

“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’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 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 transports collectifs mis en place par la métropole rennais. 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.

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.*

Noel Philippe (NP) : 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 mètres. 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.

AW : *Dans cet épisode à écouter le temps d’un trajet de métro de la ligne B, nous poursuivons la découverte du parcours de Noël Philippe. Ancien directeur général des services urbains à Rennes Métropole en charge des déchets et des transports, il est depuis le mois de décembre 2020, à la retraite. Arrivé en 1996 au District, devenu ensuite Métropole, il a accompagné le chantier du métro, du nouveau plan de transport et de la carte multiservice korrigo. La ligne B ? Elle a été une idée qui a commencée à germer très tôt, dès le milieu des années 1990.*

NP : 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 Sainte-Anne Beaulieu, c’est tout. Et puis, quand je suis arrivé, on faisait la ligne A. L’objectif c’était de faire la ligne A et puis après, petit à petit, est quand même venu, bon maintenant qu’on va faire la ligne b, comment on va faire ? Et puis il faudra peut-être aller plutôt à Gare qu’à Sainte-Anne. Donc le sujet est venu tranquillement sur la table. Il y a des gens qui ont commencé à émettre des hypothèses, et puis finalement en 2000, il a fini par en être question, 1999-2000, il a fini par en être question au fameux comité de pilotage pour le métro ligne A. Donc des discussions dans ce cadre-là, pour savoir comment on avançait. Donc, il a été décidé dans ce cadre-là de lancer une première étude, qui a été lancée en 2000. Donc, avant la mise en service de la ligne A, pour savoir un peu quelle serait l’orientation d’une ligne B, donc sachant que pour faire une étude qui est lancée en 2000, il fallait quand même avoir un peu travaillé avant, pour mettre à plat les données etc... Donc, c’est un travail de méthode et d’acquisition de données préalables. Donc, l’objectif de cette première étude, c’était de déterminer un fuseau. Donc nous, on avait donné un très grand fuseau qui faisait à peu près la moitié de la ville – toute la partie de la ville qui était impactée par la ligne A, on avait mis tout le reste ! Et le bureau d’étude devait nous proposer un fuseau et un mode. **[AW : le fuseau est une bande assez large que l’on dessine sur une carte et qui permettra de définir le tracé par les études qui seront menées. Quant au mode de transport, il s’agit du choix entre le métro et le tramway].** Par contre, l’étude n’imposait pas de fuseau et n’imposait pas de mode et le bureau d’étude qui, après appel d’offre, qui a gagné cette étude, c’était le bureau d’étude TTK 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. Donc et c’est à eux qu’on a confié l’étude en connaissance de cause. Et effectivement, on a travaillé avec ce bureau d’études pendant 1 an demi, 2 ans, et à la fin ils ont conclu «le tramway n’est pas un mode adapté à la ville de Rennes» donc ils ont fait une préconisation de métro. En 2003, quand on avait les conclusions de l’étude, on voyait que le métro fonctionnait bien donc c’était plus facile d’être pro-métro. Quand on l’a lancé au départ, honnêtement, on l’a fait de façon extrêmement honnête pour mettre toutes choses sur la table quoi.

AW : *C’est donc le choix du métro qui s’est imposé au détriment du tramway. Noël Philippe revient sur les raisons qui ont motivé cette décision suite aux conclusions de l’étude de 2003.*

NP : Quand on regarde l’étude, on a comparé huit tracés métro et un tracé tramway. Pourquoi huit métro ? Ça veut dire que vous étiez pro métro ? Non, ça voulait dire tout simplement, 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, lui, quand on regardait, si on enlevait le fuseau de la ligne A, quand on regardait le reste, une fois qu’on additionnait les contraintes etc... On avait un seul fil avec que des perles. Donc c’est par ce que là, le fil il est visible contrairement au métro où le fil est sous terre ou aérien. Là, le fil il est visible et il faut faire avec l’ensemble de ces contraintes et on a jamais réussi à faire plus d’un tracé [05:00].

À l’époque en 2003, quand on fait le choix pour la ligne B, quand les élus ont décidé de retenir le fuseau et un métro automatique, on avait le résultat de la ligne A, où on était déjà quasiment à 100 000 voyageurs par jour, on avait dépassé les objectifs. Et ce que nous montrait les résultats de la ligne A, c’est que l’ensemble des modèles d’étude du trafic, notamment ceux qui faisait l’objet de l’étude, dont on parlait là sur la ligne B, tous ces modèles, ils n’étaient, ils ne fonctionnaient pas avec un métro. Les modalités du trafic n’étaient pas bonnes. C’est-à-dire qu’en fait, 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 ça n’est pas le même service.

AW : Faire une deuxième ligne de métro à Rennes, c'est choisir un tracé. Comment a-t-il été décidé, Noël Philippe nous le raconte.

