



La mise en perspective du choix du VAL, une
recherche d'attractivité ?

Jean-Côme TIHY

Mémoire de 4e année

Séminaire : Action Publique locale

Sous la direction de : Philippe Leroy

2011-2012

Remerciements.

Je tiens à exprimer ma respectueuse reconnaissance à Philippe Leroy, directeur de mémoire, pour ses conseils avisés.

Je suis aussi très reconnaissant envers messieurs Salaün, de Legge, Hervé, Delaveau et Normand pour leur aide avisée et leurs informations précieuses.

Mes remerciements s'adressent enfin et tout particulièrement à Robert, Édouard, Marianne, Aude, Marie, pour leur efficace relecture et leur dévouement.

BIBLIOGRAPHIE

Table des matières

Remerciements.....	2
Avertissement.....	8
Introduction.....	9
A. L'explication du choix du sujet et son actualité	9
B. Mise en perspective du sujet par rapport aux travaux existants	11
C. La problématisation du sujet.....	11
1. La montée en puissance des métropoles.....	12
2. La double composante d'une politique publique au service de l'attractivité.....	14
3. Comprendre les politiques publiques par l'analyse cognitive.....	16
4. l'exemple des travaux de Pierre Muller sur le référentiel sectoriel dans l'agriculture..	17
5. Le « référentiel » Rennais.....	18
D. La présentation de l' enquête.....	20
1. Les entretiens.....	20
2. La revue de presse.....	21
3. Sources primaires.....	21
E. Annonce du plan.....	22
1ère Partie : Rennes de la fin des Trente Glorieuses aux années 1990, un référentiel mis en œuvre au service de son attractivité.....	23
Chapitre 1 : L'avènement du référentiel rennais face à une nécessité d'attractivité.....	23
1. 1977: « Changer la vie, changer la ville ».....	23
a) L'arrivée d'Edmond Hervé à la mairie: un programme de renouveau.....	23
b) Repenser l'action publique autour de la communication.....	24
2. L'étude et la prise en compte des faiblesses rennaises.....	26
a) Rennes, la « ville de province » qui « ne signifie pas grand chose ».....	26
b) Les premières études : construire une image à partir des handicaps constatés.....	26
3. Une action publique construite autour d'un référentiel.....	27
a) Le développement du paradigme rennais	27
b) Le paradigme en lui-même.....	28
c) la fin du tout publicité l'ambition de construire un référentiel englobant l'ensemble des actions publiques.....	28
Chapitre 2 : La construction de la ville : le choix d'un projet interne.....	31
A. Rennes fait « peau neuve ».....	31
1. Un projet aux accents modernes.....	32
a) Une volonté de faire de Rennes une ville active.....	32

b) Bougez pour les Rennais, une refondation de l'intérieur.....	32
c) « Vivre en intelligence » : une slogan polysémique.....	33
2. Une image fédérative.....	33
a) Une communication publicitaire à grand succès.....	34
b) Une campagne reprise par les acteurs du territoire.....	35
B. Rennes transforme son territoire.....	35
1. La cohérence entre politique de communication et politiques publiques lourdes.....	35
a) « Vivre en intelligence » : la bonne intelligence, la réalisation du plateau piétonnier et la rénovation du centre.....	36
b) « Vivre en intelligence » : la matière grise, la politique aux services des étudiants..	38
2. Rennes ville du futur.....	39
a) Les projets du futur : l'exposition de 1987.....	39
b) Rennes : une volonté de futur.....	40
Chapitre 3 : La construction de la ville : le choix du projet externe.....	42
A. Exporter le modèle Rennais au niveau national.....	42
1. Des ambassadeurs pour la ville.....	43
2. La campagne des Shadok : un exemple publicité réussi.....	44
3. Le retour sur investissement : le développement des palmarès, la presse nationale..	45
a) Le développement des palmarès de villes.....	45
b) Ce qu'ils disent de Rennes.....	46
B. La cohérence entre politique de communication et politiques publiques tournées à l'internationale.....	47
1. « Vivre en intelligence », la politique internationale et l'ouverture au monde.....	47
2. Le développement d'une politique étrangère rennaise.....	47
a) Les politiques de coopérations et de jumelages.....	47
b) Les foires internationales à Rennes.....	48
c) La volonté de désenclavement.....	49
DEUXIEME PARTIE : Du bus au VAL : continuité et rupture d'une politique transport « intelligente ».....	50
Chapitre 1 : la mise en place d'une politique de transport collectif.....	50
A. Le programme socialiste de 1977 en matière de transport collectif.....	51
1. Une politique de transport pour Rennes et à l'échelle du district.....	51
a) Le développement de lignes intra-urbaines	51
b) Le développement d'une coopération-transport à l'échelle du district.....	52
2. Développement et limite du tout bus.....	52
a) Une politique de transport et de mobilité saluée comme une réussite.....	52
b) Les prévisions démographiques de l'agglomération : une contrainte pour le transport public ?.....	53

c) Les conséquences négatives du « tout bus ».....	54
B. L'émergence de propositions alternatives au « tout bus ».....	55
1. Les propositions socialistes durant la campagne municipale de 1983.....	55
a) Le retour d'une proposition antérieure : le tramway.....	55
b) Les souvenirs du tramway rennais.....	56
2. La création du SITCAR, et les premières études.....	57
a) Les premières études SOFRETU et CODRA.....	57
b) La prise en considération du VAL	59
Chapitre 2 : La justification du choix du VAL : une campagne basée sur des critères objectifs et techniques.....	62
A. Un choix justifié par la configuration de la Ville.....	62
1. La desserte de l'hypercentre.....	62
2. La délicate question de la desserte de la gare.....	64
a) Un problème d'accessibilité.....	64
b) Les options et les scénarios étudiés avant le choix du VAL.....	64
3. L'absence de banlieues rennaises.....	65
B. Les avantages du VAL sur le tramway : une analyse sans complaisance.....	67
1. La question de la vitesse.....	68
2. La question de la sécurité.....	68
3. La flexibilité.....	69
4. Le coût de fonctionnement des transports en commun et l'équilibre de fonctionnement	69
C. La justification de la possibilité du VAL.....	71
1. La croissance démographique importante de Rennes et de son agglomération.....	71
2. La concentration de la population et des activités au sein du corridor.....	72
3. La capacité financière.....	73
a) Rennes une ville faiblement endettée.....	73
b) La comparaison des coûts de construction avec Toulouse et Lille.....	73
c) Un plan de financement cohérent.....	74
Chapitre 3 : Adoption et opposition du VAL.....	76
1. Une opposition face au manque de concertation et de communication.....	77
a) Un manque de transparence dénoncé par le milieu économique.....	77
b) Une mobilisation en faveur d'un référendum.....	78
c) Mise en perspective de la revendication d'un référendum local.....	78
2. Une opposition face à la rupture de l'équilibre urbain.....	79
a) La lutte contre le métro aérien.....	79
b) Les nuisances sonores et visuelles : une comparaison avec Lille.....	79
c) Une atteinte à l'identité de quartier et à l'équilibre urbain de la ville.....	80

d) Mise en perspective de l'opposition.....	80
3. Une opposition politique frontale au référentiel proposé.....	81
a) Michel Phlipponneau : un socialiste anti-VAL.....	81
b) Les verts favorables au TCSP.....	82
c) Un projet au prix indécent.....	83
d) « Le Valdingue », projet mégalomane.....	83
e) Mise en perspective de cette opposition au paradigme rennais.....	84
TROISIEME PARTIE : le métro, le choix de l'attractivité ?.....	86
Chapitre 1 : le choix du VAL ou la volonté pas toujours possible ni toujours assumée de construire une attractivité.	86
A. Une volonté d'image non assumée ?.....	86
1. Une suspicion venue de l'opposition.....	87
2. Le rapport du Conseil des « Sages ».....	87
3. Une ambiguïté dans l'argumentation des défenseurs	88
B. L'absence d'une politique d'image offensive : choix ou contrainte ?.....	88
1. La tradition communicationnelle de la ville de Rennes.....	88
2. L'opposition farouche d'Edmond Hervé à la prise en compte de la notion d'image... ..	89
3. Une campagne de communication pour la VAL avorté.....	89
a) La réalisation du projet de communication.....	89
b) L'impossibilité d'une campagne de persuasion.....	90
C. Le VAL « projet pour la région Bretagne » favorisant le processus de métropolisation.	90
1. Un projet assumé pour la Région Bretagne.....	91
2. La modification du SDAU.....	91
a) Le changement de la politique en matière d'urbanisme : la fin du schéma des « villettes ».....	91
b) Un revirement revendiqué par la majorité municipale.....	92
chapitre 2 : Le VAL 10 ans après, un retour au paradigme et un totem source d'attractivité... ..	94
A. Une image davantage assumée.....	95
1. La fin d'une opposition vieille de plus de dix ans.....	95
a) Le départ du VAL, l'arrivée du métro.....	95
b) « D'impensable à indispensable ».....	95
c) Un métro adopté par l'ensemble de la population.....	96
2. Le métro comme totem. Le « métro c'est notre tour Eiffel ».....	97
a) Une retombée positive venue après la mise en œuvre.....	97
b) La réappropriation « intelligente » du VAL.....	97
3. « Le plus » inquantifiable mais bien réel.....	99
a) Un métro projetant Rennes dans une autre catégorie.....	99
b) Une image, des représentations réelles quoique peu utilisée.....	101

B. ... mais bien plus faible que Montpellier.....	101
1. La stratégie de développement orchestrée par la ville.....	101
2. La construction du tramway et la communication qui en découle.....	102
a) Les début de la « politique transport » montpelliéraine.....	102
b) La politique de communication développée.....	103
c) Une différence par rapport à Rennes.....	104
Conclusion.....	105
Bibliographie.....	107
Annexes.....	110
ANNEXE I.....	111
ANNEXE II.....	112
ANNEXE III.....	113
ANNEXE IV.....	114

Avertissement

Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un apprentissage de la recherche. Il est donc nécessairement inabouti et présente des imperfections et des insuffisances. Par ailleurs, l'IEP n'entend donner aucune approbation aux informations et aux analyses contenues dans ce mémoire. Elles doivent être considérées comme relevant de la seule responsabilité de l'auteur.

Introduction

« *Les grandes politiques sont toujours des espérances exagérées* »
Jules Verne

A. L'explication du choix du sujet et son actualité

Le 15 mars 2012, l'agglomération rennaise fêtait les dix ans de son VAL (véhicule automatique léger).

Dix ans déjà que Rennes avait étonné en inaugurant sa première ligne métro. La décision de la construction de cette dernière avait suscité pendant dix autres années (1987-1997) de nombreux débats publics alliant luttes politiciennes et combats passionnés notamment entre géographes et urbanistes.

Le choix du métro est une décision pouvant paraître atypique. En effet, pourquoi Rennes, 11ème plus grande ville de France, a-t-elle choisi ce moyen de transport lourd qui est de loin le plus coûteux en investissement ?

Cette question, qui peut paraître de prime abord banale, a fait couler pas mal d'encre car elle appelle en réalité une réponse assez complexe. Pourquoi Rennes a-t-elle choisi ce moyen de transport lourd, alors que d'autres villes de France, bien plus peuplées comme Bordeaux ou encore Nantes ont opté pour un tramway?

En outre, cette décision peut paraître d'autant plus étonnante, puisqu'en 1975, le premier gouvernement de Jacques Chirac avait mis au point sous la direction du secrétaire d'État aux Transports, Marcel Cavaillé, « un tramway standard français », afin de réhabiliter cet ancien moyen de locomotion public tombé en désuétude à la fin de la première partie du 20ème siècle.

À l'évidence, le choix du métro à Rennes rompt(rompait) avec une idée largement répandue qui voudrait (voulait) qu'un moyen de transport soit choisi en fonction du nombre d'habitants installés sur le territoire qu'il devrait (devait) desservir.

Il suffit pour se convaincre de se rappeler la déclaration du général de Gaulle lors de son voyage à Rennes le 31 janvier 1969. S'adressant au maire de la ville, Henri Fréville il lui dit : « *Quand vous aurez un million d'habitants, vous aurez un métro* ».

Mieux encore, pour les tenants d'une vision purement parisienne, le métro serait (était) un moyen de transport public dont Paris aurait (avait) l'exclusivité, laissant aux villes de province le choix entre un réseau de bus performant et un tramway.

Pour autant, Rennes n'est pas la première ville de France, après Paris, à avoir fait le choix d'un métro comme TCSP intégral (Transport en commun en site propre), soit « *un système de transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation et fonctionnant avec des matériels allant du bus au métro¹* » .

Ainsi, le président de la République Française, Valéry Giscard d'Estaing inaugure le 28 avril 1978 les deux premières lignes du métro de la ville de Lyon, tandis que, Marseille avait lancé son réseau un an plus tôt grâce à l'ambition de Gaston Defferre.

Cependant, c'est Lille, avec Pierre Mauroy, qui en 1983 est la première métropole à faire le choix du VAL². Le Véhicule Automatique Léger est un système de transport mis au point spécifiquement pour la ville. Ce dernier a vu le jour grâce la concertation de la collectivité lilloise, de l'entreprise MATRA³ et le concours du monsieur Gabillard, professeur ayant travaillé sur les automatismes.

Par la suite, Toulouse prendra exemple sur la capitale des Flandres en lançant les travaux de construction de la ligne A qui ouvrira en 1993.

Ce n'est que cinq ans plus tard, le 6 janvier 1997, qu'Edmond Hervé donna le premier coup de pioche symbolique entamant le bitume de la capitale bretonne, afin de donner, le 15 mars 2002, vie à la première ligne, longue de 9400 mètres et divisée en 15 stations.

Si la ligne de métro rennaise est inaugurée en 2002, il faut remonter en 1984, et aux premières études d'opportunité commandées par le SITCAR (Syndicat intercommunal de transport en commun de l'agglomération rennaise) afin de connaître et comprendre dans sa globalité l'histoire de l'avènement du VAL.

Il est certain que si le choix de Rennes étonnait autant, c'était bien du fait de son nombre d'habitants relativement faible. S'il était envisageable pour une ville comme Lille avec son million d'habitants ou Toulouse (440 000 résidents) de faire le choix du VAL, il en était tout autrement pour la capitale bretonne qui atteignait péniblement les 200 000 citadins.

En somme, l'on ne comprenait pas très bien pourquoi Rennes faisait le choix du plus cher afin de transporter ses habitants. D'autant plus, que le coût des travaux, réparti sur une assiette plus faible que les autres villes, risquait d'obérer l'avenir de la collectivité en la laissant endettée durant de nombreuses années.

¹ Définition de la CERTU, Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

² VAL est l'ancien acronyme de :Villeneuve-d'Ascq Lille, moyen de transport utilisé pour relier ces deux villes de l'agglomération de Lille Métropole Communauté urbaine.

³ MATRA est l'acronyme de Mécanique Aviation et traction ; entreprise fondée en 1941 couvrant de nombreux secteurs d'activités dont les transports.

B. Mise en perspective du sujet par rapport aux travaux existants

En 2012, de nombreux travaux sur le sujet ont déjà vu le jour. Plusieurs étudiants notamment ont réalisé des mémoires afin de traiter une partie du sujet (certains mêmes avant le début de la construction du métro, et de l'annulation, une première fois, de la déclaration d'utilité publique en 1993 par Yves Cochet, pugnace conseiller municipal écologiste à Rennes). Aussi, tandis que certains s'intéressaient à l'étude du processus décisionnel⁴, d'autres réfléchissaient à l'opposition qui dura plus d'une décennie afin de faire barrage à cette politique publique⁵. D'autres encore, peut-être plus autorisés, comme Christian Le Bart, ont réfléchi au choix du métro rennais en le mettant en perspective avec une stratégie de marketing.

Malgré ces nombreux travaux, il y avait selon nous, au moins une question qui restait sans réponse : Pourquoi le choix d'un métro ? Beaucoup d'interprétations ont été avancées afin de trouver des débuts de réponse.

Vision mégalomaniacque pour certains, simple politique d'image poussée à l'extrême pour d'autres, rien n'a été épargné afin de critiquer et mettre à mal ce projet.

Pourtant, engage t-on près de 3 millions de francs (près de 450 000 euros) uniquement pour assouvir les visions d'un homme ? Fut-il le premier magistrat de la ville?

Engage t-on près de 3 millions de francs pour développer une campagne de communication ?

Il est clair, que ces supputations ne tiennent pas, et que la réponse est à chercher ailleurs.

Ainsi, pendant près de neuf mois, nous nous sommes attachés à trouver des éléments de réponse à cette question aussi complexe que passionnante en faisant le choix d'étudier l'action municipale à partir de 1977.

C. La problématisation du sujet

La réalisation du métro comme « *choix de ville* ⁶ » peut-être considérée comme la plus importante politique publique réalisée par Rennes depuis l'installation de son tramway dans les années 1900.

Il nous paraît, tout d'abord, important de re-contextualiser cette décision qui survient

⁴ CREFF (Nicolas), *Le VAL de Rennes, Etude d'un processus décisionnel*, IEP de Rennes, 1997.

⁵ AUFFRET (Anyvonne), *L'opposition au VAL de Rennes : sociologie d'une mobilisation*, DEA Etudes Politiques, Université de Rennes 1, 1992

⁶ Propos tenu par Edmond Hervé dans notre entretien le 20/01/2012

juste après la période des Trente Glorieuses, dans un contexte où émerge un nouvel équilibre des pouvoirs avec, en particulier, l'avènement de la concurrence entre les territoires.

1. La montée en puissance des métropoles

Jean Bouinot dans son ouvrage *La ville compétitive, les clefs de la nouvelle gestion urbaine*⁷, développe l'évolution du rôle des villes durant les années 1980 où « *la notion de concurrence territoriale a fait son entrée dans le champ de la gestion urbaine*⁸ ». les villes se sont vues rentrer en compétition les unes par rapport aux autres et cela, à cause d'au moins quatre facteurs.

Le premier consiste en l'ouverture des frontières étatiques et le développement de la mondialisation de l'économie.

Ce processus a entraîné notamment, une mobilité plus accrue des entreprises. Le territoire « *considéré comme un facteur de leur productivité* » est devenu pour ces dernières une variable d'ajustement. Aussi, selon Jean Bouinot, « *les villes ont compris qu'elles étaient en concurrence parce-que les entreprises les mettaient en compétition à travers leurs choix de localisation.*⁹ ».

L'on comprend ici que, l'environnement façonné par le politique joue un rôle central dans la compétitivité entre les entreprises. Si l'on avait « *cru à tort, que les firmes internationalisées s'affranchissaient des conditions locales, on redécouvre que toutes les entreprises dépendent de territoires et des politiques qui y sont conduites*¹⁰ ».

Le deuxième élément facteur de compétition est l'émergence du processus communautaire, dont la signature du traité de Maastricht en 1992 constitue un tournant majeur. La constitution d'un vaste marché commun n'a été possible que par le développement de la concurrence, qui pour la vision libérale dominante, est l'élément *sine qua non* à la stimulation de la croissance économique.

L'avènement de cette concurrence passe,entre autre' par la suppression des avantages et des subventions accordés aux différents territoires.

De ce fait face « *à la multiplication des pressions concurrentielles, est en train de naître une nouvelle gestion urbaine soumise en quelque sorte à une obligation de compétitivité étant*

⁷ BOUINOT (Jean), *La ville compétitive les clefs de la nouvelle gestion urbaine*, Paris, Economica, collection *Gestion*, Paris, 2002

⁸ BOUINOT (Jean), op cit., page 7

⁹ BOUINOT (Jean) op cit., page 7

¹⁰ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), *Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique*, Édition d'organisation, Paris, 1996, Page 42

entendu comme la capacité de réponse à la concurrence ¹¹».

En outre, un autre facteur contribuant au développement de la concurrence entre les territoires, est la mise à mal de l'État providence et la fin de l'État tutélaire¹².

Les identifiants nationaux se sont effondrés. Les logiques d'appartenance ont bougé et évolué. Les récits nationaux issus des plumes de Michelet, de Victor Hugo ou encore du général de Gaulle (mais pas uniquement) ont perdu de leur sens tout au long du 20ème siècle, et ne sont plus constitutifs d'un véritable lien social partagé par l'ensemble de la société.

Face au déclin du système de valeur national; le local, pour les individus en quête d'éléments fédérateurs, fait partie des recompositions spontanées. Les collectivités se doivent alors de construire une mise en récit de leur territoire. On vise alors, par la mise en épaisseur biographique de la ville et la remise à l'honneur de l'histoire locale « *à renforcer le sentiment d'appartenance au territoire*¹³ ». Cette nouvelle responsabilité constitue une nécessité pour les collectivités qui se sont vues confier la construction d'un récit social.

Enfin, le quatrième facteur, qui est peut-être le plus important, est l'avènement des lois Defferre relatives à la décentralisation mis en place sous le gouvernement de Pierre Mauroy dans les années 1982 et 1983¹⁴.

Ces lois entraînent un profond changement dans la gestion publique locale. Désormais la loi énonce, pour la première fois, que l'État n'a pas le monopole de l'intérêt général. La décentralisation permet alors aux élus un véritable pouvoir de décision qui n'est plus soumis à l'autorité préfectorale.

L'autonomisation des territoires a pour corollaire l'émergence d'une concurrence accrue entre eux, cherchant à se distinguer les uns par rapport aux autres.

Ce bouleversement, a manifestement été très bien compris par la ville de Rennes et ses élus. Eux, qui écrivaient en 1987 « *la mutation de notre civilisation amplifie le retour à la ville, qui devient le lieu privilégié de vie, qu'il s'agisse de l'emploi, de la formation, de la culture, de la sécurité, de la santé. Les responsables de la cité se trouvent au centre de cette dynamique. Il leur appartient de prévoir cette explosion pour un accueil, des conditions harmonieuses de vie*

¹¹ BOUINOT (Jean), op cit., page 8

¹² Définie ici comme un État protecteur.

¹³ BOUINOT (Jean), *La gestion stratégique des villes : entre compétition et coopération*, Armand Colin, Paris, 1995

¹⁴ Loi du 2 février 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.

*de travail*¹⁵».

Aussi, la ville de Rennes, avec à sa tête des élus fraîchement renouvelés, issus de la « génération 77 », développe des politiques publiques afin de répondre d'une part aux attentes multiples des habitants mais aussi pour tenir sa place dans la compétition des villes.

Il incombe à ces dernières, depuis ce processus multiple, que nous avons développé, de résoudre la question de l'attractivité afin de répondre à la concurrence qui existe entre les villes. Ces dernières, selon les mots de Ferras¹⁶ seraient à vendre et « *chercherai[en]t à se positionner sur le marché des villes* » en « *vendant* » des réalisations et une image¹⁷ ».

Cette recherche d'attractivité, passe notamment par la mise en place d'un marketing territorial, pouvant être défini comme le moyen « *d'améliorer ou de parfaire l'image [de la ville] auprès de groupes cibles supposés être en mesure de participer*¹⁸ » au développement de celle-ci.

2. La double composante d'une politique publique au service de l'attractivité

Si l'on décompose une politique publique en plusieurs segments, l'on peut distinguer alors deux composantes principales mais étroitement liées voire inséparables.

Le premier segment d'une politique publique, que nous proposons de développer, consiste en la production du territoire par la réalisation d'infrastructures répondant directement aux besoins de la population. Il s'agira ici, de répondre aux nécessités des habitants d'une collectivité par exemple en en construisant une école, une garderie ou encore un réseau de transport.

Néanmoins, et comme le souligne Philippe Garraud « *ce n'est pas nécessairement l'action en elle-même qui est décisive [...] mais l'image et le sens qu'il est possible de donner à l'action* »¹⁹.

C'est cette création d'« image » et de « sens », par le biais de la communication institutionnelle qui constitue la deuxième composante d'une politique publique. Les politiques de communication offrent une perspective transversale, fondée sur un temps plus long,

¹⁵ Document « *Les Rennais ont rendez-vous avec leur avenir. Rennes au futur* » 1987

¹⁶ Robert Ferras spécialiste de géographie urbaine.

¹⁷ ROSEMBERG (Muriel), *Le marketing urbain en question, Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Economica Anthropos, 2000, page 1

¹⁸ LE BART (Christian), « *marketing territorial* », in dictionnaire des politiques publiques, Presse de Sciences-Po, Paris, 2005, page 324

¹⁹ GARRAUD (Philippe), « Discours des maires et construction locale du politique », dans *Mots/Les langages du politique*, n° 25, décembre 1990, page 15

proposant des croyances, des interprétations afin d'offrir, pour l'intérieur et l'extérieur de la ville, des représentations et des identités positives mettant en scène le territoire.

Comme le note Patrick Noisette, la création d'image, élément constitutif d'un capital symbolique, a un double objectif.

Tout d'abord, la politique d'image tente de renforcer le lien affectif et identitaire qui existe entre l'habitant et sa ville, pour ensuite « *faire de chacun un ambassadeur hors les murs* ²⁰ ».

Cette composante structurante de l'action publique est pilotée et organisée quelquefois par des agences spécialisées, souvent par les services de communication de la collectivité, mais demeure toujours l'affaire des exécutifs, afin d'offrir aux administrés des schèmes de représentation, une conception d'« *organisation du monde* » fondée sur des éléments fédérateurs.

Dans ce sens, une politique publique entraîne à la fois une « *production de l'espace et du discours sur l'espace* ²¹ » donnant à voir une interprétation du monde en proposant une construction d'un ordre social, une sphère de représentation dans des termes renouvelés.

Le développement de cette composante de politique publique (la communication) s'institutionnalise et prend davantage d'importance en même temps que l'avènement de la compétition entre les territoires.

À Rennes, durant la campagne municipale, le candidat socialiste s'était inscrit en rupture avec les méthodes de gouvernance mis en place par Henri Fréville. Edmond Hervé s'était notamment engagé, dans sa profession de foi, à développer la communication et l'information pour « *une première étape vers une démocratie authentique* ²² ». Aussi, après les élections de 1977, Edmond Hervé fraîchement élu, met en place un service de l'information et de la communication.

Le marketing territorial, appelé aussi marketing urbain, s'impose afin de déterminer et conditionner l'ensemble des décisions publiques (politique publique lourde et politique de communication). Sa finalité est de répondre « *aux attentes des personnes et des activités* (du territoire en question) *et d'améliorer à court terme la qualité et la compétitivité globale de la ville dans son environnement concurrentiel* ²³ ». En d'autres termes, et selon Christian le Bart « *le marketing devient le référentiel qui doit imprégner l'ensemble des actions publiques*

²⁰ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), *Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique*, Édition d'organisation, Paris, 1996, page 227

²¹ ROSEMBERG (Muriel), op cit., page 2

²² Projet de manifeste municipal proposé par la liste d'Union de la Gauche aux Rennaises et Rennais.

²³ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), op cit., page 142

menées. »²⁴, « l'image acquiert donc le statut décisif de variable déterminante »²⁵».

3. Comprendre les politiques publiques par l'analyse cognitive

Ce « référentiel », développé par Christian Le Bart, peut faire écho aux analyses cognitives des politiques publiques développant l'idée selon laquelle « *les intérêts mis en jeu dans les politiques publiques ne s'expriment qu'à travers la production des cadres d'interprétation du monde* »²⁶. Les politiques publiques, selon les mots de Pierre Muller, « *sont aussi le lieu où une société donnée construit son rapport au monde et donc les représentations qu'elle se donne pour comprendre et agir sur le réel tel qu'il est perçu.* »²⁷

Le cadre théorique de l'analyse cognitive des politiques publiques s'est développé dans les années 1980, notamment sous la plume de Pierre Muller et Paul Sabatier. Ces travaux insistent « *sur le poids des éléments de connaissance, des idées, des représentations ou des croyances sociales dans l'élaboration des politiques publiques* »²⁸.

