Avril

2019

Master 2
Aménagement et
Collectivités
Territoriales

Qu'est-ce qu'un territoire Intermétropolitain ?

Antoine Glémée – Lise Parrot – Yann Raflegeau –
Alina Tarskikh – Alexis Thézé

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS 4

INTRODUCTION 5

METHODOLOGIE DE TRAVAIL 7

A. Présentation des hypothèses et de la problématique 7

B. Choix des personnes ressources 9

C. Elaboration des outils 10

PREMIERE PARTIE : CE QUE NOUS DISENT LES ACTEURS DU TERRITOIRE 11

A. Le constat du territoire par les différents acteurs rencontrés 11

1) Une représentation attrayante mais quelque peu nuancée 11

2) Un territoire reclus dans une image dépréciée 12

B. Un territoire intermétropolitain, une notion complexe 14

1) Une notion peu abordée dans le milieu scientifique 14

2) Un constat : un espace entre deux métropoles 15

3) Un territoire différent des grandes villes et des métropoles 17

4) Un territoire en interactions avec les autres territoires et notamment les métropoles 18

5) Un espace qui peut se définir de différentes manières 19

DEUXIEME PARTIE : QUEL AVENIR POUR LE TERRITOIRE DE REDON AGGLOMERATION ? 23

A. Quel avenir pour Redon ? 23

1) Redon et son avenir, quelles stratégies ? 23

2) Le territoire de Redon Agglomération à moyen et long terme, quelles visions ? 25

B. Les outils pour la coopération entre les territoires 27

1) La coopération, formule magique du développement territorial ? 29

2) La coopération des territoires intermétropolitains 35

TROISIEME PARTIE : ETUDES COMPAREES 41

A. Carentan-les-Marais : une coopération discrète 41

1) Pourquoi étudier ce territoire 41

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ? 42

B. Châteaubriant : une coopération historique avec le Conseil régional des Pays de la Loire 44

1) Pourquoi étudier ce territoire ? 44

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ? 45

C. Brest Métropole et le Pays Centre Ouest Bretagne : le contrat de réciprocité 49

1) Pourquoi étudier ce territoire ? 49

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ? 49

D. Libourne : une coopération assumée 53

1) Pourquoi étudier ce territoire ? 53

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ? 54

CONCLUSION 59

RESSOURCES 61

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier dans un premier temps Redon Agglomération ainsi que le Conseil de développement pour cette belle opportunité de travailler sur des questions d'actualités politiques, économiques et sociales toutes liées à la notion d'intermétropolisation.

Nous remercions chaleureusement Emmanuelle GUERIN, coordinatrice-animatrice du Conseil de développement, qui s'est révélée être une intermédiaire dans nos différents échanges avec l'ensemble des institutions et acteurs locaux. Son accueil bienveillant, sa connaissance du territoire, ainsi que sa rapidité du traitement de nos demandes nous ont été des aides précieuses pour le bon avancement de notre travail.

Nous remercions dans un deuxième temps tous les acteurs du monde économique, scientifique et politique qui ont bien voulu nous recevoir lors d'entretiens physiques, téléphoniques mais aussi par Skype. Cette ouverture au dialogue, ainsi que ce partage de connaissances et d'expériences professionnelles ont nourri nos réflexions et nous ont permis d'avoir du potentiel pour mener à bien notre mission.

Nous remercions les responsables pédagogiques de la formation en Master 2 « Aménagement et Collectivités Territoriales » à l'Université de Rennes 2, notamment Madame Hélène BAILLEUL et Madame Agnès LEMOINE pour leurs conseils précieux qui nous ont été très utiles tout au long du travail sur ce projet.

INTRODUCTION

Situé au carrefour de trois départements et deux régions, Redon Agglomération, établissement public à coopération intercommunale, dispose d'un positionnement géographique singulier.

A la recherche de sa propre identité, l'intercommunalité se lance dans des démarches de marketing territorial en créant l'Agence d'attractivité et de développement. Elle entreprend la réalisation de grands projets d'aménagement à l'instar de « Confluence 2030 », s'inscrit dans le projet national « action *cœur de ville* » et se porte candidate auprès de l'Union des Villes d'Art et d'Histoire et des Villes historiques de Bretagne afin d'être reconnue officiellement comme Ville Historique.

Cette volonté de rendre le territoire redonnais plus attractif et de le promouvoir tant au niveau local que national s'accompagne d'une réflexion relative à son avenir et sa stratégie de développement. Dans ce processus, l'intercommunalité se montre proactive et prévoyante. Ainsi, en janvier 2018 Jean-François MARY, son président, déclare au quotidien régional Ouest-France : « Nous allons réfléchir à ce que nous sommes et comment nous sommes perçus…»[1].

Ainsi pour s'affirmer, Redon Agglomération se définit au travers des documents d'urbanisme et des discours politiques comme un territoire intermétropolitain. Ce terme plutôt technique et peu utilisé dans le passé, suscite aujourd'hui un intérêt croissant des politiques publiques, mais aussi du grand public.
Cette attention va de pair avec les dynamiques actuelles de métropolisation, le mouvement des « *gilets jaunes* » ou encore la redéfinition du rôle et de la place des villes quelle que soit leur taille dans le développement urbain et économique à l'échelle départementale et *régionale*.

Ce n'est pas anodin si l'an dernier le groupe d'étudiant de l'École urbaine de Paris a réalisé une étude dédiée à l'analyse des effets de la proximité des métropoles de Lille,

[1] « Redon Agglomération, un territoire à promouvoir » Ouest France

Toulouse et Nantes sur les territoires voisins : « Les environnements territoriaux des métropoles : quelles stratégies de coopération au service du développement local ? ». Depuis, l'apparition de nouvelles alliances entre collectivités locales « face aux métropoles, aux Régions ou à l'État»[2], telles que le projet de regroupement de trois intercommunalités du Pays d'Arles ou encore le projet de création d'une association de treize communautés de communes en Bretagne-Pays de Loire.

Nous allons appréhender cette notion de l'espace intermétropolitain, les atouts et les faiblesses de ces territoires, mais aussi porter une attention particulière à leurs projets de territoire afin de mieux adapter les politiques publiques de demain.

Pour mener ce travail de réflexion, Redon Agglomération a saisi le Conseil de Développement. Cette instance consultative, composée de représentants de la société civile, permet d'apporter un une vision citoyenne nouvelle. C'est dans ce contexte que le Conseil de Développement a décidé de faire appel à un groupe d'étudiants. Ce choix se justifie par une volonté d'apports théoriques et universitaires ainsi qu'une analyse sur cette notion d'intermétropolisation, qui ne possède, aujourd'hui, aucune définition officielle.

[2] « Face aux métropoles, ces petits territoires veulent se faire entendre » Ouest France

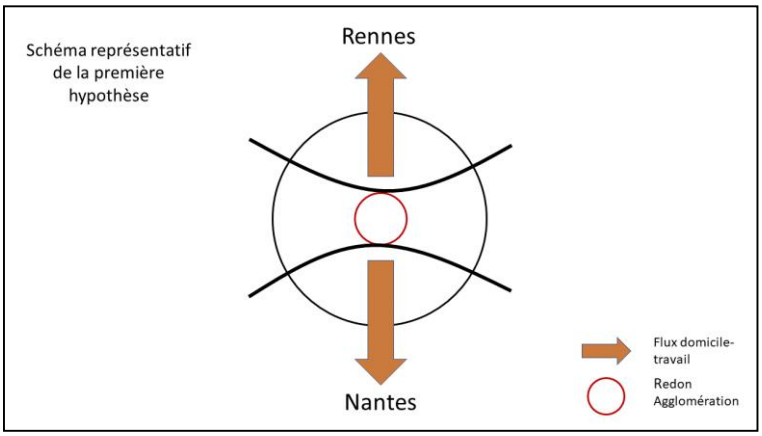
METHODOLOGIE DE TRAVAIL

A. Présentation des hypothèses et de la problématique

Au travers des entretiens et du travail bibliographique, nous avons développé les hypothèses suivantes. Ces hypothèses nous ont ensuite amenées à la formulation de la problématique présentée ci-dessous :

Le territoire intermétropolitain entre résultante de la métropolisation et modèle de développement ?

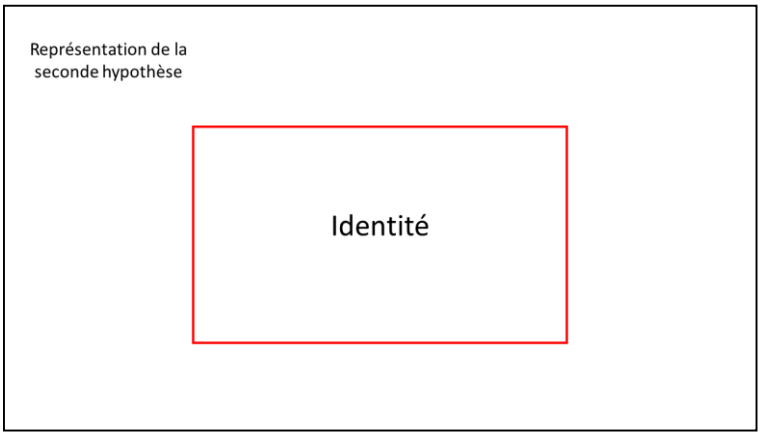
- Le concept de territoire intermétropolitain est la conséquence spatiale du processus de métropolisation.



Il s'agit de la première condition à laquelle fait référence la notion d'intermétropolisation. En effet, le territoire redonnais a un statut particulier puisqu'il est situé entre trois départements et deux régions, entre deux métropoles : Rennes et Nantes. Le positionnement géographique amène Redon Agglomération à se situer entre les deux aires d'influence de ces deux métropoles. Ce territoire est au carrefour des mobilités : Redon-Rennes, Redon-Nantes. En outre, du fait de son positionnement particulier, ce territoire se construirait par les métropoles et serait rythmé notamment par les mobilités quotidiennes domicile-travail. Le diagnostic territorial de Redon Agglomération montre qu'il y a chaque jour 2 sortants pour 1 entrant. Ainsi les territoires métropolitains sont plus attractifs pour les Redonnais en termes d'activités et de services. De ce fait, la situation géographique de Redon se voit aussi bien être un atout qu'un inconvénient. De plus Rennes et Nantes, ayant leurs propres modèles

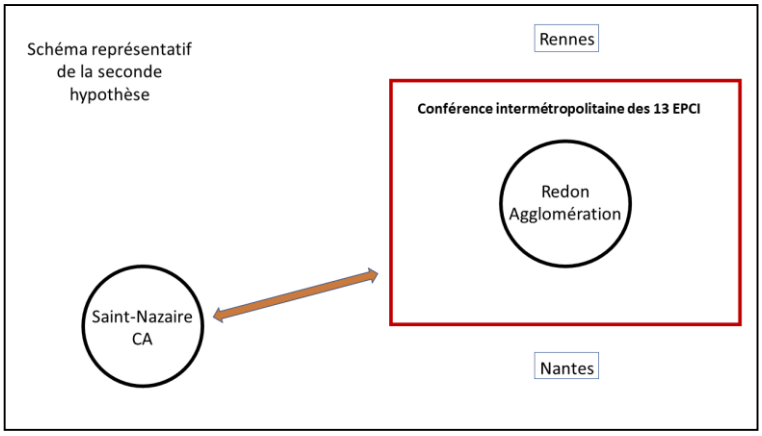
de développement, influencent par leurs aires urbaines directement et indirectement ce territoire qui serait « intermétropolitain ».

- Redon Agglomération se donne comme défi d'affirmer une identité de territoire intermétropolitain.



Redon Agglomération mène une démarche partenariale de marketing territorial. Son objectif est de valoriser et de mettre en avant ses atouts pour soutenir le développement du territoire. Nos premiers entretiens avec des agents de l'Agence d'attractivité et de Redon Agglomération confirment que la collectivité souhaite travailler sur son image et sur son attractivité. Ainsi cette politique interne au territoire est réfléchie à l'échelle de l'intercommunalité pour se différencier des autres territoires. D'ailleurs, Redon Agglomération s'est doté de sa propre agence d'attractivité pour faire rayonner les atouts du territoire à l'extérieur de ses limites géographiques.

- Dans cet espace « intermétropolitain » la coopération se réalise entre Redon et Saint-Nazaire mais également avec 13 EPCI.



Redon Agglomération s'inscrit dans une logique de construction d'un projet de territoire à l'échelle de 13 EPCI : projet d'alliance intermétropolitaine Loire-Bretagne. L'objectif est d'une part, une place plus importante dans les échanges et discussions avec les métropoles, les instances régionales et étatiques et ainsi participer aux différents projets et politiques publiques mises en place sur le territoire. L'objectif de cette association est de permettre une entente et une mutualisation des préoccupations et également de faire émerger les difficultés existantes ou caractéristiques communes des territoires intermétropolitains. Enfin, d'après le rapport parlementaire Cesarini : « Les villes moyennes ont un rôle structurant en France : aujourd'hui encore, 23 % des Français vivent dans ces villes et 26 % de l'emploi total y est concentré. Au-delà de leur apport en terme de dynamisme économique, elles tiennent une place essentielle dans l'identité, le sentiment d'appartenance de nos concitoyens. » En d'autres termes, nous observons que les pôles d'équilibre des territoires ruraux permettent une meilleure distribution des ressources et d'atténuer « l'effet aspirateur » des métropoles et par conséquent les inégalités territoriales.

Dans le but de répondre aux enjeux et à notre problématique, nous avons choisi de réaliser des entretiens tout au long de l'atelier. En effet, les entretiens représentent un outil favorisant le recueil de données importantes et la diversité des avis. C'est pourquoi, nous avons mis en place une méthodologie alliant des entretiens et leur analyse.

B. Choix des personnes ressources

Pour mener à bien nos entretiens, nous avons procédé à un choix de personnes ressources susceptibles de nous répondre sur le sujet de l'intermétropolisation. Ainsi, pour disposer d'une pluralité d'acteurs, nous avons fait le choix de nous entretenir avec des acteurs économiques, des élus locaux (métropoles, régions, départements, EPCI, communes), des acteurs du monde culturels, associatifs mais également d'acteurs sociaux. Ces acteurs sont différents selon les fonctions qu'ils occupent mais également du fait de leur zone d'influence territoriale (Redon Agglomération et ses territoires voisins, Nantes, Rennes, Saint-Nazaire...).

Cette recherche de diversification et de pluralité des profils des acteurs répond à la volonté du Conseil de développement, qui souhaite obtenir un large panel de réponses

venant d’acteurs divers mais également d’avoir une représentation des différents avis recensés.

