

RENNES/SAINT-MALO : RAPPROCHEMENTS EN VUE

6 Le grand rapprochement, enfin ?

LIENS HISTORIQUES ET TERRITORIAUX

9 Une relation problématique en devenir

14 Vers une métropole linéaire ?

24 Un « entre-villes » singulier à cultiver

31 À la rencontre des navetteurs

REGARDS CROISÉS

37 Donner un second souffle à la coopération

42 La relation Rennes/Saint-Malo vue par...

ENJEUX ET CHANTIERS

47 Tourisme : une destination

entre pôle et porte

52 Dear British, welcome to Saint-Malo !

56 La porte du futur Parc régional naturel ?

59 Saint-Malo réunifiée par sa gare
et son nouveau cœur culturel

66 Redécouvrir la Dèk, au-delà des clichés

71 « Nuremberg sur mer »

LE
DOSSIER

COOPÉRATION TERRITORIALE

Le grand rapprochement, enfin ?

RÉSUMÉ > *La coopération entre Rennes et Saint-Malo se nourrit d'évidences partagées, ce qui n'exclut pas pour autant des difficultés dans sa mise en œuvre, comme l'a prouvée l'histoire récente. En guise d'introduction générale, voici au moins quatre raisons qui militent en faveur d'un réel rapprochement entre les deux territoires. Au nom des habitants, des acteurs économiques, des touristes et de l'aménagement urbain.*



TEXTE > **XAVIER DEBONTRIDE**

Dans quelques semaines, tous les amoureux de la voile et de la course au large auront les yeux braqués sur Saint-Malo, qui vivra, comme tous les quatre ans, au rythme de la Route du Rhum. L'occasion, pour un très large public parfois venu de loin, d'arpenter les quais et les remparts au cours du week-end de la Toussaint. C'est en pensant à cet événement, il y a plusieurs mois déjà, qu'est née l'envie de consacrer le dossier de ce numéro à la cité corsaire. Ou plutôt, aux relations parfois compliquées qu'entretiennent Rennes et Saint-Malo. L'actualité, comme souvent, nous a confortés dans ce choix. Fin juin, en effet, les nouveaux élus des deux agglomérations ont posé les jalons de la relance de leur coopération territoriale, filant à leur tour la métaphore maritime. Il faut reconnaître que le décor s'y prête, d'autant que Rennes Métropole et Saint-Malo Agglomération feront voile commune vers la Guadeloupe, à bord du trimaran de Gilles Lamiré qui porte les couleurs vertes et bleues des deux collectivités.

Au-delà de l'opération de communication bien rodée, la question des relations entre les deux territoires mérite d'être (re) posée. Car la précédente tentative, initiée à partir de 2009, avait laissé comme un goût d'inachevé. Si de nombreux thèmes avaient été abordés, force est de constater

que la plupart des sujets n'avaient pas réussi à prendre le large, faute peut-être d'un portage politique suffisant. Au moins quatre raisons plaident pour une relance rapide et coordonnée de la coopération entre les deux principales villes d'Ille-et-Vilaine, le long d'un axe de communication qui agit comme une véritable colonne vertébrale.

1

Du point de vue des habitants : une relation évidente

Chacun en a fait l'expérience personnelle : pour un Rennais, Saint-Malo est immédiatement synonyme d'embruns, de mouettes et de plage. Destination spontanée lorsqu'il s'agit de profiter des premiers beaux jours, ou au contraire, d'assister au saisissant spectacle des éléments déchaînés lors des grandes marées d'équinoxe. Cette proximité et cette accessibilité se vivent aussi en sens inverse. Les Malouins viennent facilement à Rennes pour de multiples raisons, de l'enseignement supérieur à la culture, en passant par l'emploi. Il en découle une relation vécue sur le mode de l'évidence par les habitants des deux métropoles et qui se joue des frontières administratives et territoriales.

2

Du point de vue des entreprises : des attentes fortes

Cette perception se retrouve dans les discours des entreprises. Pour celles de Saint-Malo, le marché rennais constitue souvent un débouché naturel, et les interlocuteurs institutionnels y sont incontournables. Pour les sociétés rennaises, la proximité du port de commerce peut être un atout, même s'il apparaît que dans ce domaine, les liens mériteraient d'être renforcés à partir d'un plan d'actions clairement identifiées. Dans le secteur du numérique, dont il est beaucoup question ces temps-ci, les convergences sautent aux yeux et les complémentarités existent. Encore faut-il sans doute surmonter les attentes excessives, notamment du côté



RICHARD VOLANTE

malouin à l'égard de la technopole Rennes Atalante Saint-Malo, qui a, il est vrai, connu un démarrage difficile en raison d'une spécialisation restrictive dans le domaine des biotechnologies marines. Mais là aussi, des changements sont à l'œuvre.

3

Pour les touristes : un atout supplémentaire

Porte d'entrée en France pour les touristes britanniques arrivant par la mer, Saint-Malo jouit d'une indéniable renommée internationale, certainement supérieure à celle de Rennes. Les deux agglomérations ont donc tout intérêt à capitaliser sur leurs images respectives pour se renforcer mutuellement. Là encore, les marges de progression existent. Les capacités hôtelières des deux villes se modernisent et s'étoffent, le tourisme urbain que Rennes souhaite développer peut intelligemment se connecter au tourisme littoral malouin en offrant des complémentarités bienvenues dans le cadre d'une itinérance de proximité. Complémentarité, c'est encore la dimension à cultiver – non sans difficulté parfois – en matière de tourisme d'affaires. Le projet rennais de centre des congrès au Couvent des Jacobins continue d'inquiéter les professionnels malouins. La coopération entre Rennes et Saint-Malo trouvera sans doute à travers ce dossier complexe et passionnant matière à innovation.

4

Pour l'aménagement urbain : une ville linéaire à conforter

Enfin, les échanges territoriaux induisent des déplacements et des mobilités qui façonnent l'espace public et inventent de nouveaux aménagements urbains. Le concept de ville linéaire, présenté de manière didactique et illustré dans nos pages, est matérialisé à la bonne échelle le long de l'axe Rennes/Saint-Malo. Intéressante troisième voie entre le modèle de ville compacte et le très décrié étalement urbain, cette ville linéaire qui suit les voies de communication structurantes redessine le paysage tout en tenant compte de ses particularités, notamment littorales et rurales. Il y a là certainement des pistes à approfondir dans la construction de la ville de demain, les analyses des urbanistes présentées dans ce dossier le montrent bien.

À ces quatre raisons, chacun pourra en ajouter d'autres, plus personnelles. Car Saint-Malo porte en elle une part d'imaginaire qui ne laisse personne insensible. Son histoire, sa maritimité, ses héros d'hier et d'aujourd'hui, en font le creuset de bien des ambitions qui pourraient, demain, trouver un nouveau souffle dans le cadre d'une relation apaisée et constructive avec la capitale régionale. À l'image du trimaran « Rennes Métropole/Saint-Malo Agglomération », reste à définir le meilleur cap pour parvenir à bon port en évitant les coups de tabac ! ■

LIENS HISTORIQUES & TERRITORIAUX



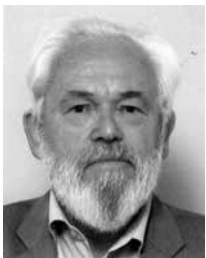
HISTOIRE

Une relation compliquée au fil des siècles

RÉSUMÉ > *Entre Rennes la « terrienne », dans son bassin, et Saint-Malo, la « marine », cernée par les flots sur son rocher, on pourrait penser a priori à l'existence d'une relation « naturelle » de complémentarité entre deux cités distantes d'à peine soixante-dix kilomètres, comparable à celle reliant Nantes et Saint-Nazaire au sud de la péninsule bretonne. Or l'analyse historique nous montre que la relation entre ces deux cités héritières d'un long passé a été longtemps problématique, qu'elle n'a vraiment pris corps qu'à l'époque contemporaine et demeure encore en devenir.*



TEXTE > **ANDRÉ LESPAGNOL**

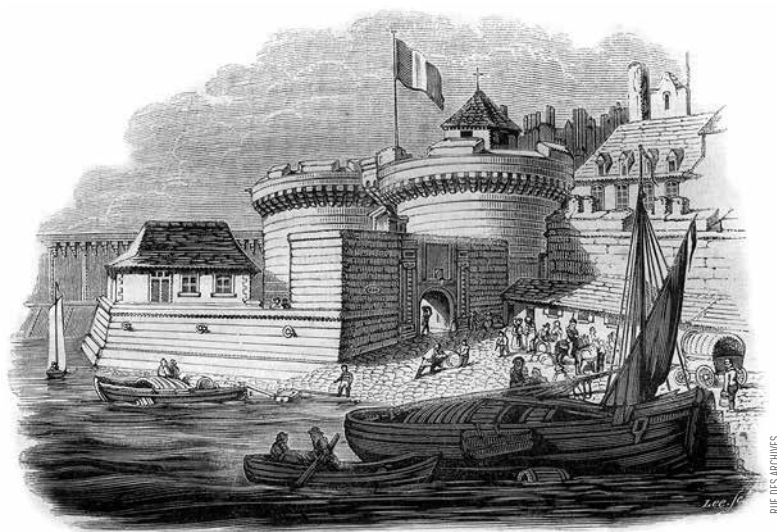


ANDRÉ LESPAGNOL
André Lespagnol est professeur émérite d'histoire de l'Université Rennes 2. Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur Saint-Malo, notamment *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, réédité aux PUR (1991).

La relation entre Rennes et Saint-Malo n'est pas comparable à celle qu'entretiennent Nantes et Saint-Nazaire. Dans la longue durée en effet, nous avons affaire ici à deux villes « historiques » aux personnalités marquées et très contrastées, et longtemps fort distantes.

Rennes et Saint-Malo sont en effet l'une et l'autre des cités « historiques » au passé bimillénaire, pouvant revendiquer légitimement des origines gauloises et gallo-romaines. Rennes est l'héritière directe de Condate, au confluent de la Vilaine et de l'Ille, cité gauloise puis gallo-romaine, capitale du peuple des Riedones, dont elle prendra le nom. Les racines de Saint-Malo sont à chercher du côté d'Alet, cité gauloise puis gallo-romaine établie sur le promontoire de la cité en Saint-Servan, au débouché oriental de l'estuaire de la Rance. Port actif dès cette époque, connu sous le nom de Reginca, elle devint à partir du 4^e siècle la capitale du peuple des Coriosolites, avant que le noyau urbain, malmené par les attaques nor-





Vue de la grande porte à Saint-Malo, gravure extraite de l'ouvrage *Le magasin pittoresque* de Euryale Cazeaux et Edouard Charton, 1834.

mandes, ne migre au milieu du 12^e siècle sur le rocher insulaire qu'avait occupé le moine gallois Mac Law.

Les deux cités devinrent simultanément, dès les premiers temps de la christianisation de la Gaule, des sièges d'Évêchés. Condate se transforme en Rennes avec son saint emblématique Melaine, tandis qu'Alet, avec simplement transfert au 12^e siècle de son siège sur le rocher voisin de Malo, prend le nom de ce dernier. Soulignons qu'il n'y eut jamais de lien hiérarchique entre les deux sièges, et que l'Évêché de Saint-Malo, dont le territoire s'étendait au sud jusqu'à la forêt de Paimpont, l'emportait peut-être en notoriété si l'on en juge par la toponymie paroissiale.

Profil très contrastés

Mais, au-delà de cette fonction épiscopale partagée, ces deux cités historiques présentaient des profils très contrastés. Rennes était à la fois une ville terrienne, au cœur d'un riche bassin, avec une fonction importante de marché agricole, mais aussi, depuis l'An Mil, une ville « capitale ». Ce fut tout d'abord l'une des deux capitales historiques du Duché de Bretagne, même si elle dut partager cette fonction avec Nantes, qui devint au 15^e siècle la véritable capitale d'un Duché très autonome sous les Montfort. Mais après 1532 et surtout 1598, c'est Rennes qui s'imposa comme capitale d'une province de Bretagne intégrée au Royaume de France, en y accueillant une série d'institutions : la résidence du Gouverneur et celle de l'Intendant à partir de 1689, avec ses services ; un lieu

privilegié de réunion des États de Bretagne et le siège de sa « Commission intermédiaire » à partir de 1730, et surtout, après 1561, le siège exclusif du prestigieux Parlement, cour supérieure de justice aux vastes pouvoirs (y compris administratifs et politiques), exerçant ainsi un véritable rôle de commandement pendant deux siècles et demi sur toute la Bretagne. Ces fonctions se traduisirent d'ailleurs directement dans le profil de l'élite sociale rennaise, dont la bourgeoisie de robins et de marchands était surplombée par la caste des « Messieurs du Parlement », magistrats propriétaires de leur charge issus de la meilleure noblesse de Bretagne, partageant leur temps entre leurs hôtels urbains et leurs châteaux dans des grands domaines répartis dans toute la province.

Tout autre était, bien sûr, le profil de « Saint-Malo de l'Isle », qui s'était développée depuis le 12^e siècle comme une cité portuaire et un pôle marchand d'envergure internationale, inséré autour de 1700 au cœur de l'économie mondiale par ses grands trafics, de Terre-Neuve à la Méditerranée, de l'Amérique espagnole à l'Océan Indien. Avec comme conséquence logique la prédominance dans la ville d'une puissante élite négociante, largement « indigène », entreprenante et aux larges horizons, avec des fortunes considérables et de vastes réseaux de relations à l'échelle nationale et internationale. Avec des poids démographiques assez équilibrés vers 1700 – 25/30 000 habitants pour l'agglomération malouine, 40 000 pour Rennes – la cité portuaire l'emportait alors largement en poids économique comme en notoriété et en image « externe » sur la capitale de la province.

Villes différentes, villes distantes

Ces deux villes « différentes » étaient aussi, malgré leur proximité physique relative, deux villes « distantes », aux relations assez limitées. Rappelons que, jusqu'au milieu du 19^e siècle, Saint-Malo n'était pas – sauf pour quelques produits à haute valeur –, le port privilégié de Rennes, dont le vrai débouché maritime était, pour les produits pondéreux, Redon, par l'axe de la Vilaine. Et les élites rennaises ne semblent avoir investi qu'à la marge dans les armements et entreprises commerciales des Malouins, à la différence d'autres villes bretonnes, comme Nantes, Vitré ou Morlaix. Soulignons cependant que les Malouins ont entretenu un certain nombre de relations avec la cité rennaise, qu'il s'agisse de leurs relations « politiques » nécessaires avec les pouvoirs installés

à Rennes, ou de l'envoi de l'argent-métal ramené d'Amérique à l'Hôtel des Monnaies, sans omettre les alliances de filles de négociants richement dotées avec des grands noms de la noblesse parlementaire comme les Robien ou La Bédoyère ; tandis que nombre de fils de familles malouines allaient suivre leur formation au collège jésuite de Rennes (de Duguay-Trouin à Chateaubriand), ou à l'École de Droit transférée depuis Nantes en 1735.

Révolution des transports

Cependant, le rapprochement des deux villes s'est vraiment amorcé à partir du milieu du 19^e siècle, sous l'effet principal d'une première « révolution des transports ». Soulignons qu'il s'agit du rapprochement entre deux villes de poids désormais inégal, car le choc de la Révolution, avec ses conséquences institutionnelles immédiates, a brutalement creusé l'écart entre elles. Certes, Rennes a perdu son statut formel de capitale « régionale », avec la suppression de la province de Bretagne et de ses institutions, mais elle a conservé voire augmenté ses fonctions de commandement : chef-lieu

d'un département qui s'étend jusqu'à la Manche en englobant le pays malouin, et siège d'un Évêché recouvrant le même périmètre ; et siège, à l'échelle de l'Ouest d'une Cour d'appel, d'une Région militaire, ainsi que d'une Université regroupant à partir de 1896 les Facultés et Écoles (Médecine) implantées depuis 1810, en un ressort couvrant 7 départements. À l'inverse, Saint-Malo connaît un véritable déclassement à partir de 1790 : sur le plan institutionnel, avec l'échec de la tentative de création d'un département des Côtes de la Manche, dont elle eut été chef-lieu, et sa réduction au statut de sous-préfecture, couplée à la suppression de son Évêché, et à la sécession du faubourg de Saint-Servan, qui s'érige alors en commune autonome et rivale.

Port de Rennes

Ce sont ces deux villes désormais hiérarchisées mais a priori complémentaires, que la première « révolution des transports » du 19^e siècle va contribuer à rapprocher physiquement, en stimulant relations et échanges sur divers plans. On connaît les composantes de cette muta-



Les affiches touristiques de la Belle époque vantant les atouts des plages de Saint-Malo et de Paramé, ont été placardées en masse sur les murs des villes et villages de France pour inciter le public à utiliser les nouvelles lignes de chemin de fer à destination de la Côte d'Émeraude.





ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-MALO - ZF4-409

Le tourisme balnéaire
à Saint-Malo, vers 1910.

tion, avec la construction du canal d'Ille-et-Rance vers 1830-1840, puis de la ligne ferroviaire Rennes - Saint-Malo ouverte en 1863. C'est avec la mise en service de ces moyens de transport modernes à grande capacité que Saint-Malo – où s'opère la construction de bassins à flot ouverts en 1885 – devient vraiment le port de Rennes pour l'approvisionnement du marché rennais en produits pondéreux (bois, matériaux, charbon gallois), ainsi que pour le trafic de passagers avec l'Angleterre, avec l'ouverture de la ligne Saint-Malo – Southampton.

Mais ce rapprochement physique entre les deux villes s'est aussi traduit à partir de la fin du 19^e siècle par la création de lieux sociaux et culturels d'un type nouveau, liés à l'émergence du tourisme balnéaire sur la Côte d'Émeraude, de Saint-Briac à Cancale. Nombre de Rennais y acquièrent des résidences secondaires, et des

couches sans cesse plus larges de la population, acheminées chaque dimanche d'été par les « trains de plaisir », et après 1930 l'automobile, viennent y consommer les multiples formes de loisirs qu'offre la Côte – bains de mer, voile, casino, courses, ou « événements » spectaculaires comme le Pardon des Terre-neuvas ou les grandes régates.

Impulsions volontaristes

En ce début du 21^e siècle, cette relation Rennes - Saint-Malo, déjà bien installée, tend à s'intensifier et à prendre une dimension nouvelle, liée pour partie aux impulsions volontaristes des responsables de collectivités. Depuis un quart de siècle, une nouvelle étape de la modernisation des transports a encore réduit la distance-temps entre les deux villes, désormais ramenée en deçà

d'une heure. Se sont combinées l'aménagement d'une liaison routière directe à 4 voies – et qui plus est gratuite, effet du Plan routier breton – dès les années 1980, tandis qu'en 2005, l'électrification de la ligne ferroviaire Rennes Dol - Saint-Malo, permettait non seulement l'arrivée du TGV depuis Paris (avec ses effets sur la fréquentation touristique) mais aussi le développement des liaisons TER pour les déplacements quotidiens entre les deux villes. Ce raccourcissement des distances-temps tend ainsi à rapprocher – voire à faire se chevaucher – bassins d'emplois et bassins de vie, avec des échanges professionnels quotidiens dans les deux sens, tandis que les zones de périurbanisation des deux agglomérations progressent elles aussi dans les deux sens. Ce rapprochement « physique » accru renforce évidemment la tendance faisant de Saint-Malo et de la Côte d'Émeraude la « façade maritime » d'une métropole rennaise en pleine expansion, en combinant dimensions traditionnelles et dimensions nouvelles.

Plus que jamais Saint-Malo apparaît comme le port de proximité de Rennes et des Rennais, à travers ses diverses fonctions : port de commerce pour certains produits pondéreux comme le bois (cf. les origines de l'entreprise Pinault), et plus encore port de passagers pour les îles Anglo-Normandes et l'Angleterre depuis l'ouverture vers 1980 de la liaison avec Portsmouth par la Brittany Ferries, stimulant l'essor d'un tourisme urbain de passage à Rennes. Et bien sûr Saint-Malo, avec son port des Bas-Sablons, s'affirme comme le port de plaisance privilégié des Rennais. Plus largement, Saint-Malo et le pays malouin sont devenus la grande zone de loisirs « littorale » des Rennais tout au long de l'année, avec leur offre d'activités balnéaires, nautiques mais aussi culturelles, à travers la fréquentation « d'événements » comme le départ de la Route du Rhum ou de festivals comme « Étonnants Voyageurs » ; avec des temporalités variables, de la journée à la saison, y compris « hors saison ».

Économie de la connaissance

Par ailleurs, de manière plus novatrice, Rennes et Saint-Malo ont commencé à développer ces dernières années leurs complémentarités pour se positionner ensemble dans « l'économie de la connaissance » du 21^e siècle. C'est avec l'appui de l'Université de Rennes, dont il constitue une composante, que s'est créé et développé à partir de 1994 l'IUT de Saint-Malo. Surtout c'est

en collaboration étroite entre les deux villes, à l'initiative de leurs maires et des chambres de commerce, que s'est créé à partir de 2008 un site technopolitain à Saint-Malo, composante de la technopole de Rennes-Atalante, avec notamment la perspective de développement des biotechnologies marines, en adossant le potentiel d'innovation malouine aux compétences du pôle rennais. Et nombre de congrès et colloques scientifiques ou économiques d'initiative rennaise ne manquent pas d'utiliser les facilités du Palais des Congrès de Saint-Malo et son site exceptionnel face à la mer sur le Sillon pour accueillir leurs travaux.

Plus globalement, l'adossement de la métropole rennaise à sa façade maritime malouine, si proche et bénéficiant d'une si forte notoriété internationale, peut assurément constituer un précieux atout et un facteur majeur de positionnement et d'attractivité dans la compétition d'image que se livrent aujourd'hui les grandes métropoles, en France et en Europe.

Il y a certainement là matière à réflexion pour les nouvelles équipes qui viennent d'arriver aux responsabilités dans les deux villes, pour approfondir, dans leur intérêt réciproque, les synergies qui se sont amorcées depuis près d'une décennie entre deux cités que tout pousse à coopérer. ■

La Route du Rhum, à Saint-Malo.



MODÈLE URBAIN

Rennes/Saint-Malo : vers une métropole linéaire ?

RÉSUMÉ > *L'axe Rennes/Saint-Malo pourrait-il prétendre à un modèle d'urbanisation alternatif, sorte de troisième voie entre la ville compacte et la ville diffuse ? C'est l'analyse à laquelle se livre notre collaborateur Marc Dumont, qui a longtemps travaillé sur ces questions au sein du laboratoire RESO de l'Université Rennes 2. Exemples français et étrangers à l'appui, il souligne les atouts de la métropole linéaire, le long d'un axe de communication structurant offrant un temps de trajet inférieur à une heure.*



ANALYSE > **MARC DUMONT**



MARC DUMONT est depuis septembre 2014 professeur en urbanisme et aménagement de l'espace à l'Université Lille 1 - Sciences et technologies. Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.