Cependant, même si l'ensemble des auteurs, ayant travaillé sur cette question, ne constitue pas une véritable école de pensée, l'on peut mettre en exergue un dénominateur commun pouvant les rassembler. Ces derniers mettent l'accent sur l'importance accordée aux facteurs cognitifs et normatifs « *comme éléments pertinents, sinon exclusifs, dans la détermination des politiques publiques* »²⁹.

La mise en place de « référentiel » pour Muller et Jobert, de « paradigme » chez Hall ou encore de « croyances » chez Sabatier, offre une vision du monde qui est fondée sur un certain nombre de valeurs, de normes et d'images en adéquation avec l'identité propre à une communauté afin de définir les cadres de l'action publique et d'élaborer des solutions aux problèmes perçus.

Cette construction de référentiel prend racine sur un terreau idéologique véhiculé par des

²⁴ Christian le Bart « *le marketing territorial* », dans, dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010 page 326

²⁵ Christiane le Bart, « *le marketing territorial* », dans, dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010.... page 325

²⁶ MULLER (Pierre), « *l'analyse cognitive des politiques : vers une sociologie politique de l'action publique* », Revue française de sciences politique, 50 (2), page 193

²⁷ MULLER (Pierre), « *Référentiel* », dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010,page 555

²⁸ SUREL (Yves), « *approches cognitives* », in dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010,page 90

²⁹ SUREL (Yves), « *approches cognitives* », dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010, page 94

« médiateurs » occupant une position dominante dans la mise en place des politiques publiques. Le résultat de cette construction résulte de la façon dont ils perçoivent le réel et la manière dont ils souhaiteraient construire le monde.

De ce fait, on prend ici conscience, « du caractère à la fois cognitif et normatif de l'action publique puisque les deux dimensions d'explication du monde et de mise en normes du monde sont irréductiblement liées à un processus de mise en sens du réel³⁰ ».

Ce paradigme, une fois construit, est ensuite proposé à l'ensemble des administrés à l'échelle de l'État-Nation pour Bruno Jobert et Pierre Muller, ou au niveau infra-national pour les travaux de Paul Sabatier.

4. l'exemple des travaux de Pierre Muller sur le référentiel sectoriel dans l'agriculture

Pierre Muller s'est intéressé à la politique agricole française développée en France au sortir de la Seconde Guerre mondiale, afin de moderniser les équipements et les structures productives.

Il explique qu'après la guerre, on fait le choix de l'expansion et de la modernisation agricoles. Aussi l'agriculture devient « un secteur productif intégré à l'économie nationale³¹ », « le paysan se professionnalise ». Il s'opère alors à partir de 1960 un changement de paradigme afin que la politique agricole soit « en conformité avec les objectifs de modernisation assignés à l'ensemble de l'économie³² ».

Un projet de loi d'orientation est alors voté, entraînant une modification profonde du référentiel agricole. L'objet de la nouvelle politique agricole est de favoriser les exploitations dites « viables » (exploitation procurant un revenu suffisant pour deux personnes). De plus, le cadre légal favorise l'avènement de grandes exploitations avec la loi du 8 août 1962³³ en

³⁰ MULLER (Pierre), « l'analyse des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique », Revue française de sciences politiques vol 50 (2), 2000, page 195

³¹ MULLER (Pierre), « la politique agricole française : l'État et les organisations professionnelles », Économie rurale 255-256/ janvier- avril 2000, page 33

³² MULLER (Pierre), « la politique agricole française : l'État et les organisations professionnelles », Économie rurale 255-256/ janvier- avril 2000, page 34

³³ Article 27 de la loi complémentaire à la loi d'orientation agricole: Il est chargé d'allouer un complément de retraite, leur vie durant, aux agriculteurs âgés qui, cessant leur activité ou cédant librement leur exploitation, favorisent par là un aménagement foncier. Le montant des cessions consenties n'entrera point en ligne de compte

encourageant les départs en retraite des agriculteurs en fin de carrière par l'octroi d'une IVD (indemnité viagère de départ).

Ce référentiel, fondé sur la recherche de l'intensification de la production et l'extensification des exploitations, a conditionné l'ensemble de la politique agricole de la France pendant plus de vingt ans. Les réformes de la PAC ainsi que les exigences de libre concurrence initiées par le GATT ont sensiblement infléchi la perception du problème agricole en modifiant le paradigme.

Il s'agissait alors de « *laisser jouer le marché en diminuant les soutiens à l'agriculture économiquement performante [en réduisant] le poids financier de la PAC et [en mettant] en conformité avec les exigences formulées par nos partenaires du GATT³⁴* ».

5. Le « référentiel » Rennais

Afin de répondre à la question du choix du VAL, nous nous proposons de prendre exemple sur les travaux de Pierre Muller en gardant le cadre théorique de l'analyse cognitive des politiques publiques.

Face à la recherche d'attractivité dans un univers en compétition, la « vision du monde » construite par la ville de Rennes se développe au début de la mandature d'Edmond Hervé. Ces travaux permettent de nous éclairer sur la cohérence et la continuité des politiques publiques (politique de communication et politiques publiques lourdes) mises en œuvre depuis 1977.

Ce référentiel utilisé pour répondre aux problèmes publics est un modèle constitué d'un ensemble de prescriptions « *qui donnent du sens à un programme d'action publique en définissant des critères de choix³⁵* ». Il semble alors, intéressant de dégager les valeurs que la ville a souhaité mettre en avant afin de définir son champ des possibles.

Le noyau dur appelé aussi (deep core) se compose selon Paul Sabatier « *de croyances très générales s'appliquant à la plupart des politiques publiques³⁶* ».

Ce noyau dur gravite, pour la ville de Rennes, autour de plusieurs valeurs s'articulant et se dans le calcul des ressources dont l'appréciation est faite conformément à l'article 1112 du code rural.

³⁴ MULLER (Pierre), « la politique agricole française : l'État et les organisations professionnelles », *Économie rurale* 255-256/ janvier- avril 2000, page 37

³⁵ MULLER (Pierre), « *Référentiel* », dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010, page 555

³⁶ SABATIER (Paul), SCHLAGER (Edella), « *les approches cognitives des politiques publiques : perspectives américaine* », *Revue française de sciences politiques*, 50 (2), 2000, page 227

complétant entre elles. Parmi ces principes abstraits l'on retrouve l'envie de modernité qui est selon Edmond Hervé « *une réponse aux attentes de la population*³⁷ ».

Cette envie se complète par la volonté de construire le futur, en bousculant le temps, afin de prévoir et d'anticiper « *nous retrouvons [ici] la noblesse du travail politique, [...] la force du précepte mendésiste : « gouverner, c'est prévoir*³⁸ ».

En outre, nous retrouvons, la prise de conscience dans l'ensemble du discours municipal de la nécessité de développement au profit de la cité car : « *toute ville, toute communauté, est dans l'obligation de progresser. Sinon elle périlite*³⁹ ».

Enfin, la dernière valeur composant le paradigme rennais est un principe polysémique que l'on retrouve dans la construction du slogan : « *Vivre en intelligence*⁴⁰ ».

Cet idéal peut faire écho au concept de « ville intelligente » ou « smart city » qui est un concept assez flou mais qui est désigné par Giffinger comme une ville cherchant à se développer tant sur le plan économique, social et environnemental, afin de répondre aux besoins de l'ensemble des acteurs présents sur son territoire.

L'intelligence c'est aussi pour la ville de Rennes, l'ouverture à l'altérité, l'envie de concertation, d'unité. C'est enfin, la recherche scientifique et universitaire, l'intelligence vive, la matière grise, mais aussi la bonne intelligence, celle du vivre ensemble.

Ce référentiel, qui conditionne l'ensemble de l'action rennaise (que ce soit dans la communication mais aussi dans le choix de politiques publiques lourdes), est largement accepté et partagé par la population, qui le perçoit comme un élément de son identité en lui donnant une fierté d'appartenance. Et, c'est parce que notre mémoire s'intéresse à l'analyse du discours et à l'action municipale, que nous laisserons très souvent la parole aux acteurs locaux qui ont débattu et construit la cité pendant plus de 30 années.

Néanmoins, il semble que cette « *vision du monde* » ait été, pour une large part, mise à mal lors du processus décisionnel lié au métro et cela jusqu'à sa mise en circulation, que se soit auprès des instances dirigeantes locales ou auprès de la société civile.

En effet, le choix du VAL ne semble pas, de prime abord, s'inscrire totalement ni pour le SITCAR ni pour la majorité des élus du District comme un choix s'inscrivant dans le paradigme

³⁷ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

³⁸ DELAVEAU (Daniel), « *postface* », in *Le Val de Rennes : un combat pour la ville*, NORMAND (Jean), Apogée, Rennes, 2002

³⁹ HERVÉ (Edmond) « *préface* », in *Le Val de Rennes : un combat pour la ville*, NORMAND (Jean), Apogée, Rennes, 2002

⁴⁰ Slogan inventé et revendiqué par la ville à partir de 1991

vu plus haut. Mieux, alors que le référentiel était partagé par l'ensemble de la population, le projet du VAL est largement contesté jusqu'au point où Edmond Hervé a dû infléchir son projet afin d'éviter selon Jean Normand de possibles violences.

Il semblerait alors intéressant d'étudier le projet du VAL à la lumière de cette démonstration. De ce fait, face à la compétition entre les territoires et à la nécessité d'attractivité, le VAL a-t-il été choisi en rapport avec le référentiel Rennais développé ci-dessus ?

Le VAL était-il la concrétisation d'une volonté de construction d'image lié à « la ville intelligente » et au principe de « modernité » ?

Enfin le VAL a-t-il pour but de construire une attractivité liant haute technologie et politique de communication ?

D. La présentation de l'enquête

Afin de répondre à nos interrogations nous avons souhaité organiser notre travail autour de trois outils : les entretiens, la lecture des ouvrages théoriques ainsi que les sources primaires, archives municipales et revue de presse.

1. Les entretiens

L'on peut distinguer deux sortes d'entretiens principaux, avec en premier, les entretiens « exploratoires » qui consistent, au début du travail de recherche, à trouver quelques axes de réflexions, qui pourront constituer par la suite l'ensemble de nos grands axes d'études afin de construire notre problématique.

La deuxième sorte d'entretiens, sont « semi-directifs » où, une fois après avoir construit nos hypothèses, nous cherchons à y répondre avec précision en posant des questions ciblées à nos interlocuteurs.

Pour ce faire, nous avons pensé qu'il était nécessaire de rencontrer les élus ayant été les principaux investigateurs du projet. Aussi, le sénateur Edmond Hervé, ancien maire de Rennes (de 1977 à 2008) et Jean Normand (ancien président du SITCAR) ont accepté de nous recevoir. Nous avons pensé qu'il était aussi utile de rencontrer les directeurs de la communication ayant marqué la ville et l'agglomération à savoir, Jean Salaün et Jean de Legge (directeur depuis

2009), mais aussi le responsable de la communication du SEMTCAR (Société d'Économie Mixte des Transports Collectifs de l'Agglomération Rennaise).

Enfin, nous avons eu la chance de rencontrer l'actuel maire de Rennes, Daniel Delaveau, ancien et premier directeur de la communication à la ville.

Néanmoins, en choisissant notre sujet d'étude, nous n'avions pas imaginé que le processus décisionnel, lié au choix du VAL, avait fait l'objet d'un important débat de plusieurs longues années. En effet, étudier l'histoire du métro, nous a demandé de nous replonger au début des années 1980, où Edmond Hervé décide, en 1983, lors de la rédaction de son programme pour les municipales qu'« *il faudra réfléchir à un mode de transport plus performant qu'un bus* ».

En interrogeant les acteurs de l'époque sur cette période, vieille parfois de plus de vingt ans, nous nous sommes rendus compte que la précision des faits leur manquait. Certains même, nous ont fait part de leur étonnement ; « *vous vous intéressez à la préhistoire !⁴¹* ».

Un temps déconcerté par cette exclamation, nous nous sommes davantage tournés vers d'autres outils nous permettant de répondre à nos interrogations. De plus, l'année universitaire 2011/ 2012 est une année assez particulière notamment, avec les élections et les renégociations (nouvelles négociations) de contrats de gestion du réseau STAR par KEOLIS (groupe de gestion privé de transports publics).

En effet, nous n'avons pas pu rencontrer certains acteurs clés de notre objet d'étude.

L'entreprise KEOLIS avait fermé son service de relations avec l'extérieur, afin de se concentrer uniquement sur la renégociation de son contrat avec Rennes Métropole, tandis que certains élus, préoccupés par les événements électoraux, n'ont pu faire suite à notre demande de rendez-vous.

2. La revue de presse

Nous avons réalisé une importante revue de presse, afin d'étudier les discours de l'époque, les représentations véhiculées par les élus et les différents acteurs du territoire. Les articles de *Ouest-France* nous ont, alors, permis d'approfondir, de nuancer le discours des personnalités que nous avons rencontrées.

3. Sources primaires

En outre, nous avons pris soin d'étudier l'ensemble des documents officiels de l'époque au sujet du métro, mais aussi ceux concernant la construction des politiques de communication.

⁴¹ Entretien avec l'ancien directeur de la communication et de l'information à la ville de Rennes.

Cependant, nous avons aussi été dans l'incapacité d'avoir accès à certaines données, notamment les études et sondages commandés par la mairie de Rennes à l'agence TMO-ouest (institut d'études au service des territoires). L'accès aux enquêtes « Rennes étude d'images » de 1984 et « le Rennais et l'action municipale » de 1986 par exemple, nous aurait permis d'avoir une analyse plus fine des retombées des politiques de communication et des politiques publiques lourdes proposées par la mandature Hervé à sa population.

E. Annonce du plan

Nous avons divisé notre travail en trois parties.

Nous verrons tout d'abord la construction et la déclinaison concrète du référentiel rennais dans l'ensemble des politiques publiques municipales, dès années 1980 à la fin des années 1990, (partie 1).

Ensuite, nous nous attacherons, à développer la politique transport « intelligente » de la ville et du SITCAR, puis l'avènement du VAL comme une rupture avec le paradigme rennais, (partie 2).

Enfin, nous verrons que le VAL peut être vu comme un choix répondant à une nécessaire attractivité, dont les retombées positives, une fois le métro construit, peuvent faire écho au paradigme rennais, (partie 3).

1ère Partie : Rennes de la fin des Trente Glorieuses aux années 1990, un référentiel mis en œuvre au service de son attractivité

Chapitre 1 : L'avènement du référentiel rennais face à une nécessité d'attractivité

Les élections de 1977 constituent pour Rennes, mais aussi pour l'ensemble de l'Hexagone, un tournant politique historique, « un raz de marée⁴² » de première importance annonçant la victoire de Mitterrand en 1981.

Pour la première fois depuis longtemps, de nombreux élus de gauche, se trouvant auparavant dans l'opposition, vont passer dans la majorité afin de « faire la ville ».

La « génération 1977⁴³ » de la capitale bretonne semble, selon les mots d'Edmond Hervé « *en parfaite correspondance avec la société rennaise* ⁴⁴», afin de faire face aux nouvelles attentes de l'après Trente Glorieuses. Il s'agissait, à cette époque, pour la nouvelle majorité, de répondre au défi de l'attractivité en lançant la ville sur les chemins du 21ème siècle.

Nous verrons alors que l'ambition de la nouvelle équipe municipale de changer la vie en changeant la ville (1) passe par la connaissance des faiblesses de la capitale rennaise (2) afin de construire une politique publique attractive autour d'un référentiel (3).

1. 1977 « Changer la vie, changer la ville »

a) L'arrivée d'Edmond Hervé à la mairie: un programme de renouveau

Le projet proposé par la liste d'Union de la Gauche, conduit par Édmond Hervé, s'inscrit en rupture avec les trois mandatures du maire MRP Henri Fréville. « *Le PS, le PCF, le MRG, et l'UDB invitent au changement pour développer « les nouvelles formes de la Démocratie locale de demain* ⁴⁵».

⁴² Journal le Monde du 22 mars 1977

⁴³ Qualification donnée aux élus arrivant pour la première fois dans les exécutifs locaux

⁴⁴ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

⁴⁵ Déclaration inscrite dans le projet de manifeste municipal proposé par la liste d'Union de la gauche aux

Au sortir des Trente Glorieuses, l'Union de la Gauche lance le thème fédérateur du changement. Celui-ci est repris et détaillé par Michel Phipponneau - élu comme premier adjoint en 1977 en charge de l'urbanisme et président du District - dans son livre : *Changer la vie, changer la ville*⁴⁶ préfacé par François Mitterrand.

Ce dernier déclare « *Pour les classes populaires, pour ceux dont la ville constitue l'unique horizon, le cadre d'une existence laborieuse, changer la vie, c'est d'abord changer la ville* ⁴⁷ ».

Selon leur projet, pour changer la vie des habitants il fallait : « *humaniser les grands ensembles, héritage des « trente glorieuses* ⁴⁸ ». L'ambitieuse volonté de la nouvelle majorité rennaise est d'alors d'améliorer le cadre de vie par une politique sociale et une politique de développement économique de gauche.

Changer la ville c'est donc la rendre plus humaine, la rendre plus égalitaire. En ce sens, le projet de l'union de la gauche rennaise, (s'inscrivant aussi dans un mouvement national) propose la mise en place d'une « démocratie authentique » en remodelant le rapport entre les élus et les administrés, par le développement d'une « *information systématique* » sans « *vanter à longueur de page la politique municipale* ». Selon Paul Dauvin « *l'information devait combler, au même titre que l'instruction publique, le fossé séparant les détenteurs du savoir et les citoyens* ⁴⁹ ».

b) *Repenser l'action publique autour de la communication*

L'année 1977 est aussi un tournant dans le sens où l'importance de la communication est prise en compte au point de devenir un secteur cardinal pour les villes et leurs élus. L'avènement d'un discours institutionnel, ayant pour but de véhiculer des représentations positives, devient un élément fédérateur et créateur d'images (de représentations) d'autant plus efficace qu'il tente de faire abstraction des clivages partisans.

En outre, il est à noter que le processus d'institutionnalisation de la communication municipale se rattache au développement de la compétition entre les territoires (développé dans l'introduction), mettant en concurrence les différentes collectivités en les obligeant à communiquer par la mise en place d'un marketing territorial afin d'exister sur le « marché des villes ».

Rennaises et Rennais de 1977

⁴⁶ PHILIPPONNEAU (Michel), *Changer la vie, changer la ville*, Breiz, Rennes, 1976

⁴⁷ MITTERRAND (François) dans *Changer la vie, changer la ville*, PHILIPPONNEAU (Michel)

⁴⁸ PHILIPPONNEAU (Michel), *Le Val à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994

⁴⁹ DAUVIN (Paul), *Le bulletin municipal de Rennes, souci du lecteur ou de l'électeur*, Rennes, 1987, page 68

Il semble néanmoins nécessaire de préciser le concept un peu flou voire « *fourre-tout*⁵⁰ » qui, est celui de la communication institutionnelle. Pour notre part, nous entendons par communication institutionnelle une communication visant à informer les citoyens sur la nature et l'ambition des activités mises en place au sein de leur collectivité. Pour cette raison, la communication institutionnelle demeure une véritable politique publique au service de la communauté, afin d'atteindre certains objectifs dont le premier est de mettre en scène et de donner du sens au territoire.

D'autre part, une politique de communication, mise en place par les autorités publiques peut être une communication permanente ou événementielle afin d'informer, mais aussi de convaincre différents groupes cibles de la bonne gestion de la collectivité. Ceci s'explique par le fait qu'une stratégie de communication d'images contribue comme le soulignent Mégard et Deljarrie « *à remodeler l'image et « vendre » un territoire y compris à ses propres habitants*⁵¹ ». Ces différents groupes cibles peuvent donc, être situés sur le territoire de la collectivité (en premier chef les habitants et les entreprises), auquel cas on parlera de communication interne, tandis que la communication externe ciblera les acteurs extérieurs au territoire.

Cependant, si on différencie pour des raisons pratiques, les différents usages de la communication, cette segmentation n'est bien souvent que théorique. Dans la réalité ces deux formes se superposent, et l'une est souvent au service de l'autre.

En outre, la communication institutionnelle s'appuie sur différents supports. On distingue en particulier, le journal municipal, le bulletin institutionnel pour la communication permanente tandis que la communication ponctuelle s'attache à faire la promotion de manifestations nationales ou encore locales à travers des spots publicitaires ou des flashes infos relayés dans les différents médias.

Au moment du tournant de 1977, « *l'on parlait de rien*⁵² ». Il s'agissait de créer et développer le département de la communication de la ville de Rennes.

Cependant, malgré la ferme volonté de développer la communication institutionnelle, beaucoup restait encore à faire. Il s'agissait, avant toute chose, de construire une stratégie de communication et de s'attacher aux attentes des Rennais, à leur vision de leur propre ville et ainsi, établir le plus sûrement possible, le levier qu'il conviendrait d'actionner en premier. Pour ce faire la municipalité commanda différentes études auprès d'instituts, afin d'avoir une vision détaillée de l'image de la ville de Rennes.

⁵⁰ Expression développée par le professeur Lucien Sfez

⁵¹ MEGARD (D) et DELJARRIE (B), *La communication des collectivités locales*, LGDJ, Paris, 2003, page 62

⁵² Entretien avec le directeur de la communication et de l'information à Rennes Métropole

2. L'étude et la prise en compte des faiblesses rennaises.

a) Rennes, la « ville de province » qui « ne signifie pas grand chose »

Lorsqu'on a commencé à s'intéresser véritablement aux représentations que les habitants et l'extérieur avaient de la collectivité, on constate que la ville de Rennes souffrait d'une représentation négative liée en grande partie à la réalité de son territoire.

Déjà au 19^{ème} siècle, des écrivains célèbres laissaient sous leurs plumes une description critique et peu élogieuse de la ville. Jean Salaün décrit dans son livre, *Rennes la métamorphose d'une ville*, comment de Victoire Hugo en passant par Jules Verne, la ville était perçue. Ainsi, dans l'édition de 1886 de *La géographie illustrée de la France*, l'auteur de *L'Île mystérieuse* écrivait « que son passé historique expliquait son titre envié de « Capitale de la Bretagne ». « Siège dans le passé, du Parlement de Bretagne, du commandement en chef de l'intendance de la Province, Premier Archevêché de l'Ouest ».

En somme, Rennes était selon les dires populaires, perçue uniquement comme une ville de province où « rien ne pren[ait] sauf le feu⁵³ ». La ville était alors décrite par de nombreux journalistes comme « triste », « austère » et « morne⁵⁴ ».

b) Les premières études : construire une image à partir des handicaps constatés

Rennes commanda auprès de l'agence TMO-Ouest⁵⁵ plusieurs enquêtes afin de connaître au mieux la vision des Rennais et leurs attentes pour leur ville. Ces derniers voient en Rennes une ville de province souffrant de l'absence d'image valorisante, sans rayonnement, « froide » et « peu dynamique⁵⁶ ».

L'étude porta également sur les représentations de Rennes vue de l'extérieur. La capitale de la Bretagne souffre alors d'une absence totale d'image. Elle est considérée guère plus comme une ville du passé, se reposant sur l'héritage historique de son Parlement.

Enfin, il semblerait que « le principal obstacle au dynamisme de Rennes soit, d'une certaine façon ; le discours que les Rennais tiennent sur eux-mêmes⁵⁷ ».

Aussi, selon le bureau d'étude, il s'agirait de « rompre avec un discours basique d'auto-

⁵³ En rappel avec le feu qui dévasta la ville en 1720

⁵⁴ SALAÛN (Jean), *les métamorphoses d'une ville*, Ouest-France, Rennes, 2005, page 13

⁵⁵ Institut d'étude au service des entreprises et des territoires créé par Jean de Legge

⁵⁶ « Rennes études d'images » étude TMO-Ouest 1984, citée dans Dauvin P, op.cit., p.52

⁵⁷ « Rennes études d'images » étude TMO-Ouest 1984, citée dans Dauvin P, op.cit., p 52

dévalorisation et de redonner une plus grande confiance aux Rennais dans les atouts de leur ville », afin de construire une stratégie intéressante jetant les bases d'une politique publique de long terme.

3. Une action politique construite autour d'un référentiel

a) Le développement du paradigme rennais

La ville de Rennes prend acte des résultats de l'étude. Elle décide alors de construire une stratégie de communication pour donner aux Rennais une plus grande estime de leur ville. Ainsi, la municipalité embauche pour la première fois un directeur de l'information et de la communication. Prouvant une fois de plus, la prise de conscience de l'importance de la communication au cœur de la nouvelle relation compétitive entre les villes.

Alors qu'auparavant, sous la mandature Fréville, la communication était entre les mains d'un élu journaliste à *Ouest-France*, la direction de l'information et de la communication devient l'affaire d'un expert. C'est Daniel Delaveau, militant socialiste et ancien journaliste à l'hebdomadaire *Témoignage Chrétien* qui se voit confier la responsabilité de ce poste.

Construire une politique de communication implique de proposer quelque chose à partager qui serait de l'ordre d'une ambition municipale et d'un imaginaire. Pour ce faire, il faut tout d'abord savoir quelles images et quelles représentations il serait souhaitable de développer pour la ville.

En effet, quelles valeurs les élus ont voulu mettre en avant afin de construire une mise en récit de la ville ? Ce travail est d'autant plus délicat que l'image d'une ville est un « *capital complexe et fragile, difficile à construire et facilement altéré*⁵⁸ ».

Le projet de communication doit être en correspondance avec le référentiel construit et décidé par et pour la collectivité. Celui-ci impose une vision dessinant « *une image de la ville souhaitée, une représentation de la ville*⁵⁹ » au service de l'attractivité du territoire. Cette image à développer est d'une importance capitale, puisque, comme le souligne Christian le Bart l'attractivité est « *déterminée par une croyance fondamentale selon laquelle ce n'est pas la réalité d'un territoire qui attire, c'est la représentation que les gens s'en font* ».

⁵⁸ Cit page 120

⁵⁹ ROSEMBERG (Muriel), *Le marketing urbain en question*, page 2

b) *Le paradigme en lui-même*

Le paradigme rennais (qui a été développé en grande partie dans l'introduction) se met en place dès le début du premier mandat d'Edmond Hervé.

Celui-ci constitue une agrégation de valeurs positives qui se complètent les unes aux autres afin de constituer une vision du monde polysémique. Certaines valeurs se rajouteront par la suite, afin d'élargir le référentiel déjà constitué, dans le but de répondre à la nécessaire attractivité.

En juin 1977, dans la nouvelle forme du Rennais, Edmond Hervé écrit « la nouvelle relation⁶⁰ » qu'il souhaite instaurer avec ses administrés « *Nous devons décider avec le souci de l'avenir, en ayant sans cesse présente à notre esprit cette question : dans vingt ans que pensera-t-on de telle décision, de telle action. Voilà pourquoi tout responsable doit s'efforcer de distinguer l'immédiat, le conjoncturel du durable et de l'essentiel* ».