C. Elaboration des outils

Afin de valoriser au maximum les informations obtenues lors des divers entretiens, nous avons réalisé un agenda des entretiens, des grilles de lecture ainsi que des comptes-rendus.

Cet agenda nous permet d’harmoniser la logistique ainsi que la répartition des participants à chaque rendez-vous. Ce tableau est régulièrement mis à jour et permet une meilleure organisation.

Les grilles d’entretien sont élaborées pour chaque acteur. Nous avons créé une trame principale pour les questions, cependant une partie des questionnements est adaptée en fonction du rôle de l’acteur, de l’avancé du travail et de sa collectivité territoriale.

La grille de lecture des entretiens a pour objectif de synthétiser les entretiens selon plusieurs thèmes clés. Cela permet une comparaison rapide et une plus grande simplicité de lecture.

PREMIERE PARTIE : CE QUE NOUS DISENT LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Pour mener à bien nos entretiens, nous avons procédé à un choix de personnes ressources, susceptibles, de nous répondre sur le sujet de l'intermétropolisation. Ainsi, pour disposer d'une pluralité d'acteurs, nous avons fait le choix de nous entretenir avec des acteurs économiques, des élus locaux (métropoles, régions, départements, EPCI, communes), des acteurs du monde culturels, associatifs mais également d'acteurs sociaux. Ces acteurs sont divers tant par leurs fonctions que par de leur zone d'influence territoriale. Ainsi trente personnes ont été interrogées durant notre temps d'étude.

A. Le constat du territoire par les différents acteurs rencontrés

Du fait de la multiplicité des acteurs rencontrés par le biais d'entretiens, nous avons pu recueillir un grand nombre d'informations sur les différentes visions existantes du territoire de Redon Agglomération. Nous avons repéré trois grands types de représentations du territoire et de ses enjeux.

1) Une représentation attrayante mais quelque peu nuancée

Pour certains acteurs interrogés, en majorité des techniciens et quelques élus, le territoire de Redon Agglomération est décrit comme un lieu de loisirs, de culture et de tourisme. En effet, ce territoire est caractérisé par un fort tissu associatif en raison de la part importante d'associations. Un technicien de Nantes Métropole nous a fait part que : « *Redon détenait une forte présence associative et culturelle*. » L'offre culturelle et touristique proposée rend ce territoire attractif et incite les populations à découvrir ce territoire singulier, par le biais des richesses naturelles présentes telles que les marais, le canal de Nantes à Brest, le cinéma Manivel, mais représente aussi, un espace de proximité offrant un cadre de vie agréable avec la présence d'une nature protégée, de ports typiques évocateurs d'un paysage d'été ou de printemps. Selon les propos d'un élu de Nantes Métropole : *« Redon est une ville de vacances (île aux pies, canal de Nantes à Brest, la vilaine, escalade…) »*.

La démarche engagée par Redon Agglomération autour du marketing territorial montre que le territoire s'ouvre de plus en plus aux autres territoires et s'inscrit dans une logique de partage de ces forces. Les territoires situés à proximité considèrent Redon Agglomération comme un territoire innovant où la présence d'un tissu économique à forte valeur ajoutée est très marquante, de formations supérieures techniques avec la création du Campus Esprit. Un élu de Vannes agglomération nous a confié que Redon représente : « *Un territoire très industriel avec un fort potentiel touristique notamment autour des voies navigables »*.

Aussi, Redon Agglomération cherche à coopérer avec les instances départementales et régionales que ce soit dans le domaine de l'enseignement supérieur, les mobilités ou le développement économique. En d'autres termes, un élu départemental nous a souligné « *Aujourd'hui le territoire cherche à s'ouvrir et à travailler avec les acteurs du territoire, comme par-exemple avec le département pour le logement social.* »

Certains acteurs ont reconsidéré leurs propos sur ce territoire. Au premier abord, ils percevaient Redon Agglomération comme un lieu qui n'« *apparaissait pas sur les radars des métropoles*[3] » mais qui aujourd'hui, cherche à se faire connaître auprès des EPCI voisins (métropoles mais aussi communautés de communes voisines).

2) Un territoire reclus dans une image dépréciée

En dépit d'avis favorables sur le territoire de Redon Agglomération, techniciens et universitaires soulignent que Redon Agglomération persiste à être un territoire soumis à des effets négatifs. En effet, de nombreux épisodes d'inondations ont entaché l'image de ce territoire. Un technicien de Redon agglomération nous a fait part que Redon agglomération est enfermée dans : « *une image négative à l'extérieur du territoire via les inondations ou le chômage, éléments qui représente des freins à son développement »*. Ensuite, La situation géographique de cet EPCI est qualifiée de « satellite », en d'autres termes, il s'agit d'un territoire situé en marge de métropoles et qui subit le développement exogène de deux métropoles régionales à travers un phénomène de concentration des activités dans ces métropoles. En outre, la mise en place d'un Schéma de Cohérence Territoriale de périphérie « Défensif »[4] sur ce

[3] Technicien Rennes Métropole

[4] SCOT de périphérie vis-à-vis d'une grande centralité, souvent le signe d'une concurrence entre un territoire périphérique et un territoire dit « central »

territoire, l'inscrit dans une logique de développement autonome vis-à-vis de ces deux métropoles Rennes et Nantes. En raison d'un nombre croissant de navettes domicile-travail quittant le territoire de Redon Agglomération, celui-ci est qualifié de territoire « dortoir ».

Les métropoles considèrent Redon Agglomération comme un territoire de proximité qui détient des atouts et des forces mais qui ne sont pas réellement valorisées. Sa situation géographique représente un avantage non négligeable pour mettre en place des coopérations actives avec les territoires voisins notamment Rennes, Nantes et Vannes. Enfin, c'est une ville dynamique et structurante pour son maillage territorial. C'est un territoire qui cherche à définir son identité territoriale et sa place dans ce jeu de gouvernance locale. En effet Redon Agglomération peut jouer un rôle structurant à l'échelle de son bassin de vie et d'emploi.

Statut/ Variable	**Représentation attrayante**	**Image recluse dans une image dépréciée**	**Représentation nuancée**
Elus métropolitains	Lieu de vacances, évocateur du printemps	Territoire « dortoir » en raison du nombre de navetteurs quotidiens	Un territoire à valoriser au-delà de son périmètre
Elus non métropolitains	Territoire avec un fort tissu associatif et fort potentiel industriel		Un territoire plein d'atouts mais qui ne réussit pas encore à mettre en valeur ses forces
Enseignants chercheurs			Un territoire avec de fortes valeurs présentes : culture, associations, enseignements

Techniciens métropolitains	Un territoire structurant pour le milieu rural	Territoire qualifié de satellite car subit le développement des métropoles	Un territoire qui cherche à se positionner mais qui a des atouts notamment avec l'hydrogène
Techniciens non métropolitains	Territoire innovant, industriel avec un fort potentiel touristique	Image négative à l'extérieur du territoire	Un territoire avec des atouts mais ne sait pas vers qui se tourner pour les valoriser

B. Un territoire intermétropolitain, une notion complexe

Le terme « intermétropolitain » n'est pas connu par tous les acteurs du territoire. Néanmoins, cette notion interroge et évoque une vision d'un espace avec des caractéristiques particulières. Nous avons interrogé des acteurs du territoire sur la vision qu'ils ont du « concept » de « territoire intermétropolitain » et l'enjeu inhérent à celui-ci.

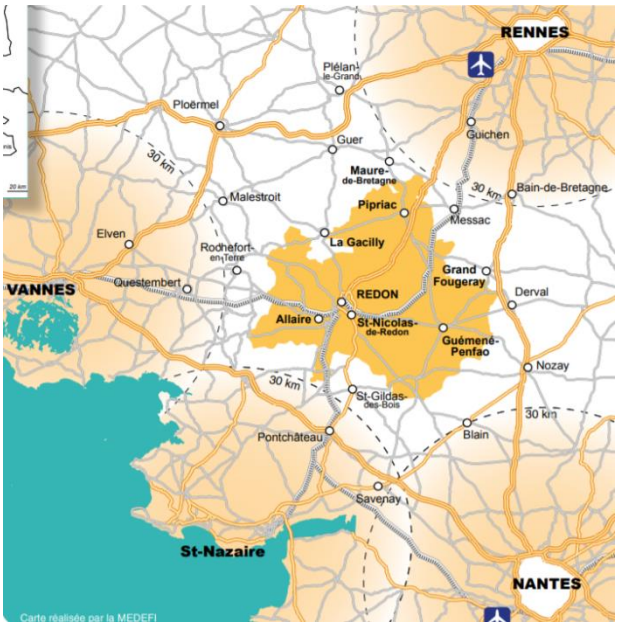
1) Une notion peu abordée dans le milieu scientifique

Aucune définition n'existe autour de ce terme. Il n'apparaît ni dans les ouvrages scientifiques ni même dans des documents rédigés par des collectivités territoriales ou l'Etat. Cynthia Ghorra-Gobin, directrice de recherche au CNRS et professeure à l'université Paris 3 Sorbonne, a évoqué l'intermétropolitain dans son article scientifique « De la métropole : une figure urbaine en quête d'une réflexion géopolitique ». Elle caractérise cet espace, situé entre les métropoles qui dessinent les territoires, comme un espace *« au sein duquel transitent les flux matériels et immatériels entre métropoles ».* Sans en donner une définition plus longue, elle montre que ce qui n'est pas l'espace métropolitain peut-être l'espace intermétropolitain. Une dualité peut en ressortir entre ces deux types de territoires. Mais celle-ci n'est pas si simple, d'autant qu'en fonction des acteurs que nous avons interrogés, il n'existe pas que des

métropoles et des espaces intermétropolitains.

Vladimir Pawlotsky, doctorant au centre de recherches et d'analyses géopolitiques de Paris VIII, utilise le terme « intermétropolitain » pour décrire ce qu'il se passe entre Moscou et Saint-Pétersbourg. Cet espace est situé entre deux grandes villes dont Moscou qui connaît un phénomène de métropolisation important ces dernières années. Cet espace entre ces deux grandes métropoles permet de relier ces deux villes entre elles. C'est un lieu de transit, de passage, de flux, de personnes et de marchandises. Au travers des définitions de ces deux auteurs,ayant utilisé le concept de territoire intermétropolitain, on peut déjà faire ressortir la fonction de territoire reliant les métropoles entre elles, grâce à une continuité spatiale mais aussi grâce à des axes de communications et notamment de transport.

2) Un constat : un espace entre deux métropoles



Source : agence d'attractivité et de développement

Intermétropolitain. Inter, venant du latin, exprime la réciprocité, entre quelque chose. Ici entre les espaces métropolitains, les métropoles. Pour de nombreuses personnes, le terme « intermétropolitain » vient définir un positionnement géographique. C'est un terme qui permet de décrire la situation dans laquelle se trouve Redon Agglomération aujourd'hui. Cette situation géographique a toujours été celle-ci. « *Redon Agglomération a toujours été entre deux grandes villes, Rennes et Nantes, mais aussi Vannes et Saint-Nazaire.* » selon un élu de Redon Agglomération. Pour Nantes Métropole, le territoire de Redon Agglomération se définit d'intermétropolitain seulement par le statut juridique des métropoles : « *Redon se définit aujourd'hui de territoire intermétropolitain seulement depuis la loi MAPTAM. Mais la situation géographique de ce territoire n'a pas changé depuis. Les problématiques sont les mêmes qu'avant la création des métropoles de Nantes et de Rennes* ». En soit, la situation n'a pas changé. Mais la

différence notable est la palette de compétences qu'ont ces métropoles. Rennes et Nantes ont gagné en compétences grâce au passage, de Communauté d'Agglomération pour Rennes, et de Communauté Urbaine pour Nantes, au statut de Métropole. Un élu de Redon Agglomération confie : « *On [le territoire de Redon Agglomération] se définit intermétropolitain, certes, c'est un positionnement géographique. Mais la différence notable, c'est que les métropoles ont obtenu de nouvelles compétences, ce qui renforce ces territoires* ».

Pour les acteurs du territoire, élus et techniciens de Redon Agglomération, le positionnement du territoire se définit par la proximité des grandes villes (Rennes, Nantes, Vannes et Saint-Nazaire). Ces villes ont un poids démographique supérieur à Redon Agglomération et même à Redon ville. Le positionnement entre les métropoles se fait par l'influence qu'elles ont sur le territoire notamment en observant l'aire urbaine qui arrive aux portes de l'intercommunalité. Vannes Agglomération représente un territoire dynamique qui attire de plus en plus d'habitants par son positionnement proche du littoral. Saint-Nazaire est un bassin d'emploi industriel important en lien avec les activités économiques de Redon. Puis, Rennes et Nantes connaissent un développement démographique et économique important. Cependant, se définir par-rapport aux autres peut être un danger selon certains acteurs universitaires mais aussi élus départementaux. Cela revient à ne pas définir ce qu'est le territoire mais où il se positionne par-rapport aux autres. Le risque pourrait être de se « *définir comme un territoire absent, un vide entre Rennes et Nantes* [5]». Finalement le territoire pourrait se définir à côté de tout et oublier l'essentiel qui est la population qui vit à l'intérieur. Se définir intermétropolitain, une chance ou une faiblesse pour Redon Agglomération ? Une chance pour se faire connaître de l'extérieur mais une faiblesse pour son développement en oubliant les préoccupations internes à ce territoire et notamment les habitants y vivant quotidiennement.

[5] Elu départemental

Et qu'en pense le Conseil de Développement ?

Un atelier participatif a été réalisé avec les membres du Conseil de Développement de Redon Agglomération le 10 décembre 2018. Grâce à ce moment d'échange, les participants ont pu transmettre leur vision de ce qu'est un territoire intermétropolitain. Tour d'abord, et comme de nombreux acteurs que nous avons interrogés, ce territoire est situé entre deux métropoles mais aussi entre Vannes et Saint-Nazaire. Redon Agglomération se situe entre quatre grandes villes et doit trouver sa place dans cet espace. Outre ce positionnement géographique particulier, le territoire de Redon Agglomération est aussi à cheval entre 2 régions et 3 départements. Ce positionnement longtemps perçu comme une faiblesse doit être pris comme une opportunité et une chance faisant la singularité de ce territoire. En effet, une diversité culturelle importante est présente sur ce territoire.

Ce territoire est aussi une alternative aux métropoles. Nous le verrons plus loin dans le document, mais Redon Agglomération est un territoire qui offre un cadre de vie, des services et une diversité culturelle différente des métropoles. Enfin, ce territoire intermétropolitain est vu comme un espace en interaction avec ces territoires voisins comme avec les métropoles. Des flux de personnes, de marchandises transitent, arrivent et partent de Redon Agglomération.

