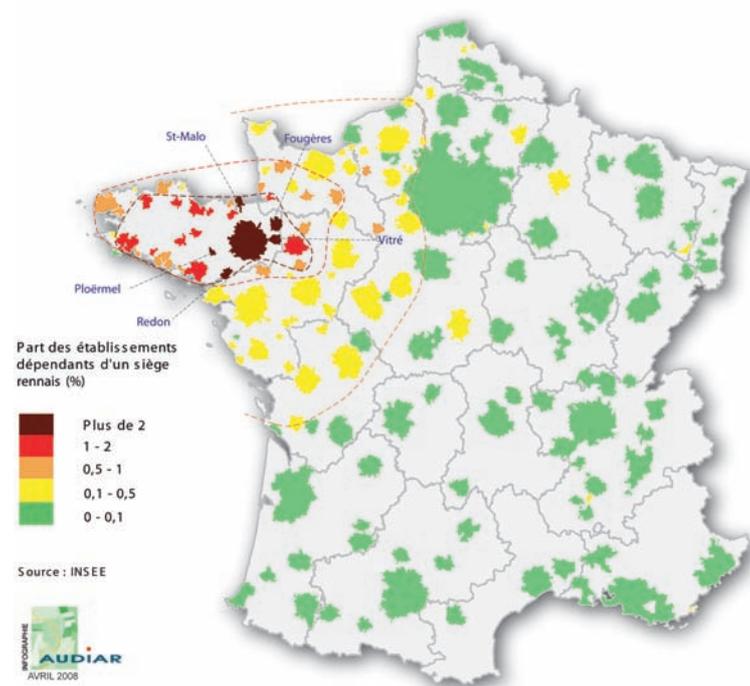
Les métropoles et les grandes villes constituent ainsi de véritables « lieux de commutation des flux et des relations » comme le souligne Pierre Veltz ¹, des carrefours

Alain Lalau Keraly est le directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar).

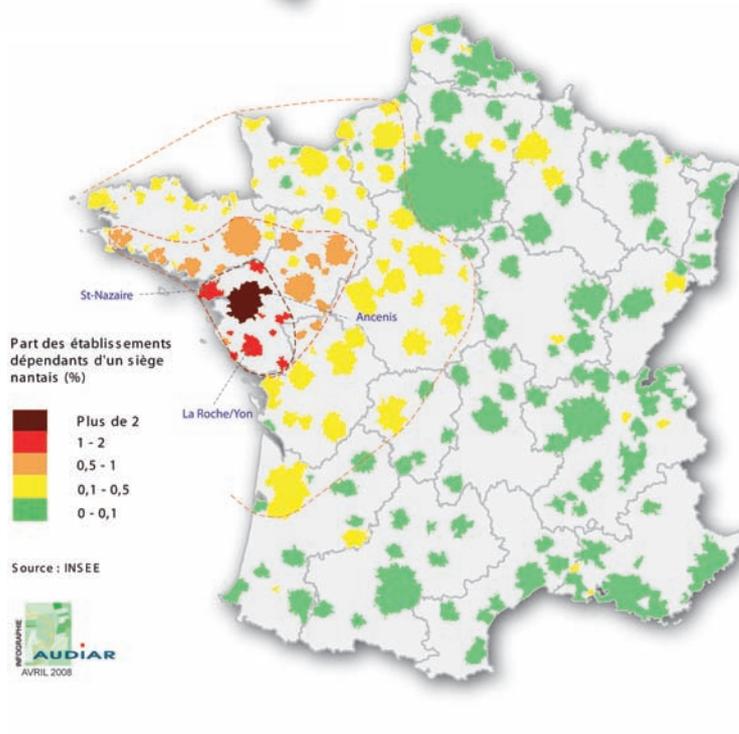
Ronan Viel est chargé d'études à l'Audiar.



1. Pierre Veltz, « Au-delà du développement local », *Esprit*, février 2008.



Les aires d'influence économique de Rennes et de Nantes



d'une activité toujours plus volatile et immatérielle. Leur mise en réseau est la réponse adaptée à l'évolution de l'organisation des entreprises, à la globalisation de l'économie, à l'explosion de la mobilité des ménages dans une société contemporaine de plus en plus nomade.

Dans ce contexte, le rapprochement de Nantes et de Rennes, respectivement classées parmi 180 villes européennes ², 54^e dans la catégorie des grandes villes à potentiel européen et 65^e dans celle des villes d'importance nationale confirmée, n'est pas qu'une affaire de « masse critique ». Il est également affaire de « qualité critique ». Certes, les deux aires urbaines pèsent ensemble près de 1,4 million d'habitants, 550 000 emplois salariés et 106 000 étudiants, mais, au-delà de cette simple addition, ce sont les synergies créées pour hisser les fonctions métropolitaines de l'ensemble du Grand Ouest qui sont en jeu.

Véritable moteur du développement régional, les deux métropoles s'inscrivent dans une armature urbaine dense composée de nombreuses villes moyennes qui contribuent à diffuser l'offre métropolitaine (accessibilité à l'international, enseignement supérieur et recherche, plateforme technologique, services de haut niveau) qui se délocalise depuis l'Île de France notamment.

La qualité de ville

Au cœur de cette dynamique, les intercommunalités de Nantes avec 600 000 habitants dans 24 communes et de Rennes avec 400 000 habitants dans 36 communes, se sont engagées dans des projets urbains ambitieux afin d'améliorer leur « qualité de ville », principal facteur d'attractivité.

Dès 1985, Nantes se dotait d'une première ligne de tramway, rapidement suivie de deux autres et complétée en 2006 par une quatrième en « busway », créant l'effet réseau structurant la performance du transport collectif dans l'agglomération. Au début des années 1980 Rennes s'engageait à son tour dans un projet de métro dont le succès de la ligne A l'encourageait à poursuivre et à programmer une seconde ligne pour 2018.

Aujourd'hui, les deux métropoles se préparent à l'échéance 2015 qui verra simultanément l'aboutissement du prolongement de la ligne TGV Atlantique mettant le Finistère breton à trois heures de Paris et à moins de deux heures de Rennes et l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui viendra achever l'inscrip-

tion du Grand Ouest dans les réseaux de communication européens.

Dans l'élaboration de leur stratégie de développement, Rennes et Nantes relèvent toutes deux les mêmes grands défis de demain : celui de maîtriser une croissance urbaine forte, consommatrice d'espace et d'énergie et celui consistant à ancrer solidement leur trajectoire économique dans le triangle vertueux de la connaissance formé de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Enfin, les deux métropoles, conscientes des charges que leur confèrent leur centralité, doivent poursuivre leur effort de consolidation du pacte communautaire tout en s'ouvrant aux grands territoires au sein desquels elles rayonnent et diffusent.

C'est dans ce cadre que l'engagement d'une coopération renforcée entre Rennes et Nantes prend tout son sens et sa légitimité. Charles Gachelin ³ avait coutume de qualifier les villes de métropolitaines à partir du moment où elles dépassaient le million d'habitants. Pour ce géographe de l'université de Lille, c'est à ce moment-là qu'apparaissent et se développent les fonctions métropolitaines rares qui les inscrivent dans les réseaux internationaux. Leur marché atteint une taille critique, leurs spécificités deviennent des excellences à l'échelle européenne et les ouvrent à l'économie-monde. Au service de leur territoire, elles diffusent informations et innovations, stimulant le développement régional.

La vie n'a pas attendu

La vie n'a pas attendu que les territoires créent l'environnement le plus performant possible pour que se multiplient les relations et se développent les activités. Les échanges entre les deux métropoles se comptent déjà par plusieurs milliers. En moyenne, 7 000 déplacements par jour font de l'axe routier Rennes/Nantes le troisième axe des deux régions en termes d'intensité des relations, derrière Nantes/Saint-Nazaire et Rennes/Saint-Malo. Entre 1999 et 2007, ces déplacements ont connu une progression de 50 % contre à peine 20 % pour ceux réalisés entre les métropoles et Paris.

Plus que les chiffres, la nature de ces échanges quoti-

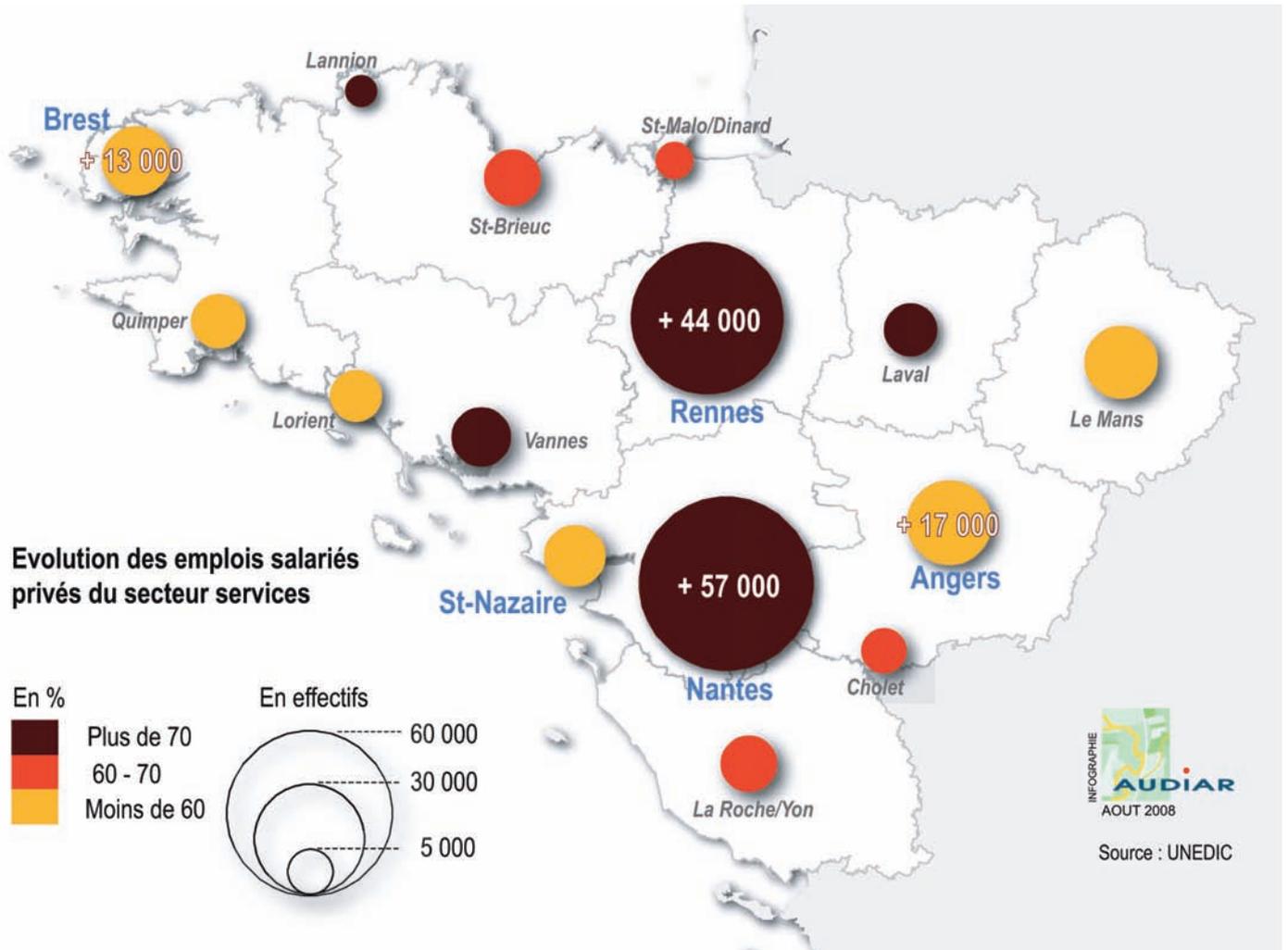
Les deux métropoles sont le moteur du développement régional. Elles ont la particularité de s'inscrire dans une armature urbaine dense composée de nombreuses villes moyennes.

Entre 1999 et 2007, les déplacements routiers entre Rennes et Nantes ont augmenté de 50 %. Il s'agit pour l'essentiel de déplacements professionnels.

2. Datar, *Les villes européennes, étude comparative*, 2003

3. Charles Gachelin, *L'ambition des eurocités*, Lille Métropole, 1999





Le dynamisme du secteur des services est une des caractéristiques des métropoles. Cette carte montre bien le rôle moteur joué par Nantes et Rennes entre 1993 et 2007. L'échelle géographique retenue est celle de l'aire urbaine.

diens reflète la dimension économique de la relation métropolitaine Rennes/Nantes. Les déplacements pour motifs professionnels dominent l'essentiel des flux de voyageurs, loin devant les déplacements entre domicile et travail ou les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Ce fort développement des échanges professionnels s'explique avant tout par le rapprochement progressif des deux marchés, en particulier dans les services de conseil assistance, dans la recherche, l'immobilier, le commerce ou les travaux publics.

Les échanges entre les deux tissus économiques s'amplifient. Chacune des deux métropoles connaît un dynamisme économique flatteur. Pour de nombreux secteurs d'activités, le marché est trop petit, forçant les entreprises à développer simultanément leurs activités sur les deux pôles métropolitains. C'est le cas, par exemple, de la société de services informatiques Sodifrance dont le siège social est basé à Saint-Grégoire, près de Rennes et le principal centre de recherche et développement, au nord de Nantes. Son PDG résume ainsi les logiques entrepreneuriales à l'œuvre entre les deux métropoles : « Les entreprises locales comme Sodifrance raisonnent en termes de marché, c'est la priorité. Qu'elles soient de Rennes ou de Nantes, dès qu'elles doivent étendre leur clientèle, elles choisissent prioritairement de s'installer dans l'autre ville avant de s'installer ailleurs en France. Il est clair que les interactions entre les deux tissus économiques s'amplifient, car ils sont à proximité immédiate. »

Actuellement, plus de 300 sociétés nantaises et rennaises s'appuient sur une double implantation. La création d'agences locales vise à satisfaire une clientèle nécessitant un maximum de proximité. Mais la majorité des échanges économiques se réalise dans le cadre de marchés ponctuels conclus dans la métropole voisine. L'ensemble des secteurs d'activités est concerné et en particulier les grands chantiers d'infrastructures publiques. À Rennes, sur les 150 entreprises de gros œuvre génie civil ayant participé à la construction de la première ligne de métro, 52 sont rennaises, 22 sont nantaises, et 20 sont parisiennes. À Nantes, une entreprise sur dix ayant participé à la construction de la ligne de Busway était originaire de la région rennaise.