Dans un contexte de rationalisation de l'urbanisation, les modèles d'aménagement linéaire font aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt. En témoignent les nouvelles directives intégrées aux Schémas de Cohérence territoriale (SCOT) imposant pour certains d'entre eux, comme celui de Nantes/Saint-Nazaire, une densification le long des infrastructures de transports en commun. L'ouverture de lignes de tram-train et des segments de formes urbaines linéaires qui leur sont agglomérées s'inscrit aussi dans cette démarche visant à réconcilier le couple infernal de la mobilité et de l'urbanité dont l'urbaniste Marc Wiel déplorait, il y a plus d'une dizaine d'années, les effets pervers du découplage.

Or, l'espace intermédiaire des deux aires urbaines – désormais rejointes – des agglomérations de Rennes et Saint-Malo est animé par d'intenses dynamiques de mobilités et d'urbanisation dont la régulation reste encore bien embryonnaire. Ces dynamiques conduisent à se pencher de nouveau sur la pertinence et les instruments



RICHARD VOLANTE

de l'urbanisation linéaire, comme possible troisième voie face aux modèles antagoniques de la ville compacte et de la ville diffuse.

Forte attractivité démographique

Consacrée au « Potentiel de développement de nouveaux services de mobilité », une étude approfondie menée par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise (Audiard) et publiée en avril 2012 souligne la forte attractivité démographique le long de « l'axe » entre Rennes et Saint-Malo. Ce terme lui-même questionne : pourquoi axe plutôt que corridor ? Peut-être parce que le caractère vertical de la triple liaison qui en est à la base (train, route, canal) n'a pas encore une consistance suffisante, qu'elle n'est pas assez structurée par une succession de pôles d'équilibre (économiques, sociaux, commerciaux) intermédiaires ? Ou bien est-ce parce qu'elle reste invisagée comme telle dans les représentations des institutions qui la dessinent et pourraient bien encore

laisser penser cet espace d'entre-deux comme le résidu d'un double rayonnement d'agglomération juxtaposé ? (lire à ce sujet l'article de Thérèse Delavault-Lecoq sur l'entre-deux villes, page 24).

Dans la réalité, certains chiffres apportés par l'étude sont saisissants, comme celui du triplement des surfaces urbanisées le long de la voie routière entre 1997 et 2007, du triplement, également sur la même période, des fréquentations de l'axe ferroviaire au point d'atteindre un stade de saturation du réseau TER dont le succédané provisoire est l'arrivée prochainement de rames à deux étages sur le réseau, censées désengorger un peu certains trajets, en particulier entre Montreuil-sur-Ille et Rennes. Les cartes de ce rapport révèlent aussi dans les coûts de trajets domicile-travail le caractère très concurrentiel des transports collectifs sur la voiture : ces coûts sont réduits de près de moitié par rapport à l'automobile sur l'ensemble de l'axe ferroviaire, jusqu'aux portes des agglomérations respectives où la loi s'inverse.





La gare de Montreuil-sur-Ille.

RICHARD VOLANTE

L'entre-deux Rennes/Saint-Malo apparaît donc comme un espace dynamique et fascinant, cristallisant croissance des mobilités et croissance de l'urbanisation, mais aussi, et encore, nombre de contradictions. Si l'Agence d'urbanisme se penchait ainsi avec justesse sur la question des mobilités, elle invitait également à travers d'autres études à « figer » en quelque sorte l'urbanisation d'un territoire au nom de sa remarquable qualité paysagère. Ce faisant, elle fait l'économie d'une réflexion intégratrice sur l'aménagement multidimensionnel à grande échelle.

Impensé institutionnel

La seconde contradiction n'est pas des moindres : elle est celle de cet « impensé institutionnel » qui persiste encore et toujours des années après que nous l'ayons nous-même repéré à l'occasion d'un travail mené pour le Ministère de la Culture¹. L'ouverture d'une réflexion coordonnée à l'échelle de cet espace n'est aujourd'hui possible que dans le cadre des coopérations complé-

mentaires, entre les SCOT des deux Pays, ou bien dans le cadre d'une coopération affichée entre les deux agglomérations, coopération surtout latente dont les implications concrètes peinent à apparaître. Il n'existe pas de périmètre institutionnel autonome à la hauteur de cette réalité territoriale. Pourtant l'équation Rennes/Saint-Malo, c'est « 1+1 = 3 » plutôt que 2 : cet axe, couloir ou corridor est un cas d'école, un laboratoire à ciel ouvert d'un possible véritable travail de programmation urbaine à grande échelle, d'une conception des grands territoires qui transcende la juxtaposition ou l'addition de périmètres existants, articulant urbanisation raisonnée par l'optimisation des mobilités collectives et préservation d'un cadre de vie résidentiel. Cette approche qui conjugue contiguïtés métropolitaines et proximités résidentielles offre une réelle opportunité, parmi d'autres, de dépasser le débat stérile de la métropole contre les espaces faiblement denses.

Toutes les conditions et opportunités sont présentes et on ne peut qu'être interpellé par l'inertie de ce chantier,

¹ Programme de recherche « Architecture de la grande échelle » mené avec Emmanuelle Hellier, Thérèse Delavault, Rémy Allain. 2009.

malgré l'effet d'annonce de faire de la route de Saint-Malo l'un des dix sites stratégiques du nouveau SCOT du Pays de Rennes.

Ce type d'organisation du développement urbain n'est pourtant pas récent : bien avant que les urbanistes ne s'emparent d'une prétention à penser et organiser le développement urbain, les routes commerciales de la renaissance urbaine au Moyen-Âge avaient, de manière spontanée, dessiné le premier et le plus important réseau urbain européen, dont les têtes de pont furent ces cités hanséatiques ayant obtenu leur franchise de communes libres. L'émergence de cet urbanisme linéaire tenait à l'affaiblissement des anciennes grandes villes-relais de l'Empire romain auxquelles succèdent de nombreuses petites villes places de commerce, d'artisanat et d'échange inscrites dans un réseau urbain. Elle fut aussi liée aux marchands qui, circulant le long de ces routes commerciales, demandaient souvent protection la nuit aux seigneurs en contrepartie d'avantages en nature. Le trajet d'une journée de route des chariots déterminait à l'échelle régionale une ponctuation de petits bourgs, et, à l'échelle locale, dessinait un urbanisme de villages linéaires, une structure morphologique qui s'est ensuite largement diffusée et dont héritent nombre de communes situées entre Rennes et Saint-Malo.

Seuil horaire psychologique

Aujourd'hui, ce déterminant de la journée de route a été remplacé par un autre seuil lié au coût psychologique de la mobilité, dérivé de la conjecture dite de Zahavi. En termes simples, un déplacement domicile-travail peut se faire quotidiennement sans coût psychologique jusqu'à un certain seuil de rupture, pour autant que le temps passé à relier les deux lieux ne dépasse pas une heure précise – ce qui est le cas entre Rennes et Saint-Malo, que ce soit en train ou en voiture. Ce déterminant psychologique est une clé complémentaire majeure de compréhension des logiques habitantes à l'œuvre sur l'entre-deux, ainsi que de réflexion sur son aménagement. Et cela, à la différence de l'axe Rennes/Nantes, dont la durée du même type de trajet est bien supérieure à 1 heure, avec un nombre de navetteurs quotidiens de ce fait considérablement réduit et peu pérenne sur le temps long.

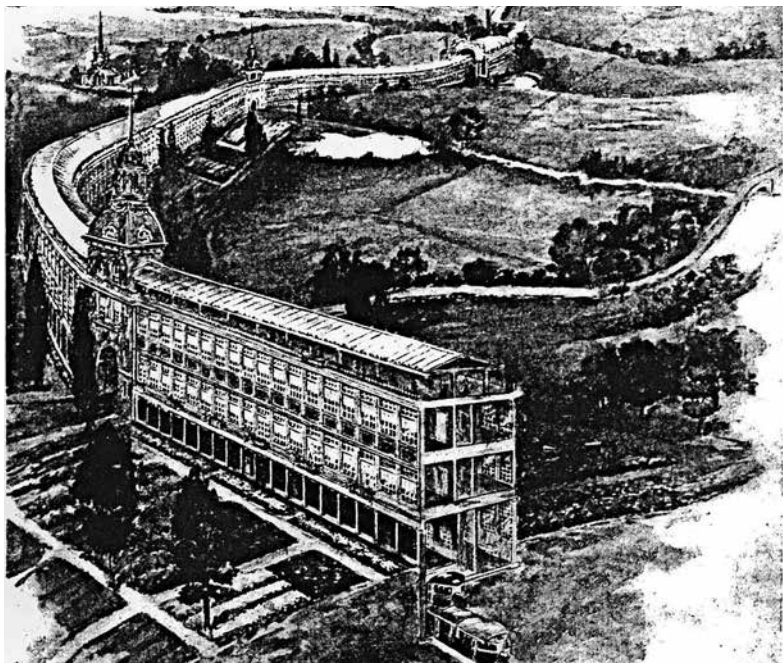
À cette échelle de réflexion d'une durée de déplacement inférieure à 1 heure, que ce soit en France ou en Europe, les exemples d'inspiration ne manquent pas.

Au début des années 1990, Londres lançait son projet de « cité linéaire » le long des rives nord et sud de la Tamise, sous l'égide de Michael Heseltine, secrétaire d'État à l'Environnement, un projet de « Corridor Est » qui sera abandonné par son successeur Michael Howard, puis relancé suite aux travaux du géographe Peter Hall qui préconisait la construction sur 50 ans d'une « grande ville linéaire » le long de la Tamise, censée devenir la « porte d'entrée vers l'Europe ». Après des années de rejet de l'appellation même de « cité linéaire » qui s'est finalement imposée, le projet Thames Gateway a été relancé par Tony Blair. À la clé : une vaste stratégie d'urbanisation de régénération traversant la ceinture verte de Londres s'étendant sur 70 km, articulée désormais autour des liaisons ferroviaires renforcées et d'un bus à haut niveau de service, placé sous l'égide de la London Development Agency (LDA). 200 000 logements devraient être construits à l'horizon 2016, le tout articulé sur cinq zones spécifiques d'intervention créées pour cet objectif (les zones de Thurrock et Dartford, du regroupement des communes de Medway, ainsi qu'un tronçon compris entre Southend et Basildon).

D'une ampleur moindre mais non moins inspirante, le modèle de l'axe lémanique, est quant à lui fondé sur le système « TOD » (Transit oriented Development) qui impose de structurer l'urbanisation par les voies de transport en commun. L'axe Lausanne-Genève est d'une portée très similaire à Rennes/Saint-Malo : la liaison de la soixantaine de kilomètres entre les deux villes est desservie toutes les 10 à 15 minutes, soit en une trentaine de minutes par la ligne rapide directe de l'axe lémanique (Genève, Lausanne, Fribourg), soit en moins de 50 minutes par la ligne régionale intermédiaire qui dessert huit gares, l'équivalent exact des 8 gares desservies par la liaison la plus longue en train entre Rennes et Saint-Malo. Le tout, avec les mêmes conditions d'une intensification des fréquentations : entre 2010 et 2030, le trafic quotidien passera de 50 000 à 100 000 voyageurs, après avoir déjà doublé une première fois entre 2000 et 2010. Cet axe est structuré en polarités complémentaires équilibrées : les résidents des communes desservies peuvent ainsi fréquenter le magasin Ikea d'Aubonne accessible par la gare d'Allaman, située juste en face. Il est l'archétype d'une association optimale des dessertes intermédiaires et rapides, à la base d'un corridor de développement urbain intelligent.

Un déplacement domicile-travail peut se faire quotidiennement sans coût psychologique jusqu'à un certain seuil de rupture.





Le projet *Roadtown* d'Edgar Chambless, 1910.

Arturo Soria, le père fondateur

En aménagement et urbanisme, les théories ayant formalisé une telle organisation sont nombreuses et stimulantes et l'on doit différencier celles à portée urbanistique, des modèles de planification spatiale.

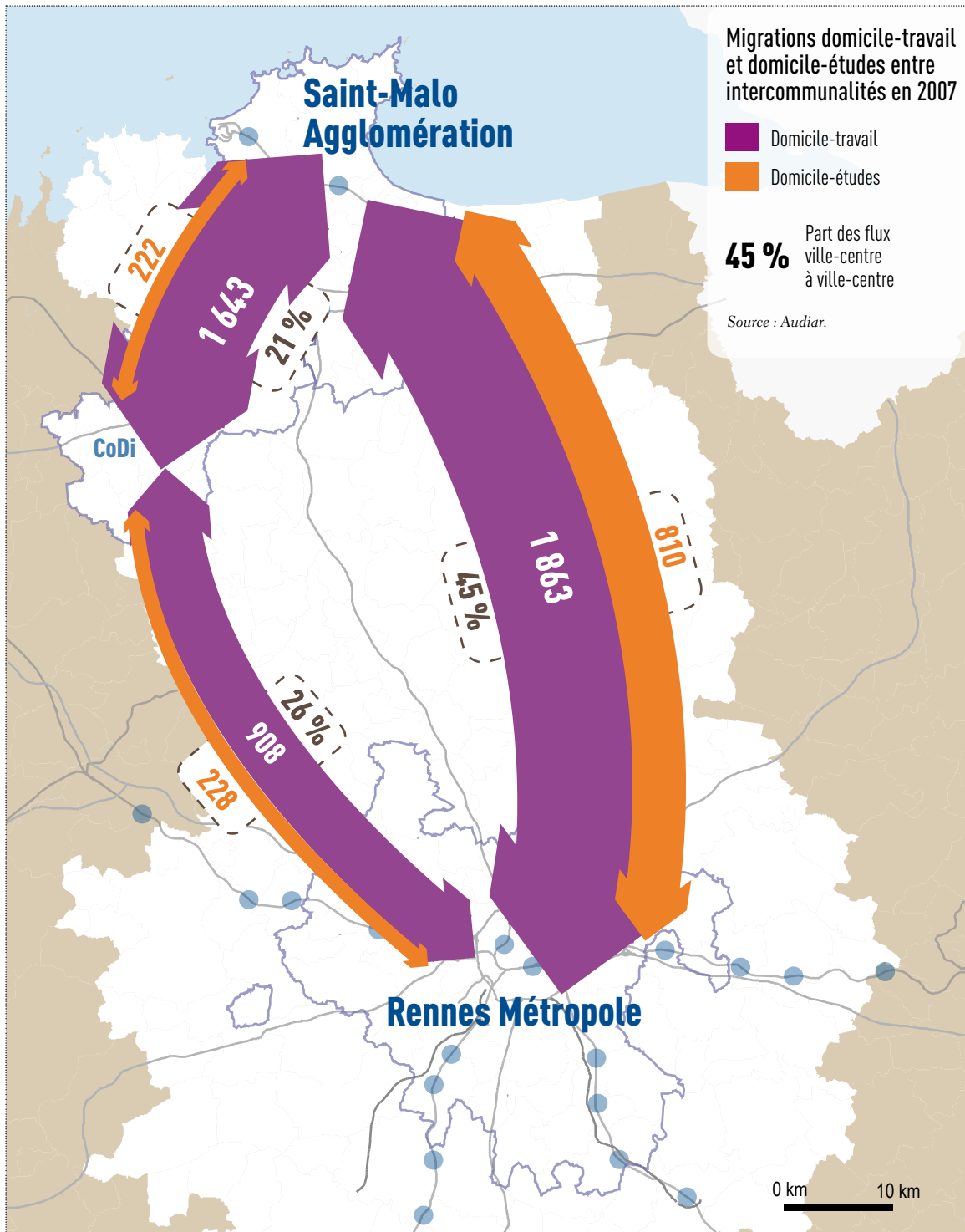
C'est sans doute la « ville linéaire » qui retient le plus l'attention en matière d'urbanisme, depuis le célèbre projet de l'espagnol Arturo Soria y Mata sur lequel on se méprend pourtant souvent, le réduisant à quelques images simplifiées. Le projet de cet ingénieur n'était en rien utopique, mais une réponse à des problèmes urbains concrets. Entre 1882 et 1892, Arturo Soria, qui avait participé à l'exploitation de la Compagnie privée des tramways madrilènes, cherchait à mettre en relation la capitale et les noyaux périphériques où se concentraient de nombreux migrants. Il était conscient que la recherche de réponse au problème du logement supposait d'affronter autant les propriétaires spéculateurs du centre (l'Ensanche) et de la zone suburbaine, que l'impossible définition d'une politique globale de logement. Soria souhaitait permettre l'accession à des logements décentes tout en tenant compte des difficultés de communication entre la nouvelle métropole et ses noyaux périphériques.

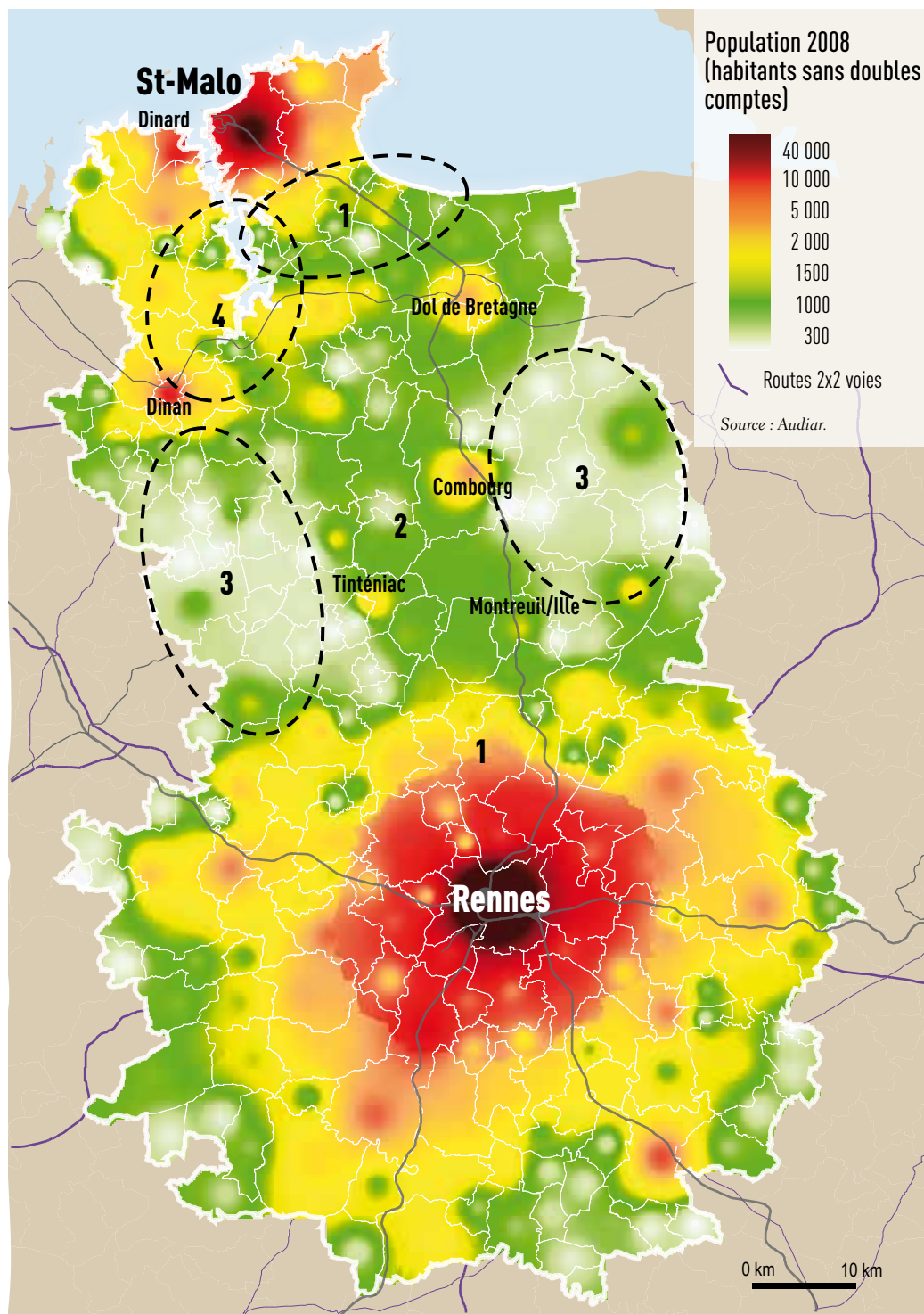
Son approche se fondait sur trois principes : les noyaux urbains devaient être conçus de manière indissociable en lien avec les axes de transports ; la viabilité devait définir uniquement les axes principaux et éviter la spéculation foncière ; les quartiers ou les secteurs devaient être regroupés après avoir étudié leur situation et l'usage qui leur était attribué. C'est sur cette base que furent lancés en 1894 les travaux de la Cité dite « linéaire » qui au début, devaient se développer de part et d'autre d'une voie ferrée de 48 kilomètres de long entourant la ville, à laquelle elle serait connectée par un chemin de fer souterrain qui permettrait d'atteindre rapidement les zones de la ville en croissance illimitée. Outre l'avantage de valoriser le nouveau tracé, la singularité de la proposition résidait dans l'utilisation par le secteur privé des outils techniques définis par l'administration publique chargée de la régulation de la ville. Le projet ne sera finalement qu'en partie réalisé et encore, dans des proportions bien plus modestes que celles imaginées par Arturo Soria.