3) Un territoire différent des grandes villes et des métropoles

Le territoire intermétropolitain est une alternative aux métropoles et aux grandes villes. Pour de nombreux acteurs du territoire, élus de Redon Agglomération et membres du Conseil de Développement, ces territoires intermétropolitains offrent un espace alternatif à la ville. Un membre du conseil de développement pense que « *Lorsqu'on habite à Redon, on a une très bonne qualité de vie tout en bénéficiant des services qu'offre la ville et en conservant un accès rapide à la nature* ». Le territoire intermétropolitain présente des qualités particulières comme l'organisation de son territoire avec de l'habitat dispersé, une faible densité et des valeurs qui lui sont propres. Les députés partagent cette vision : « *l'habitat dispersé, l'organisation territoriale de ce territoire offre un cadre de vie idéal […] des fêtes et évènements viennent animer la vie des habitants.* » Contrairement aux espaces connaissant la métropolisation, le territoire intermétropolitain a encore des valeurs rurales importantes. Des fêtes, des pratiques mais aussi des modes de vie différents des

métropoles. *« On connaît notre voisin, on s'entraide »*[6], la vie sociale n'est pas la même que dans les métropoles. Les groupes sociaux sont différents, *« en ville on n'hésite pas à prendre le bus ou le tram pour aller à l'autre bout de la ville voir un ami, chez nous, on va dans le bourg ou la maison d'en face »* nous partage un élu de Redon Agglomération. Lors des entretiens réalisés, cette question de la proximité entre les habitants est souvent revenue, montrant les caractéristiques d'un tel territoire. C'est une force pour ces territoires intermétropolitains de permettre la proximité entre les habitants. Malgré cette force, ces territoires connaissent des difficultés vis-à-vis des métropoles. Avec l'affirmation de ces dernières, il y a un risque « *de laisser tomber ces territoires ruraux ou péri-ruraux au profit des plus grands et plus riches financièrement* »[7]. Il y a une conscience que les territoires intermétropolitains connaissent des difficultés aujourd'hui. Ces espaces ont moins de services, moins de commodités, moins d'habitants, moins de commerces mais aussi moins d'emplois que les métropoles. Aujourd'hui, les ménages cherchent la proximité des services et des emplois. Les mouvements sociaux que la France connaît, depuis fin 2018, est peut-être la conséquence de cette forte disparité qu'il y a entre les métropoles et les espaces intermétropolitains et plus généralement des territoires externes aux métropoles.

4) Un territoire en interactions avec les autres territoires et notamment les métropoles

Pour d'autres acteurs, un territoire intermétropolitain est un territoire en lien avec les métropoles. Les acteurs partageant cette vision sont les élus et techniciens des métropoles de Rennes et Nantes mais aussi Vannes Agglomération. Selon eux, le territoire intermétropolitain est une réalité de vie, c'est un territoire en lien permanent avec les métropoles et inversement : « *Tous les jours des échanges ont lieu entre la métropole rennaise et les territoires ruraux situés à proximité. Des flux de travailleurs, de personnes venant consommer sur Rennes, des visiteurs, des personnes simplement de passage sur Rennes [par la rocade] ou tout simplement pour nourrir la métropole grâce à l'agriculture* ». Des échanges ont lieu en permanence : flux domicile-travail, transit de marchandises, de touristes… Bien que la métropole soit un

[6] Elu parlementaire
[7] Elu parlementaire

grand lieu de consommation, les territoires extérieurs ont aussi un mode de vie faisant qu'ils ont des besoins qu'il faut satisfaire aussi, des besoins qui sont similaires aux métropoles. Les flux se font grâce aux infrastructures routières mais aussi ferroviaires qui relient d'une part, les métropoles entre elles, et qui irriguent, d'autre part, les territoires entre elles. Le territoire intermétropolitain est espace permettant aux métropoles de se connecter entre elles tout en permettant d'offrir à ces territoires les infrastructures nécessaires à leur développement. *« Redon est un satellite autour de Nantes et Rennes »*, Redon a besoin, pour se développer, de se connecter aux métropoles pour bénéficier de leur développement.

5) Un espace qui peut se définir de différentes manières

Le terme « intermétropolitain » est assez peu connu par le monde scientifique et plus généralement par les acteurs du territoire (élu, technicien, habitant…). C'est pour cela que de nombreuses personnes n'ont pas défini le territoire de Redon Agglomération d'intermétropolitain mais d'une autre manière.

Le premier terme revenant pour décrire le territoire de Redon Agglomération, est celui de territoire interstitiel. Les universitaires ont utilisé cette notion pour définir ce territoire. Ce terme fait référence à la ville interstitielle. Cette ville, se situe entre deux autres agglomérations de taille plus importante. C'est le cas de la ville de Redon. Ces territoires connaissent un développement depuis les années 2000 du fait de l'étalement urbain et du développement des infrastructures de transport comme les quatre voies. En effet, cela a favorisé le développement de zones d'activités le long des axes de transport et a ainsi permis le développement des villes situées en-dehors des grandes agglomérations. Le territoire de Redon Agglomération suit cette dynamique grâce à la transformation de la départementale D177 en quatre voies par le département d'Ille-et-Vilaine. Ces villes (Redon), possèdent, contrairement aux espaces périurbains, un nombre important de services comme une meilleure desserte en transport en commun (train, bus, car…), une offre de soin en santé ou encore de nombreux commerces. Ces villes doivent, selon Laurent Chalard, être soutenues dans leur développement contrairement au périurbain. C'est d'ailleurs ce que les universitaires interrogés ont confié lors des entretiens.

L'entre-ville est une notion qui caractérise Redon Agglomération selon un universitaire. Ce concept a été abordé par l'allemand Thomas Sieverts. Pour lui derrière ce concept

d'entre-ville il y a trois dimensions. Tout d'abord une dimension spatiale avec l'interpénétration de l'espace bâti et du paysage ouvert. Ensuite, une dimension économique avec la présence sur ce même territoire d'une économie agissant localement et d'une économie opérant sur le plan mondial. Et enfin une dimension historique dans le sens où cet espace a connu un fort développement ces dernières années avec le développement de la périurbanisation et représente donc un territoire relativement jeune sur un plan urbain. C'est dans cet entre-ville que s'élabore ou peut s'élaborer de nouvelles formes urbaines selon Thomas Sieverts en vivant différemment le territoire.

Le territoire de Redon Agglomération peut aussi se définir d'Arrière-Pays, d'Hinterland selon la Région Bretagne. Cette notion renvoie à un rapport entre « *une périphérie ruralisante face à un centre généralement urbain* » [8]. Cela suppose à comparer deux territoires. D'un côté une métropole (Rennes ou Nantes) et de l'autre Redon Agglomération, un espace plus rural que les métropoles, avec moins de fonctions centrales. Une comparaison qui est faite par-rapport aux grandes centralités situées autour du territoire de Redon. Cet arrière-pays a une fonction de production de ressources à destination des nœuds et des lieux centraux.

Enfin, le dernier terme utilisé pour décrire Redon Agglomération est celui de tiers-espace selon un universitaire et un élu de la métropole de Rennes. Le tiers-espace constitue « *un espace mi-urbain mi-rural, c'est-à-dire en somme ni vraiment urbain ni vraiment rural, qui s'est développé durant les trente ou quarante dernière années sous les vocables de périurbain, suburbain, rurbain, exurbain ou contre-urbain […] semble devoir conserver durablement des caractéristiques d'organisation spatiale qui ne le feront ni basculer du côté de la ville […], ni se fondre dans la campagne éternelle*. » Définir le territoire de Redon Agglomération de cette manière revient à le décrire comme un entre-deux entre la ville et la campagne. Un territoire qui s'est fortement développé ces dernières années et donc avec une urbanisation extrêmement jeune.

[8] Brunet R., Ferras R., Théry H., *Les mots de la géographie*, Documentation Française, 1997

Statut / Variable	Un espace entre deux métropoles	Un territoire différent des grandes villes et des métropoles	Un territoire en interactions avec les autres territoires et notamment les métropoles	Un espace qui peut se définir de différentes manières
Elus non métropolitain	Oui un espace entre les métropoles qui permet de positionner géographiquement le territoire.	Cet espace intermétropolitain offre un mode de vie différent de celui des métropoles.		Définit ce territoire d'Hinterland (Région Bretagne)
Techniciens non métropolitain	Oui territoire entre Rennes et Nantes mais il faut aussi prendre en compte la proximité avec Saint-Nazaire.	Contrairement aux métropoles, les problématiques ne sont pas les mêmes. On n'a pas les mêmes compétences ni les mêmes moyens humains ou financiers.		
Elus métropolitain	Oui, un constat géographique.		C'est un territoire qui bénéficie de l'influence et de la proximité des métropoles. Des liens ont lieu en permanence entre les métropoles et les autres territoires.	Définit ce territoire de tiers-espace.
Techniciens métropolitain	Un constat mais qui vient affirmer les métropoles.		Il existe des flux domicile-travail, de marchandise et de transit venant du territoire intermétropolitain.	
Conseil de développement de Redon Agglomération	Un positionnement géographique entre les métropoles mais aussi entre Vannes et Saint-Nazaire.	Ce territoire offre un cadre de vie agréable, proximité entre ville et campagne.		
Corps scientifique	Le terme intermétropolitain n'est pas conceptualisé		Les aires urbaines se touchent donc	Définit ce territoire d'interstitiel, d'entre-

	aujourd'hui. Plutôt utilisé d'autres termes.		existence de flux entre les territoires	ville ou de tiers-espace.

Le territoire intermétropolitain est alors une notion qui permet de définir un type d'espace, de territoire. Ce territoire a tout d'abord une connotation géographique car situé entre des métropoles, des grandes centralités. Il possède une singularité qui lui permet d'attirer des habitants à la recherche d'un mode de vie différent du mode de vie urbain tel qu'ils le connaissent, du fait d'un cadre de vie mais aussi d'habitudes qui sont différents. Enfin, c'est aussi un espace qui communique ou qui est en lien avec les autres territoires et notamment les métropoles. Cette vision, émanant des acteurs interrogés, permet de donner des pistes de réflexion autour de cette notion de territoire intermétropolitain. Pour certains acteurs du territoire interrogés, cette notion ne qualifie

Notion d'ailleurs qui peut ne pas définir le territoire de Redon Agglomération, selon certains acteurs, qui confèrent à ce territoire une autre définition. Mais derrière cette notion, quel est l'intérêt de se définir territoire intermétropolitain ?

DEUXIEME PARTIE : QUEL AVENIR POUR LE TERRITOIRE DE REDON AGGLOMERATION ?

A. Quel avenir pour Redon ?

Le territoire de Redon dispose d'une position géographique particulière qui amène les acteurs de ce territoire à se positionner différemment. Au fur et à mesure des entretiens, nous constatons que le futur de Redon est perçu de diverses manières. Ces avenirs envisageables soulèvent de nombreuses stratégies qui dépendent de la vision qu'ont les acteurs de cet espace intermétropolitain.

1) Redon et son avenir, quelles stratégies ?

Territoire interstitiel, hinterland, carrefour, pôle d'échange… Au travers de ces termes plusieurs enjeux socio-économiques sont soulevés. La pluralité des acteurs publics et privés redonnais révèle un éventail de points de vue sur la stratégie que Redon Agglomération devrait adopter à l'avenir sur son territoire.

D'un territoire qui se développe pour et par lui-même…

Le développement interne du territoire est une stratégie plébiscitée par des élus des métropoles de Rennes et Nantes ainsi que des techniciens et élus de Redon. Un élu Redonnais nous dit : « *Il faut miser sur la qualité de vie du territoire pour se développer. Miser sur l'économie industrielle forte basée sur l'innovation de l'énergie verte* ». En effet, Redon se situe entre deux métropoles qui accumulent richesse économique et activités. Ce territoire intermétropolitain se voit contraint par le développement des métropoles. De manière générale les élus du territoire de Redon ont conscience du poids de Rennes et Nantes. La stratégie est de mettre en avant les qualités du territoire qui le rendent singulier et attractif. Cela s'illustre par le projet confluence 2030 qui permet au territoire d'apporter une réponse en matière économique et touristique. Selon les propos d'un élu de Redon : « *Permet de répondre à l'ambition d'attirer plus de tourisme, plus d'entreprises, plus d'habitants* »

Cette logique « autonomiste » de développement s'appuie sur l'innovation et l'industrie « *Redon doit mettre en place une forte stratégie économique pour permettre*

l'émergence d'un territoire innovant et de faire parler de lui à l'extérieur » selon un élu communal au sein de Redon Agglomération. Le territoire de Redon possède des atouts dans le domaine de l'industrie, source d'emplois et d'attractivité. L'idée derrière ce point de vue est de faire rayonner le territoire malgré la forte métropolisation en présence.

… vers un espace qui coopère

Une autre stratégie est également apparue dans les discours : la coopération. En effet Redon Agglomération ne peut ignorer les forces en présence du territoire. Un technicien de Redon Agglomération dit « *Redon doit coopérer avec Rennes Métropole car il y a des champs d'actions communs : vie étudiante, enseignement supérieur. »* Cette position intermétropolitaine est une opportunité pour développer des axes de coopération. Les acteurs concernés seraient les métropoles, les Régions, les départements mais aussi les territoires avoisinants. Un universitaire souligne « *Redon Agglo doit travailler avec les autres territoires et notamment la région qui est chef de fil en matière d'aménagement du territoire*». « *Redon doit mettre en place des stratégies de coopération pour assurer son développement, il a la possibilité de se tourner vers la région, le département ou Rennes Métropole* » selon une élue de Rennes Métropole. Les métropoles ne sont pas perçues comme des freins mais plutôt comme des moteurs de développement pour le territoire de Redon « *Les métropoles ont un rôle accélérateur dans le développement de Redon Agglomération* » selon un technicien de Redon Agglomération. Cependant cela nécessite quelques conditions. Redon doit élaborer des points de convergence et identifier clairement les éléments à mettre en jeu dans la coopération. Un élu de la métropole Rennaise confie « *Redon n'a pas exprimé de manière formelle les sujets sur lesquels il veut coopérer* » Néanmoins coopérer ne signifie pas reproduire ce que ferait une métropole. Redon Agglomération doit se différencier en se rappelant que ses forces principales sont l'agriculture et l'industrie agroalimentaire.

Cette logique de développement s'inscrit à contre-courant du discours dominant des élus locaux. Pour autant elle n'est pas incompatible puisque de nombreux acteurs ont une vision partagée, entre coopération et logique « autonomiste », ce qui révèle toute la subtilité qui découle d'un territoire intermétropolitain.