Les collaborations dans le domaine de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation font partie aujourd'hui du quotidien. Les acteurs intéressés sont un-

nimes sur la nécessité d'atteindre une lisibilité internationale pour la plupart des structures universitaires et scientifiques rennaises et nantaises. Ne pas y parvenir aurait des conséquences dommageables sur la qualité et les moyens de la recherche. Aussi, les acteurs rapprochent leurs compétences scientifiques, misent sur la complémentarité, mutualisent les coûts des équipements lourds. Les trois universités de Nantes, Rennes I et Rennes II ont récemment mis en place des partenariats étroits dans l'offre de formation, les systèmes d'information ou les publications universitaires, avec l'appui du réseau des universités de l'Ouest-Atlantique. Six masters communs ont ainsi été créés dans les domaines des nanosciences, de l'archéologie, du droit, de l'agro-santé ou de la chimie.

En matière de recherche publique, la relation Nantes/Rennes affiche la plus forte intensité de collaborations du Grand Ouest. Elle joue un double rôle moteur et de tête de réseau dans de nombreuses organisations scientifiques d'initiative publique tels que Biogenouest, le canceropôle Grand Ouest, le Pôle Agronomique Ouest ou Hugo (réseau des CHU du Grand Ouest).

Pas de réseau sans épine dorsale

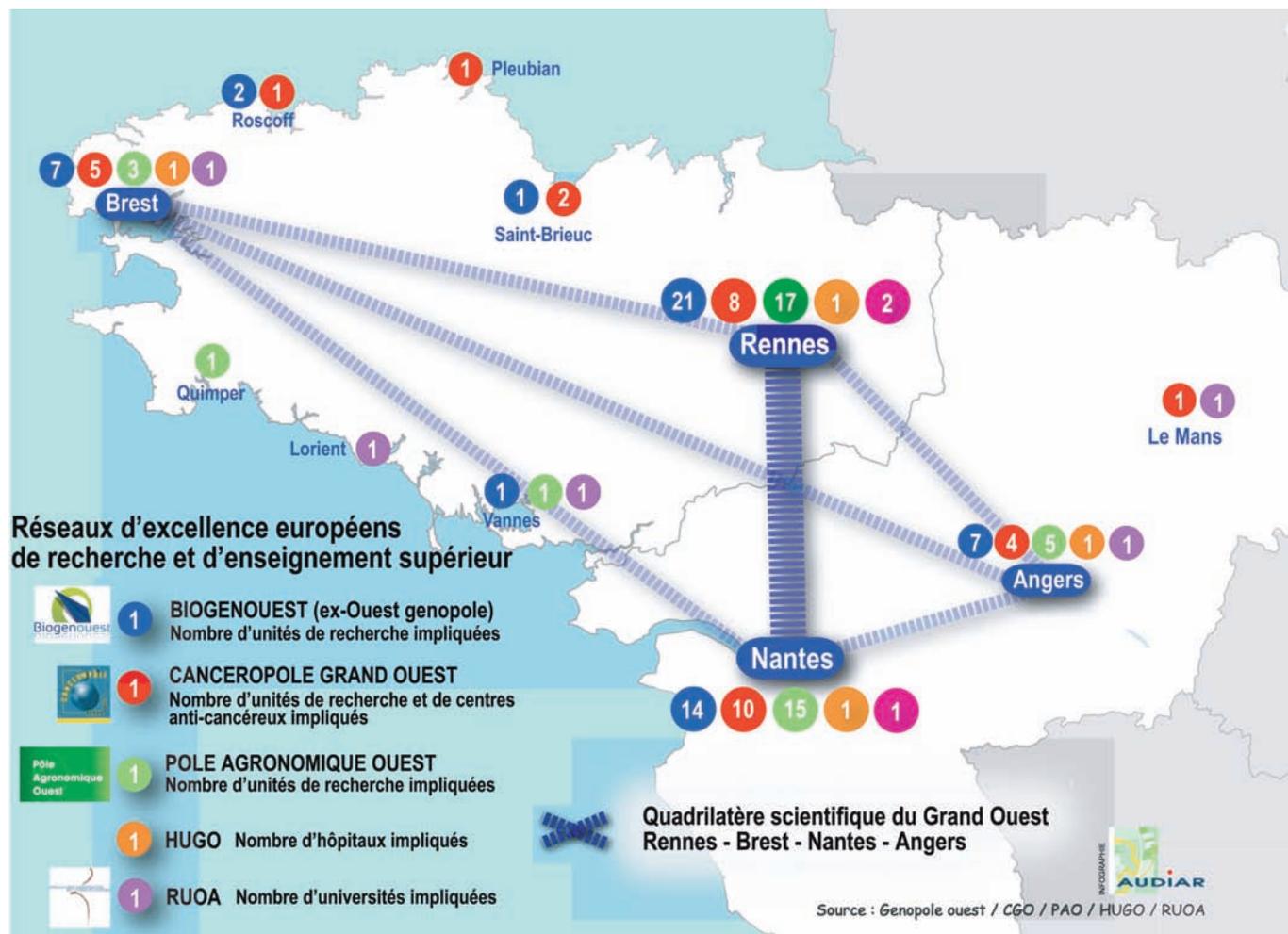
Dans la recherche contre le cancer par exemple, le Grand Ouest ne polarise que 8 % des chercheurs français, contre 14 % pour les régions Provence Côte d'Azur et 50 % pour l'Île de France. Cette prise de conscience a entraîné une volonté forte des décideurs et chercheurs locaux de fédérer les équipements scientifiques et des thèmes de recherche, avec l'objectif de rayonner davantage. Le canceropôle Grand Ouest est ainsi né en 2001, autour d'une organisation polycentrique des équipes de recherche, de Brest à Orléans, en passant par Angers et Tours « mais le réseau ne peut vivre sans l'épine dorsale Nantes/Rennes où la densité d'équipes de recherche est de loin la plus importante », rappelle le coordonnateur nantais du canceropôle qui souligne l'importance du duopole Rennes/Nantes dans la constitution de ces réseaux.

Depuis 2006, les huit grands pôles de compétitivité créés dans le Grand Ouest ont permis d'élargir significativement les collaborations dans le domaine de l'innovation entre les deux métropoles. Près de 15 % des projets labellisés par les pôles affichent des collaborations entre des partenaires rennais et nantais dont l'intensité, la plus

Plus de 300 sociétés nantaises et rennaises sont implantées dans les deux villes.

En matière de recherche publique, la relation entre Nantes et Rennes est la plus intense du Grand Ouest.





Même si Angers et Brest ainsi que d'autres villes plus petites jouent un rôle non négligeable dans les réseaux de recherche scientifique, cette carte montre clairement la prééminence de l'axe Rennes/Nantes.

forte du Grand Ouest, est comparable à celle de l'axe Rennes/Brest. Près de 70 entreprises et structures de recherche publique rennaises et nantaises collaborent, au sein de 28 projets labellisés par les pôles de compétitivité.

À n'en pas douter, toutes ces coopérations scientifiques et institutionnelles participent, au même titre que les échanges économiques, à rapprocher les deux métropoles dans l'espace vécu des Nantais et des Rennais.

Forger l'identité d'un territoire

Mais le rapprochement des deux bassins d'emplois suffit-il à donner le sentiment d'appartenance à un même grand territoire? Car pour faire grand territoire, il faut une communauté d'intérêt difficile à décréter *ex nihilo*, il faut des lieux symboliques et des événements dans lesquels ses occupants se reconnaissent.

La réalisation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes à moyen terme, celle d'une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant les deux pôles métropolitains rennais et nantais à plus long terme, devraient contribuer à forger progressivement l'identité de ce grand territoire.

En attendant, l'éloignement relatif des deux pôles urbains et les nombreuses contraintes que cela implique empêchent les actifs navetteurs de considérer l'espace Nantes/Rennes comme un bassin de vie unique. Leur vécu clive la « ville du domicile » et la « ville du travail », avec un sentiment fort d'appartenance à la première, pivot de la vie sociale, dont l'expression « ma ville » traduit bien la réalité.

Ils témoignent de l'absence d'attachement, de liens à la ville où ils travaillent (peu d'achats, peu de réseaux d'amis, peu de pratiques culturelles...), tandis que la ville de résidence est associée au bien-être et regagnée au plus vite après la journée de travail :

« Le soir, je ne reste pas ici, je pars tout de suite. Je ne suis jamais resté une heure après mon travail pour faire mes courses ou me divertir. Je n'ai qu'une envie, c'est de me poser dans le train, lire mon journal peinard, et d'arriver chez moi » nous déclare l'un d'entre eux.

Même si les navetteurs acceptent un temps de trajet domicile-travail de plus d'une heure et demie, qu'il soit effectué en train ou en voiture, les contraintes personnelles (fatigue, usure, coût) et familiales (réorganisation des rôles, absence) sont telles qu'ils n'envisagent la mobilité

professionnelle entre les deux agglomérations que transitoirement, avec l'objectif à moyen terme de retrouver du travail dans leur ville de résidence.

La construction d'une véritable colonne vertébrale interrégionale autour d'une ligne ferrée à grande vitesse reliant Nantes et Rennes via Notre-Dame-des-Landes et ouverte sur le réseau des TGV en direction de la Bretagne et Caen au nord et de Bordeaux et Poitiers au sud, pourrait constituer l'amorce d'un véritable projet d'aménagement du territoire de l'Ouest lisible à l'échelle internationale.

Quoique lointaine, cette perspective qui permettrait de relier les deux centres villes en 30 à 45 min trouve un écho auprès de l'ensemble des acteurs et habitants qui pratiquent le grand territoire Nantes/Rennes. En favorisant la mobilité, de nouveaux horizons de développement se dessineraient, capables de soutenir l'attractivité des deux métropoles comme de leurs régions respectives pour de nombreuses années.

« Une ligne ferroviaire rapide entre les deux villes? C'est un projet qui va de soi. Les difficultés de circulation à l'entrée de Nantes mais aussi de Rennes à certaines heures commencent à devenir problématiques. D'autre part, il permettrait de rapprocher significativement les deux bassins d'emplois. On pourrait dès lors envisager un marché des cadres unifié si les déplacements domicile-travail n'excèdent pas une heure. Cela serait très utile pour attirer les couples bi-actifs qualifiés qui arrivent de plus en plus nombreux dans la région, en particulier en provenance de l'Île de France », nous signifiait récemment un conseiller en ressources humaines installé à Bain-de-Bretagne. Vaste programme!

Les coopérations scientifiques participent, au même titre que les échanges économiques, à rapprocher les deux métropoles.

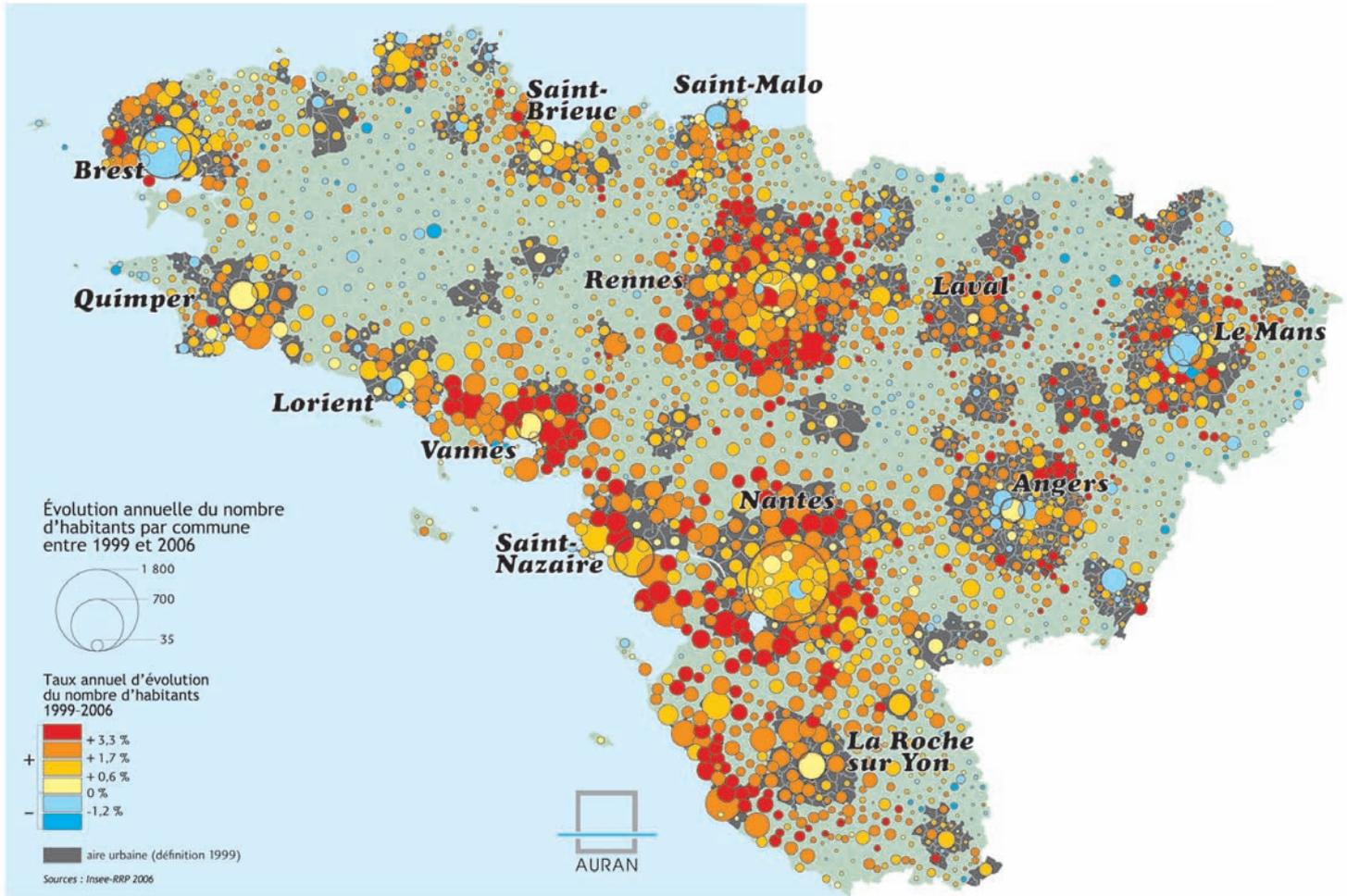
Pour autant, l'espace Nantes/Rennes n'est pas encore perçu par les habitants comme un bassin de vie unique.