Le choix de l'avenir et de sa construction constitue l'un des éléments du paradigme, qui semble se mettre en place dès les premières années de l'alternance socialiste. Loin de prendre directement en compte le cours terme, la mandature d'Edmond Hervé tente de dépasser le temps électoral pour privilégier un temps plus long, afin de construire la ville pour l'avenir.

Le progrès et le développement, dans une perspective d'avenir peuvent aussi être considérés comme des ambitions abstraites proposées par l'équipe municipale à la ville. Ces maîtres mots peuvent être retrouvés dans le livre de Jean Normand préfacé par Edmond Hervé : « [...] il faut avoir une perspective, vouloir un futur, un avenir, une stratégie de développement, faire des projets ambitieux, utiles, complémentaires, se confortant les uns aux autres ».

c) *La fin du tout publicité : l'ambition de construire un référentiel englobant l'ensemble des actions publiques*

Si l'on étudie la mise en place et le développement du marketing territorial, on observe deux périodes :

La première, de 1980 jusqu'aux années 1990, voit le registre communicationnel fondé principalement sur le développement de spots et de slogans publicitaires.

Ce registre, qui se met largement en place dans les collectivités de l'Hexagone, avait pour but la « *revalorisation du signe par rapport au sens* » (Benoît et Benoît, 1989) sans construire véritablement une démarche qui s'appuie sur le long terme. « *Sans véritable stratégie, les territoires tentent de se vendre comme de banals produits manufacturés et transposent*

⁶⁰ Le Rennais, juin 1977, page 9

*ponctuellement des outils du marketing sans une démarche cohérente et continue*⁶¹».

Maëva CHANOUX et Sarah SERVAL prennent l'exemple de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur afin d'illustrer cette période. Les slogans développés étaient notamment « *Le futur avec passion* », puis « *L'avenir gagne le sud* ».

Néanmoins, derrière cela il y avait peu de réalisations concrètes, le marketing territorial s'appuyant uniquement sur la communication s'est montré par la suite peu efficace. En effet, « *quand toutes les collectivités se sont mises à communiquer, le jeu est apparu pour ce qu'il était : à somme nulle*⁶² ».

Les exécutifs locaux ont alors prit conscience que l'on ne pouvait développer une politique du « tout communication » en faisant abstraction des politiques publiques lourdes. C'est parce que « *la réalité du territoire a le dernier mot sur l'image*⁶³ », que l'on ne peut parier uniquement sur les retombées de la communication afin de construire l'attractivité de celui-ci.

De plus, le contexte économique et social des années 1990 contribue lui aussi, à repenser les stratégies de communication des villes et donc de Rennes.

Face à ces opérations, qui se sont révélées coûteuses et sans grand résultat, les collectivités ont dû reconsidérer leur stratégie marketing. Cette inflexion constitue la deuxième période de l'histoire du marketing territorial. Celui-ci devint plus modeste, la communication externe se faisant plus discrète pour donner davantage d'importance à une communication de proximité. Ce changement dans la stratégie de communication est présenté dans le mémoire de C. Guillier lorsqu'il donne la parole à une chargée de promotion extraterritoriale :

« Il y avait un décalage entre la crise avec le chômage et le fait de faire des spots télévisés. C'était inconcevable de rester sur cette logique ; les collectivités n'avaient plus d'argent, et il faut l'avouer, un espace de pub à la télé ça coûte très cher. On a appris à reconnaître les vertus d'autres outils que ceux-là, qui étaient diversifiés et surtout moins chers. D'ailleurs, on a fait une étude en 93 sur la perception de l'image de Rennes. On s'est rendu compte qu'il y avait un gros décalage et que les habitants ne connaissaient pas leur ville. On a pris le virage au bon moment. »⁶⁴

Cette adaptation modifie en réalité l'importance et le rôle que l'on accorde à la

⁶¹ <http://med-eu.org/documents/MED4/Dossier2/CHANOUX-SERVAL.pdf>

⁶² LE BART (Christian), « *le marketing territorial* », dans, dictionnaire des politiques publiques page 325

⁶³ LE BART (Christian), *op cit* ., page 326

⁶⁴ Entretien avec une chargée de promotion extraterritoriale, annexé dans Guillier C, *Imitation et/ou innovation dans les politiques de communication des villes ?*, mémoire, UFR Arts Lettres et Communication, Rennes II, 2002

communication. On disait plus haut que ce tournant avait attribué un rôle plus modeste à celle-ci, mais paradoxalement, la fonction qu'on lui accorde est parfois perçue comme plus ambitieuse. « *Plus ambitieuse, car la culture marketing est désormais censée travailler toutes les actions publiques territoriales* ⁶⁵ ». Dans ce sens, « *cela revient à considérer que le projet et l'activité de communication sont indissociables* ⁶⁶ ». Action et représentation, production d'espace et du discours sur l'espace sont devenus intimement liés. Cette inflexion a conduit à changer l'ordre d'action, puisqu'auparavant il était courant que la communication s'impose en amont d'une politique publique; mais dorénavant, c'est la production de sens qui vient après la décision de réalisation d'une politique publique.

La communication assure la compréhension du projet en explicitant les valeurs et les croyances qu'il sous-tend. Son enjeu est de proposer une éthique des politiques publiques qui permet une identification du territoire, en montrant qu'il est possible de se définir « rennais » par rapport à une politique. L'estime d'un territoire et de ses habitants passe par une production de sens en objectivant les valeurs véhiculées par l'action municipale.

*

* *

Durant ce premier chapitre, nous avons vu l'importance qu'a pris la communication et les représentations dans la nouvelle donne de la gouvernance municipale.

Nous avons souligné le travail fourni par l'équipe municipale afin de répondre aux nouvelles exigences des années 1980. Le référentiel Rennais (se déclinant par la mise en place à la fois de politiques publiques lourdes et de politiques de communication) s'organise pour concevoir la ville par la mise en place de projets internes et externes dans une optique d'attractivité. C'est sur ce développement de projets internes et externes, s'appuyant sur le référentiel précédemment décrit, que se portera notre étude dans les deux prochains chapitres.

⁶⁵ LE BART (Christian), op cit., Page 326

⁶⁶ ROSEMBERG (Muriel), op cit., Page 2

Chapitre 2 : La construction de la ville : le choix d'un projet interne

Le paradigme rennais prend forme et se développe dès le début des années 1980. celui-ci se décline de deux façons. Tout d'abord, à travers la construction de représentations et d'images par le biais de la communication donnant à voir et à signifier l'action de la municipalité. Et ensuite par la construction de la réalité, au travers de la mise en place de politiques publiques lourdes.

Au cours de ce chapitre, nous allons développer l'action entreprise par la municipalité, dont les retombées profitent directement à la population. Aussi, nous verrons que la construction de la ville, à travers le référentiel choisi, passe par une volonté de faire « peau neuve » à travers la construction d'un discours (A), mais aussi par le développement de politiques visant à transformer le territoire au bénéfice direct de la population (B).

*

* *

A.Rennes fait « peau neuve »

François Dubois⁶⁷, distingue deux principales phases dans la communication mises en place par les collectivités. La première est au profit direct du territoire. C'est une communication de proximité, visant à construire et à développer un sentiment d'appartenance, en sensibilisant et en mobilisant les habitants autour d'une politique commune.

Il s'agit selon Philippe Garraud de rendre intelligible et lisible pour la population, par des signes et des expressions, les politiques développées par les élus. Le premier directeur de la communication de la ville de Rennes ne dit pas autre chose lorsqu'il affirme que dès le début du mandat d'Edmond Hervé il y avait, en développant la communication, « *la volonté de donner une visibilité à la ville et de faire en sorte que les habitants s'approprient la richesse de leur ville* ⁶⁸ ».

La deuxième phase consiste à développer une communication, visant à construire des images en direction de l'extérieur (mais cette phase sera l'objet du chapitre suivant).

⁶⁷ DUBOIS (François), *Les politiques de communication des collectivités territoriales: le Cas de la Picardie*, université de Picardie, Thèse en sciences politiques, 1993

⁶⁸ Entretien avec Daniel Delaveau, premier directeur de la communication et de l'information à la ville de Rennes et maire de la ville depuis 2008

1. Un projet aux accents modernes

a) *Une volonté de faire de Rennes une ville active*

La nouvelle équipe municipale, dès le début de son entrée en fonction, met en place une politique de communication publicitaire, afin de jouer sur les représentations que les habitants ont de leur propre ville. « *Quand il y a dans la cité le doute ou le désordre, il n'y a plus que les mots* ». Aussi, sans vouloir tomber dans une comparaison excessive en reprenant les mots de Cicéron, il semble tout de même qu'il y eut à l'époque la volonté de s'attaquer aux mentalités par le discours afin de redonner aux Rennais, espoir dans leur ville.

La première des ambitions pour l'équipe municipale est de sortir la cité de cette image « terne », « triste » et « silencieuse » par le développement d'une communication « *redonn[ant] une plus grande confiance aux Rennais dans les atouts de leur ville* ⁶⁹».

La première campagne de communication publicitaire avait pour slogan « *Désormais, il faut compter sur Rennes* ». Le but premier était d'affirmer la capacité de Rennes, et sa volonté nouvelle, de se développer par ses propres moyens. Selon Patrice Noisette, ce slogan « *se situait avec modestie et détermination dans le droit fil d'un positionnement qui s'appuyait sur des traits économiques et culturels reconnus sans abuser de la géographie internationale. Il soulignait les capacités des Rennais à transformer et à développer eux-mêmes leur ville* ⁷⁰».

b) *Bougez pour les Rennais, une refondation de l'intérieur*

La deuxième campagne de communication publicité avait comme slogan « *Rennes bouge, bougez* ». Celle-ci offrait aux habitants un double message. Tout d'abord, celui-ci mettait un mot sur la réalité actuelle de Rennes : la ville « bouge », sous entendant clairement que la cité se développe, progresse et marche vers l'avenir. C'était selon Jean Salaün « *une manière d'inviter les Rennais à profiter de l'abondance culturelle qui commençait à s'installer sur les scène de la ville* ⁷¹».

⁶⁹ « Rennes étude d'images » étude de TMO Ouest, 1984, citée dans Dauvin P, *Le bulletin municipal de Rennes : souci du lecteur ou souci de l'électeur ?*, mémoire DEA, Rennes I, 1987, page 52

⁷⁰ NOISETTE (Patrice), VALLÉRUGO (Franck), *Le marketing des villes, un défi pour le développement stratégique*, Paris, Ed d'organisation, 1996

⁷¹ SALAÛN (Jean), op cit., page 99. l'auteur fait référence notamment au développement des transmusciales, le Goncourt des lycéens.

Ensuite, le dynamisme de la ville invitait les Rennais à l'imiter c'est-à-dire à bouger aussi. Ce slogan fut également perçu comme « *une incitation à l'initiative : soyez inventif, créatif et si votre projet tient à la route, le ciel municipal vous aidera* ⁷²! ».

En écho avec le slogan « *Désormais il faut compter avec Rennes* », on retrouve la volonté de la municipalité de forcer son destin, afin de faire la ville et de répondre aux besoins de ses habitants.

c) « *Vivre en intelligence* » : une slogan polysémique

« *Vivre en intelligence* » demeure une des campagnes de communication les plus réussies de la ville de Rennes. Créé à la fin de l'année 1990 pour les vœux de l'année suivante, ce slogan demeure toujours, en 2012, la marque du territoire rennais.

Celui-ci a été développé par quatre personnalités, élus ou professionnels de la communication⁷³. Il permet « *d'exprimer avec simplicité et concision, les qualités qui donnent à Rennes sa distinction*⁷⁴ ». Néanmoins, il demeure aussi une ambition exprimant la conception de la vie urbaine idéale vue par les Rennais.

Ce slogan avec « l'intelligence » comme finalité à la vie, offre une vision consensuelle, absente de tout clivage, qui ne pouvant faire que l'unanimité des habitants.

En outre, ce slogan est polysémique car il développe deux idées principales. Premièrement, l'« intelligence » pouvant être celle de la bonne intelligence, c'est-à-dire l'intelligence privilégiant l'harmonie, l'entente, la cohésion sociale en bannissant l'exclusion et la discrimination.

La deuxième forme d'« *intelligence* », est l'intelligence intellectuelle, celle de la matière grise, qui se concrétise à travers l'importance de la population étudiante (un cinquième de la population rennaise), mais aussi avec le développement de Rennes-Atalante, et des nouvelles technologies de la communication comme le minitel.

2. Une image fédérative

La construction du discours rennais à travers la communication a été une véritable réussite, au point qu'elle a renforcé la relation des citoyens à leur ville, en permettant principalement deux choses.

⁷² SALAÛN (Jean), op cit., page 99

⁷³ Guy Geoffroy consultant et conseiller en communication de la ville, Jean de Legge directeur de TMO, Daniel Delaveau ancien directeur de la communication et vice-président du District et Jean Salaün.

⁷⁴ SALAÛN (Jean), op cit., page 184

La communication a tout d'abord développé et créé des images de marque afin de rompre avec les représentations négatives qui étaient apposées à la capitale bretonne. La communication a ensuite permis, à travers ses supports, comme notamment, le journal municipal, de diffuser et de véhiculer cette image construite. À la fin de l'année 1991, le Rennais publie un sondage, commandé à TMO, soulignant le plus grand attachement des Rennais envers leur ville. Ainsi si en 1988, 72% des Rennais étaient attachés à leur ville, ils étaient 80,5% en 1991.

a) *Une communication publicitaire à grand succès*

Nous l'avons vu, les deux derniers slogans « Rennes bouge, bougez » et « Vivre en intelligence » ont été réinterprétés et adoptés par l'ensemble des Rennais. Cette réinterprétation démontre le succès de ces politiques de communication car elles sont basées sur des réalités propres au territoire.

Comme le souligne Patrick Noisette l'image demeure une représentation mentale du réel qui se construit au travers de « *l'expérience urbaine et de la relation vécue entre l'habitant et la ville* ⁷⁵ ».

La conviction, que l'image construite correspond, au moins en partie, à la réalité du territoire, se démontre dans la difficulté qu'ont eu les communicants à essayer de faire évoluer la logographie et le slogan. Après une étude sur une nouvelle proposition du logo, ces derniers se sont aperçus que les Rennais demeuraient très attachés à ce slogan du « *Vivre en intelligence* ». « *On s'est rendu compte que les Rennais s'étaient vraiment appropriés le « Vivre en intelligence » et je ne pense pas qu'on puisse changer de slogan comme ça !* ⁷⁶ »

Ce slogan peut-être même rapproché à un « totem », dans le sens développé par Christian le Bart. C'est-à-dire que « *Vivre en intelligence* » est devenu un élément fédérateur, créateur d'un « nous ». C'est aussi un élément de fierté pour les Rennais qui le mettent en avant pour promouvoir leur territoire.

⁷⁵ NOISETTE (Patrick), *Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique*, Édition d'organisation, Paris, 1996, page 222

⁷⁶ Extrait d'un entretien avec le responsable du pôle de campagne de communication, Ville de Rennes, utilisé dans le mémoire de TAILLANDIER (Mélanie) *La gestion de l'image du territoire, la municipalité Rennaise face aux débordement du jeudi soir*, Rennes, 2006, page 27

b) Une campagne reprise par les acteurs du territoire

Comme le souligne une fois de plus Jean Salaün, le slogan « *Vivre en intelligence* » « *c'est un mot d'ordre collectif dont la société rennaise, dans son ensemble, s'est emparée comme étant le sien*⁷⁷ ». Cette adoption vient du fait notamment que la polysémie de l'« *intelligence* » permet à chaque habitant d'y trouver son compte, à tel point qu'il fut utilisé et réutilisé par bon nombre d'acteurs économiques et entreprises rennaises qui ont vu dans ce slogan, un moyen de promouvoir leur production. Ce slogan a donc développé, une dynamique économique collective et a favorisé « *des comportements d'influence ou d'action au service du territoire, de la part de décideurs économiques, politiques, culturels ou de simples citoyens* ».

Ces trois campagnes de communication développaient comme thème principal l'engagement, l'action, et l'intelligence (avec la polysémie que nous avons développée plus haut). Ce sont des mots appartenant au champ lexical du référentiel Rennais. Par ces campagnes, l'image désirée, c'est-à-dire l'image que la ville souhaiterait revêtir (en concordance avec son référentiel), commence à se superposer à l'image acquise, soit la manière dont la ville est perçue.

Néanmoins, la communication n'est qu'une composante de l'action publique à mettre en œuvre dans le but de gagner la course à l'attractivité. Pour ce faire nous allons voir que la politique de création d'image accompagne et tente de donner du sens aux politiques publiques lourdes.

B. Rennes transforme son territoire

Si « *Rennes somnolait dans un confort de bon aloi*⁷⁸ », « *en l'espace d'une génération la peu séduisante ville de province va céder la place à une ville qui bouge* ». En effet, à partir de 1977, la ville accélère sa mutation. Elle « bouge » en mettant en cohérence les politiques de communication et les politiques publiques lourdes afin de construire son futur.

1. La cohérence entre politique de communication et politiques publiques lourdes

« *l'attractivité d'un territoire suppose que l'on ait envie d'y venir ou d'y rester* ». Pour ce faire l'attractivité passe d'abord par la mise en place de politiques publiques au service du territoire. « *il faut que l'on puisse y vivre bien et donc que l'environnement y soit agréable, confortable, que l'on puisse y trouver les services, le travail auquel on prétend ; que le*

⁷⁷ SALAÜN (Jean), op cit., page 185

⁷⁸ SALAÜN (Jean), op cit., page 15

territoire soit accueillant, pour les hommes et les activités ». Ainsi : « *il faut des actions qui améliorent la vie quotidienne et l'activité tout en renforçant le sentiment d'appartenance* ⁷⁹ ».

Nous nous proposons alors dans cette partie de décliner deux politiques publiques en correspondance avec le slogan polysémique « *Vivre en intelligence* », à savoir la création du plateau piétonnier pour la bonne intelligence, et une politique en faveur du développement du nombre d'étudiants, pour l'intelligence vive.

a) « *Vivre en intelligence* » : *la bonne intelligence, la réalisation du plateau piétonnier et la rénovation du centre*

La réalisation du plateau piétonnier constitua une politique majeure durant les premières années du mandat d'Edmond Hervé. C'est aussi, à sa manière, une action qui concrétise le pacte instauré entre l'équipe municipale et les Rennais. La réalisation du plateau piétonnier est une application concrète du paradigme formulé par la municipalité, afin de rendre la ville de Rennes plus attractive et donc plus compétitive face à l'ensemble des territoires. Ce plateau piétonnier, nous allons le voir, permet un développement intelligent du centre, en favorisant la mobilité et le bien être de la population de la ville et de ses environs.

Il est à noter qu'un des défis majeurs de l'attractivité consiste à fidéliser. Aussi, le marketing territorial n'a pas pour unique but de faire venir de nouveaux acteurs, de nouvelles entreprises sur le territoire mais aussi de satisfaire et de maintenir la population présente et les activités déjà existantes. Cette composante de l'action publique est d'autant plus importante que « *moins enracinés que dans le passé, les hommes et les activités comparent davantage et choisissent le meilleur site pour eux* ⁸⁰ ». De ce fait, l'attractivité d'un territoire est fondée, pour une large part, sur ce qui donne envie d'y vivre, « *le développement urbain en est un des vecteurs, qui ne passe pas que par des projets prestigieux mais mobilise tout ce qui produit de la qualité de vie* ⁸¹ ».

« Faire la ville » impose donc, pour les autorités publiques, de choisir, d'anticiper les besoins futurs, d'accompagner et de maîtriser les évolutions urbaines sociales et démographiques, afin de construire véritablement un territoire pour et au service des populations.

Quant à cette nécessité, la majorité de gauche semble l'avoir prise en considération dès le début

⁷⁹ CHARBONNEAU (Jean-Pierre), « *Développement urbain, attractivité et vie démocratique locale*, Pouvoirs Locaux n°72/ 2007 n°73

⁸⁰ CHARBONNEAU (Jean-Pierre) « *le défi de l'attractivité : fidéliser* », Pouvoirs Locaux n°61, page 109

⁸¹ HATEM (Fabrice), « *le développement urbain, attractivité et vie démocratique locale* », Pouvoirs Locaux n°72, page 72

de son entrée à la mairie, comme en témoigne l'éditorial du Rennais de monsieur le maire dès novembre 1977 « *notre première démarche est de chercher à déterminer les besoins des Rennais dans tous les domaines (école, santé, logements, transports, loisirs, environnement)* »⁸².

La question de l'aménagement du centre se posa dès 1977. Face à la diminution de la population du centre, de près de 1000 habitants, depuis 1969 et face à la transformation de logements en bureaux, à la fermeture des cinémas et à la difficulté du commerce traditionnel, entraînant un mouvement irréversible de dédensification du centre ville, le Conseil Municipal souhaitait redynamiser ce quartier, afin d'éviter un déséquilibre urbain. Pour répondre aux problèmes du centre, Edmond Hervé crée une délégation à la promotion du centre ville avec à sa tête le conseiller municipal Alain Vallée.

Selon les élus, c'est parce-que « *le centre est à la fois un quartier pour ses habitants* » et « *le centre ville* » pour tous les Rennais. Nous devons pouvoir travailler et habiter au centre, s'y distraire, faire des démarches, y acheter aussi bien de l'alimentation quotidienne que des produits moins courants. C'est ainsi qu'il restera vivant et agréable pour tous »⁸³. Selon le maire « *une première réponse résid[ait] dans le plan de circulation. La réalisation des voies piétonnes [était] une nécessité vitale* »⁸⁴.

Les travaux d'aménagement du centre commencent dès l'année 1978 avec la réhabilitation de la voirie, la construction de trottoirs et d'aménagement de chaussée boulevard Voltaire et rue de Dinan. Plusieurs rues, d'après un axe nord-sud allant jusqu'au quartier du Colombier, deviennent uniquement piétonnes. Les rues saint Georges, saint Michel et Pont-aux Foulons deviennent interdites aux voitures. En outre, pour limiter l'asphyxie du centre ville, le développement du plateau piétonnier se double d'une politique rigoureuse qui limite le stationnement en centre ville, en relevant les tarifs du parcmètre et en libérant les placettes pour le développement d'espaces verts.

De plus, les autorités mettent en place une politique large touchant différents domaines afin d'encourager le maintien d'activités dans le centre. Aussi et par exemple, dans le domaine économique on favorise le développement du marché des Lices, des Halles, et la création de centres commerciaux comme la Visitation. Dans le domaine de la culture, la mairie organise la restructuration du théâtre municipal et crée un auditorium au Vieux Saint-Etienne.

⁸² Éditorial d'Edmond Hervé, le Rennais, novembre 1977, page 5

⁸³ Article « *Quel avenir pour le centre ?* », le Rennais septembre 1978, page 10

⁸⁴ Éditorial d'Edmond Hervé, le Rennais, octobre 1977, page 5

b) « *Vivre en intelligence* » : *la matière grise, la politique aux services des étudiants.*

Comme nous l'avons vu plus haut, le slogan « Vivre en intelligence » offre une riche polysémie.

L'intelligence peut être aussi celle de l'ambition intellectuelle. On peut rappeler que Rennes a une tradition universitaire importante. La ville a été administrée par de nombreux professeurs et docteurs. Parmi eux, l'on peut noter Yves Milon, un géologue et professeur d'université, résistant et maire de 1945 à 1953; Henri Fréville, ancien professeur d'histoire à Rennes II, et enfin, Edmond Hervé maître de conférence en droit à l'université de Rennes I jusqu'en 1979.

Déjà, en 1983 Rennes était une des plus grandes villes étudiantes de France. Les étudiants représentaient un sixième de la population rennaise et Edmond Hervé voyait cette population comme un « *atout exceptionnel pour le rayonnement intellectuel et scientifique, pour l'avenir économique de l'agglomération et de [la] région*⁸⁵ ».

Les élus de la capitale bretonne avaient bien compris les avantages que le territoire pouvait tirer de l'enseignement supérieur. Les deux universités et les grandes écoles rassemblant en 1980 quelques 34 000 étudiants qui « *représent[aient] un phénomène économique de première grandeur, d'abord par la présence de ces milliers de personnes* »

Il est à noter que « *les collectivités locales ne disposent pas d'outils puissants d'interventions dans le champ de l'économie. Le jeu est plutôt, par des démarches indirectes, d'attirer, de séduire ou de retenir des activités*⁸⁶ ». , *acteurs économiques individuels mais surtout du fait de la recherche qui devient de plus en plus un des atouts du développement de Rennes et de sa région*⁸⁷ ».

Le tableau ci-après montre l'accroissement constant du nombre d'étudiants rennais qui est le résultat d'une politique offensive favorisant l'installation de cette catégorie sociale au sein de la capitale bretonne.

⁸⁵ Le Rennais octobre 1983 page 3

⁸⁶ DEMAZIÈRE (Christophe), « *La compétitivité pratiquée par les acteurs publics des grandes agglomérations française* », Pouvoirs Locaux n°72/ 2007, page 65

⁸⁷ Le Rennais octobre 1983 page 23

Quelques chiffres :

Effectif étudiant à Rennes :

1960	1975	1985	1990	1995
10 000	22 500	30 000	45 000	60 000 *

Enseignement supérieur à Rennes (90-91)

Université de Rennes 1 :	20 862
Université de Rennes 2 :	15 382
Ecole d'ingénieurs :	1 714
Clas.prép.grandes écoles :	1 350
Sections de Techniciens Sup. :	3 064
Divers :	2 887
	45 259

tableau montrant l'évolution des effectifs des étudiants à Rennes

L'enjeu d'une politique en faveur des étudiants demeure principalement d'attirer et de séduire ces derniers en leur donnant les conditions nécessaires pour étudier et se loger, et l'on peut citer à ce titre la mise en place d'un service du CROUS (centre régional des œuvres universitaires et scolaires).

L'action en faveur des étudiants a été saluée, plusieurs fois, par des journaux nationaux, notamment *l'Étudiant* qui en novembre 1999 publiait un palmarès des villes « où il fait bon d'étudier ». Rennes était la première ville ex aequo avec Grenoble pour la qualité de l'environnement éducatif universitaire. Les analystes ont tout particulièrement souligné la qualité du service du CROUS de Rennes.

2. Rennes ville du futur

L'ambition de construire et d'anticiper la ville pour le futur a constitué un leitmotiv pour les élus et notamment pour le premier magistrat de la cité car, « toute ville, toute communauté, est dans l'obligation de progresser. Sinon elle périclité ». L'anticipation de l'avenir selon lui, « consiste à mettre à disposition de la population des moyens adaptés à leurs nécessités ⁸⁸ ».

Cette volonté d'anticipation a trouvé une concrétisation, notamment en 1987 avec la grande manifestation « l'exposition du futur » organisé par la mairie.

a) Les projets du futur : l'exposition de 1987

Le but de cette manifestation et de montrer « comment Rennes invente et s'invente ⁸⁹ » et de favoriser la « rencontre des intelligences ».

⁸⁸ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

⁸⁹ Article Ouest-France le 23/11/1987 « Rennes au futur... »

Aussi, la municipalité a mis en place une campagne de communication temporaire de grande envergure, pour inventer le futur de la ville. La campagne de 1987 appelée « Rennes au futur » a présenté des projets, des techniques, des équipements, des manières de vivre qui sont susceptibles d'enrichir leur ville et d'y embellir la vie quotidienne.