2) Le territoire de Redon Agglomération à moyen et long terme, quelles visions ?

Ce territoire suscite de nombreuses interrogations quant à son avenir. Cette position géographique unique permet difficilement d'identifier comment Redon Agglomération parviendra à tirer son épingle du jeu. C'est pourquoi il n'y a pas de réponse unanime sur l'évolution future du territoire mais certaines visions sont partagées.

La première vision représente Redon Agglomération comme territoire intégré entre les deux métropoles où chacun des pôles se complètent et coopèrent. Redon Agglomération et les métropoles travaillent ensemble. « *Redon sera un territoire rural mais aura développé des emplois de proximité avec un modèle de mobilité innovant avec les métropoles* » selon une élue de la Région Bretagne. Innovant et dynamique, ce territoire ne sera plus considéré comme un entre-deux ou une périphérie.

Ce que nous dit la bibliographie

Cette idée de complémentarité rejoint les travaux de Laurent Davezies et de Magali Talandier sur l'émergence de systèmes productivo-résidentiels. Les territoires fonctionnent ensemble et se complètent.

La seconde vision se base sur l'idée que Redon Agglomération fera partie intégrante des aires urbaines des métropoles, en particulier celle de Rennes. « *Rennes va avaler Redon. Une grande métropole pourrait se dessiner de Saint-Malo à Nantes en passant par Rennes et Redon* » selon un élu de Vannes. « *Redon sera intégré à un moment donné dans au moins une des aires urbaines et ce sera surement l'aire urbaine de Rennes* » selon un universitaire. Dans cette vision, le territoire local perd sa spécificité pour devenir une marge lointaine de la métropole.

Enfin **la troisième vision**, la moins optimiste, est celle d'un territoire faiblement attractif du fait d'un trop fort repli sur lui-même. Un technicien de Rennes Métropole confie : « *Redon aura du mal à se développer du fait de la polarisation des métropoles, qui auront des aires urbaines des plus en plus fortes* ». Cela pourrait être causé par une inefficacité de l'action publique locale et une forte compétition de Rennes et Nantes causant des impacts négatifs sur Redon Agglomération.

Ci-dessous un tableau représentant synthétiquement les visions de Redon agglomération mises en avant selon les types d'acteurs :

Statut / Variable	**Première vision**	**Seconde vision**	**Troisième vision**
Elus non métropolitains			
Techniciens non métropolitains			
Elus métropolitains			
Techniciens métropolitains			
Conseil de développement de Redon Agglomération			
Corps scientifique			

Et qu'en pensent les métropoles ?

Dans un premier temps Redon Agglomération doit se concentrer sur son territoire. Cet espace possède des axes de développement non négligeables en terme économique, touristique et industriel. Cependant, identifier ses atouts et ses forces n'est pas suffisant. Ce n'est que la première étape nécessaire à l'élaboration d'une stratégie afin d'assurer le développement.

Les atouts de ce territoire sont bien perçus mais leur mise en valeur est indispensable et permettra au territoire de conserver l'existant. Puis, dans un second temps, une fois les stratégies précisées, il s'agira pour le territoire de Redon Agglomération de mettre

en place des coopérations avec les autres acteurs institutionnels, toujours dans un objectif de développement.

Ce territoire doit continuer à renforcer son attractivité. Ses atouts sont nombreux et les démarches d'innovation amèneront cet espace à renforcer son rayonnement. Si rien n'est fait, les métropoles continueront de concentrer les richesses et la population. La démarche d'innovation autour de l'hydrogène en alternative à d'autres énergies est reconnue et encouragée par Rennes Métropole.

B. Les outils pour la coopération entre les territoires

Dans un contexte de mondialisation, d'interdépendance plus ou moins marquée entre les territoires et de concurrence entre eux, les fractures territoriales et sociales n'ont cessé de se creuser ces dernières décennies comme le révèle le mouvement des gilets jaunes, qui se sentent oubliés et peu écoutés par les pouvoirs publics et les acteurs du territoire.

L'autre conséquence du contexte territorial actuel est que l'économie et le développement des territoires sont en grande partie concentrés dans les métropoles, qui deviennent le support de la mondialisation. Selon un rapport réalisé en 2017 sur la dynamique métropolitaine par France stratégie « *la dynamique métropolitaine est évidente : en moyenne, dans les zones d'emploi englobant les douze métropoles étudiées, la croissance moyenne de l'emploi entre 1999 et 2014 a été de 1,4 % par an contre 0,8 % sur l'ensemble du territoire* ».

De plus, selon un rapport de l'observatoire des territoires publié en 2017 *« Alors que les aires urbaines de plus de 200 000 habitants abritent 38% de la population et 39% des emplois, elles ont concentré 44% des gains de population et 53% des gains d'emplois entre 1999 et 2014 ».* .A l'échelle régionale, selon des statistiques de l'AUDIAR et de l'AURAN, Rennes Métropoles et Nantes Métropole enregistrent une hausse démographique respectivement de 9% et 11% sur la période 2008-2016. Ces statistiques montrent en partie la dynamique territoriale en cours où les populations et les ressources se concentrent dans les aires urbaines de ces métropoles.

Toutefois, une situation paradoxale fait face aux métropoles. Comme nous l'avons vu précédemment et comme il est souvent identifié dans la littérature scientifique leur

capacité à entrainer une économie n’est plus à prouver. Cependant, les détracteurs de ce modèle géographique restent nombreux à critiquer le manque de ruissellement des ressources captées par les métropoles ou la trop grande polarisation des ressources.

Ainsi, un éternel débat perdure, pro ou anti-métropolitain ?

Que ce soient les acteurs du territoire ou les chercheurs en géographie la question divise. Ainsi dans nos entretiens, nombreux sont ceux qui ont exprimé leur crainte d’une trop grande polarisation des ressources dans les métropoles ou d’une aspiration trop forte des ressources locales par celles-ci. Ce sont plus souvent les élus ou techniciens des territoires non métropolitains qui ont livré une vision assez négative du modèle de métropolisation. Ainsi selon un membre du conseil de développement : *« si cela se poursuit les territoires intermédiaires vont être oubliés. Il manque des outils pour réguler les métropoles.»* De plus d’après un élu de Vannes agglomération : *« l’hyper métropolisation est un danger et il faut encourager les modèles alternatifs à la trop grande concentration des ressources. »* Pour les territoires non métropolitains, la trop forte présence des métropoles apparaît parfois comme un obstacle. Néanmoins la situation est nuancée. En effet un élu de Redon agglomération soutient que : *« les métropoles sont les moteurs économiques du territoire. » « Les métropoles représentent des territoires inspirant ».*

Nous voyons qu’il n’existe pas de consensus sur l’image des métropoles en ce qui concerne les entretiens avec des acteurs de territoires non métropolitains. Certains ne rejettent pas le fait qu’elles occupent une fonction économique et territoriale très forte. Toutefois, nous notons un sentiment pas toujours exprimé oralement de manière claire mais bien réel, celui d’être attentif aux effets indésirables de la métropolisation. De plus, il est évident que les élus métropolitains se positionnent pour la métropolisation et souhaitent encourager ce processus.

Ce que nous dit la bibliographie

D'après l'ouvrage écrit par Ludovic Halbert. Selon lui, les métropoles « sont à la fois le produit et le moteur d'un capitalisme qui repose sur l'hypermobilité des capitaux, des hommes et des idées. Toutefois, ils sont aussi la cible et l'espace où les tensions des sociétés contemporaines s'accumulent. Les métropoles apparaissent comme l'avenir certain et comme une menace potentielle. »[9]

En outre, Lebahy et Briand[10] présentent dans le cas de la Bretagne, l'idée que les effets non désirés de la mondialisation ne sont pas une fatalité et que l'aménagement du territoire peut permette de masquer ces effets néfastes. « *Ainsi, Jean louis Guigou, ancien directeur de la DATAR confirmait que « si la mondialisation s'impose à nous, la territorialisation ne dépend que de nous ». Quoi de plus mondialement connue qu'un territoire ou qu'une culture originale ? »*.

Ainsi la métropolisation et la polarisation des ressources sont-elles les seules responsables de ces fractures territoriales ? Mais surtout il faut se questionner si la coopération territoriale peut-elle être un outil d'intégration des territoires périphériques dans un développement plus vertueux ? Peut-elle, d'autre part, réduire les effets négatifs de la métropolisation ?

Autant de questions auxquelles nous allons tenter de répondre en trois temps. Ces trois temps de réponse auront comme finalité commune d'analyser si la coopération territoriale est un véritable levier de développement ainsi que la gouvernance qui s'y prête.

1) La coopération, formule magique du développement territorial ?

Nous avons longuement interrogé les acteurs du territoire breton. L'une des questions posées était : « Selon vous, la proximité géographique de Redon, de deux métropoles comme Rennes et Nantes est-elle une force ou une faiblesse ? »

D'après certains élus redonnais que nous avons interrogés, la proximité géographique peut être vue positivement : «*C'est un avantage stratégique* », « *Il est essentiel de se*

[9] Halbert Ludovic, *L'avantage métropolitain*, Presses Universitaires de France, 2010

[10] Briand Gaël et Lebahy Yves, *Réunifier la Bretagne ? Région contre métropoles ?*, Skol Vreizh, 2015

faire connaître des métropoles car le territoire du "Grand Redon" a une place stratégique. », « Les métropoles auraient un rôle accélérateur dans le développement de Redon Agglo. Elles permettent une meilleure lisibilité des trajectoires à suivre. »

Celle recueillie au Pays Centre Ouest Bretagne explicite encore plus clairement le défi à relever : *« C'est à nous de savoir ce que l'on veut faire de notre territoire. C'est une faiblesse si l'on n'est pas proactif. Pour discuter avec Goliath, il faut savoir ce que l'on veut. Etre positionné près de métropoles est une force à partir du moment où les relations sont basées sur une co-construction ou une coopération. »*

A l'inverse certains techniciens extérieurs du territoire redonnais soulèvent que « *Redon aura du mal à se développer du fait de la polarisation des métropoles qui auront des aires urbaines de plus en plus forte* »[11], ou encore qu'il représente « *Un territoire* (Redon) *qui connaitra une faible attractivité voire un repli sur lui-même car trop proche de Rennes et de Nantes pour tirer son épingle du jeu »*[12].

Les avis que nous avons recueillis durant notre travail sont très divergents. Cependant, un élément positif sur lequel nous voulons insister ressort. La proximité géographique des métropoles est trop souvent décrite comme jouant un rôle d'aspirateur des ressources. Cependant, les entretiens réalisés durant cette année nous ont montré une tendance. Celle d'élus et des techniciens de territoire non métropolitains qui pensent que les métropoles sont des entités très importantes avec lesquelles il faut évoluer. Toutefois, certains entretiens nous ont aussi révélé que la présence trop importante des métropoles peut jouer en la défaveur de certains territoires périphériques, comme c'est le cas à Redon. C'est pourquoi, globalement, la perception des métropoles est positive malgré la nécessité d'être attentif à un phénomène de polarisation des ressources des territoires intermédiaires.

Il existe la volonté de s'ouvrir aux métropoles. Cette volonté est plus ou moins marquée en fonction des personnes interrogées. Certains élus nous ont confié la nécessité de coopérer avec les métropoles voisines. En effet, selon un élu redonnais *« Les territoires ne doivent pas être concurrents mais être des partenaires économiques ».* Un élu de Nantes Métropole insiste sur le fait que : « *les coopérations des métropoles sont intéressantes »*. En effet, selon lui Nantes Métropole doit *« apporter des*

[11] Technicien Rennes Métropole
[12] Technicien Vannes Agglomération

compétences pour d'autres territoires ». De plus, un élu de Rennes Métropole nous confie que *« Redon doit mettre en place des stratégies de coopération pour assurer son développement ».* Enfin, un élu de Vannes Agglomération souligne qu'il faut *« être en relation avec tous ceux qui nous entourent car on ne peut pas s'ignorer. »*

A l'inverse d'autres acteurs du territoire que nous avons interrogés pensent qu'il faut avant tout chercher à coopérer avec d'autres partenaires que les métropoles.

Concernant l'agence d'attractivité de Redon Agglomération il existe *« la volonté de s'émanciper des métropoles, d'exister, de ne peut pas être la porte de sortie mais bien la porte d'entrée ».*

Nous constatons que sur l'ensemble des acteurs interrogés, coopérer avant tout avec les métropoles ne fait pas consensus. Certains élus pensent ainsi qu'il faut davantage se tourner en premier lieu vers les territoires non métropolitains pour ne pas calquer un modèle de développement métropolitain quand d'autres affirment que la métropole est un partenaire important pour un territoire.

En outre, plusieurs outils de coopération territoriale existent. Tout d'abord, il faut catégoriser deux types de coopération territoriale : la coopération informelle et la coopération formalisée.

La coopération informelle est la plus courante. En effet, elle désigne tous les partenariats internes entre les territoires qui ne font pas l'objet d'une déclaration ou d'une contractualisation officielle. La coopération formelle représente alors toutes les formes de coopération qui font l'objet d'une déclaration officielle. Nous pouvons citer par exemple le contrat de réciprocité, le contrat d'axe et le contrat de partenariat.

- Le contrat de réciprocité

Il est mis en place en 2014 à la suite d'un constat de l'ancien ministre Jacques Mézard, en charge de la cohésion des territoires et de la relation avec les collectivités

territoriales. Cet exemple sera plus largement développé dans la troisième partie. Ce constat énonce la nécessité d'approfondir les coopérations déjà existantes ou non pour faire face au manque de solidarité entre métropoles et espaces ruraux, par le biais de l'aménagement du territoire.

Le contrat de réciprocité respecte des principes de partenariat gagnant-gagnant et d'engagement mutuel de la part des co-contractants. Ces contrats sont définis autour d'axes choisis par les territoires. Quatre couples de territoire ont été présélectionnés pour expérimenter ce dispositif :

- Brest Métropole et Pays Centre Ouest Bretagne
- Toulouse Métropole et le PETR Pays Portes de Gascogne
- Lyon Métropole et Aurillac
- Communauté Urbaine de Le Creusot et le PNR du Morvan

Concernant Brest Métropole et le Pays Centre Ouest Bretagne, leur coopération est antérieure à la mise en place du contrat de réciprocité. Nous verrons plus en détails cet exemple précis dans la troisième partie en expliquant quels axes ont étés développés et pourquoi.

