

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.

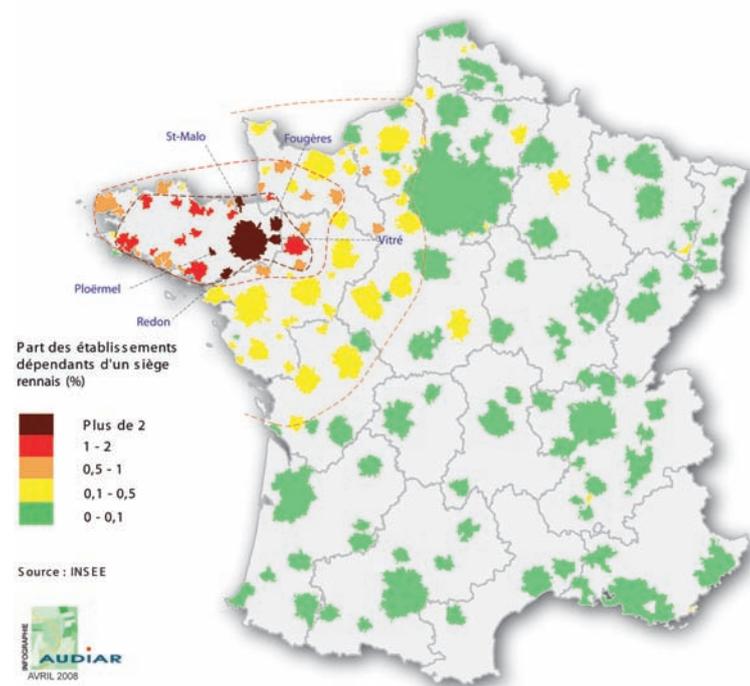
Les métropoles et les grandes villes constituent ainsi de véritables « lieux de commutation des flux et des relations » comme le souligne Pierre Veltz ¹, des carrefours

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

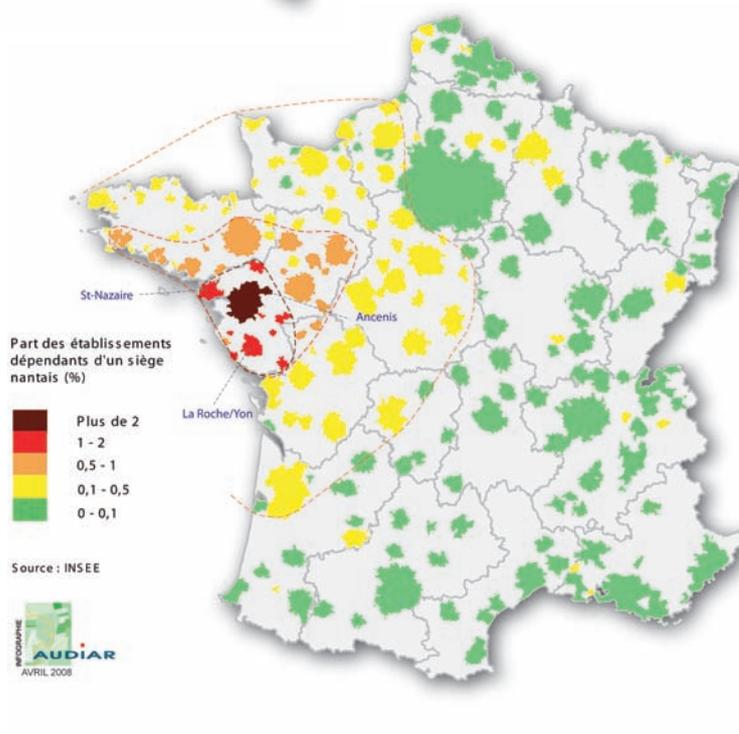
Ronan Viel est chargé d'études à l'Audiar.



