“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.

Transcription

Ce document est la transcription intégrale du podcast réalisé par Arnaud Wassmer.

Arnaud Wassmer (AW) : ''Rennes j'écoute! Les voix du service public", c'est le podcast des Archives de Rennes dans lequel nous vous proposons de découvrir des témoignages de celles et ceux qui font la ville.

Noël Philippe (NP) : Premier week-end, il y avait un monde fou, complètement dingue… Premier weekend 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 premiers 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 ?

AW : Dans cet épisode à écouter le temps d'un trajet de métro de la ligne B, nous découvrons le parcours de Noël Philippe, ancien directeur général des services urbains à Rennes Métropole, en charge des déchets et des transports, il est à la retraite depuis le mois de décembre 2020. Ses missions en font un témoin privilégié du dossier du métro pour le compte de la collectivité qui était alors la plus petite ville du monde à choisir ce mode de transports. Arrivé à Rennes le 1er décembre 1982, Noël Philippe y est venu faire de l'assistance à la maitrise d'ouvrage et de la conduite d'opération pour l'État et les collectivités locales avant les lois de décentralisation. Après s'être occupé de maisons de retraite, d'un échangeur sur la rocade et de plusieurs nouveaux bâtiments comme celui des langues à l›Université Rennes 2, il a rejoint le District de Rennes, l'ancêtre de la Métropole en 1996 pour travailler sur les transports et les déchets.

NP : 95, je suis en subdivision territorial. Je suis en train d'essayer d'attendre d'être promu ingénieur divisionnaire à l'État. En étant promu ingénieur divisionnaire, il va falloir que je parte du département, je ne sais pas où, région parisienne ou autre… Avec toutes les questions qu'il y a derrière, la famille ? Est-ce que je pars tout seul ? enfin bref… En 1995, j'ai reçu un coup de fil du directeur général du District, qui m'a demandé si j'étais intéressé par un poste d'un certain type. Donc je suis allé le voir et il m'a présenté le poste de directeur technique au District de Rennes pour être responsable de tout ce qui était transport-déchet, dont le suivi de l'opération de construction du métro et de toute l'évolution des transports qui allaient avec. Je lui ai dit que j'étais d'accord. Et puis après, j'étais à l'État et ce qu'on a convenu à l'époque, c'était qu'il fallait absolument que j'ai mon grade au-dessus pour arriver et ils ont été sympas au District, ils ont attendu que j'ai mon grade.

En fait, 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 ***[AW: La SEMTCAR pour 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 la présidence de la SEMTCAR, 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 parce que c'est eux qui avaient décidé de mettre de l'ordre.

AW : C'est ainsi que Noël Philippe a eu à s'occuper du dossier de la première ligne de métro, un dossier en cours.

NP : Sur la ligne A, le projet est arrêté, complétement arrêté. Il faut construire, suivre la construction et permettre l'organisation de toute la prise de décisions. Prise de décisions qui était quand même grandement facilitée par le fait que les élus se sont énormément investis puisque pour la première ligne, on avait quasiment un comité de pilotage métro avec les élus, très très régulier, et à certaines périodes, même toutes les semaines. 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…. Putain, qu'est-ce que j'en fait quoi ? Il y a un moment-là, un peu de solitude. C'était la première fois dans ma carrière où j'étais confronté à un chiffre comme ça quoi.

AW : La première ligne du métro a redessiné la carte des transports à Rennes. En voici l'une des étapes avec cette archive : un extrait de la séance du conseil municipal du 4 novembre 1996, avant de retrouver Noël Philippe, [05:00] il va être question du VAL acronyme signifiant Véhicule automatique léger, le type de métro choisie pour Rennes :

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.

Mieux faire dialoguer bus et métro dans un réseau de transport revisité, c'est aussi ce à quoi a contribué Noël Philippe, tout en négociant avec les différentes parties prenantes du projet.

NP : Avec l'enquête d'utilité publique, il y avait un réseau qui était associé. Donc ce réseau avait fait l'objet d'une analyse et cette analyse avait montré qu'il y avait beaucoup trop de gens qui étaient pénalisés, laissaient trop de gens à côté notamment et même dégradait leurs conditions de transports. 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 au autour ? Et on a tout reconstruit. Et après, les fondamentaux reviennent, un certain nombre de choses reviennent… Et on a construit le réseau tel qu'il a été bâti, et puis à ce moment-là on s'est aussi dit que comme le métro existe, les quartiers où il n'y a pas le métro, il faut peut-être quand même qu'on élargisse le temps des bus ? Après on a tout le jeu des discussions : proposer quelque chose, ils ne voulaient pas le même chose, après il faut discuter... Je me rappelle de la commune de Pacé qui voulait absolument qu'on continue à passer par la rue de Saint-Brieuc, les chèques postaux pour arriver au centre-ville parce qu'il y avait quelques personnes à Pacé qui habitaient aux chèques postaux. Et nous, on défendait de passer par Rennes 2, ce qui a été mis en place pour faire la connexion au métro parce qu'on disait : avec ça vous desservez Rennes 2 direct de la commune, vous desservez l'hôpital, tout le nord du centre-ville, les lycées privés du centre-ville, on a une liaison beaucoup plus rapide avec Beaulieu, enfin c'était... Ils n'ont jamais accepté mais on l'a fait quand même, et puis aujourd'hui, je pense que... Plus personne n'en parle de l'ancien. On l'a fait quand même parce que Daniel Delaveau qui était l'élu politique, il a su l'expliquer. Au bout d'un moment, la relation qu'on a avec les communes, on peut avoir une relation technique etc... Et ça finit par une relation entre élus, forcément. Quand on joue de 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.