Au travers d'un entretien avec une technicienne du Pays Centre Ouest Bretagne et d'élus de Brest Métropole nous avons constaté que la coopération territoriale est efficace seulement si plusieurs facteurs sont présents : le partage d'enjeux d'aménagement ou de politiques publiques communes, la volonté de travailler ensemble et l'histoire de coopération entre ces territoires. Il est important de noter que cette liste est non exhaustive.

C'est pourquoi, la coopération est un levier certain de développement territorial. En effet, comme rappelé dans l'article 1 du contrat de réciprocité *« la construction d'accord stratégiques entre territoires urbains et ruraux peut représenter un levier d'équilibre et de cohésion entre territoires et un facteur d'efficacité des politiques publiques ».*

- Le contrat d’axe

Le contrat d’axe est une large coopération entre des acteurs institutionnels (Région, métropole, départements, EPF) et des territoires intermédiaires. L’objet de ce partenariat est de promouvoir la mobilité durable et plus généralement le transport en commun. A l’exemple de Grenoble, ce projet de contrat d’axe s’articule autour de plusieurs principes qui mêlent organisation des transports, planification d’habitat et prospective territoriale. Différents grandes axes ont été définis :

- Des réseaux de transport en commun coordonnés en faveur d’une intermodalité performante
- Développer la pratique des modes doux
- Apaiser la circulation automobile
- Maintenir la circulation des transports exceptionnels
- Aménager des espaces publics de qualité
- Développer l’activité économique

La philosophie de ce contrat est de permettre une coopération sur la politique publique des transports à l’échelle de plusieurs agglomérations. Toutefois, cette coopération s’accompagne d’une réflexion d’aménagement du territoire en terme d’habitat et d’activité économique afin d’anticiper les effets d’une politique de transport compétitive (périurbanisation, renforcement d’une polarité, délocalisation d’activité économique…).

- Le contrat de partenariat :

C’est un dispositif créé par la région Bretagne pour soutenir financièrement les projets des 21 pays bretons. Ce contrat de partenariat se décompose en 3 enveloppes :

Le fond région

Le FEDER territorialisé

Le programme LEADER

Chaque pays bretons négocie ensuite l’enveloppe qui lui ait attribué en fonction des projets qu’il souhaite réaliser.

Ce que nous dit la bibliographie

Selon le rapport d'information parlementaire Vuilletet Cesarini affirme que « La coopération entre territoires est souvent rendue compliquée par le paradigme de concurrence et de compétition entre territoires. En effet, les grosses métropoles françaises, à l'échelle régionale ou à l'échelle nationale, entretiennent une attractivité telle, qu'une réelle coopération pour des territoires moins attractifs comme des villes moyennes, pourraient s'apparenter à de la vassalisation ». Sur ce point, différents acteurs interrogés ont insisté sur le fait que les territoires ruraux comme urbains doivent en interne identifier les axes précis où la coopération serait possible et cohérente. Ils ont également souligné l'importance d'agir avec un état d'esprit de co-construction fiable, engageant et solidaire. Il semble d'après les ressources que nous avons mobilisées durant notre travail que la coopération urbain - rural n'est possible qu'avec cette confiance entre les dirigeants politiques.
Mais alors, si la coopération entre territoire urbain et territoire rural semble possible sous certaines conditions, qu'en est-il de la coopération entre territoire ruraux ? L'exemple type que nous pouvons citer est le Pole d'Equilibre Territorial et Rural. Créé par la loi MAPTAM du 27 Janvier 2014, le pôle d'équilibre territorial et rural n'est autre que la continuité des réformes territoriales ayant créé le statut de Pays (LOADT et LOADDT). En effet, les PETR sont des regroupements d'EPCI sous la forme juridique d'un syndicat mixte. Ce regroupement d'EPCI s'effectue à l'échelle d'un même bassin de vie dans une démarche de coopération. Ce dispositif comme la notion de Pays fut largement encouragé par les pouvoirs publics pour créer des entités de coopération qui feraient contre poids à l'aspiration des métropoles[13]. Ainsi ce dispositif serait un véritable outil d'aménagement du territoire au service d'un meilleur maillage territorial. Cependant ce dispositif de coopération entre territoires « ruraux » comporterait quelques limites. Selon Bruno Delsol[14], « Tout ne tient cependant pas à la taille des intercommunalités : des intercommunalités plus grosses ne sont pas forcément plus puissantes et les problématiques d'ingénierie ne seront pas résolues par le simple rapprochement d'intercommunalités. D'ailleurs, ce n'est pas seulement la taille qui compte pour la capacité d'une collectivité à monter un projet de territoire, mais également son identité propre. »

[13] Selon un article de France Stratégie paru en Juillet 2016
[14] Directeur général des collectivités locales au ministère de l'intérieur

C’est pourquoi, bien que la coopération territoriale reste un levier potentiel de développement territorial et de cohérence de l’aménagement à l’échelle d’un bassin de vie, nous constatons que la réussite de cet outil dépend de multiples facteurs (politique, structurel, financier, humain) qui en font un outil à manier avec une réflexion en amont et en continue sur le développement d’un territoire.

2) La coopération des territoires intermétropolitains

Lors d’une animation que nous avons menée avec le conseil de développement, une des questions traitées était la suivante : avec qui un territoire intermétropolitain doit-il travailler ?

Trois manières de travailler ont été définies par les participants :

- Tout d’abord à l’échelle de l’intercommunalité. Pour mener sa politique de développement du territoire, Redon Agglomération doit communiquer sur ses atouts en développant le marketing territorial.
- Ensuite elle doit travailler avec les acteurs présents sur son territoire. Pour cela, il faut mobiliser les entreprises, les associations ou encore les habitants en les impliquant ou en les accompagnants dans leur projets.
- Enfin, le territoire intermétropolitain doit travailler avec ses territoires voisins. Pour l’exemple de Redon Agglomération, l’intercommunalité doit composer avec les collectivités locales périphériques ainsi qu’avec les métropoles. Il a aussi été abordé les liens avec les Régions, qui doivent être plus importants.

Au travers de notre travail durant cette année et notamment par les entretiens réalisés, trois grandes visions de la coopération peuvent être suivies par Redon Agglomération :

- Stratégie n°1 : La coopération comme réponse à la juxtaposition des bassins de vie de plusieurs métropoles.

Les territoires qui se situent entre des métropoles coopèrent avec elles puisque leurs bassins de vie se juxtaposent. Ainsi pour une cohérence des choix d’aménagement du territoire, des démarches de co-construction des politiques publiques sont réalisées. Nous pouvons citer en exemple, une démarche inter-SCoT, une réflexion sur la politique commune de transport ou encore une politique d’habitat comme c’est le cas avec le département d’Ille et Vilaine qui met en place un plan départemental de

l'habitat afin d'apporter plus de cohérence et des réponses communes dans les différents PLH.

Un responsable du bureau d'études mobhilis nous confie *« Il reste sur une dynamique propre en connexion avec les métropoles »* et ajoute « *En terme de mobilité, les partenariats avec les métropoles existent. En effet, l'opération Breizh Go montre bien la volonté de réfléchir autour de la mobilité. Cependant la collaboration est assez verticale ».*

Un élu redonnais ajoute « *il est nécessaire d'étudier les connexions et la proximité afin d'optimiser le développement, de partager des bassins de vie. Redon agglo et Rennes Métropole disposent de champs d'actions communs. Par exemple, le domaine de la vie étudiante et l'enseignement supérieur ».*

Un élu de Rennes Métropole nous a confié « *Des coopérations se sont développées entre Rennes Métropole et Redon Agglomération dès les années 2000, lorsque la situation économique de PSA a subi des difficultés. Il existe des liens entre les acteurs économiques (PSA) et les institutions administratives : Rennes et Redon Agglomération ».*

- Stratégie n° 2 : La coopération est inexistante par stratégie du repli sur soi

Dans un contexte où les territoires intermétropolitains constituent des espaces avec une concurrence territoriale accrue, les territoires de rang inférieur dans la hiérarchie peinent à trouver leur place aux côtés des métropoles. La stratégie décidée est alors le repli sur soi avec une volonté politique de se développer en propre et pas aux côtés d'autres partenaires.

Nous pouvons citer, dans ce cas, les SCOT défensifs où les orientations choisies seront de développer le territoire quitte à être en contradiction avec les décisions d'aménagements des territoires voisins qui partagent une problématique commune. L'enjeu majeur est dans cette hypothèse de se démarquer des métropoles en investissant dans les filières de niche ou de développer les pépites du territoire.

Sur ce point, un élu de Redon Agglomération nous partage sa vision, *« une volonté d'avoir un projet de territoire qui nous est propre ».*

Une chercheuse à l'université de Nantes nous a partagé son point de vue « *se développer de manière endogène permettrait de protéger ses équipements (écoles, cultures,* hôpitaux, services publics) ».

- Stratégie n°3 : La coopération se réalise sans les métropoles mais avec d'autres territoires intermédiaires

Cette stratégie est celle partagée par le plus grand nombre. A l'instar des 13 EPCI ou de Saint Nazaire pour Redon Agglomération, les territoires entre les métropoles choisissent cette stratégie pour deux raisons :

- Ne pas créer une stratégie de repli sur soi pour ne pas s'isoler
- Se démarquer des métropoles en ne coopérant pas avec elles.

Selon un membre du conseil de développement, *« l'association des 13 EPCI est un moyen de peser face aux métropoles, de retrouver un équilibre. Cependant chaque EPCI a sa spécificité et il est nécessaire de les distinguer ».*

Pour son développement, Redon doit avoir un projet de développement autonome sans pour autant exclure les coopérations avec pour premier objectif d'attirer l'activité et les emplois ».

Les 13 EPCI semblent être un exemple qui montre comment certains territoires qui, dans une certaine mesure, ne croient plus dans un avenir métropolitain tentent d'apporter une alternative à la dynamique métropolitaine. Sur ce point les avis concernant les 13 EPCI et cette forme de coopération sont assez divergents :

« *Les métropoles doivent se remettre en question et cette réaction montre qu'elles n'ont pas été bonnes et n'ont pas assez reconnu ces territoires ruraux. Les métropoles devraient reconnaître ces territoires notamment parce que ce sont eux qui les nourrissent.* »[15]

[15] Elu Nantes Métropole

«*Ce sont des mécanismes de défenses institutionnels. L'idée est de peser davantage. Cette initiative peut être associée à une association de lobbying.* »[16]

Nous pouvons également citer un élu redonnais concernant cette stratégie et le choix de se tourner vers des territoires non métropolitains et qui partagent des problématiques communes *« il existe des collaborations inter structures notamment entre les formations de pointes : formation industrie et technologie : Redon/St Nazaire. »*

Afin que notre travail serve également à l'aide à la décision des élus, notamment sur la stratégie de coopération, nous avons réalisé un tableau décrivant l'ensemble des données qualitatives retenues. Ce tableau permet de synthétiser la perception d'un type d'acteur.

Statut / Variable	**La proximité des métropoles : force ou faiblesses ?**	**Stratégie n°1**	**Stratégie n°2**	**Stratégie n°3**
Elus non métropolitain	La proximité avec les métropoles semble être une force	A encourager tout en étant attentif aux effets territoriaux	Enjeu d'avoir un projet propre au territoire	A encourager pour éviter une hyperpolarisation
Techniciens non métropolitain	C'est une force si l'on a une stratégie claire	Existe déjà pour le cas de Redon Agglomération		Pas de réponse précise
Elus métropolitain		Conseillee car réalité de vie pour les habitants	Chaque EPCI doit se concentrer avant tout sur soi même	Pose question sur une remise en cause des métropoles
Techniciens métropolitain	Peut-être une faiblesse avec la polarisation des métropoles qui se renforce			

[16] Universitaire

Conseil de développement de Redon Agglomération	Faiblesse : chercher un modèle de développement alternatif	Souhaite se tourner vers d'autres territoires	A encourager pour ne pas dépendre des métropoles	A encourager vivement via l'Alliance Intermétropolitaine
Corps scientifique	Pas de réponse précise		A encourager pour développer l'existant	Mécanismes de défenses institutionnels

Concernant la variable "proximité des métropoles : force ou faiblesse" nous voyons que les réponses sont très partagées. Toutefois, seul les avis recueillis auprès des membres du conseil de développement sont tranchés en défaveur des métropoles. En effet, le conseil de développement affirme ouvertement la volonté de composer sans les métropoles, ou le moins possible.

Sur ce tableau, nous constatons également que les techniciens et élus des territoires non métropolitains partagent le fait d'affirmer que la proximité avec les métropoles est une force pour un territoire à partir du moment où ce territoire exprime une stratégie claire. Toutefois, il est important de noter que pour ces deux mêmes catégories d'acteurs aucune stratégie de coopération ne fait consensus. Ainsi, sur les propos retenus concernant les stratégies de coopération, les élus et techniciens non métropolitains partagent davantage l'idée de se développer en propre et avec d'autres territoires non métropolitains. Toutefois, sans nier la présence des métropoles. Un propos recueilli par un élu de Redon Agglomération résume bien cette situation : "*Redon Agglomération est un territoire non métropolitain qui a une autre organisation de son territoire avec des pôles relais autour de villes moyennes, qui souhaitent son propre développement en composant avec les métropoles.*"

Un autre aspect intéressant ressort. Les élus métropolitains interrogés ne nous ont pas tous exprimés leur volonté de voir plus de coopération avec les métropoles. Est-ce parce qu'il bénéficie déjà d'ingénierie ? Ou se concentrent-ils davantage sur la coopération entre métropoles via notamment les pôles métropolitains ?

Malgré la pluralité des acteurs et des territoires interrogés nous voyons que la coopération territoriale est une stratégie largement discutée. Elle fait l'objet d'avis très

hétérogènes. Nous pouvons affirmer qu'elle dépend alors davantage de la volonté politique et des enjeux propres à chaque territoire. Toutefois, la coopération semble être une variable importante dans un territoire intermétropolitain afin de donner une réponse commune aux habitants par le biais de l'aménagement du territoire ou de politiques publiques. En effet, le territoire intermétropolitain comme définie par Redon Agglomération est composé de plus de 500 000 habitants. De plus, de nombreux acteurs rencontrés nous ont partagé, que selon eux, le territoire intermétropolitain est avant tout « une réalité de vie » pour les habitants et que les territoires voisins ne peuvent s'ignorer.

C'est pourquoi, dans cette dernière partie, nous allons voir grâce à une étude comparée sur différents territoires comment ceux-ci se sont comportés dans leurs choix politiques d'une stratégie de coopération en réponse aux différents enjeux de l'intermétropolisation.

