
Nouveau projet de territoire

15 septembre 2010



Contribution de Jean RENARD

Nantes, la métropole rayonnante : autant avec Angers qu'avec Rennes

Depuis quelques mois les réflexions, rencontres, débats et séminaires se focalisent à Nantes sur l'état des relations entre Nantes et Rennes. Les grands élus parlent du rapprochement. Les techniciens sont invités à démontrer l'amélioration des rapports, longtemps confidentiels ou conflictuels, entre les deux villes. On fait état de la prochaine coalescence entre les deux aires urbaines, preuve dit-on que ces deux métropoles sont appelées à collaborer. On invoque même le fait que la composition socio-économique des deux agglomérations est de plus en plus identique, contrairement à jadis où l'on opposait volontiers la ville administrative à la ville du commerce, afin de justifier la force des coopérations. Ce qui semble étrange. On aurait pu penser au contraire que la complémentarité était le fruit de deux entités différentes dans leur composition sociale.

En revanche, on néglige l'existence et la présence proche d'Angers, et élus et techniciens semblent se désintéresser des relations entre ces deux villes ligériennes.

C'est un peu contre ces idées convenues et ces fiançailles annoncées entre les deux villes, Nantes et Rennes, qui jusqu'alors s'observaient avec méfiance et concurrence que je souhaite intervenir. Non pas que je sois rétif à un rapprochement, sans doute nécessaire et utile, entre ces deux villes en terme de stratégie vis-à-vis des autres agglomérations françaises et européennes, mais il me semble que l'on oublie deux choses :

- D'une part, il existe une hiérarchie urbaine, qu'on le veuille ou non. Nantes et Rennes ne jouent pas, pour faire image, dans la même division. À mon avis, il n'y a qu'une seule métropole dans l'Ouest, c'est Nantes. Ce qui est d'ailleurs reconnu dans le projet de découpage des territoires porté par l'actuel gouvernement ; projet au demeurant dont on ne voit guère la concrétisation. Seule l'agglomération nantaise dépasse le seuil retenu pour définir ces métropoles, au nombre de 7 ou 8 en France. Rennes est en deçà. Il suffit de voir les contorsions des élus de l'agglomération rennaise pour se faire reconnaître, à tout le moins comme « pôle urbain », en jouant sur le nombre d'étudiants venant compléter

ce qui manque à Rennes comme population, ou encore les négociations avec les collectivités voisines pour qu'elles entrent dans un grand Rennes à dimension métropolitaine.

D'autres cas de figure de rapports identiques entre deux villes se retrouvent ailleurs en France. C'est Montpellier et Nîmes. Tout un chacun reconnaît la prééminence de la première. C'est aussi Lyon et Saint-Etienne, ou encore Dijon et Besançon, Strasbourg et Mulhouse, Marseille et Toulon, Rouen et Le Havre, Tours et Orléans. Pourquoi en irait-il différemment entre Nantes et Rennes ? Rappelons nous la fable de la Fontaine de la grenouille et du bœuf.

Seul le cas de Nancy et Metz pose problème aux observateurs attentifs. Ces deux villes ont longtemps été de féroces concurrentes et une frontière les a séparées un temps. La fusion programmée des universités des deux villes est un grand événement. Peut-être faudrait-il envisager pour Nantes et Rennes l'utopie d'un schéma commun d'aménagement, avec un seul SCOT, une seule université, une seule gouvernance ?

- D'autre part, la stratégie nantaise ne saurait se désintéresser de ce qui est, depuis des siècles, son axe premier de développement, c'est-à-dire la Loire. Certes depuis deux ou trois décennies, on observe un étalement urbain nord-sud de l'aire urbaine, surtout d'ordre résidentiel, mais la ville rubanée qui va du Croisic à Angers, via Saint-Nazaire, Savenay, Nantes et Ancenis, est une réalité qui n'a pas disparu, en particulier pour tout ce qui est système productif.

