“Rennes j’écoute ! Les voix du service public”, le podcast des Archives de Rennes

Épisode 2, partie 1/2 – Noël Philippe, l’aventure du métro de Rennes Métropole

Témoignage collecté et podcast réalisé par Arnaud Wassmer en 2021

Contexte

Depuis 2015, les Archives de Rennes mènent un projet de collecte de témoignages d’agents des collectivités Ville de Rennes et Rennes Métropole, partant à la retraite. Cette série de podcasts, qui sera enrichie régulièrement, a vu le jour pour vous faire entendre les voix des acteurs et documenter l’histoire de l’administration.

Leurs parcours professionnels au sein de l’administration et leurs actions au service des politiques publiques en font des témoins privilégiés de l’évolution de la ville et du quotidien des Rennais.

Dans cet épisode découpé en deux parties, découvrez le parcours de Noël Philippe, ancien Directeur général des services urbains au District de Rennes puis au sein de Rennes Métropole.

Recruté au sein de la collectivité en 1996, Noël Philippe participe activement au redéploiement et au développement du service de transports collectifs mis en place par la métropole rennaise. À ce titre, il est notamment un témoin privilégié de la mise en service des deux lignes de métro de Rennes Métropole.

Dans cette première partie, Noël Philippe revient tout particulièrement sur le suivi de construction et l’inauguration de la ligne A du métro, sur le redéploiement des services de transports opéré à cette occasion et sur la mise en service de la carte multiservice et multimodale, mieux connue sous le nom de carte Korrigo.

Résumé

Ce document est un résumé du podcast, réalisé dans le respect du propos du témoin. Il est ponctué de citations de Noël Philippe et de la transcription intégrale des documents d’archives lus dans le podcast.

> *« Premier week-end, il y avait un monde fou, complètement dingue… Premier week-end gratuit quoi. Les gens, ils faisaient la queue et c’était drôle parce que les gens qui prenaient le métro, ils arrivaient à la Poterie et puis ils voulaient rester dans le métro, faire demi-tour dans la zone technique et repartir dans l’autre sens. Ils voyaient bien la queue pour remonter de l’autre côté. Et donc nous, on bloquait les portes et on obligeait les gens à sortir. Il y avait des gens à chaque porte pour obliger les gens à sortir. J’ai fait ça un moment pendant à 2 heures. Et donc, il y avait une appétence pour ce truc qui était colossale et effectivement, quand on a fait les comptages au mois d’octobre, on était déjà à 90 000 quoi… Et là on s’est dit, faut peut-être qu’on se rachète des rames ? »*

Le recrutement au District de Rennes

1995, dans l’attente d’une promotion comme ingénieur subdivisionnaire pour l’état, Noël Philippe est contacté par Maurice François, Directeur général des services du District de Rennes, ancêtre de Rennes Métropole. Ce-dernier lui propose le poste de Directeur technique au District de Rennes, en charge des transports et des déchets. Le recrutement de Noël Philippe, effectif en 1996, apparaît comme le fruit d’une volonté politique.

> *« Tout ça vient aussi des élections de 95. Edmond Hervé qui était président du District et puis un certain nombre d’autres élus voulaient absolument que la fonction de président de la SEMTCAR* ***(société d’économie mixte des transports collectifs de l’agglomération rennaise a reçu la mission par***

> ***la collectivité de construire et de préparer l'exploitation de la future ligne de métro, la maîtrise d'ouvrage),*** *la fonction de président de la commission transport -donc vice-président aux transports- soient portées par deux personnes différentes. Donc ils cherchaient quelqu'un pour aider les élus à mettre un peu d'ordre là-dedans.»*

Noël Philippe se voit alors confier le dossier de la construction de la ligne A du métro de la métropole de Rennes. Le projet, alors à l'arrêt, doit être relancé et le suivi du chantier, assuré. Un poste à haute responsabilité, pour lequel Noël Philippe participe aux très réguliers comités de pilotage et prépare la prise de décision des élus.