Il faudrait pour cela que les deux villes soient reliées entre elles par une ligne à grande vitesse qui les mette à une grosse demi-heure l'une de l'autre.





Évolution de la population en Bretagne et Pays de la Loire entre 1999 et 2006



La réalité démographique du Grand Ouest : des métropoles qui gagnent des habitants surtout dans leur périphérie et un croissant fertile qui suit le littoral de l'ouest de Vannes aux Sables-d'Olonne.

Nantes-Rennes : l'Ouest en Grand

RÉSUMÉ > *Nantes et Rennes ne peuvent plus se contenter d'un développement parallèle. Une collaboration d'un type nouveau, dont plusieurs villes européennes donnent l'exemple, devrait fédérer et entraîner tout l'Ouest. Cette collaboration doit notamment porter sur l'enseignement supérieur, la recherche, l'attractivité, la mobilité.*



TEXTE > **THIERRY VIOLLAND**

Rennes est la onzième ville de France, Nantes la sixième. L'une est bretonne. L'autre aussi, mais au carrefour de tant d'autres influences dans l'histoire. Ange Guépin ¹ ne décrivait-il pas Nantes comme située « au centre des départements de l'Ouest » ? Les deux capitales régionales se sont développées sans véritablement s'affronter ; une concurrence tantôt inavouée, tantôt susurrée ou parfois sportivement clamée... sur les terrains de football. Des histoires quasi parallèles font tantôt de l'une tantôt de l'autre la métropole en vue de l'Ouest. Des échanges et des rencontres ont été initiés au début des années 90 au sein de la Conférence des grandes villes de l'Ouest ou de l'Arc Atlantique ². Des collaborations se sont développées entre les universités, les laboratoires de recherche et les entreprises. Mais leur

Thierry Violland est directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise (Auran).

1. Ange Guépin. *Histoire de Nantes*, 1839.

2. Créée en 2000 à l'initiative de la ville de Rennes, la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique fédère aujourd'hui plus de 30 membres – villes et réseaux urbains – issus des cinq pays qui structurent la façade atlantique de l'Europe (Irlande, Royaume-Uni, France, Espagne et Portugal).





Il ne s'agit pas de constituer un tandem, car sur un tandem on n'est que deux...

intensité est encore toute relative et le plus souvent discrète.

L'histoire pourrait se poursuivre ainsi. Les circonstances permettent d'envisager l'avenir autrement. Ces circonstances sont politiques : la nécessaire réponse aux défis que pose la globalisation aux villes et aux territoires ; la volonté exprimée par les deux maires et présidents d'agglomérations dans le mouvement et la foulée de l'espace métropolitain Loire Bretagne ³ créé il y a cinq ans.

Cette coopération entre Nantes et Rennes se pose aujourd'hui avec acuité et même une certaine urgence. Le moment est donc venu d'écrire une nouvelle page de l'histoire entre nos deux villes.

Il ne s'agit pas de constituer un tandem. Sur un tandem on est deux, mais seulement deux. Cette dynamique doit s'appuyer sur de multiples acteurs et territoires en mouvement, les fédérer, chacun étant alors projeté dans une ambition et un projet collectif qui le dépasse.

Il faut que Nantes-Rennes entraîne. Entraîne et fédère l'Ouest, de la Manche à l'Atlantique.

Une responsabilité particulière

Les villes ont toujours joué un rôle spécifique dans l'histoire du monde. Elles vont prendre une place encore plus singulière dans l'avenir. Leur forme a changé. Elle va encore changer. L'urbanisation de la planète est en marche accélérée. Pour la première fois en 2008, la part des urbains a dépassé celle des ruraux dans le monde. D'ici à 2050, les trois quarts de la population du monde seront des urbains. On peut voir ce mouvement d'un bon ou d'un mauvais œil. Peu importe. Les forces sont là qui le conduisent. Ce phénomène aura de nombreuses conséquences économiques, sociales et environnementales qui ne sont pas l'objet de cet article.

Nantes et Rennes sont dans ce mouvement. Chacune est devenue métropole. Elles ont grandi, à leurs rythmes respectifs, avec leurs particularités. Mais l'une et l'autre sont devenues des moteurs pour leurs régions et pour l'Ouest par leur dynamisme économique et démographique. Leur rayonnement culturel et intellectuel s'est intensifié.

Leur développement leur confère aujourd'hui un rôle mais aussi une responsabilité particulière envers les territoires qui les environnent.

Les interactions sont de plus en plus fortes entre les

deux agglomérations et l'ensemble des autres villes. En matière d'emploi, de déplacement, de loisirs, d'habitat... Nantes, Rennes et leurs agglomérations influencent un espace bien plus vaste que leurs limites administratives.

Ceci est d'abord une conséquence de leur croissance plus qu'un choix. Les cités et leurs formes, ce sont avant tout les habitants, les acteurs économiques et sociaux qui les dessinent. Les deux métropoles sont ainsi devenues multipolaires. Comprenant tout à la fois de la ville et de la campagne, des campagnes urbaines dit-on parfois ; rassemblant dans un devenir commun les grandes villes centres et les villes moyennes ou petites.

Nos deux métropoles rayonnent. Elles doivent développer des synergies avec leur environnement qu'elles irriguent autant qu'elles y puisent leurs forces.

Leur responsabilité est aussi là : ne pas se contenter de capitaliser dans le cœur urbain – qui accueille les fonctions dites métropolitaines – le bénéfice de ces évolutions, ne pas penser qu'il peut se suffire à lui-même. Car toute mutation urbaine – et nous en vivons une – peut engendrer des déséquilibres sociaux ou écologiques.

Nantes et Rennes avec leur histoire, leur différence, et leur culture propre ont toutes deux su préserver une forme de cohésion sociale et de qualité de vie. Elles ont engagé ces dernières années un dialogue approfondi avec les territoires avoisinants pour construire les bases d'un développement durable partagé. Celui qui doit profiter à tous. À tous les territoires, à tous les habitants.

Nantes a initié ce processus il y a vingt ans déjà avec Saint-Nazaire, Rennes et Saint-Malo font de même. Les deux agglomérations font du couple littoral – métropole une force pour leur développement. La conférence métropolitaine Nantes/Saint-Nazaire/La Baule, le colloque Rennes/Saint-Malo tenu l'année dernière en sont tout à la fois les témoins et les ressorts.

Une alliance d'avenir pour l'Ouest

Si nos deux métropoles doivent maîtriser et organiser leur développement elles doivent aussi l'assurer.

3. Initié suite à l'appel à « projet coopération métropolitain » lancé par la Datar (devenue depuis la DIACT) en juin 2004. L'espace métropolitain Loire Bretagne fédère les cinq agglomérations de Nantes/Saint-Nazaire, Angers, Rennes, et Brest. Elles ont entre autres récemment formulé une contribution commune au Livre vert de la Commission européenne pour les transports urbains. Elles ont aussi assuré ensemble la promotion de leurs quartiers d'affaires au dernier Salon de l'immobilier d'entreprise.

Nantes et Rennes influencent chacune un espace bien plus vaste que leurs limites administratives.

Le monde tel qu'il se dessine, sera marqué par la concurrence entre les grandes métropoles dans un univers globalisé – même s'il empruntait une autre voie que celle de la mondialisation financière. Celles qui renforceront leur attractivité internationale pourront, mieux que les autres, faire face aux aléas et aux incertitudes. Ce n'est pas une question de prestige ou de standing. C'est une nécessité pour assurer un développement pérenne.

C'est à cette échelle internationale, où Nantes et Rennes pèsent encore modestement, que leur union prend aujourd'hui tout son sens. C'est cette alliance d'avenir qu'elles doivent aujourd'hui nouer, pour tout l'Ouest.

Car une métropole et avec elle toute une région peut en quelques années basculer du progrès au reflux. Et le reflux, ce sont des emplois en moins, de la richesse en moins, des politiques publiques amputées, celles qui fondent la cohésion sociale, celles qui permettent d'investir et de s'adapter au nouveau contexte qui s'annonce.

Dorénavant économie et environnement seront intimement liés. L'environnement deviendra même une des conditions et un moteur du développement. Et par là même une des conditions des politiques de solidarité. Si Nantes et Rennes n'inventeront pas seule cette nouvelle croissance, elles ont le devoir d'y contribuer.

Leur attractivité en dépend aussi, car l'une comme l'autre ont fondé leur essor sur cette qualité de vie, cette attention aux questions sociales et environnementales, source de vitalité des villes du futur.

Et comme « on ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré »⁴, la créativité et l'innovation seront au cœur de ce social éco-développement qui émerge autant qu'il faut l'inventer.

Il est donc indispensable qu'entre Nantes et Rennes des coopérations encore plus fortes se nouent sur les pôles de compétitivité, sur tout ce qui concourt à l'innovation, à la recherche et à la création. De cela sera issu le monde de demain.

L'éducation et la formation sont évidemment au cœur des actions qui permettent de relever ce défi. Nantes s'engage dans une politique offensive de réussite éducative. Avec Saint-Nazaire et la région, l'agglomération nantaise vient de décider la création d'une école de la deuxième chance. Dans un monde de concurrence s'il est bien un sujet où la compétition entre nos deux métropoles serait un non-sens c'est celui de l'éducation et de la for-

mation. Je pense bien entendu aux universités et aux grandes écoles qui doivent travailler en synergie, développer des filières communes, offrir des parcours diversifiés et complémentaires à leurs étudiants, accueillir davantage d'étudiants et de chercheurs étrangers.

Copenhague, Malmö, Glasgow...

C'est la voie qu'ont choisie Copenhague et Malmö avec la Région de l'Øresund⁵. Leur démarche, « onze universités en une », implique 165 000 étudiants et 12 000 chercheurs. Elle est le terreau de la « Medicon Valley » rassemblant les universités et les entreprises innovantes dans le domaine des biotechnologies et des sciences du vivant qui réunit plus de 250 partenaires publics et privés et permet au réseau d'être identifié internationalement comme un pôle d'excellence. D'autres grandes villes françaises ont déjà pris de l'avance en matière d'enseignement supérieur et de recherche. Il est temps pour Nantes et Rennes d'accélérer.

D'autant que les collaborations à cette échelle demandent de la durée pour trouver leur pleine puissance et efficacité. L'observation d'autres bi-pôles européens nous le montre. Ils fondent souvent leur coopération sur des investissements lourds en faveur de liaisons, ferroviaires notamment, performantes entre les deux villes.

Ainsi Glasgow et Edimbourg, dont le slogan commun est « collaborer pour être compétitif », sont aujourd'hui à 50 mn en train et ont lancé un programme d'amélioration de cette desserte. Le trajet Copenhague-Malmö s'effectue en 35 min. Amsterdam et Rotterdam seront fin 2009 à 35 min – une heure actuellement – grâce à une ligne à grande vitesse, nouveau lien entre les deux métropoles, contribuant aussi à leur meilleure relation au monde puisque cette ligne desservira l'aéroport de Schiphol situé dans l'intervalle.