C'est en ce sens que j'ai intitulé mon dernier ouvrage "Nantes à la croisée des chemins". Elle l'est dans la mesure où la ville est à un tournant de son destin. Ses élus et élites sociales ont plusieurs scénarii possibles. Il leur faut faire un choix. C'est un peu ce que le dossier conduit à l'institut Kervégan, paru récemment, examine en proposant plusieurs choix possibles. Mais elle est aussi à la croisée des chemins du fait de sa position géographique. Elle ne saurait regarder uniquement vers la Bretagne administrative et vers Rennes. Il faut prendre en compte la proximité d'Angers et de la vallée de la Loire ainsi que du système productif vendéen et choletais, et enfin du littoral qui est une autre composante fondamentale.

Jouer la seule coopération avec Rennes, privilégier les relations avec cette dernière, c'est mutiler le rôle de Nantes en tant que métropole de l'Ouest. Ce, en partant d'un postulat que personnellement je récuse, c'est qu'il y aurait deux métropoles dans l'Ouest. Que Rennes soit une grande ville dans l'Ouest, oui, qu'elle soit métropole, non. N'est pas métropole qui veut, l'est qui peut.

À l'évidence, Nantes a changé de nature depuis la dernière guerre. Elle n'est plus seulement un port tourné vers l'extérieur et indifférente à son arrière-pays. Elle s'affirme comme métropole au service de l'Ouest entendu au sens large, sur au moins trois régions. C'est là la seule justification d'un aéroport international, même si l'on peut rester dubitatif sur son avenir compte tenu de nombreux paramètres. En particulier la volonté exprimée par les Rennais (CCI, élus) de conserver contre vents et marées l'aéroport de Rennes Saint-Jacques, et le « décollage » de l'aéroport d'Angers-Marcé avec l'annonce de l'ouverture de trois lignes à l'international !

Les grandes sociétés ont bien reconnu ce rôle de métropole par l'implantation de leurs bureaux et succursales interrégionales à Nantes. La dynamique universitaire joue aussi en faveur de cette reconnaissance, en dépit des retards accumulés du fait de l'absence d'université entre l'Empire et 1962. Il y a un effet de rattrapage des effectifs d'étudiants avec Rennes depuis plus de deux décennies. Enfin, la réalité de la métropole repose sur l'imbrication de l'agglomération nantaise, du pôle industriel nazairien et du littoral touristique et de retraite dont la Baule et Pornic sont les fleurons. C'est cette dimension d'une métropole multipolaire qui donne à Nantes sa prééminence sur l'ensemble de l'Ouest et reconnaissance à l'échelle européenne. Le SCOT commun Nantes-Saint-Nazaire, qui devrait être élargi au littoral et au pays de Retz, mais plus encore la DTA de l'Etat, en sont les preuves tangibles.

Et dans cette configuration, Rennes et Angers sont, dans la hiérarchie urbaine de l'Ouest les deux villes principales et les relais de la métropole. Pas plus, pas moins. Il faut relire l'excellent travail de recherche commandité par la DATAR de Félix Damette et son ouvrage écrit avec Jacques Schiebling pour en être convaincu.

Aussi conduire des recherches sur les relations entre Nantes et Angers, au même titre que sur les rapports entretenus entre Rennes et Nantes, inviter les élus des deux agglomérations à se rencontrer, envisager des programmes de coopération, demander aux équipes d'aménageurs, de techniciens et d'universitaires de conduire des études en commun, sont autant de propositions que le conseil de développement de la communauté urbaine nantaise se doit de soutenir.

Un premier état des lieux très incomplet peut être dressé.

Au plan des relations physiques, rappelons que l'A11 relie les deux villes, les mettant à moins d'une heure, tandis que l'ex RN23 demeure une alternative pour les relations locales, alors que la quatre voies Rennes-Nantes, certes gratuite, est le seul axe possible de liaison. Le nombre de relations journalières par voie ferrée est sans commune mesure avec les relations Nantes-Rennes (plus de 30 par jour contre 6 !). Entre Angers et le Croisic, on pourrait presque parler d'un "métrocéane".

En outre, Angers dispose d'un aéroport largement sous-exploité, c'est le moins qu'on puisse dire, bel exemple d'investissement !!! Celui de Nantes est-il et sera-t-il fréquenté par les angevins ? (Il faudrait savoir le nombre de passagers originaires de l'aire urbaine d'Angers dans le trafic de Nantes atlantique et comparer avec ceux originaires de Rennes, bel exemple d'étude pour les agences d'urbanisme).