L'exposition présente alors 15 projets qui vont façonner la ville dans l'intelligence. Parmi ces projets l'on peut noter tout spécialement:

- Le TGV permettant à Rennes d'être à deux heures de la Tour Eiffel. De plus, l'exposition montrait un nouveau quartier, un nouveau pôle économique et social autour d'une nouvelle gare qui pourraient s'ouvrir sur le sud de la ville .
- Le projet d'un transport en commun plus performant que le bus avec la présentation d'un métro, un tribus, un tramway. L'exposition s'interrogeait alors :« Quel sera le mode de transport des 300 000 habitants de l'agglomération rennaise en l'an 2000 ? »
- Rennes ville d'Europe : « Pour une Bretagne qui soit à armes égales avec les autres régions d'Europe à l'horizon de 1992 ». La manifestation montrait les projets de liaisons nationales et internationales route, air, mer et les relations économiques avec ses villes jumelles.
- Rennes-Atalante : un des atouts maîtres au cœur de la technopole rennaise : « le noyau dur des intelligences pour comprendre et gagner la bataille économique de demain.

b) Rennes : une volonté de futur

Cette exposition a montré combien les Rennais étaient attachés à la construction de leur avenir commun. « *Le succès de cette manifestation[...], a dépassé toutes les prévisions, même les plus optimistes, des organisateurs⁹⁰* ». Plus de 50 000 curieux sont venus et « *si cette exposition ils l'ont aimée [...] c'est tout simplement qu'elle leur renvoyait l'image d'une ville moderne et dynamique valorisante* ». « *Je regrette d'être née trop tôt a même écrit une Rennaise de 87 ans⁹¹* » dans les « cahiers du futur » mis à disposition des habitants afin qu'ils puissent donner leur avis sur leur avenir.

*

* *

Ce chapitre a démontré que l'attractivité passe avant tout par la construction du territoire, c'est-à-dire par la mise en place concomitante de politiques publiques au service des habitants et d'un discours sur le territoire.

⁹⁰ Article Ouest-France le 28 novembre 1987

⁹¹ Article Ouest-France le 30/11/1987 « 50 000 Rennais à la rencontre de leur futur »

Nous avons aussi démontré que la création de la cité par ces deux biais s'inspire du paradigme visionnaire et intelligent, qui demeure la stratégie élaborée afin de répondre à la compétitivité des territoires.

Il semble que l'action publique soit, en ce sens une réussite. Alors qu'auparavant, la ville n'était pas un élément de fierté pour les Rennais, en 1987 lors de « Rennes au futur » *Ouest-France* écrit « ils ont dit ou écrit leur sentiment d'être dans une ville qu'ils sont de plus en plus nombreux à aimer⁹² ».

Enfin l'action et la modernité sont des valeurs qui sont reconnues et diffusées notamment par la presse nationale, à l'instar du journal *le Matin* écrivant en 1986 « À Rennes on ne s'endort pas sur ses lauriers. La capitale de la Bretagne a déjà un pied dans l'an 2000. Rennes est une ville qui respire avec son temps. Une ville qui gagne à être connue⁹³ ».

L'attractivité est aussi affaire de rayonnement extérieur. Bien que ne répondant pas directement aux besoins des habitants, la politique municipale tournée vers l'extérieur demeure une nécessité pour trouver sa place dans un monde en compétition. Pour ce faire nous allons expliciter comment Rennes s'organise autour de son paradigme afin de construire son image à l'extérieur.

⁹² Article *Ouest-France* le 30/11/2012 « plus de 50 000 visiteurs pour « une ville nommée désir »

⁹³ Article du journal *le matin* du 15 octobre 1986

Chapitre 3 : La construction de la ville : le choix du projet externe.

Au cours du chapitre précédent, nous avons montré la métamorphose de Rennes, qui a su développer son territoire en s'appuyant sur le référentiel qu'elle avait imaginé quelques années auparavant.

Néanmoins, la réussite du projet interne n'est qu'une composante d'une stratégie de développement, car il s'agit aussi pour la ville d'exhiber ses talents à l'extérieur de son propre territoire.

Souvenons-nous, qu'à l'époque des premières études d'images commandées par la mairie, Rennes ne pouvait, prétendre bénéficier d'une image spécifique, à l'extérieur de ses frontières. Aussi, afin de combler cette carence, Rennes a pris soin d'inventer et de s'inventer en montrant ses arguments hors de ses murs. C'est-à-dire sans faire l'économie d'une prise en compte de l'extérieur.

La cité a donc exporté son modèle au niveau national, en le présentant sur le marché des villes, selon l'idée que l'attractivité passe par la promotion de son projet.

Par-ce que le rapport entre l'image interne et l'image externe est une relation étroite qui se construit l'un avec l'autre, nous verrons alors dans ce chapitre, qu'à l'instar du projet interne, le projet externe se construit en conformité avec le référentiel rennais. Pour ce faire nous montrerons comment, toujours face à la concurrence, Rennes a construit son projet pour l'extérieur, comment il a été interprété, au niveau national (A), puis international (B) en conformité avec son paradigme moderne et intelligent.

*

* *

A. Exporter le modèle Rennais au niveau national

Exporter un modèle de ville consiste à présenter et donner à voir à l'extérieur du territoire, l'image réelle (objective) de la ville ainsi que l'image acquise (subjective) de celle-ci. Cependant, le développement d'une image positive vers l'extérieur n'est possible que si la réalité du territoire est perçue comme une réussite, car l'on ne peut ériger une image contre la réalité des faits.

L'exportation du référentiel de la cité se fait par plusieurs canaux, notamment par celui d'ambassadeurs car « *le rapport entre l'image interne et l'image externe d'une ville [se] nourrit du rapport entre les citoyens et les étrangers* ⁹⁴ ».

1. Des ambassadeurs pour la ville

La création d'ambassadeurs soutient l'idée que ce sont les hommes vivants ou les entreprises résidant sur le territoire qui ont la capacité de porter une image positive de celui-ci. Comme le développe Patrick Noisette « *ce qui fait l'image positive ou négative, nette ou trouble, c'est avant tout la manière dont on parle de la ville* ⁹⁵ ». Pour ce faire, l'un des objectifs du marketing territorial consiste à faire de chaque habitant « *une ambassadeur hors les murs* ».

L'étude TMO de 1984 soulignait que « *le principal obstacle au dynamisme de Rennes [était], d'une certaine façon, le discours que les Rennais [tenait] sur eux-mêmes* ». Il s'agissait alors « *de rompre avec un discours basique d'auto-dévalorisation et de redonner une plus grande confiance aux Rennais dans les atouts de leur ville* ⁹⁶ ».

Aussi, et comme nous l'avons vu durant le chapitre précédent la municipalité s'est consacrée à changer le regard des Rennais sur leur propre ville (par la coordination de politique de communication et de politiques publiques lourdes). Ceci a permis, par la suite, de changer les regards extérieurs. Le marketing territorial a un effet à double détente, car en interne il permet un redressement d'image qui profitera par la suite à l'extérieur grâce à l'ensemble des acteurs du territoire.

Reprenant Patrick Noisette, chaque habitant est un militant passif d'une image de sa ville, mais « *par ce qu'il en dit à ceux qu'il rencontre, par la manière dont il en parle. [...] il peut également devenir un porteur actif, en prenant conscience du rôle qu'il peut jouer auprès d'un parent touriste potentiel, d'un ami à priori hostile à accepter une mutation professionnelle* ⁹⁷ ».

Pour Rennes, la dynamique des ambassadeurs a fait boule de neige. L'image de la ville a donc, en grande partie, été portée par les Rennais eux-mêmes. Spécialement par les acteurs influents comme les dirigeants économiques (souvenons-nous des entreprises voulant reprendre

⁹⁴ Cit Page 124

⁹⁵ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), « *Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique*, Édition d'organisation, 1996, page 222

⁹⁶ DAUVIN (Pascal), *Le bulletin municipal de Rennes : souci du lecteur ou souci de l'électeur ?*, mémoire DEA, RENNES I, 1987, page 51

⁹⁷ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), op cit., page 227

à leur compte le slogan « Vivre en intelligence »), ou encore les étudiants qui viennent parfois d'ailleurs. Il est à noter que le développement d'ambassadeurs permet de toucher une population extérieure assez large à un prix dérisoire pour la collectivité.

2. La campagne des Shadoks : un exemple publicité réussi

Les campagnes publicitaires sont aussi un moyen efficace de donner à voir à l'ensemble de l'Hexagone, le dynamisme d'un territoire. La ville de Rennes a véritablement mise en place ce genre de politique à partir du début des années 1990.

En mai 1991, une campagne de communication publicité expose le « Vivre en intelligence » sur les ondes radio et la presse nationale. Mais, la campagne des Shadoks demeure la première grande campagne événementielle organisée par la ville afin de promouvoir son image de marque. Celle-ci avait pour but de mettre en vitrine la ville en présentant la manière dont Rennes vivait en intelligence par la réalisation des politiques publiques efficaces pour le bien commun de la ville. Elle s'inscrit alors en aval d'un long travail de construction du territoire qui avait pour visée d' « *assurer à chaque citoyen et à chaque visiteur la qualité de vie quotidienne et de service qu'il attend* »⁹⁸.

Alors que l'on reprochait à Rennes sa timidité en matière de communication, la ville a repris ces animaux, aussi stupides que drôles, créés en 1968 par Jacques Rouxel afin de mettre en exergue « la vie en intelligence rennaise ».

Entre les 10 et 24 mai 1992, les Français, et notamment les décideurs de l'époque âgés de 30 à 50 ans, ont pu redécouvrir cette bande dessinée réécrite par l'agence UNICOM afin de faire passer un discours contraire au comportement des Rennais. Partant de leur slogan « *Il n'y a pas plus intelligent que la bêtise des shadoks pour prouver son intelligence* », ces animaux correspondent à l'anti-modèle rennais. En inventant des solutions « *en dépit du bon sens et échou[ant] irrémédiablement* », ils vantent les mérites d'une intelligence rennaise revendiquée.



affiche de publicité de la campagne des Shadoks

⁹⁸ NOISETTE (Patrick), op cit., page 227

Cette intelligence se décline « *autour de la recherche, de la formation supérieure, de la création culturelle et du cadre de vie, avec une mention particulière pour la recherche audiovisuelle (Minitel, TV haute définition)* »⁹⁹.

Cette campagne de 2 millions de francs, qui s'inscrit dans une stratégie de mono-média¹⁰⁰ a été , à l'instar de la campagne « Vivre en intelligence » une grande réussite pour la ville. « *En mettant en parallèle l'échec des shadoks avec la réussite de la ville* », la campagne a permis une adhésion du discours proposé par la ville en sortant des clips publicitaires trop souvent institutionnels mis en place par les autres collectivités.

Ces clips vidéos ont par la suite été repris par les journaux nationaux faisant l'écho de la réussite rennaise.

3. Le retour sur investissement : le développement des palmarès dans la presse nationale

La presse quotidienne et les médias participent à la promotion de la ville, en reprenant, sans coût pour la collectivité, les réussites du territoire. On peut noter tout spécialement, l'activité du journal *Ouest-France*, (le quotidien le plus lu de la métropole) qui, aux dires de Jean Salaün « *a incontestablement contribué au rayonnement de la ville.* » car « *aucun des deux millions de lecteurs du Grand Ouest n'ignore d'ou provient son journal qui assure, d'ailleurs, la couverture régulière de l'actualité rennaise* »¹⁰¹.

En sus, l'action de la municipalité est aussi relayée dans différents journaux spécialisés ou tous publics, permettant d'étendre le capital de sympathie de la ville.

a) Le développement des palmarès des villes

Depuis les années 1980, se sont développés dans les journaux des palmarès classant les villes selon des critères déterminés. Ces études sont devenues en quelques temps « *un produit éditorial important dans la presse magazine française* »¹⁰² car elles sont devenues une représentation plus ou moins objectives des collectivités.

⁹⁹ Issue de l'article du magazine *job pratique* n°26 août/ septembre 1992.

¹⁰⁰ La campagne a été diffusée uniquement à la télévision

¹⁰¹ SALAÜN (Jean), op cit., page 178-179

¹⁰² Article « *la presse et l'image des villes* » *Pouvoirs locaux* n°61/ juin 2004 page 104

Selon Jean Bouinot, il s'agit de mesurer la compétitivité des villes en réalisant des comparaisons, « *en calculant pour chacune d'elles une note synthétique* ». Ainsi, « *on opère une agrégation des scores qu'elles réalisent au regard de facteurs considérés comme des sources de compétitivité* ¹⁰³ ». L'idée qui sous-tend la création de ces palmarès est que la satisfaction des citoyens est une production normée qui est imputée aux territoires et « *qu'habiter à tel ou tel endroit provoque inmanquablement du bien-être voire le bonheur chez l'individu* ¹⁰⁴ ».

Le but de ces hebdomadaires est de rendre compte de la réalité des différents territoires de l'Hexagone en les soumettant à des tests concernant par exemple les offres d'emploi, « *la qualité de vie à travers l'environnement, les loisirs la culture et autres éléments qui, dans nos représentations mentales, sont représentatifs de la qualité de vie* ¹⁰⁵ ».

b) Ce qu'ils disent de Rennes

Les classements issus de ces différents palmarès (bien qu'étant parfois contestables) donnent à voir l'archétype de la ville idéale. On comprend ici que la construction de l'image du territoire échappe en partie aux élus et que la construction des représentations est largement soumise aux visions des journalistes écrivant sur la ville en question. Christian Le Bart souligne que « *si le territoire est, par hypothèse, immobile et stable, l'image en est volatile, mobile et fluctuante* ¹⁰⁶ »; volatile car les représentations sont diverses et largement diffusées par la voie médiatique, par nature incontrôlable pour les exécutifs locaux.

Par ce fait, les collectivités sont en quête de labels ou de prix décernés par la presse, symboles de leur réussite et de leur attractivité. C'est pourquoi remporter le classement de la ville « où il fait bon vivre », « où il fait bon d'étudier » ou encore « où il fait bon d'entreprendre » donne un prestige qu'il sera, par exemple, bon d'exhiber dans le journal municipal.

¹⁰³ BOUINOT (Jean), *La ville compétitive : les clefs de la nouvelle gestion urbaine*. Page 13

¹⁰⁴ Article « la presse et l'image des villes » *Pouvoirs locaux* n°61/ juin 2004 page 108

¹⁰⁵ Article « la presse et l'image des villes » *Pouvoirs locaux* n°61/ juin 2004 page 106

¹⁰⁶ LE BART (Christian), article « marketing territorial » , *Dictionnaire des politiques territoriales ; presse de Sciences-Po*, 2011, page 328

B. La cohérence entre politique de communication et politiques publiques tournées à l'internationale

1. « Vivre en intelligence », la politique internationale et l'ouverture au monde

Fin 1989, le Rennais publie une édition spéciale regroupant l'ensemble des réalisations issues de la deuxième mandature d'Edmond Hervé.

Sans tomber dans une admiration béate, on peut constater le chemin parcouru et la volonté revendiquée de suivre le paradigme, construit dès le début des années 1980, en vivant en bonne intelligence avec le reste du monde.

L'enjeu d'une ville comme Rennes consiste, pour faire face à la compétition des territoires, à satisfaire à la cadrature moderne internationalisée. Pour ce faire, Rennes doit répondre aux thématiques de la ville-monde. C'est-à-dire qu'elle doit trouver sa place dans les flux économiques et culturels mondiaux.

Le Rennais aime à décrire la ville dont le *« rayonnement à l'étranger s'est considérablement accru, tandis que de nombreux Rennais sont concernés par les échanges avec les villes jumelées »*.

Ce rayonnement à l'international s'invente et se construit à travers des politiques concrètes et c'est pour la ville, *« un objectif dans le cadre de [la] stratégie de développement. Une économie tournée vers l'exportation, une tradition culturelle et scientifique d'ouverture, une politique de relation internationale constitue le socle de cet objectif »*.

2. Le développement d'une politique étrangère rennaise.

a) Les politiques de coopérations et de jumelages

Rennes s'engage à développer avec le reste du monde des coopérations de différentes natures.

Déjà en 1985, la ville crée la Maison Internationale regroupant des associations, afin de promouvoir la lutte en faveur des droits de l'homme, la solidarité internationale et les échanges culturels. Durant le deuxième mandat d'Edmond Hervé, Rennes était la seule grande ville à consacrer 1/1000e de son budget de fonctionnement à l'aide au Tiers Monde.

Durant cette période, les Rennais ont notamment, participé au développement du plateau Dogon en lien avec le Mali.

Sous la direction de Jean Raux¹⁰⁷, la ville met en place, des coopérations avec les entreprises étrangères, accueille des délégations visitant Rennes-Atalante et accorde des facilités aux investisseurs étrangers.

Rennes lance également des jumelages avec des villes des quatre coins du monde. Par exemple, en 1985, la ville japonaise de Sendaï signe un accord de coopération entraînant des échanges répétés entre les deux universités de Rennes et plusieurs universités japonaises. Cet accord permet, en outre, l'installation de plusieurs entreprises japonaises, notamment celle de Canon à l'époque où le Japon étonnait par sa forte croissance économique.

Enfin, durant la semaine du 25 au 29 mars 1985, l'ambassade du Japon en France a proposé à la ville d'organiser une semaine du Japon, avec des conférences, colloques, expositions ou projections cinématographiques, de spectacles ou de cérémonies.

Cet exemple de coopération avec le Japon souligne la volonté de la cité de construire une image de ville dynamique et ouverte aux problématiques sociales et économiques mondiales.

b) Les foires internationales à Rennes

Les foires internationales constituent l'un des événements importants pour la ville de Rennes afin de développer ses relations internationales. Durant plusieurs jours, Rennes se montre et s'offre aux délégations étrangères. Déjà en 1979, la ville pouvait se vanter d'accueillir plus de 300 000 personnes pour visiter les quelques 1400 stands, « *dont plus de 400 exposants étrangers occupant 30% de la surface louée*¹⁰⁸ ». Ces manifestations issues d'une « politique délibérée » a pour but la promotion des producteurs et de leurs activités afin de développer de nouveaux marchés pour l'expansion de l'économie bretonne.

Les foires internationales sont en résonance avec le développement des jumelages réalisés par la municipalité afin d'ouvrir Rennes toujours un peu plus dans la cadrature mondialisée. Aussi, on peut noter la forte présence des villes jumelées d'Irak, de la Lybie, du Liban, qui participe à la création de liens entre les villes.

¹⁰⁷ Adjoint aux relations internationales

¹⁰⁸ Article « *la foire internationale de Rennes* », Le Rennais avril 1979 page 8

c) *La volonté de désenclavement*

Le désenclavement est aussi une nécessité pour une ville cherchant à s'inscrire dans les échanges et les flux nationaux et internationaux.

En 1990 l'arrivée du TGV participe à l'ouverture de la ville en rapprochant Rennes à deux heures de la Tour Eiffel. Le développement de Rennes passe par son existence sur la scène internationale. En 1987, durant l'exposition « Rennes au futur », la municipalité développait le projet d'inscrire un peu plus Rennes dans le maillage des villes européennes. C'est chose faite en 1992, où des liaisons internationales par voies maritimes et aériennes se développent. On peut noter qu'à la fin des années 1990, près de 350 000 voyageurs prennent l'avion à l'aéroport de Rennes.

*

* *

Après avoir fait la ville, la municipalité l'exporte et la donne à voir, afin promouvoir le modèle d'une cité vivant en intelligence. Comme le souligne le journal *l'Expression d'entreprise*, pour la campagne des Shadoks, les valeurs d'intelligence sont « *des valeurs qu'il était temps de faire connaître pour attirer de nouveaux investisseurs¹⁰⁹* ». De plus, la ville développe une politique internationale afin d'exister sur la scène mondiale.

Durant l'ensemble de cette première partie nous nous sommes efforcés de montrer que ce référentiel a été la ligne directrice de la ville, tant sur son projet externe qu'interne, afin de construire son attractivité.

La ville s'est efforcée de suivre le référentiel dans l'ensemble des actions publiques mises en œuvre dès le début des années 1980 et l'émergence de compétition entre les territoires.

Il s'agissait de faire des projets ambitieux, utiles et complémentaires, se confortant les uns aux autres afin de répondre aux attentes et aux besoins des citoyens.

Malgré quelques oppositions politiques¹¹⁰, le référentiel est largement partagé par l'ensemble des administrés et des élus. Largement, sauf lors de l'élaboration du choix du TCSP.

¹⁰⁹ Article du journal *l'Expression d'entreprise* de juillet-août 1992, page 49

¹¹⁰ En mars 1991 page 19, les Verts critique les « dépenses de prestige » dans le Rennais « *la ville va dépenser 3 millions de francs pour une campagne nationale de communication. 4,6 millions pour Rennes Cité Média qui gère la télévision locale, 2 millions de francs pour la seule manifestation Média-ville et 15 millions pour le Stade Rennais ! Sans ces dépenses de prestiges la ville aurait pu ne pas augmenter les impôts* ».

DEUXIEME PARTIE: Du bus au VAL : continuité et rupture d'une politique transport « intelligente »

Chapitre 1 : la mise en place d'une politique de transport collectif

L'étude et le projet des transports demeurent, pour une métropole régionale, une question importante qui est devenue dès l'accession à la mairie, une des priorités pour la nouvelle majorité.

Cette question était aussi pour le parti socialiste rennais une interrogation ancienne qui avait fait l'objet de plusieurs débats afin de préparer l'alternance. Pour Edmond Hervé et son équipe la question de la mobilité constitue un des éléments structurants d'une politique de développement. Ce dernier a même défendu devant nous l'idée que « *dans une politique de développement il n'y a pas d'élément structurant déterminant, [mais] il y a une approche globale, une approche transversale¹¹¹* ».

À Rennes, la politique des transports est pensée comme un élément favorisant la liberté au service de la vie « intelligente » de la cité. En ce sens, l'étude des transports et de la mobilité de la ville (ainsi que de l'agglomération) est menée selon le référentiel défini dans l'introduction par les élus de la majorité.

Le maire développant l'idée selon laquelle « *il ne peut y avoir de vie sociétale sans une politique de transport publique active¹¹²* » car « *le B à BA de l'intelligence c'est faciliter le déplacement des gens. Faciliter, le déplacement des gens parce que c'est au nom d'une certaine conception de la liberté¹¹³* ».

L'intelligence c'est aussi la capacité à assurer la mobilité des habitants pour leur bien-être, afin de favoriser le bon vivre. Cette dimension est aussi prise en compte par la municipalité qui voit dans la qualité de « *se déplacer facilement [un moyen] pour être bien dans sa ville¹¹⁴* ». Nous allons le voir, cette ambition tente de se décliner par la mise en place des politiques de

¹¹¹ Entretien réalisé avec Edmond Hervé le 20/01/2012

¹¹² Entretien réalisé avec Edmond Hervé le 20/01/2012

¹¹³ Entretien réalisé avec Edmond Hervé le 20/01/2012

¹¹⁴ Le Rennais, édition spéciale 1983-1989, page 10

mobilité afin de répondre « en bonne intelligence » aux attentes des habitants du District.

Aussi, nous verrons la mise en place, puis les limites du programme socialiste en matière de transport collectif(A), amenant par la suite à l'émergence de propositions alternatives au « tout bus » (B)

*

* *

A. Le programme socialiste de 1977 en matière de transport collectif.

1. Une politique de transport pour Rennes et à l'échelle du district

En 1977, la question des transports demeurait un problème de taille où peu de solutions avaient été mises en œuvre.

À l'époque, on pouvait lire dans le courrier des Rennais les critiques de quelques mécontents qui dénonçaient la rareté des bus. « *J'invite le responsable des transports en commun à prendre le bus aux heures d'affluence [...] avec une telle ligne les usagers ne peuvent pas rentrer chez eux pour déjeuner* ¹¹⁵ » disait même l'un d'entre eux.

Le projet de l'Union de la Gauche proposait alors, différents aménagements afin de faciliter la mobilité au sein de la ville. Tout d'abord, la nouvelle majorité souhaitait donner la priorité aux transports en commun, puis étendre l'étude des transports à l'ensemble de l'agglomération rennaise.

a) Le développement de lignes intra-urbaines

Afin de faire face à la carence de lignes intra-urbaines et à la nécessité d'organiser le transport collectif, la ville met en place, durant le premier mandat socialiste, 12 kilomètres de couloirs réservés uniquement aux bus. En outre, elle aménage des systèmes de priorité à certains carrefours, améliore la fréquence des dessertes sur les principales lignes et acquiert de nouveaux bus.

De plus, en février 1978, afin de faire face à l'augmentation du parc d'autobus, la ville en coopération avec le STAR, fait construire des dépôts de bus et trois nouveaux ateliers sur la plaine de Baud afin de répondre aux exigences de l'augmentation du réseau.

Enfin, la ville est aménagée en fonction du nouveau trafic, la municipalité fait construire dès 1980, des abris de bus notamment aux stations charnière comme République.

¹¹⁵ Courrier des Rennais, le Rennais décembre 1977, page 43

L'intensité du trafic est augmenté durant la journée. On augmente le nombre de bus par ligne et un service de nuit est créé en 1981.

b) Le développement d'une coopération-transport à l'échelle du district

Le développement des lignes intra-urbaines constituait une promesse de campagne difficile à mettre en place, puisqu'il s'agissait de créer une gestion unique, organisant et coordonnant les transports de l'agglomération.

Christian Benoit, adjoint communiste en charge des transports et vice-président « transport collectif » du District, met en place une unification des tarifs sur l'ensemble du réseau et propose la création de nouvelles liaisons ainsi qu'un renforcement de plusieurs lignes.

Dès l'année 1978, les liaisons entre la ville centre, et les communes avoisinantes comme Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Chartres de Bretagne s'améliorent.

Cependant et à l'évidence, l'organisation homogène du réseau de transport en commun ne peut se réaliser que par le fait d'une seule commune, fut-elle la plus grande du District. Le transport collectif intra-urbain doit passer par une solidarité intercommunale, qui ne peut être efficace que sous la forme d'un syndicat intercommunal afin d'harmoniser au mieux les services. Aussi en 1980, le Conseil Municipal adopte le projet de statut d'un syndicat intercommunal à compétence unique dont le but est l'organisation des transports collectifs au sein de l'agglomération rennaise. Ce syndicat, appelé SITCAR, (Syndicat intercommunal de transports collectifs de l'agglomération rennaise), avec comme président Jean Normand, est composé de 28 délégués, 8 pour la ville centre et 1 délégué pour chacune des 20 autres communes.

1. Développement et limite du tout bus

a) Une politique de transport et de mobilité saluée comme une réussite

La politique des transports constitue un réel succès pour la ville et l'agglomération. L'un des éléments de preuve demeure l'augmentation croissante du nombre d'usagers depuis la création du réseau.