Mieux connecter le Grand Ouest à l'Europe et au monde

L'accessibilité est naturellement un sujet central pour l'attractivité de Nantes et Rennes. Il nous faut mieux re-

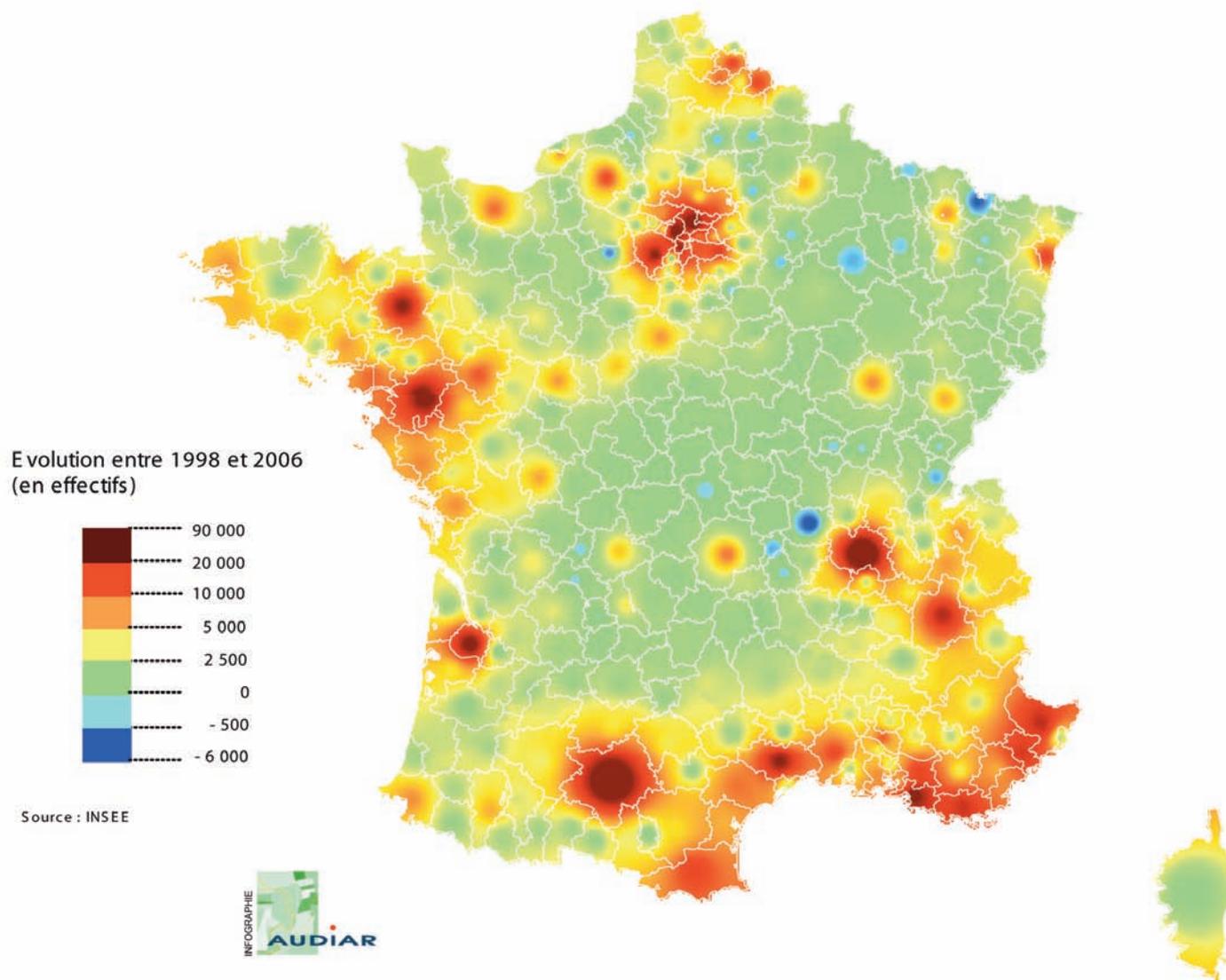
4. Albert Einstein.

5. La création en 1993 de la région de l'Øresund est le fruit d'une collaboration inédite entre deux pays, la Suède et le Danemark. Elle comprend plusieurs territoires des deux pays comptant 3,5 millions d'habitants. Depuis juillet 2000, le pont de l'Øresund relie Copenhague au Danemark à Malmö en Suède.

Une métropole et avec elle toute une région peut basculer, en quelques années, du progrès au reflux.

En Scandinavie, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne, d'autres métropoles européennes ont pris de l'avance sur Rennes et Nantes en nouant des partenariats étroits.





L'évolution de l'emploi en France. Cette carte montre clairement le rôle moteur des grands villes et l'atout que peut constituer la proximité géographique entre Rennes et Nantes.

Cette carte apporte des compléments chiffrés à la précédente. Paris, qui n'est ni une communauté urbaine ni une communauté d'agglomération, n'y figure pas. Son aire urbaine a progressé de 1,3%, moins que la moyenne des autres grandes villes françaises.

lier le Grand Ouest à l'Europe et au monde. C'est essentiel pour l'implantation d'entreprises, pour l'accueil de chercheurs ou le développement du tourisme.

Nantes est à 2 heures de Paris en TGV. Rennes sera bientôt à 1h30. Mais l'Ouest à terme pourrait, s'il n'y prend garde, être insuffisamment connecté au reste du monde et aux grandes lignes de transport européennes qui se dessinent.

C'est bien entendu le sens du projet de nouvel aéroport, qui doit dorénavant se penser dans une vision plus globale de l'aménagement du Grand Ouest. Avec aussi une ambition pour le développement des liaisons ferroviaires et maritimes. Il faut que soit inscrite au futur schéma national des infrastructures de transport une liaison ferroviaire rapide Nantes-Rennes en 40 min qui deserve le futur aéroport. Mais au-delà il faut imaginer son prolongement en direction de Poitiers, en améliorant parallèlement la connexion des deux métropoles avec Brest et Quimper d'un côté, Saint-Nazaire et Angers de l'autre. Cinq millions d'habitants seraient ainsi directement reliés au futur réseau grande vitesse du sud de l'Europe vers Milan et Turin d'une part, Barcelone et Lisbonne d'autre part.

Faire cela c'est aussi conforter le grand port maritime de Nantes/Saint-Nazaire qui, avec une réflexion approfondie sur un schéma logistique, verrait ainsi son hinterland gagner en profondeur et se retrouver en situation nettement plus favorable pour le développement des futures autoroutes de la mer.

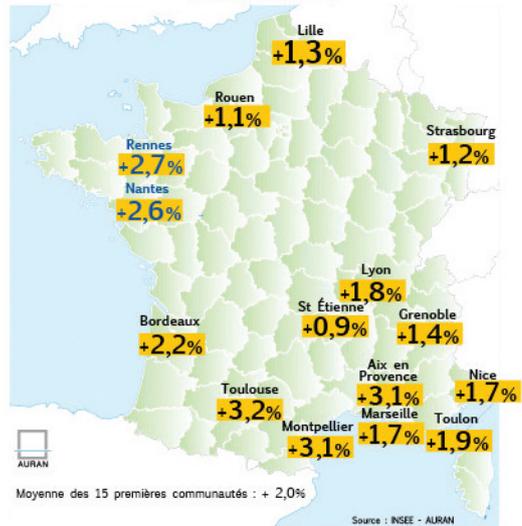
La mobilité pour tous

Ces grands projets d'infrastructures ne se conçoivent pas sans une action résolue en faveur d'une mobilité plus aisée pour chacun des habitants. Que ce soit pour la formation ou l'emploi la possibilité de se mouvoir facilement dans un espace plus grand, de façon simple et rapide est un atout supplémentaire.

La mixité sociale que nos villes tentent chaque jour de favoriser ou préserver ne doit pas être pensée de façon statique.

La mobilité sociale – et avec elle l'idée d'épanouissement et de réussite personnelle – me paraît tout autant essentielle. Bien vivre dans son quartier, dans sa commune, est une nécessité. Pouvoir en sortir pour accéder à la formation, à la culture aux loisirs est tout aussi vital. Il ne s'agit

Évolution annuelle du nombre d'emplois dans les 15 premières communautés urbaines / communautés d'agglomération
Période 1999-2006



donc pas seulement de penser des infrastructures de transport. Il faut aussi penser à leur lisibilité, à leur usage possible par le plus grand nombre. Cela passe aussi à terme par l'éducation, la possibilité offerte à tous et l'envie donnée à chacun – en particulier aux enfants – de découvrir le monde qu'il soit proche ou lointain. Nantes et Rennes, si proches et encore si lointaines, pourraient ainsi développer l'esprit de curiosité et de découverte chez les plus jeunes. Car si l'ère de la multiplication des échanges virtuels, numériques est devant nous, l'humanité aspirera toujours – plus peut-être encore – à la richesse des rencontres.

Créativité, innovation, recherche, éducation, mobilité fondent les coopérations initiées par des grandes villes européennes. Les contextes ne sont pas forcément les mêmes, les échelles non plus. Mais leur réflexion et leur expérience doivent permettre à Nantes et Rennes de gagner du temps. L'heure n'est plus à s'interroger sur l'opportunité mais sur la façon d'avancer au mieux ensemble. Il faudra le faire avec ambition et pragmatisme, avec l'esprit ouvert au monde tout en s'appuyant sur nos forces et nos atouts, sans nier les concurrences qui resteront ici ou là bien naturelles. La compétition peut être une saine émulation si les valeurs sont partagées; et, s'agissant de l'avenir de nos villes de nos départements et de nos régions, si cette énergie est mise d'abord au service du bien commun et du mieux-être de chacun des habitants.

Il faut mieux relier le Grand Ouest au reste de l'Europe et du monde, notamment par l'air, le rail et la mer.

Mais cela ne doit pas faire oublier la mobilité interne aux villes et leur nécessaire mixité sociale.



D é b a t

LES DOSSIER

RENNES-NANTES :
LE GRAND
RAPPROCHEMENT ?

49 Dominique Luneau Un aéroport pour une ou pour deux villes ?

54 Régis Guignard La nationale 137 : un jardin extraordinaire

57 Alain Bénesteau, Yves Morvan, Jean Renard, Laurent Théry Concurrentes et complémentaires

Un aéroport pour une ou pour deux villes ?

RÉSUMÉ > *L'éventuel aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera-t-il celui de Nantes ? Ou bien celui de Nantes et de Rennes réunies et donc du Grand Ouest ? La réponse à cette question est un test de la nature et des limites de la coopération entre les deux villes. D'autant que pour être un équipement réellement partagé, l'aéroport devra être relié à un réseau ferroviaire suffisamment dense pour irriguer les territoires breton et ligérien.*



TEXTE > **DOMINIQUE LUNEAU**

De quelle ville l'aéroport, dit aujourd'hui de Notre-Dame-des-Landes, portera-t-il le nom ? Poser la question au singulier oblige à répondre Nantes. Situé à 22 kilomètres du centre ville, il sera, quoi qu'il arrive, l'équipement du chef-lieu de Loire-Atlantique. Poser la question au pluriel — de quelles villes portera-t-il le nom ? — laisse ouverte l'hypothèse qu'il soit l'aéroport de Nantes et de Rennes, voire un jour, imaginent certains, de la métropole Nantes-Rennes, et des autres villes et territoires de l'Ouest situées dans leur orbite.

Sous cette question anodine se cache un enjeu de taille pour les deux capitales régionales, celui des limites de la coopération affichée et des réalités de la concurrence qu'elles continueront ou non de se livrer sous le vernis des discours. Car pour une ville, un aéroport reste un sacré levier de développement, a fortiori s'il est la tête de pont d'un territoire Ouest de sept millions d'habitants en prenant une dimension internationale. Précision utile (qui évitera, espérons-le, les commentaires indignés), la question examinée ici n'est pas celle de la pertinence du

Dominique Luneau est journaliste. Il dirige l'Agence Atlantique presse information, spécialisée dans l'économie régionale. Il est l'auteur de *Nantes, l'avenir d'une ville*, éd. de l'Aube.





La construction de Notre-Dame-des-Landes pose la question de l'avenir de l'aéroport de Rennes.

projet d'aéroport, mais celle de son impact potentiel sur les deux villes et leurs relations, s'il est construit et inauguré en 2015 comme prévu à ce jour.

Posé au nord-ouest de l'agglomération nantaise, Notre-Dame-des-Landes restera, comme son prédécesseur, un aéroport de proximité. Dix à quinze minutes (hors heures de pointe) suffisent aujourd'hui pour se rendre du centre de Nantes à Nantes Atlantique. Il en faudra seulement le double pour aller au nord du bourg de Vigneux-de-Bretagne, où sera situé le point d'accès du public au nouvel aéroport. Les uns viendront par la route de Vannes, en bifurquant à droite juste après Le Temple-de-Bretagne, les autres par la route de Rennes en prenant à gauche à hauteur de Grandchamp-des-Fontaines. La construction de ce « barreau routier » de onze kilomètres connectant ces deux voies d'accès à l'aéroport coûtera 63 millions d'euros. Partie intégrante du projet, chiffré lui-même à 581 millions d'euros, c'est la seule infrastructure nouvelle de transport dont il est certain qu'elle sera réalisée à son ouverture.

Rennes aéroport menacé de disparition ?

La construction de Notre-Dame-des-Landes pose, de facto, la question du devenir de Rennes aéroport. Celui-ci sera-t-il complémentaire de son grand frère ou menacé de marginalisation, voire de disparition ? Le centre de Rennes restera distant de trois quarts d'heure à une heure de voiture de Notre-Dame-des-Landes, soit le triple du temps nécessaire pour gagner l'aéroport rennais actuel, situé au sud-ouest de la ville. C'est nettement plus que la moyenne des aéroports¹. La plupart ne sont qu'à une vingtaine de kilomètres et trente minutes du centre de leur agglomération de référence, à l'exception des plates-formes ayant une fonction de *hub*, distantes de quarante à quarante-cinq minutes, comme Roissy et Lyon-Saint-Exupéry.

Plus que les temps de liaison avec les centres-villes, ce sont les zones de chalandise qu'il faut examiner de près. Sujet sensible car le futur aéroport de Loire-Atlantique et Rennes aéroport, font en ce moment l'objet d'appels d'offres sur leur exploitation. Savoir d'où viennent les passagers qui embarquent aujourd'hui à Nantes et à Rennes sont des données essentielles pour bâtir les scénarios commerciaux et financiers futurs. Autant dire qu'on ne les communique pas. Tout juste se borne-t-on, côté nantais, à expliquer les règles du jeu. « Ce sont les compagnies aériennes qui décideront. Les normes du métier

sont de prendre en compte la population d'une zone située à une heure de temps de transport », indique Laurent Noirot-Cosson, directeur commercial de Nantes Atlantique. Ceci vaut pour la clientèle d'affaires, la plus importante au plan financier pour les exploitants de plates-formes aéroportuaires.

Du point de vue de la proximité, le maintien de Rennes aéroport est donc incontournable. Y compris après la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse qui mettra Paris à une heure trente de Rennes. Gagner une demi-heure sur Rennes-Roissy ne règlera pas le problème du manque de liaisons avec l'aéroport parisien, source de temps d'attente rédhibitoires.

Ce n'est pas sur le temps de déplacement mais sur l'offre de lignes et sur la fréquence des vols que Rennes aéroport devra résister à son futur grand voisin. « Pour faire face au développement des *low-cost*, les grandes compagnies ont intérêt à jouer la carte de la fréquence, qui donne la souplesse horaire recherchée par les clients », explique aussi Laurent Noirot-Cosson. Or, qui dit fréquences élevées dit concentration sur un seul aéroport. L'attractivité commerciale rejoint en ce domaine la maîtrise des coûts d'exploitation, vitale pour l'avenir même du trafic aérien. Rennes aéroport ne devrait donc conserver que les trafics pour lesquels la proximité est un avantage sur la fréquence, en recherchant la complémentarité avec Notre-Dame-des-Landes.

