

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

Épisode 2, partie 2/2 – 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’agent 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.

Leur parcours professionnel 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 du 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 transport collectif 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 seconde partie, Noël Philippe revient sur la conception de la ligne B du métro de Rennes métropole, de sa définition à sa mise en chantier. Il évoque par ailleurs les spécificités des délégations de service public et l’impact que ses missions ont pu avoir sur le quotidien des habitants de Rennes Métropole.

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.

« Entre l’église Saint-Aubin et le bord de la station de métro, il y a un 1 mètre. De ce mètre-là, d’un côté vous avez l’église Saint-Aubin qui monte à peu près à 20 mètres, et de l’autre côté de ce mètre, vous avez la station de métro qui descend à 30 mètres. Vous avez une différence de dénivelé sur 1 mètre de largeur, de 50 mètre. Au niveau construction, c’était quelque chose de difficile et les maîtres d’œuvres, quand ils ont fait ça, chapeau quoi parce que c’était quand même compliqué. »

Aux origines de la ligne B

Nommé Directeur général des services urbain du District de Rennes en 1996, Noël Philippe se remémore les précoces premiers échanges évoquant une seconde ligne de métro au cœur de la métropole rennaise

« Dans l’enquête public de 1993-1995, l’enquête public de la ligne A, il y avait un projet de ligne B. Donc ce projet de ligne B, il était Saint-Anne-Beaulieu c’est tout. »

Premières discussions, premières hypothèses... C’est finalement à l’orée des années 2000 que le projet prend corps et que Noël Philippe et ses équipes enclenche le travail préparatoire pour la conception de cette ligne B. L’objectif est alors de préparer le terrain pour l’étude qui permettra de définir le mode de transport, tramway ou métro, mais aussi sur le fuseau, territoire où s’implantera la future ligne. Ce travail terminé, le prestataire est choisi.

« C'était le bureau d'étude TTK (**Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH**) qui était un bureau d'étude allemand de Karlsruhe et Karlsruhe, en Allemagne, c'est la Mecque du Tram Train. Donc, c'était un bureau d'étude qui, a priori, était très éloigné du métro et c'est à eux qu'on a confié l'étude en connaissance de cause. »

Métro ou tramway ?

S'engage alors une collaboration d'un an et demi avec ce bureau d'étude allemand au terme de laquelle les préconisations concernant le mode de transport apparaissent sans ambiguïté : le tramway est un mode de transport peu adapté à la ville de Rennes. L'étude menée par TTK aboutit par ailleurs à neufs propositions de tracé : huit pour une ligne de métro et seulement une pour une ligne de tramway.

« Le métro, le fait qu'il soit souterrain, qu'on pouvait choisir les points où on émergeait, on avait une marge dans l'optimisation du système. Le tramway, quand on regardait, si on enlevait le fuseau de la ligne A, quand on regardait le reste, une fois qu'on avait additionné les contraintes etc... On avait un seul fil avec les perles [...] Le fil, il est visible contrairement au métro ou le fil est sous terre ou aérien. Là, le fil est visible et il faut faire avec l'ensemble de ces contraintes et on n'a jamais réussi à faire plus d'un tracé. »

Les élus se prononcent pour un métro automatique, un choix facilité par l'expérience acquise pour la ligne A. Nous sommes en 2003 et 100 000 voyageurs empruntent alors quotidiennement les rames de la première ligne de métro – un chiffre bien au-delà des objectifs initiaux. Pour Noël Philippe, au regard de ses chiffres, il apparaît même que la comparaison entre les deux modes de transport n'a pas lieu d'être.

« Ils considéraient, qu'un métro ou qu'un tramway fonctionnait de la même façon, qu'ils avaient la même attractivité par rapport aux distances, proximité, habitat, emploi autour etc... C'est comme si un métro et un tramway, c'était la même chose. En fait on comparait, et en fait non, l'efficacité d'un métro, sa rapidité, son confort, sa fréquence font que ce n'est pas le même service. »

Les stations de correspondance

Fuseau et mode de transport définis, il s'agit dès lors de s'attaquer au tracé a proprement parlé et au positionnement des différentes stations de la ligne B, un travail qui aboutit en 2007. Une petite vingtaine de tracé sont finalement étudiés avec, en toile de fond, plusieurs questions : comment modifier le réseau de bus associé ? Est-il possible de morceler la ligne de métro pour échelonner les travaux ? Faut-il utiliser le même garage atelier que pour la ligne A, ce qui impose d'utiliser le même matériel ? Parmi toutes ces questions, l'une revêt une importance particulière, elle concerne les stations de correspondance. Pour Noël Philippe, il s'agit alors d'une évidence, ce sera Sainte-Anne et Gare.