AW : À l'horizon 2002, alors que l'inauguration du métro se précise, de nombreuses questions demeurent.

NP : Tout le monde était dubitatif, c'est clair. Et puis effectivement, il avait été annoncé que 2 ans après la mise en service, il faudrait 80 000 voyageurs, il y aurait 80 000 voyageurs par jour. Et même, il y a eu des études, la fameuse étude où il y avait les pénalisés [10 :00] qu'on avait fait en interne pour voir un peu l'impact réel du

réseau tel qu'il avait été dessiné, on était en dessous de 80 000. Donc certains étaient quand même très très inquiets.

Donc, de toute façon la machine était partie, c'est pour ça qu'il fallait absolument faire le réseau bus associé le plus performant possible pour que ce soit complémentaire. Donc ce réseau, c'était quand même un gros enjeu et puis après, il fallait se lancer quoi. Et puis effectivement, on a fini les travaux, on a fait la communication et puis on a ouvert le métro, gratuitement la première semaine et à la fin de la semaine on s'est dit, c'est gagné, c'est bon. Parce que les gens commençaient à râler. Parce que cette première semaine, on avait ouvert je crois que c'était de 7h le matin à 18h, et à 18h on fermait parce qu'on avait des travaux à finir, des reprises de peinture, des reprises de carrelage… Des détails mais il fallait ce temps là parce qu'une fois que c'était mis en service, on l'aurait plu après quoi. Donc on s'est vu avec des gens à 18h : ''mais ce n'est pas possible, c'est nul votre métro qui ferme à 18h, et puis mois j'ai ma voiture à la Poterie, je suis à République, comment je fais ?" Je suis désolé mais cette semaine a toujours été annoncée à 18h. Je suis désolé, on ne peut pas rouvrir. On était obligé d'être physiquement à l'entrée des stations tous les soirs à 18h, toutes les stations. Là on s'est dit, il y a quand même du monde qui… Et puis le fonctionnement du parc relais qu'il y a avec. Parce qu'il y avait aussi en cours de route le fait que les parcs relais… Quand je suis arrivé en 96, il y avait 600 places de parc relais et après, on en a livré 2000 quand même quoi. Donc en 1997, en allant à Toulouse avec les élus, on a complètement chamboulé le programme et on a repris tout le programme de parc relais à 0. On a agrandi les 3 qui étaient prévus et on en a rajouté 1 donc ça a mis quand même beaucoup d'argent sur la table. Et puis après l'opération, s'est déroulée. Le premier weekend il y avait un monde fou, complétement dingue, premier weekend 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 pour faire demi-tour dans la zone technique et repartir dans l'autre sens. Et nous, on ne voulait absolument pas que les gens prennent l'habitude d'aller dans la zone technique. Donc les gens ne voulaient pas, ils voulaient repartir parce qu'ils voyaient bien la queue pour repartir de l'autre côté et nous on était obligé, on bloquait les portes, on obligeait les gens à sortir. Il y avait quelqu'un à chaque porte pour obliger les gens à sortir. J'ai fait ça un moment pendant 2h. Donc il y avait une appétence pour ce truc qui était colossale et effectivement quand on a fait les premiers comptages au mois d'octobre on était déjà à 90 000 et là on s'est dit, faut peut-être qu'on rachète des rames ?

AW : 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.

Pour monter dans le métro, les habitants de la métropole rennaise disposent de la carte Korrigo. Là aussi, ce faut tout une histoire dont Noel Philippe a contribué à en écrire les pages d'une carte de transport à une carte multiservice.

NP : La question qui était posée, est-ce qu'on peut livrer une ligne du métro, avec tous les enjeux qu'il y avait sur la fréquentation, sans avoir un système de comptage fiable ? Moderniser la billettique, de passer au magnétique ou à la carte à puce, c'était quelque chose qui était inscrit dans le temps, sur lequel aucune décision n'a été prise. L'urgence, par rapport au métro, était d'estimer si on pouvait, s'il fallait absolument le faire pour l'arrivée du métro et donc avoir un système de comptage dès le premier jour ou bien s'il fallait s'affranchir de cette contrainte-là pour garder ouvert tout le champ technique et décisionnel. C'est la deuxième option qui a été prise. Donc le métro a été livré avec la même billettique que précédemment, billettique papier donc et puis on a livré la billettique carte à puce que en 2006. Je pense que l'histoire nous a donné raison parce que si on avait fait vite, on aurait fait du magnétique et si on avait fait du magnétique, on n'aurait pas fait aussi rapidement qu'on l'a fait [15:00] de la carte à puce, donc on aurait pas fait de multi-modalité, donc on aurait pas fait de multiservice… etc, etc.. Si