Pour les charters, le sujet principal n'est plus d'être proche mais d'éviter Paris, ses aéroports difficiles d'accès et la rupture de charge supplémentaire qu'ils imposent. En ce domaine, la concentration des opérateurs sur un site principal est faite. Nantes Atlantique a pris le pas, plus encore que sur les autres trafics passagers, avec une zone de chalandise allant de Brest à Tours et La Rochelle. On voit mal pourquoi son successeur perdrait ce *leadership*.

L'arbre aéroportuaire cache un désert ferroviaire

Dire qu'un aéroport important est un facteur d'attractivité, donc de développement fondé sur les échanges avec d'autres villes et régions du monde, est toujours une évidence pour certains, mais désormais une hérésie pour

C'est sur l'offre de lignes et la fréquence des vols que l'aéroport de Rennes devra résister à celui de Notre-Dame-des-Landes.

1. *Aéroports, territoires et développement. Étude de cas*, Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, 2004

d'autres. Constatons simplement qu'aucune métropole, qu'aucun grand territoire économique n'existe sans cet équipement et a fortiori n'est prêt à y renoncer.

Si la bascule des lignes aériennes se fait un jour de Rennes aéroport vers Notre-Dame-des-Landes, même partiellement, il deviendra impératif pour les Rennais qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse Rennes-Nantes, connectée à Notre-Dame-des-Landes, recrée avec l'aéroport la proximité temporelle perdue au plan géographique. Et, au-delà pour les Bretons et les Ligériens, que cette ligne nouvelle soit connectée aux lignes existantes pour devenir la colonne vertébrale d'un réseau ferroviaire interrégional à grande vitesse. Voilà qui augmenterait la zone de chalandise de Notre-Dame-des-Landes et en ferait réellement l'aéroport de l'Ouest. Et surtout changerait radicalement les relations entre les villes et territoires des deux régions, tenus éloignés les uns des autres par l'étoile ferroviaire actuelle, centrée sur Paris. Faut-il rappeler que Nantes-Rennes en train passe par Savenay, Pontchâteau et Redon, et prend une heure vingt-cinq s'il n'y a pas de changement? Malheureusement, l'arbre aéroportuaire cache pour l'instant un désert ferroviaire.

Reprenons le dossier en partant de ce qui est prévu sur ce plan, pour en mesurer la modestie à l'aune des attentes des régions Bretagne et Pays de la Loire, et des métropoles nantaises et rennaises, en phase sur ce sujet. Première déception, le train-tram Nantes-Châteaubriant, pourtant très coûteux (195 millions d'euros d'infrastructures et 45 millions de matériel!), n'améliorera pas la liaison Nantes-Rennes, quand bien même la ligne Rennes-Châteaubriant existe-t-elle. Les trains venus de Rennes et de Nantes arriveront nez à nez à Châteaubriant et repartiront dos à dos...

Cette ligne permettra par contre, grâce à un « débranchement » à La Chapelle-sur-Erdre, de rejoindre Notre-Dame-des-Landes en réalisant les vingt kilomètres de voies manquantes. Quatre variantes de voies sont étudiées, la concertation publique aura lieu en 2010, et il pourrait en coûter 145 millions d'euros, matériels roulants inclus. La décision et le portage reviendront au Syndicat mixte d'étude de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, que préside Patrick Mareschal, président du conseil général de Loire-Atlantique.

Nantes et Rennes à 45 minutes en train si...

Le financement sera sans doute une pierre d'achoppement difficile. Les collectivités locales refusent l'idée avancée par le préfet de Loire-Atlantique de commencer par une liaison en car. « Nous voulons une ligne de chemin de fer dès l'ouverture », indique Gilles Bontemps, vice-président du conseil régional des Pays de la Loire, en charge des infrastructures et transports. L'avantage de cette liaison train-tram entre Nantes et l'aéroport serait d'être aussi une desserte périurbaine du nord de l'agglomération, avec des haltes à La Chapelle-sur-Erdre, Treillières et Vigneux, dans des secteurs en plein développement. « L'étude de clientèle réalisée montre qu'une liaison en car transporterait 540 personnes par jour et une liaison train-tram pas moins de 8 700 », argumente Gilles Bontemps, en rappelant qu'il a fallu batailler pour que la gare ferroviaire soit située à côté de l'aérogare dans le cahier des charges du projet, la tentation initiale étant de laisser aux parkings, plus rentables, la priorité d'accès à l'aérogare.

Le projet d'une nouvelle ligne Nantes-Rennes à grande vitesse est d'un tout autre calibre financier. Entre 800 et 900 millions d'euros pour 80 kilomètres à réaliser qui mettraient les deux centres villes à 55 minutes, voire 45 minutes si la partie Rennes-Langon était également refaite. Notre-Dame-des-Landes serait alors à 40 minutes du centre de Rennes. Les documents officiels mentionnant le projet font état d'une mise en service potentielle en 2025, mais tout reste à financer, autant dire que le vœu reste pieux. Or, les prévisions démographiques annoncent 600 000 habitants supplémentaires en Ile-et-Vilaine et Loire-Atlantique d'ici à 2030. Si rien n'est décidé dans les temps prochains, ni financé à la hauteur nécessaire, la situation sera alors critique pour aller d'une ville à l'autre.

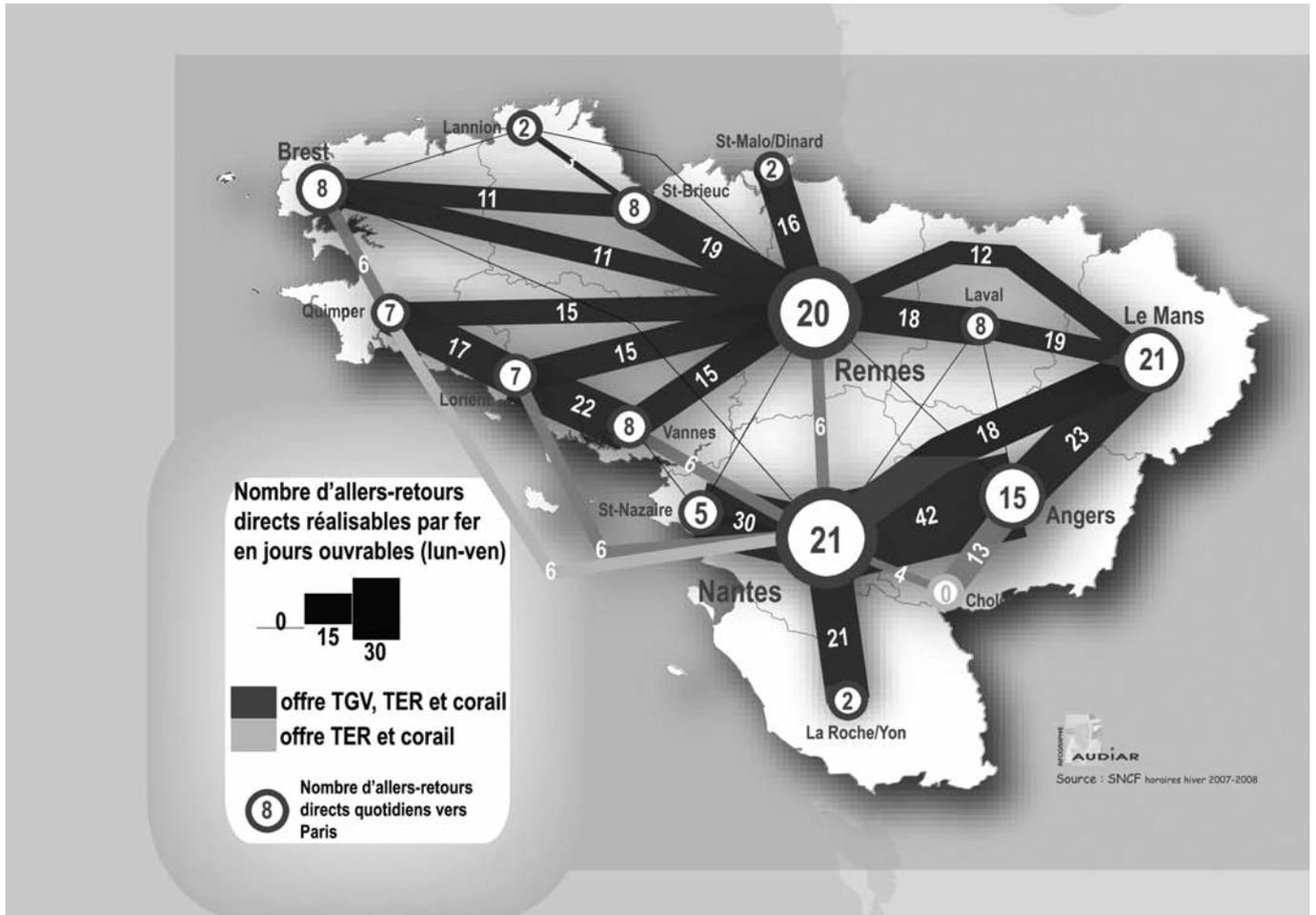
Les batailles de Langon et Sablé se rejoignent

Pour la région Bretagne, cette perspective n'a de sens que si, à hauteur de Langon, une ligne de dix kilomètres est ajoutée filant vers l'Ouest, pour gagner Redon, Vannes et Lorient. Pour la région Pays de la Loire, il faut réaliser la « virgule de Sablé », d'une longueur de quatre kilomètres, qui relierait directement les lignes Le Mans-Laval et Le Mans-Angers, mettant ainsi Laval à 30 minutes d'Angers, Rennes à une heure d'Angers et Laval à

Les prévisions démographiques annoncent 600 000 habitants de plus en Ile-et-Vilaine et en Loire-Atlantique d'ici à 2030.

Si des décisions ne sont pas prises rapidement pour améliorer les liaisons ferroviaires entre Rennes et Nantes, il deviendra difficile de se rendre d'une ville à l'autre.





Les conséquences dans le Grand Ouest de l'étoile ferroviaire française : par le train on met à peine plus de temps pour se rendre de Nantes ou de Rennes à Paris que de Nantes à Rennes. L'Ouest a besoin d'un grand bond en avant ferroviaire, mais il demeure bien incertain.



une heure de Nantes. Tout cela donnerait à un axe à grande vitesse Nantes-Rennes sa pleine mesure, en en faisant la clé de voûte d'un territoire breton et ligérien irrigué de lignes ferroviaires enfin concurrentielles de la voiture. Une vision à la hauteur de ce réseau de villes assez unique, qui pourrait éviter à ce grand territoire d'avoir une métropole omnipotente.

Rien d'étonnant donc à ce que Daniel Delaveau, le maire de Rennes, et Jean-Marc Ayrault, son homologue nantais parlent très vite du chemin de fer quand on les interroge sur l'utilité de ce nouvel aéroport entre leurs deux villes. « La ligne à grande vitesse Nantes-Rennes connectée à l'aéroport doit être inscrite au futur schéma national ferroviaire », plaide le maire de Nantes, qui dit en avoir touché un mot au Premier ministre François Fillon et avoir été entendu sur le sujet.

« Notre-Dame-des-Landes est un élément indispensable pour l'accessibilité et l'attractivité, à inscrire dans un plan d'ensemble cohérent », ajoute Daniel Delaveau, en enfonçant le clou : « Si nous n'affirmons pas aujourd'hui que nous avons besoin de Notre-Dame-des-Landes et de l'interconnexion ferroviaire à grande vitesse, nos successeurs nous accuseront d'avoir manqué d'anticipation ».

Il serait donc piquant que le projet le plus honni par les défenseurs de l'environnement soit, pour toutes ces raisons, le catalyseur d'un grand bond en avant ferroviaire, gage d'un développement durable de l'Ouest. Piquant mais encore bien incertain.

Nantes Atlantique

Trafic 2008 : 2 731 563 passagers (+5,7 %)

- International : 1 439 531
- National : 1 222 851
- Transit : 69 681
- Low coast : 413 228 (+ 45 %)

10 compagnies aériennes présentes, hors charter.

14 lignes domestiques

16 lignes vers l'Europe

4 lignes internationales, hors Europe

3 lignes vers les Dom-Tom.

Rennes aéroport

Trafic 2008 : 496 000 passagers (-7 %)

- International : 92 924
- National : 396 566
- Transit : 6 645

5 compagnies aériennes présentes, hors charter

7 lignes domestiques

9 lignes vers l'Europe

Source : Union des aéroports français. www.aeroport.fr





La nationale 137 : un jardin extraordinaire

RÉSUMÉ > Voie-express... La nationale 137 épouse beaucoup mieux le territoire que ses grandes sœurs les autoroutes. Devra-t-elle bientôt se résumer à des brochettes de caravanes, à des palettes de matériaux, à des zones d'activité aux bâtiments souvent médiocres. Elle mérite mieux, dit le paysagiste Régis Guignard, qu'un mitage linéaire et hétéroclite. C'est un jardin, un joyau qui mérite un écrin digne de ce nom.



TEXTE > **RÉGIS GUIGNARD**

Architecte et urbaniste, Régis Guignard a fondé l'agence Méristème, établie aujourd'hui à Caulnes (Côtes-d'Armor). Il travaille notamment avec Christian de Portzamparc.

Cent kilomètres d'attente... Entre les panneaux et les ponts défile en coulisses un paysage assez doux, ponctué de temps à autre par une zone d'activités. Une de plus, clone d'un cirque nomade qui va de Dunkerque à Perpignan et de Strasbourg à Brest... Après c'est la mer. Passe justement un grain puis le ciel s'ouvre sur une promesse océane. On double d'imperturbables Anglais, un coup de fil sans fil, une blague à la radio et on arrive, tendu par une rocade bien encombrée pour tenir l'horaire convenu avec M'dame GPS.