TROISIEME PARTIE : ETUDES COMPAREES

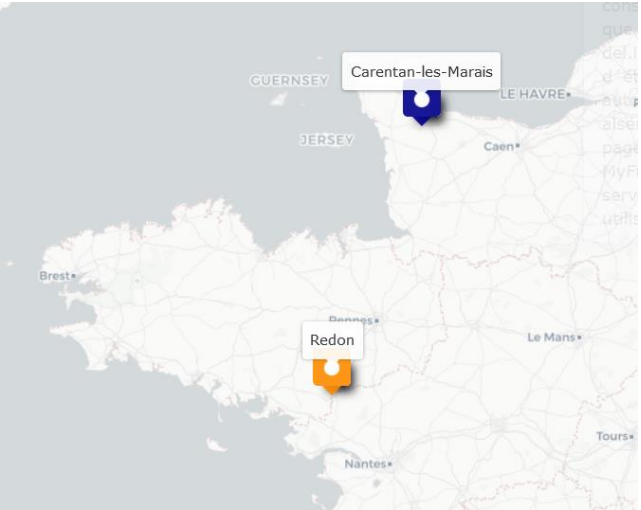
Nous avons sélectionné quatre territoires français pour nous aider à mettre en lumière des axes stratégiques susceptibles d'être repris par Redon Agglomération. Ainsi, nous avons fait le choix de nous intéresser à, Carentan-les-Marais, Chateaubriand, Brest et le Pays Centre Ouest Bretagne par le biais d'un contrat de réciprocité et enfin Libourne.

A. Carentan-les-Marais : une coopération discrète

1) Pourquoi étudier ce territoire

La ville de Carentan-les-Marais nous a été suggérée au cours d'un entretien auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Ille et Vilaine à Rennes. Les acteurs de la DDTM nous l'ont présenté comme étant une ville isolée de toute coopération malgré sa situation géographique qui est loin d'être banale.

Ville de Carentan les Marais



A l'origine il y avait Carentan, une petite commune d'environ 6000 habitants. Avec la création de la commune nouvelle de Carentan-les-Marais en 2016, cette aire urbaine dépasse le nombre de 10 000 habitants. Elle fait partie de la Communauté de communes de la Baie du Cotentin. La commune est située à 51 km de Cherbourg et à 72 km de Caen. Bien que Cherbourg ne soit pas une métropole contrairement à Caen, cette situation géographique rappelle celle de Redon Agglomération. Carentan-les-

Marais présente une caractéristique, que Redon Agglomération ne possède pas, qui est sa proximité avec la Manche. Néanmoins, l'eau est également présente à Redon avec la Vilaine, ce qui amène des réflexions communes autour des enjeux touristiques par exemple.

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ?

Si Carentan-les-Marais semble passer au travers des mailles de la coopération territoriale. Cette commune n'a pas de coopération formelle avec les villes situées à proximité. Mais il s'avère que de réelles stratégies sont pensées et développées.

En effet, tout comme Redon Agglomération, Carentan-les-Marais est un nœud de communication important pour le Pays du Cotentin. Cette commune dispose d'une desserte ferroviaire sur la ligne Paris-Cherbourg ainsi que de deux dessertes routières avec la RN 13 et la RN 174.

Afin d'étudier les leviers développés sur le territoire, l'analyse s'est faite à partir des documents de cadrage en vigueur, tels que le schéma de cohérence territoriale du Pays de Cotentin par le projet d'aménagement et de développement durable.

Il s'avère que cet espace a un potentiel clairement perçu par les acteurs du territoire. Son principal levier et vecteur de développement serait l'axe routier avec la RN 13. Cela est perçu comme une réelle opportunité. Carentan-les-Marais deviendrait la porte d'entrée du Pays mais également une sortie vers Paris. Le PADD évoquant le concept d'une « colonne vertébrale du Cotentin ».

Tout comme l'a entrepris Redon Agglomération, Carentan-les-Marais a pour vocation de devenir un pôle multimodal et un pôle d'échange. Par la mise en place d'axes de développement, la situation géographique de Carentan-les-Marais, identifiée comme porte d'entrée et de sortie du Cotentin, permettra la mise en valeur de ce territoire.

Un autre levier important est celui du développement de l'activité touristique. Il s'agit de renforcer ce secteur en développant des services à vocation touristique, notamment avec la valorisation du port de plaisance de Carentan-les-Marais.

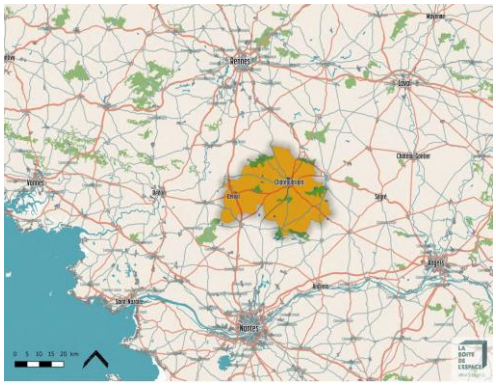
En somme, les trois leviers développés sur ce territoire sont le développement économique, touristique et nautique. Cependant, il est pertinent de soulever que bien

que les coopérations avec Cherbourg et Caen soient difficilement perceptibles, Carentan-les-Marais s'inscrit dans son territoire. D'après les documents de cadrage, cette commune a un rôle à jouer qui est clair. Sa situation géographique est une opportunité ainsi qu'un vecteur principal de développement. La relative proximité de Caen et Cherbourg n'est pas perçue comme un enjeu essentiel pour ce territoire. Cependant, bien que les axes de coopération aient été identifiés, aucun contrat n'a été formalisé. Mais cela est une étape importante dans le processus de développement d'un territoire.

B. Châteaubriant : une coopération historique avec le Conseil régional des Pays de la Loire

1) Pourquoi étudier ce territoire ?

L'exemple de la ville de Châteaubriant a été retenu grâce à son positionnement géographique similaire à celui de Redon Agglomération. En effet, la ville se situe dans le département de la Loire-Atlantique environ à une heure de route de 4 grands pôles d'emplois, tels que : Nantes, Rennes, Angers et Laval. A l'instar de Redon, cette petite ville de plus de 11 000 habitants représente un vaste territoire rural entre les Métropoles de Nantes et de Rennes.

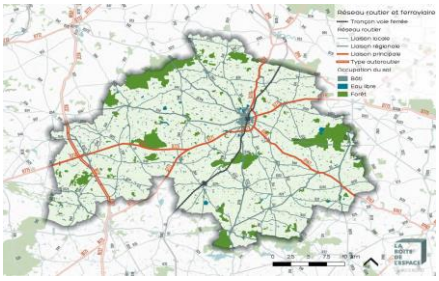


Source : SCOT de la CC Châteaubriant - Derval de 2018

En 2018, la ville s'est inscrite au programme national « Action Cœur de Ville » suite auquel, par exemple, le lancement des travaux de la rénovation du bâtiment du Marché Couvert, ainsi que sa mise en accessibilité sont devenus possible[17].

Source : Site officiel de la Mairie de Châteaubriant

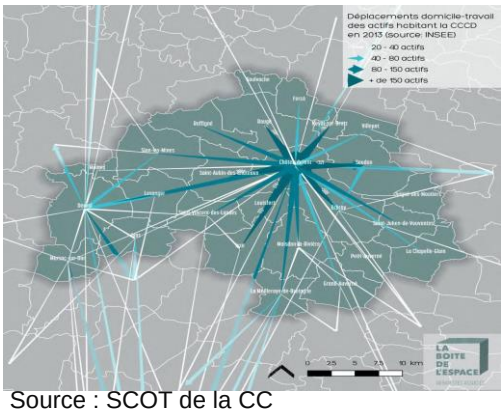
Tout comme Redon Agglomération, le territoire bénéficie de réseaux routiers qui l'influencent. D'une part, un réseau de routes départementales : D771, D163, D178, D34, D772…, qui rejoint Châteaubriant. Ainsi, l'est du territoire se structure autour de la polarité de Châteaubriant comme un bassin d'emplois, d'équipements et de services de proximité et se qualifie « autonome » face aux métropoles.



Source : SCOT de la CC Châteaubriant - Derval de 2018

[17] Site officiel de la Mairie de Châteaubriant : http://www.mairie-chateaubriant.fr/actualites/chateaubriant-en-mouvement-les-grands-travaux-de-2019/

D'autre part, la route nationale N137 qui relie Nantes et Rennes. Ainsi, l'ouest du territoire se trouve davantage tourné vers les métropoles, majoritairement vers Nantes et beaucoup moins vers Rennes[18]. Les flux domicile travail s'effectuent principalement sur des communes voisines soit environ 61% des actifs du territoire[19].



Source : SCOT de la CC Châteaubriant - Derval de 2018

En terme de démographie, la ville de Châteaubriant perd progressivement sa population municipale en faveur des territoires voisins, tels que : Clisson (+1%/an), Pornic (+0,5%/an) ou encore Pontchâteau (+1,6%/an). Ainsi, le nombre d'habitant est passé de 14 023 en 1982 à 11 854 en 2016.[20] Les nouveaux arrivants viennent principalement du département de Loire Atlantique (901 habitants) et dans une moindre mesure d'Ille-et-Vilaine (186 habitants), du Maine-et-Loire (107 habitants) et de Mayenne (88 habitants).[21]

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ?

- Une liaison ferroviaire

La ville de Châteaubriant bénéficie non seulement d'un dense réseau routier, mais également celui du ferroviaire. Cela est devenu possible grâce au soutien du Conseil Régional des Pays de la Loire, autorité organisatrice du *transport ferroviaire* de voyageurs, ainsi qu'aux aides de l'Etat.

Ainsi, la ville possède une ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant-Nantes qui actuellement fait l'objet de modernisation suite à la signature du Contrat d'avenir entre le Conseil régional des Pays de la Loire et l'Etat en février 2019.

De plus, la gare de Châteaubriant bénéficie des aides financières régionales et celles de l'Etat pour la réalisation des travaux de sa mise en accessibilité (mise aux normes

[18] SCoT de la Communauté de Communes Châteaubriant – Derval de 2018 : 1.Rapport de présentation. 1/Diagnostic territorial.
[19] SCoT de la Communauté de Communes Châteaubriant – Derval de 2018 : 1.Rapport de présentation. 1/Diagnostic territorial.
[20] Bimestriel municipal « châteaubriant magazine », février 2019, N 163 : http://www.mairie-chateaubriant.fr/medias/2019/01/Mag163_Fev19-VDEF-BD.pdf
[21] SCoT de la Communauté de Communes Châteaubriant – Derval de 2018 : 1.Rapport de présentation. 1/Diagnostic territorial.

des quais, liaisons verticales, franchissements dénivelés, …)[22] suite à la signature de l'Agenda d'accessibilité du réseau de transport des Pays de la Loire en mars 2017.

La ville dispose également d'une ligne ferroviaire « Tram-Train de Nantes » soutenue et pilotée par le Conseil régional des Pays de la Loire et Nantes Métropole. Ce réseau représente une ancienne ligne ferroviaire entre Nantes et Châteaubriant, fermée en 1980 et ouverte de nouveau en 2014.

Source : Dossier e presse du Conseil régional des Pays de la Loire du 4 décembre 2014

Aujourd'hui, la ligne comte 64 km et 11 arrêts. Elle se divise en deux lignes entre Nantes – Clisson et Nantes – Châteaubriant et dessert 7 communes, telles que : Nantes, la Chapelle-sur-Erdre, Sucé-Sur-Erdre, Nort-Sur-Erdre, Abbaretz, Issé, Châteaubriant.[23] En titre d'exemple, la durée du trajet de Nantes à Châteaubriant est de 1h07 minutes[24].

La réalisation de ce projet est devenue possible grâce au dispositif du Conseil Régional des Pays de la Loire dit « contrat d'axe ». Dans ce contrat « l'organisation urbaine est pensée autour d'un axe structurant de transport public qui peut avoir des effets de levier sur le développement des territoires en termes de mobilité, logement, économie, tourisme, ...»[25]. Le contrat d'axe promeut notamment la densité urbaine tout au long des axes de transport en commun et influence sur la mobilité par le biais de l'aménagement du territoire en orientant la population vers les modes de déplacements doux (vélo, marche à pied, *trottinettes, …*) et en transport collectif. Un contrat d'axe se construit sur une méthode partenariale. Ainsi, dans le cas de Châteaubriant, le contrat d'axe a rassemblé le Conseil régional des Pays de la Loire, le Conseil départemental des Pays de la Loire, Nantes Métropole, la Communauté de Communes Châteaubriant - Derval, la Ville de Châteaubriant, ainsi que le Réseau Ferré de France (RFF) et la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF)'.

---

[22] Communiqué de presse de la Région des Pays de la Loire. Le 16 mars 2017. http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/signature-du-schema-directeur-d-accessibilite-a4048.html
[23] Juliette Maulat. De la planification au projet, la difficile articulation des échelles de l'action publique métropolitaine : le cas du projet Nantes-Châteaubriant. Séminaire Chaire Gares
[24] http://www.mairie-chateaubriant.fr/tram-train-chateaubriant-nantes/
[25]http://pas.maregionsud.fr/integration-urbaine-des-poles-dechanges-multimodaux-pem/contrats-daxe/organisation-et-methode-du-contrat-daxe.html

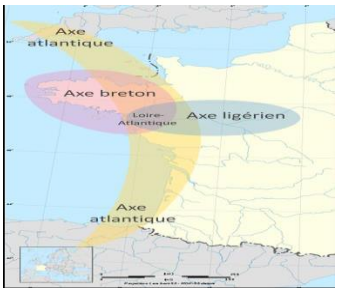
- Une politique régionale de contractualisation

Le Conseil régional des Pays de la Loire apporte également à la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval son soutien financier par sa politique de contractualisation et notamment, par le biais du Contrat Territoires Région 2017-2020.

Ce contrat permet à la Communauté de Communes de poursuivre son développement autour d'objectifs de proximité, de solidarité et d'équité entre ses 26 communes. Le dispositif est pensé comme un levier aux investissements locaux pour poursuivre et amplifier les politiques publiques engagées. Une enveloppe financière globale de 3 794 000 € a donc été affectée en faveur d'actions d'intérêts communautaires et communaux telles que la création de locaux pour le pôle d'enseignement musical à Derval ou encore la construction du quai des entrepreneurs sur le Pôle d'activités de la Gare à Châteaubriant.