on tire ce fil-là, il y a eu une décision, une forme de prise de risque, mais en même temps une décision qui a été murie, réfléchie. 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. À partir du moment où on mettait un système de carte à puce en place, on changeait la façon des usagers d'aborder la montée dans le bus, d'aborder la montée dans le métro, d'aborder globalement l'usage des transports collectifs. C'est-à-dire que quelqu'un qui avait un ticket unité, il validait à sa première montée et après il faisait les correspondances sans rien faire s'il en avait besoin. Quelqu'un qui était abonné, il le faisait au premier jour de sa période d'abonnement et s'il était abonné mensuel, pendant un mois il montait dans le bus les mains dans les poches, par la porte avant, par la porte du milieu, par la porte arrière puis dans le métro, pareil, on rentrait comme ça. À partir du moment où on rentrait dans un système de billettique avec validation systématique, cette validation systématique avait pour objet de nous permettre d'affiner la connaissance qu'on avait du réseau. Avant la billettique, un abonné il validait le premier jour du mois et après pendant tout le mois, il ne faisait rien. C'est-à-dire qu'il faisait le même geste que les fraudeurs.

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. Donc les premiers services qu'on a pensés effectivement, c'était des services liés à la tarification. On a pu fait des tarifications annuelles, des tarifications à la semaine, des tarifications très différenciées en fonction des âges etc. Donc on a ouvert le champ de la tarification et puis après, très vite, on s'est rendu compte que le fait que les gens aient cette carte à puce dans la poche, ça permettait peut-être de faire autre chose. Les trois premières actions qu'on a faites derrière c'était de se rapprocher des gens qui faisaient de l'auto-partage. Ce n'était pas la métropole qui avait en charge l'autopartage, c'était une association et donc ils ont utilisé la carte korrigo pour déverrouiller les voitures à travers les pares brises. L'autre sujet qu'on a lancé très vite, puisqu'on l'a imposé en 2008-2009 aux entreprises, c'était le vélo livre-service. On a dit, on veut que le vélo libre-service soit accessible par la carte korrigo et puis c'est à ce moment-là aussi qu'avec la Ville de Rennes, on s'est rapproché de l'usage dans les piscines.

C'était tellement évident pour moi que de mettre dans cette carte korrigo, dont pratiquement la moitié de la population en avait une dans la poche, de mettre des tas de choses dedans pour que les gens n'aient pas à côté de leur carte transport, une carte de la bibliothèque, une carte de la piscine, une carte de restaurant universitaire pour les étudiants, une carte de cantine pour les collèges, les collégiens et les lycéens etc… Et puis plus éventuellement des cartes privées ou des cartes d'abonnement ceci, cela… Enfin bon, et 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. On travaillait avec la Région et le Département parce korrigo était un nom qui appartenait collectivement à la Région, au Département et à Rennes Métropole. Comme on a travaillé ensemble, on a aussi pris tous un peu, plus ou moins, notre bâton de pèlerin. Moi, j'ai essayé de voir tous mes collègues qui géraient, qui avaient des postes équivalent au mien, qui géraient des services urbains, des services transports dans les autres collectivités. Je les ai convaincus, je leur ai expliqué. Si vous faites une billettique, il faut que vous preniez la carte korrigo. 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.

On a lancé une procédure avec un bureau d'études, bon c'était les services com Rennes Métropole et Région notamment qui s'en était chargé puisque c'était un peu, ça sortait vraiment de mon domaine. Et quand je disais qu'on travaillait en transversal, c'est-à-dire que quand il y avait un truc qui était plutôt pour quelqu'un, il valait mieux laisser ceux qui savaient faire donc j'ai laissé le service com s'occuper de ça. Et puis un jour, on m'a dit qu'il y avait eu une réunion sur le nom etc... que la réunion avait été très, très courte parce que le nom korrigo s'était imposé à tout le monde. Et effectivement j'ai dit ouais, c'est… [20:00] 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, donc c'était… le bureau d' étude qui a trouvé ça, c'était un bureau d'étude nantais, ils ne sont même pas de la région, ils ont vraiment fait très fort quoi. Et après, on a eu la deuxième étape du visuel. Donc là, 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 ou 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, donc merci à ce bureau d'études là.

On avait un système qui était quand même relativement simple. On met dans la carte korrigo des identifiants, ces identifiants ils se substituent à vos anciens identifiants dans les anciens logiciels et puis c'est tout quoi. Et on a bâti korrigo comme ça. Donc ce qui fait que St Malo est arrivé dans korrigo 10 ans après nous ou peut être un peu moins, Brest est arrivé 6 ans après... 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 ce la carte korrigo comme ça, on va s'attaquer aux GAFA quoi.

AW Vous pouvez retrouver Noël Philippe dans le second épisode consacré à la deuxième ligne de métro. C'était «Rennes j'écoute ! Les voix du service public», un podcast réalisé par Arnaud Wassmer pour les Archives de Rennes avec une musique de Robert Meunier.

FIN [21 : 56]