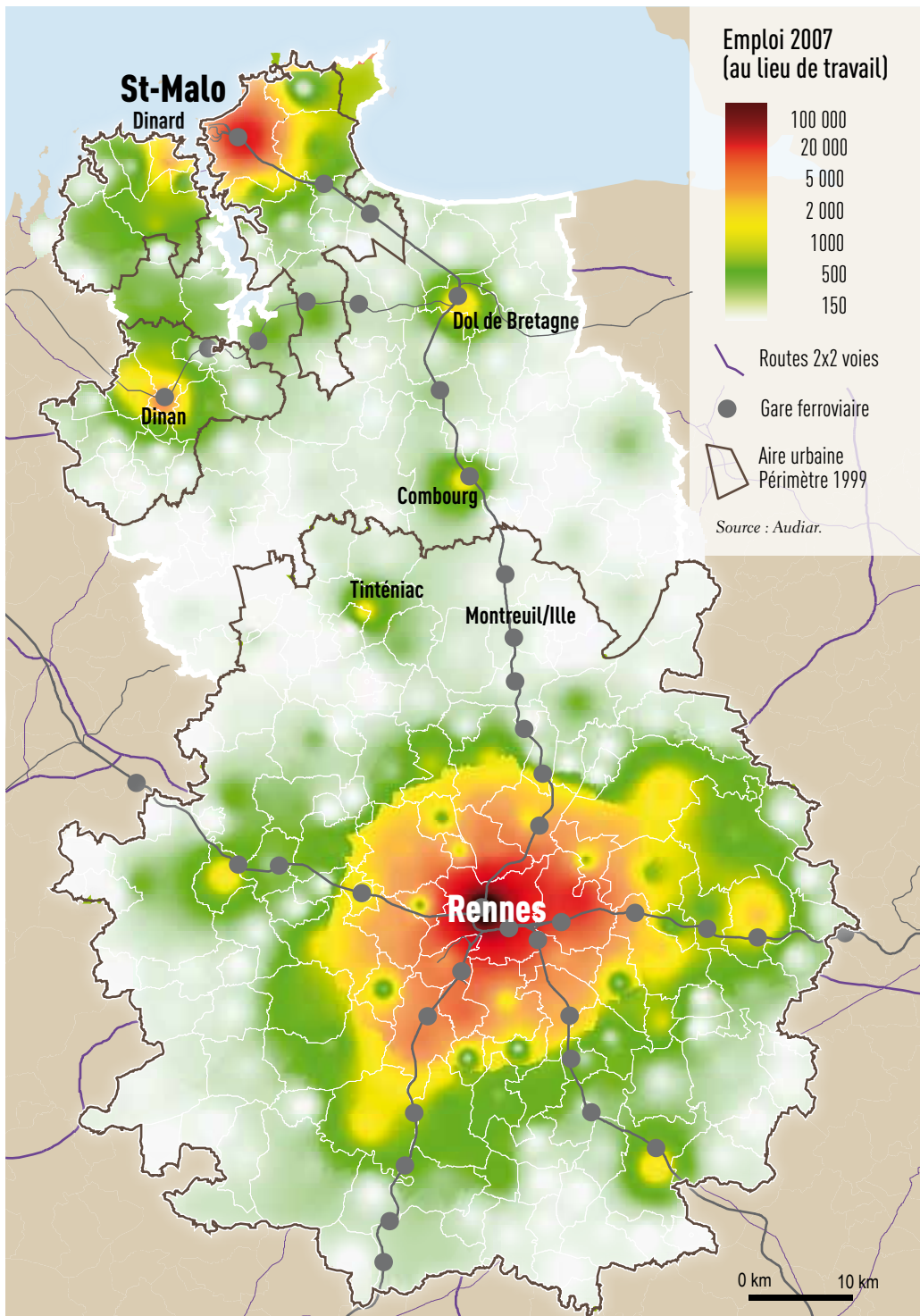
Bâtiment-serpent

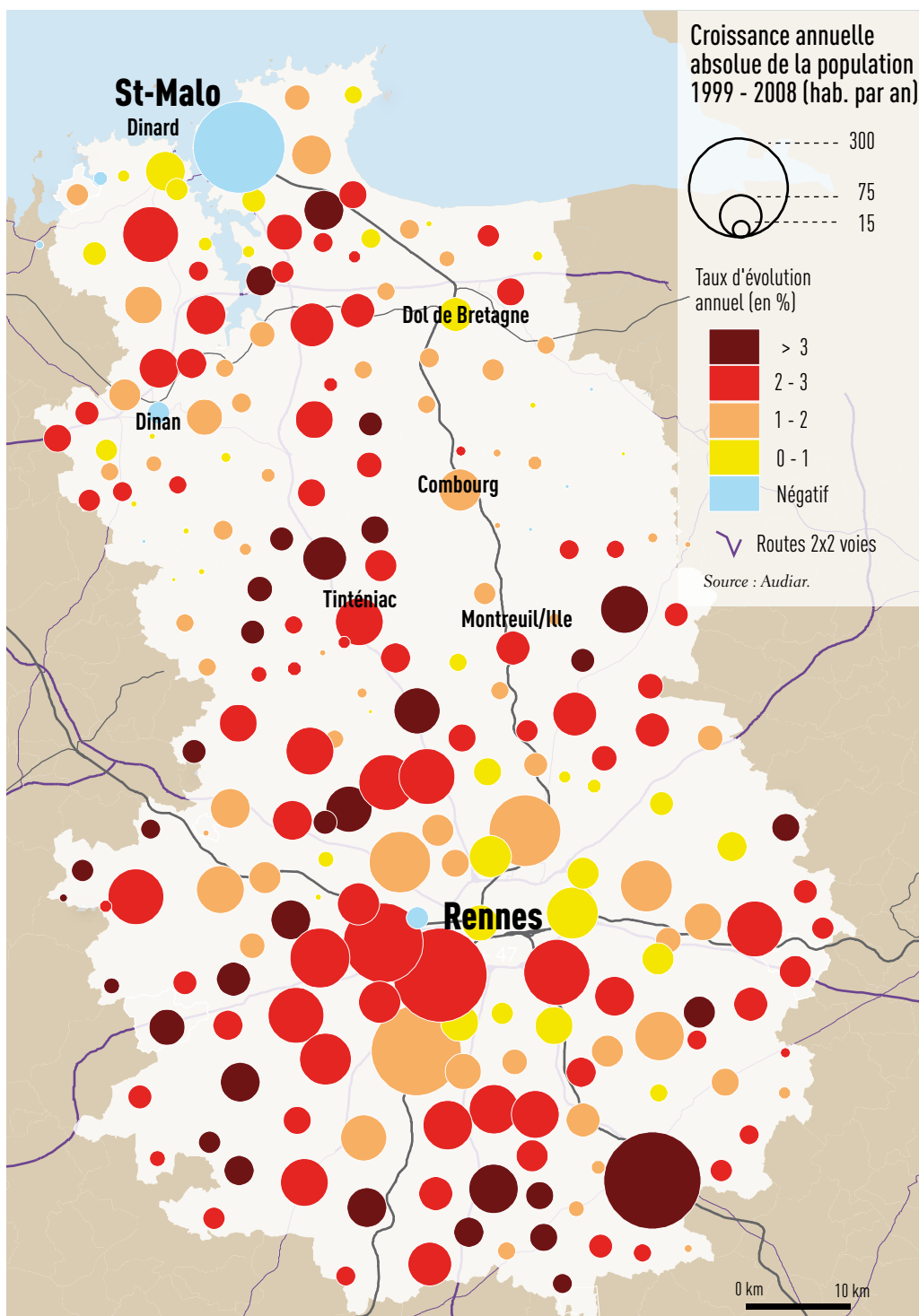
Quelques années après, en 1910, Edgar Chambless publie de son côté *Roadtown*, décrivant son idée pour une ville linéaire construite au-dessus d'une ligne de chemin de fer, et conçue comme un gratte-ciel horizontal plutôt que vertical, entourées de larges bandes de terres agricoles cultivables, et rejoint quelques années plus tard par Michael Graves. *Roadtown*, projet d'urbanisme et non d'aménagement, est une sorte de bâtiment-serpent qui se déploie dans le paysage autour d'une ligne d'un transport en commun. Une telle réalisation aurait bien pu voir le jour en France avec ce fameux turbotrain monorail lancé dans les années 1980 et censé opérer une liaison rapide entre Orléans et Paris, sorte d'ovni de béton débarqué dans le paysage monotone de la Beauce qui fut finalement déconstruit.

Également directement inspiré du cas espagnol, Hilarion González del Castillo publie en 1919 un projet de Cité-linéaire belge. Il sera suivi par Georges Benoit Levy, urbaniste français qui imagine en 1927 une ville linéaire constituée de bandes symétriques d'industrie, de nature et de logements, longeant un axe principal de circulation rapide constitué de tramways et de voitures, faiblement dense et faiblement vertical. Ce modèle sera largement repris en Union Soviétique pour produire dans les années 1930 la structure des cités soviétiques en









bande, alignement sans fin de maisons censé substituer les principes de communauté et de vie économique au modèle de la famille traditionnelle, avec l'exemple du plan de Miloutine pour la ville de Stalingrad. À la même période, un comité de planification va s'opposer à Londres à la ville radiale. Lors du 5^e congrès international d'architecture moderne qui se tient à Paris en 1937, ses membres proposent un plan d'extension de la capitale britannique conçu comme une ville développée le long des couloirs de transports rapides, en treize étoiles. Cette vision sera reprise par le jeune groupe d'architectes modernistes MARS pour un Londres de 10 millions d'habitants conçu comme une cité linéaire en 16 branches déconnectées les unes des autres, autonomes, et avec leur propre identité. Mais ce seront surtout les plans des villes de Stockholm (dû à l'architecte Markelius) et de Copenhague qui transcriront l'urbanisme linéaire à l'échelle régionale, liant par le biais des corridors ferroviaires le centre métropolitain aux cités satellites – d'où le nom du plan à « cinq doigts » de Copenhague, ainsi que le plan métropolitain linéaire de Canberra en Australie qui définissait en 1965 une liaison sous la forme de couloirs de circulation en « Y » de la métropole avec les villes nouvelles périphériques.

Corridors de liaison

Du côté de l'aménagement, les modèles de planification spatiale s'appuient davantage sur la notion de « corridor » qui renvoie à un système régional linéaire, articulant lieux urbains et moyens de transports, théorisés par les aménageurs comme des faisceaux d'infrastructures reliant deux ou plusieurs zones urbaines. Ces corridors sont essentiels dans la planification spatiale régionale, mais nettement plus centrés sur le couplage entre plusieurs systèmes de transport, que sur l'urbanisation. La planification spatiale de l'Union Européenne a par exemple défini les Eurocorridors comme des catégories d'espaces de nature linéaire reliant des grandes agglomérations de manière transnationale avec deux catégories : les corridors paneuropéens (Europe de l'Est et centrales) et transeuropéens (Europe de l'Ouest) de transport. Les Eurocorridors sont principalement constitués par des grands systèmes autoroutiers, liés aux hubs d'aéroports ou terminaux portuaires, de voies navigables, de terminaux de fret, à l'image de l'Eurocorridor Paris/Lille/Amsterdam. Les corridors constituent d'ailleurs un des principaux types de systèmes urbains aux États-Unis où ils se

sont mis en place en cinq étapes : l'occupation initiale de l'espace, le commerce autour de l'agriculture, le réseau ferré, le réseau routier puis le système métropolitain.

C'est aussi, autre exemple, dans les années 1990 qu'aux Pays-Bas apparaît le concept central de « corridor de développement planifié » qui deviendra l'un des principaux concepts en matière de planification spatiale. Le cinquième document de la politique nationale d'aménagement du territoire (VROM) définissait ainsi le corridor comme un axe de développement urbain, construit le long d'infrastructures, composé de centres combinés avec des zones de construction de moyenne densité destiné aux entreprises, aux services et à l'habitat. La planification hollandaise abordait donc aussi les corridors comme l'une des réponses possibles au nécessaire regroupement de la déconcentration des usages de l'espace urbain, adaptation du concept de planification de « déconcentration groupée » caractérisant la planification spatiale aux Pays-Bas depuis 1966. La nécessité de couloirs de développement y était soulignée principalement à la grande échelle de la connexion des grands centres urbains de l'Ouest des Pays-Bas vers des centres similaires à l'étranger (région de la Ruhr, triangle flamand, le Nord de la France). L'histoire de ce concept aux Pays-Bas est d'ailleurs intéressante puisque, faute d'un véritable consensus sur sa signification exacte, sa portée et son articulation à différentes échelles, il ne résistera pas au concept de « ville compacte » et disparaîtra dans les documents de planification des années 2000.

Diversité des formes urbaines

C'est donc dans une appréhension globale intégrant un modèle d'urbanisme linéaire, fondé sur des polarités rapprochées (abords de gares...) et des héritages de morphologies villageoises caractéristiques des communes du secteur s'étendant de Rennes à Saint-Malo, et un modèle de planification spatiale régionale, que peuvent s'inscrire les programmations du développement territorial. Les inspirations, comme les réalités sociales, ne manquent pas ! Loin d'être monolithique, la linéarité, pensée à grande échelle, permet de plus une diversité de formes urbaines : linéaire, circulaire, en X, en Y, des pôles urbains ramassés, des densités continues, des multipolarités en chapelet, des discontinuités de densité... Toutes formes présentes par ailleurs sur ce vaste territoire encore à réfléchir et à stimuler qu'est celui de l'entre-deux Rennes/Saint-Malo. ■

La notion de corridor renvoie à un système régional linéaire articulant lieux urbains et moyens de transports .

AMÉNAGEMENT

Un « entre-villes » singulier à cultiver

RÉSUMÉ > L'axe Rennes/Saint-Malo est maillé de plusieurs voies de communication : routière, ferrée et fluviale. Si cette dernière ne présente pour l'instant qu'un intérêt touristique, les deux premières modèlent l'urbanisation le long de leur tracé. À l'heure des réflexions sur les nouvelles mobilités, des rapprochements s'esquissent, une nouvelle géographie des déplacements apparaît, dans une logique bipolaire qui fait émerger des pôles d'urbanisation en croissance et des bulles rurales encore préservées.

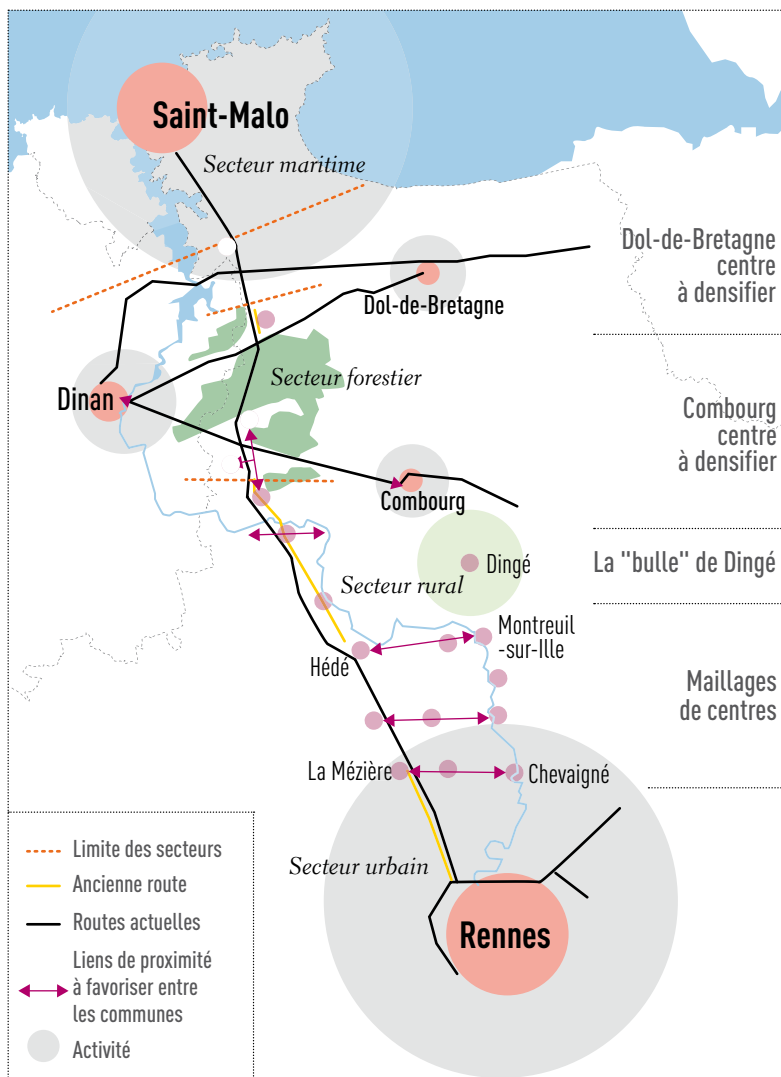


ANALYSE > THÉRÈSE DELAVAUT-LECOQ

PHOTOS > RICHARD VOLANTE

À l'appui d'infrastructures routières de plus en plus performantes, les dernières décennies ont été marquées par un accroissement des distances entre domicile et travail. Les lieux de résidence se situent dans un rayon qui peut atteindre une cinquantaine de kilomètres pour peu qu'une desserte efficace soit permise par les supports de mobilité. La diffusion périurbaine se développe généralement par fragmentation et les bourgs qu'elle atteint se diluent dans des flaques de lotissements plus ou moins étendus qui ne tiennent compte ni de la typologie particulière du centre qu'ils enrobent, ni du paysage qui les accompagnait.

THÉRÈSE DELAVAUT-LECOQ est architecte et docteur en géographie, urbanisme et aménagement. Elle enseigne à Paris, à l'École Spéciale d'Architecture et à l'ENSA de Paris La Villette. Elle a collaboré à des recherches avec l'Université de Rennes 2 au sein du laboratoire RESO. Ce texte est issu de réflexions qui font suite à une étude menée dans ce cadre sur « l'axe Rennes/Saint-Malo ».



On peut craindre de cet espace entre les villes qu'il ne s'urbanise de façon uniforme et sans respect des terres agricoles ou forestières.

Communes bipolarisées

Éloignées de seulement 60 km, les deux villes de Rennes et Saint-Malo mettent en tension un « entre-villes » sous l'effet croisé de leurs forces centrifuges : la spéculation foncière que génèrent d'un côté l'attractivité de la capitale régionale, centre d'emploi majeur de la région et de l'autre les rivages, rend difficile l'accès au logement pour les ménages aux revenus moyens qui n'ont pas les moyens de l'achat d'un espace suffisant en ville et n'accèdent pas aux logements sociaux. Entre les deux villes, les communes intermédiaires « bipolarisées » sont en croissance : celles accessibles par la route modernisée il y a une vingtaine d'années et celles desservies par le TER dont le rythme est aujourd'hui efficace. Ces deux lignes sont l'appui principal des mobilités quotidiennes. Elles nous feraient presque oublier qu'une

autre voie relie la capitale départementale à la mer : le canal d'Ille-et-Rance qui serpente en flirtant avec la voie ferrée au départ de Rennes, rejoint l'axe routier qu'il suit sur le secteur rural, avant de faire un détour à l'ouest sur Dinan où il rejoint la Rance. Ces voies forment un faisceau autour de l'axe routier. À l'Est, la voie ferrée s'en éloigne en intégrant les deux villes historiques de Combourg et Dol-de-Bretagne. À l'Ouest, le canal rejoint Dinan. Hasard symbolique ? C'est la ligne du canal – poétique, ludique et touristique – la moins efficace en termes de trajet, qui récupère Dinan à cet ensemble : partie du département des Côtes d'Armor que la Rance sépare de l'Ille-et-Vilaine, Dinan est marginalisé par la fracture administrative qui peine à l'intégrer à des logiques territoriales entre Rennes et Saint-Malo d'une part, et sur le triangle Dinard/Dinan/Saint-Malo d'autre part. Pourtant, compte tenu de ses équipements (hospitaux, scolaires, sportifs et culturels), et plus proche de l'axe routier que Combourg et Dol-de-Bretagne, Dinan est le pôle d'appui le plus solide entre les deux villes de Rennes



Le canal d'Ille-et-Rance
à Betton.



et Saint-Malo. Dinan est aussi le centre de jonction des 3 transversales Est-Ouest qui ponctuent le parcours. Ce sont, du Nord au Sud, ce qui est aussi un classement par ordre d'importance :

- La RN 176 de Dinan à Dol-de-Bretagne, grand transit vers la Normandie qui coupe la RD 137 au sud de Châteauneuf.
- La route historique de Dinan à Dol-de-Bretagne qui n'est reliée à la RD 137 que par un échangeur incomplet.
- La route de Dinan à Combourg qui recoupe la RD 137 à Saint-Pierre-de-Plesguen.

Structuré par les lignes, il se dessine ici un faisceau cohérent en termes d'observation de territoire, car intégrant les pôles d'appui que constituent les villes historiques situées entre Rennes et Saint-Malo.

Des « pays » bien différenciés

Le terme de « Pays » représente aujourd'hui une armature politique du territoire. Il s'attribue aussi à une « région géographique plus ou moins nettement limitée

considérée surtout dans son aspect physique », définition qui pour être floue nous ramène à un aspect non négligeable : à savoir l'imaginaire d'une entité géographique cependant objectivement dominée par des caractéristiques fondatrices. Entre Rennes et Saint-Malo, on perçoit dès un premier abord des ensembles bien différenciés si on les considère à la fois sur des caractéristiques paysagères et sur leur appartenance au système métropolitain.

- Au nord de Rennes, sous l'influence de la ville, on peut définir l'archipel rennais comme « pays urbain ». Autour de la route, il est marqué par des secteurs d'activité – la « route du meuble » et « Cap Malo » qui, à La Mézière, constitue le dernier grand pôle d'attraction de la métropole rennaise. Côté voie ferrée, Montreuil-sur-Ille, que le TER situe à 20 minutes de la gare de Rennes peut être considérée comme limite du périurbain en termes de commune résidentielle attachée au pôle d'emploi rennais.
- Sous l'influence de Saint-Malo : le « pays maritime » correspond à la couronne résidentielle de la cité corsaire. Jusqu'à Châteauneuf, ce secteur s'étire le long des



Hédé.

rivages de la Rance maritime qui, à Plouër-sur-Rance, laisse place à la Rance fluviale.

- Au sud de Châteauneuf, les deux routes de Dinan à Dol-de-Bretagne, dont l'une appartient au réseau d'intérêt national, déterminent un secteur d'activité entre leurs croisements avec l'axe entre Rennes et Saint-Malo. Il s'étend sur la commune de Miniac-Morvan autour de l'ancienne route départementale.
- Entre ces deux secteurs actifs sous l'influence des deux agglomérations, deux types d'environnement « naturel » subsistent : un secteur forestier qui se situe dans le triangle Dinan/Combourg/Dol-de-Bretagne, et un pays rural, marqué par l'agriculture entre Saint-Pierre-de-Plesguen (qui marque la jonction vers Dinan) et le pays urbain de Rennes. Ce sont des zones d'ombre en termes d'équipements et d'emploi.

Des « zones d'ombre » dans la linéarité

Les secteurs qui bénéficient moins des dynamiques induites par les supports de mobilité, ou les entités pro-

tégées comme la forêt, sont des « zones d'ombre » en termes d'urbanisation qui rompent la linéarité. Il en est ainsi de la forêt mais aussi du secteur autour de Dingé qui répond à une armature qui lui est propre.

Après Montreuil-sur-Ille, la desserte ferroviaire est plus lâche. L'arrêt de Dingé, simple halte, est desservi à une fréquence plus faible que les communes périurbaines ou urbaines. La distance s'allonge entre les gares en maintenant des vides d'urbanisation entre les centres. Jusqu'à Saint-Malo, seules les deux villes historiques de Combourg et de Dol-de-Bretagne seront desservies par le train.

Dans le secteur forestier et le secteur rural, les entités paysagères et la structure routière secondaire fracturent de façon beaucoup plus radicale le processus d'urbanisation.

Ainsi, autour de Dingé, l'activité rurale demeure très présente. Le centre communal n'a pas de lien direct avec la gare qui porte son nom mais dont il est éloigné de 2 km. Des routes secondaires convergent vers le centre de Dingé, révélant d'anciennes structures routières que l'on peut qualifier de rurale si l'on se souvient que le



Dingé.



village est convergence des chemins. Ici la direction Nord-Sud n'est plus celle des routes organisées sur le réseau en étoile et peu différenciées par leur dimension : on se perd plus aisément dans ce maillage routier. La fréquence du trafic est moins forte : le silence s'établit. L'armature des routes à laquelle s'ajoute l'éloignement des axes de transport confèrent au territoire de Dingé une forte caractéristique rurale : à l'appui du respect de l'activité agricole, elle mériterait sans doute d'être préservée.

Le territoire de Dingé paraît ainsi constituer un « angle mort » à l'intérieur du faisceau, terme auquel nous préférons le mot de « bulle » qui nous semble mieux définir l'aspect positif de cette polarité rurale.