NP : Alors ça, c'est un processus qui a été très long parce que, autant la décision sur le fuseau et le mode c'était juillet 2003, la décision sur le tracé proprement dit avec la position des stations etc..., c'est décembre 2007. Donc ça a été un travail long, donc on a fait de mémoire 17 tracés ou 19 je ne sais plus exactement... C'est l'un ou l'autre, 17 ou 19 tracés. Sur tous ces tracés, on a regardé comment on pouvait modifier le réseau de bus associé pour que les études de trafic soient les plus justes possibles et puis après, on a regardé si on pouvait couper la ligne en morceaux, c'est-à-dire que c'était quand même un gros morceau de faire une ligne entière. Donc, est-ce qu'on l'on peut la couper en morceaux et puis remettre à plus tard ? Et en fonction de lignes que l'on propose, où est-ce que l'on met le garage atelier ? Est-ce que l'on fait un seul garage avec la ligne A ? Ce qui impose d'avoir le même matériel, ou est-ce que c'est différent ? Il y a des tas de questions qui se posent et donc, ça a pris du temps.

Et puis, il y avait aussi une question qui était très importante. Très vite, il a été assez évident que les deux points de correspondance possibles, c'était Sainte-Anne ou gare. C'est-à-dire qu'il fallait que ce soit dans le centre-ville, donc sur 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 transports 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 quoi. Donc, on fait des études avec une option, il n'y a que Sainte-Anne, il n'y a que Gare et il y a les deux. Et puis après, pendant ce temps-là, le réseau, il a fonctionné aussi et on s'est rendu compte que sur le réseau, le tronçon le plus chargé c'était Sainte-Anne Gare. Donc c'était là où il y avait le plus de monde. Ceux qui viennent du nord, ils pénètrent de façon plus ou moins importante dans le centre-ville pour aller vers le sud et ceux du sud, pareil. Donc, le tronçon le plus, ça paraît évident à dire comme ça, mais c'était celui-là. Et à l'époque, on s'est, on connaissait quand même ce qui se passait ailleurs et on a vu aussi sur Toulouse, ils étaient partis avec un point de connexion qui était un peu comme ça, comme si nous on avait pris Charles-de-Gaulle quoi et en fait il s'est avéré là-bas à Toulouse, que le fait d'avoir pris un truc entre les deux, ça a complètement fait exploser le trafic sur la première ligne parce qu'on cumulait énormément de trafic.

Donc en fait l'idée de faire une double correspondance est apparue relativement vite parce qu'il y avait un intérêt quand même évident à Gare, ça paraît évident de dire ça, mais il y avait quand même un gros intérêt à Gare. Et puis Sainte-Anne quand même, ça évitait que toutes les liaisons entre les sites universitaires ne retraversent le centre-ville. Par contre à Sainte-Anne, il fallait vérifier qu'on puisse le faire. Peut-on faire une station Sainte-Anne ? Donc la réponse a été oui. Donc en 2004-2005, on a eu la réponse oui et donc on a pris en compte cette réponse. Et donc après, on a fait, on avait mis toutes les opérations en route et puis en 2007, donc on a fait tous ensemble des autres études, des morceaux de tracé, des études économiques parce qu'on a aussi beaucoup travaillé avec nos services financiers pour savoir quel serait l'impact de tout ça sur les impôts locaux [10:00]. Parce que, ce n'est pas rien quand même une opération d'1 milliard à Rennes, ce n'est pas rien quand-même. Et puis on a aussi regardé de très près quels seraient les coûts d'exploitation donc en fait, on a mis tout ça sur la table et donc, en novembre 2007, on a fait, avec l'ensemble des services de la Métropole concernés, donc les finances, les urbanismes, les transports... un gros dossier de 200 pages au format A3 qu'on a remis aux élus, qui s'appelait un dossier d'aide à la décision où ils avaient tout dedans. Je pense qu'il n'y a jamais eu un dossier aussi complet pour une prise de décision comme ça. Et les élus, le document leur a été présenté en novembre au conseil par Daniel Delaveau qui était le vice-président transport de l'époque, et puis ils ont eu le dossier pendant un mois, ils ont décidé le mois d'après. C'est la seule fois dans toute ma carrière à Rennes Métropole, que j'ai vu une présentation d'une décision à un conseil et une décision au conseil d'après. Il fallait qu'ils prennent le temps de le, comment dire, vous avez eu le temps de voir les choses, maintenant vous êtes capables de décider, vous devez décider. Donc ça a été vraiment, ces 4 ans là pour moi, ça a été la période la plus stressante parce qu'une fois qu'on a décidé de faire le tracé etc... Donc après, on a des prestataires comme la SEMTCAR **[AW : 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]**. 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, en l'occurrence c'était moi qui était en

responsabilité globale du projet. Donc c'est : est-ce qu'on ne se n'est pas gouré ? Est-ce qu'on n'a pas déconné ? Est-ce qu'on est bon sur les coûts d'exploitation, on est bon ? Est-ce que sur les impacts financiers, on est bon ? Est-ce que ceci ? Ce n'est pas évident quoi, et c'est là où il est très important de fonctionner en équipe parce qu'on n'est pas... 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, même si c'était, le niveau de responsabilité qu'on avait était très, très élevé, mais c'était quand même très enthousiasmant.