En dehors des aspects fonctionnels qui traitent des flux et de la sécurité, personne n'envisage le parcours autrement qu'en termes de temps. Une heure environ, incompressible sous peine d'amende. Temps qu'on tue comme on peut dans un couloir d'attente territoriale à surveiller l'environnement technicien. Monotonie frontale, banalités latérales. Pourtant, quelques événements majeurs balisent le cadre défilant : c'est le passage au large d'un calvaire éolien, silhouettes d'atlantes qui brassent

l'air de leurs pales moulinets; venant de Nantes, c'est aussi « l'atterrissage » superbe sur l'agglomération rennaise qui s'étale devant soi.

Chemin faisant, c'est également en retrait d'un viaduc, des serres impressionnantes de légèreté malgré leur taille et qui deviennent vitrine magique à la nuit tombante; c'est encore tous ceux qu'on n'a pas vus ou pu voir, faute de dégagements, de mises en scène... C'est enfin, séparant le terre-plein central et pendant plusieurs centaines de mètres, un rideau de vieux chênes pédonculés, vestiges de feu la nationale du temps de Trénet. On découvrira au hasard d'une carte que c'est précisément à cet endroit qu'a lieu le changement de région...

Nous y sommes: non seulement la RN 137 est le lien tangible entre les deux capitales régionales de l'Ouest mais aussi la traversée et, pour beaucoup, la découverte de la Bretagne de l'intérieur. En 2005, le trafic sur le tronçon était de 45 560 véhicules par jour. Si on en retient 40 000 en moyenne sur les heures diurnes, cela représente 14,5 millions de « visiteurs » par an. Le Mont Saint-Michel avec ses 2 millions de « pèlerins » annuels fait figure d'ermitage à côté...

Certes, la « visite » peut paraître insignifiante voire robotique à certains usagers réguliers; c'est justement aussi à ceux-là que la réflexion s'adresse comme on le verra plus loin.

Sur 100 km, quelle traînée...

La voie rapide ou express a un gabarit type, un profil type, des caractéristiques types, établis une fois pour toutes comme étant LA norme et à ce titre applicables sur toute la longueur du parcours. Elle a un modèle, c'est sa grande sœur l'autoroute. Faut dire que la grande sœur en question n'a pas son pareil pour monnayer ses faveurs, c'est la rançon de ses atours, alors que notre voie cadette se présente réduite à ses attributs – techniques – parce que gratuite, en tous cas mutualisée dans l'impôt citoyen. C'est sa force car dans ses infrastructures, elle doit faire des concessions budgétaires au territoire et du coup en épouse davantage la géographie que la frangine; son emprise radine lui confère de singulières proximités et toute norme qu'elle soit, elle est potentiellement mieux intégrée au paysage. C'est sa faiblesse car sous son air de famille, sa « gratuité » en fait une fille publique. Ses limites foncières sont si ténues qu'elles courtisent l'indécence, ex-

citent le voyeurisme de chaque propriétaire riverain et sur 100 km, quelle traînée...

La loi Barnier de 1995¹ bien vite diluée dans l'amendement Dupont permet aux communes ou à leurs communautés d'arrêter des schémas de développement conduisant à la réalisation des fameuses zones d'activités. Nous ne ferons pas ici la critique économique de ces eldorados de la taxe professionnelle. Nous ne traitons que de perception, même si aucune étude financière connue à ce jour n'a pu établir la relation entre une activité vue depuis la voie rapide et l'incidence réelle que cela génère sur son chiffre d'affaires.

Bien plus qu'un futur tronçon d'autoroute

Nous cherchons à savoir si la découverte de la Bretagne perçue depuis la RN 137 devra bientôt se résumer à toutes ces brochettes de caravanes, enfilades d'engins agricoles, palettes de matériaux, caissons de piscines et autres incongruités qui s'imposent à la vue... Nous ne comptons pas non plus, outre ces activités de chalandise aux particuliers, toutes les sociétés de logistique et transformation qui n'ont pas à se montrer et dont les bâtiments souvent médiocres servent surtout de porte-en-seignes à la gloire autoproclamée de leurs dirigeants.

Mitage linéaire et hétéroclite car relevant de chacune des treize collectivités locales riveraines et qui s'accroît d'autant plus qu'elles se retrouvent concurrentes entre elles. Pourquoi dans les études d'implantation, ne pas avoir raisonné sur toute la façade de la zone d'activités perçue depuis la voie express au lieu d'en rester à l'emprise de chaque parcelle qui la compose? Pourquoi ne pas avoir prévu de recul systématique des clôtures pour se

1. L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement, est entré en vigueur au 1^{er} janvier 1997. Également appelé « amendement Dupont », ce nouvel article régit l'urbanisation aux abords de certaines voiries. Son objectif est d'inciter les collectivités publiques et en particulier les communes, à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. L'urbanisation le long des voies recensées par « l'amendement Dupont » doit correspondre à un projet des collectivités publiques au regard d'une politique de développement et à ce titre, faire l'objet d'une réflexion en amont et d'une mise en œuvre éventuelle assurant la qualité du cadre de vie. Cet ouvrage, dans sa première partie, s'adresse donc aux responsables des différentes collectivités publiques (communes, État), pour les sensibiliser aux enjeux induits par « l'amendement Dupont » et tracer quelques pistes méthodologiques. La deuxième partie, plus technique, propose en aide aux techniciens, quelques repères sur: la conception avec les différents acteurs; la composition urbaine en liaison avec la voirie; la transcription réglementaire du parti d'aménagement. (Source Certu)

La nationale 137 n'est pas seulement un lien entre Rennes et Nantes; c'est aussi l'occasion d'une traversée dans la Bretagne intérieure.

Il serait dommage qu'elle se résume à des enfilades d'engins agricoles, de palettes de matériaux, de caissons de piscines...





garder une marge de manœuvre après coup? Que deviendra la RN 137 lorsqu'elle sera « mise aux normes » de l'A 84 pour s'y confondre puisque tel est son destin?

Les Basques mais aussi les Toscans ont très bien compris la valeur marchande de leurs paysages cultivés, dans les deux sens du terme. La RN 137 est bien plus qu'un futur tronçon d'autoroute. C'est un jardin extraordinaire de 97 000 m de long sur 40 de large, extensible à souhait puisque tout ce qu'on donne à voir « appartient » au jardin. Confortablement assis dans son fauteuil, on pourrait y envisager un véritable travelling, animé par ses franges. Tantôt elles cadreraient serré à l'aide de massifs de végétaux cinétiques, tantôt elles s'ouvriraient grand angle sur de paisibles panoramas qui racontent comme personne le territoire à l'œuvre. Enchaînement des séquences, variations du tempo, la lumière y serait fée. Nuancée, un brin espiègle, elle renouvellerait par touches subtiles le film à chaque trajet, sans perturber la conduite. Entre deux changements de décor saisonnier, la navette de notre usager quotidien deviendrait rhapsodique.

Le paysage gallo, tout en continuité

Graminées et vivaces occuperaient les premiers plans puis les masses buissonnantes, arbustives et arborescentes. Une trame jardinière et bocagère s'installerait ainsi rapidement, source de valorisation. Certes, l'entretien, bien qu'extensif, serait adapté en conséquence, notamment par un mode de gestion différenciée qui tire partie de la biodynamique végétale elle-même.

Le paysage gallo est tout en continuités. Sur un relief érodé de vieux massif armoricain, haies, parcelles agricoles, boisements, fermes composent de savants assemblages. Motifs que l'on retrouve disposés autrement, passé la ligne d'horizon; de proche en proche, le paysage se succède ainsi à lui-même sans jamais vraiment se répéter. Et l'œil complice jamais ne s'ennuie de lui.

Ainsi, de Rennes à Nantes, la RN 137 se mettrait à composer avec ce paysage tout en variations sur un même thème. Et quand à nos chères zones d'activités, elles feraient l'objet de traitements particuliers, proportionnels, soit à l'impact qu'elles génèrent quand elles existent déjà, soit à la visibilité à laquelle elles prétendent pour celles à venir.

Parmi toutes les formes de pollution qui nous entourent, il y a la plus prégnante dont paradoxalement on

parle le moins, c'est la pollution visuelle. Elle s'installe si progressivement dans notre environnement quotidien qu'on ne la voit plus, tant l'habitude tue le regard... à petit feu. Pourtant l'espace dit public est le plus précieux d'entre tous car le plus partagé. Et la RN 137 est à cet égard un joyau véritable qui mérite un écrin digne de ce nom.

On pourrait faire de cette route un véritable paysage. Les Basques ou les Toscans ont compris depuis longtemps que la beauté des paysages avait aussi une valeur marchande.

La pollution visuelle s'installe si progressivement dans notre environnement qu'on ne la voit plus. L'habitude tue le regard.

Concurrentes et complémentaires

RÉSUMÉ > Pourquoi de nouvelles relations sont-elles en train de se nouer entre Rennes et Nantes ? Dans quelle mesure les deux villes resteront-elles concurrentes ? Dans quels domaines ont-elles intérêt à faire jouer leurs complémentarités ? Quels rapports entretiennent-elles avec leurs régions respectives ? Une entente Nantes/Rennes peut-elle contrebalancer le centralisme dominant ? Autant de questions abordées lors d'une table ronde qui a rassemblé quatre spécialistes nantais et rennais de l'aménagement du territoire.

ALAIN BÉNESTEAU est directeur de l'information économique et de la prospective à la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Bretagne. Il appartient au comité de rédaction de *Place publique Rennes*.

YVES MORVAN est professeur émérite de sciences économiques, ancien président du Conseil économique et social régional de Bretagne. Il appartient au comité de rédaction de *Place publique Rennes*. Il a récemment publié *Activités économiques et territoires*, éditions de l'Aube.

JEAN RENARD est professeur émérite de géographie et rapporteur général du conseil de développement de Nantes Métropole. Il est notamment l'auteur de *Nantes à la croisée des chemins*, Presses universitaires de Rennes, qui comporte un chapitre intitulé « Nantes-Rennes : je t'aime, moi non plus ».

LAURENT THÉRY dirige la Samoa (société d'aménagement de l'Ouest atlantique) en charge notamment de l'aménagement de l'île de Nantes. Il a auparavant été directeur du développement de Saint-Nazaire, puis directeur général du district de Nantes, devenu communauté urbaine. Il appartient au comité de rédaction de *Place publique Nantes/Saint-Nazaire*.



TEXTE > **ALAIN BÉNESTEAU, YVES MORVAN, JEAN RENARD, LAURENT THÉRY**

PLACE PUBLIQUE > Pendant la campagne des municipales, Jean-Marc Ayrault s'était rendu à Rennes et Daniel Delaveau à Nantes. Après son élection, Daniel Delaveau avait tenu à *Place publique* (n° 9) des propos extrêmement volontaristes sur sa volonté de se rapprocher de Nantes. Les deux villes ont décidé d'organiser deux jours de colloque en octobre pour faire le point de leurs relations et de leurs projets. À quoi tient cette nouvelle donne ?

LAURENT THÉRY > Le changement d'homme à la mairie de Rennes y est évidemment pour quelque chose. Daniel Delaveau a clairement marqué son intérêt pour un rapprochement avec Nantes. Les questions de personnes sont importantes. Ce qui peut changer la donne, c'est une volonté partagée de construire quelque chose ensemble. Cela me fait d'ailleurs penser au tournant des relations entre Nantes et Saint-Nazaire, en 1989, incarné par des re-





lations nouvelles entre deux maires qui ont décidé de passer de la concurrence ou de l'ignorance à une construction commune. Ils se sont rencontrés, ils ont descendu l'estuaire ensemble... Bien entendu, tout n'est pas une question d'hommes. Il y a aujourd'hui des données nouvelles, des données objectives qui peuvent accélérer le processus de rapprochement entre Nantes et Rennes.

ALAIN BÉNESTEAU > Il faut bien qu'un nouveau maire apporte du nouveau dans sa stratégie ! Il y a aussi des cycles auxquels on n'échappe pas, indépendamment des décideurs politiques en place. Depuis une trentaine d'années Nantes comme Rennes connaissent une expansion assez forte, démographiquement, économiquement, au plan universitaire... Je distingue trois phases dans cette expansion : les années 1980, qui sont le moment du décollage avec pour nous le développement de la technopole Rennes Atalante ; les années 1990 ont été celles de la consolidation ; maintenant, on arrive dans une nouvelle ère où il faut renouveler le dynamisme et là, on ne peut plus raisonner à la simple échelle de Rennes ou de Nantes. Que Rennes regarde désormais vers Saint-Malo est un signe de besoin d'ouverture et de changement d'échelle.

YVES MORVAN > Oui, il y a des changements d'échelle. C'est évident ! C'est pourquoi il faut replacer ces stratégies de rapprochement dans le contexte nouveau d'évolution des économies : mondialisation, concurrences accrues entre les territoires, montée de ce qu'on appelle l'économie de la connaissance et importance accrue des investissements immatériels... Il faut aussi le rappeler, et c'est presque banal : c'est au sein des grandes villes que se secrètent au mieux les fonctions déterminantes de l'essor économique et social, la formation, la recherche, la logistique, les finances... Tout simplement parce qu'il faut pouvoir réunir un minimum d'éléments pour créer les ressources spécifiques nécessaires au développement. À partir de là, la question est de savoir si Nantes seule, si Rennes seule peuvent développer ces fonctions déterminantes. La réponse est nettement non, en dépit des progrès récents des deux villes. Des rapprochements s'imposent donc pour développer des avantages de complémentarité, quand l'une maîtrise une fonction et pas l'autre ; des avantages de taille et de synergie, quand la coopération permet de faire à deux ce que chacun ne peut

faire seule ; des avantages d'image quand les vocations s'ajoutent pour créer une vision métropolitaine du Grand Ouest.