> *«Là, j'étais dans le grand bain, dans la collectivité qui avait la mission, donc il fallait que je l'assure avec un poste à haut niveau. J'avais quand même sous ma responsabilité plus de la moitié du budget du District ! Et puis quand je suis arrivé, on m'a posé sur la table un marché avec la société Matra qui valait 1 milliard de francs quoi […] C'était la première fois dans ma carrière où j'étais confronté à un chiffre comme ça quoi.»*

Le redéploiement du réseau de transport urbain

Document 1 : extrait de la séance du conseil municipal du 4 novembre 1996

Au nom de la commission Aménagement et développement, Madame Poirier présente le rapport suivant :

''Mes chers collègues, le développement et l'amélioration d'un réseau de transports en commun performant est l'un des objectifs principaux de la Ville de Rennes et du District de l'agglomération rennaise. Ce réseau comprendra le VAL et le réseau de bus restructuré. Le plan de déplacement urbain adopté par le District, en concertation avec l'ensemble des communes, a retenu la réalisation de 3 axes lourds pour le réseau d'autobus : est/ouest, nord/sud-est et nord/sud-ouest. Ces axes lourds seront des sites protégés sur lesquels les performances des transports collectifs seront très bonnes. Ils joueront un rôle complémentaire au VAL avec lequel ils seront en correspondance en particulier à la station République. Parmi ces 3 axes lourds, l'axe est/ouest est particulièrement important. Son tracé ira de l'extrémité ouest du mail François Mitterrand, confluence de l'Ille et de la Vilaine jusqu'au cœur du domaine universitaire de Beaulieu et de la commune de Cesson. Il traversera la ville dans ses espaces les plus centraux que sont les quais. Les objectifs de cette importante opération d'aménagement urbain sont de plusieurs natures. Il constituera le tronc commun le plus important par le nombre de lignes concernées directement 3 lignes urbaines et 5 lignes suburbaines, par correspondance 6 lignes urbaines et 3 lignes suburbaines, il permettra l'amélioration de l'accessibilité au centre pour 45 000 habitants de 11 communes hors Rennes. Il assurera une desserte directe de 20 000 habitants et de 23 000 emplois localisés à Rennes et sur le campus de Beaulieu. Il correspondra à une fréquentation journalière hors effets induits de plus de 20 000 personnes. Les dispositions envisagées permettront une meilleure régularité et une augmentation de la vitesse commerciale des lignes à 21,6 km/heure contre 16,8 km/heure aujourd'hui. La création de l'axe est/ouest aura un impact direct sur l'image du réseau, le confort des usagers et la complémentarité entre VAL et bus.

L'arrivée prochaine de la ligne A du métro conduit la Métropole et la SEMTCAR à redéfinir en parallèle le réseau de transports métropolitains dans sa globalité. Comment faire dialoguer bus et métro pour toucher l'ensemble des habitants de la ville et de la métropole ? La parution d'une enquête d'utilité publique révèle alors les failles du réseau tel qu'il a été initialement dessiné. Pour certains quartiers, certains usagers, les conditions de transport apparaissent même dégradées. Pour Noël Philippe, tout est à reprendre.

> *«Ce qui n'était absolument pas acceptable. Donc à ce moment-là, moi, j'ai proposé aux élus et proposé aux exploitants de dire : on remet tout sur la table. On reprend un plan et sur le plan, il n'y a que la ligne de métro parce qu'on ne peut pas y toucher, et puis qu'est-ce qu'on fait autour ? Et on a tout reconstruit.»*

Discussions et négociations s'en suivent. Il s'agit pour Noël Philippe de concilier demande politique et impératif pratique. Alors qu'on lui enjoint de conserver la desserte par bus de la rue de Saint-Brieuc, Noël Philippe privilégie le passage par l'université Rennes 2. En jeu ? La jonction avec le métro, la desserte de l'université, de l'hôpital, des lycées privés du centre-ville mais aussi la liaison directe avec Beaulieu et l'université Rennes 1. Dans le processus de prise de décision, Noël Philippe souligne l'importance du politique, et en l'occurrence de Daniel Delaveau, alors élu en charge des transports à la Métropole, lorsque le discours technique trouve ses limites.

« Quand on joue à ce genre de choses, le rôle du politique, il est primordial. Le rôle du technique… Il est là pour mettre en œuvre, proposer des choses, impulser des choses même, quand il y croit et qu'il voit que ça ne prend pas trop de prises mais c'est l'élu qui décide in fine. »

L'inauguration de la ligne A

À l'horizon 2002, l'ouverture imminente de la ligne A du métro est escortée de doutes et d'incertitudes. L'objectif fixé de 80 000 voyageurs par jour est remis en cause par différentes études qui révisent à la baisse les prévisions de fréquentation du nouveau réseau de transport. En parallèle du travail autour du réseau de bus associé, Noël Philippe et ses équipes revisitent alors le programme de parc relais : agrandissement des trois parkings initialement prévus, construction d'un quatrième… À la place des 600 initialement prévus, 2 000 places de parkings sont finalement mises à disposition des usagers du futur métro.