Des centres le long de la route

Le tracé de la quatre-voies RD 137 est récent. Ses derniers tronçons n'ont été ouverts que dans les années quatre-vingt-dix. La voie rapide a suivi globalement en parallèle la route historique suivant l'axe nord-sud le plus direct entre les deux villes de Rennes et Saint-Malo, en

contournant les centres à faible distance. Entre Vignoc et Châteauneuf, les agglomérations se situent à une distance qui n'est jamais supérieure à 600 m de la route.

À l'Est de cet axe routier, une suite de centres très rapprochés se succèdent le long de la route historique. On y est partout relié à Rennes en moins de 30 minutes et à Saint-Malo entre 30 et 40 minutes. Support efficace des déplacements, la voie rapide engendre aussi un autre effet. À faible distance des lieux habités, sa présence s'impose aussi à l'esprit : le bruit de fond du trafic, des aperçus sur la route font ici sentir le lien extra-communal de façon permanente.

L'urbanisation s'y développe autour de lieux extrêmement différents parmi lesquelles on trouve une déclinaison pratiquement complète des différentes typologies historiques : du village (Pleugueneuc, Trévérien, par exemple) à la cité (Hédé).

Accrochés à une route régionale majeure, ces centres communaux ont précédemment connu un développement linéaire suivant la voie qui les traversait : ce depuis le



19^e siècle, grande période de rénovation des routes, aussi l'époque de la libéralisation de l'implantation commerciale jusqu'alors strictement confinée aux villes et bourgs à l'exclusion des villages. Saint-Domineuc en est l'exemple par excellence : il y a création d'un nouveau bourg au 19^e siècle. Il se forme de façon linéaire le long de la route.

Lien, la voie rapide routière est aussi une frontière qui contient sur une face l'extension de l'urbanisation des centres communaux par ailleurs très proches les uns des autres (3 km entre centres de Saint-Pierre-de-Plesguen à Saint-Domineuc, 5 km- plus grande distance- entre Saint-Domineuc et Tinténiac). À terme, cela pourrait laisser présager un mode de développement de l'urbanisation sous forme d'une linéarité globale entre Hédé et St-Pierre-de-Plesguen.

Le long de ce parcours « rural », trois ensembles méritent l'attention : au pied de la côte de Hédé, Tinténiac se rattache au maillage régulier des centres de la seconde couronne rennaise. Le croisement de la route et du canal dispose d'un potentiel de découverte du pays

rural en longeant le canal à partir de la route. De Saint-Domineuc à Saint-Pierre-de-Plesguen, un réseau serré de centres, maillés par les échangeurs est caractérisé par sa proximité aux villes de Dinan et Combourg situées à une dizaine de kilomètres. Les populations mobiles qui les habitent y optimisent de plus en plus leurs trajets par le covoiturage.

Nouvelle géographie urbaine ?

Toute ligne génère une urbanisation qui peut bénéficier d'une collectivisation du transport. C'est aujourd'hui une donnée bien intégrée à partir des lignes ferroviaires. Cela l'est moins en secteur diffus à partir des routes. Et chaque commune se développe de façon autocentrée.

Le développement de l'urbanisation par extension concentrique à partir des villages ou des bourgs procède d'une réflexion qui pose l'ancien centre communal comme le lieu qui rassemble les populations. Or qu'en est-il aujourd'hui quand l'église qui en faisait le cœur ne rassemble plus, quand le café rural n'est plus fréquenté



par des personnes qui se déplacent en voiture – lutte normale contre l'alcoolémie au volant oblige ? Surtout, quand le commerce désormais est concentré dans la « supérette », toujours une boîte métallique édiflée en limite communale. On s'y rend en voiture : aucune urbanisation en secteur diffus ne tient compte de ce lieu comme point central donc intégré au développement urbain au sein de secteurs habités au plus proche. Or si le commerce de périphérie est point central en limite communale, ne devient-il pas centre entre les communes, générant le long des lignes une urbanisation qui s'étire d'un centre à l'autre ? Ne reste-t-il pas aujourd'hui à se réinterroger sur ces nouvelles données qui mettent en cause les raisonnements courants fondés sur l'usage de l'automobile depuis plusieurs décennies ? Admettre l'idée des déplacements sur longues distances

entre résidence et lieu du travail en optimisant pour les transports partagés – public ou covoiturage – mais tout faire pour réduire le déplacement automobile local. Les lignes entre les villes qui concentrent l'emploi – voies ferrées mais aussi voies routières rapides – supportent les enjeux majeurs d'une urbanisation à venir. Les cartes de croissance démographique mettent clairement en évidence ce phénomène. Y favoriser une urbanisation dense par rapport aux communes situées en retrait des lignes peut constituer un choix qui permet d'un côté de fédérer les trajets et de l'autre de respecter au mieux les secteurs ruraux en arrière-plan. Les formes linéaires de l'urbanisation qui ont fait l'objet de processus « naturels » au 19^e siècle, également théorisées depuis cette époque, pourraient ainsi être repensées dans le cadre d'une planification régionale du développement de l'urbanisation. ■



MOBILITÉ

À la rencontre des navetteurs

RÉSUMÉ > *Les navetteurs, c'est ainsi que nos voisins belges qualifient leurs compatriotes prenant tous les jours les transports en commun entre leur domicile et le travail. Un terme qui qualifie bien les Malouins et les Rennais vivant à cheval sur les deux villes. Trajet quotidien ou hebdomadaire, en voiture ou en train : qui sont ces navetteurs breilliens ? Réponse en portraits et en témoignages.*



REPORTAGE ET PHOTOS > **AMÉLIE CANO**

Gare de Rennes, 7 heures 20, un mardi matin. Sur le quai, les passagers se pressent en silence pour monter dans le train de Saint-Malo. Les plus ponctuels sont les vacanciers : un couple de cyclistes, casque sur la tête, jaquette fluo sur les épaules et vélo à la main, deux adolescents en partance pour un tournoi de tennis, une femme et sa lourde valise. Les travailleurs, eux, arrivent plutôt à la dernière minute, avec l'air détaché de ceux qui connaissent les lieux. Sacoches en cuir, chaussures de ville, costume pour certains... Ils forment la tribu des navetteurs quotidiens.

Salariés ensommeillés

« La SNCF et la Région Bretagne sont heureux de vous accueillir dans ce train à destination de Saint-Malo » module la douce voix de Simone Hérault. Oui, c'est elle, la célèbre « dame de la SNCF » – trente ans de service, excusez du peu. Coups de sifflets du contrôleur, et le train s'ébranle. À travers les vitres défile la rue de Nantes et les tours grises de La Courrouze. Un rapide arrêt à Pontchaillou, où s'engouffrent une vingtaine de voyageurs dont deux retardataires, leur vélo sous le bras,



AMÉLIE CANO est journaliste indépendante et membre du collectif YouPress. Elle est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.



et le convoi poursuit sa route. Dans les wagons, pas un bruit. Les scolaires sont en vacances, chacun profite du silence. Un trentenaire lit *L'Équipe* en mâchant son pain au chocolat. Habitué, c'est en chaussettes qu'il fait le trajet, ses chaussures sagement rangées sous le siège. Autour de lui, on somnole ou on dort à poings fermés, comme cette coquette jeune femme au pull scintillant, écouteurs aux oreilles. Montreuil-sur-Ille, Combourg : à chaque station, le train s'emplit un peu mais personne ne descend. Désormais plus de touristes, seulement des salariés parfois encore ensommeillés.

Parenthèse silencieuse

Cinquante minutes de trajet, et seuls résonnent les grincements du train. Deux collègues, montées à Montreuil-sur-Ille, troublent à peine l'ambiance monacale par leurs chuchotements. Dehors, la brume matinale laisse place au soleil. Dans le train, ceux qui ne dorment pas lisent ou travaillent. Le palmarès des journaux ? *Le Monde* et *Métro*. Les tablettes numériques ont aussi leur petit succès. À noter parmi les passagers : la forte proportion d'hommes. Si les bus rennais sont très féminins aux heures de pointe, la parité est ici de mise. Un arrêt à Dol-de-Bretagne, et le TER s'approche de la cité corsaire. Les plus pressés s'agglutinent devant les portes. Certains s'échangent quelques discrets saluts. 8 heures 25 : le train entre en gare de Saint-Malo. Les portes s'ouvrent et, en un instant, les quatre wagons se vident. Sous le ciel chargé de nuages, la foule s'égayé, qui vers les bus, qui à pied ou à vélo. Pour les navetteurs, la journée malouine commence. ■

Le train, ce mal-aimé ?

De l'avis des navetteurs interrogés, la voiture est le moyen de locomotion le plus emprunté par les personnes faisant fréquemment le trajet entre les deux villes. Les raisons ? La flexibilité des horaires et l'accessibilité parfois limitée des gares. En effet, il n'est pas toujours évident de combiner bus et train pour ceux qui vivent ou travaillent en banlieue de Rennes ou de Saint-Malo. Symptôme de l'attractivité de la capitale bretonne : il y a trois fois plus de train Saint-Malo – Rennes en heure de pointe le matin que dans le sens inverse.





La dormeuse du train

Clémentine, 19 ans, étudiante

Deux ans déjà que Clémentine navigue entre Saint-Malo et Rennes. Bac en poche, l'étudiante s'est lancée en 2012 dans une classe préparatoire aux écoles de commerce. Une filière qui n'existe pas dans la cité corsaire. « J'ai été reçue à Nantes, Rennes et Paris. J'ai choisi Rennes car c'était la meilleure des trois. C'était aussi plus proche de chez mes parents », explique la souriante jeune femme. Si elle rentrait souvent l'an dernier, ses trajets se font plus espacés aujourd'hui. Son rythme ? Aléatoire. « Je rentre souvent sur un coup de tête. J'y vais plutôt en train parce que c'est plus simple, je n'ai pas mon permis. Je ne m'organise pas trop à l'avance, j'en prends un à la volée. Il y en a suffisamment, je ne me suis jamais retrouvée sans train quand j'en avais besoin. Si je veux rentrer chez moi dans deux heures, je peux », assure Clémentine. Parmi les passagers, l'étudiante appartient sans conteste à la catégorie des dormeurs. « Je ne fais pas trop attention au paysage. Les contrôleurs, les habitués, je ne les repère pas. Je fais ma sieste en général », admet-elle. Si l'étudiante apprécie sa vie rennaise, son cœur reste à Saint-Malo. « C'est ma ville, ma maison, là où j'ai grandi ». Se voit-elle y vivre après ses études ? « Non, et à Rennes non plus d'ailleurs ! », s'exclame-t-elle en riant, « je compte partir à l'étranger ». ■





Le covoiturage convivial

Liliane, 27 ans, assistante de prévention à la médecine du travail

« Ma première motivation pour faire du covoiturage ? C'était la sécurité. L'hiver, j'avais peur de m'endormir au volant. Je me suis dit que ça pouvait dépanner des gens et moi, ça me fait de la compagnie », explique Liliane.

La jeune femme est une baroudeuse. Après un emploi à Lille, elle s'est réinstallée à Rennes l'an dernier. « J'ai cherché du travail dans un rayon de 150 kilomètres, j'ai trouvé à Saint-Malo ». Elle s'y rend désormais tous les jours. Parmi ses passagers, des étudiants, des travailleurs et, parfois, des vacanciers. « J'ai déposé mon annonce sur le site de covoiturage Blablacar en janvier. Depuis, j'ai du monde presque tous les jours. On finit par créer des liens, c'est le côté sympa de la chose », raconte-t-elle. Et l'aspect économique ? « Ça amortit un peu le budget essence, mais ce n'était pas ma motivation première. Je ne demande que 4 € par personne. J'avais anticipé ce budget, j'ai changé de voiture pour une qui consomme moins. Si je n'avais pas ces trajets, j'aurais dépensé cet argent ailleurs de toute façon ! », philosophe Liliane. Attachée à sa ville, elle ne compte pas emménager à Saint-Malo. « J'ai ma vie à Rennes, mon mari, mes amis. J'aime sortir, je fais beaucoup de choses. Ça bouge moins à Saint-Malo. Je n'ai pas d'enfants ni de contraintes, donc ça ne me gêne pas de faire les trajets ». ■



À deux, c'est mieux

Emmanuel, 36 ans et Norbert, 46 ans, salariés dans l'informatique

Il y a un an, en discutant dans le bureau d'un collègue, les deux hommes ont découvert qu'ils faisaient chacun le trajet quotidien depuis Saint-Malo. Désormais, Emmanuel et Norbert font la route ensemble. Une semaine, c'est l'un qui prend sa voiture, et la semaine suivante,

c'est l'autre. « En partageant ainsi moitié-moitié, on repose les conducteurs, c'est plus prudent », explique Emmanuel. La clé du succès ? Ils travaillent dans la même entreprise près des Longchamps à Rennes, avec les mêmes horaires. « C'est vraiment important pour un covoiturage régulier », assure Norbert. Et lorsque l'un ou l'autre a un empêchement, « on s'envoie un SMS le matin », racontent-ils. Au-delà du côté convivial, l'aspect financier est essentiel pour les deux collègues. « On roule 130 kilomètres par jour, ça nous fait un budget mensuel d'essence de 250 à 300 € », calcule Emmanuel. Le duo transporte aussi régulièrement des passagers via le site Blablacar. « On voit des profils différents, des gens qui ont des projets de création d'entreprises, des jeunes... On parle d'autre chose que de notre boulot », témoigne Norbert. L'un comme l'autre ne se voient pas quitter Saint-Malo. Les raisons ? La qualité de vie pour l'un, la mer pour l'autre. Déjà navetteurs depuis plusieurs années, les deux hommes savent que cela risque de durer encore. « En informatique, on manque d'opportunités de travail à Saint-Malo », regrette Norbert.

Emmanuel, lui, attend « avec impatience que la technopole de Saint-Malo se développe, ça créera peut-être des opportunités ». En attendant, ils continuent à parcourir les 45 minutes – 55 minutes aux beaux jours –

qui séparent les deux cités. Le train ? « Ce n'est pas possible car on vit et on travaille loin des gares. Quant au télétravail, les entreprises n'y sont pas encore prêtes », constatent les deux collègues. ■



Saint-Malo, Rennes, Lisbonne

Émeline, 19 ans, étudiante

Comme de nombreux Malouins, Émeline s'est inscrite à l'université à Rennes après son bac. « Je n'ai pas trop réfléchi, c'était la fac la plus proche. Mes amis ont fait de même », explique l'étudiante. Un choix qu'elle ne regrette pas. « J'aime bien l'ambiance de Rennes. En tant qu'étudiant, on n'y est pas à plaindre », glisse-t-elle avec malice. Le trajet vers Saint-Malo, elle le connaît par cœur pour le faire presque tous les week-ends depuis deux ans, la plupart du temps en covoiturage. Et sur ce sujet, elle est incollable. « Le week-end, la plupart des pilotes sont des étudiants. D'ailleurs les voitures partent des différentes facs. À la base, le principe est sympa. Ça s'est bien passé la première année. Mais ces derniers temps je prenais davantage le train car ça commençait à m'agacer : des problèmes de ponctualité de la part des

pilotes, des points de dépôt éloignés, le prix a augmenté (son site de covoiturage impose une taxe d'1,50 € par trajet, N.D.L.R.). Et j'en ai un peu marre de discuter car on raconte toujours la même chose. Mais ça reste plus économique que le train », détaille-t-elle. Durant ces voyages, c'est tout un petit monde malouin qui se mêle. « Il y avait toujours des passagers que je connaissais, ou qui me connaissaient plus ou moins directement, ou que j'avais déjà croisés... Saint-Malo est une petite ville », témoigne la jeune femme. Aujourd'hui, fini la Bretagne, Émeline va terminer sa licence de biologie à Lisbonne. « Ces deux ans étaient positifs, mais c'est suffisant. Maintenant je me lance dans l'inconnu », se réjouit-elle. Avec, peut-être, de nouvelles aventures de covoiturage à raconter à son retour. ■



REGARDS CROISÉS

PAROLES D'ÉLUS

Donner un second souffle à la coopération

RÉSUMÉ > *Le renforcement de la coopération entre Rennes et Saint-Malo figure à l'agenda politique de rentrée des deux collectivités. Pour Place Publique, les présidents de Rennes Métropole et Saint-Malo Agglomération détaillent leur feuille de route. Si tout n'est pas encore arrêté, plusieurs chantiers stratégiques ont déjà été identifiés, dans le champ de l'économie, de la mobilité, du tourisme, du numérique... Sans oublier de tirer les leçons des difficultés du passé.*



RÉCIT > **XAVIER DEBONTRIDE**

On les avait quittés un samedi pluvieux, au pied des remparts sur le quai Saint-Vincent, face au trimaran de Gilles Lamiré qui porte les couleurs de Rennes Métropole – Saint-Malo Agglomération dans la prochaine Route du Rhum. Ce 28 juin, la maire de Rennes Nathalie Appéré et le président de Rennes Métropole Emmanuel Couet étaient venus rencontrer leur homologue malouin Claude Renoult, nouveau maire et président de la communauté d'agglomération, pour réaffirmer leur volonté de poursuivre et d'intensifier la coopération entre leurs deux territoires.

Au-delà de la photographie en mode « équipage soudé » et des poignées de mains de circonstance, les observateurs avaient noté de part et d'autre une sincère envie de travailler ensemble. Pour en savoir un peu plus sur les intentions concrètes des élus, rendez-vous fut pris, mi-juillet, le matin dans le bureau d'Emmanuel Couet à l'hôtel de Rennes Métropole, en début d'après-midi dans celui de Claude Renoult, au cœur de l'imposant hôtel de ville malouin.





Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole.

RICHARD VOLANTE

Installés dans leurs fonctions respectives depuis quelques mois seulement, les deux hommes se connaissent peu et n'ont pas les mêmes parcours, ni les mêmes engagements partisans. Toutefois, l'un et l'autre partagent une conviction commune : la nécessité de « redonner un second souffle » à la coopération amorcée en 2009 par leurs prédécesseurs, Daniel Delaveau et René Couanau. « Cette volonté renvoie à une certaine conception de l'action publique, qui doit faire abstraction des limites administratives pour s'attacher aux bassins de vie, aux échanges entre acteurs économiques, culturels et universitaires... Dès que l'on vise cet accompagnement des acteurs, on a envie d'aller plus loin en se situant dans la coopération et non pas la concurrence », souligne d'emblée Emmanuel Couet, en rappelant que le dossier des coopérations territoriales est une compétence rattachée à la métropole.

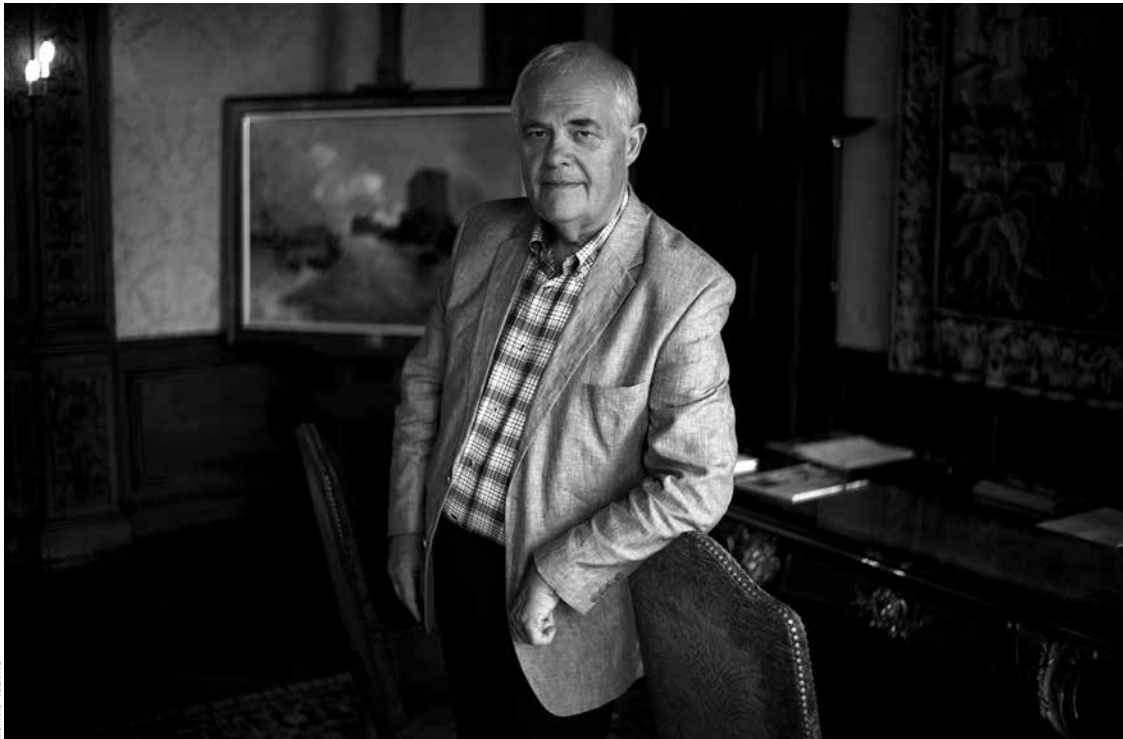
Pragmatisme revendiqué

Une approche partagée par Claude Renoult, qui regrette toutefois la faiblesse des résultats concrets obtenus jusqu'à présent. « Il y a eu une volonté de démarrer une

coopération tous azimuts, dans le tourisme, la culture, l'économie, les sports... On a mis en place toute une série de groupes de travail d'élus et de techniciens. Mais je constate que cela n'a pas produit des effets complètement satisfaisants. Qui trop embrasse mal étirent ! », déplore en souriant l'élus malouin.

Pas question, pour autant, de s'en tenir au constat du verre à moitié vide. À Rennes comme à Saint-Malo, l'heure est au pragmatisme. « Lors de notre rencontre du 28 juin, nous avons pu vérifier que nous avions la volonté de faire davantage. L'idée de renforcer notre coopération a été clairement réaffirmée. D'emblée aussi, nous nous sommes dit que nous ne pouvions pas nous satisfaire de propos génériques. Nous avons tous les trois l'envie de la « coopération par la preuve ». Du coup, afin de ne pas nous disperser, nous souhaitons identifier des thèmes et des enjeux forts en nombre limité », précise Emmanuel Couet.

Dès la rentrée de septembre, les services des deux collectivités vont travailler ensemble, afin d'identifier les axes concrets de collaboration. Les élus, quant à eux, ont



RICHARD VOLANTE

Claude Renoult, président de Saint-Malo Agglomération.

prévu de se retrouver mi-novembre, juste après l'arrivée de la Route du Rhum, dans le cadre d'un séminaire qui fixera les grandes orientations stratégiques, les champs d'action prioritaires ainsi qu'un échéancier précis.

Dans cet exercice, les équipes savent qu'elles devront surmonter un écueil de... taille, lié à la dissymétrie des collectivités. Pas question, évidemment, de faire comme si les moyens étaient identiques entre Saint-Malo Agglomération (18 communes, 80 000 habitants) et Rennes Métropole (43 communes depuis le 1^{er} janvier 2014 et plus de 421 000 habitants) ! Pour autant, cette différence ne doit pas freiner les ambitions. « Clairement, ce décalage de moyens nous oblige à nous concentrer sur quelques actions très précises sur lesquelles il faut parvenir à des résultats tangibles rapidement », confirme comme en écho Claude Renoult.