En effet, le nombre de citoyens se déplaçant grâce au réseau STAR n'a cessé de croître. Entre 1977 et 1983 presque 10 millions de voyageurs de plus ont été transportés (passant de 17 600 000 à 27 200 000), ce qui équivaut à environ 80 000 voyageurs par jour dont 30 000 qui arrivent

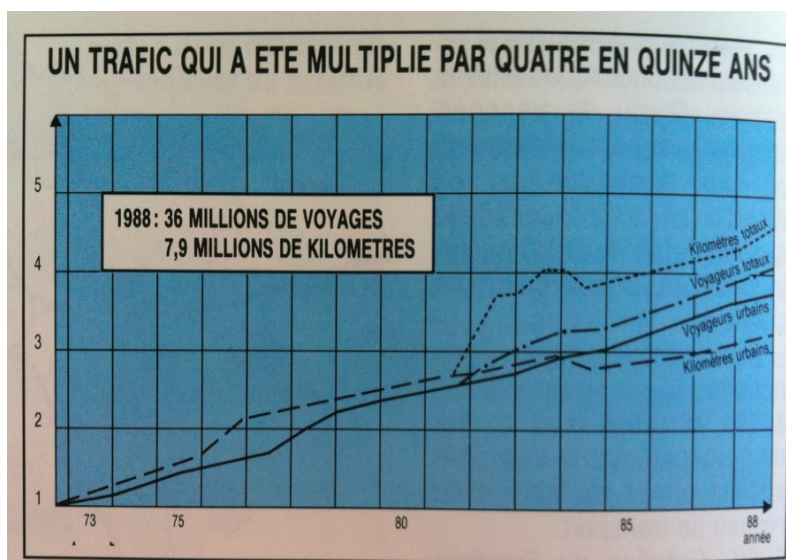


Tableau retraçant l'évolution du trafic depuis 1972 (supplément au Rennais n°271-novembre 1996)

en centre ville par le bus¹¹⁶.

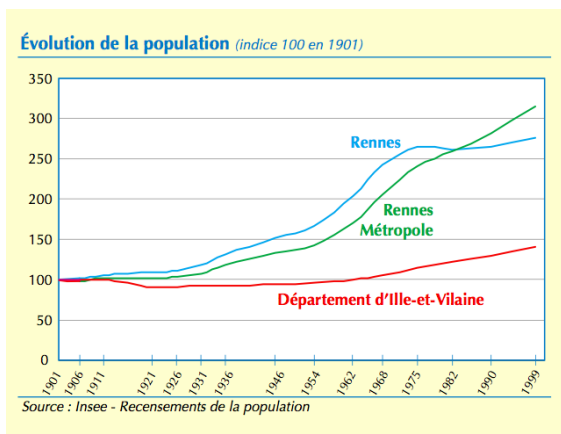
Enfin d'après le Rennais, en 1983, « les bus du SITCAR, auront transporté 30 millions de voyageurs et parcouru 12 millions de kilomètres ».

À la suite de cette politique efficace, qui est saluée par 72% des usagers trouvant les bus « proches et rapides », la ville de Rennes est citée en exemple dans les journaux nationaux.

L'hebdomadaire *l'Événement* publie : « la traversée des grandes villes de l'Ouest est un cauchemar, mais Rennes est une cité privilégiée. Grâce au plan de circulation mis en place au début des années 1980, les choses ne se passent pas trop mal. Tout n'est pas parfait. Mais on respire¹¹⁷ ».

b) Les prévisions démographiques de l'agglomération : une contrainte pour le transport public ?

Le réseau de transports publics doit prendre en compte l'évolution démographique afin



Évolutions de la population en indice base 100 depuis 1900

de répondre efficacement aux nécessités de déplacement. À l'évidence si la population connaît un accroissement régulier, la municipalité rennaise et le District seront dans l'obligation de revoir leur réseau de transport en commun, afin d'éviter toutes perturbations.

Il est à noter que Rennes et son agglomération ont connu une forte croissance de leur population, en comparaison avec la moyenne nationale.

¹¹⁶ Données fournies par le Rennais, février 1983, page 39.

¹¹⁷ Article du journal *l'Événement* du 21 janvier 1988

Ainsi de 1975 à 1982 la population du District a augmenté de 1% par an, de 1982 à 1990 de 1.05%. Tandis que, pendant ces deux périodes, la croissance démographique annuelle, au niveau national a été de 0.5%.

De plus, le District doit prendre en compte les estimations de croissance future de la population afin d'étudier au mieux les nécessités. Aussi, les projections de l'INSEE font état d'une augmentation annuelle de 1% pour la période 1990/2000 et de 0.5% pour la décennie 2000/2010.

Enfin, entre 1982-1990 l'accroissement de la population districale a été de 8.3% contre 0.5% pour la Bretagne¹¹⁸.

c) *Les conséquences négatives du « tout bus »*

L'instance plénière du 20 octobre 1989 organisée par le SITCAR, souligne les limites du trafic de bus qui a été multiplié par 4 en 15 ans, en insistant une fois de plus sur la nécessité d'un TCSP pour le District.

Le rapport mentionne des lignes déjà saturées. Certaines rues du centre atteignent un seuil critique de passages de bus dans la journée. C'est ainsi que près de 900 bus empruntent tous les jours la rue du Maréchal Joffre et 750 les quais. Des sondages réalisés auprès des usagers soulignent que 95% d'entre eux pensent que les bus sont surchargés et 60% considèrent la liaison nord-sud difficile.

De plus, le Rennais de novembre 1991 souligne une situation critique *« on roule à 5km/h sur la place de la République, 7km/h bd de la Tour d'Auvergne... il faut patienter plus de trois cycles de feux pour franchir le pont de l'Alma vers le centre ville. Si rien n'était fait, la situation deviendrait invivable d'ici à dix ans ¹¹⁹»*.

En outre, des études réalisées par la CETE (Centre études techniques de l'équipement) de la ville de Nantes *« prévo[y]aient, (malgré la création de couloirs de bus) un accroissement de 30 à 40% des temps d'accès en centre ville d'ici [1989] à 1997, des conflits entre les modes de transport, des difficultés accrues de stationnement qui [seraient] les conséquences inévitables de cette évolution »*.

¹¹⁸ Propos développés par Edmond Hervé au cours de l'exposé qu'il a présenté le 20 septembre 1993 au trois personnalités que Monsieur Bosson a désignées pour faire un rapport sur le projet du VAL.

¹¹⁹ Le Rennais, novembre 1991 page 32

Cet accroissement du temps d'accès au centre ville, afin de faciliter le déplacement des habitants du District, reviendrait à annuler le travail mis en place par la mairie de Rennes et le SITCAR.

Enfin, la dégradation du temps d'accès au centre ville induirait « *un alourdissement du déficit du réseau qui impliquerait une multiplication par 3 du montant de la fiscalité* ».

À l'évidence, la question de la congestion se posait avec une acuité de plus en plus pressante, conduisant Jean Normand à déclarer : « *les problèmes de circulation dans la ville étaient majeurs. Il fallait retrouver une respiration interne* ¹²⁰ ».

B. L'émergence de propositions alternatives au « tout bus »

Si la politique des transports au niveau du District est, dans l'ensemble, une véritable réussite, (une étude de la SOFRES place Rennes parmi les cinq villes françaises en matière de transport public offrant la meilleure satisfaction à ses habitants), il n'en demeure pas moins qu'au début des années 1980 on commence à percevoir les limites du « tout-bus ».

Alors qu'en 1977, aucune liste en lice pour la mairie ne parla de la construction d'un tramway, le groupe d'Union de la Gauche expose en 1983, dans son programme de campagne « *qu'il conviendra d'entreprendre l'étude d'un nouveau mode de transport plus performant que le bus* ¹²¹ », sans toutefois préciser quel moyen sera privilégié.

1. Les propositions socialistes durant la campagne municipale de 1983

a) Le retour d'une proposition antérieure : le tramway

Le tramway était un moyen de transport collectif déjà bien connu des rennais puisqu'en 1897, la ville inaugurait ses premiers tramways électriques urbains en créant le TER (Tramways électriques de Rennes). En 1907, un réseau de 15 kilomètres réparti en 6 lignes permettait de transporter les quelques 90 000 Rennais. Néanmoins, le tramway a connu son âge d'or, et déjà dans les années 1930, face à l'essor démographique et urbain, ce moyen de transport ne suffisait pas à répondre aux attentes des habitants. En effet, au début du 20ème siècle, les quartiers se sont étendus, notamment, au sud de la gare ; d'autres se sont créés comme Saint-Martin où encore la Touche.

¹²⁰ Entretien avec Jean Normand ancien président du SITCAR

¹²¹ NORMAND (Jean), *Le Val de Rennes : Un combat pour la ville*, Apogée, Rennes, 2002, page 15

Le tramway est alors concurrencé par l'avènement du bus. D'ailleurs, la chambre de commerce proposait même de réaliser « *d'urgence la substitution aux tramways électriques, des services d'autobus* ». Aussi en juin 1933, trois lignes sont créées ce qui va sonner le glas du tramway, roulant pour la dernière fois sur le pavé rennais en 1952.

Cependant, malgré la fin précipitée du tramway, rentré un peu rapidement au dépôt, après avoir mal vieilli pendant la guerre, la municipalité sous la houlette d'Henri Fréville réfléchit à la fin des années 1960, au retour à un tramway plus moderne.

En effet, l'essor nouveau que connaissait la ville durant les Trente Glorieuses imposait à l'équipe municipale de réfléchir à la question transport avec acuité.

Le principe du tramway est même étudié et adopté durant le dernier mandat d'Henri Fréville, mais sans véritablement galvaniser les foules. Il faut dire que ce moyen de transport ne laissait pas aux Bretons un souvenir impérissable.

b) Les souvenirs du tramway rennais

Au début des années 1930, le journal *Ouest-Éclair* se faisait l'écho d'une population exprimant son mécontentement face à un réseau de transport en commun, qui ne répondait pas à leurs attentes.

En 1932, un lecteur du quotidien s'interrogeait : « *Sommes-nous condamnés aux tramways à perpétuité ?* ¹²² ». Ces constatations et critiques étaient partagées par beaucoup. L'automobile-club de l'Ouest dénonçait des tramways qui « *ferraillent beaucoup* » et « *peu confortables* ». Face aux manques d'initiatives rapides des décideurs locaux, et à l'aggravation du problème, un carrossier de la ville, nommé Pierre Morin, se décida à la fin de l'année 1932 de se reconvertir en transporteur en proposant « *un bus toutes les 20 minutes [avec] 22 places assises* ».

En 1987, lors de l'exposition « la trace futur » (cf Ière partie, chapitre 2), les organisateurs avaient mis à disposition des cahiers d'observation dans lesquels les visiteurs pouvaient écrire leurs opinions sur le moyen de transport en commun qui leur semblait préférable.

Certains refusaient la construction d'un nouveau tramway, perçu comme un moyen de transport « *périmé* ».

En outre, il était considéré pour certains comme « *un retour en arrière* ». C'est le cas d'un des habitants de Pacé qui écrivait « *quand on a connu le tram dans sa jeunesse, on ne peut*

¹²² Propos mentionné par CHAPLEAU (Philippe), op cit., page 8

être favorable à ce type de transport même s'il a été amélioré¹²³ ».

Néanmoins, malgré ces souvenirs peu sympathiques mais bien présents dans certaines mémoires rennaises, le SITCAR souhaitait étudier toutes les propositions, afin de répondre, au mieux à la nécessité de déplacement.

2. La création du SITCAR, et les premières études

Comme le souligne Jean Normand, le deuxième mandat d'Edmond Hervé marquera une étape décisive dans la réflexion de la ville sur le nouveau mode de transport à adopter. Fallait-il prendre exemple sur les villes de Nantes ou de Grenoble qui dès 1985 et 1987 avaient mis en exploitation un tramway ? Le choix était important car il marquerait le caractère irréversible de la direction qu'allait prendre le tramway.

Les élus socialistes rennais le savaient, il leur faudrait être prudents. La décision du transport en commun avait été délicate pour ces deux villes, car, technique, elle avait glissé dans le domaine du politique, coûtant la majorité au bénéfice de la droite.

a) Les premières études SOFRETU et CODRA

Le SITCAR une fois constitué, organisa dès 1985 une délibération visant à mener une étude d'opportunité d'un système de TCSP.

Deux bureaux d'études, aux compétences reconnues et différenciées¹²⁴, la SOFRETU (Société française d'études et de réalisations de transports urbains), filiale d'ingénierie de la RATP (Régie autonome des transports parisiens), et le CODRA (Conseil à la décision et à la réalisation en aménagement) furent désignés par la SITCAR afin d'étudier la faisabilité d'un TCSP pour la ville. Les conclusions des bureaux étaient favorables à la réalisation d'un transport en commun en site propre mais pour des raisons différentes.

La SOFRETU proposait un tramway moderne, de type Alstom, sur un tracé reliant Villejean au Blosne. Il devait, de plus, contourner l'hypercentre historique et éviter la gare.

Selon ce rapport, le tramway additionné de nombreux avantages (confort, rapidité, sûreté) et

¹²³ Morceau choisi des cahier d'observation des visiteurs de l'exposition : « la trace du future ».

¹²⁴ Dans l'Ouest-France du 17 octobre 1986, Jean Normand déclarait : « Nous avons retenu deux bureaux, l'un plus technicien, plus spécialisé dans les transports collectifs, qui a notamment travaillé sur le tramway à Nantes, la SOFRETU ; l'autre, le CODRA, qui a une vue plus sociologique et prend les problèmes davantage sous l'angle de l'urbanisme ».

permettait surtout de réduire la congestion urbaine en limitant l'utilité de la voiture en Centre-Ville. En sus, l'investissement du tramway, allait permettre de réaliser par la suite des économies en matière d'aménagement de la voirie.

Enfin, sur le plan financier, le tramway était selon, la SOFRETU, à la portée de la ville. Le coût total estimé du tramway était de l'ordre de 760 millions de francs. Il serait, d'après les estimations, subventionné à hauteur de 50% par l'Etat. De plus, une augmentation du versement transport à la charge des entreprises de 1 à 1,5%, ainsi qu'une hausse du nombre d'usagers, complétées par de futures économies (en substituant le tramway au ligne de bus moins rentables) permettraient largement de payer ce TCSP à la ville.

Le rapport CODRA mentionnait qu'un TCSP ou un mégabus aurait pour Rennes à peu près les mêmes effets. La ville, à la configuration assez concentrée, n'aurait pas obligatoirement avantage à choisir un tramway dont les bénéfices sont vérifiables uniquement sur des distances longues. Cependant, le rapport insistait sur l'image de marque qu'offrirait un tramway pour Rennes et penchait donc pour cette solution plus innovante.

Néanmoins, il est à noter que le système du mégabus, voté en 1983 et soutenu par le géographe et premier adjoint de l'époque Michel Phlipponneau, était davantage en conformité avec la politique du SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement Urbain). Celui-ci prévoyait un développement urbain « modéré », « équilibré » et « solidaire » en organisant la périphérie de Rennes en « Villettes » afin d'éviter un « bourrage urbain ».

L'idée directrice selon l'élu, était que les transports en commun devaient être adaptés au développement en étoile de l'agglomération, c'est-à-dire sans desservir une direction préférentielle.

Le 22 janvier 1987, le SITCAR, après avoir été sensible aux arguments de la SOFRETU, lui commande un nouveau rapport concernant les fondements techniques du TCSP, en prenant en compte la nouvelle exigence de la municipalité, à savoir la desserte du centre en sous-terrain.

Ce rapport remis, le 8 octobre 1987, repousse définitivement la solution du mégabus, et semble confirmer le choix du tramway.

Mais, alors que celui-ci semble être acquis. Jean-Luc Lagardère PDG de MATRA (Mécanique aviation traction), rencontre Edmond Hervé à Lille. Il lui propose d'étudier la faisabilité d'un métro pour Rennes. Le maire qui « *avait été favorablement impressionné par le VAL [...]. [et] espérait que les conditions seraient réunies, notamment les conditions financières pour que Rennes puisse suivre l'exemple de Lille*¹²⁵ » accepte la proposition.

¹²⁵ NORMAND (Jean), op cit., page 26

Quelques temps après (le 27 octobre 1987), MATRA rendit, un dossier à Jean Normand sur l'étude d'un métro pour la capitale bretonne.

Afin de réfléchir à l'opportunité du métro, l'ordre du jour du Conseil Municipal de la ville de Rennes du 7 décembre 1987 est légèrement modifié. Alors qu'il avait pour but initial de choisir entre le mégabus ou le tramway, les élus devront choisir entre le mégabus ou un TCSP. Laissant en suspend, le choix dudit TCSP.

Après plus de cinq heures de débat houleux, où chacun pu s'exprimer. Michel Phipponneau défendit, le système des mégabus. La majorité socialiste repousse ce choix fondé selon Edmond Hervé sur « *une conception archaïque des rapports entre la ville de Rennes et les communes périphériques du District*¹²⁶ » et qui, selon Jean Normand, « *ne pourrait créer le choc commercial indispensable pour convaincre les usagers ou une partie d'entre eux de laisser la voiture au profit du transport collectif*¹²⁷ ».

b) La prise en considération du VAL

Bien qu'étonnant, - Rennes serait la plus petite ville du monde à avoir un métro - cette proposition qui pourrait paraître à première vue disproportionnée semble, apparaître, chemin faisant, comme une proposition crédible pour le SITCAR.

Jean Normand s'interrogeait alors : « *La question lourde est la suivante : l'avenir du transport urbain n'est-il pas à l'automatisme ? Rennes, ville du futur, ne doit-elle pas se tourner vers une nouvelle technologie de transport ? De ce fait, le tramway est-il bien la meilleure technologie pour Rennes*¹²⁸ ? » Celui-ci accepte, le 28 janvier 1988 la proposition de MATRA concernant la réalisation d'un dossier de prise en considération du VAL, afin de définir, avec l'aide de la SOFRETU, les aspects sociaux et économiques, ainsi que les coûts en matière de génie civil.

Néanmoins, pour les élections municipales de mars 1989, le dossier reste en suspend. Edmond Hervé ne prenant pas position sur le choix entre le VAL ou le tramway.

Les délibérations concernant le choix du TCSP ont lieu, le 25 octobre 1989. Le Conseil Municipal de Rennes se prononça après sept heures de débat en faveur du VAL. La décision a été votée par 43 voix sur 59 votants. Une partie des élus communistes et de l'opposition choisissent l'abstention, tandis que les 4 conseillers écologistes votent en faveur du tramway,

¹²⁶ Déclarations retranscrite par l'Ouest-France du 7-8 décembre 1987

¹²⁷ Propos tenu par Jean Normand lors du débat du Conseil Municipal de Rennes le 7 décembre 1987

¹²⁸ CHAPLEAU (Philippe), NIESTER (Jean-Michel), op cit., page 11

moins cher et à leurs yeux plus écologique.

Le lendemain, le 26 octobre, le SITCAR se prononce, lui aussi, pour le VAL. *Ouest-France* peut alors titrer : « *Rennes aura son métro*¹²⁹ ». Ce choix d'après le président du syndicat, demeure « *un pari sur l'avenir* » et « *va tirer l'agglomération, le département et la région par son image de modernité* ».

Les communes de l'agglomération rennaise votent, pour une très large majorité en faveur du VAL (88,7% des voix) ; Certaines joignent cependant à leur vote des interrogations quant à la question financière.

*

* *

À l'évidence le choix de la construction d'un « nouveau mode de transport plus performant que le bus » relève d'une anticipation de bon sens, visant à construire la ville en répondant aux exigences du futur. Face aux limites du « tout bus » et à l'accroissement démographique du District, le développement intelligent du réseau de bus commençait à montrer ses limites.

Aussi, continuant à vouloir répondre aux critères d'une métropole régionale attractive et moderne, le District et le SITCAR ont fait le choix d'un TCSP.

Dans l'introduction de l'ouvrage *Le VAL à Rennes ???*, Michel Phlipponneau souligne avec pertinence les enjeux d'une politique de transport, et les répercussions de cette dernière sur la ville, en particulier sur le plan environnemental et social. Ainsi écrit-il « *les rapports sont étroits entre la structure urbaine, les conditions et le cadre de vie du citoyen et ses modes de déplacement. Il est à la fois piéton, parfois cycliste, automobiliste, usagers d'un transport public. Il est sensible aux nuisances comme aux avantages d'un nouveau système. S'il est fier de la modernité de sa ville, il est aussi contribuable et s'il est chef d'entreprise, il n'est pas indifférent au taux du «versement transport* ¹³⁰ ».

Aussi, le choix du VAL prend t-il en compte tous ces paramètres ? Ce choix est-il véritablement guidé par le paradigme qui a servi jusqu'alors de ligne directrice et cohérente à toutes les politiques publiques envisagées, décidées, et mise en place durant la mandature d'Édmond Hervé ?

La décision du VAL par rapport au tramway est-elle un choix uniquement fondé sur des critères objectifs, technologiques ou urbanistiques, sans prendre en compte les retombés positives pouvant être espérées lorsque l'on réalise un investissement de cette taille ? Rennes a-

¹²⁹ Cf *Ouest -France*, 27 octobre 1989

¹³⁰ PHILIPPONNEAU (Michel), *Le Val à Rennes ???* Nature et Bretagne, Rennes, 1994, page 9

t-elle pensé qu'elle serait la « plus petite ville du monde dotée d'un métro » et qu'en cela elle pourrait, dans une certaine mesure, préférer le tout image à « l'intelligence » d'un investissement ?

Toutes ces questions sont en réalité le cœur de notre exposé. Nous allons tenter d'y répondre dans le chapitre qui suit.

Chapitre 2 : La justification du choix du VAL : une campagne basée sur des critères objectifs et techniques

Les différentes études de projets ont permis des comparaisons précises afin de déterminer le choix optimal entre les deux TCSP. La SOFRETU et MATRA ont comparé les deux moyens de transports (VAL et tramway), et en définitive, le métro s'est montré plus efficace sur un certain nombre de points précis.

Cette période de formulation des opportunités est décrite par Thoenig et Mény comme le « *travail grâce auquel un enjeu inscrit sur l'agenda gouvernemental où un problème est transformé en alternative pour l'action, en solution* ¹³¹ »

Il semble ici facilement démontrable que le choix entre les deux moyens de transports ait été fondé sur des critères objectifs liés à la morphologie de la ville (A) et aux avantages techniques du VAL sur le tramway (B). Enfin nous verrons que ce projet a pu être envisagé grâce à la capacité de financement de la ville et du District (C).

*

* *

A. Un choix justifié par la configuration de la Ville

Les études, commandées par la SITCAR dès 1985, avaient notamment pour but de trouver le meilleur moyen de transport pour l'agglomération eu égard notamment à l'importance de la population, à la densification urbaine, mais aussi à la structure et à la conurbation particulière du District Rennais.

Les décideurs ont donc dû prendre en compte les caractéristiques urbaines propres à la ville. Pour ce faire, ils ont notamment étudié la délicate question du passage du TCSP au cœur du centre ville ainsi, que la desserte de la gare.

1. La desserte de l'hypercentre

La première contrainte concernait la desserte du centre-ville. Certaines études proposaient même de le tangenter. Cependant, les élus de la majorité étaient décidés de faire passer le TCSP au cœur de la ville qui avait fait l'objet d'importantes rénovations. Nous pouvons

¹³¹ MENY (Y), THOENIG (JC), *Politiques publiques*, PUF, Thémis, 1989,p.200

rappeler ici l'aménagement d'un vaste plateau piétonnier (cf : partie 1 chapitre 2).

Selon la municipalité, il était impensable de revenir sur une politique d'urbanisme coûteuse, qui avait, de plus, démontrée son efficacité en « *amélior[ant] le cadre de vie et la sécurité des piétons*¹³² ».

Le passage du TCSP en sous-terrain était alors présenté comme la meilleure solution, permettant à la fois de préserver le plateau piétonnier et d'offrir une sécurité optimale en évitant aux piétons de partager la chaussée avec un transport en commun.

Car, pour Edmond Hervé, il n'était pas question, notamment pour la sécurité des piétons de faire passer un TCSP en surface. Le voyage d'étude à Grenoble où le tramway dessert le centre-ville en surface, l'avait confirmé dans son intuition.

De plus, il semblait impossible de copier la capitale de l'Isère : les rues étroites et parfois sinueuses de Rennes permettait difficilement, pour des raisons techniques, de construire en surface un TCSP.

En outre, la question de l'esthétisme était un paramètre qui confortait le choix du passage en sous-terrain.

Ainsi, le 7 décembre 1987, au cours du conseil municipal adoptant le principe du TCSP, le maire de Rennes déclarait « *Nous ne pouvons pas ne pas le desservir [le centre] sous peine de le voire périliter[...] Dans la vie il est des principes forts auxquels on tient. Il en est un auquel je tiens absolument : je ne prendrai jamais la décision de faire passer un TCSP en surface dans le centre-ville pour des raisons de sécurité, d'environnement, d'esthétique et d'architecture. Voyez-vous un filet de câble dans une rue du XVIIIème ? Voyez-vous un TCSP en surface se frayer un passage entre des centaines et des centaines de piétons ?* ».

Le problème de la traversée du centre a rapidement été posé au cours des débats des différentes assemblées. Certains élus, comme les verts sous la houlette d'Yves Cochet se sont opposés à un tunnel, prétextant la possibilité d'un partage de la voirie, sans rompre avec la mise en place du plateau piétonnier.

La société MATRA avait bien compris que l'argument d'un TCSP en souterrain pourrait faire pencher la balance en faveur du VAL. Aussi, dans le dossier d'étude de faisabilité d'une ligne VAL à Rennes en date du 21 octobre, l'entreprise développe « *un premier avantage du VAL par rapport au tramway* » celle « *d'une insertion totalement souterraine dans l'hypercentre, évitant ainsi toute nuisance*¹³³ ».

¹³² Le Rennais, décembre 1978, page 11

¹³³ Étude de faisabilité d'une ligne VAL , MATRA Transport : le 21 octobre 1987

2. La délicate question de la desserte de la gare

a) Un problème d'accessibilité

La desserte de la gare posait également problème: fallait-il la desservir directement ou non ?

La réponse n'était pas toute à fait évidente, « *cette question peut paraître aujourd'hui surprenante, mais à l'époque, elle ne l'était pas* ¹³⁴, « *certains pensaient qu'on pouvait passer à proximité de la gare mais sans la desservir directement*¹³⁵».

La question et le problème de la desserte sont eux aussi liés à la configuration particulière de la ville. La gare est située sur une faille géologique avec un dénivelé de plusieurs mètres entraînant des complications importantes en terme de génie civil. Le seul moyen de contourner directement la complication est le creusement d'un souterrain.

Durant les études de faisabilité réalisées par la CODRA et la SOFRETU, le président du SITCAR s'interrogeait sur la question du tracé en centre ville. « *Comment passer à proximité de la gare alors que le pont de l'Alma en est éloigné de 300 mètres* ¹³⁶». Il y avait un « *problème d'accessibilité qui n'était pas si simple. Pouvait-on passer par la rue de Châtillon et abandonner la rue l'Alma qui semblait construite pour recevoir un tramway ? Mais comment le faire descendre 10 mètres plus bas au nord de la gare ? Irréalisable* ¹³⁷»

b) Les options et les scénarios étudiés avant le choix du VAL

Le Rennais de janvier 1987 fait état des différents scénarios étudiés afin de « *dégager la meilleure solution pour le futur tracé d'un nouveau type de transport en commun*¹³⁸». Quatre tracés sont alors proposés présentant chacun des inconvénients.

- Le premier empruntait la Rue de l'Alma et remontait ensuite vers le centre. Ce scénario présentait des limites importantes avec une insertion difficile dans la voirie, notamment après le pont de l'Alma. De plus cette proposition imposait la quasi nécessité de démolir la partie Est de l'îlot Paul Féval, et de parcourir 250 mètres à pied pour accéder ensuite à la gare.