Depuis 2006, il existe également le Contrat Territorial Unique, renouvelable tous les 3 ans, signé entre le Pays de Châteaubriant et la Région des Pays de la Loire. Selon ce contrat, les territoires décident librement des projets à réaliser et le Conseil régional des Pays de la Loire accorde une enveloppe financière nécessaire à leur mise en œuvre. Cet encouragement à l'action publique locale se base sur un principe de dotation équitable soit 35 euros par habitant avec la possibilité d'attribuer des subventions additionnelles pour corriger des éventuels déséquilibres entre les territoires. Ainsi, le Contrat territorial unique du Pays de Châteaubriant 2010-2013 a reposé sur un programme de 44 actions englobées en trois grandes thématiques : économie et emploi ; environnement, énergie et transport ; solidarité. Il a été estimé à plus de 22 millions d'euros d'investissements, auquel la Région a apporté 4,848 millions d'euros. De ce fait, nous voyons l'importance du travail de réflexion sur des thématiques possibles de la coopération menée réciproquement par le Pays de Châteaubriant et la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval, d'une part et le Conseil régional des Pays de la Loire, d' autre part.

- Tourisme et culture



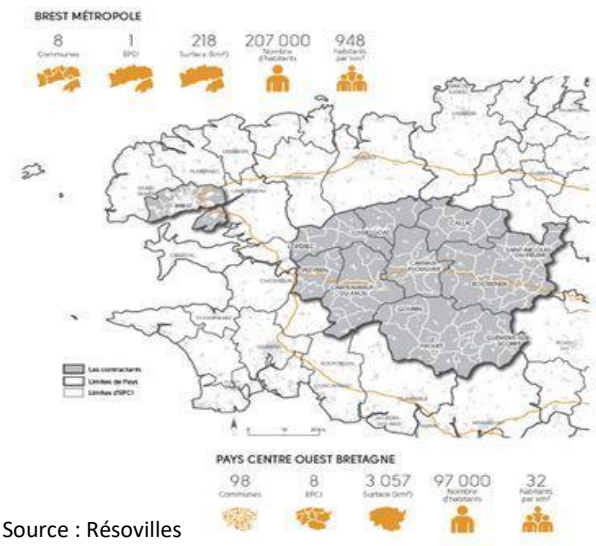
La ville de Châteaubriant bénéficie également d'un riche passé historique qui lui permet de s'inscrire durablement dans des relations et des échanges culturels et touristiques entre les acteurs des régions de la Bretagne et de la Loire-Atlantique. Comme, par exemple, l'accueil de la commission mixte de Conseil régional de Bretagne et du Conseil départemental de Loire-Atlantique en 2009 qui a eu pour objectif le renforcement des coopérations dans les domaines culturels, touristiques et sportifs, ainsi que la réalisation d'un travail conjoint sur des dossiers engagés en coopération.

La ville de Châteaubriant fait également partie des « Dix destinations touristiques de Bretagne » identifiées par le Conseil régional de Bretagne qui se détache des contours administratifs ou des pays traditionnels.[26]

[26]https://abp.bzh/une-enquete-de-la-region-bretagne-definit-dix-destinations-touristiques-pornic-et-le-mont-st-michel-en-font-partie-36975

C. Brest Métropole et le Pays Centre Ouest Bretagne : le contrat de réciprocité

1) Pourquoi étudier ce territoire ?



Source : Résovilles

Le Pays Centre Ouest Bretagne est comme son nom l'indique en centre Bretagne, loin des métropoles régionales et de leurs aires d'attractivité. Pourtant, ce territoire a mis en place historiquement un ensemble de coopérations avec les territoires voisins notamment avec Brest Métropole. Cette histoire commune de coopération et de solidarité entre ces deux territoires a permis en novembre 2016 d'aboutir à la réponse d'un appel à projet de la part de l'Etat : le contrat de réciprocité. En effet, face à un constat dressé par Jacques Mézard, ministre de l'aménagement du territoire, sur le manque de coopération et de solidarité entre campagne et métropole, l'Etat a décidé d'encourager ceux-ci à coopérer de manière plus active aux travers de ces contrats de réciprocité.

La coopération entre espace rural et métropole correspond à une de nos hypothèses fixées au début de notre étude sur les territoires intermétropolitains. Ainsi en s'intéressant à ce dispositif et plus particulièrement à sa mise en place sur le territoire breton, nous verrons quels axes de coopération furent choisis et pourquoi. Nous nous intéresserons également au jeu des acteurs, à la gouvernance dans ce système proposé par l'Etat. Ces analyses nous permettront de mieux appréhender les relations entre territoires de différentes manières sur le plan de la hiérarchie urbaine.

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ?

Au départ, trois axes ont été ciblés :

- L'économie et l'insertion
    - Développer l'exportation et la production agroalimentaire

    - Développement par le port de Brest de l'exportation de poudre de lait produite à Carhaix vers la Chine
    - Mettre en synergie la promotion touristique des deux territoires
    - Développer les outils numériques et les projets collaboratifs

La présence à Brest d'un des plus grands ports français a été un élément important dans la décision des actions à caractère économique. En effet, la production agroalimentaire et la production de poudre de lait étaient des opportunités que les élus ont souhaités développés grâce à la possibilité d'exportation à l'international. De plus, la promotion touristique fut déjà un sujet essentiel avant même le contrat de réciprocité et ils ont souhaités bénéficier de l'expertise du CGET pour développés une offre commune de tourisme pour faire « concurrence » à la frange littoral du Morbihan en proposant un tourisme rural.

- La santé, la culture et les services
    - Permettre un accès aux soins des habitants du Pays COB tout en conformant l'offre d'accès aux services par la mutualisation des services au CHU de Brest-Morvan tout en encourageant l'installation de médecins et autres praticiens sur le territoire du Pays COB
    - Développer la télémédecine au Pays COB
    - Créer des logements pour jeunes travailleurs

La présence de services à caractère médicaux est une problématique importante sur ces deux territoires. C'est pourquoi, le contrat de réciprocité a pris forme par la mise en place d'une mutualisation des services hospitaliers entre Brest et Carhaix ainsi que par la proposition auprès des étudiants en médecine et en paramédical d'effectuer leur stage sur le territoire du pays COB (Centre Ouest Bretagne) ou de Brest Métropole.

- L'énergie et l'environnement
    - Favoriser la mise en place d'un partenariat commerciale sur la filière bois
    - Sensibiliser dans l'enseignement primaire au supérieur aux économies d'énergie
    - Partager les outils pour les économies d'énergie dans l'habitat

La filière était un enjeu prioritaire pour le pays COB. En effet lors de l'entretien réalisé, la technicienne au pays COB nous a confié que Brest Métropole ne détenait pas cette

ressource et qu'ainsi mutualiser cette ressource était intéressant d'un point de vue de la solidarité mis aussi économique pour les acteurs de cette filière.

Concernant le contrat de réciprocité ville campagne et les financements alloués, il est important de rappeler la clause contenue dans la convention qui stipule : « *Si le CRVC*[27] *ne génère pas de soutien financier spécifique, l'inscription d'un projet au CRVC permettra de bénéficier d'une visibilité accrue notamment lors d'une demande de subvention sur les crédits de droit commun. Le CGET ne dispose pas de crédits propres à la démarche hormis les crédits d'étude et d'ingénierie (20000 € par binôme de territoires)* ».

Ainsi Brest Métropole et le Pays COB doivent davantage compter sur leurs propres moyens financiers ainsi que sur le volet territorial du CPER[28]. C'est pourquoi, la clause ci-dessus du contrat de réciprocité montre comment cet outil de formalisation de la coopération questionne la volonté de la région à s'engager financièrement sur cet outil de coopération à l'instar d'autres territoires non concernés par le contrat de réciprocité.

Ces deux territoires peuvent également se concentrer sur des objectifs d'accompagnement des mutations économiques des territoires, d'amélioration d'accès au service public et de renforcement des centralités des petites et moyennes villes.

De plus, une réelle gouvernance s'est mise en place, nommée sous le nom de conférence interterritoriale. Cette conférence a pour but d'encourager le dialogue entre les acteurs des deux territoires et de rendre ce dialogue plus constructif. Cette conférence se compose du président de la métropole brestoise, celui du Pays COB, des élus titulaires ainsi que des membres du conseil de développement.

En outre, les trois axes développés sont l'économie-insertion, la santé-culture-services, l'énergie-environnement entre Brest Métropole et le Pays Centre Ouest Bretagne. Cela ne forme pas la seule coopération sur ces territoires. En effet à l'échelle régionale, le Pays COB et Brest Métropole, des coopérations informelles sont multiples notamment via le Pays de Brest ainsi qu'avec le Pays du roi Morvan au Sud du Pays COB.

[27] Contrat de réciprocité ville campagne
[28] Contrat Plan Etat-Région

La coopération entre Brest Métropole et le pays COB semble pour l'instant une réussite notamment pour l'histoire que ces deux territoires ont déjà tissé ensemble par le passé. Le pays COB et Brest Métropole ont toujours été claires dans les axes et actions qu'ils souhaitent mutualisés. Cela explique en grande partie la réussite du contrat de réciprocité avec Brest Métropole.

D. Libourne : une coopération assumée

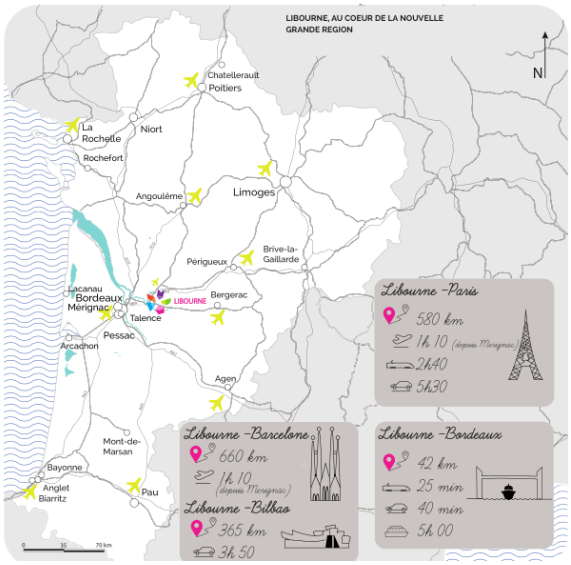
Nous avons pu nous entretenir avec deux personnes exerçant sur le territoire libournais, l'un en charge des politiques d'aménagement, des transports et du développement durable et une coordinatrice de projet urbain à la mairie de Libourne.

1) Pourquoi étudier ce territoire ?

Nous avons choisi de nous concentrer sur la ville de Libourne pour différentes raisons. Tout d'abord, l'aire urbaine de Bordeaux Métropole et de la communauté d'agglomération du Libournais se juxtaposent. Ensuite, il était intéressant de se concentrer sur cette agglomération, dans le sens, où elle a mis en place une forte coopération avec Bordeaux Métropole mais également, du fait de l'élaboration de documents stratégiques notamment d'un interScot à l'échelle du département de la Gironde. Enfin, de nombreux projets urbains sont élaborés afin de répondre au mieux aux besoins présents et futurs de ce territoire et prendre en compte l'influence grandissante de la métropole bordelaise.

Commune péri-métropolitaine de Bordeaux, Libourne est située à la confluence de l'Isle et de la Dordogne. Engagée dans un territoire qui souhaitait limiter la consommation foncière, Libourne fait partie d'un département métropolitain, en d'autres termes, ce territoire profite du développement de la métropole et subit les effets de la métropolisation. Se qualifier de commune périmétropolitaine correspond à une réalité du territoire.

La communauté d'Agglomération du Libournais (Cali) compte 88 700 habitants répartis sur 46 communes pour une superficie de 561 km2. La ville de Libourne, quant à elle, compte 25 000 habitants et fait partie de la Cali depuis 2012. Le Libournais représente un territoire facilement accessible du fait de la présence de nombreuses infrastructures de transports. Situé à 40 minutes de l'aéroport international de Bordeaux Mérignac et de l'aéroport de Bergerac, à 2h30



Source : plaquette de communication Libourne 2025

de Paris par liaison TGV et à 20 minutes de Bordeaux, capitale régionale et quatrième agglomération de France.
Desservie par des axes routiers importants, notamment par l'autoroute A10 pour Paris, l'A62 pour Toulouse, l'A63 pour l'Espagne et l'A89 pour rejoindre Lyon et une voie express 2x2 voies reliant Libourne à Bordeaux centre, qui l'incluent ainsi dans un nœud de communication majeur.
Libourne, détient un fort tissu associatif, dotée d'équipements d'une ville de 50 000 habitants, comme par exemple, un tribunal de commerce, et possède un centre historique et des rues piétonnes.
Le libournais est un territoire viticole et industriel. Il organise les liens de mobilité durable pour tout le bassin de vie. Il préserve l'espace forestier interstitiel avec l'agglomération bordelaise. Fort de son attractivité, le territoire libournais détient un large potentiel du point de vue économique, touristique et résidentiel.
Le tourisme occupe une place prépondérante. D'une part, du fait de la présence d'une agriculture viticole, Libourne bénéficie d'une attractivité majeure avec 5 appellations viticoles. La Dordogne, cœur du libournais, propose un tourisme fluvial innovant et propice à la découverte du terroir, de zones naturelles écologiques dédiées aux balades et randonnées aux portes de Bordeaux. D'autre part, le cœur de ville de Libourne regorge d'éléments patrimoniaux emblématiques de la région, notamment le pont de pierre, ses quais le long de la Dordogne incitant les visiteurs à prendre part au tourisme urbain. L'économie locale se constitue essentiellement d'activités tertiaires liées au tourisme, aux services aux entreprises et au transport. Également, de nombreuses industries sont encore présentes sur le territoire. Le commerce issu de la viticulture occupe une place importante dans l'économie résidentielle. Libourne constitue un territoire séduisant pour les entreprises en raison des prix attractifs du foncier, de la proximité d'un hub international et de la desserte optimale entre Bordeaux et Libourne.

2) Quels leviers mis en place sur le territoire ?

La proximité de la métropole bordelaise lui permet de tirer profit d'une situation géographique privilégiée, de développer des coopérations actives et d'utiliser au mieux cette situation dans le but de développer de nouveaux projets urbains.