L'économie en première ligne

Sans surprise, l'économie et l'emploi arrivent en tête des préoccupations partagées. C'était déjà l'un des axes forts de la précédente mandature, mais chacun

reconnaît qu'il est possible aujourd'hui d'aller plus loin. Avec, en ligne de mire, la technopole de Rennes Atalante - Saint Malo. Force est de constater que le projet de créer, il y a bientôt dix ans, un parc métropolitain malouin, centré sur les biotechnologies marines avec le soutien de Rennes Atalante, n'a pas tenu complètement ses promesses. Ce thème fut d'ailleurs l'un des enjeux de la campagne électorale malouine. Claude Renoult ne mâche pas ses mots : « Nous n'avons pas reçu de la part de l'équipe de Rennes Atalante le soutien auquel nous pensons avoir droit. C'est une réelle insatisfaction. Nous avons eu récemment une discussion franche à ce sujet avec les responsables de la technopole rennaise », lâche-t-il. Quelques heures plus tôt, à Rennes, Emmanuel Couet n'avait pas éludé le sujet : « nous devons réinterroger le partenariat autour de Rennes Atalante, sans rester sur une approche limitée aux seules biotechnologies marines, sans doute trop restrictive, mais en l'ouvrant davantage au numérique et à l'innovation, là encore dans une logique de complémentarité entre les acteurs rennais et malouins, et non de dilution des forces en



présence », souligne le président de Rennes Métropole. Les milieux économiques malouins semblent partager cette vision, et les vastes espaces disponibles sur le parc technopolitain qui s'étend sur 70 hectares à l'entrée de l'agglomération devraient progressivement s'ouvrir à de nouvelles activités. « Nous sommes en train de sortir du cahier des charges initial extrêmement fermé de la technopole. Nous allons nous concentrer sur les entreprises à valeur ajoutée. Il n'est pas question, toutefois, d'implanter sur ce site des activités commerciales, ni des services », précise Claude Renoult. « Les trois bâtiments en construction se remplissent convenablement. L'entreprise C-Ris Pharma va doubler sa capacité et sa surface, et la première pierre du futur siège social mondial de Goëmar vient d'être posée », ajoute l' élu malouin, également très attentif au devenir d'une autre « pépite » locale, le spécialiste d'emballages et de matériaux à base d'algues Algopack, actuellement hébergé à la pépinière d'entreprises et qui a vocation à rejoindre la technopole.

Les mobilités en chantier

Second sujet clé de la coopération Rennes-Saint-Malo : les mobilités. « Il s'agit d'un enjeu essentiel qu'on peut saisir à différentes échelles. Il y a évidemment la problématique de la LGV à l'horizon 2017. Il faut que tout le territoire se mette en ordre de marche par anticipation afin de créer un écosystème favorable à cette arrivée. Mais il ne faut pas non plus négliger les liaisons

TER entre Rennes et Saint-Malo, qui concernent un nombre croissant de ménages bi-localisés ou bi-actifs. À l'ère de la mobilité professionnelle, ce sujet nous interroge directement », souligne Emmanuel Couet. Une préoccupation largement partagée par son homologue malouin, qui se réjouit de la perspective de la LGV plaçant, dans trois ans, la cité corsaire à seulement 2 h 15 de Paris Montparnasse. Mais au-delà, Claude Renoult compte sur la relance de la coopération avec Rennes pour accélérer dans le domaine des mobilités au sens large. « Ce chantier a été ouvert dans le passé, mais il n'a pas été suffisamment approfondi », regrette-t-il.

L'un des freins à cette situation tient sans doute au fait que cette compétence n'a été transférée à Saint-Malo Agglomération que pour les transports collectifs. « Du coup, la problématique de la voiture électrique ou du covoiturage, par exemple, a été traitée au niveau des communes, et non pas de l'agglomération, et elle n'a jamais abouti. Des opérateurs industriels s'y sont intéressés à une époque, mais ils se sont progressivement découragés », note le président de l'agglomération malouine, qui envisage à présent d'intégrer ces nouvelles mobilités dans les compétences communautaires. De quoi, peut-être relancer les initiatives, notamment dans le domaine du véhicule électrique dont l'édile malouin (qui a effectué toute sa carrière professionnelle chez EDF !) est un fervent défenseur et un utilisateur convaincu. Dans le domaine de l'autopartage, l'installation d'une station Cityroul à la gare de Saint-Malo en 2011 a fait long feu, mais le dossier pourrait être relancé dans les prochains mois. « Sur tous ces sujets liés à la mobilité, nous sommes engagés dans une triple logique de partage d'expérience, de porte d'entrée régionale et d'accessibilité du territoire », complète Emmanuel Couet. Il y a donc fort à parier que des initiatives concrètes seront mises en chantier dans les prochains mois dans ce domaine qui concerne directement les habitants.

Le tourisme en débat

Troisième grand dossier qu'élus et techniciens rennais et malouins comptent bien aborder ensemble : la question du tourisme et de ses enjeux. Attention, terrain miné ! Pas facile en effet de dépasser les rivalités traditionnelles pour jouer la carte d'une véritable complémentarité territoriale. « Ce n'est pas le sujet le plus simple », reconnaît sans ambages le président de Rennes



RECHERCHES - VIGORANTE



RICHARD VOLANTE

Métropole, qui sait bien que celui-ci est appréhendé de manière un peu anxiogène au pied des remparts. Avec un caillou dans la chaussure : le positionnement revendiqué de l'agglomération rennaise sur le marché très disputé du tourisme d'affaires. La perspective du futur centre des congrès du Couvent des Jacobins a fait grincer des dents du côté du Palais du Grand Large. L'emblématique équipement malouin redoute en effet une concurrence frontale et fratricide, même si les deux équipements offriront des atouts différents en dépit de jauges comparables : une splendide vue sur mer côté Saint-Malo, un équipement de pointe en cœur de ville historique dans un site patrimonial, à Rennes. On sent tout de même le maire de Saint-Malo très vigilant sur la question de la complémentarité des deux centres, et désireux de poursuivre la modernisation du Palais du Grand Large. Pour l'heure, il travaille à la redéfinition de ses conditions d'exploitation, dans le cadre d'une nouvelle structure qui devrait être opérationnelle au 1^{er} janvier 2016. Avec, en complément, la création d'un lien physique – sans doute une passerelle – entre le Palais et Quai Malo (ex Espace Duguay-Trouin) de l'autre côté de l'avenue, afin d'améliorer la circulation et le confort des congressistes. À Rennes, on est bien conscient de la sensibilité du sujet, et l'une des pistes à l'étude consiste à imaginer des offres communes dans le domaine du tourisme d'affaires, avec par exemple des packs de congrès articulés sur les deux destinations. « C'est un vaste sujet, qui n'est pas celui où

l'on trouvera le plus spontanément des complémentarités immédiates. Toutefois, nous ne serions pas surpris si nous ne travaillions pas cette dimension essentielle », souligne Emmanuel Couet, qui évoque à ce propos l'exemple de la coopération Rennes-Nantes, qui elle non plus n'allait pas forcément de soi au départ.

Le numérique et l'océan en partage

Enfin, Rennes et Saint-Malo devraient explorer un dernier axe de coopération stratégique et transversal : le numérique. Cette dimension revendiquée par l'agglomération rennaise, candidate déclarée au label French Tech, intéresse également directement les acteurs malouins réunis au sein de la dynamique association Digital Saint-Malo. Là encore, les complémentarités méritent d'être renforcées, entre un bassin rennais riche d'acteurs historiques et de grands groupes, et un vivier de développeurs malouins très tournés vers les usages. Les prochaines rencontres Opportunités Digitales, qui se déroulent à Rennes mi-octobre en partenariat avec le Québec, pourraient donner l'occasion de premiers échanges formalisés. Déjà, les entrepreneurs malouins du numérique ont pris l'habitude de rencontrer leurs collègues rennais au sein de la Cantine numérique, aux Champs Libres. Et ils vont à leur tour bénéficier d'une belle vitrine en s'installant au cœur du nouveau Pôle culturel malouin, face à la gare TGV, dans les locaux initialement prévus pour une brasserie, puis une salle d'exposition. Claude Renoult a suivi personnellement le dossier en défendant cette localisation hypercentrale, plus adaptée aux habitudes de travail des start-up du numérique que le parc technopolitain Atalante.

En cette fin d'été, après une saison touristique marquée par le succès de l'exposition sur les Terre-Neuvas, en provenance directe du Musée de Bretagne à Rennes, les deux collectivités s'apprentent à vivre l'aventure maritime de la Route du Rhum, en suivant la transat de Gilles Lamiré à partir du 2 novembre. À la barre de son trimaran de 50 pieds vert et bleu aux couleurs de « Rennes Métropole - Saint-Malo Agglomération » (l'ex Prince de Bretagne de Lionel Lemonchois, vainqueur dans sa catégorie en 2010), le skipper cancalais, déjà sur la ligne de départ des deux précédentes éditions, rêve de podium. Une belle manière pour Rennes et Saint-Malo de faire cause commune, ensemble sur le même bateau. Tout un symbole ! ■



TÉMOIGNAGES

La coopération vue par...

RÉSUMÉ > *Ils sont sportifs, chefs d'entreprise, acteurs du monde culturel ou professionnels de l'immobilier. Ils ont en commun de vivre au quotidien la relation entre Rennes et Saint-Malo. Ils partagent ici leur vision de la coopération.*

PROPOS RECUEILLIS PAR > **XAVIER DEBONTRIDE**



RICHARD VOLANTE

MICHEL MENNY, PDG DE SEIFEL

**« Il faut jouer
la complémentarité. »**

« Je m'intéresse à la coopération entre Rennes et Saint-Malo à deux niveaux : côté entreprise, je cherche à diversifier mon activité en intégrant de nouvelles applications à forte valeur ajoutée dans mes produits, sur le marché du mobilier urbain sensible (réseaux électriques, gaz, télécoms...) et de la mobilité (bornes de recharge pour les véhicules électriques). Je cherche donc à nouer des partenariats locaux avec des acteurs des nouvelles technologies, notamment dans le numérique, qui sont présents sur le bassin rennais. L'expérimentation de nouvelles solutions de mobilités sur l'axe Rennes/Saint-Malo m'intéresse également car la distance entre les deux agglomérations s'y prête parfaitement. De même, nous sommes en étude sur des solutions de « mobilité douce » (vélo électrique par exemple) dans un contexte de valorisation touristique de circuits particuliers.

Par ailleurs, en tant qu'acteur économique, je suis sensible à l'attractivité du territoire. À Saint-Malo, nous ne pouvons pas nous contenter du tourisme ! Il faut également proposer des formations supérieures, avec des laboratoires de recherche dans des domaines précis, en complémentarité de l'offre rennaise. L'avenir économique de Saint-Malo passe par les start-up, qui doivent pouvoir trouver ici un écosystème adapté à leurs attentes, et par la pérennité des activités industrielles classiques déjà présentes. La proximité de Rennes doit y contribuer. » ■

GILLES LAMIRÉ, SKIPPER DU BATEAU « RENNES MÉTROPOLE/SAINT-MALO AGGLOMÉRATION »

« Rennes/Saint-Malo, un territoire que je vis naturellement. »

« La relation Rennes/Saint-Malo, pour moi, c'est une évidence ! Lorsque je suis allé à la rencontre de Saint-Malo Agglomération dans la perspective de cette Route du Rhum 2014, j'avais déjà en tête l'axe Rennes/Saint-Malo. C'est une histoire de famille ! Mes grands-parents étaient Cancalais, mais ils travaillaient à Rennes. Enfant, je vivais en région parisienne et nous faisons toujours une halte chez eux, rue Richard-Lenoir, sur la route des vacances. Désormais, je suis très fréquemment à Rennes, pour rencontrer mes partenaires économiques, notamment. C'est donc un territoire que je vis naturellement. Pour moi, Rennes, capitale de la Bretagne, se vit comme un « hub », ouvert sur l'extérieur. Il existe une véritable complémentarité avec Saint-Malo. L'alliance des deux agglomérations autour du bateau pour cette Route du Rhum est valorisante pour tout le monde, dans la logique des initiatives menées conjointement avec le Québec,



RICHARD VOLANTE

par exemple. Je tiens d'ailleurs à souligner que ces deux partenaires institutionnels ne dilapident pas l'argent du contribuable dans cette aventure : ils n'apportent que 25 à 30 % du budget de la course (N.D.L.R. : 50 000 euros par an et par collectivité pendant deux ans), et ils sont assurés, en contrepartie, de bénéficier d'une très forte visibilité médiatique avant le départ et pendant la transat. J'ai la chance de courir sur le bateau avec lequel Lionel Lemonchois a remporté la précédente Route du Rhum dans la catégorie des multicoques de 50 pieds. Je suis donc très confiant et je vise le podium ! » ■



RICHARD VOLANTE

JEAN-YVES BORDIER,
CRÉATEUR DU BEURRE BORDIER

« Les deux poumons d'un même territoire. »

« Pour moi, la relation entre Rennes et Saint-Malo est indissociable. J'ai démarré mon activité à Saint-Malo mais je me suis rapidement rapproché de Rennes pour des raisons logistiques, dans un souci de développement national et international. En bon Breton, j'ai autant besoin de l'Armor que de l'Argoat pour vendre du beurre à Hong Kong ! Lorsque j'accueille mes clients, ils viennent visiter l'atelier de fabrication, près de Rennes, puis découvrent la Maison du Beurre à Saint-Malo. Sur le plan économique, il est indispensable que les deux territoires travaillent davantage ensemble, au service de l'emploi. Les sujets de coopérations ne manquent pas ! Il faut oublier les rivalités anciennes, et miser sur les complémentarités de l'axe Rennes/Saint-Malo. Ce sont les deux poumons d'un même territoire de vie et d'esprit d'entreprise. Pour ma part, j'ai la chance de vivre grâce à ces deux villes, c'est une force. » ■



**BOB ESCOFFIER,
FONDATEUR D'ÉTOILE MARINE CROISIÈRES**

« Saint-Malo est connu dans le monde entier ! »

« Même s'il est parfois difficile de travailler à Saint-Malo (j'y suis installé depuis 1986), je ne crache pas dans la soupe : si mon activité de location de bateaux et de construction navale n'avait pas été créée ici, je pense qu'elle n'aurait pas duré. Saint-Malo est connu dans le monde entier, bien plus que Rennes ou Nantes. Si j'osais, je dirais qu'en France, il y a Paris et Saint-Malo ! Je regrette toutefois que les Français n'aient pas de culture maritime, et c'est un peu vrai aussi pour les Malouins, comme les Rennais d'ailleurs. Les gens vont à la plage quand il fait beau. Aller sur l'eau, c'est une autre affaire ! Je constate que je m'adresse à une clientèle d'entreprise qui hésite souvent à organiser un événement sur un bateau.



RICHARD VOLANTE

Dans les pays nordiques, c'est une évidence, alors qu'en France, pour un séminaire, on pense d'abord à un hôtel ou une salle des fêtes. Cela dit, nous ne sommes pas assez présents à Rennes, c'est de notre faute. Je suis certain qu'il y a pourtant des opportunités à développer entre nos deux villes dans le domaine qui est le nôtre » ■

**CHRISTOPHE PENOT,
FONDATEUR DU CENTRE CRISTEL ÉDITEUR D'ART**

« Il existe une réelle attente en matière d'art contemporain. »

« Qu'avons-nous appris en ouvrant à Saint-Malo le Centre Cristel Éditeur d'Art, premier centre d'art privé sur la Côte d'Émeraude ? Qu'il existe, en matière d'art moderne et d'art contemporain, une formidable attente de la part des Malouins. Attente évidemment partagée par les nombreux Rennais qui sont venus découvrir les deux premières expositions consacrées à des artistes de réputation internationale : Jacques Villeglé et Mark Brusse. Toutes les études le montrent : Saint-Malo symbolise la plus mythique des villes en Bretagne. Elle le doit à son passé, à ses murs, à ses grands hommes, dont Cartier, Surcouf et Chateaubriand... Mais, dans une époque marquée par une forte concurrence touristique, Saint-Malo, pour rester une ville attractive aux yeux de ses visiteurs, doit offrir sur le plan culturel ce que des chefs d'entre-



RICHARD VOLANTE

prise comme Roulier, Bessec, Raulic ou Beaumanoir offrent sur le plan économique : une image dynamique et moderne. D'où notre volonté d'inviter désormais les meilleurs peintres, les meilleurs sculpteurs de notre temps pour qu'ils créent des œuvres sur Saint-Malo. Sans conteste, c'est nouveau et valorisant à court comme à long terme... Et c'est la preuve, pour les amateurs d'art, que Saint-Malo, traditionnelle destination balnéaire, possède désormais d'autres atouts dans son jeu... » ■

FABRICE BARBIN,
PRÉSIDENT DE DIGITAL SAINT-MALO

« Dans le numérique,
les connexions sont
rapides et faciles. »

« Au sein de notre association Digital Saint-Malo, nous voulons fédérer les acteurs du numérique pour les aider à travailler ensemble, tout en contribuant à renforcer l'attractivité du territoire, en direction des jeunes diplômés et des ingénieurs expérimentés. Enfin, nous avons pour objectif de sensibiliser le grand public aux usages du numérique, à travers des ateliers thématiques et des rencontres, par exemple autour de la bande dessinée, à l'occasion du prochain festival Quai des bulles, en octobre. Nous allons nous installer dans l'enceinte du pôle culturel place de la gare, pour gagner en visibilité. Ici, à Saint-Malo, nous ne sommes pas sur un territoire « faiseur de technologies », mais plutôt tourné vers les usages du numérique, c'est pourquoi dès l'origine nous



RICHARD VOLANTE

avons pris contact avec la Cantine numérique rennais pour travailler ensemble. Je regrette que nous n'ayons pas pu déposer une candidature commune avec Rennes dans le cadre de la French Tech, mais cela n'interdit pas les coopérations ! Nos adhérents développent des collaborations avec des entreprises rennaises. Venir à Rennes pour rencontrer les acteurs locaux du numérique n'est pas une contrainte car les connexions sont rapides et faciles. » ■

LAURENT GIBOIRE,
PDG DU GROUPE GIBOIRE

« Saint Malo, c'est
la plage de Rennes. »

« Saint-Malo, c'est une ville maritime avec un lieu patrimonial et historique magique, qui dispose d'une activité économique et culturelle et des facilités de moyens de transports qui vont encore être renforcées à partir de 2017. Saint-Malo, c'est la plage de Rennes, et ce n'est pas péjoratif de le dire ainsi ! En matière de transports, la combinaison entre le TER et le métro rennais est un atout considérable pour les deux villes et pour toutes les communes situées le long du parcours. Pour le marché de l'immobilier, c'est une réponse efficace au logement des jeunes ménages, qui peuvent habiter à la périphérie tout en bénéficiant de liaisons rapides en direction des deux pôles d'activités malouins et rennais. En matière économique, l'ancrage de la technopole Rennes Atalante



MARC JOSSE

à Saint-Malo doit être renforcé, ainsi que les échanges dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche. Dans le domaine de l'aménagement, il y a sans doute une réflexion à approfondir sur l'articulation des ports de commerce, de plaisance et de passagers, à la manière de ce qu'on l'observe dans les grands ports d'Europe du Nord, qui transforment ces activités économiques en facteur d'attractivité touristique. » ■

An aerial photograph of a beach with a reddish-pink tint. In the upper left, two people are standing in the shallow water. A long, winding trail of footprints leads from the water towards the bottom right. A concrete structure, possibly a pier or breakwater, runs diagonally across the bottom right corner. The overall scene is serene and captures a moment of human activity in a natural coastal setting.

ENJEUX & PROJETS

TOURISME

Saint-Malo, une destination entre pôle et porte

RÉSUMÉ > *Le tourisme malouin s'engage dans une nouvelle ère, avec la multiplication des projets d'hôtellerie de qualité, et une ouverture accrue vers son arrière-pays et le bassin rennais. Ces évolutions s'accompagnent d'une approche plus fine de l'évolution de la clientèle touristique, locale, nationale et internationale. À la fois pôle d'attraction et porte d'entrée dans un territoire plus vaste, Saint-Malo a des atouts à faire valoir pour s'adapter et rester dans la compétition.*



ANALYSE > **JEAN-FRANÇOIS GAUCHER**



Professionnel du tourisme sur la Côte d'Émeraude, JEAN-FRANÇOIS GAUCHER est docteur en géographie et chercheur associé au laboratoire RESO de l'université de Rennes 2.

Il suffit de se promener au pied des remparts pour s'en rendre compte : on croise à Saint-Malo des Rennais venus s'y promener en famille et en voisins, des Parisiens alléchés par l'accessibilité ferroviaire et de nombreux touristes étrangers séduits par l'imaginaire malouin, à deux pas du Mont Saint-Michel. Tout à la fois destination de tourisme local, national et international, la cité corsaire obéit ainsi à une triple logique touristique qu'elle conjugue et fait évoluer. Sans être exclusive, cette composante de son développement économique et urbain apparaît essentielle.

La ville se trouve ainsi à la fois dans une position de pôle et de porte. Sa place de destination dans un bassin touristique plus ou moins large évolue dans une série de déséquilibres dynamiques.

Actuellement, il est beaucoup question de mutation du tourisme vers le *low cost*, l'e-tourisme, le tourisme





REDACTO VOLANTE

La plage de Bon Secours, face au Grand Bé, avec sa piscine très prisée des estivants.

participatif... Autant de tendances qui induisent des ajustements immatériels dans de nouvelles techniques de communication et de commercialisation. Mais pour l'heure, ce qui frappe le visiteur, c'est la reconfiguration de l'immobilier hôtelier à Saint-Malo et les implications spatiales de cette évolution.

Amélioration qualitative

En vingt ans, c'en est bien fini de l'évolution binaire : vieillissement/déclassement de l'équipement hôtelier central, création d'un équipement hôtelier en périphérie de ville. La reconquête d'emplacements traditionnels se conjugue avec une amélioration qualitative de l'offre d'hébergement hôtelier et dépasse la simple mise aux normes de sécurité et d'accessibilité.

Intra-muros, deux navires amiraux ont repris des couleurs : situé face à l'Hôtel de ville, l'hôtel « France et Chateaubriand », avec un restaurant panoramique sur son toit, peut « sortir » des murs et voir le large. Sur la même place, « l'Univers » prolonge en terrasse son bar

mythique et rénove les structures d'aménagement et de décor qui ont constitué l'un des hôtels les plus anciens de la ville.

Sur le Sillon, non loin des « Thermes marins », une nouvelle hôtellerie de bord de mer haut de gamme a pris place avec « le Nouveau Monde », un hôtel quatre étoiles appartenant lui aussi au groupe Raulic, et qui cultive avec élégance l'esprit des comptoirs de la Compagnie des Indes. La transformation d'un hôtel classique de ce quartier en boutique-hôtel de charme (Ar Iniz) envoie également le signal fort d'une vocation balnéaire réaffirmée.