¹³⁴ Entretien avec Daniel Delaveau le 3/04/2012

¹³⁵ Entretien avec Daniel Delaveau le 3/04/2012

¹³⁶ NORMAND (Jean), *Le VAL de Rennes un combat pour la ville*, Apogée, Rennes, 2002 page 19

¹³⁷ NORMAND (Jean), op cit., Page 19

¹³⁸ Le Rennais, janvier 1987, page 16

- Le deuxième scénario empruntait la rue de Châtillon pour rejoindre le pont de l'Alma, entraînant des contraintes techniques, notamment en matière d'aménagement de la place sud. De plus le tracé en biais rendait difficile un aménagement d'ensemble à long terme.
- La proposition numéro 3 faisait passer le TCSP au plus près de la nouvelle gare ferroviaire, imposant une restructuration de la gare routière et la construction d'un pont au nord des rames de chemin de fer.
- Enfin, le dernier tracé prévoyait de construire un pont pour franchir les voies et le boulevard de Beaumont entraînant une restructuration lourde de la gare.

Les quatre propositions faisant passer un TCSP en surface sans pouvoir desservir directement la gare semblaient manifestement peu optimales. Aussi, l'unique solution était de construire un TCSP intégral « *car la gare négligée par le tramway peut très bien être desservie par le VAL* » « *offr[ant] aux 27 000 voyageurs quotidiens, (et 35 000 départs de gare annuel) l'occasion d'une interconnexion rapide entre rail et réseau urbain¹³⁹* ». Cette dernière possibilité a contribué un peu plus à convaincre les élus du choix judicieux du métro plutôt que du tramway.

3. L'absence de banlieues rennaises

La ville de Rennes et son agglomération ont un Schéma de Cohérence Territorial (ScoT) original, qui qualifie la ville centre « d'archipel ». Cette planification urbaine donne à voir « *une île principale, reliée à des îlots, dans un océan de verdure. Une image s'impose, celle d'une ville verte et aérée, insérée dans des paysages ouverts et préservés¹⁴⁰* ».

Cette construction urbaine permet une articulation entre « l'île principale », ayant une place et un rôle prédominant, à l'instar d'une métropole régionale, offrant un grand nombre de service (équipements urbains, entreprises, écoles et universités) et les petites villes de campagne situées dans la périphérie. Comme le souligne Yves Chapuis - adjoint à l'urbanisme après le départ de Michel Phlipponneau de l'équipe municipale - « *l'association organique de plusieurs villes entre elles, petites et grandes,[...] n'existent qu'unies ou dépendantes les unes des autres, alors même qu'elles peuvent être relativement éloignées les unes des autres¹⁴¹* ».

Cet éloignement géographique et la présence d'espaces verts entre la ville-centre et les villes péri-urbaines ont pour corollaire l'absence d'une véritable banlieue autour de Rennes.

¹³⁹ Le Val pour l'agglomération rennaise en 10 points SITCAR-LEROY-HAMEL-Relations Publiques. Rennes-Septembre 1991

¹⁴⁰ <http://www.paysderennes.fr/article/view/246>

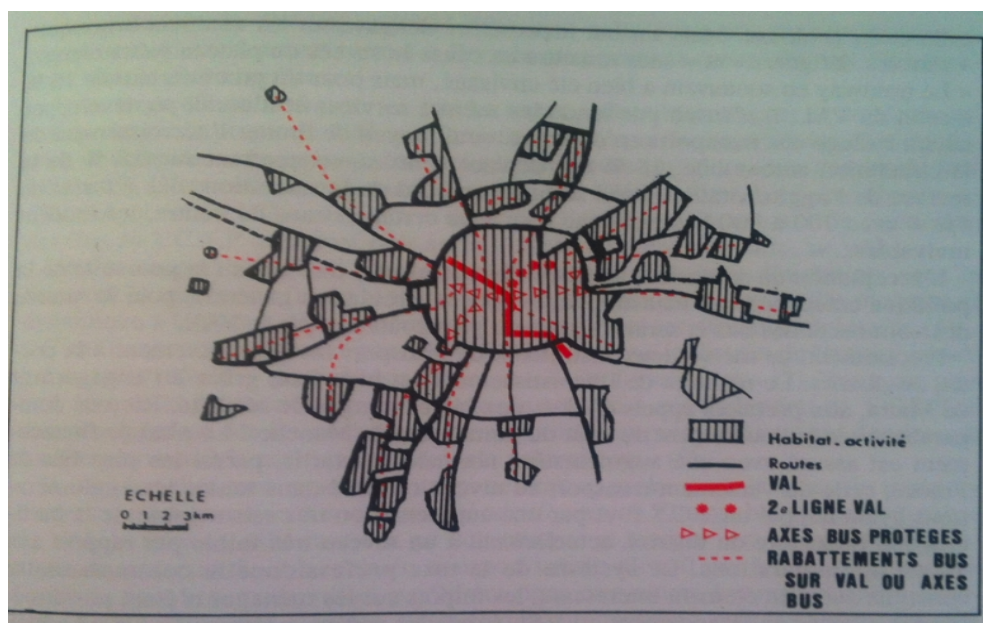
¹⁴¹ <http://www.annales.org/re/2008/re52/Chapuis.pdf>

Cette absence de banlieue a été un argument de plus limitant la pertinence du tramway ; car son principal avantage était de desservir la périphérie proche de la métropole à un coût de construction relativement moindre que celui d'un véhicule automobile léger (VAL). Il était alors plus pertinent de développer un réseau combinant un TCSP intégral, pour répondre au besoin du centre et un réseau de bus pour desservir les villes avoisinantes.

En 1993, la SEMTCAR (société d'économie mixte de transport en commun de l'agglomération rennaise) mettait en place un projet de desserte combinant ces deux moyens de transports. Cela en accord avec ce qui avait déjà été proposé en 1991 dans le livret *Le VAL pour l'agglomération rennaise en 10 points* : « *Le VAL s'intégrera dans un projet global de transports sur toute l'agglomération, contribuant ainsi à des déplacements rapides dans un maximum de confort et de sécurité*¹⁴² ».

Plusieurs fois le SITCAR reprendra cet argument, notamment dans son journal, afin de tenter de convaincre les habitants du District du bien fondé de la décision.

Aussi, le VAL n'était qu'une partie d'un projet beaucoup plus large. La construction du TCSP devait entraîner une réorganisation des transports collectifs de l'ensemble du District. « *Bus et VAL vont se compléter dans un plan de restructuration du réseau de transports collectifs*¹⁴³ ».



Projet de déplacement articulant VAL et BUS. Source : PHILIPPONNEAU (Michel), *le Val à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994

¹⁴² Le Val pour l'agglomération rennaise en 10 points SITCAR-LEROY-HAMEL-Relations Publiques. Rennes-Septembre 1991

¹⁴³ Le VAL journal d'information du syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération rennaise n°2

Le journal du VAL illustre même ce propos en prenant un exemple : « *L'habitant de Vern sur Seiche, par exemple, voulant se rendre à l'université (ou au CHR) gagnera demain au moins 20 minutes sur son temps de transports (Bus+ Val) »*

La morphologie de l'agglomération rennaise ordonnait, selon les experts, de mettre en place une articulation entre un mode de transport lourd pour desservir la capitale bretonne et un réseau de bus, afin de relier cette dernière aux villes périphériques. Aussi, et dans cette perspective, il n'est pas nécessaire de faire circuler un TCSP en dehors des limites géographiques de Rennes.

Ces trois points liés à la morphologie de Rennes, à savoir la traversée du centre-ville, la desserte de la gare ainsi que l'absence de banlieue, ont été des éléments décisifs en faveur du VAL. Cependant, il aurait été possible selon les experts de construire un tramway avec deux tunnels, l'un pour desservir le centre-ville et l'autre la gare. Néanmoins, la courte distance séparant la gare de la station République rendait inopportune la construction de ces tunnels, et appelait au creusement d'un seul tunnel continu. En outre, les caractéristiques technologiques propres au VAL ont fini de convaincre le SITCAR et les élus du District de la pertinence de ce projet.

B. Les avantages du VAL sur le tramway : une analyse sans complaisance

Au cours des années 1987 et 1988, deux études ont été menées par la SOFRETU et Matra-Transport concernant les avantages respectifs des deux TCSP. Les contraintes spécifiques de l'agglomération rennaise ont été prises en compte afin de permettre une comparaison des différentes *performances*, aboutissant, en définitive, au choix du VAL.

Reprenant le livre de Christian Gerondeau sur *les transports urbains*¹⁴⁴, les choix d'investissement en matière de transport pour la collectivité ne se font pas seulement en fonction d'éléments monétaires. « *On sait depuis les années 1960 et le livre de Pierre Merlin, Les transports parisiens,*¹⁴⁵ *que les usagers font intervenir la dépense monétaire mais aussi le temps de trajets et les conditions de confort*¹⁴⁶ ».

Les usagers des transports en commun utilisent la notion de « coût généralisé ». C'est-à-dire la somme dans une même unité (argent, temps) qu'ils sont prêts à dépenser en fonction du

¹⁴⁴ GERONDEAU (Christian), *Les transports urbains*, Paris, 1991

¹⁴⁵ MERLIN (Pierre), *Les transports parisiens*, Masson et Cie, Paris, 1967

¹⁴⁶ GERONDEAU (Christian), cit op., page 47

temps passé et des inconforts subis. Aussi, « *l'utilisateur choisira sa destination, son mode de transports son itinéraire en fonction du coût généralisé correspondant. Le gain de coût généralisé sont devenus l'indicateur principal de l'efficacité des investissements dans les réseaux de transports*¹⁴⁷ ».

1. La question de la vitesse

La question de la vitesse est liée à celle du temps. Le temps que les citoyens sont prêts à prendre, pour préférer le transport en commun aux moyens de transport personnel.

Christian Gerondeau développe à quel point le temps peut-être une donnée rare pour le particulier. Reprenant l'adage populaire « *le temps c'est de l'argent* », il affirme que l'« *on conçoit qu'ils l'économisent, voire soient prêts à payer plus cher son déplacement pour gagner du temps*¹⁴⁸ ».

La question de la vitesse et du temps nécessaire pour se déplacer a donc été une des variables prises en compte en faveur du métro. Dans le livret *Le VAL pour l'agglomération rennaise en 10 points*, MATRA développe les avantages du VAL sur le tramway en matière de vitesse. « *Le VAL à Rennes, a une vitesse d'exploitation commerciale supérieure à celle du tramway (32 km/h contre 19km/h)* ». Cette différence s'explique notamment par le fait que le VAL est un TCSP intégral non-soumis aux embouteillages ou à l'organisation de la circulation (comptant 24 feux tricolores sur le corridor du TCSP).

2. La question de la sécurité

La sécurité est aussi l'un des critères importants étudiés, ayant tourné en faveur en VAL. À l'époque de la parution du livre de Christian Gerondeau, en 1991, c'est à dire quelques mois après le vote en faveur du VAL, « *le tiers des décès accidentels est dû à la circulation (plus de 10 000 morts par ans), la moitié des accidents de circulation a lieu dans une agglomération de plus de 5000 habitants*¹⁴⁹. »

La question de la sécurité a été posée, comme nous l'avons vu plus haut, par Edmond Hervé qui ne souhaitait pas un TCSP en surface au cœur du plateau piétonnier. Le TCSP intégral est la garantie qu'aucune collision entre individu et le VAL puisse avoir lieu. Au delà de la sécurité propre au métro, le VAL offre une sécurité renforcée par la présence de portes

¹⁴⁷ GERONDEAU (Christian), cit op., page 50

¹⁴⁸ GERONDEAU (Christian), op cit., page 48

¹⁴⁹ GERONDEAU (Christian), op cit., page 76

palières évitant toute chute d'individu sur les rails.

3. La flexibilité

La flexibilité est une fois de plus, un argument en faveur du métro. Le métro automatique permet, contrairement au tramway, de jouer sur ce paramètre pour modifier l'offre en fonction de la demande. Selon Edmond Hervé « *la conduite automatique était un élément d'avenir* ». Parce que la « *ville vit* », il y a un « *impératif de flexibilité des horaires*¹⁵⁰ ».

Le rapport de MATRA transport du 27 octobre 1987 souligne que la VAL offre « *une possibilité de desserte plus fine* » en jouant sur les fréquences garanties par les automatismes. Le rapport dresse un tableau comparant les fréquences de desserte à différents moments de la journée, que l'on peut retrouver si-dessous.

Comparaison des fréquences entre le VAL et le tramway		
	VAL	Tramway
Heure de pointe	3 minutes	4 minutes
Heure creuse	5 minutes	7 minutes
soirée	7,5 minutes	12 minutes

Tableau tiré de l'étude de faisabilité d'une ligne de VAL à Rennes réalisé par le MATRA transport le 21 octobre 1987

Cette flexibilité plus fine est possible grâce à deux éléments principaux. Le site propre intégral permet de ne pas dépendre de la circulation urbaine et de desservir chaque station sans retard. D'autre part, l'automatisme du VAL permet d'augmenter l'offre de transport à un coût de fonctionnement quasi constant. Seule l'augmentation de la consommation en électricité modifie, à la hausse, le coût d'exploitation en période de pointe.

Aussi, et comme le souligne le document *Le VAL pour l'agglomération rennaise en 10 points*, « *les coûts d'exploitation du VAL sont bien maîtrisés : l'exploitation automatique des rames permet de stabiliser le coût kilométrique, quelle que soit la densité du trafic.* »

4. Le coût de fonctionnement des transports en commun et l'équilibre de fonctionnement

Les coûts de fonctionnement des transports, avec la question sous-jacente de l'équilibre de fonctionnement, est un point capital qui doit être posé pour la collectivité. Comme le

¹⁵⁰ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

souligne Christian Gerondeau, « *les comptes de fonctionnement des transports en commun sont rarement équilibrés. La part des dépenses couverte par les recettes a fortement diminuée*¹⁵¹ ». Par souci de clarté, il faut noter qu'au milieu des années 1980, « *le taux de couverture des dépenses par les recettes de trafic atteint 37% en région parisienne* » contre 45% pour les réseaux de province.

Cette question, qui ne prend pas directement en compte le coût d'investissement, reste déterminante pour les finances de la collectivité sur le moyen terme. Ce paramètre a été souligné par MATRA en prenant exemple sur le VAL à Lille (TCSP inauguré en 1983 et signé de sa main). Dans le dossier d'étude de faisabilité du 21 octobre 1987 l'auteur soulignait « *À Lille, le VAL a rapidement atteint l'équilibre entre recettes (en hausse grâce à une croissance du trafic) et dépenses de fonctionnement*¹⁵² ».

En effet, le VAL permet, contrairement au tramway ou au bus, de réaliser le petit équilibre. C'est-à-dire que, les coûts de fonctionnement sont couverts par les recettes des titres de transports.

Les décideurs publics ont alors fait le choix d'investir dans un TCSP intégral avec l'assurance de bénéficier par la suite d'un équilibre de fonctionnement, plutôt que d'investir dans un moyen de transport moins coûteux en terme d'investissement, mais plus onéreux par la suite .

L'auteur du livre *Les transports urbains*, dégage quelques conclusions en analysant les différents comptes d'exploitation des sociétés de transport¹⁵³.

Comparaison des dépenses de fonctionnement des TCSP		
	Moyenne des comptes d'exploitation	VAL à Rennes
Frais de personnel	Jusqu'à 80% des frais de fonctionnement	18MF /43MF = 42%
Dépenses d'énergie	5 à 10% des dépenses	5,5MF/ 43MF = 13%

Cette différence de près de 40 points en terme de frais de personnel constitue le paramètre majeur expliquant la réalisation du petit équilibre.

¹⁵¹ GERONDEAU (Christian), op cit., page 66

¹⁵² Le Val pour l'agglomération rennaise en 10 points, SITCAR-LEROY-HAMEL-Relations Publiques. Rennes-Septembre 1991

¹⁵³ GERONDEAU (Christian), op cit., page 65

C. La justification de la possibilité du VAL

1. La croissance démographique importante de Rennes et de son agglomération

Le choix du VAL est apparu, pour les détracteurs du projet, disproportionné et inadapté, notamment en raison d'un nombre d'habitants assez faible pour une métropole européenne. Il est vrai que le nombre de citadins est une question importante pour déterminer le moyen de transport le plus pertinent.

Il paraissait surprenant, pour beaucoup, que Rennes, 11ème ville de France en terme d'habitant construisait un métro alors que d'autres villes plus grandes comme Nantes ou encore Bordeaux aient fait le choix du tramway.

Le journal *Ouest-France* soulignait même dans son numéro du 24 octobre 1989 que « *Ce sera la première fois qu'une agglomération de 300 000 habitants choisit le métro* » démontrant une fois de plus le lien qu'il pouvait y avoir entre moyen de transport et le nombre d'habitants de la ville.

Il est vrai qu'avant Rennes, seulement Lille avec son million d'habitants avait fait le choix du VAL. Mais lorsque Toulouse choisit, après de nombreux débats, ce même moyen de transport, celui-ci paraissait plus accessible pour la capitale bretonne.

En 1993, au moment de l'alternance, le nouveau ministre des transports Bernard Bosson décida d'annuler la subvention promise par Jean-Louis Bianco et impose une commission composée de « trois sages¹⁵⁴ » afin d'étudier la crédibilité du dossier VAL.

Edmond Hervé, lors de l'accueil des trois personnalités, désignés par le ministre, avait insisté sur la progression de la démographie de la ville de Rennes et de son agglomération afin de crédibiliser davantage le projet qu'il défendait depuis déjà plus de cinq ans.

L'orateur insistait sur le fait qu'il fallait, pour « *définir une politique de déplacement dans la ville et le district* », prendre en compte le bassin d'emploi, totalisant 500 000 personnes, plutôt que les 330 000 habitants du District. De plus, citant quelques chiffres, il développa le fait que la population du District avait augmenté de 1% par an de 1975 à 1982 (contre 0,5% pour la moyenne nationale). Enfin, il soulignait le fait que les prévisions de l'INSEE prévoyaient pour la période 1990/2000 une augmentation annuelle de 1% contre 0,4% au niveau national.

¹⁵⁴ Madame Bouchardeau et messieurs Gérolami et Lombard

Néanmoins, plus que le nombre d'habitants, c'est la densité du corridor du passage du TCSP qui est essentiel pour déterminer la nécessité ou non du VAL.

2. La concentration de la population et des activités au sein du corridor

Le choix du VAL se justifie davantage par l'importance de la densité du corridor qu'il dessert plutôt que par la population totale de la collectivité.

Comme le soulignait l'un des responsables de la communication de la SEMTCAR « pour déterminer le couloir du VAL on a réfléchi en terme de densité et non en terme d'habitant sur le territoire donné ¹⁵⁵ »

Au cours de son allocution¹⁵⁶ devant « les sages », le maire de Rennes expliqua le choix du corridor retenu. Il est prouvé que ce couloir est le plus important de l'agglomération en totalisant à l'époque 86 000 habitants (soit 42% de la population rennaise et 27% du District). De plus ce couloir dessert 49 000 emplois soit (46% des emplois rennais, 31% des emplois du District, dont 45 000 emplois attractifs, c'est-à-dire des emplois attirant clientèle et visiteur).



Carte présentant les principaux points attractifs de la ville

¹⁵⁵ Entretien avec un responsable de la communication du SEMTCAR le 23/03/2012

¹⁵⁶ Allocution que l'on peut retrouver dans le District-info édition spéciale supplément n°17

Ces fortes densités (d'emplois et de population), sont supérieures ou égales à ce que l'on trouve à Lille et à Toulouse ce qui renforce la crédibilité du choix du VAL.

Un transport lourd en site propre intégral permet une desserte rapide et flexible, comme nous l'avons vu plus haut, permettant de faire face à la nécessité de se déplacer. Les chiffres prouvent que le VAL a la capacité de transporter un nombre plus important d'usagers par heure et dans le même sens (*3700 voyageurs contre 2850 pour le tramway en moyenne*) donnant une légitimité supplémentaire au métro automatique.

3. La capacité financière

a) Rennes une ville faiblement endettée

Rennes était à l'époque une des villes de France, de plus de 200 000 habitants, la moins endettée. Et les prévisions de 1993 estimaient qu'avec le choix du VAL, la ville serait encore en-dessous de la moyenne nationale d'endettement par habitant.

Enfin, les promoteurs du VAL soulignaient que d'autres équipements publics pouvaient être envisagés en même temps que la construction du métro, comme la bibliothèque, l'extension des universités, la nouvelle station d'épuration pour Rennes. Mais aussi d'autres équipements tels que le campus de Bruz, la zone aéroportuaire de St Jacques de la Lande, le bouclage de la rocade, le développement de la technopole de Rennes Atalante¹⁵⁷.

b) La comparaison des coûts de construction avec Toulouse et Lille

Un des arguments qui s'opposait au choix du VAL était son coût supposé pharaonique pouvant obérer l'avenir de la ville de Rennes et de son District.

La gestion de la dépense publique constitue une critique facile et courante pour décrédibiliser un projet de cette nature.

Cependant, le tableau ci-après démontre que le coût du métro rennais par habitant est plus faible par rapport à Lille et Toulouse.

¹⁵⁷ Le Val pour l'agglomération rennaise en 10 points, SITCAR-LEROY-HAMEL-Relations Publiques. Rennes-Septembre 1991

La comparaison des réseaux complets donne le tableau suivant :

LILLE 1 050 000 habitants	RENNES 330 000 habitants	TOULOUSE 621 000 habitants
Ligne 1 : 13 km Ligne 2 : 32 km 13 (1 bis) 19	Ligne 1 : 9,4 km Ligne 2 : 4,6 km	Ligne A : 10,5 km Ligne B : 14 km
Total longueur : 45 km coût : 12 400 MF	Total longueur : 14 km coût : 3 700 MF	Total longueur : 24,5 km coût : 7 100 MF
Coût par km : 273 MF Coût par hab : <u>11 810 F</u>	Coût par km : 264 MF Coût par hab : <u>11 400 F</u>	Coût par km : 290 MF Coût par hab : <u>11 430 F</u>

Étude de faisabilité de MATRA

c) Un plan de financement cohérent

Il était important pour la majorité de démontrer la cohérence du plan de financement afin de mettre en valeur la crédibilité du VAL . Pour ce faire, les défenseurs de ce choix avaient pris soin de fournir à la population l'ensemble des subventions que l'on peut retrouver ci dessous.

Plan de financement du VAL ¹⁵⁸		
	En MF	En %
autofinancement	399	15,50%
Subvention de l'Etat	385	14,90%
Subvention de la ville de Rennes	130	5,00%
Concours attendu des autres activités (Région, départements)	1666	64,60%
Emprunt (l'emprunt sera du montant du concours des autres collectivités territoriales)		
TOTAL :	2580	100,00%

*

* *

Durant ce chapitre nous avons repris un par un les principaux arguments démontrant la plus grande pertinence du VAL par rapport au tramway. L'on note ici qu'aucun argument soulignant la cohérence du métro par rapport au paradigme rennais n'a été véritablement avancé.

La morphologie de la ville impose de construire des tunnels pour une desserte plus fine

¹⁵⁸ Le Val pour l'agglomération rennaise en 10 points, SITCAR-LEROY-HAMEL-Relations Publiques. Rennes-Septembre 1991

des points stratégiques, favorisant alors le choix du métro. De plus, les avantages intrinsèques du VAL par rapport au tramway permettent de répondre au mieux aux obligations de déplacement de la population du District.

En outre, comme le souligne l'étude de MATRA, en prenant en compte la nécessité de construire deux tunnels, la différence de coût entre VAL et tramway est approximativement de 10%. Cette différence semble largement compensée par les avantages que nous avons vus plus haut.

De plus, Rennes étant faiblement endettée (relativement aux autres villes comparables), la ville aurait la capacité de construire une ligne de métro sans obérer son avenir.

Ces arguments mis en avant pour soutenir le choix du métro relèguent au second plan le paradigme de modernité proposant la construction d'un monde en intelligence qui fut le cœur battant de la politique municipale depuis les années 1980.

Mieux, il semblerait que, la forte opposition à la construction de ce moyen de transport peut-être liée à une rupture au paradigme Rennais de la part de certains administrés, mais aussi des élus.

Chapitre 3 : Adoption et opposition du VAL

Les débats concernant le vote entre le mégabus ou le TCSP, ainsi que le choix entre le tramway et le VAL, ont été d'une rare intensité.

Depuis le 7 décembre 1987 où le Conseil Municipal rennais choisissait le TCSP, jusqu'au 18 juin 1995 (date du second tour des élections municipales remportées par Edmond Hervé) signant la fin du débat, une lutte politique, sociale, judiciaire, économique s'est déroulée à couteaux tirés au point que certains craignaient des violences urbaines.

Un siècle avant, la capitale bretonne avait connu de longues discussions musclées concernant l'arrivée du chemin de fer et la création du tramway. « *N'importe quel citoyen qui réinterrogerait la fin du 19ème et le début du 20ème siècle rennais serait frappé [selon Daniel Delaveau] du parallélisme* » entre les deux événements.

En effet, en 1882, certains étaient réticents quant à l'installation d'un tramway à vapeur induisant, inévitablement, des problèmes de bruit, de poussière et d'insécurité.

En 1932, lors des débats concernant le développement des bus, *Ouest-Éclair* relate que « *la séance du Conseil Municipal fit salle comble car le bruit courait en ville que l'on traiterait de la question des autobus, toute brûlante d'actualité*¹⁵⁹ ».

Il semble cependant que les débats virulents sur le choix d'un moyen de transport n'est pas l'apanage de la ville de Rennes. Michel Phlipponneau, l'un des plus farouches opposants au VAL reprend dans son ouvrage¹⁶⁰ les analyses de Michel Bigey qui « *donne à voir avec un humour féroce, un savoureux tableau des joutes politiques locales qui, de Nantes à Grenoble, de Lille à Strasbourg ont accompagné le choix d'un nouveau système de transport collectif* » où les questions des transports urbains « *vont être un enjeu majeur de la compétition politique*¹⁶¹ ».

Les oppositions au VAL ont été de nature et d'intensités différentes. Celles-ci ont varié selon les acteurs du territoire et les années. Cependant, il n'en demeure pas moins que, malgré ces myriades de protestations, l'on puisse facilement leur trouver un dénominateur commun. Ces oppositions constituent, pour la première fois, une rupture profonde entre les administrés et les élus de la majorité issue des élections de 1977.

¹⁵⁹ Article de *Ouest-Éclair* du 26 novembre 1932

¹⁶⁰ PHLIPPONNEAU (Michel), *Le Val à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, page 9

¹⁶¹ BIGEY (Michel), *Les élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*. Lieu commun, Paris, 1993

Nous tenterons, au cours de ce chapitre, de mettre en relief l'idée selon laquelle la fracture profonde entre les administrés et les élus demeure une rupture avec le référentiel rennais, proposé dès le début des années 1980. Celle-ci semble, dans une certaine mesure, sous la responsabilité de la municipalité mais aussi des oppositions politiques et économiques.

Si l'on fait une typologie de l'opposition au VAL, on peut facilement distinguer trois causes à celle-ci.

La première est liée à un manque de concertation, de transparence et d'information de la part du SITCAR et de la municipalité, entraînant la création d'un comité pour un référendum.