L'ouverture de la ligne A s'opère finalement en deux temps et rassure quant à l'intérêt des habitants de la métropole rennaise pour leur nouveau mode de transport. Au cours d'une première semaine d'exploitation gratuite, le métro ouvre ses portes de manière limitée, entre 7h à 18h, afin de permettre la réalisation en parallèle des derniers travaux de finition. Les équipes mobilisées doivent alors faire face au mécontentement des premiers usagers réclamant, déjà, l'élargissement de ces horaires. Arrive enfin, le week-end d'inauguration officielle qui voit une foule, enthousiaste, se presser aux portillons du tout nouveau métro de la métropole de Rennes.

« Premier week-end, il y avait un monde fou, complètement dingue… Premier week-end gratuit quoi. Les gens, ils faisaient la queue et c'était drôle parce que les gens qui prenaient le métro, ils arrivaient à la Poterie et puis ils voulaient rester dans le métro, faire demi-tour dans la zone technique et repartir dans l'autre sens. Ils voyaient bien la queue pour remonter de l'autre côté. Et donc nous, on bloquait les portes et on obligeait les gens à sortir. Il y avait des gens à chaque porte pour obliger les gens à sortir. J'ai fait ça un moment pendant à 2 heures. Et donc il y avait une appétence pour ce truc qui était colossale et effectivement quand on a fait les comptages au mois d'octobre, on était déjà à 90 000 quoi… Et là on s'est dit, faut peut-être qu'on se rachète des rames ? »

Document 2 : Extrait du discours d'Edmond Hervé, député maire de Rennes lors de l'inauguration du métro le 15 mars 2002

Mesdames et messieurs, merci à toutes et à tous d'être là pour la fête inaugurale du métro de Rennes et de Rennes Métropole. Votre présence consacre une réussite que nous devions à la population et à la ville ; réussite, plus de 300 000 personnes sont venues au cours de ces derniers jours admirer le bel ouvrage. Voilà qui prouve l'intérêt de nos concitoyens pour ce qui se fait. La foule s'est donnée rendez-vous dans la bonne humeur, très souvent en famille, des plus jeunes aux plus âgés. Tous, du plus insouciant au plus exigeant, ont dit leur satisfaction. Voir ce monde se presser en patience pour découvrir l'objet de tant de passion, de tant d'intelligence, de tant d'énergie nous procure un réel bonheur. Je le garderai longtemps en mémoire car il est celui de ce en qui je crois et qui n'ont jamais cessé d'être la raison de mon engagement. Ce bonheur c'est celui de voir des gens fiers, fiers d'eux-mêmes et de leur ville. Cette fierté récompense tous ceux qui ont travaillé à ce résultat, de l'ingénieur à l'apprenti, de ceux que l'on a vu à ceux qui sont restés dans l'ombre. Je leur exprime à tous ma reconnaissance.

La naissance de la carte Korrigo

Avec l'arrivée du métro, s'engage une réflexion quant à la billettique de ce tout nouveau moyen de transport, avec une question simple : faut-il accompagner la livraison de la ligne A par la mise en service immédiate d'un système de billettique magnétique ou bien faut-il se donner le temps de développer un nouveau système, novateur mais encore à ses prémices, celui de la carte à puce ? Appuyée par Noël Philippe et son élu de référence, Daniel Delaveau, la seconde solution est privilégiée. Ce qui aura pour effet d'engager, à terme et de manière pionnière, la collectivité sur la voie de la multimodalité puis du multiservice. En 2006, ce nouveau système de billettique à carte à puce est livré et la carte Korrigo fait son apparition dans le portefeuille des usagers des transports métropolitains.