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-

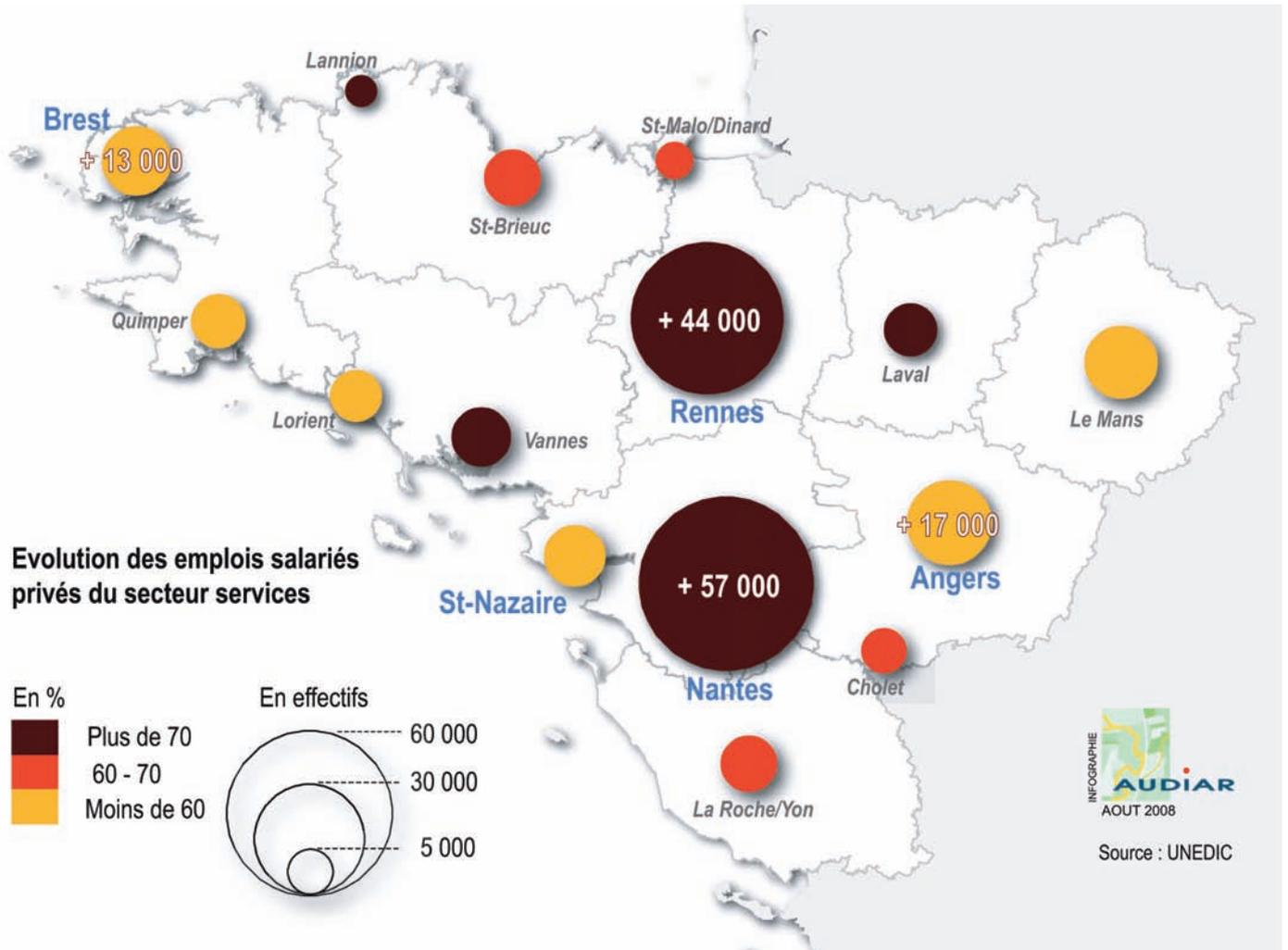
Les deux métropoles sont le moteur du développement régional. Elles ont la particularité de s'inscrire dans une armature urbaine dense composée de nombreuses villes moyennes.