JEAN RENARD > Pour revenir à ce que disait Laurent Théry au sujet de Nantes/Saint-Nazaire, il ne faut pas oublier le rôle moteur joué par l'État quand il a fait de ce territoire une métropole d'équilibre. Les élus lui ont emboîté le pas. Pour Nantes et Rennes, l'État jouera peut-être aussi un rôle moteur avec le projet du comité Balladur sur les métropoles. J'avoue avoir été surpris de voir figurer Rennes et Toulon dans la liste des métropoles dressée par le comité. Je pensais qu'on se limiterait aux sept ou huit métropoles d'équilibre de jadis. Dès lors, pourquoi pas Grenoble et d'autres ? Mais en tout cas, ça peut être un élément moteur. Cela dit, ces dernières années, la stratégie de Rennes comme de Nantes était tournée vers Paris. Il s'agissait de stratégies Est-Ouest plutôt que Nord-Sud. Le TGV est un élément majeur de recomposition. Le fait que demain Rennes soit à une heure et demie de Paris va redessiner le paysage et va peut-être contrarier le rapprochement Nantes/Rennes, du moins tant qu'on mettra une heure et quart entre les deux villes.

YVES MORVAN > Et pourtant, ce rapprochement Nord-Sud, s'il n'est pas facilité par des voies de communication encore mal adaptées, doit permettre de constituer une alternative bénéfique face au centralisme dominant : on ne peut pas indéfiniment se plaindre que Paris soit la capitale prédatrice de toutes les fonctions, et refuser de s'organiser dans les arrière-boutiques des régions afin de constituer un véritable pôle d'entraînement dont bénéficieraient tous les territoires qui l'entourent... Il n'est nullement indispensable de centrer toutes les voies de communication majeures sur la capitale, même si l'État, plus méfiant qu'on ne le pense, n'a jamais fait confiance aux transversales permettant à des villes de communiquer entre elles.

LAURENT THÉRY > Je constate que Nantes et Rennes se développent à un rythme proche, mais chacune sur un registre qui leur est propre depuis vingt à vingt-cinq ans. On n'est pas dans un système où une ville devrait venir compenser les faiblesses de l'autre.

PLACE PUBLIQUE > Ce dynamisme différencié, ce registre propre, est-ce si vrai ? La structure de l'emploi est quasiment la même dans les deux villes...

JEAN RENARD > Les héritages historiques différencient clairement les deux villes : Rennes, ville d'État ; Nantes, ville industrielle et commerciale. Aujourd'hui, Rennes a gagné ses galons de ville industrielle et Nantes a acquis des fonctions nouvelles depuis les années 1960, ne serait-ce qu'avec le retour de l'université et l'implantation de grands groupes dont le siège pour le Grand Ouest se trouve à Nantes.

PLACE PUBLIQUE > Précisément, Rennes et Nantes se ressemblent de plus en plus, si bien qu'on est davantage frappé par leurs similitudes que par leurs complémentarités.

LAURENT THÉRY > Je ne disais pas que les villes étaient fondamentalement différentes, mais que leur développement a été vécu de manière autonome par chacune d'entre elles. Cela n'a pas été un mouvement organisé, conjoint qui aurait permis à chacune de bénéficier du développement de l'autre. Chaque ville s'est développée de manière autonome sur des bases qui, évidemment, présentent des points communs.

JEAN RENARD > Justement, il ne faudrait pas en rester à des impressions. On a besoin d'éléments scientifiques, chiffrés, sur l'état des lieux. Les chambres de commerce avaient déjà fait ce travail en 1993 ; on aimerait savoir précisément ce qui a changé en une quinzaine d'années. Personnellement, j'estime que depuis une génération Nantes a changé de nature, tant dans ses fonctions que dans les rapports avec ses campagnes et les villes voisines.

ALAIN BÉNESTEAU > Bien sûr, mais on sait tout de même que le développement des fonctions commerciales et de service est commun à toutes les grandes villes aujourd'hui. Le premier employeur, à Rennes comme à Nantes, c'est l'hôpital, même si PSA n'est pas loin, ou n'était pas loin, derrière.

JEAN RENARD > Il y a désormais un magasin Ikea à Rennes. Un Zénith va aussi s'y installer... comme à Nantes.

ALAIN BÉNESTEAU > J'insisterai quand même sur l'importance de la fonction logistique à Rennes. L'agglomération dessert tout son *hinterland* breton et elle est aussi parcourue par quelques flux Nord-Sud.

LAURENT THÉRY > Parmi toutes les études qui devraient être faites, il y en a une à laquelle je tiendrais particulièrement, celle que nous avons faite à Nantes/Saint-Nazaire avec Laurent Davezies¹ sur la structure de notre économie à partir des sources de revenu et la manière dont ils sont distribués. Ce serait une base de travail essentielle pour comprendre les ressemblances et les différences entre nos deux systèmes territoriaux.

Autre chose à présent : l'arrière-plan du rapprochement entre Nantes et Rennes, c'est l'importance nouvelle prise par la question des villes...

JEAN RENARD > Ce sont elles désormais qui organisent l'espace.

LAURENT THÉRY > Oui, il y a un changement de paradigme. Même si à l'échelle internationale, Rennes et Nantes restent des villes moyennes, leur proximité pose la question de la façon dont elles se regardent et peuvent se développer ensemble. C'est une question qui va nous occuper pendant des décennies.

JEAN RENARD > Eh oui, le réseau urbain dans l'Ouest est assez équilibré. On n'est pas dans la situation de Bordeaux ou de Toulouse qui dominent absolument leur territoire. Angers, Lorient, Vannes, Brest, La Roche-sur-Yon, Cholet... toutes ces villes jouent un rôle qui n'est pas négligeable. Même si Nantes, Nantes/Saint-Nazaire, par son poids démographique et sa position géographique, exerce un *leadership* naturel.

ALAIN BÉNESTEAU > Je suis d'accord avec tout ça, mais il ne faut pas oublier non plus la montée du fait régional. Les aéroports, les ports, le développement économique... sur

1. *Les moteurs de l'Économie de la Métropole Nante/Saint-Nazaire*, Laurent Davezies/Samoah pour le compte du Syndicat Mixte du Scot de la Métropole Nantes/Saint-Nazaire, juin 2005. On en trouvera un résumé sous la plume de Laurent Théry et de Stanislas Mahé dans « L'estuaire, matrice de la métropole », *Place publique Nantes/Saint-Nazaire*, n° 3. Voir aussi l'entretien avec Laurent Davezies, « L'heure est à la mobilisation des territoires », *Place publique Nantes/Saint-Nazaire*, n° 15.





toutes ces questions, c'est bien aux Régions qu'on a attribué le rôle de chef de file. C'est bien aux Régions qu'on a demandé de faire des schémas régionaux d'infrastructure des transports ou en matière de formation professionnelle. Il y a une dimension stratégique portée par les régions; les décideurs politiques des grandes villes doivent en tenir compte.

PLACE PUBLIQUE > Justement, une différence essentielle entre Rennes et Nantes n'est-elle pas leur rapport à leur région? Rennes est, à l'évidence, une capitale régionale, tandis que Nantes entretient un rapport plus problématique avec les Pays de la Loire.

JEAN RENARD > Certes, mais beaucoup de Bretons trouvent que Rennes tient trop d'importance. Il existe une certaine rivalité entre les villes bretonnes.

ALAIN BÉNESTEAU > Oui et Nantes joue bien un rôle incontesté de leader dans sa région. L'aéroport est à Nantes que je sache. Le système de développement breton est beaucoup plus localisé: les aéroports, justement, en sont un bon exemple.

LAURENT THÉRY > C'est une question compliquée. Vous dites en même temps que le rôle de chef de file des Régions est essentiel et que c'est un rôle plutôt faible pour certaines fonctions essentielles.

ALAIN BÉNESTEAU > Ce que je veux dire, c'est que la montée du fait régional ne se limite pas à la stratégie. La dimension régionale s'insinue aussi dans toutes les dimensions de la vie quotidienne. Du coup, les maires de grandes villes doivent avoir leurs stratégies propres pour peser.

JEAN RENARD > Oui, le grand débat ne se limitera pas à Nantes et à Rennes. Il impliquera aussi forcément les deux régions. D'où ma proposition, un peu utopique je le reconnais, de faire de Nantes et de la Loire-Atlantique, une région à part entière, avec un statut particulier, à la manière de Brême ou de Hambourg.

LAURENT THÉRY > Oui, mais entre Rennes et la Bretagne, il y a un lien reconnu, même s'il peut être ici ou là

contesté. Nantes est la capitale des Pays de la Loire, une région à l'identité beaucoup moins forte, et en même temps sa zone d'influence ne se limite pas à cette région. Elle s'exerce à l'échelle du Grand Ouest, à une échelle interrégionale. Les fonctions urbaines de Nantes dépassent les limites de sa région. Là, il y a bien une différence entre les deux villes. Nantes a besoin d'un ensemble multipolaire. L'inter-territorialité, comme dirait le géographe Martin Vannier, est une dimension de plus en plus importante à intégrer et à optimiser pour les grandes villes.

YVES MORVAN > Il faut d'ailleurs préciser que le poids économique de Rennes en Bretagne est plus faible que le poids de Nantes dans les Pays de la Loire, mais que l'aire d'influence de Rennes s'étend au-delà de la Bretagne, tandis que celle de Nantes est surtout forte en Pays de la Loire, si l'on prend comme critère les relations entre sièges et établissements.

PLACE PUBLIQUE > À ce stade du débat, tout le monde est d'accord pour dire que les deux villes se sont développées chacune de leur côté à un rythme soutenu, sans que la croissance de l'une nuise à l'autre. Et ce développement lisse leurs différences plutôt qu'il ne les accentue. Or le discours officiel nous dit: il y a de la place pour les deux villes; ce sont des villes complémentaires; l'addition de leurs forces va leur permettre d'accéder à un rang supérieur. Mais que signifie concrètement une telle addition? Ne méconnaît-on pas la concurrence entre les deux villes? La complémentarité entre Rennes et Nantes ne se limite-t-elle pas au seul champ de l'enseignement supérieur? On a en effet d'un côté une université forte, ancienne et, de l'autre côté, un enseignement supérieur qui repose plutôt sur les grandes écoles.

YVES MORVAN > On ne peut nier l'esprit de concurrence sous-jacente à bon nombre de décisions urbaines. L'esprit de compétition, la recherche de prestige et la prétention de vouloir toujours gagner seul l'emportent assez régulièrement sur la volonté de créer une véritable stratégie de coopération qui sauvegarderait, à long terme, l'intérêt de toutes les populations. Le choix de la compétition, notamment en ce qui concerne les fonctions métropolitaines les plus déterminantes, est un objectif d'intérêt général. Et il n'y a pas de honte à faire demi-tour quand on sait que c'est le seul

moyen de sortir d'une impasse. Alors même que se renforcent ici et là, sur tout l'espace européen, des métropoles dominantes et des réseaux de villes articulées autour, on ne peut indéfiniment nier le rôle structurant des grandes villes et continuer, à Nantes comme à Rennes, à penser pouvoir organiser, seul, les choses. Dans une stratégie d'aménagement et de rééquilibrage des territoires, la constitution, originale certes, d'une sorte de métropole européenne, à vocation internationale, est la voie de passage obligée pour prétendre atteindre ses ambitions. Cela implique de s'insérer dans des logiques qui ne soient pas seulement celles de la concurrence et de la compétition. Les collectivités locales ne peuvent se conduire comme des entreprises. Elles ont d'autres logiques que celles de vouloir grimper seules au cocotier des sacro-saints classements des villes européennes ! Il y a là des choix anticipateurs à assumer, même si cela doit entraîner quelques déconvenues électorales de court terme.

LAURENT THÉRY > Bien sûr, Rennes et Nantes sont aussi en compétition pour attirer les talents et les entreprises, comme toutes les villes à l'échelle française ou à l'échelle européenne. La volonté de coopération n'éliminera pas cette volonté de concurrence. Cela dit, l'enseignement supérieur est une question suffisamment majeure pour qu'on la place au cœur de la coopération entre les deux villes. On ne peut pas dire que c'est l'économie de la connaissance qui porte le développement des grandes villes et ne pas tout faire pour que le partage, la mise en réseau d'un certain nombre de ressources permette à Rennes et à Nantes de voir progresser substantiellement leur niveau de qualification.

JEAN RENARD > On a raté le coche lorsque l'État a proposé la constitution de grands pôles universitaires.

LAURENT THÉRY > Oui !

JEAN RENARD > Un grand pôle Ouest avec les universités de Bretagne et des Pays de la Loire aurait pu naître ; ça n'a pas été le cas. Le résultat c'est que nous ne sommes pas dans la liste des grands pôles français. On a joué perdant-perdant. Rappelons, pour mémoire, qu'il y a autant de chercheurs à Grenoble que dans l'ensemble des universités de Bretagne et des Pays de la Loire.

LAURENT THÉRY > À Nantes, est-ce qu'il fallait se contenter de concevoir le Pres, le pôle de recherche et d'enseignement supérieur, à l'échelle régionale ?

JEAN RENARD > La seule vraie coopération depuis une vingtaine d'années s'est faite autour du pôle agronomique qui réunit les établissements de Rennes, Angers et Nantes. Sur le reste... Les gens de Rennes 1, l'université scientifique, trouvent qu'ils sont assez grands tout seuls. L'université de Nantes ne souhaite guère s'associer à Rennes 2 compte tenu des événements qui s'y déroulent régulièrement. Il est grand temps de donner un coup d'accélérateur aux coopérations entre universités !

YVES MORVAN > D'autant que, contrairement aux lois du marché qui impliquent que l'on n'a rien à échanger si l'on est identiques, ce sont, ici, souvent les semblables qui, comme dans les activités de recherche, ont à échanger.