« Et c'est vrai que Daniel Delaveau, qui était vice-président transport à l'époque et moi-même, on a beaucoup défendu cette option auprès d'Edmond Hervé et du directeur général des services. Je me rappelle d'une réunion où on était tous les quatre en réunion. On était quasiment l'heure entière de la réunion 2 contre 2 et puis finalement, on a réussi avec Daniel Delaveau à emporter l'avis de M. Hervé et je l'en remercie, parce que ça a été quand même un grand saut là quand même. »

Vers de nouveaux usages

Cette évolution invite les usagers à revoir leurs habitudes au sein du réseau de transport de la métropole rennaise. Ainsi, si l'ancien système prévoyait une validation unique à la première montée ou au premier jours du mois, le nouveau système prévoit la validation systématique à chaque montée quel que soit le moyen de transport. Pour atténuer l'aspect contraignant de cette évolution pour l'usager, toute une réflexion est menée autour de services liés à cette toute nouvelle carte à puce.

> *« On va quand même demander un changement de comportement, demander une forme d'effort, une forme de modification… Donc il faut qu'on puisse mettre des choses en face. Donc au début, on a pensé donc, on a dit : il faut qu'on apporte des services aux usagers. On avait mis ça comme ça, écrit, sans aller plus loin. »*

Premier chantier : la tarification. Abonnement à la semaine, au mois, tarifs différenciés selon l'âge… Le champ de la tarification s'ouvre pour mieux répondre aux besoins des usagers. Très vite, les potentialités de cette nouvelle carte à puce se révèlent et la collectivité s'engage sur la voie du multiservice. Puisque près de la moitié de la population rennaise en possède une, pourquoi ne pas élargir l'horizon des possibles ? Trois premières actions sont mises en œuvre : l'autopartage en collaboration avec un partenaire associatif, le vélo libre-service et enfin l'accès aux piscines. La multiplication des services sur une même carte ? Une évidence pour Noël Philippe…

> *« Que les services publics puissent se regrouper autour d'une seule carte, pour moi c'était un tel avantage, une telle évidence que je suis devenu militant de la cause si j'ose dire. »*

Fruit d'une collaboration entre la Région, le Département et la Métropole rennaise, le dispositif Korrigo est multimodale et va progressivement s'étendre. Noël Philippe s'en fait alors le promoteur auprès de ses collègues d'autres collectivités. Brest, Saint-Malo… En s'élargissant, la carte Korrigo concrétise la démarche pionnière de la région Bretagne pour ses réseaux de transports.

> *« Parce que les gens de Brest ou de Quimper ou de Lorient, quand vous viendrez à Rennes, vous aurez la même carte, vous n'aurez pas besoin de changer de carte etc… Et puis prendre le train entre les deux, ce sera aussi avec la même carte… Et donc aujourd'hui, tous les réseaux de Bretagne qui ont une billettique, ils utilisent la carte Korrigo. Et ça, on est la seule région en France à être comme ça, c'est évident, et même peut-être probablement la seule en Europe. »*

Mais d'ailleurs pourquoi ce nom Korrigo ? Pourquoi cette identité graphique ? Noël Philippe revient sur le travail mené conjointement par le service communication de Rennes Métropole et le bureau d'études prestataire en charge de ce dossier.

> *« Le nom Korrigo s'était imposé à tout le monde […] Je n'ai même pas demandé ce qu'il y avait eu comme autre proposition parce que c'était tellement évident que ce nom, il représentait la région, il représentait les transports en même temps. […] L'étape du visuel, c'était un peu différent, mais c'est vrai que je me rappelle avoir pris les propositions, les avoir mis dans mon porte-monnaie là, vous savez, les petits portes monnaies où on range les cartes les unes au-dessus des autres, et quand on mettait le Korrigo orange dedans au milieu de tous les autres, il sortait complètement. Donc ça a été retenu à ce moment-là, et puis honnêtement, on est presque 20 ans après maintenant et le visuel n'a pas vieilli du tout, du tout. Donc il reste d'une très grande modernité. »*

Rennes Métropole, pionnière du multiservice

Basé sur un système simple d'import et de substitution d'identifiants de logiciel en logiciel, la carte Korrigo s'est imposé progressivement. Rennes Métropole est devenue aujourd'hui une collectivité pionnière en terme de multiservice et récolte les fruits d'une réflexion engagée depuis une dizaine d'années.

> *« Aujourd'hui, Rennes est très avancée sur le multiservice, pas les autres, mais toutes les cartes qui sont diffusées aujourd'hui, sur toute la Bretagne partout, sont multiservices. Dès 2011-2012, nous, on l'a pensé comme ça. Je me rappelle un jour, j'ai dit à Daniel Delaveau, si on continue sur la carte korrigo comme ça, on va s'attaquer aux GAFA quoi. »*