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

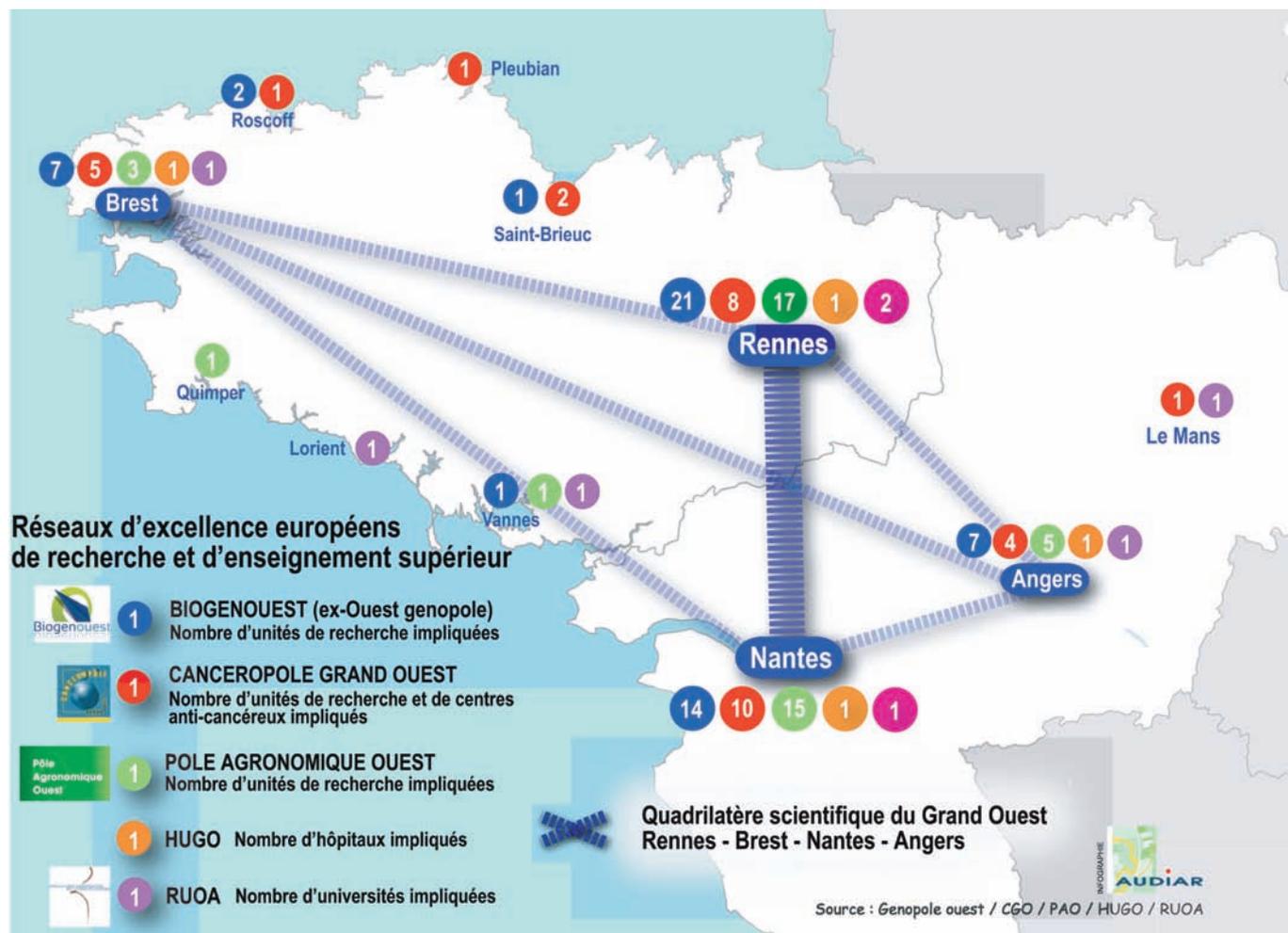
Dans la recherche contre le cancer par exemple, le Grand Ouest ne polarise que 8 % des chercheurs français, contre 14 % pour les régions Provence Côte d'Azur et 50 % pour l'Île de France. Cette prise de conscience a entraîné une volonté forte des décideurs et chercheurs locaux de fédérer les équipements 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.