Les liens immatériels entre les deux villes, calculés autrefois par l'intensité des flux téléphoniques, sont anciens et élevés, il suffit de lire la thèse de C. Cabanne (1980). Qu'en est-il aujourd'hui à l'ère d'internet ?

Les mobilités des populations montrent aussi l'accroissement des relations, tant à l'échelle quotidienne que résidentielle entre Nantes et Angers. Rappelons les migrations domicile/travail entre les deux aires urbaines, 1672 en 1999, contre 1350 entre Rennes et Nantes (source Audiar). Ces migrations alternantes de travail sont également élevées avec La Roche-sur-Yon (1140), Cholet (862) et plus encore Saint-Nazaire (5322). Preuve des liens multipolaires de Nantes tant sur l'axe ligérien que vers le sud.

Les migrations d'actifs entre les aires urbaines de l'Ouest entre 1990 et 1999 montrent aussi que l'intensité migratoire est plus forte entre Angers et Nantes qu'avec Rennes par rapport aux populations des aires urbaines. Ainsi 3 665 angevins ont migré vers Nantes, contre 4 035 Rennais, et 2 716 nantais vers Angers entre ces deux dates. Les relations sont encore plus visibles, il est vrai avec la Roche-sur-Yon dont 1 458 actifs ont migré sur Nantes, tandis que 1 432 nantais ont migré vers la Roche-sur-Yon, ce qui peut surprendre. Les flux migratoires d'étudiants sont encore en faveur de Nantes pour Saint-Nazaire (1 811) et la Roche-sur-Yon (948). En revanche les échanges sont faibles entre Rennes et Nantes avec 648 nantais vers Rennes et très peu de Rennais vers Nantes.

Si pour Rennes l'axe structurant est Saint-Malo-Nantes, pour Nantes l'axe demeure ligérien (Angers-Saint Nazaire) avec un axe mineur vers le choletais et la Vendée. Il y a encore entre Châteaubriant et Redon une frontière invisible qui sépare les flux majeurs.

C'est pourquoi il aurait été si important de choisir un tracé de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Châteaubriant, et ainsi de permettre de relier Nantes et Rennes par une voie nouvelle. Projet défendu par un collectif d'usagers mais qui n'a pas été retenu par les élus des deux régions ! Aveuglement que l'on peut regretter, mais y a-t-il eu lors du choix du tracé de la LGV un véritable débat relevant d'un aménagement bien compris des territoires de l'ensemble de l'Ouest ou un simple deal et lobbying. A toi l'aéroport, à moi la LGV...

Au plan des relations universitaires, à la rentrée 2010, les deux universités ont mis en place un PRES (Pôles de recherche et d'Enseignement Supérieur) commun, avec le Mans. Il existe désormais une UNAM (ou Université Nantes-Angers-Le Mans) associant également le CHU de Nantes-Angers et les grandes écoles des trois villes. La structure gère 9 écoles doctorales qui délivrent 400 doctorats par an. Ceci a des effets concrets sur le renforcement des sites entre eux (Ouest-France du 10-09-2010). Les laboratoires de

médecine, de sciences sociales et d'agronomie coopèrent sous la forme d'unités associées au CNRS communes. Il n'y a plus qu'un seul centre INRA commun. Il y a des complémentarités plus évidentes qu'avec Rennes. Il suffit de songer au pôle végétal d'un côté (Angers) et au pôle maritime de l'autre (Nantes). Désormais, le réseau universitaire de recherche en Pays de la Loire existe et fonctionne avec de multiples projets communs. En sciences sociales, on peut citer les thèmes autour des espaces sensibles, de l'eau, des territoires périurbains, dans le cadre du contrat de plan Etat Région. Les laboratoires ne sont donc pas en concurrence. Il ne suffit pas en effet de décréter des coopérations en recherche, il faut les faire vivre, je parle d'expérience, ayant siégé dans nombre de lieux décisionnels.