« La ligne A, il y a quatre stations de centre-ville : il y a Sainte-Anne, il y a République, il y a Charles de Gaulle et il y a Gare. Donc, Charles de Gaulle, c'est un lieu qui est entre deux, donc qui ne correspond à rien donc certes on avait de la place à cet endroit-là mais ceci étant la ville était en train de faire un parking, donc il fallait un peu qu'on oublie quand même parce qu'il n'y avait plus de place... République, ça aurait pu être le cœur du réseau puisqu'il y a déjà l'axe est-ouest. On aurait pu avoir les deux lignes mais c'était concentrer sur un endroit beaucoup de choses et puis qu'est ce qui se passait, comment fonctionnait le réseau de transport pendant les travaux ? Parce que ça voulait dire que République était complètement bouché et en même temps ce n'était pas très favorable. Et puis après, il y a Sainte-Anne ou Gare »

Sainte-Anne et Gare ? Sainte-Anne ou Gare ? Des études sont de nouveau menées pour prendre en compte les différentes possibilités. Il apparaît vite que la double correspondance revêt de nombreux avantages. Si l'intérêt au niveau de la gare paraît évident, il l'est tout autant pour Sainte-Anne, afin par exemple d'éviter que les liaisons entre les universités ne retraversent tout le centre-ville et engorgent ainsi le tronçon le plus emprunté de la ligne A.

Un projet de longue haleine

Le feu vert sur la faisabilité technique de ces deux correspondances arrive en 2004-2005, les coûts d'exploitation sont étudiés ainsi que l'impact sur les impôts locaux... Finance, urbanisme, transport, tous les services métropolitains concernés se mettent en ordre de marche autour d'un projet estimé à 1 milliard d'euros. En novembre 2007, un dossier d'aide à la décision de 200 pages est produit et présenté en conseil métropolitain par l'élus en charge des transports, Daniel Delaveau. Dès le conseil suivant, les élus sont en capacité de se prononcer, la décision est prise et votée. Pour Noël Philippe, c'est la fin de quatre années particulièrement marquantes, d'où ressortent l'importance du collectif et du travail interservices.

« Il faut suivre les choses, on ne peut pas dire que c'est un long fleuve tranquille, mais les choses sont enclenchées. On est dans le faire et on n'est plus dans la question, faut-il faire ? Dans la question "faut-il faire ?" On n'est quand même beaucoup moins nombreux autour de la table et l'information qui remonte aux élus, elle dépend quand même beaucoup des gens qui sont en responsabilité du projet [...]

On peut être chef d'orchestre mais on ne joue pas de tous les instruments quoi. Et tous les gens qui ont travaillé, qui ont participé à cette période-là, je pense qu'ils en ont un bon souvenir même si c'était dur, [...] le niveau de responsabilité qu'on avait était très, très élevé, mais c'était quand même très enthousiasmant. »

Document 1 : Extrait du dossier d'aide à la décision du mois de septembre 2007, à propos de la structuration de la ville et de l'agglomération avec la dynamique métro

Les lignes de métro sont des axes structurants, favorisant le développement des actions d'urbanisme et des opérations d'aménagement. À titre d'exemple, la ligne A de métro a permis de renforcer l'intégration de grands quartiers périphériques, de mieux les insérer dans les développements de la ville et de l'agglomération en améliorant leur desserte. L'échelle de temps change, les distances perçues entre les quartiers et le centre-ville diminuent, de nouvelles mobilités sont ainsi rendues possibles. Le métro ne constitue pas seulement une infrastructure de transports, il s'agit d'un véritable outil de proximité et de structuration du territoire. Le corridor d'attractivité du métro est aussi le support de lieu de projet, de requalification d'espaces publics, de confortation ou de création de pôles de quartier avec de nouveaux équipements, services et commerces, de réalisations mixant les logements et les activités.

La ligne B du métro, envisagé sur un axe sud-ouest/nord-est, via le centre-ville, doit permettre de poursuivre les mêmes objectifs que la ligne A et ainsi combiner les déplacements et l'urbanisme afin de desservir un faisceau le plus large possible de population et d'activités, développer les pratiques d'intermodalité avec les parcs relais, les haltes et gares ferroviaires, réduire les espaces temps entre les secteurs périurbains et la ville centrale, ainsi qu'entre les quartiers et le centre-ville, établir de multiples connexions avec le réseau métro/bus dans les quartiers et le centre-ville, développer ou valoriser des polarités de proximité autour des stations de métro, dynamiser les territoires ainsi desservis en accompagnant l'arrivée du métro en particulier autour des stations par des opérations de requalification urbaine ou de réalisation de nouveaux quartiers : la Courrouze, le Gast, les rives du Blosne, les Champs Blancs. S'appuyer sur la dynamique du métro pour structurer le territoire avec des équipements nouveaux, équipements d'échelle d'agglomération, valoriser les espaces publics en les adaptant aux nouveaux usages et modes de vie.

La rocade comme frontière

Le tracé ne prévoit ni le prolongement de la ligne, ni la construction de parking relais au-delà de la rocade rennaise. Un choix qui se justifie, selon Noël Philippe, par des critères pratiques et économiques.