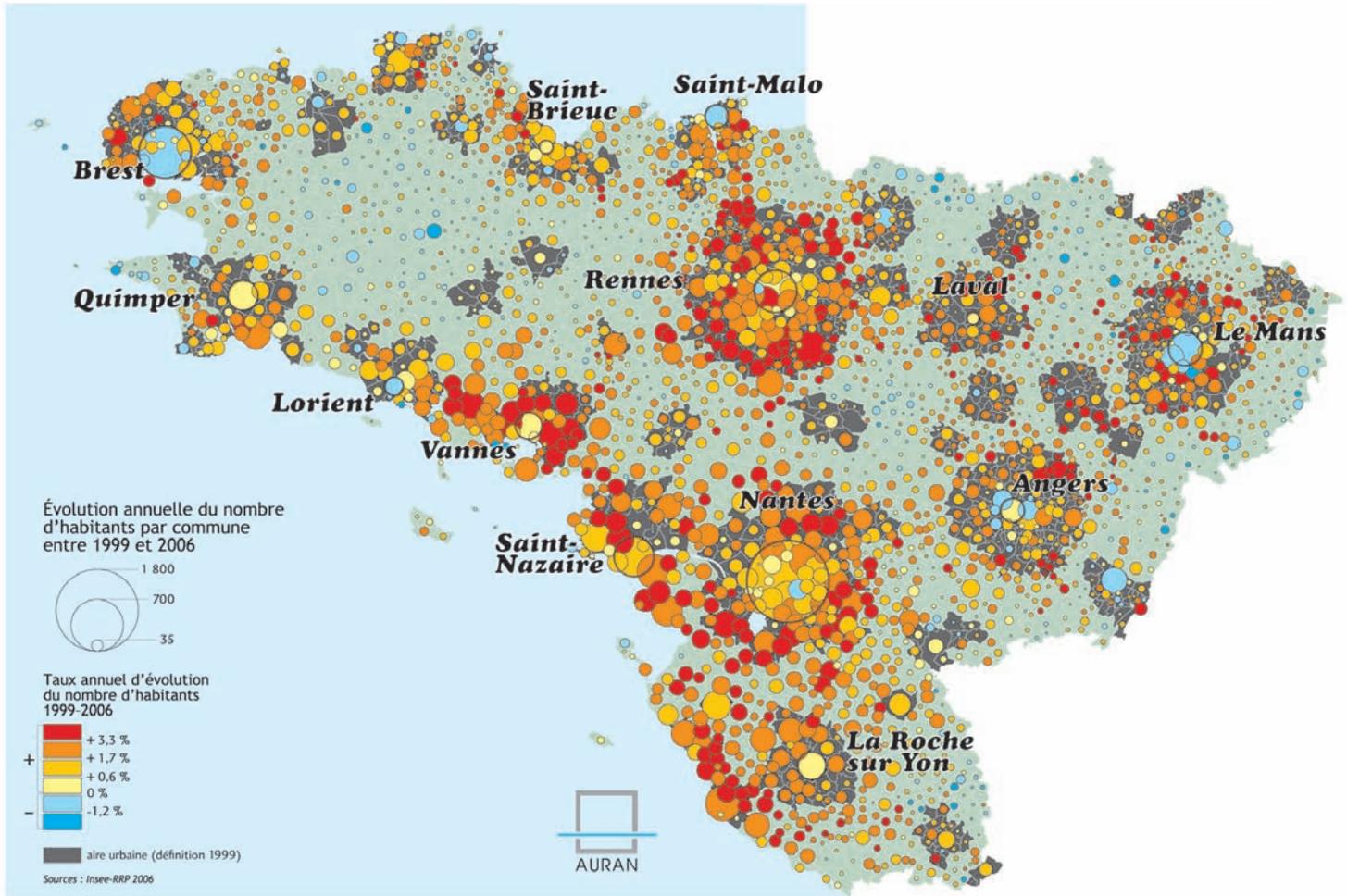
Pour autant, l'espace Nantes/Rennes n'est pas encore perçu par les habitants comme un bassin de vie unique.

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.