(1)

La deuxième est d'abord, une opposition au métro aérien qui est perçu comme une rupture avec l'équilibre urbain, et ensuite à la conception « intelligente » de la construction d'une ville, et à l'identité de quartier prônée par la municipalité durant les années 1980.(2)

La dernière est une opposition frontale des acteurs politiques envers le référentiel proposant un transport en commun en site propre intégral. (3)

*

* *

1. Une opposition face au manque de concertation et de communication

Cette opposition vient principalement de la droite locale, qui a réussi à fédérer une part de la population ainsi que de certains dirigeants économiques du territoire rennais.

a) Un manque de transparence dénoncé par le milieu économique

Ce manque de transparence est largement critiqué par les chefs d'entreprise de la région, car ces derniers avaient été prévenus d'une réévaluation du versement transport et de la taxe professionnelle afin de financer le projet. Selon eux, ils étaient en droit de connaître le plan de financement avant de recalculer l'impôt auquel ils étaient assujettis.

Ouest-France se fait l'écho de cette contestation en donnant la parole aux patrons : « Nous n'avons pas vu le plan de financement du métro et on nous demande de payer. C'est inadmissible¹⁶² ».

¹⁶² Article ouest-France du 29 novembre 1989 « Les patrons refusent un chèque en blanc à la mairie ».

b) *Une mobilisation en faveur d'un référendum*

À partir de 1991, la droite d'Ille et Vilaine s'empare du projet du VAL afin de porter cette contradiction à la majorité socialiste. L'opposition au VAL devenait un thème de campagne fédérateur ayant notamment coûté le siège de député d'Edmond Hervé en 1993.

L'opposition de droite a notamment favorisé la création d'un « comité anti-VAL » sous la houlette du conseiller général Jean-Pierre Dagorn. Ce comité avait essentiellement pour but d'imposer à la majorité l'organisation d'un référendum local. L'élu du conseil, rejoint sur ce point par le groupe d'opposition « Rennes verte », voulait prendre exemple sur le maire socialiste de la ville de Brest. Ce dernier avait proposé à ses administrés une consultation sur le choix du transport en commun.

c) *Mise en perspective de la revendication d'un référendum local*

Cette volonté d'imposer à la mairie l'instauration d'un référendum sur le VAL ne vient pas uniquement d'un manque de concertation du District avec la population. L'association propose dans ses tracts de « faire avancer la démocratie » en écrivant « donner votre avis, c'est vous qui êtes concernés, c'est vous qui aller payer ».

À cette époque, la municipalité de Rennes savait à travers les sondages que le VAL serait refusé s'il était soumis à référendum¹⁶³. L'idée de la droite était aussi, en forçant l'exécutif local à consulter les administrés, de discréditer et d'affaiblir une gauche au pouvoir depuis quinze ans.

Néanmoins, si l'on fait abstraction de cette tactique politicienne, la volonté d'un référendum découle de l'aspiration des riverains à voir son point de vue pris en compte par les instances décisionnelles. Pierre Rosanvallon parle, dans l'ouvrage de François Furet¹⁶⁴, *La République du centre*, de « mal-représentation » afin de qualifier ce manque de prise en compte de l'opinion locale.

Cette attitude de l'exécutif se comprend largement si l'on prend en compte le refus des habitants à ce projet.

Il n'en demeure pas moins que l'élaboration de ce projet s'oppose au pacte mis en place

¹⁶³ Jean Normand développe dans son livre : « *l'état de l'opinion locale nous fut connu par un sondage commandé par la ville. Les résultats de cette enquête indiquaient clairement que le doute commençait à s'installer dans l'opinion rennaise quant à l'avenir du VAL* », page 105

¹⁶⁴ ROSANVALLON (Pierre), « *Malaise de la représentation* », dans FURET (François), *La République du Centre*, Hachette, Paris, 1988

imposant une transparence et une communication active entre élus et administrés.

Comme nous l'avons déjà vu, les élections de 1977 ont été gagnées par la gauche en promettant une rupture avec « *une politique du secret* » en instaurant une « *communication systématique avec des comptes-rendus d'activité* ». Cette attitude rentre également en contradiction avec l'ambition du « vivre en intelligence », qui se traduit pour le maire de la ville comme la volonté de « *faire fonctionner la démocratie, d'écouter et de partager* ¹⁶⁵ ».

2. Une opposition face à la rupture de l'équilibre urbain

a) La lutte contre le métro aérien

Cette opposition est principalement le fait des résidents vivant sur le corridor où devait passer le métro. Il est vrai que les principales manifestations contre le projet du VAL ont eu lieu dans les quartiers périphériques (le Blosne, Villejean), là où le métro était prévu en aérien. À l'inverse on note qu'aucune manifestation d'habitants ne s'est formée, là où le passage du métro était prévu en sous-terrain.

Aussi l'opposition était davantage une opposition au métro aérien plutôt qu'au métro lui-même.

Pour preuve, l'association des résidents de Villejean avait organisé en avril 1990 un sondage adressé à tous les habitants du quartier. Si la fiabilité de ce sondage réalisé par des amateurs peut être contestée, les résultats demeurent parlants : sur 528 personnes, 42 sont favorables au métro aérien, 61 s'abstiennent et 425 souhaitent le métro en sous-sol¹⁶⁶.

b) Les nuisances sonores et visuelles : une comparaison avec Lille

De son côté, *Ouest-France*, réalise en 1990 un dossier sur le VAL, agrémenté de différents reportages sur les points de vues des Lillois, ayant fait, en 1983 le choix d'un VAL. L'article du 15 mars 1990 sur les nuisances sonores¹⁶⁷ relate ce que tous les riverains craignaient. « *Depuis que nous avons le métro, nous ne comptons plus les moutons pour nous endormir. Nous comptons un métro, deux métros, trois métros[...] Je me lève à 5H du matin pour aller travailler. Je n'attends pas le dernier métro à minuit et demi pour aller me*

¹⁶⁵ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

¹⁶⁶ Sondage retranscrit par *Ouest-France* en date du 10 avril 1990

¹⁶⁷ Article *Ouest-France* du 15 mars 1990, « *Vue sur les ponts aériens lillois* »

coucher ».

Sonores, les nuisances sont également visuelles. Les riverains du métro dénoncent cette architecture qui « *bouche le paysage* », ainsi que les répercussions économiques néfastes pour les commerçants : « *j'ai perdu toute ma clientèle de passage avec ce truc* », disait l'un deux.

c) *Une atteinte à l'identité de quartier et à l'équilibre urbain de la ville*

En somme, le métro aérien est perçu comme une atteinte au cadre de vie donnant naissance à une forte mobilisation des riverains. Il est certain que « *le plan d'implantation du futur métro-VAL à Rennes a ainsi fait l'objet d'une vive opposition de la part d'une fraction importante de la population se sentant menacée dans ses habitudes de vie, dans sa tranquillité, dans son rapport subjectif à son environnement* »¹⁶⁸. En sus, alors qu'un des slogans des pro-VAL était « *Le VAL c'est la ville retrouvée* », le passage du métro était au contraire perçu comme une atteinte à l'identité du quartier. S'opposant à la différence de traitement entre le centre et la périphérie, à la « défiguration » de l'un et à la préservation de l'autre, le slogan qui revient lors des réunions publiques est « *la périphérie n'a pas à être dépréciée par rapport au centre historique* ». Derrière, ces protestations il y avait aussi la peur que le métro relègue les quartiers périphériques en simple zone de bureaux, laissant au centre l'apanage de la vie sociale et culturelle.

d) *Mise en perspective de l'opposition*

Afin de tenter d'expliquer cette opposition, on peut utiliser les concepts NIMBY (*not in my back yard* - pas dans mon arrière-cour) ou NIMFOS (*not in my field of sight* - pas dans mon champ de vision) développés dans les années 1980 aux États-Unis.

Ces concepts permettent de mettre en relief la formation des mobilisations face à une situation paraissant inacceptable aux yeux des bénéficiaires d'une politique publique. Les opposants au VAL se sont constitués en groupes d'intérêt, au travers de différentes associations de « victimes », subissant une politique publique dont ils supporteront les effets néfastes.

Néanmoins, on pourrait émettre l'idée selon laquelle les opposants au métro ont combattu celui-ci parce-qu'il ne répondait pas, selon eux, au paradigme rennais dont la municipalité d'Édmond Hervé les avait habituée.

¹⁶⁸ AUFFRET (Annyvonne), op cit., page 8

En effet, si on étudie l'opposition des riverains, ce refus se base sur le fait que le métro est perçu comme un moyen de transport, mettant à mal l'équilibre social, culturel et économique de la ville au détriment de leur quartier. À l'évidence, dans la subjectivité des riverains, les quartiers sont sacrifiés par rapport au centre.

Durant les années 1980, la mairie avait décidé l'aménagement du plateau piétonnier afin de redonner au centre son véritable rôle: lieu historique mais aussi « *reflet d'une ville, de son animation, de son dynamisme*¹⁶⁹ ». Alors que la mairie se concentrait à redynamiser le centre, la périphérie semblait être oubliée, bien qu'il y avait chez Edmond Hervé une volonté et un engagement politique de maintenir un équilibre urbain avec la constitution d'un budget qui « *fera apparaître un choix prioritaire des quartiers à construire et à aménager*¹⁷⁰ ».

La forte opposition au métro aérien amènera la municipalité à revoir son projet et à construire des tranchées couvertes dans le quartier du Blosne (cf Annexe 1, page 111).

3. Une opposition politique frontale au référentiel proposé

Comme dit plus haut, le choix du VAL demeure la première politique publique entraînant une opposition frontale avec le paradigme rennais. Cette opposition est principalement issue de « Rennes-verte », du géographe Michel Phlipponneau et dans une certaine mesure du milieu économique.

Néanmoins, s'ils s'opposent au VAL, qui est selon eux un projet mégalomane, Michel Phlipponneau s'oppose également à toute forme de TCSP, alors que Rennes-verte défend de son côté l'idée d'un tramway. Cette opposition est fondée sur la conception d'une ville « déconcentrée » ou « verte ».

a) Michel Phlipponneau : un socialiste anti-VAL

Si Jean Normand a été l'infatigable président du SITCAR ayant mené jusqu'à son terme le projet du VAL, Michel Phlipponneau en demeure l'opposant jusque-boutiste. Il qualifiait sans hésitation, ce projet comme issu d'« *ambitions disproportionnées* » afin de marquer « *le passage aux affaires publiques*¹⁷¹ » du maire de l'époque.

Si l'ancien premier adjoint s'oppose au TCSP, c'est sur des arguments scientifiques issus

¹⁶⁹ Le Rennais septembre 1978 « *Quel avenir pour le centre ?* », page 10

¹⁷⁰ Éditorial d'Edmond Hervé dans le Rennais d'octobre 1977, page 5

¹⁷¹ PHLIPPONNEAU (Michel), op cit., page 8

d'une vision d'un modèle urbain cohérent. Il développe son analyse dans son livre *Le VAL à Rennes* et tente de convaincre de l'inefficacité de ce projet.

Michel Phlipponneau, membre du CELIB (Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons), est partisan d'un modèle urbain déconcentré, évitant tout « bourrage urbain » en proposant un modèle urbain en « villette » c'est-à-dire comprenant des « *petites unités très individualisées, avec des lotissements entourant un bourg structuré* ». Il souhaite « *développer l'identité et l'autonomie des communes* ».

De plus, selon le géographe, « *les transports doivent être adaptés [au] développement éclaté [du District] sans direction préférentielle* ». Pour ce faire, Michel Phlipponneau était favorable au projet du CODRA proposant un mégabus qui selon lui s'adaptait à la structure étoilée et aux moyens financiers de l'agglomération rennaise.

Il est à souligner que la vision défendue par l'adjoint à l'urbanisme a été, en son temps, largement défendue et partagée par la majorité socialiste durant le premier mandat d'Edmond Hervé. Cela donna même lieu à une modification du SDAU de 1974 qui favorisait, selon le géographe, le déséquilibre urbain.

Ce retour en arrière n'était pas du goût du géographe qui voyait dans le métro ou même le tramway, un transport en commun beaucoup trop lourd, favorisant la desserte d'un axe unique, propice à une concentration urbaine et à une polarisation de l'espace breton au profit de Rennes.

b) Les verts favorables au TCSP

Les critiques de Michel Phlipponneau rejoignent assez largement celles formulées par les écologistes. Ces propositions en faveur d'un territoire intégré et égalitaire accompagné d'un développement modéré et décentralisé, sont des propositions assez « vertes ».

Cependant, et contrairement à l'élu socialiste, le groupe municipal « Rennes-verte » a dès 1983 défendu la construction d'un TCSP. Le tramway était le seul moyen susceptible de répondre à l'ensemble des attentes des écologistes, et cela pour plusieurs raisons :

Premièrement, le tramway passant en surface notamment dans l'hypercentre, permettait de limiter largement la circulation automobile. Cela impliquait d'une part une limitation des gaz à effet de serre, et d'autre part une amélioration des conditions de vie en limitant la congestion.

Deuxièmement, le tramway en surface répondait à une volonté de développer un transport convivial et accessible à tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Cet argument est issu de l'idée selon laquelle un tramway serait un transport en commun plus

agréable, bénéficiant de la lumière de l'extérieur, tandis que le métro s'enfonce toujours plus dans un tunnel, sans lumière et sans véritable humanité.

c) Un projet au prix indécent

Le coût du VAL fut un argument très utilisé par les différents acteurs afin de s'opposer à cette décision. Les Verts développaient le slogan « *Un VAL pour deux tramways* », permettant de favoriser l'équilibre urbain, alors qu'une seule ligne ne permettrait de desservir seulement certains quartiers considérés comme prioritaires (Baulieu, champ Manceau).

Les protestations d'une partie du patronat rennais se sont basées essentiellement sur cet argument. Jean-Pierre Dagorn a tenté de trouver des alliés auprès des leaders économiques afin de faire barrage au projet de la majorité socialiste. Ce dernier a mobilisé derrière lui certaines personnalités issues du grand patronat.

Parmi les opposants économiques de première importance, on peut distinguer Auguste Genovève le patron de Citroën, Alain le Duff de la Brioche Dorée, et deux autres patrons, Yvon Jacob PDG de Legris Industries et Bernard Angot responsable de la SOFREL ayant aussi un engagement politique à droite¹⁷².

Le projet du VAL avait inévitablement comme corollaire, une augmentation du versement transport de 1 à 1,5% à la charge des entreprises. Ainsi, les patrons ne souhaitèrent pas devenir « *la vache à lait* » de ce projet, dont ils « *ne semblent pas convaincus du montant de la facture*¹⁷³ » (facture d'environ 2 milliards de franc). En tant que responsables économiques, ils soulignent la nécessité de penser un plan de financement cohérent, en intégrant les probables coûts supplémentaires de génie civil.

d) « Le Valdingue », projet mégalomane

En 1994 le patronat lança une importante offensive, s'opposant une nouvelle fois au projet du VAL qui depuis 1993 avait du plomb dans l'aile. En effet, en avril 1994, « *une vaste offensive patronale [...] était en train de se préparer*¹⁷⁴ ». L'association de « *coordination des entrepreneurs du bassin rennais* » s'était lancée pour accomplir, ce qu'on pensait à l'époque, être la dernière action mettant définitivement le métro à mal.

¹⁷² Yvon Jacob a été tête de liste aux élections municipales de Rennes en 1989, puis député de 1993 à 1997 dans la deuxième circonscription d'Ille et Vilaine (siège remporté contre Edmond Hervé), tandis que, Bernard Angot a été suppléant de Pierre Méhaignerie.

¹⁷³ Article de ouest-France, op cit .,

¹⁷⁴ NORMAND (Jean), *Le Val de Rennes, un combat pour la ville*, Apogée, Rennes, 2002, page 118

Cette association avait écrit une lettre ouverte dans *Ouest-France* du 16 et 17 avril 1994. Le thème « votre VAL est trop cher » devait selon Jean Normand sensibiliser l'opinion.

De plus, elle souhaitait mettre en place une vaste campagne d'affichage sur l'ensemble des panneaux publics de la ville avec comme slogan : « Le Valdingue ». Mais ce slogan ravageur fut mis en échec par l'intervention de la municipalité.

Si cette campagne n'a pas eu lieu, sa préparation souligne néanmoins à quel point l'ambiance qui régnait autour de ce débat était virulente.

La critique d'un projet mégalomane a été principalement portée par Michel Phlipponneau. Elle dénonçait sans complaisance une politique cherchant à marquer « *l'empreinte d'un homme sur son histoire* ». Citant Michel Bigey, Michel Phlipponneau assimilait Edmond Hervé à « *un autocrate entouré d'une cour et de serviteurs dociles* » enclin à une « *dérive mégalomane du pouvoir*¹⁷⁵ ».

e) *Mise en perspective de cette opposition au paradigme rennais.*

L'analyse cognitive des politiques publiques défend l'idée selon laquelle il « *existe des valeurs et des principes métaphysiques [...] de préceptes abstraits définissant le champ des possibles dans une société donnée*¹⁷⁶ ». Il arrive que ces préceptes soient en opposition avec d'autres principes issus de référentiels différents. Il y a alors opposition entre les valeurs des uns et des autres.

Les travaux de Kinder sur les ressorts de l'action collective pourraient nous permettre de comprendre, au moins en partie, l'opposition farouche au VAL. Cet auteur prend en compte l'importance des « *prédispositions symboliques* », en remettant en question le rôle exclusif dans la formation des opinions revendicatives¹⁷⁷.

Ainsi, en travaillant sur l'immigration aux Etats-Unis et sur l'attitude des populations intégrées envers les nouveaux arrivés, il souligne l'importance du rôle du symbolique en mettant en exergue le développement d'opinions négatives fondées sur une association de préjugés liés aux « valeurs » des communautés. Aussi, la défense de l'environnement est par exemple, une valeur incontournable pour les Verts, ce qui les empêche d'être en faveur du VAL.

On observe alors que plusieurs paradigmes sont en concurrence. Ils sont eux-mêmes portés par des configurations d'acteurs distincts. Aussi, « *plutôt que d'unifier l'espace social où*

¹⁷⁵ PHLIPPONNEAU (Michel) op cit., page 10

¹⁷⁶ SUREL (Yves), « Idées intérêts, institutions dans l'analyse des politiques publiques », Pouvoirs Locaux

¹⁷⁷ BRAUD (Philippe), Sociologie politique, LGDJ, Paris, 2008, page 389

il « fonctionne », le paradigme dominant [le choix du VAL issu du paradigme rennais] opère dès lors plutôt comme un espace délimité de conflits entre le sous-système, et la communauté globale comme au sein même du sous-système¹⁷⁸ ».

*

* *

Au cours de ce chapitre, il a été soulignée la transgression du référentiel rennais opérée par la municipalité afin d'imposer un projet qu'elle considérait comme efficient.

En outre, le VAL a été mis à mal par des valeurs issues de référentiels s'opposant au projet VAL. Pour les Verts, le métro était en opposition à leur référentiel « écologique » (le tramway, par exemple et contrairement au VAL limite le déplacement en voiture en occupant la chaussée). Pour Michel Phlipponneau le VAL se heurtait à une vision d'un territoire équilibré et déconcentré.

Néanmoins, nous l'avons vu, le projet du VAL s'opposait au moins à une partie du référentiel qui mettait en avant une totale transparence fondée sur une communication institutionnelle. Pour autant, s'opposait-t-il en totalité à la vision du monde rennaise ? Il s'agira, durant la dernière partie de notre exposé d'étudier si le métro n'était pas, aussi, un choix voulant favoriser l'attractivité du territoire avec des retombées sociales et environnementales issues du paradigme rennais.

¹⁷⁸ Yves SUREL « *Idées, intérêts, institutions dans l'analyse des politiques publique* », Pouvoirs n°87 - L'extrême droite en Europe - novembre 1998 - p.161-178

TROISIEME PARTIE : le métro, le choix de l'attractivité ?

Chapitre 1 : le choix du VAL ou la volonté pas toujours possible ni toujours assumée de construire une attractivité.

Le choix du VAL s'est fait sur des paramètres objectifs, liés notamment à la singularité urbaine de la ville, et aux avantages techniques qu'il apportait par rapport au tramway.

Aussi, et comme nous l'avons vu précédemment, il est déraisonnable d'imaginer que l'investissement le plus coûteux ait été décidé uniquement par rapport à un choix d'image. Néanmoins, il n'est pas impensable d'imaginer que les répercussions positives, une fois le métro construit, a été une dimension supplémentaire, pesant dans la balance de la décision.

Nous verrons ici que la recherche d'attractivité avait été pensée dans le choix du VAL.

Aussi, malgré une difficulté à assumer le choix comme étant, aussi, un choix d'image (A), une campagne de communication avait été imaginée faisant la promotion du métro (B). Enfin nous montrerons que le VAL était un projet assumé pour être à l'échelle de la Bretagne, renforçant le processus de métropolisation de Rennes et donc son attractivité (C).

*

* *

A. Une volonté d'image non assumée ?

Malgré la volonté farouche de communiquer seulement dans le but d'accompagner un projet. Malgré le discours officiel qui est d'avoir choisi le VAL uniquement sur des critères urbanistiques et technologiques (cf : la phrase d'Edmond Hervé : « *je n'ai jamais choisi le VAL pour des questions de communication et d'image* »), il est possible, dans une certaine mesure, de prendre du recul face à ce discours et cette volonté.

En effet, en écoutant les décideurs du projet, en lisant les arguments des adversaires, les rapports et les communiqués, il semblerait que la réalité soit plus complexe. L'importance de

l'image semble tout de même avoir été prise en compte.

1. Une suspicion venue de l'opposition

Durant les débats sur le projet du VAL, l'opposition a mis en relief le désir de la municipalité de construire un projet ayant des répercussions en terme d'image.

Déjà, lors des débats d'avant 1987, lorsque le choix du TCSP n'était pas tout à fait acquis, la question de l'image entre le choix du tramway et du méga bus avait été posée. Pour Michel Phlipponneau, le choix en 1987 de poursuivre les études concernant le tramway correspondait à une note adressée à Edmond Hervé par le directeur des services techniques de la ville de Rennes. Celle-ci semblait justifier le tramway comme « *un projet porteur qui donnera un souffle nouveau à la politique municipale volontariste*¹⁷⁹ ».

Enfin, nous pouvons rappeler ici certains propos tenus par une partie de l'opposition qui voyait dans le VAL, un projet mégalo maniaque servant « *une volonté de puissance* » pour « *inscrire Rennes dans le guiness des records* » « *comme la plus petite ville du monde dotée d'un métro*¹⁸⁰ ».

2. Le rapport du Conseil des « Sages »

Le conseil des « Sages » constitué par le ministre des Transports Patrick Bosson, appelé « observateurs » par Edmond Hervé, devait remettre un dossier au ministère afin de préciser la faisabilité du projet. Ce rapport, qui a ouvert la voie aux travaux mentionnés, en plus de la volonté de répondre aux besoins des habitants, l'envie de construire une image valorisante.

Aussi, le rapport soulignait la volonté des élus de privilégier « *la desserte des quartiers à fort habitat social situé au Nord et surtout au sud* » et « *de faciliter l'accès des stations terminales aux populations des « villettes »* ».

Enfin, le rapport développait l'idée selon laquelle : « *le projet du VAL... constitue pour eux, au-delà de la satisfaction des besoins le support de l'image ambitieuse qu'ils veulent donner de leur ville. De ce fait, le procédé technique présente des qualités certaines : mise en œuvre d'une technologie de pointe, confort accru pour les usagers, fiabilité et sécurité. Il devrait donc amener aux transports collectifs une clientèle plus importante et permettre de libérer des surfaces pour d'autres modes de transports* ».

¹⁷⁹ Rennes et le PDU. Note de synthèse à l'attention de M. le maire, DGST, 20 janvier 1987, cité dans PHLIPPONNEAU (Michel), *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, 1994, page 32

¹⁸⁰ PHLIPPONNEAU (Michel) op cit., page 10

3. Une ambiguïté dans l'argumentation des défenseurs

L'ambiguïté, dans l'argumentation au sein même des principaux défenseurs du VAL (Jean Normand et Edmond Hervé), est bien réelle. Comme nous l'avons vu plus haut, Edmond Hervé est farouchement opposé à une politique d'image offensive qui ne serait pas au service de la réalité du territoire, ni au bénéfice de ses habitants. De plus, il récuse l'analyse selon laquelle le choix du métro serait un choix s'inscrivant aussi dans un choix d'image.

Néanmoins, la dimension d'image est parfois visible lors des débats entre les élus. Jean Normand développe dans son livre les six raisons principales le poussant à choisir le VAL plutôt que le tramway. Il souligne que « *l'impact global du VAL sur l'agglomération est plus fort que celui du tramway par son image et sa technologie*¹⁸¹ ».

Lors de notre entretien avec Jean Normand, après lui avoir posé la question : « *Dans votre esprit le VAL est-il un équipement supérieur au tramway ?* » ce dernier répondit :

« *Oui, oui, le VAL est supérieur au tram. Avec le métro, on fait changer le statut de la ville, on change de catégorie, on passe en première division* ».

B. L'absence d'une politique d'image offensive : choix ou contrainte ?

1. La tradition communicationnelle de la ville de Rennes

Durant toute la première partie, nous avons mis en exergue comment Rennes avait construit son attractivité, par la combinaison d'une politique de communication et de construction du territoire fondée sur un référentiel.

Néanmoins, très vite, les élus rennais se sont aperçus que la communication ne pouvait être utilisée qu'au service de la construction de la ville. La production du discours sur l'espace ne pouvait être qu'un outil pour donner du sens à la construction de l'espace.

Si l'on fait abstraction du début du développement du marketing territorial, où chaque collectivité se contentait principalement d'organiser des campagnes de communications publicitaires, Rennes n'a jamais pensé que le « tout publicité » était une démarche efficace.

Pour autant, le maire de l'époque accordait une place importante, voire privilégiée, à la communication. Jean Salaün nous racontait, dans nos entretiens, comment Edmond Hervé « *avait souhaité inscrire la communication comme fonction principale de la ville de Rennes* » en nommant le responsable de la communication comme directeur général au même titre que les autres directeurs de service.

¹⁸¹ NORMAND (Jean), , *op.cit.*44

C'est, aux dires du directeur de la communication de l'époque, « *une originalité dans le paysage de la communication des collectivités* ». La plupart du temps, les directeurs de la communication sont rattachés au cabinet du maire et « *le seul fait que je sois directeur de service me faisait appartenir de plain-pied à l'administration* ».

Selon Jean Salaün, « *il y avait une volonté de faire en sorte que l'ensemble de l'administration soit inspiré par la communication* » « [celle-ci] *n'était pas seulement un outil politique, elle devait transcender toutes les politiques publiques, pour faire adhérer les gens au projet. C'était aussi une forme de régulation des problèmes de toute nature* ¹⁸² ».

2. L'opposition farouche d'Edmond Hervé à la prise en compte de la notion d'image

« *La communication cherche à expliquer, convaincre, informer et donner, en toute honnêteté, les raisons qui conduisent à faire telles ou telles propositions* ».

Au cours des mandats d'Edmond Hervé, la communication avait un rôle particulier. Elle « *devait toujours être fondée sur des actes et des réalisations* ». Celui-ci nous a même confié qu'il « *ne cro[yait] pas à une communication, à une politique d'image déconnectée de la réalité*¹⁸³ » car au contraire « *la communication c'est le partage du savoir, c'est la représentation d'une réalité* ».