Maritimité réaffirmée

À deux pas de la tour Solidor et du port des Bas-Sablons, Saint-Servan avait initié avec le manoir du Cunningham une nouvelle hôtellerie haut de gamme au début des années 2000. Le quartier continue de redécouvrir son port, en construisant un hôtel vers la criée : une résidence hôtelière existait dans ce secteur mais tournait le dos à l'activité portuaire. Clairement,

cette composante de la maritimité du lieu est de nouveau intégrée par les investisseurs comme un atout touristique de premier plan.

D'autres localisations, plus classiques, montent en gamme. À nouvelle gare TGV, nouvel équipement hôtelier, à l'image du Best Western Balmoral.

Aux portes de la ville, on assiste également à de nouvelles ouvertures, mais cette fois à l'intérieur de la rocade de desserte et à proximité d'un équipement touristique dynamique, l'Aquarium. C'est le cas de l'enseigne Kyriad Prestige, avec 71 chambres et une piscine couverte, qui a ouvert ses portes avant l'été.

Si l'investissement dans le créneau du luxe est bien visible, le renouveau de l'hôtellerie économique ne l'est pas moins. En témoigne, par exemple, la rénovation de l'ancien hôtel Etap Hôtel, en face du centre hospitalier Broussais, qui a été transformé par le groupe Accor en Ibis Budget.

L'hôtellerie de Saint-Malo a donc réinventé des places et reconquis des lieux traditionnels. Ces investissements sont à l'image du marché de l'immobilier, notamment de celui de la résidence secondaire, avec des cycles qui lui sont comparables. Les investisseurs connus (Groupe Raulic), ou plus discrets se donnent ainsi les moyens d'un nouveau déploiement. Une démarche accompagnée par la politique d'urbanisme de la ville qui intègre cette dimension dans sa planification.

À l'image de son hôtellerie, le tourisme de Saint-Malo se renforce donc, de plus en plus ouvert et concurrencé. De ce point de vue, l'évolution de l'hôtellerie rennaise obéit à une effervescence similaire. Rennes se dote actuellement d'une nouvelle gamme d'établissements à la mesure d'une métropole régionale et du tourisme urbain qu'elle suscite, dans la perspective de l'ouverture de son Centre des Congrès au Couvent des Jacobins, en 2018.

Une destination concurrencée

Pour attirer ces flux touristiques, Saint-Malo a largement amélioré son accessibilité ces dernières années. Grâce à sa liaison TGV, sa connexion avec l'autoroute des estuaires et sa quatre voies vers Rennes, sans oublier la liaison aérienne bon marché avec la compagnie Ryanair vers Londres depuis l'aéroport de Dinard-Pleurtuit, qui complète la liaison maritime plus traditionnelle. Toutefois, la destination malouine peut être concurrencée dans la maîtrise de certains flux touristiques.

Ainsi, dans les systèmes « train + location de véhicule », on peut préférer une arrivée à Rennes pour aller sur la côte. De même, pour les systèmes « avion + auto », les aéroports de Rennes et Nantes sont généralement préférés à Dinard-Pleurtuit, en fonction du dynamisme des nouvelles dessertes aériennes *low cost*.

Conjoncturellement, Saint-Malo subit directement les ajustements souvent rapides de la clientèle britannique en fonction de la situation économique et du taux de change de la livre. Une évolution structurelle doit aussi être prise en compte : plus les touristes britanniques utiliseront la voie aérienne, moins Saint-Malo sera un passage obligé pour cette clientèle ! La Normandie, plus proche, et l'Aquitaine, plus lointaine, demeurent installées dans leurs pratiques touristiques de destinations comparables.

De plus en plus en plus intégrée dans le tourisme international, Saint-Malo profite également des clientèles émergentes asiatique, d'Europe centrale et d'Europe méridionale mais peut en ressentir plus rapidement les évolutions politiques, économiques et les chocs écologiques. C'est évidemment le cas pour les clientèles américaines et nord européennes. Le volant de la clientèle plus diversifiée permet d'atténuer certains à-coups mais nécessite une adaptation à ses attentes. Le drame de Fukushima a fait perdre une partie de la clientèle japonaise pendant plus d'un an, mais les nuages du volcan islandais ont permis de rega-



gner, par report, une partie de la clientèle française. Dans ce jeu du tourisme international, on le voit, Saint-Malo est bien dans la course et le reste.

Un pôle touristique qui se cherche

C'est finalement un pôle touristique qui se cherche. Peut-être cela a-t-il d'ailleurs toujours été le cas ! Dinard a longtemps contesté sa prééminence balnéaire, Dinan son caractère historique, Cancale sa maritimité et sa gastronomie... Plutôt que de chercher à les fédérer, la cité corsaire a progressivement tissé des partenariats avec les uns et les autres (au travers du groupement Terre Émeraude, notamment).

Surtout, Saint-Malo se situe à proximité d'un pôle touristique international majeur : Le Mont Saint Michel. Ce haut lieu classé au patrimoine mondial de l'Unesco se renforce et se configure pour répondre à un tourisme mondialisé de masse, avec un ambitieux programme d'aménagement pratiquement achevé. Saint-Malo peut traditionnellement capter une part significative de ce flux. Elle aurait intérêt à s'inscrire davantage encore dans le tourisme que dessinent les sites classés au patrimoine mondial.

La relation en matière touristique avec Rennes prend une autre dimension. Rennes peut envisager Saint-Malo comme sa façade littorale et se renforcer comme destination touristique en affirmant cette proximité. Saint-Malo peut vouloir donner plus de profondeur à son arrière-pays touristique en complétant son offre d'équipements et de

manifestations culturelles et sportives par celle de Rennes.

De façon plus fine, la halte TGV de Dol constitue une alternative pour son arrière-pays de résidences secondaires et permet un accès direct au Mont Saint-Michel. Tout le système d'une deuxième ceinture routière autour de Saint-Malo réactive aussi les flux directs entre Dinan, Dinard, Cancale et Dol. Enfin, Saint-Malo fait bien sûr partie de la zone de loisir de Rennes, sa métropole régionale, mais elle peut aussi être une destination de loisir pour Rouen et Le Havre en court séjour ou en résidences secondaires.

Arrière-pays polycentrique

Des chemins touristiques entre ces deux pôles ou portes, divers, font faisceau pour dessiner un arrière-pays polycentrique. Les différents modes de transport dessinent des axes multiples et induisent des aménagements différents. Le canal d'Ille-et-Rance est surtout une voie verte pour randonnée pédestre et cycliste, il ne suscite que de rares escales nautiques, mais il peut favoriser le développement de la résidence secondaire et le tourisme sous forme de chambre d'hôtes.

La voie ferrée, elle, peut favoriser les passages par Dol et Combourg, alors que Dinan se raccorde bien à la quatre voies Rennes-Saint-Malo. Y apparaissent de nouvelles formes de résidences, dont celles de loisir ne sont qu'une composante ou une étape dans le parcours résidentiel d'une vie.

La desserte routière collective (via le réseau Illenoo), en revanche, présente une dimension touristique limitée. Outre la desserte du Mont à partir de Rennes, on peut noter, à titre anecdotique, la liaison Rennes-Dinard via Dinan (« la route d'avant le barrage »). Elle permet en saison le ralliement d'une clientèle jeune à la côte, mais pas seulement. Elle offre surtout des horaires spécifiques pour les élèves du lycée hôtelier de Dinard en période scolaire.

On se trouve donc en matière touristique devant un système d'itinéraires et d'équipements plutôt diffus. Dans le domaine de l'hébergement touristique privé ayant une capacité d'hébergement significative, il convient de souligner l'exemple singulier du Domaine des Ormes à Épiniac, entre Dol et Combourg, qui d'un vaste camping haut de gamme alloté par des tour-operators britanniques à l'origine, tend à devenir un véritable parc résidentiel de loisirs. Il intègre depuis une dizaine d'années la problématique du marché proche et du marché lointain.

Une vedette de la Compagnie Corsaire, sur la Rance.





RICHARD VOLANTE

Ayant une importante clientèle britannique adepte du camping, il s'est adapté à l'évolution de ses attentes. Pour contrebalancer une dépendance excessive à ce marché, le site a retravaillé son offre touristique en direction d'une clientèle proche, malouine et surtout rennais. Il a développé son pôle affaires (hôtel, séminaires) et événementiel, son centre équestre et son parcours de golf ouvert toute l'année. Le Domaine des Ormes se transforme progressivement en un centre de loisirs et de récréation entre métropole et littoral, avec des hébergements moins standardisés que les mobile-homes et capables d'accueillir tout au long de l'année une clientèle locale (chalets, huttes, en plus de ses emblématiques cabanes dans les arbres). En mineur, le parc zoologique de la Bourbansais, situé dans un château du 16^e siècle à Pleugueneuc, rencontre une problématique similaire.

Tourisme durable

Dans le domaine de l'investissement public, le projet de Parc Naturel Régional Rance Côte d'Émeraude, par-delà son intérêt écologique, peut être vu comme la structuration d'une zone de récréation d'une métropole et l'arrière-pays d'un littoral touristique de plus en plus

patrimonialisé, protégé et sauvegardé. Il inclut et affiche donc une dimension de tourisme durable. La aussi, il insère les villes portes de Dinard et Dinan, contourne Saint-Malo, mais il ne peut ignorer les dynamiques urbaines et des logiques touristiques à plus court terme (lire à ce propos l'article d'Yves Morvan, page 56).

Aujourd'hui Saint-Malo apparaît donc clairement comme une porte dans un système touristique multipolaire concurrentiel. Rennes, de son côté, est bien un pôle dans un système territorial en recomposition et affirme sa dimension de porte touristique régionale. Entre les deux, émerge un territoire aux multiples cheminements et points d'ancrage qui forme à la fois un arrière-pays touristique littoral et une zone de récréation urbaine, soumis aux différentes dynamiques urbaines et touristiques qui peuvent le dominer ou qu'il peut maîtriser.

Pour renforcer cet espace touristique entre pôles et portes, pour mieux l'ancrer comme destination touristique d'un tourisme mondial, on ne peut que souhaiter des inscriptions multiples au patrimoine mondial de l'Unesco, complémentaires à celle du Mont Saint-Michel. Le Parc Naturel Régional pourrait en être la préfiguration pour la Vallée de la Rance. ■

Déambulations au pied des remparts, sur l'esplanade de l'Hôtel de ville.

TOURISME

Dear British, welcome to Saint-Malo !



RÉSUMÉ > *Pour les touristes britanniques, Saint-Malo est la principale porte d'entrée en Bretagne. Après plusieurs années de baisse, le trafic maritime « passagers » avec l'Angleterre est reparti à la hausse en 2013. Deux enjeux forts se dessinent désormais pour le tourisme malouin : conforter cette reprise et, surtout, transformer, dans l'esprit des voyageurs d'Outre-manche, la ville de passage en lieu de vacances.*



REPORTAGE > ANNE CHEVREL

8 h 15 à la gare maritime de Saint-Malo. Une impressionnante file de voitures, de caravanes et de camping-cars quitte prudemment le pont des véhicules du *Bretagne*. À bord de leur 4x4, Diane et David attendent patiemment leur tour. Ils viennent de passer une nuit à bord du ferry

qui fait la liaison transmanche au départ de Portsmouth. Ce couple de quinquagénaires a vécu la traversée comme une mini-croisière, un avant-goût des vacances. Ils débarquent tout sourire, reposés, disent-ils, et prêts à dévorer les quelque 600 kilomètres qui les séparent du village du Périgord où ils vont camper pendant quinze jours. Pas question pour eux de perdre une minute à Saint-Malo ; en cette matinée un peu grise, ils veulent, avant tout, prendre la route pour rejoindre le soleil du sud-ouest. Ils ne verront de la cité corsaire que les installations portuaires et l'accès à la quatre voies. Au retour, peut-être, prendront-ils quelques heures pour visiter la ville...

Pourtant Saint-Malo est, avec Paris, Calais et Bordeaux, l'un des noms de villes françaises les plus connus en Grande-Bretagne. Mais cette notoriété est surtout liée à son statut de porte d'entrée en France. Peu de citoyens britanniques la choisissent comme lieu de villégiature. Il faut dire qu'elle souffre, comme l'ensemble de la



ANNE CHEVREL est journaliste indépendante et ingénieure de la concertation. Elle fait partie du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.



RICHARD VOLANTE

Les liaisons trans-Manche sont assurées quotidiennement par plusieurs compagnies. Ici, un navire de Condor Ferries.

de Standsted, Gatwick ou Heathrow s'est tellement étendue, diversifiée et démocratisée que les Britanniques ont pris l'habitude de se tourner vers des lieux de vacances réputés plus exotiques ou plus ensoleillés.

Les effets de cet appel du grand Sud sur le tourisme breton ont encore été amplifiés, à la fin des années 2000, par la crise économique qui a durement frappé le Royaume-Uni. Christophe Sochard, adjoint au responsable d'exploitation de l'avant-port de Saint-Malo, n'a pu que constater ses effets sur le trafic transmanche. « 367 237 passagers sur la ligne Portsmouth/Saint-Malo en 2012 et 381 530 en 2013 : nous remontons la pente ». Avec une progression de 11 % l'an dernier, le marché britannique du tourisme en France est effectivement en nette reprise et cette tendance est plus marquée encore si l'on observe la seule Bretagne : + 25 % en un an, une évolution qui pourrait se confirmer en 2014.

Démarche de reconquête

L'embellie économique dont bénéficie la Grande-Bretagne depuis quelques mois n'est sans doute pas étrangère à ce retour d'affection dont bénéficient Saint-Malo et sa région. Mais ce n'est pas la seule explication. Le CRT, qui considère qu'il s'agit là du marché étranger le plus important pour le tourisme breton, s'est inscrit dans une démarche volontariste de reconquête. Des campagnes de communication vantant les mérites des régions de France ont fleuri ces derniers mois sur les murs du métro londonien et des gares du sud-est de l'Angleterre. En parallèle, et localement, un travail de fond a été entrepris pour positionner Saint-Malo comme une destination parfaite pour de courts séjours. Il a d'abord fallu convaincre les tour-opérateurs qui, eux-mêmes, ne connaissaient pas réellement la cité corsaire. Ils ont été invités, il y a 4 ans, à tenir leur conférence annuelle au Palais du Grand Large, l'occasion de leur faire découvrir Dinan et l'arrière-pays malouin et, surtout, de leur démontrer la grande proximité avec le Mont Saint

Bretagne, d'une image de marque un peu désuète : un coin du Nord de la France dont ils ont entendu parler ou qu'ils ont visité en famille quand ils étaient enfants ; une valeur sûre, pas très différente, finalement, de la Grande-Bretagne. C'est justement ce qui attire Philips. Pour la 4^e année consécutive, il passera ses vacances à Plestin-les-Grèves, dans une région qui combine culture celtique et décontraction française : l'idéal pour se ressourcer aux yeux de cet homme qui sillonne la planète pour raisons professionnelles.

Concurrence du grand Sud

Au cours des 20 dernières années, cette familiarité et cette proximité ont, paradoxalement, joué en défaveur du tourisme breton au départ de l'Angleterre. Comme le souligne Michael Dodds, le - très britannique - directeur du Comité Régional du Tourisme de Bretagne (CRT), l'offre de destinations touristiques au départ des aéroports



Michel, haut lieu du tourisme de découverte. Ce n'est sans doute pas un hasard si Carol, professeure d'Histoire dans le Sussex, a découvert Saint-Malo à l'occasion d'un séjour à l'hôtel des Thermes inclus dans un package Brittany Ferries. Elle revient désormais pour la gentillesse des Bretons et la richesse d'un patrimoine préservé.

Valeurs bretonnes

Michael Dodds parie sur une image rajeunie de la Bretagne. « Nous avons mené plusieurs enquêtes auprès de nos clients potentiels en Angleterre. Nous sommes à une époque où partir est devenu presque une nécessité. Très naturellement, ils attendent de leurs vacances de pouvoir souffler et se ressourcer. Ici, ils trouvent la mer, des paysages littoraux préservés et la possibilité de se promener loin de la foule. Et puis les valeurs bretonnes ont un écho fort dans les pays du nord de l'Europe : la valorisation du patrimoine, les traditions, les bons produits locaux sans artifice, la vraie vie... tout cela est

très attractif pour les Britanniques ». Des arguments que ne contrediraient pas Carol et Michael, qui ont décidé, voilà 6 ans de s'installer, à l'année, à côté de Josselin dans le Morbihan. Ils font régulièrement le trajet vers l'Angleterre, mais auraient du mal aujourd'hui, à renoncer à l'authenticité des marchés hebdomadaires et, étonnamment, à la sérénité de la conduite sur les routes bretonnes ! Ils ont trouvé, en Bretagne, un art de vivre à la française, sans les inconvénients que les Britanniques y associent fréquemment. « La France a la réputation de ne pas être très accueillante, on a parfois le sentiment de déranger dans les cafés, par exemple », explique Michael Dodds, « mais, la Bretagne se démarque justement, dans les dernières études, par la qualité de l'accueil : les Bretons sont ouverts, chaleureux et sans chichi. Notre défi, c'est de le faire comprendre aux Britanniques ! ». Sarah, cette jeune américaine, fraîchement débarquée sur les traces de son grand-père, héros de la Seconde Guerre Mondiale en est, visiblement, déjà convaincue. ■



RICHARD VOLANTE

Concurrence ou partenariat touristique ?



Le tourisme a mis du temps à être reconnu par les élus locaux comme un domaine d'intervention clef en matière d'aménagement du territoire. Dans beaucoup de communes, dont l'attractivité touristique est pourtant évidente, il a longtemps été une délégation secondaire. Les choses sont en train de changer et la reconnaissance du tourisme comme élément structurant de l'activité économique apparaît aujourd'hui comme une évidence, tout particulièrement à Rennes et Saint-Malo.

Étonnants Voyageurs, Quai des Bulles, ou encore la Route du Rhum... Sans suivre de réel schéma touristique, Saint-Malo a toujours fonctionné sur l'événementiel. Pour Michael Dodds, directeur du Comité Régional du Tourisme de Bretagne, ces grands événements sont essentiels pour une destination urbaine, qui doit être en mesure d'offrir une réelle garantie d'animation. « À Saint-Malo, les quatre saisons fonctionnent parfaitement : il y a toujours quelque chose à voir ou à faire, associé à la certitude de pouvoir prendre un vrai bol d'air. Il n'y a pas d'équivalent en

Bretagne. C'est La Rochelle du nord ! ». La liaison LGV avec Paris va encore accentuer l'attractivité de la cité corsaire. Mais il lui faudra, justement, faire face à des enjeux nouveaux. Si les conditions d'accueil et d'hébergement des visiteurs se sont nettement améliorées ces dernières années (lire l'article de Jean-François Gaucher, page 47) la poursuite de cette évolution nécessitera une réflexion coordonnée. Ce besoin est plus flagrant encore en matière de flux de circulation. À certaines périodes de l'année, le trafic automobile dans Saint-Malo atteint déjà des niveaux peu compatibles avec l'image d'une ville où il fait bon vivre. Attention à ce que, dans ces conditions, les Malouins ne vivent le tourisme non plus comme une opportunité mais comme une contrainte ! La mise en œuvre d'une réelle stratégie, impliquant les pouvoirs publics et les professionnels, pourrait déboucher prochainement sur le transfert de la compétence tourisme à Saint-Malo Agglomération, territoire permettant une prise en compte plus large de toutes les problématiques liées au secteur. Autre

enjeu majeur pour le tourisme malouin : son positionnement face à sa voisine rennaise. Avec la structure Destination Rennes, officiellement créée en octobre 2013, la capitale bretonne affiche désormais ses ambitions dans le domaine du tourisme d'affaires. Elle était l'une des très rares métropoles françaises à ne pas apparaître sur la carte des villes de congrès. L'ouverture du centre des congrès du Couvent des Jacobins, en janvier 2018, va changer la donne. Ce nouvel équipement aura une jauge équivalente à celle du Palais du Grand Large, ce qui n'a pas manqué d'inquiéter les responsables malouins. Mais Jean-François Kerroc'h, directeur général de Destination Rennes, se veut rassurant : les deux structures ont des positionnements différenciés. Saint-Malo continuera à s'appuyer sur sa forte identité maritime alors que Rennes jouera la carte du développement durable avec une empreinte carbone minimale, essentiellement adossée à son accessibilité via la LGV et le métro. « Ce sont des équipements à forte personnalité et nous avons tout intérêt à tabler sur leur complémentarité pour proposer une offre globale sur le marché européen. Depuis des années, les villes allemandes s'appuient sur ce type de synergies pour proposer des parcours ou des packages ». Engagées depuis 18 mois, les discussions entre les deux structures ont progressivement changé de tonalité : elles visent désormais à transformer les deux concurrentes potentielles en alliées objectives. Michael Dodds y voit une belle opportunité : « L'ambition de la région et du Comité régional du tourisme est d'inciter les acteurs à se regrouper. En matière de tourisme, la capitale régionale et la principale de nos villes maritimes doivent travailler ensemble. C'est ce qui les rendra plus fortes. » ■ **A.C.**

PNR RANCE-CÔTE D'ÉMERAUDE

Saint-Malo, « ville-porte » du futur Parc Naturel Régional ?

RÉSUMÉ > *Après le Parc Naturel Régional d'Armorique et le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan, la Bretagne devrait bientôt compter un troisième Parc Naturel Régional (PNR) : le Parc Naturel Régional Rance - Côte d'Émeraude. Fait de « terre et de mer », ce Parc devrait s'étendre, le long des côtes de la Manche, de la pointe du Grouin au Cap Fréhel et, du nord au sud, le long de la Rance et du Frémur, jusqu'au pays des Faluns. Dans un territoire confronté à de multiples enjeux et défis, et où le PNR devrait apporter d'incontestables plus-values, Saint-Malo constituerait alors une « porte d'entrée » idéale, même si son statut reste encore à préciser.*



TEXTE > **YVES MORVAN**

Le projet de Parc naturel régional (PNR) Rance - Côte d'Émeraude se caractérise par une succession de baies et rias qui entaillent profondément le bocage. La richesse de la biodiversité, la générosité de la nature, la beauté insolente des paysages, les activités elles-mêmes des hommes sont marquées par cette imbrication très particulière entre la terre et la mer. Sur ce territoire comprenant 176 000 habitants et s'étendant sur 66 communes et huit Communautés de communes, les défis sont nombreux et de plusieurs natures.

Défis de type démographique et d'aménagement du territoire d'abord, où il faut accueillir une population de plus en plus importante et âgée et concevoir un urbanisme plus économe des ressources naturelles et plus soucieux des équilibres sociaux. Défis de type environnemental ensuite où, face à de fortes pressions sur les espaces



YVES MORVAN est professeur émérite d'économie à l'Université Rennes 1. Membre de la rédaction de *Place Publique Rennes*, il est président du comité scientifique et prospectif du projet de PNR Rance - Côte d'Émeraude.
www.coeur.asso.fr



RICHARD VOLANTE

côtiers et de grands risques d'altérations et de dégradations des espaces, il faut agir pour valoriser des paysages naturels souvent exceptionnels, protéger des bocages et des milieux humides qui se raréfient et gérer la sédimentation des cours d'eau (au premier chef, la Rance, mais aussi l'Arguenon et les deux Frémur). Défis de types économiques encore où il faut assurer la pérennité d'importantes activités agricoles, valoriser les savoir-faire et les qualifications, encourager une « économie productive » d'activités industrielles et de services ainsi que susciter l'essor de nouvelles formes d'énergies. Défis de types culturels enfin, où il faut préserver des patrimoines bâtis mais aussi des patrimoines immatériels de tout premier plan.