ALAIN BÉNESTEAU > Moi, je vois les choses du point de vue des entreprises. Quel appui à l'innovation peuvent-elles trouver de la part des universités, des grandes écoles, de tous les outils de transfert des connaissances ? Ces outils-là, ils sont répartis sur tout le territoire. Prenons l'exemple des pôles de compétitivité puisque vous avez parlé du pôle d'agronomie de l'Ouest, eh bien, une vraie complémentarité est en train de se mettre en place. Par exemple, à Nantes, une école comme Audencia est en train de s'intéresser à des projets portés par des industriels bretons. Un autre exemple, celui de l'automobile : là, il faut bien le reconnaître, notre enseignement supérieur n'apporte pas grand-chose aux entreprises. Troisième exemple : tout ce qui a trait à la mer. Cette fois, Rennes n'est pas dans le coup. La matière grise se trouve à Brest. Et Dieu sait si la mer, c'est une richesse, un levier de croissance formidable pour les cinquante ans à venir. Il faut bien que Rennes et Nantes tiennent aussi compte de la pointe de la Bretagne. Et n'oublions pas qu'il y a la même distance entre Brest et Rennes qu'entre Rennes et Paris...

JEAN RENARD > De même que Nantes doit tenir compte d'Angers. L'axe Rennes/Nantes doit être replacé dans un contexte plus large qui inclut au moins les deux régions. D'ailleurs, il faut bien avouer que chaque ville a des stratégies de coopération internationales plutôt qu'interré-





gionales. Chacune essaie, de son côté, de jouer dans la cour des grands.

PLACE PUBLIQUE > Lors d'une conférence métropolitaine Nantes/Saint-Nazaire, il y a deux ans et demi, l'urbaniste François Ascher, qui vient de disparaître, se demandait à propos d'une possible collaboration entre Nantes et Rennes: « Est-ce que l'addition sur le papier des populations de ces villes peut être source de richesses nouvelles, d'un partage des dépenses, de réelles complémentarités qui donneraient à l'ensemble une force compétitive plus grande que celle de la métropole Nantes/Saint-Nazaire/La Baule pourrait avoir seule? Qu'est-ce que chacune de ces agglomérations est disposée à ne pas avoir et à emprunter aux autres agglomérations? » Que vous inspire cette manière de poser la question de la relation entre les deux villes?

LAURENT THÉRY > Je suis d'accord avec ce que disait François Ascher: il ne faut pas se dissimuler la réalité de la concurrence entre les villes. Pour autant, quand on prend le cas de Nantes et de Saint-Nazaire, personne n'a accepté que l'autre prenne une part de ce qui lui était naturellement dû. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de synergies, mais la complémentarité joue sur la création de choses nouvelles et pas sur le partage de l'existant. On dit que Rennes et Nantes se rapprochent, que leurs aires urbaines sont de moins en moins éloignées, c'est vrai, mais elles se rapprochent surtout du fait de l'étalement urbain. Le moteur de l'évolution de ces villes, c'est plutôt le mouvement qu'elles font vers la mer, vers Saint-Nazaire, vers Saint-Malo.

JEAN RENARD > Je rappelle qu'historiquement le port de Rennes, c'était Redon par la Vilaine. Et si Redon se trouve en Ille-et-Vilaine, c'est parce que la bourgeoisie rennaise l'a exigé au moment de la création des départements. Aujourd'hui, on vit un retournement. En faveur de Saint-Malo

LAURENT THÉRY > Bon, revenons aux champs possibles de collaboration: l'enseignement supérieur, on l'a dit tout à l'heure; mais il y a aussi de grands équipements, on ne peut pas éviter de parler de l'aéroport. Notre-Dame-des-Landes serait par excellence un outil partagé entre les deux villes.

JEAN RENARD > Il faudrait demander aux Rennais...

ALAIN BÉNESTEAU > L'organisation territoriale de la Bretagne, sa desserte en aéroports est complètement différente de celle des Pays de la Loire. La géographie et l'histoire l'expliquent. Pour Notre-Dame-des-Landes, deux projets vont de pair, un projet aéroportuaire et un projet ferroviaire. Il est fort probable que si le développement de la ligne à grande vitesse s'accompagne d'une interconnexion sans faille des TGV au sud de Paris, une grande partie du trafic de l'aéroport de Rennes, aujourd'hui tourné vers Paris et Lyon, se déplacera vers le TGV. En termes de fréquentation par les Bretons, le premier aéroport, c'est Brest; le deuxième, c'est Roissy, ce n'est pas Rennes.

PLACE PUBLIQUE > Donc vous n'avez pas besoin de Notre-Dame-des-Landes...

ALAIN BÉNESTEAU > Ce n'est pas ce que je suis en train de dire. Mais il ne faut pas oublier qu'une ville comme Saint-Brieuc, aujourd'hui dans l'aire d'attraction de l'aéroport rennais sera demain à deux heures et quart de Paris par le TGV. La clientèle professionnelle de l'aéroport de Rennes ne va pas forcément se rabattre sur Notre-Dame-des-Landes. Et les professionnels représentent la majorité de la clientèle de l'aéroport de Rennes, alors que Nantes a un trafic charter plus important.

JEAN RENARD > J'ai écrit un article qui témoigne de mes doutes sur Notre-Dame-des-Landes en utilisant ces arguments: le TGV va modifier les comportements, tant des Bretons que des Charentais avec l'ouverture des lignes à grande vitesse à partir de Rennes et de Bordeaux.

ALAIN BÉNESTEAU > Deuxième élément: Notre-Dame-des-Landes, pour la clientèle rennaise des vols d'affaires n'offre un gain de temps que si l'aéroport est relié par une navette ultra-rapide avec des cadences fréquentes. Or l'aéroport de Rennes compte actuellement 500 000 passagers. Admettons que la moitié se tourne vers Notre-Dame-des-Landes, ça fait 250 000, c'est-à-dire moins de 1 000 personnes par journée ouvrable, dont il faut déduire ceux qui prendront leur voiture. Voilà qui pose un sérieux problème de rentabilité de cette desserte rapide qui relierait Rennes à Notre-Dame-des-Landes.

LAURENT THÉRY > Notre-Dame-des-Landes, c'est d'abord le transfert de l'aéroport de Nantes dont on pense qu'il sera dans une situation plus favorable qu'aujourd'hui, ne serait-ce que pour le trafic touristique d'accueil. Mais cela n'épuise pas la question des grandes infrastructures, et notamment du train qui pourrait relier les deux villes. C'est une dimension importante si l'on veut que Rennes et Nantes se rapprochent vraiment, ça changerait la vie quotidienne. Ce qui pose d'ailleurs une question : aujourd'hui, toutes les lignes à grande vitesse sont des lignes à partir de Paris ; cela signifierait que l'Ouest s'organise pour avoir des liaisons intérieures. On est là dans des perspectives dont on ne connaît pas l'échéance, mais il est certain que les grandes infrastructures de transport peuvent changer bien des choses. Moins d'une heure entre les villes : voilà qui transformerait profondément les bassins d'emploi de Nantes et de Rennes.

ALAIN BÉNESTEAU > Je suis d'accord, avec deux bémols tout de même. D'abord, on n'est pas bien sûr qu'il y ait pour l'instant beaucoup de trajets domicile-travail de bout en bout entre les deux villes. Ensuite, il est important pour Rennes et pour la Bretagne de se rapprocher du reste du territoire, au sud-ouest, vers l'Aquitaine et la péninsule ibérique en particulier, sachant qu'il ne faut pas oublier la liaison entre la pointe occidentale de la Bretagne et cet embranchement.

JEAN RENARD > Depuis trente ans, les logiques des deux villes ont plutôt été le rapprochement avec Paris, ce qui peut en faire des sortes de grandes banlieues de Paris.

LAURENT THÉRY > C'est aussi ce qui a fait leur développement.

JEAN RENARD > Bien sûr. Mais c'est peut-être ce changement de stratégie, une manière de penser Nord-Sud et plus seulement Est-Ouest qui inaugurerait une nouvelle relation entre les deux villes.

PLACE PUBLIQUE > Justement, Daniel Delaveau, dans l'entretien qu'il avait donné à *Place publique* disait que tout changerait quand les deux villes ne se trouveraient plus qu'à une demi-heure l'une de l'autre. Il lançait d'autres idées ambitieuses : « Nous nous dirigeons vers une urba-

nité à deux pôles », « à terme il faudra se doter d'un super Scot (schéma de cohérence territoriale) qui irait de Saint-Nazaire à Saint-Malo en passant par Nantes et par Rennes »... Sommes-nous dans la politique fiction ?

ALAIN BÉNESTEAU > Le rapprochement peut être porté par des volontés politiques, mais il faut bien qu'il obéisse à des finalités pour les habitants et pour les acteurs économiques. Aujourd'hui, les entreprises sont en droit de penser que l'addition des atouts de Rennes et de Nantes peut permettre d'atteindre une masse critique susceptible d'attirer les talents. N'oublions pas non plus que l'avenir énergétique de la Bretagne, qui est une péninsule, est très lié à Nantes : les hydrocarbures, le réseau électrique... Les deux villes comme support des rapprochements entre les deux régions ont de vraies complémentarités à trouver. Mais les habitants, eux, qu'attendent-ils d'un rapprochement entre Nantes et Rennes ? Aujourd'hui sans doute pas grand-chose. Quand les Rennais vont se promener, c'est à Saint-Malo qu'ils se rendent. Ils ne vont pas faire leurs courses à Nantes. Ils se soignent à Rennes. Qu'est-ce qui légitime la décision publique de rapprocher les deux villes ? La question mérite d'être débattue.

JEAN RENARD > Cette question des comportements est fondamentale. Autrefois, dans les années 1960, il était de bon ton pour les Rennais BCBG de venir faire des courses à Nantes, rue Crébillon. C'est fini, ils vont à Paris. Quand on réfléchit aux relations entre les deux villes, il ne faut pas en rester à l'économie ou au poids relatif de Nantes et de Rennes. D'où, je le répète, la nécessité d'études pour savoir si, entre les deux villes, il y a complémentarité, concurrence ou indifférence.

LAURENT THÉRY > Quand on relit ce que disait Daniel Delaveau² sur un grand Scot allant de Saint-Nazaire à Saint-Malo, je trouve que c'est un propos tentant, qui donne envie. Regardez le débat actuel sur la Région parisienne, la difficulté qu'ont les élus d'y réfléchir à un avenir commun... Bien sûr, c'est plus de l'ordre de la vision que du projet programmé, mais ça pousse à aller de l'avant. Maintenant, l'identité des villes est très forte et le restera. C'est

2. « Rennes et Nantes ne se tournent plus le dos », *Place publique Nantes/Saint-Nazaire*, n° 9.



ce qu'on voit dans le cas de Nantes et de Saint-Nazaire quel que soit le degré d'intégration de cette métropole auquel *Place publique* contribue d'ailleurs fortement. Il reste des identités, des comportements fortement marqués. Envisager de faire de Nantes et de Saint-Nazaire une seule entité est hors d'atteinte, et pas forcément souhaitable. On voit bien aussi le chemin qui reste à parcourir entre Rennes et Saint-Malo. A fortiori entre Rennes et Nantes. Cela dit, on en a parlé au début de notre conversation, l'État peut jouer un rôle moteur.

PLACE PUBLIQUE > Précisément, le rapport Balladur classe Rennes parmi les métropoles qui pourraient se voir reconnaître des attributions, des responsabilités et des moyens nouveaux. Mais cette liste peut encore changer. Se joue-t-il là quelque chose d'important pour l'avenir des relations entre les deux villes ?

JEAN RENARD > Ah oui ! Si Rennes n'obtient pas le statut de métropole, Daniel Delaveau se retrouve dans la situation du vassal qui va faire allégeance à son suzerain nantais. On doit éviter de trop bousculer la hiérarchie urbaine et le réseau urbain existant.

YVES MORVAN > Oui, mais si l'on persiste à raisonner en ces termes de hiérarchie – d'ordre ou de vassalité – on est bien loin de prétendre assurer des coopérations. Continuer à afficher des préoccupations de classement, c'est rester dans des logiques de concurrence qui, à terme, peuvent se révéler bien stériles et jouer contre l'intérêt collectif. Continuer à débattre pour savoir qui serait la capitale d'un Grand Ouest organisé apparaît comme une préoccupation bien dépassée, eu égard aux défis et aux enjeux de demain. L'organisation d'un développement durable et performant exige qu'on fasse place à d'autres préoccupations, autrement plus déterminantes.

ALAIN BÉNESTEAU > Le débat se pose dans les mêmes termes entre d'autres villes proches.

JEAN RENARD > Oui, Tulle et Brive, Pau et Tarbes, Metz et Nancy...

LAURENT THÉRY > Moi, je ne sais pas ce que sont vraiment les propositions du comité Balladur, je ne sais pas com-

ment elles pourront se traduire. J'entends dire que la seule collectivité qui conserverait la compétence générale serait la commune, un échelon administratif remontant à 1789. Il y a quelque chose de très contradictoire à ne pas vouloir changer l'entité territoriale de base tout en prônant la modification des échelles et des types de gouvernance. Je suis sûr que la question métropolitaine est absolument décisive, je suis sûr aussi qu'elle doit prendre des formes ouvertes. Nantes, c'est forcément Nantes/Saint-Nazaire, et ça pose aussi le problème de la Loire-Atlantique, un département métropolitain. Toutes ces questions se croisent. Pour l'instant, je n'ai pas compris quel était le fil rouge qui permettrait de se diriger vers une étape nouvelle de la décentralisation.

ALAIN BÉNESTEAU > Et puis est-ce à l'État de décider du nombre de métropoles ? Je trouve ça inquiétant.

YVES MORVAN > Aujourd'hui les villes ne peuvent plus compter uniquement sur l'État pour assurer leur essor. Cette époque où la Datar décidait seule qui allait faire quoi est dépassée. Des villes comme Nantes et Rennes ont le devoir de définir ensemble leur stratégie commune pour assurer leurs responsabilités au sein d'une nation qui se décentralise et d'une Europe qui éclate, sans se disloquer, en petites Europe, dans un polycentrisme bien compris. Le jeu collectif donne des performances globales bien supérieures à la somme des performances individuelles. C'est comme au football ! En tout cas, les villes qui jouent la coopération et la solidarité devraient être mieux traitées par l'État que celles qui refusent de le jouer.