AW : 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 le développement 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.

Le tracé de la deuxième ligne de métro reste à l'intérieur de la rocade, Noël Philippe nous explique ce choix.

NP : Le problème de sortir de la rocade pour faire un métro... La question est toujours, si on sort du «yakafokon» parce que c'est facile d'être «yakafokon», c'est-à-dire que si on sort de la rocade [15 : 00], 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, voire 200 millions, pour faire 2 km ? 1 km pour franchir la rocade et puis 1 km derrière pour desservir qui, quoi, quelle densité ? Il n'y a pas une commune de plus de 10 000 habitants à l'extérieur de la rocade qui puisse être desservie et donc, est-ce qu'une commune de de 10 000 habitants mérite qu'on fasse 2 km de métro de façon très lourde ? On me dit oui mais il y a les parcs relais, mais les parcs relais c'est pareil. Un parc relais sur 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 au moins dans les premiers temps, ça a dû augmenter depuis. 7 à 8000 voyageurs par jour ? Pour avoir un parc relais qui aboutisse à une même fréquentation que la station la plus faiblement fréquentée de la ligne A, 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, ou alors à proximité d'habitations. Il y a un moment, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas quoi. Donc, avoir un parking, sortir de la rocade juste pour faire un parking, c'est économiquement un non-sens et puis en plus, c'est encourager les gens à dire : je prends ma voiture mais j'utilise les transports collectifs parce que je vais avec ma voiture au métro. C'est quand-même... On peut en discuter du sujet. 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.

AW : Dans ce long processus de décision et de construction de la seconde ligne du métro rennais, il y eu des imprévus et parmi ceux-ci, une loi en 2005 concernant la sécurité des stations et de leurs sorties.

NP : On a fait l'étude de Sainte-Anne avant que les textes changent sur la sécurité, et puis on a mis ça dans la mécanique. On sait faire une station à Sainte-Anne quoi. Et à partir du moment où on avait mis on sait faire une station à Sainte-Anne, toute la mécanique s'est mise en route et nous, on avait fait l'étude dans les anciens textes et en 2007, quand les élus ont pris la décision, honnêtement, nous on ne s'était pas repenché dans les textes des stations. On s'est aperçu un peu après que les textes avaient changé sur les stations et donc que notre étude n'était pas tout à fait juste quoi.

Et à partir du moment où, aussi en 2007, la nécessité d'avoir une double correspondance est quasiment évidente, donc de toute façon fallait faire avec quoi. Ce qui s'est passé après, pour l'étude de la station Sainte-Anne, c'est que ça a juste été un peu plus compliqué quoi. 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. Et là, on revient à une autre équipe qui était intervenue puisque on n'a retenu après les maîtres d'œuvre et les maitres d'œuvre, quand ils on fait ça, chapeau quand-même parce que c'était quand-même compliqué quoi.

AW : Noël Philippe a eu à s'occuper de nombreuses délégations de service public jusqu'à la fin de sa carrière, transports, déchets et d'autres qui se sont ajoutées avec le temps. La délégation de service public étant un contrat par lequel la gestion d'un service public est donc confié à un délégataire qu'il soit public ou privé. Chacune d'entre elles, a demandé d'imaginer le lien aux habitants de la Métropole.

NP : Toutes les délégations de service public ont leur côté particulier. Les déchets, vous organisez une collecte des déchets et vous organisez un système où vous devez passer dans toutes les rues, voir tout le monde, parce qu'il faut ramasser les poubelles ou ramasser les points de collecte.

Les transports, vous organisez un réseau de transports 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. 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 ? [20:00] Toujours des sujets extrêmement différents, extrêmement particuliers, puisque j'avais aussi le crématorium. Donc le crématorium, c'était encore une autre délégation de service public, c'était encore autre chose, c'était... À chaque fois, c'était des sujets intéressants hein, moi j'adorais ça, négocier une délégation de service public.

AW : Noel Philippe a accompagné la bascule du District vers la Métropole rennaise qui s'est opérée en 2015. Témoin privilégié de la montée en puissance et en compétence de cette établissement public, il a participé à sa manière à mettre en œuvre des politiques publiques impactant toujours plus le quotidien des habitants.

NP : Les politiques publiques leur ont changé la vie... Par les transports je pense que, aujourd'hui, les transports ont pris une place qu'ils n'avaient pas il y a 20 ans. Les déchets, il y a eu les collectes sélectives, beaucoup de choses qui changent... Même si j'ai toujours dit que les gens des services avaient une action directe, de terrain. Parce que c'est beaucoup, beaucoup de proximité, les déchets. Et les gens des services, ils avaient une capacité de faire, une autonomie importante pour bien le faire. Voilà, moi je me contentais presque de dire oui vous avez bien travaillé, c'est bien. Bon je caricature un tout petit peu, mais c'était quand même ça. Donc de là à dire, par rapport aux gens, non. Moi 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.

AW : 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 [22 : 06]