Des plus-values incontestables

Face à tous ces défis, et parce que les équilibres sont fragiles, le PNR se propose d'unir les collectivités locales et les divers partenaires socio-économiques dans un projet de long terme de développement durable, en leur offrant un cadre adapté pour assurer un essor équilibré. Un futur

Syndicat mixte, organe chargé d'impulser et de coordonner des stratégies de développement économique, social, culturel et environnemental, organisera la cohérence des actions sur ce territoire. Plus précisément, ses ambitions seront de contribuer à préserver et valoriser les ressources et les richesses patrimoniales du territoire, d'aider les acteurs à promouvoir un essor intégrant au mieux les préoccupations écologiques et humaines, d'encourager des actions expérimentales innovantes et de favoriser un espace de vie solidaire et de qualité... Une Charte en cours d'élaboration, et qui devra être adoptée par toutes les communes du PNR, décrit l'ensemble des objectifs retenus et des moyens réunis à ces fins.

Ce faisant, il ne s'agit pas d'instaurer des interdictions absolues et d'édicter des règlements nouveaux : les règles en vigueur dans ces domaines sont déjà nombreuses ! Il ne s'agit pas non plus de créer des schémas normatifs s'imposant aux décideurs : il existe déjà des SCOT, des SAGES, des PLU... et autres schémas : ils doivent être seulement « compatibles » avec les orientations de la Charte.



Il s'agit surtout de rassembler et de coordonner les comportements des acteurs autour d'un projet durable, à partir de sensibilisations, de concertations et de recherches de solutions alternatives et d'actions-pilotes.

Saint-Malo, face à ses choix

À dominante rurale et maritime, le futur PNR Rance-Côte d'Émeraude est aussi marqué par un fait original : une très forte densité urbaine. À l'extrémité nord-est du territoire, la ville principale, Saint-Malo se trouve confrontée à un problème de fond : peut-elle faire partie du PNR ? Comme elle est située à la périphérie de celui-ci, comme elle est très étendue et très peuplée, cela peut constituer un obstacle à son entrée dans le PNR et expliquer ses difficultés à approuver la Charte ; d'ailleurs, en France, bien peu de villes d'importance sont incluses dans un périmètre de PNR (Saumur, avec ses 30 000 habitants, est actuellement la plus grande ville intégrant dans sa totalité un Parc). Plusieurs possibilités peuvent être alors ici envisagées pour la grande ville du PNR :

■ **Saint-Malo est totalement absente du Parc.** Ce qui serait dommage, étant donné la dynamique d'entraînement de la ville sur le territoire et son rôle dans la production de fonctions (formation, innovation, logistique...) dont profitent toutes les communes environnantes ; de surcroît, en adoptant une telle position, Saint-Malo prendrait un statut différent des autres grandes villes du territoire : Dinan,

nettement insérée au milieu du futur PNR, est appelée à en faire partie, en totalité ou partiellement, tandis que la station balnéaire de Dinard souhaite aussi se situer à l'intérieur du périmètre du projet ; enfin, comme il doit exister une continuité territoriale entre les villes du Parc pour que celles-ci en fassent partie, le retrait de Saint-Malo, du fait de sa situation géographique, empêcherait automatiquement les villes de Cancale et de Saint-Coulomb d'y adhérer, ce qui n'est pas du tout leur souhait.

■ **Saint-Malo est partiellement classée PNR.** Cette fois, la cité corsaire n'est pas tenue d'avoir des documents d'urbanisme compatibles avec la Charte pour la partie « non classée » de son territoire, mais appartient au périmètre du Parc pour une partie « classée » de son territoire. Ce sont des options retenues par des villes comme La Baule (Parc de Brière) ou Arles (Parc de Camargue). En fonction du dessin choisi, cela permettrait de créer une continuité territoriale au profit de Cancale ou Saint-Coulomb.

■ **Saint-Malo adopte un statut de « Ville-Porte ».** Celui-ci est défini avec les parties prenantes de la Charte ; l'obligation de compatibilité des documents d'urbanisme avec la Charte du Parc ne s'applique pas. En revanche, la ville, qui adhère au syndicat mixte du Parc, bénéficie de l'image du Parc et entretient des partenariats avec les autres villes et les milieux ruraux environnants, autour de thèmes comme les actions culturelles, l'éducation, le tourisme, les loisirs ou l'organisation des trames vertes et bleues. C'est là le parti pris très apprécié de nombreuses villes, comme Brest (Parc d'Armorique) ou Angers (Parc de Loire-Anjou-Touraine).

■ **Saint-Malo est partiellement classée PNR, avec le statut de « Ville-Porte ».** Dans cette hypothèse, la ville, du moins pour une partie d'elle-même, adhère aux statuts et obligations de la Charte. Ce statut de « ville-porte » renforce l'image de la ville et l'implique dans la dynamique du PNR. Comme ce fut, en leur temps, les choix de Saint-Étienne (aux portes du Parc du Pilat) ou de Creil (Parc Oise Pays de France).

Telles sont les possibilités qui s'offrent à Saint-Malo qui, plus que jamais, en partenariat avec Dinan, a vocation à entraîner tout son environnement dans une dynamique créatrice. ■



URBANISME

Saint-Malo réunifiée par sa gare et son nouveau cœur culturel

RÉSUMÉ > *Sept décennies se sont écoulées depuis la quasi-destruction de la cité corsaire durant la Seconde guerre mondiale. Un traumatisme et une reconstruction qui ont longtemps figé l'évolution architecturale de la ville. L'arrivée du TGV qui place la cité malouine aux portes de Paris, semble avoir réveillé la belle endormie. Son inscription dans une histoire urbaine contemporaine se lit en particulier à travers la construction emblématique du nouveau Pôle culturel de Saint-Malo.*



ANALYSE > **CHRISTINE BARBEDET**

Le 6 août 1944, la cité malouine encore occupée par les Allemands subit avec intensité les premiers bombardements des forces alliées. Le 2 septembre, l'occupant capitule. Détruite à 80 %, Saint-Malo n'est plus que désolation, décombres calcinés et immeubles effondrés. Très rapidement, la reconstruction de la cité corsaire est placée sous la direction de Raymond Comon. L'architecte en chef des Monuments historiques effectue le relevé précis du bâti restant sur pied et procède à l'inventaire des pierres à terre. Il est rejoint par Marc Brillaud de Laujardière, architecte et urbaniste, Grand prix de Rome, pour travailler sur les premières esquisses d'une reconstruction urbaine.

1950 : « Une architecture moderne d'inspiration régionale »

Résolument moderne, le programme de reconstruction modifie profondément le tissu urbain hérité de l'histoire médiévale, avec en particulier l'élargissement des rues. Ce projet ne fait pas l'unanimité parmi les Malouins qui auraient préféré une construction à l'identique, mais



CHRISTINE BARBEDET est journaliste et plasticienne. Membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*, elle s'intéresse notamment aux questions architecturales et à l'urbanisme.

¹ « Regards sur le monde ». Ina.fr

² Interview de Philippe Petout, historien, in *Express en ligne* 26/03/2008 par Bruno D.Cot www.lexpress.fr/region/et-la-cite-malouine-renait-de-ses-cendres_472891.html.

l'urgence est au logement. Nommé à Caen, Marc Brillaud de Laujardière laisse sa place à Louis Arretche. Le nouvel architecte poursuit sur la même lancée que son prédécesseur, affirmant l'unité architecturale du bâti qui donne à la cité malouine son cachet actuel. Les Actualités télévisées du 28 septembre 1950 se font écho de cette reconstruction singulière de la cité corsaire, en résumant : « C'est une architecture moderne d'inspiration régionale »¹.

Aujourd'hui, la cité corsaire derrière ses remparts semble révéler des charmes d'antan faisant illusion pour nombre de visiteurs. L'historien Philippe Petout² souligne ce paradoxe : « N'oublions pas que les quatre cinquièmes de la ville sont une création récente. D'un point de vue architectural, il s'agit d'une interprétation « à la manière des années 1950 » du Saint-Malo médiéval encore en place en 1939. Certains n'hésitent pas à employer le terme « pastiche » (lire l'article critique de Gilles Cervera, page 71). La réalité est que, étant donné la dimension touristique de son cœur et de ses remparts, on survend un peu le passé ». Et d'ajouter : « Saint-Malo n'est plus tout à fait une cité d'art et d'histoire, au même titre que Carcassonne ou le Mont-Saint-Michel. Elle a été reconstruite à l'identique. Tout du moins dans son apparence. Il faut y voir un atout dont les Malouins n'ont pas toujours conscience : elle n'est pas figée dans le passé ». C'est bien là toute la difficulté d'une évolution malouine, accrochée à la reconstruction d'après-guerre comme une bernique à son rocher. Cette interprétation « à la manière de » a continué à essaimer, donnant à

des projets immobiliers, encore récents, une signature architecturale qui cette fois pourrait s'apparenter à un « pastiche » de la reconstruction de 1950. Cette dernière s'imposant comme un modèle « historique » référent, avec ses cinq à six niveaux, ses pentes de toit entre 50 et 60°, ses chiens-assis et ses cheminées. N'est-ce pas encore le cas pour le bâti qui ceinture l'esplanade de la gare depuis le milieu des années 2000 ?

Le choc des cultures

Dans ce contexte, on comprend le choc esthétique ressenti par nombre de Malouins qui ont récemment vu sortir du sable comme un mirage, le nouvel Office du tourisme de Saint-Malo. Un bâtiment de facture résolument contemporaine, au pied des remparts, que certains détracteurs surnomment « la verrue ». En proie de l'esplanade Saint-Vincent, cette structure vient en remplacement de l'ancien bureau de l'office de tourisme fragilisé par la construction du parking souterrain. Une excavation offrant près de cinq cents places au pied de l'intra-muros.

L'ensemble architectural conçu par l'architecte Gilles Gouronnec s'inscrit en résonance avec son environnement : forme circulaire en écho au donjon voisin ; brise-soleil haubané comme la voile d'un bateau à quai ; vitres sans tain où jouent les reflets des nuages ; façade rythmée de poutrelles verticales comme autant de brise-lames. Et pourtant, si l'écriture n'est pas dénuée d'élégance, à l'échelle de l'esplanade dont le traitement final sera à terme dépouillé et minéral, le bâtiment peine à imposer sa présence. L'idée initiale, lisible sur la maquette, se voulait plus généreuse : rythmer le bâtiment par une série de « brise-lames » amarrés de façon aléatoire sur la façade. Une idée séduisante transformée en une simple installation de madriers comme de vulgaires bâtons d'allumettes. Dans ce contexte, si la grogne malouine s'exprime contre une architecture jugée par trop contemporaine dénaturant la vue sur les remparts, la vraie raison est ailleurs. Il semblerait en fait que c'est au contraire le volume et l'écriture architecturale qui soient perçus comme timorés et anecdotiques face à la puissance défensive des remparts.

L'arrivée du TGV : un tournant

En effet, curieusement une autre architecture contemporaine ne fait pas débat : celle du pôle culturel de Saint-Malo, en cours d'achèvement, face à la gare.

L'office de tourisme de Saint-Malo, au pied des remparts.





AS ARCHITECTURE-STUDIO

Depuis la gare, un jardin aérien avec des toitures végétalisées est visible en plan incliné. Un ruban photovoltaïque renforce en aérien le lien entre les deux ailes du pôle culturel et son orientation le long de l'axe malouin qui est matérialisé au sol par un éclairage LED de couleur émeraude, clin d'œil maritime, et conduit de la gare à l'intra-muros. En ponctuation de la médiathèque, l'amphithéâtre est protégé par des brise-vent.

Une inscription volontariste sur le site servie par un parti architectural affirmé qui s'impose de fait et... en impose ! Cette implantation stratégique et emblématique est la clef de voûte du nouveau quartier de la gare restructuré. Un remodelage lancé par l'ancienne équipe municipale qui affirmait « une vision d'ensemble tournée vers le Saint-Malo de 2020 »³, souhaitant conforter ce nouveau secteur comme un « forum malouin ».

En effet, à l'occasion de l'électrification des voies SNCF entre Rennes et Saint-Malo et l'arrivée du TGV, il est décidé de construire une nouvelle gare et de la reculer de près de 300 mètres, permettant ainsi la reconquête de cet espace occupé, en pleine ville, par les infrastructures ferroviaires. L'ex-maire de Saint-Malo René Couanau expliquait en 2011⁴ : « L'objectif est d'inscrire ce nouveau lieu dans un "réseau de centralités", en complément de celles qui existent déjà. À égale distance des trois cœurs historiques de Paramé, Saint-Servan et Saint-Malo,

le futur quartier Gare-République fournira un espace public central à l'échelle de l'agglomération, autour duquel se construit un nouveau morceau de ville. L'axe historique avec la cité intra-muros et le port de commerce est donc renforcé avec une nouvelle gare à la dimension multimodale forte : en sus du TGV et des TER, un pôle de bus interurbain a été créé sur ses abords. »

Culture troisième génération

Dans ce contexte, fin 2008, un appel à concours est lancé pour la construction du nouveau pôle culturel malouin. Sur la centaine de dossiers reçus, quatre équipes sont retenues. En 2009, l'agence parisienne AS Architecture-Studio sort finaliste. « Ce sont les blessures d'un site qui nous amènent à construire un bâtiment de façon contextuelle. Les contraintes nous permettent de dessiner une structure en réponse et de choisir les matériaux adéquats », commente Victor Korkmaz, architecte en

³ Interview de René Couanau, ancien maire de Saint-Malo par Marc Dumont in *Place Publique Rennes* (mai 2011).

⁴ *ibid.*





AS ARCHITECTURE STUDIO

charge du projet. Face à l'écriture homogène et linéaire des bâtiments qui bordent la place, adoucir ce site tout en rentrant en résonance avec le bâti est une priorité pour le maître d'œuvre qui souhaite ouvrir la culture sur l'extérieur par un jeu de transparences.

Programme à réaliser : un cinéma art et essai de trois salles, une médiathèque, une salle d'exposition et un café littéraire. « Initialement, cet ensemble devait s'articuler autour d'un axe traversant, du nord au sud, entre les deux failles du programme de logements. Nous avons pris le parti de retourner le concours en privilégiant un axe est-ouest ». Majeur à l'échelle de la ville, celui-ci conduit de la gare à l'intra-muros à travers la rue des installations portuaires. Déjà esquissé dans le projet initial par l'architecte de la gare, cette colonne vertébrale est désormais matérialisée au sol par un éclairage LED de couleur émeraude, clin d'œil maritime.

« Notre deuxième idée était de créer un bâtiment-esplanade qui donne l'impression d'un parc pour les riverains. Ce sont des toitures végétalisées sur des bâtiments qui s'accrochent au sol, s'envolent progressivement en

courbe vers le ciel et redescendent. » Ce jardin aérien de 2 350 m² en plan incliné est visible depuis la gare, mais non accessible à la promenade.

Chiffres clés

- Surface du bâtiment : 6 500 m² dont 4 200 m² pour la médiathèque
- Surface de l'esplanade : 10 224 m²
- Coût : 22 millions d'euros (esplanade comprise).
- Programme : une médiathèque, trois salles de cinéma (220, 150 et 100 places), un foyer, une salle d'exposition high-tech (250 m²), un café littéraire, esplanade avec un amphithéâtre extérieur.
- Ouverture prévue fin 2014.

Autre caractéristique du projet liée au programme : la labellisation THPE-ENR (très haute performance énergétique/énergies renouvelables). Les ouvertures vers le sud sont favorisées, la ventilation du bâtiment et son désenfumage restent naturels afin de limiter la consommation d'énergie. « Le point novateur est la réalisation de vingt-quatre sondes géothermiques profondes qui descendent à près de 200 mètres de profondeur. Ce qui permet de chauffer la médiathèque, avec un complément gaz, et de refroidir intégralement les salles de cinéma », explique Victor Korkmaz. La contrainte énergétique permet de réaliser un autre élément emblématique : un ruban photovoltaïque de 680 m². Tout en répondant à l'apport de production énergétique, ce dernier matérialise et renforce en aérien le lien entre les deux ailes du pôle culturel et son orientation le long de l'axe malouin.

Double vague sur l'esplanade

Ce bâtiment de 150 mètres de long est constitué d'une double vague qui met en mouvement l'esplanade de la gare. Une performance technique ! « Nous ne souhaitons pas construire plusieurs entités, mais bien proposer un pôle culturel de troisième génération unique, traversé par une rue intérieure », explique l'architecte. Celle-ci est matérialisée par un foyer largement vitré qui valorise l'axe malouin et crée l'unité entre la médiathèque, située sur l'aile au sud, et le cinéma et la salle d'exposition, sur l'aile au nord. « C'est le cœur, la synapse », le lieu d'échange de la structure qui absorbe le public depuis la gare et le rend à l'intra-muros. « Depuis ce foyer, l'interactivité des espaces entre eux et la vision de toutes les fonctionnalités sont privilégiées. On doit par exemple sortir du cinéma, en ayant envie de se rendre à la médiathèque. La culture est ouverte à tous et elle doit venir à tous ». Pour lui laisser toute sa place, les matériaux nobles primaires sont préférés : du béton brut lasuré, des poteaux bois structurels visibles, des baies vitrées... « Le bâtiment est emblématique par lui-même, pas besoin d'en rajouter... » Pour autant, le souci du détail est permanent. Citons un éclairage prototype dans les poteaux en bois de la médiathèque : un système de miroirs à LED dotés de petites ailettes en mélèze dessinant un rai de lumière continu.

Dans la médiathèque, le parti architectural favorise la lecture entière de cette véritable nef rythmée par les poteaux de bois de la structure. Aménagé de plain-pied afin de limiter l'effectif du personnel, ce plateau libre sans



cloisons fixes permet un usage évolutif dans le temps. La hauteur variable du bâtiment définit les secteurs de lecture : du plus bas pour les espaces enfants au plus haut pour la littérature. Partition qui orchestre la vie intérieure du lieu, une galerie court au premier étage comme le triforium d'une église : « Ce tube pénètre depuis l'extérieur, traverse la médiathèque et ressort à l'extérieur. Cette bande passante abrite l'ensemble des bureaux du personnel ». Côté gare, l'extrémité de la médiathèque se termine en amphithéâtre pour des spectacles et événements joués en extérieur, à l'abri de voiles béton comme autant de brise-vent. « L'idée architecturale est la continuité du bâtiment de l'extérieur vers l'intérieur et vice et versa. Par exemple, le béton désactivé visible à l'extérieur, sur l'esplanade, devient béton ciré, à l'intérieur. Pour le cinéma, le bois à l'extérieur se transforme en parquet de chêne à l'intérieur et ressort sur le deck extérieur ».

Le cinéma est doté de trois salles, la plus grande pouvant servir d'auditorium. Le pendant de la bande passante, côté médiathèque, est la mezzanine, côté cinéma ; une zone d'attente pour accéder dans les salles. Celle-ci

La médiathèque est un volume de plain-pied, libre de cloisons où la structure des poteaux de bois permet de dessiner des jeux de lumière et d'ombre.





Une galerie court au premier étage de la médiathèque. Cette bande passante abrite l'ensemble des bureaux du personnel, pénètre depuis l'extérieur, traverse la salle avant de ressortir à l'extérieur.

est ouverte sur le foyer et permet de percevoir la médiathèque. Face gare : un café littéraire joue la transition entre le cinéma et la place de la gare. Face intra-muros, une salle de 250 m² équipée d'éclairages électroniques peut s'ouvrir sur l'esplanade. Elle accueillera finalement l'association Digital Saint-Malo, centrée sur les usages du numérique.

Du local à l'international grâce au TGV ?

De petits squares créent des ambiances végétalisées sur les rives du pôle culturel. Côté médiathèque, le voile béton est perforé de « pixels » qui s'éclairent la nuit. Côté cinéma, des voiles bétons extérieurs jouent la confidentialité nécessaire au 7^e art. Une austérité monacale atténuée par l'inscription graphique de pages d'auteurs, invitation au voyage, évoquant les liens particuliers des Malouins avec les horizons lointains. Citons le festival Étonnants voyageurs ou encore la Route du rhum. « L'idée est pour nous d'inviter les passants à se pencher sur ces murs extérieurs ».

Deux écrans numériques installés en extérieur, à l'est et à l'ouest, favorisent les synergies extra-muros. Ils ont permis par exemple la retransmission des matches de finales de la Coupe du monde de football. Le nouvel équipement malouin semble ouvrir de belles perspectives. « Fait assez rare dans ce type de réalisation, nous avons pu travailler dès le départ avec les services de la Ville de Saint-Malo et un programmiste afin de penser l'économie du projet », souligne Victor Korkmaz. Une approche qui a permis à la fois d'étudier le programme du bâtiment dans son contexte, mais aussi de réfléchir à son rayonnement extérieur en proposant par exemple d'étendre le réseau de la médiathèque à des partenariats extérieurs, comme Les Champs Libres à Rennes ou encore la Gaîté Lyrique à Paris.

Les préconisations faites sont bien de créer au-delà d'un ancrage local, une dynamique régionale et nationale voire internationale... Rappelons que la LVG placera Paris à 2 h 15 de Saint-Malo, à l'horizon 2017, en portant Rennes à 1 h 30 de la capitale. Ce pôle culturel, situé à la sortie de la gare, au cœur d'un pôle de déplacement multimodal aura son mot à dire pendant les festivals, en synergie avec le Palais des congrès et le port. Un nouvel équipement qui inscrit la cité malouine dans une histoire contemporaine qu'il reste cependant à écrire. C'est un outil culturel majeur qu'il conviendra de faire vivre avec,

pour et par les Malouins, bien au-delà des remparts de la cité corsaire, en multipliant les partenariats. Restait à lui trouver un nom. Un temps envisagé, celui d'Étonnants voyageurs a été officiellement abandonné début juillet par la nouvelle équipe municipale. Suite à un concours d'idées sur Internet, la Grande Passerelle a été préférée au Sémaphore et au Comptoir, également en lice. Chacun pourra l'arpenter à loisir dès la fin de l'année. ■



Le traitement de l'esplanade fait partie intégrante du projet architectural, renforçant par les matériaux choisis le lien entre intérieur et extérieur.



Côté intra-muros, du mur percé de pixels surgit la bande passante des bureaux qui traverse la médiathèque. Un écran numérique crée un événement cinématique.

RÉNOVATION URBAINE

Redécouvrir la Dèk', au-delà des clichés

RÉSUMÉ > *Le quartier de la Découverte, aux portes de Saint-Malo, a longtemps eu mauvaise presse. Ses immeubles vieillissants concentrent de nombreux logements sociaux et le chômage y est élevé. Pourtant, depuis quelques années, la Dèk, comme l'appellent familièrement ses habitants, se métamorphose au rythme d'un important programme de rénovation urbaine. Plongée au cœur de ce quartier emblématique, entre espoirs et difficultés.*



REPORTAGE > **GILLES CERVERA**



GILLES CERVERA est psychothérapeute et formateur. Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.