« Si on sort de la rocade, ça veut dire qu'on tombe sur des densités qui sont beaucoup plus faibles et donc est ce qu'un métro, on est quand même sur un métro aux environs de 90 millions du km quand même, est ce qu'on est capable d'investir 90 millions voir 200 millions pour faire deux km ? 1 km pour franchir la rocade et puis 1 km derrière pour desservir qui, quoi, quelle densité ? [...]

Pour la ligne A, la station la moins fréquentée, c'était la station Jacques Cartier à peu près égalité avec Anatole France qui était aux alentours de 7 à 8000 [...]. 7 à 8000 voyageurs par jour ? [...] Pour faire un parc relais d'une capacité suffisante pour aboutir au même niveau de fréquentation, il fallait un parking relais d'à peu près 3500-4000 places. C'est-à-dire deux fois plus grand que les parkings de supermarché. Donc, je ne sais pas si quelqu'un aurait accepté ce genre de chose avec tous les problèmes de surveillance que ça pouvait poser dans un parking perdu dans la nature, à proximité d'habitations. Il y a un moment, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. »

Sur le rôle des parkings relais, la position de la collectivité est ainsi toujours restée la même.

« Nous on a toujours considéré avec les élus qu'un parking relais était un élément nécessaire d'un réseau de transport mais n'en n'était pas un élément au cœur. »

Le complexe chantier de la station Sainte-Anne

Le long processus de prise de décision achevé, il est temps pour Noël Philippe et ses équipes de s'atteler au suivi de la construction effective de la ligne B du métro métropolitain et de parer aux lots d'imprévus que cela peut impliquer. En 2005, une nouvelle loi concernant la sécurité des stations de métro et de leurs sorties est promulguée. Le processus de prise de décision des élus métropolitain est cependant lancé et se base sur les d'anciens textes législatifs or ces nouvelles dispositions réinterrogent particulièrement la faisabilité technique de la station Sainte-Anne. Il n'est cependant plus temps de reculer et le chantier, même s'il s'avère plus complexe que prévu, doit être mené à terme.

« Entre la façade, entre l'église Sainte-Aubin et le bord de station de métro, il y a 1 mètre. De ce mètre, d'un côté, vous avez l'église Saint-Aubin qui monte à peu près à 20 mètres et de l'autre côté de ce mètre, vous avez la station de métro qui descend à 30 mètres. Donc vous avez une différence de dénivelé là sur 1 mètre de largeur, de 50 mètres. C'était quand même, au niveau construction, ça a été quelque chose de difficile. [...] Les maîtres d'ouvrage quand ils ont fait ça, chapeau quand même par ce que c'était quand même compliqué quoi. »

Les délégations de service public

Transport mais aussi déchets, chauffage urbain ou crématorium, au cours de son long et riche parcours au sein de la collectivité, Noël Philippe a eu à charge de s'occuper de nombreuses délégations de service public, ces contrats par lesquels la gestion d'un service public est confié à un délégataire. En toile de fond, une constante, imaginer en permanence le lien aux habitants et mesurer l'impact de ces services sur leurs quotidiens. Pour chaque délégation, il s'agit dès lors d'identifier et d'analyser ses spécificités : ainsi, si les déchets imposent d'imaginer un système qui touche l'ensemble de la population, le transport qui relève au final d'un choix personnel, se veut plus incitatif.

« Les transports, vous organisez un réseau de transport qui dessert l'ensemble des services sans passer forcément dans toutes les rues en détail. Et puis, les gens le prennent ou ne le prennent pas, c'est leur choix. Les parkings en ouvrage, c'est pareil. Vous avez des gens ils viennent, ils ne viennent pas... C'est de leur choix mais en même temps, ça participe de façon très importante, moins que les transports, mais de façon très importante, à une politique de mobilité donc ce n'est pas rien non plus. »

S'en suivent des négociations auprès des potentiels délégataires, et toujours des réflexions à haute responsabilité à mener dans la mesure où elles engagent la collectivité à se positionner, comme en témoigne l'exemple du chauffage urbain.

« Quand vous prenez le chauffage urbain, donc c'est un lien avec les déchets puisque vous récupérez les chaleurs des usines ou bien vous avez des chaufferies particulières, et vous devez distribuer ça et puis c'est quoi le tarif ? Parce qu'actuellement on parle beaucoup de prix de l'énergie. Dans une délégation de service public, est ce que la collectivité ? Qu'est-ce qu'elle doit prendre comme impact par rapport au tarif ? Est-ce qu'elle doit participer à la non hausse des coûts ? ou à la non baisse ? »

Un impact auprès des habitants

En cheville avec les élus, Noël Philippe a ainsi eu l'occasion d'accompagner, sur des postes à haute responsabilité, la bascule du District de Rennes vers Rennes Métropole, et la montée en puissance de cette collectivité dont les compétences impactent et influent de plus en plus le quotidien de ses habitants.

« J'ai participé, j'ai permis la mise en œuvre de politiques publiques décidées par les élus. Et j'y ai pris toute ma part, je pense avoir pris ma part, mais ça reste des décisions politiques d'élus, et il faut que ça reste comme ça. »