Dans un premier temps, Bordeaux Métropole a souhaité mettre en place des coopérations actives avec son hinterland, dans le but de le reconsidérer et de composer avec lui. C'est dans ce contexte que de nombreuses coopérations ont vu le jour entre 2011 et aujourd'hui.

a) L'élaboration d'un InterScot à l'échelle de la Gironde

Le premier élément visant à articuler les politiques publiques d'aménagement du territoire a été la signature d'un InterScot à l'échelle du département de la Gironde. En effet, en juillet 2011, sous l'impulsion du Conseil Général et du Préfet de Gironde, un comité de liaison des élus a mis en place. Inscrit comme une démarche volontaire non obligatoire, cinq territoires composent cet Inter-Scot : la Haute Gironde, le médoc, le territoire du bassin d'Arcachon et le Val d'Eyre, l'aire métropolitaine bordelaise, le sud Gironde et le Libournais. Le syndicat mixte du Pays du Libournais est en charge de ce document. Un technicien de la CALI a souligné que « *cette démarche a pu être réalisée car ces territoires partagent un état d'esprit similaire et une réalité du territoire commune* ». Des ateliers de travail sont régulièrement organisés entre la CALI et l'ensemble des territoires parties prenantes pour aborder les thèmes stratégiques. Ces territoires détiennent des spécificités propres mais sont complémentaires les uns aux autres. Ce document s'articule autour de quatre enjeux majeurs et de vingt engagements et a pour objectif de faire converger l'ensemble des stratégies adoptées sur le territoire girondin. Les quatre enjeux majeurs structurant l'InterScot sont :

1. Pour une communauté de territoire riche de son environnement : prendre soin de nos ressources pour la qualité de notre cadre de vie.
2. Pour la Gironde Polycentrique des villes et des bourgs, autour de la métropole : aménager nos territoires en privilégiant la centralité
3. Pour une nouvelle ambition économique à partager : développer mieux en diversifiant les sources de richesses
4. Pour une gouvernance audacieuse agir mieux en coordonnant nos volontés

A l'issue de la signature du texte fondateur en juin 2013, trois documents ont été élaborés : un concernant le commerce à travers l'ODAC (Orientations Départementales pour un Aménagement Commercial), puis en juin 2015 pour l'habitat à travers le PDH (Plan Départemental de l'Habitat), et enfin en avril 2018 pour les mobilités.

b) La mise en place d'un protocole de coopération entre Bordeaux Métropole et la CALI

La coopération établie entre Libourne et la métropole bordelaise résulte d'une volonté politique et d'un rapprochement territorial. En effet, Bordeaux Métropole a pour perspective de devenir une « métropole millionnaire » et que ses dynamiques métropolitaines vont ruisseler sur les territoires avoisinants notamment le territoire du Libournais. De nombreux navetteurs domicile-travail existent entre Bordeaux et Libourne et un report de résidents sur le territoire libournais en raison de l'augmentation croissante du prix du foncier à Bordeaux en raison de l'arrivée de la LGV à l'été 2018. Un technicien explique que : « *Libourne reste abordable du point du vue du foncier mais également par l'offre de services proposés ».* Ainsi, Libourne devient un choix de premier ordre pour les nouveaux résidants. » D'où la nécessité de mettre en place une dynamique de coopération interterritoriale. La métropole bordelaise s'étend de plus en plus et son développement passe par la croissance des territoires avoisinants, la coopération entre ces deux EPCI semblait donc « naturelle ». D'initiative commune, la CALI et Bordeaux métropole ont formalisé leur coopération en 2016, en établissant le projet Bordeaux Métropole coopérative qui s'inscrit dans une volonté de suivi des démarches de coopération coordonnées par la métropole bordelaise.

Pour donner suite à cette coopération active, un mouvement convergeant de volonté issue de la CALI et de Bordeaux métropole, le développement de rapprochements thématiques s'est formalisé par le biais de réunion entre vice-présidents métropolitains et vice-présidents de la CALI. Un technicien de la CALI nous a souligné que : « *il était judicieux de coopérer ensemble en raison de la multiplicité des thèmes en communs sur le territoire* ». Par exemple, fin 2015 début 2016, les vice-présidents en charge du transport se sont rencontrés pour répondre à un acte fondateur d'intérêt commun :

« *régulièrement élus de la métropole et de l'agglomération avaient l'habitude de se rencontrer pour débattre des thèmes d'actualités à mettre en place sur le territoire* »

Aujourd'hui, des domaines ont été identifiés comme axes stratégiques de développement concret et opérationnel notamment le domaine économique, la valorisation des ressources locales, transport/mobilités, habitat et aménagement.

La création d'un Syndicat Mixte Aquitaine en parallèle du protocole de coopération 2017-2020. Ce syndicat mixte a pour objet de développer l'intermodalité à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine. Cette création s'inscrit dans le contexte actuel législatif relatif au Projet de loi d'orientation des mobilités du 26 novembre 2018. Ce syndicat permet une mutualisation de l'ingénierie des collectivités membres et d'un versement d'une cotisation de chacune d'entre elles. Ce projet de syndicat a été porté par la Région Nouvelle Aquitaine, qui a été jugée comme échelle pertinente pour porter un tel projet qui s'articule autour de cinq bassins de mobilités s'étendant de Poitiers à Biarritz et s'inscrivant dans un engagement politique commun. A une échelle plus locale, ce syndicat mixte représente une réponse à la congestion de la rocade Bordelaise et à la nécessité de trouver des solutions pour désengorger cet axe routier majeur de l'Aquitaine. Un élu de la CALI relève que : *« c'est un axe routier nécessitant des améliorations pour permettre le développement efficace de ces deux territoires, c'est un lieu stratégique ».*

C'est pourquoi, en parallèle, le protocole de coopération 2017-2020, formalise la volonté d'augmenter la fréquence du nombre de Ter entre Libourne et Bordeaux. Cet axe stratégique permet de répondre à un axe de développement retenu par le syndicat mixte Aquitaine.

Ces actions sont mentionnées dans le protocole de coopération entre Bordeaux Métropole et la CALI sur la période 2017-2020 selon trois axes : l'accueil et la mobilité des populations, le développement économique et touristique et enfin les approvisionnements en circuits courts et la valorisation des ressources locales.

Enfin, ces deux EPCI instaurent une ingénierie rapprochée en terme d'axes de développement stratégiques et sur les sujets d'actualité notamment dans le domaine des transports et mobilités, habitat et aménagement ainsi qu'en matière de développement durable, économique et touristique. Dans le cadre de l'ingénierie

rapprochée entre Bordeaux et Libourne, la métropole de Bordeaux participe au projet urbain « Libourne 2025 la Confluente » en mettant à disposition un technicien sur ce projet et des élus de la métropole participe à son élaboration. Ce projet urbain s'inscrit dans une volonté publique depuis 2015 qui a pour but d'installer un projet urbain d'envergure dans le long terme. Il se positionne dans une démarche de marketing territorial de « réenchantement » de la ville. Il a également pour but de renverser l'image de Libourne, de valoriser les éléments existants, notamment ceux du patrimoine, et de l'architecture. Ainsi, Bordeaux Métropole a mis à disposition une chargée de mission en charge de coordonner l'ensemble de ce projet urbain au sein de la Communauté d'agglomération de Libourne.

CONCLUSION

Le territoire de Redon Agglomération est perçu par les acteurs du territoire de manières différentes. La vision que l'on a de ce territoire dépend du vécu de chacun par-rapport à ce territoire ainsi qu'à l'image extérieure que ce territoire renvoie. D'une part, le territoire de Redon Agglomération possède une image plutôt attrayante, notamment pour les élus et techniciens au sein de Redon Agglomération mais aussi pour certains élus des territoires voisins comme les métropoles. Le territoire donne une image faisant référence à un lieu récréatif avec ses espaces naturels mais aussi industriels par son passé. D'autre part, l'image que présente ce territoire est aussi celle d'un territoire défini de « satellite », un territoire qui est situé entre des pôles urbains importants et les universitaires font aussi référence à un territoire voulant se développer de manière autonome par le biais d'un SCOT qualifié de défensif. Redon Agglomération se définit de territoire intermétropolitain. Cette notion est peu connue par les acteurs du territoire. Cette notion peut définir un positionnement géographique selon de nombreux acteurs. Elle montre aussi que ce territoire est différent des grandes villes et des métropoles selon les élus de Redon Agglomération et des membres du Conseil de Développement. Et c'est aussi un territoire en interaction avec les métropoles selon les élus et techniciens des métropoles de Nantes et Rennes et ceux de Vannes Agglomération. La notion de territoire intermétropolitain est définie de différentes manières selon les acteurs. D'autres ne reconnaissent pas ce terme et définissent le territoire de Redon Agglomération différemment, de territoire interstitiel, d'entre-ville, d'arrière-Pays ou de tiers-espace.

Mais alors, comment ce territoire « intermétropolitain » doit-il se développer ? Pour certains, le discours se tourne davantage vers un développement autonome. Travailler en interne et avec les ressources du territoire pour se développer. Pour d'autres, il faut que ce territoire coopère avec d'autres sur des sujets identifiés par le territoire. Mais que ce soit la première vision ou la seconde, les acteurs, au sein de Redon Agglomération mais aussi ceux à l'extérieur tels que les métropoles, partagent ces deux visions. Cependant la priorité est donnée différemment. Pour coopérer avec d'autres territoires, des outils existent et sont déjà utilisés par d'autres collectivités. Le contrat de réciprocité, le contrat d'axe ou encore le contrat de

partenariat peuvent être des outils pertinents pour que Redon Agglomération développe des coopérations avec d'autres territoires.

En vue d'accompagner Redon Agglomération dans ces choix, différents territoires, ayant des liens de coopération avec ses territoires voisins existent. Carentan-les-Marais se retrouve dans une situation comparable à celle de Redon Agglomération. Des liens de coopération existent seulement par le biais de document de planification. Châteaubriand travaille avec la région Pays-de-la-Loire pour le développement de la liaison ferroviaire reliant cette ville à Nantes. Brest Métropole et le Pays Centre Ouest Bretagne ont officialisé leurs coopérations par un contrat de réciprocité. Par ce contrat ces deux collectivités travaillent sur différents points comme la santé, l'économie ou la culture. Enfin, Libourne coopère avec Bordeaux par des réunions mobilisant les élus de ces deux collectivités afin de coordonner les actions et les politiques publiques par un protocole de coopération.

Le territoire intermétropolitain de Redon Agglomération a la possibilité pour se développer, de coopérer avec ces territoires voisins, comme l'ont affirmé les élus des métropoles. La forme que peut prendre ces coopérations, peut être multiple à condition que Redon Agglomération définisse les champs d'actions sur lesquelles elle souhaite coopérer.

Ressources

Bibliographie :

Briand Gaël et Lebahy Yves, *Réunifier la Bretagne ? Région contre métropoles ?*, Skol Vreizh, 2015

Brunet R., Ferras R., Théry H., *Les mots de la géographie*, Documentation Française, 1997

Ghorra-Gobin Cynthia, *De la métropole : une figure urbaine en quête d'une réflexion géopolitique*, Diploweb.com, 2015.

Guilluy Christophe, *La France périphérique*, Champs, 2015

Halbert Ludovic*, L'avantage métropolitain*, Presses Universitaires de France, 2010

Sieverts Thomas, *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt*, Editions parenthèses, 2004

Document de collectivités territoriales :

Aire Urbaine une forte croissance démographique durablement installée, Nantes Métropole
https://auran.org/chiffres-cles/aire-urbaine-de-nantes-une-forte-croissance-demographique-durablement-installee

Contrat d'axe de Grenoble 2011
https://www.grenoble.fr/cms_viewFile.php?idtf=4631&path=contratdaxe_11.pdf

Contrat de partenariat Bretagne 2014 – 2020
https://pays-redon.jimdo.com/espace-projets/

Le Scot du Pays de Libourne
https://www.grandlibournais.eu/le-scot/

Projet de loi d'orientation des mobilités (1)
https://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-orientation-mobilites.html

Projet de loi d'orientation des mobilités (2)
https://www.gouvernement.fr/transports-un-projet-de-loi-pour-penser-les-mobilites-de-demain

Mission revitalisation du centre-ville de Libourne
http://www.libourne2025.fr/?p=362

Rennes Métropole chiffres clés 2016, AUDIAR
https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/web_2016chiffres_cles_rm.pdf

Presse :

Cheminade Pierre, *Coopération territoriale : Bordeaux Métropole signe avec Saintes et Marmande*, La tribune de Bordeaux, 2018
https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2018-10-11/cooperation-territoriale-bordeaux-metropole-signe-avec-saintes-et-marmande-793558.html

Cheminade Pierre, *Nouvelle-Aquitaine : le syndicat mixte des transports officiellement sur les rails*, La tribune de Bordeaux, 2018
https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2018-07-16/nouvelle-aquitaine-le-syndicat-mixte-des-transports-officiellement-sur-les-rails-785289.html

Galiacy Jean-Charles, *Métropole/Libournais : les fruits du partenariat*, Sud-Ouest, 2017
https://www.sudouest.fr/2017/10/06/metropole-libournais-les-fruits-du-partenariat-3838286-2780.php

Libourne, Angoulême : attractive grâce à Bordeaux ?, Association des professionnels de la communication, 2018
https://www.apacom-aquitaine.com/libourne-angouleme-attractives-grace-a-bordeaux/#.XJ0KgZhKhPY

Vairé Audrey, *Face aux métropoles, ces petits territoires veulent se faire entendre*, 2018
https://www.ouest-france.fr/bretagne/redon-35600/face-aux-metropoles-ces-petits-territoires-veulent-se-faire-entendre-5976970

Vairé Audrey, *Redon Agglomération, un territoire à promouvoir,* 2018
https://www.ouest-france.fr/bretagne/redon-35600/redon-agglomeration-un-territoire-promouvoir-5484868

Webographie :

Chalard Laurent, *Les villes interstitielles : un nouveau concept de villes en croissance*, Les Echos, 2014
http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2014/01/21/cercle_89197.htm

Commissariat général à l'égalité des territoires, Solidarité et réciprocité entre territoires, quelle place pour le périurbain ?, CGET, 2016
http://periurbain.cget.gouv.fr/content/Solidarit%C3%A9-et-r%C3%A9ciprocit%C3%A9-entre-territoires-quelle-place-pour-le-p%C3%A9riurbain

Jean Pisani-Ferry, *Dynamiques et inégalités territoriales*, France stratégie, Juillet 2016
https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/17-27-territoires_web-ok.pdf

Van Eeckhout, *Bordeaux veut tourner la page de sa tentation insulaire*, Le Monde, 2017
https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/11/16/bordeaux-l-impossibilited-une-ile_5215708_4811534.html

Vanier Martin, *Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique*, Revue de géographie alpine, 2000
https://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_2000_num_88_1_4626

Viala A., Cesarini JF., Vuilletet G., *Préparation d'une nouvelle étape de la décentralisation en faveur du développement des territoires,* Mai 2018.
http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i1015.asp

Yahiel Michel, *la dynamique d'emplois dans les métropoles et les territoires avoisinants*, France stratégie, Novembre 2017

https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-na-64-dynamique-emploi-metropoles-30-novembre-2017.pdf