« Ne retenez pas que le négatif ». Cela fait tellement longtemps que La Découverte attire son lot de regards en coin. Comme s'il n'y avait que là que cela se passe : Viviane à Rennes a entendu parler de « Chicago » et c'étaient des « spécialistes qui en parlaient, des gens de la ZUP sud » ! D'autres évoquent « le Bronx ». Bref, des mots à se faire peur ! Le moindre événement dans un autre quartier n'est tout simplement pas relayé, voilà tout, les travailleurs sociaux comme les habitants se tuent à le répéter, et avec raison : « mais les médias ont retenu le beau nom de la Découverte ». Un fait divers a lieu à Rothéneuf ou à Saint-Servan, on colporte qu'il se passe quelque chose... à Saint-Malo. Si c'est à la Dèk, alors les journaux étalent le vilain quartier comme le Nutella sur la crêpe ! De cette fatalité, les résidents veulent tout simplement sortir.

Avec l'arrivée des grues, des bulldozers et le renfort de l'isolation thermique – « que des bons matériaux, on ne nous prend plus pour des délinquants » –, tout est mis en place pour une transformation radicale. Les habitants arrivent déjà à se projeter, même si en ce moment, tous



RICHARD VOLANTE

déplorent la boue et les voitures à laver sans cesse. Chacun a eu le choix de quitter le quartier. Certains ont saisi l'opportunité, depuis le temps qu'ils en rêvaient, mais à peine la moitié de ceux à qui cela a été proposé. Et d'autres qui en rêvaient y sont revenus, reconnaissant qu'« on est bien ici ». Car à la Découverte, il y a tous les commerces, des liens, une maison de quartier, un centre social, l'espace Bougainville (annexe de la mairie) : tous les services et tout un réseau d'habitants. Tous rêvent à présent d'habiter un quartier de Saint-Malo, comme Saint-Servan, Courtoisville ou Marville, et non plus « le » quartier !

Il est loin le temps, vingt ou trente ans peut-être, où ceux de La Découverte n'alliaient pas à la mer. Maintenant les centres de loisirs, les écoles ont vue sur le large et il n'y a que certains tout-petits qui peuvent encore ne pas faire trempette ni enfoncer le pied dans le sable de Rochebonne. Zone marécageuse où coulait un minuscule affluent de la Rance qu'il a fallu assécher, la Découverte a d'abord été investie par les gens de la pêche ou les paysans d'alentour. Maintenant, la mer remonte par le flux des touristes sur l'avenue du Général

de Gaulle. Les touristes, la grande affaire de ce quartier enclavé, serré entre quatre rues dont la 2x2 voies d'entrée dans Saint-Malo ! Les ferries d'Anglais – ah, les flux de touristes ! – ou les Rennais, quand on est de mauvaise humeur à la Découverte, on dit que ce n'est que pour eux qu'on élargit, qu'on embellit, qu'il y a des beaux passages piétons et des arbres qui poussent, voilà ce que disent les gens d'ici, d'abord. Une fois passées les humeurs, si elles passent, les habitants disent que ce sera bien plus beau et beaucoup plus ouvert, et, là, le cran de la bonne humeur arrive, voire celui de l'hospitalité : les touristes séjournent désormais dans trois hôtels à la Dèk, « le B & B, le Kyriad Prestige, qui vient d'ouvrir avant l'été et l'Ibis de la Madeleine », énumère un riverain avec un brin de fierté. De quoi permettre à la Découverte de retrouver son azimut malouin !

Fin de l'insularité

À l'intérieur aussi, La Découverte se transforme. C'était un îlot dérivant du rocher malouin. Une « enclave entourée de ses axes séparateurs ». Le ravaudage a lieu,



du cousu main : fin de l'insularité, fin des stigmatisations systématiques et trop faciles. Sauf que, subtilité de la stigmatisation, tous les services étant installés, « c'est donc qu'auparavant le quartier était mauvais », C.Q.F.D. ! Tel est le paradoxe de la sur-stigmatisation. Et tout l'enjeu du volet social et urbanistique de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (Anru) vise à le déconstruire. Oui, mais disent les habitants, passablement désespérés, « il y a un mois, on parlait encore à la télé des trois cents quartiers, donc de nous ». Pas facile de se désindexer.

L'École de musique ou le Centre de radiologie, voilà des gestes urbains forts et qui n'apparaissent pourtant pas si difficiles à concevoir. Petits gestes à grands effets, qui font venir vers la Découverte des habitants des autres quartiers, y trouver du plaisir... et une place de stationnement : « ici au moins on peut se garer, c'est pas comme intra-muros, et pour les fauteuils roulants, ici, on a de la place ». Montrer simplement qu'ici c'est comme ailleurs, que les goélands ne voient pas, vu du ciel, de différence entre ici et là et que la « diversification » est une affaire de rue et surtout de logements, donc éminemment politique. À la Découverte, depuis que la musique est un droit à l'accès partagé, il semblerait qu'on parle partout des trois ou quatre découvertes d'ici, « des jeunes à l'oreille absolue ». Capables de reproduire sur n'importe quel clavier un air entendu une fois seulement sur le smartphone !

Revenons au projet de rénovation : remettre sur l'ouvrage un quartier suscite d'abord une grande inquiétude. Insécurise ceux qui ne le sont pas encore, des populations fragiles qui y habitent et vont assister à la démolition de ce qui les a entourés, tenu debout, vu grandir. Il va falloir moult précaution, énormément de considération. Il en va ainsi à chaque réhabilitation. On commence par détruire, « croquer des immeubles », comme disent les enfants. « Regarde, c'était ma chambre », dit l'un à l'animatrice du Centre Social, « regardez ma vie avec ses placards et ses fantômes », soupire un vieux couple qui y a passé trente ans. Cette inquiétude met du temps à s'apaiser, et ce temps reste long tout simplement. Puis, c'est à remettre, de phase en phase. Première tranche, c'est long, deuxième tranche, c'est quand ? Ce sera au tour des suivants, ceux qui ont vu des voisins partir et revenir et dont cela va être le tour. L'inquiétude à nouveau, les choix, les départs, ce qu'on perd et ce qu'on espère. Et surtout le « à quoi ça sert » ? « Si les mentalités ne changent pas », dit Éric, « si on ne fait que

la cage d'escalier et le premier étage », dit une autre, si « les salles de bains restent noires d'humidité ». « Non, lui répond-on, avec l'isolation, tu vas voir ! ». Elle redit qu'il faut « faire d'abord les intérieurs comme à Bellevue, où c'est dans le bon sens que ça a été fait » car ce n'est pas seulement dans le souci que « ça fasse beau » ! Pas que pour les « touristes » mais avant tout pour que les gens vivent mieux chez eux. Restent mille problèmes, les obsédantes portes des caves, à cause des jeunes et de leurs scooters, les voisinages excellents ou délétères, bien sûr qu'une « réno » ne rénove pas tout d'un coup. « Ce n'est pas un coup de baguette magique », dit une autre dame assise au Centre Social devant un café : « ici, au moins, on est bien reçus ».

Pari tenu

« L'accompagnement a été particulièrement bien fait », témoigne Agnès Hautefeuille, directrice du lieu géré par l'Association Malouine d'Insertion et de Développement Social (AMIDS) qui a trouvé dans le concert de juin la vérification que le pari de la revalorisation est tenu : « une vraie réussite ». Dans la Fête des Jeux qui a été créée à La Découverte, elle voit venir de « tous les autres quartiers de la ville des familles avec enfants où tous se mélangent en plus de nos quatre-vingts bénévoles ». À la Maison de quartier, on admire le futur mail qui va rejoindre d'un bout à l'autre les immeubles : tout a été aéré. « Qu'est ce qui change ? », demande-t-on aux gens. « Il y a de l'air », répondent-ils dans un bel ensemble. Ont été abattus les fameux immeubles en U inversé d'où tous les habitants voyaient tout des voisins, les voilà réduits à de mauvais souvenirs même si sont regrettés les grands peupliers : Éric, habitant ici depuis 1986, rappelle avec sagesse que « les peupliers ont une durée de vie limitée ». Les arbres à peine plantés semblent insuffisants, La Découverte ne peut pas se refaire en un jour.

Changer de nom ?

On pense à une identité un peu blessée qu'il faut restaurer. Pour un individu, c'est déjà compliqué. Ici, c'est à la dimension des quatre mille habitants, question d'échelle ! La blessure est à la fois alliance et terreur qui colle à la peau du dedans et du dehors. Alors, l'idée municipale serait de changer le nom du quartier (comme on est passé à Rennes de la ZUP Sud au Blossne) et l'envie de



RICHARD VOLANTE

l'Anru serait de faire disparaître la Découverte au bénéfice du nom de chaque îlot, sortes de nouveaux sous-quartiers. Philosophes et incroyables, les habitants disent « on verra », qui se sentent presque de Marville ou presque de l'Espérance, ou d'Islet ou Trinidad, rarement de la Dèk, mais juste « à la frontière ». La hâte partagée est que ça se termine, que la végétation pousse. Les habitants le disent, les conversations en sont pleines, vivement la fin. Ce ne sont pas les petites dégradations sur les barrières ou les palissades de chantier qui inquiètent, c'est après. Il faudra qu'on garde ça « beau » et « belle la nouvelle image » à laquelle ils aspirent tous.

Côté institution et élus, c'est une autre affaire. C'est comme si la ville de Saint-Malo et ses administratifs sortaient d'une longue torpeur. Nous sont opposés afin d'obtenir la parole des professionnels de terrain les droits de réserve de tout agent territorial et nous sommes renvoyés vers des élus, mais lesquels ? Des noms circulent, trop rapidement pour qu'on les note, tout revenant dans la boucle au nouveau maire, ancien chargé des Grands projets. On tourne en rond, les administratifs sont surtout chargés de se taire et d'intimer le silence de

haut en bas. Il ne reste donc qu'à scruter attentivement les sites officiels avec leur lot de statistiques, de travaux en tranche et de tableurs idoines. On y apprend ce qu'il faut apprendre : « Les enjeux de cette convention, outre le désenclavement et l'ouverture du quartier sur la ville et la création ou la restructuration des espaces publics et des équipements, visent à diversifier l'offre en habitat pour une plus grande mixité des populations », est-il réinscrit dans le second avenant à la convention partenariale avec l'Anru le jeudi 5 mai 2011. On voit ici le discours classique, celui que les élus répètent à longueur de réunion et qui, d'une certaine manière, comme une dent dévitalisée mâche et remâche, profite peu aux sensations et mal aux dégustations.

Boulevard urbain

Toujours sur le site officiel, c'est-à-dire lisible officiellement, nous lisons en décembre 2012 qu'« afin d'ouvrir le quartier de la Découverte, les opérations de déconstruction ont déjà concerné 147 logements sur les 217 prévus. La restructuration du quartier autour de deux axes majeurs est en cours : l'avenue du Général





RICHARD VOLANTE

de Gaulle s'est transformée en un véritable boulevard urbain ». La rénovation urbaine du quartier La Découverte/Bellevue est donc passée par la démolition et la reconstruction de 221 logements sociaux, la réhabilitation de 641 logements, la résidentialisation de 611 logements (c'est-à-dire des clôtures en rez-de-jardin, ce qui « plaît et déplaît » aux habitants !). Au total, 55 millions d'euros ont été financés avec l'aide de l'État.

L'opération menée par l'Anru se déroule sur une décennie. Les habitants auront vécu cela et les boues d'aujourd'hui marquent comme le début de la fin de la première tranche ! Au centre social, parler d'accès à la propriété renvoie au « c'est pas pour moi » et embellir ouvre à offrir une jolie fermeture éclair au « porte-monnaie à touristes », deuxième nom d'intra-muros, avec sa « moche virgule » devant, entendre l'office du Tourisme avec ses bouchots de dix mètres !

Les habitants y reviennent, c'est leur antienne, « il y a de l'injustice à Saint-Malo ». Quand le chômage baisse, « c'est deux mois par an » et « le travail, dit une mère de famille nombreuse, c'est à Rennes que mes enfants vont le chercher ». D'autres parlent des nouveaux noms

d'immeubles, des noms grecs « alors qu'on est en Bretagne, quand même » ! Les habitants ne veulent plus entendre cette distributrice de prospectus, sûrement autant démunie, qui trouve que « ce qui est fait est trop beau pour des gens comme ça » en nommant « des dépenses somptuaires ». Les Malouins de la Découverte craignent plus que tout que « les rapports aux jeunes ne changent pas ». Ils déplorent que la police, « au lieu de tourner avec ses voitures, ne se gare pas au bout de la rue pour venir discuter, tout simplement, avec les jeunes ». Et les habitants, Éric, Mireille et les autres, finissent comme ils ont commencé : « il y a une bonne ambiance ici », dont l'auteur de ces lignes atteste !

Voilà comme la Découverte s'est aérée, ouverte indéniablement – « c'était fermé ici, on était en prison ! » – aux vents du large. Désormais, toute la ville y vient, s'y pose ou y joue « et pas que du pipeau », fait ses courses ou s'y soigne. Les cars de touristes se garent en série devant les hôtels et déjà « l'avenue du Général de Gaulle n'est plus une quatre-voies impossible à traverser ». La Dèk retrouve peu à peu sa sérénité. En attendant que la boue disparaisse enfin des carrosseries et des semelles. ■

PSYCHANALYSE URBAINE

« Nuremberg-sur-mer »

RÉSUMÉ > *Quelle psychologie révèle la ville reconstruite à l'intérieur de ses remparts sur les décombres de la Libération ? Passé non assumé, pastiche reconstitué, la cité corsaire joue à « faire comme si » avec son histoire, sans oser la regarder en face. C'est ce que dénonce dans un texte virulent mais sensible notre collaborateur Gilles Cervera, psychothérapeute. Le débat est lancé. À votre tour, réagissez !*



DÉCRYPTAGE > GILLES CERVERA

Royan, Le Havre, Lorient. Trois villes martyres. L'habitant y doit composer avec le souvenir, c'est une des dimensions urbaines qu'il vit et voit. De présence linéaire, de ville enfouie sous la ville survenue. Auguste Perret, le magnifique architecte du béton a dessiné le reste. En ne contredisant pas l'histoire mais en l'enchantant, formes pures à l'appui. Il a dressé les colonnes de béton dans chaque appartement havrais, dressé des églises ébouriffantes, préformé des grisés ocre, des ocres orangés, où la lumière glisse désormais, au Havre par exemple, dans ce qui est devenu patrimoine universel de l'Unesco. Changeons d'ère, parcourons depuis Rennes soixante-dix kilomètres plein nord.

J'entre dans la ville close. Je marche dans le couloir sombre des rues. La porte est derrière, une autre devant, j'aspire à sortir. Dans une ville close voit-on autre chose que les portes et entre les deux, le courant d'air qu'ouvertes elles créent et fermées, l'oppression à la clé ? La Grand'Porte aspire celle dédiée à Saint Thomas. Portrait de la ville close en aspirateur ! Je traverse, je continue dans les coudes des corridors, je passe, les vents de mer s'engouffrent, s'effacent, c'est par où la sortie ? La porte



donne sur les Bés, Cézembre est mon souffle. Je suis entré dans le clos pour sortir ou mieux, à Saint-Malo, quelle issue sinon de faire le tour des remparts ?

Ville enclose et outre-tombe

Le tour des remparts, rituel malouin, comme une thérapeutique ! Car le clos se contourne, l'enclosure se maîtrise en la dominant. Marchant sur les remparts, on peut viser le large, voltiger sur les misaines des bassins ou le regard s'adosse aux charges trapues des ferrys. L'œil coupe vers Dinard, file à Fréhel, cligne pour voir clignoter le Cap. On peut aussi, toujours depuis le chemin de ronde, échauguettes comprises, voyager via Chateaubriand qu'on sait être là, vigie indétrônée. On regarde au plus loin pour ne pas regarder le si proche. Quel proche ? L'enclos des murs sombres, le frais des bouches d'ombre, mais quel est donc, à l'instar du Mont Gerbier de Jonc, le vrai tombeau ? La tombe de René est sereine, solaire – regardez la file indienne de ceux que le poète inspire, mais la ville enclose est l'outre-tombe, autrement nommée magasin de souvenirs.

Des remparts, mon regard est centripète et s'il se force à centrifuger, que vois-je ? Un décor qui s'impose. L'histoire en mode opérette. Revenons un peu sur ce récit raté, osons le pamphlet, risquons les inimitiés !

Car ici a eu lieu une opération immobilière tenant plutôt du protocole chirurgical. Ce qui s'est passé ici dans l'après-guerre tient du je ne veux pas le savoir, autrement dit de la dénégation. *Als ob*, comme on dit en allemand. *Die Welt als ob*, le monde comme si !

Comme si de rien n'avait été. Comme si les bourgeois réintégraient leur vie bourgeoise, comme si les salons vue-sur-mer des armateurs et les entresols des bonnes pouvaient se recaler sans mot dire sur la trace en creux du plancher. Le clou du cadre dans le clou du cadre. Le miroir au même emplacement au fond du couloir, mettant en mode vache qui rit l'abîme de la ville toujours recommencée. Les décombres n'en étaient plus, le fac-similé tint lieu de théorie.

Symptôme bretillien s'il en est, et non pas breton ! Sont-ce les influences d'Ille, de Vilaine et de Rance qui ainsi donnent à l'envi la peur de renaître autrement, l'horreur de la bifurcation, la crainte de recommencer différemment, le désir que la continuité historique maîtrise, fut-ce au chausse-pied des contre-vérités, la discontinuité ?

Triché-collé bretillien

Puisque *Place Publique* interroge le lien des deux villes, dont l'une est une Cité, voire une République (1590-1594), vérifions que le triché-collé est tout autant propre au chef-lieu de ce qui s'appelle encore un département. Nommons ce traumatisme balladurien de l'incendie du Parlement de Bretagne par une torchère pécheresse qui a fait long feu. Nommons surtout cette envie immédiate de faire comme si. Comme si la torchère n'avait eu raison de trois siècles bien charpentés, d'une nef inversée de bateau, d'une arborescence superbe que des contrefaçons de métal viendront remplacer dans un déni collectif sans débat. Comme s'il y avait un consensus de bas bruit. Comme si le Reichstag, à Berlin, n'avait pas été sublimé par sa coupole ? Ou à Bucarest, place de la Révolution, cet immeuble du 18^e sur lequel a été posé, dans une forme de transgression esthétique, un cube de verre en porte à faux. À Rennes, on a mis le mouchoir des ardoises sur une charpente en acier et les vaches sont bien gardées, fussent-elles de justice. Salomon de Brosse doit se dire que c'est trop d'honneur et que les Salomon, Maillols ou autres Portzamparc ont pu se brosser. Imaginons, ne fût-ce qu'un quart de dixième de seconde ce que Sir Norman Foster eût élevé des cendres du Parlement !

Mortifère cosmétique urbaine

Beaucoup se satisfont de cette cosmétique urbaine. Elle est mortifère ! Comme la crème antirides ou les liftings pathétiques à certaines belles qui l'ont été ou beaux qui le croyaient ! Saint-Malo, ville reconstituée, donc avilie. Humiliée deux fois. Sans que s'y trace le présent, sans que s'y voie ce qui s'est passé dans les présents successifs de la ville, lesquels préparent celui d'après. Le passé sans marquage historique tient de la congélation. M. Picard ou Mme Thiriet ont la joie de vous faire part qu'ils sponsorisent chaque pavé entre les Portes Saint-Thomas, Saint-Vincent et Saint-Pierre. Le passé n'est plus le passé quand il est vitrifié. Le passé n'est pas dépassable quand il n'est pas sacré, lorsque la mémoire s'avère un mol arrangement. En psychanalyse, se nommerait ici la toxicité du refoulement.

Saint-Malo en est exemplaire. Hommes illustres en statues d'index pointé et cadastre scellé. La ville close ne dit que cela, racontant un faux récit dans une esthétique rabougrie de l'éternelle fixation. C'est une fiction.



Prenons-la pour telle. Ainsi va-t-on à Dresde ou à Nuremberg retrouver une histoire où on se dirait que les alliés n'auraient pas bombardé. Comme les enfants disent, dans la cour de récréation, on dirait qu'on est des chefs ou des fées dans une forêt ! Les piliers des préaux deviennent des arbres pendant les minutes du jeu, ceci est indéniable. Ceci n'est pas une pipe et Saint-Malo est magrittienne : ceci n'est pas une ville !

Piratage contre-historique

On dirait qu'il n'y aurait eu ni tapis de bombes, ni tabula rasa. En Allemagne, on a ravalé les façades comme on refoule une humiliation. Idem pour notre Nuremberg marin, où on a continué comme si de rien n'était. Posant les appareils de granite à l'identique ou presque, numérotant les seuils et les vousseaux, reforgeant les manches de casserole dans les cuisines et ramenant à table, qui, sinon des non-Malouins ? Des cars entiers de gens venus visiter un Disneyland minéral entre le Mont Saint-Michel et Champs-sur-Marne, flâner dans un parc du pseudo (mais en pierres de taille), faire le tour des boutiques et repartir son panier de falsification rempli à bloc !

Nous avons affaire à un trucage, et, histoire locale oblige, un piratage contre-historique. Tant pis pour le génie créateur des architectes des années cinquante, les voilà chargés de faire tourner la photocopieuse et de remonter au fil à plomb le bel édifice. Remplacer les remparts par des remparts, les portes de ville par des

portes de ville et de troquer Quic-en-Groigne contre Quic-en-Groigne.

Ni plus ni moins qu'un tour de passe-passe qui ne trompe personne d'ici et abuse ceux de là-bas, devises et voyageurs chèques obligent. Les Malouins vivent leur vie plus loin, surtout à Saint-Servan, se baignent à Rochebonne ou filent regarder depuis la Varde, cette jolie silhouette siliclonée, quasi a-historique. Skyline gravée dans une gravure même si le numérique s'y colle. Après l'opération des alliés, allions-nous pour l'opérette ! Un peu comme si l'Acropole s'écroulant (9,9 sur l'échelle de Richter civilisationnelle), les Athéniens remontaient les colonnes et mieux leur recollaient un toit, quelques statues en résine et basta !

Saint-Malo est emblématique en France dans cette reconstruction de fac-similé, théorisée plus tôt par Viollet-Le-Duc à Carcassonne et démultipliée dans la suite pour la paix des ménages et le rêve de l'inchangé. Saint-Malo fit choix de *nurembergiser* l'architecture et fictionner l'histoire. Au bout du conte, en est-ce la rançon, la ville se dépeuple et ne reste entre les murs quoi, sinon des hôtels mythiques hébergeant des chercheurs de mythes, des nostalgiques hemingwayens rangés des voitures (ou des autocars) et des touristes tendus de tablettes.

Saint-Malo invite en son fort intérieur mais les Malouins, dans leur for intérieur, savent que l'histoire est autre et que c'est autrement qu'à chaque seconde, se rejoue leur avenir. ■