Dans les milieux culturels, tout aussi délicats quant aux égos à respecter que dans le monde universitaire, les relations existent avec l'opéra et l'orchestre. Les deux châteaux et les musées peuvent aussi nouer d'étroites relations et échanges d'expositions. L'école des beaux-arts d'Angers fusionne avec Tours et Le Mans, ce qui lui accorde une dimension supplémentaire. Un bon article de J.P. Wolff, de 2004, sur les réseaux de villes et les réseaux culturels dans l'Ouest, confirme l'existence sur le papier d'un réseau des grandes villes de l'Ouest au plan culturel depuis 1996. L'orchestre national des pays de la Loire (ONPL) résulte de la fusion des orchestres de Nantes et d'Angers. De même est né un Angers-Nantes opéra.

En ce domaine culturel, touristique et patrimonial, l'extension du site UNESCO au Patrimoine mondial jusqu'à l'estuaire est un enjeu considérable. Il y a autour de la marine de Loire, des trafics de jadis et naguère, de la préservation des zones humides, des relations économiques par le fleuve à renouveler compte tenu des problèmes énergétiques, des possibilités de coopération. Le conservatoire des rives de la Loire et de ses affluents du conseil régional et la Mission Val de Loire doivent être les outils et le lien entre les villes et les ports le long du fleuve. Si le château de Nantes est celui des ducs de Bretagne, il est aussi le dernier château de la Loire, granit et tuffeau en témoignent. Il lui faut jouer sur cette double identité au plan touristique.

On pourrait également citer le projet dit PALDU (Prospectives agricoles locales et dynamiques urbaine) entre les chambres d'agriculture, les chercheurs en sciences sociales des universités et de l'école supérieure d'agriculture d'Angers, et les agriculteurs, afin d'examiner et de comparer les politiques agricoles des espaces périurbains autour des trois villes de Nantes, Angers et le Mans, comme exemple de collaboration concrète entre acteurs. Les cultures maraîchères et les vignobles, présents tout au long de la Loire sont également à l'origine des coopérations entre Nantes et Angers. Inutile d'y insister, mais négociants, transporteurs, marchés d'intérêt nationaux, producteurs et semenciers, chercheurs, ont des liens réguliers et nombreux. Le val nantais est la partie aval du jardin de la France.

Au total, et dans l'attente de travaux complémentaires, l'organisation multipolaire du système urbain de l'Ouest et la loi de hiérarchie urbaine invitent à privilégier des relations croisées entre les différentes villes, mais il ne faut pas être victime de représentations et de schémas préétablis. Ainsi, pour Nantes, il est tout aussi important de coopérer avec Angers, Cholet ou la Vendée qu'avec Rennes, et tous comptes faits, Nantes a plus de rapports et relations avec Tours ou la Rochelle, qu'avec Brest, située tout au bout de la Bretagne !

On ne saurait affirmer d'entrée de jeu et sur le papier que les collaborations nantaises doivent s'établir avec telle ou telle ville. Il lui faut jouer sur la totalité du réseau que sa position géographique lui impose. À cet égard, Rennes n'est pas Nantes, il n'y a pas à en douter. Le rayonnement des deux villes ne s'exerce pas sur le même espace et à la même échelle. C'est à cette condition que Nantes jouera pleinement son rôle de métropole incontestée de l'Ouest. Aux autres villes de l'Ouest de lui reconnaître et d'accepter cette hiérarchie de fait.

On nous demande aujourd'hui de réfléchir à un projet de territoire en tant que Conseil de développement. Cela ne peut se faire qu'avec l'ensemble des espaces qui nous entourent. Donc, non seulement avec Rennes mais aussi vers l'amont de la Loire et Angers avec lequel nous avons beaucoup de liens, sans

négliger le sud et la Vendée, et sans oublier, contrairement à beaucoup, la quatrième dimension qu'est l'océan et ses rivages. Certains entendent relier Nantes à l'Europe par un nouvel aéroport, soit. Mais les véritables liaisons de Nantes à l'Europe ont été et se font encore aujourd'hui par la mer, c'est par excellence l'espace des transports des marchandises.

À l'ère de la mondialisation, il faut retrouver le souffle de l'Histoire pour bâtir l'avenir, celui du temps de la Hanse et des colonies hollandaises, irlandaises et espagnoles qui faisaient de Nantes une ville internationale et une métropole maritime, reconnue à l'échelle de l'Europe.