3. Une campagne de communication pour la VAL avortée

Comme tout projet mis en place par la collectivité, le VAL devait être accompagné par une politique de communication. Jean Normand, dans son livre, fait rapidement référence à cette campagne qui devait être organisée par une agence privée, mais celle-ci avorta rapidement.

a) La réalisation du projet de communication

Le SITCAR, ayant pris acte de la difficulté à convaincre de l'utilité du VAL, décida de faire appel à une agence de communication.

L'agence *Laurent Hamel et associés* fut retenue. Cette dernière proposa de lancer une grande campagne de communication au niveau national. Elle souhaitait réaliser une campagne de publi-reportage sur un grand ensemble de supports de magazines féminins et plus généralistes afin de « *combattre les fausses idées du métro*¹⁸⁴ ».

¹⁸² Entretien avec Jean Salaün

¹⁸³ Entretien avec Edmond Hervé 20/01/2012

¹⁸⁴ Entretien avec le responsable de la communication du SEMTCAR

b) *L'impossibilité d'une campagne de persuasion*

Cependant, cette campagne de communication assez offensive fut annulée juste avant de la mettre en œuvre. En effet, une loi venait de passer interdisant aux collectivités territoriales de réaliser des campagnes de communication avant les élections¹⁸⁵.

De plus, aux dires de Jean Salaün, il était difficile de communiquer sur le métro pour « *faire adhérer les gens au projet* », et cela pour différentes raisons. Selon le même directeur de la communication, le métro s'est très vite retourné contre la ville. Dans les consciences populaires « *la plus petite ville du monde a avoir un métro, a un sens négatif* ».

On peut citer ici quelques observations de visiteurs de l'exposition « *la trace du futur* » de 1987 concernant le VAL, démontrant, s'il en était encore nécessaire l'opposition virulante, d'une partie de la population à ce projet.

•« *Très hostile au VAL, peu adapté à une ville moyenne comme Rennes et beaucoup trop coûteux. Les études de projet ont été bien légèrement pensées* ».

•« *VAL, vil, vol* »

•« *La mégalomanie de M Edmond Hervé lui ferait-il oublier le bien être et le bien vivre de sa ville ? De plus une ville de 250 milles habitants a-t-elle vraiment besoin d'un métro ?* »

Aussi, face à ces invectives, « *notre politique de communication n'a pas été à la hauteur de ce que l'on aurait dû faire. Nous n'avons pas été très agressifs* ». En effet, il n'était pas évident de convaincre une population qui devait voir le métro passer au niveau de leur fenêtre. « *Il était difficile, d'accepter une nuisance au nom de l'intérêt public* ¹⁸⁶ ». « *Je ne savais pas comment faire* ».

C. Le VAL « projet pour la région Bretagne » favorisant le processus de métropolisation.

Le projet du VAL est, comme nous l'avons vu, un projet issu d'une concertation entre l'ensemble des villes du District. Néanmoins, ce projet est perçu par ses auteurs, comme un projet dépassant largement le territoire du District.

1. Un projet assumé pour la Région Bretagne

¹⁸⁵ L'article L 52-1 alinéa 2 du code électoral prohibe, en matière de communication, dans les six mois précédant le scrutin, et sur le territoire des collectivités intéressées par le scrutin, toute « campagne de promotion publicitaire des réalisations ou de la gestion d'une collectivité ».

¹⁸⁶ Entretien avec Jean Salaün

Que ce soit lors de l'étude des documents officiels, des discours prononcés lors des débats dans les différentes assemblées d'élus, ou encore lors de nos entretiens, nous avons perçu la dimension régionale que prenait le projet.

Pour preuve, au cours des discussions, les deux principaux protagonistes du projet argumentaient leur choix en s'appuyant sur les répercussions au niveau du territoire et sur le rayonnement de cette politique.

Les élus défendant le VAL avaient une vision globale de la question et ne réfléchissaient pas uniquement à l'échelle de la ville. Les inquiétudes des riverains, les questions concernant les intérêts particuliers étaient transcendées afin de répondre à une problématique plus large. Il est clair que « *Rennes était et reste une ville en forte croissance, reposant sur un dynamisme économique et démographique reconnu dans tous les classements nationaux ; il fallait à cette ville, un grand projet au service de la Région toute entière* ¹⁸⁷ ». C'est pour cette raison qu'Edmond Hervé déclarait « *Je vous demande d'être confiants, je vous demande de croire en notre ville, d'agir pour elle, de croire en notre région et d'agir pour elle* ¹⁸⁸ ».

Aussi, ce projet assumé pour être à l'échelle de la Région, ne pouvait être possible que si le SDAU, (Schéma Directeur Aménagement Urbain), déjà infléchi à l'arrivée au pouvoir de l'Union de la Gauche, connaissait une nouvelle modification.

2. La modification du SDAU

a) Le changement de la politique en matière d'urbanisme : la fin du schéma des « villettes »

Sous la mandature d'Henry Fréville, et depuis 1974, le SDAU fixant les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne l'extension de l'agglomération, envisageait la constitution d'une métropole rennaise. Le schéma prévoyait pour 2010, et pour l'ensemble du District, une population de près de 550 000 habitants soit l'équivalent de 20% de la population bretonne.

Cette ambition s'opposait farouchement aux conceptions des socialistes bretons en matière d'équilibre du territoire. La nouvelle équipe municipale souhaitait mettre en place une politique d'équilibre qui avait vu le jour notamment sous la plume de Michel Phlipponneau, géographe de formation, premier adjoint au maire et président du District et qui avait joué un rôle important au sein du CELIB (Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons). Aussi, dès

¹⁸⁷ NORMAND (Jean), op cit., page 117

¹⁸⁸ Edmond Hervé lors du discours concluant le débat de l'APD, dans NORMAND (Jean), op cit., page 88

le printemps 1977, en conformité avec les engagements de campagne, la ville de Rennes et le District engagent une nouvelle politique urbaine.

Le 26 avril 1978, la majorité municipale organise une conférence de presse en affirmant vouloir sortir de l'urbanisme ségrégatif, en arrêtant les grandes opérations massives et en améliorant le tissu urbain central et péricentral. Le nouveau SDAU est voté en 1983 et selon le premier adjoint de l'époque : « *les objectifs de population passent de 250 000 à 200 000 habitants pour la ville centre et de 550 000 à une fourchette de 400 000 à 430 000 pour l'ensemble du District¹⁸⁹* ». De plus, « *dans le cadre du District, le projet de création de deux villes nouvelles de 80 000 et 90 000 habitants a été abandonné, au profit d'un développement équilibré des 26 communes suburbaines dont l'individualité est préservée par des coupures vertes, des espaces agricoles* ».

Durant le premier mandat d'Emond Hervé, l'ambition socialiste était alors de développer un réseau urbain équilibré afin de réanimer le milieu rural en rompant avec la politique de « Rennes et le désert breton ». La périphérie de Rennes opte alors pour une croissance douce composée de « vilettes » de 3 000 à 15 000 habitants.

b) Un revirement revendiqué par la majorité municipale

Après six ans à la tête de la mairie, l'équipe municipale opère un virage important en matière d'urbanisme. Elle abandonne le projet d'un développement modéré et décentralisé de l'agglomération, afin de promouvoir la ville de Rennes, comme une métropole de taille européenne.

Le choix du VAL confirme cette nouvelle volonté d'expansion auparavant combattue. Jean Normand, dans son livre, l'admet sans détour « *Il fallait à cette ville un grand projet [le VAL] au service de la région toute entière. On mesurait le chemin que nous avons parcouru depuis 1977. Je reconnais qu'il y avait une inflexion dans notre discours sur la ville. Lors de notre premier mandat, nous avons revu très sensiblement le SDAU de 1972 dans le sens de la modération démographique, de l'étalement spatial, du renforcement de la ceinture verte [...] Confrontés à la vie municipale et régionale et à la concurrence entre les villes, nous avons [au contraire] pris conscience de la nécessité de développer de grands équipements, dignes d'une capitale régionale, que ce soit dans le domaine du transport, dans celui de la culture ou de la technologie et aujourd'hui, cette ambition est partagée, pour Rennes par beaucoup qu'ils soient Rennais ou breton¹⁹⁰* ».

¹⁸⁹ Armor magazine : 15 octobre- 15 novembre 1988

¹⁹⁰ NORMAND (Jean), *op.cit.*, 117

Ce retournement a été l'une des principales pommes de discorde lors du fameux débat du 25 octobre 1989 concernant le vote du VAL. Ce soir là, Gérard Ponchet leader de l'opposition, s'exprimait en faveur d'une nouvelle politique urbaine, en critiquant avec force le SDAU de la première mandature Hervé. « *Comment, en analysant votre dossier, ne pas faire état de l'erreur que vous avez commise en un temps en rejetant un schéma de développement d'aménagement urbain planificateur et porteur au bénéfice de l'extravagant schéma des « villettes » dont chacun constate la nocivité en essayant de la réduire ?* »

En somme, et à l'évidence, le développement de l'attractivité de la ville passe par une métropolisation de celle-ci. C'est-à-dire une augmentation de la concentration des hommes et des activités dans des métropoles de plus en plus grandes. Le VAL constitue, pour Rennes, l'un des principaux piliers de ce processus, favorisant l'accroissement de la taille et de la puissance de la ville au détriment des plus petites.

*

* *

Nous venons de le voir, la réalité est bien plus complexe que le discours officiel. Il est évident que si les élus cherchent à répondre en premier à la satisfaction des besoins des usagers, il n'en demeure pas moins, qu'une ambition supérieure les porte à faire ce choix. La recherche d'attractivité et d'image n'a pas été oubliée.

Les arguments techniques, et urbanistiques que nous avons développés dans le précédent chapitre demeurent suffisants, à notre sens, pour justifier le choix du VAL.

Cependant, il y avait bien, dans ce projet, l'ambition (comme le souligne le rapport des Sages) de développer l'image d'une métropole dynamique comme le défend le référentiel rennais. En tenant en compte que le métro ferait « *passer Rennes en première division* », le SITCAR démontre que l'image qui découle du métro est un argument de plus. Mais, l'opposition farouche, ainsi que les contraintes légales, n'ont pas permis de développer une campagne de communication à la hauteur du projet.

En sus, la décision du VAL, plutôt que le tramway, implique des choix subsidiaires, soigneusement réfléchis, favorisant l'attractivité de la ville.

Outre les arguments développés dans le chapitre 2 de notre 2ème partie, favorisant la satisfaction des besoins des usagers, le VAL introduit des modifications urbanistiques développant une plus forte métropolisation de la ville. Un transport lourd, comme le TCSP intégral, favorise une dynamique plus forte (cf : chapitre 2, 2ème partie), au sein même de la ville, et sans la dépasser, conduisant à rendre celle-ci incontournable, donc plus compétitive.

chapitre 2 : Le VAL 10 ans après, un retour au paradigme et un totem source d'attractivité

« *Le métro, d'impensable à indispensable* »

Un usager

Le chapitre précédent a montré, malgré les trois formes d'oppositions (cf chapitre 2 partie 2) au VAL, et malgré les arguments objectifs -technologiques et urbanistiques- justifiant largement le choix du métro, que les élus ont maintenu, dans une certaine mesure, leur recherche d'attractivité, afin de les guider dans leur choix.

On se souvient, le paradigme de la ville de Rennes se décline d'une part, à travers une politique d'image et les retombées qui en découlent, et d'autre part à travers la mise en place de politiques publiques lourdes. Cependant, une fois ces dernières mises en place, il ne reste que les interprétations des usagers jugeant de leurs efficacités. La politique de communication mise en place, afin d'accompagner l'action publique, ne peut qu'à la marge, modifier l'image que les usagers ont des politiques publiques.

Souvenons-nous, en 1995, Edmond Hervé, en jetant le « VAL dans la balance », déclarait « *plutôt être battu sur un grand projet pour la ville qu'être réélu pour suivre une politique au fil de l'eau*¹⁹¹ ». Soulignant une fois de plus l'impopularité du VAL, il est clair que sa construction tient davantage à la popularité du maire réélu qu'à l'adhésion de la population envers ce projet.

Néanmoins, une fois construite, l'image que l'on porte sur le métro bouge et s'inverse à tel point que l'on peut imaginer ces représentations comme un élément de fierté pour les Rennais.

Il est alors intéressant d'étudier l'évolution des représentations accordées au VAL. Nous montrerons donc, que si le métro est perçu positivement, c'est qu'il répond au paradigme rennais, au point qu'il est devenu un élément de fierté et d'attractivité (A), pourtant moins revendiqué que le tramway montpelliérain (B).

*

* *

¹⁹¹ Propos d'Edmond Hervé dans, NORMAND (Jean), op cit., page 117

A. Une image davantage assumée....

1. La fin d'une opposition vieille de plus de dix ans.

a) *Le départ du VAL, l'arrivée du métro*

L'opposition au VAL a perduré, même après la victoire d'Edmond Hervé, réélu pour la troisième fois au poste de maire de la ville, signant ainsi la fin du combat des « anti-val » et le début des travaux.

Même après juin 1995, Michel Phlipponneau, l'ancien élu socialiste, (qui avait soutenu le candidat UDF pour les municipales) continuait d'écrire des articles au vitriol que *Ouest-France* ne publiait même plus¹⁹². Durant les travaux, de nombreux riverains mais aussi des commerçants du centre, dénonçaient encore cette construction impensable, qui dérangeait la vie tranquille des Rennais (cf : Annexe 2 page 112).

La fin de l'opposition au TCSP intégral a été perceptible dès les premiers mois de sa mise en service. Déjà le terme de VAL, sorte d'euphémisme ciglé, utilisé pour éviter de faire référence au transports parisiens, perçus comme sales et dangereux, commençait à disparaître au profit du terme métro « *car les choses se digéraient*¹⁹³ » et les citadins le supportaient afin de désigner le moyen de locomotion qui les transportait.

b) *« D'impensable à indispensable »*

Pour les dix ans du métro, la municipalité rennaise a organisé une vaste campagne de communication-interaction où chaque usager pouvait décrire sa propre vision des transports rennais et en premier chef, celle du VAL.

Il est alors intéressant de constater le formidable changement d'a priori envers le métro (cf : les écrits des quelques Rennais lors de l'exposition « la trace du futur »).

Mieux, certains font état de leurs mauvaises analyses et de leur jugement négatif lors des débats. Bien sûr, même si ces commentaires ne sont que des éléments de réponses, ne pouvant nous permettre d'avoir une vision juste de la question, il n'en demeure pas moins, qu'ils peuvent éclairer nos propos.

« *10 ans, d'impensable à indispensable* », cette citation, dont l'auteur nous est inconnu, souligne la formidable évolution des mentalités rennaises :

¹⁹² Propos recueillis durant l'entretien avec le responsable de la communication du SEMTCAR

¹⁹³ Propos recueillis durant l'entretien avec le responsable de la communication du SEMTCAR

•« *Au début j'étais réticente, je pensais surtout au coût et aux risques liés aux travaux et aussi aux désagréments. Finalement, je trouve cela formidable et le réseau STAR est pratique et performant. Merci* »

•« *Enchanté, prend régulièrement le métro. Aucun regret, prêt pour la seconde ligne malgré mon âge 82 ans* ».

Si le métro « enchante » la population de Rennes métropole c'est aussi et surtout parce qu'« *il a tenu sa promesse* », en répondant aux attentes des usagers.

•« *J'ai vécu l'arrivée du métro avec un changement dans notre vie. Surtout pour mon travail* ».

•« *Un transport innovant, rapide, efficace. Mon premier jour fut inoubliable. 3 minutes 30 secondes, mais grâce au confort on prend le temps de se poser*».

•« *Joyeux anniversaire STAR ! Les 10 ans passent vite, mais tu nous a facilité la vie quotidienne. Merci !* »

•« *Le métro !! Quel bonheur pour la population rennaise. Il rend service à tout le monde sans distinction. C'est un tremplin pour le gain de temps, la communication, les économies.* »

c) Un métro adopté par l'ensemble de la population

Selon le maire actuel, le métro a été adopté par l'ensemble des Rennais et des habitants de Rennes Métropole. L'une des preuves de cette appropriation demeure, selon lui, la propreté qui y règne. « *La propreté, c'est la preuve de son succès, c'est la preuve aussi du respect que les Rennais ont envers leur moyen de transport. Le métro est devenu banal dans la vie des Rennais, c'est un outil de la vie quotidienne*¹⁹⁴ ». Là encore, les quelques commentaires d'usagers que nous avons pu récupérer confirment l'affirmation de Daniel Delaveau.

•« *Ça ne sent pas mauvais comme dans le métro parisien, bravo à toute l'équipe de nettoyage !!!* »

•« *D'une utilité incontestable, propre et sécurisé. Je prends le métro chaque jour, vivement la prochaine ligne* ».

•« *Le métro, je connais. Je viens de Paris, mais à Rennes après 10 ans il reste propre, moderne et efficace ! Chapeau !* »

L'ensemble des éléments développés plus haut démontrent le changement de considération des citoyens envers le métro. Cette évolution souligne un retour à l'unité entre les élus et les administrés.

¹⁹⁴ Entretien avec Daniel Delaveau

Le VAL n'est plus, comme dans la mandature précédente (1989-1995), une pomme de discorde entre l'équipe municipale et les citoyens, mais un élément de l'identité de la ville devenu objet de fierté.

2. Le métro comme totem. Le « métro c'est notre tour Eiffel »

a) Une retombée positive venue après la mise en œuvre

À la suite de l'inauguration de la ligne a, les élus et les responsables de l'administration, que nous avons rencontrés reconnaissent la place de l'image positive liée au transport du métro. Reprenant Edmond Hervé affirmant « [qu'il a] vu ce que pouvait être à posteriori l'apport en terme d'image », « une fois que les Rennais se sont accaparés le métro¹⁹⁵ ».

Que l'on diverge sur le moment de la prise en compte de la notion d'image concernant le métro, n'a ici plus beaucoup d'importance, une chose est sûre « c'est la réalité qui a créé l'image¹⁹⁶ », « l'image c'est tout ça ! C'est les avantages objectifs du métro¹⁹⁷ ».

Comme nous l'a souligné Jean Normand dans notre entretien, les Rennais, mais aussi les Bretons sont fiers du métro. « il y a un attachement très fort des Bretons à leur capitale », « il y a une sorte de reconnaissance par les Bretons de leur capitale qui a un métro ».

Le VAL qui demeure un choix de ville, est devenu, à l'instar du slogan « Vivre en intelligence », un élément d'identité et de fierté rennaises que l'on peut aisément rattacher à la théorie de « totem » développé par Christian Le Bart¹⁹⁸.

Lorsque Jean Normand déclare : « le métro c'est notre Tour Eiffel » il souligne le fait que cet équipement public, au delà du fait qu'il réponde aux attentes des citoyens, « agrège la population de ses usagers (réel ou même simplement potentiel) en une véritable communauté politique ».

b) La réappropriation « intelligente » du VAL

Le succès du métro (lui donnant même une vision totémique), amène à se questionner sur la possible « intelligence » de cette politique publique. Aussi, le paradigme rennais aurait-il fait son retour ? Est-ce que la différence entre le projet et la réalisation du VAL ne serait-elle pas tout simplement l'ajout du référentiel rennais ?

¹⁹⁵ Entretien avec Edmond Hervé

¹⁹⁶ Entretien avec le directeur de la communication de Rennes Métropole

¹⁹⁷ Entretien avec Jean Normand

¹⁹⁸ LE BART (Christian), *Les Maires. Sociologie d'un rôle*, Presse du Septentrion, 2003, page 109

Autrement dit, le VAL une fois construit, ne serai-il pas une représentation concrète du paradigme Rennais rendant toujours un peu plus attractive la capitale bretonne?

En effet, à la suite de son inauguration, nous pouvons prendre acte de « l'intelligence » de ce moyen de transport au service de Rennes Métropole.

Tout d'abord, le métro, c'est la libre circulation, notamment avec la flexibilité des horaires permettant une vraie facilité de déplacement. Cette conséquence, n'a pas échappé à Edmond Hervé qui voyait « *le principe « vivre en intelligence » se décline[r] à travers le métro. Le B à BA de l'intelligence c'est faciliter le déplacement des gens. Faciliter le déplacement parce que c'est au nom d'une certaine conception de la liberté des gens¹⁹⁹ ».*

D'autre part, le métro traversant la ville du Nord au Sud, permet de desservir, un ensemble des quartier résidentiels plus populaires (le Blosne, Villejean), favorisant ainsi la cohésion sociale²⁰⁰. Il suffit de se rappeler la polysémie du mot « intelligence » (inscrit dans le référentiel rennais) et des propos de Jean Salaün qui voyait dans le maître-mot rennais « [...] *la fondation de solidarités, d'une recherche de modernité et d'un grand dessein de cohésion sociale²⁰¹ »*, pour être persuadé de la volonté des élus à construire une ville où règne la mixité sociale.

Une fois encore, l'ancien maire de la ville a bien pris acte de cette politique favorisant l'égal accès au Centre-Ville: « *le métro, c'est aussi un élément d'égalité, où des individus au statut différent, au milieu différent peuvent venir prendre le métro²⁰² »*. Cette remarque est aussi partagée par son successeur « *Le métro permet de vivre la ville de façon différente »* mais aussi « *rendre la ville plus accessible plus ouverte, réduire le temps à l'intérieur de la ville. Faire vivre le droit à la mobilité pour tous²⁰³»*

Enfin, l'intelligence rennaise, (on a vu dans la définition du paradigme), c'est également le choix de préserver l'environnement dans une conception écologiste. La dimension « verte » du TCSP avait largement été débattue, créant même une rupture de l'alliance entre « Rennes-verte » et la majorité où la confrontation de référentiel ne permettait pas d'accord (cf partie 2, chapitre 3).

¹⁹⁹ Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

²⁰⁰ Cette volonté a été mis en exergue dans le rapport des « sages » remis au ministre des Transports Patrick Bosson le 23 novembre : « *le projet du VAL privilégie par ailleurs la desserte des quartiers à fort habitat social situé au Nord et surtout au sud. Il se donne pour prolongement de faciliter l'accès des stations terminales aux populations des « vilettes ».*

²⁰¹ SALAÛN (Jean), op cit., page 185

²⁰² Entretien avec Edmond Hervé le 20/01/2012

²⁰³ Entretien avec Daniel Delaveau

Pour autant, certains élus favorables au VAL, défendaient son aspect écologique. Sa capacité d'attraction supérieure au tramway, (3700 voyageurs contre 2850 pour le tramway en moyenne) permettait de réduire davantage la nécessité et l'usage de la voiture. De plus, le journal du SITCAR mentionnait que *« le VAL respecte l'environnement. Automatique et électrique, le VAL n'est ni bruyant, ni polluant »*.

Désormais, les qualités environnementales du VAL semblent reconnues par la population rennais, à en croire une fois de plus les commentaires pour les dix ans du VAL.

• *« Très bon réseau de bus, complémentaire au métro, facilite beaucoup le déplacement pour les gens de la campagne rennais et limite l'usage de la voiture »*.

• *« Facilité de déplacement, absence de pollution. Prix accessible »*.

• *« Quel plaisir de redécouvrir une ville après 30 ans d'absence et sans utiliser la voiture. Rennes ville jeune, ville étudiante agréable, et enviée partout en France »*.

Le VAL, qui est considéré comme une réussite en matière écologique par les administrés l'est aussi par leurs représentants. Selon Daniel Delaveau, il *« facilite la ville parce qu'il contribue au enjeux environnementaux » « en diminuant le trafic automobile, malgré la croissance de la population » « il rend la ville plus agréable »*.

Cette affirmation est prouvée scientifiquement. Si on étudie l'émission de dioxyde de carbone des transports en commun rennais, l'on remarque la faible importance de CO₂ émis par le métro.

Tableau mentionnant l'émission de CO₂ des transports en commun rennais

	Emissions liées au bus (T CO ₂)	Emissions liées au métro (T CO ₂)	Total émissions (T CO ₂)	Total voy.km	Emissions/ Voy.km (g CO ₂)
2000	16 236	0	16 236	169 035 000	96
2001	16 880	0	16 880	155 585 000	108
2002	16 814	273	17 087	187 490 063	91
2003	17 102	371	17 473	205 524 428	85
2004	16 808	392	17 200	219 690 600	78
2005	17 118	402	17 519	229 533 570	76
2006	16 945	419	17 365	243 075 846	71
2007	17 278	441	17 719	256 023 425	69

3. « Le plus » inquantifiable mais bien réel

a) Un métro projetant Rennes dans une autre catégorie

Nous l'avons vu, les retombées en terme d'image sont bien réelles. Les élus, une fois le métro construit, n'ont pas cherché à le remettre en cause. Jean Normand nous l'a bien spécifié. Pour lui, grâce au métro Rennes, *« rentre en première division »*, tandis que pour Daniel

Delaveau, l'année 2002 (date de l'inauguration du métro) est, « *une année qui projettera Rennes dans une autre catégorie et lui apportera un supplément de rayonnement*²⁰⁴ », « *cela fait accéder la ville dans le club qui dispose d'un TCSP* ».

Ces citations font échos à l'analyse de Christian Le Bart sur l'analyse du VAL, « [celui-ci] *fait sens et connote la haute technologie précisément revendiquée par cette ville « intelligente » depuis plusieurs années . Il s'agit donc autant de parfaire la réputation de la cité à l'échelle nationale et internationale, que de permettre aux Rennais... de se déplacer*²⁰⁵ ». Rennes intègre le groupe des villes possédant un VAL et rejoint de ce fait, Lille, Toulouse mais aussi Budapest, Tapek et Chicago.

La deuxième ligne de métro accentue largement cette revendication de ville « intelligente ». Elle continue un peu plus de parfaire la réputation de la ville à l'échelle nationale et internationale, comme en témoigne les propos de Daniel Delaveau, « *nous serons les premiers en France et au monde, à avoir le « city val » la nouvelle génération de métro automatique qui j'espère connaîtra un succès sur le plan mondial*²⁰⁶ ». Si on ne peut vérifier le succès du futur « city val » les propos du maire suffisent à démontrer l'idée selon laquelle la ville ambitionne de prendre sa part dans la compétition mondiale.

De plus, la réussite du métro permet même au premier magistrat de la ville de reprendre à son bénéfice, l'ancien slogan des opposants au VAL de « plus petite ville du monde à être dotée d'un métro²⁰⁷ ». Le projet, une fois réalisé, ne semble plus être perçu comme une ambition mégalomaniacale, « *nous sommes la plus petite ville à disposer en France d'un métro. C'est un plus, c'est un atout. Il est pertinent puisqu'il répond et que son usage dépasse nos prévisions*²⁰⁸ ».

²⁰⁴ Postface de Daniel DELAVEAU dans, NORMAND (Jean), op cit., page 125

²⁰⁵ LE BART (Christian), « *Les politiques d'images. Entre marketing territorial et identité locale* » dans, BALME (Richard), FAURE (Alain), MABILEAU (Albert), *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences-Po, 1999, pages 415-427

²⁰⁶ Entretien avec Daniel Delaveau

²⁰⁷ « Il fallait en effet qu'Edmond Hervé soit à la fois audacieux, courageux et visionnaire pour choisir dès 1989 de construire un métro à Rennes, « plus petite ville du monde à en être dotée », à contre-courant de la pensée générale, plutôt favorable aux tramways pour les villes de cette taille ». propos tenus par Daniel Delaveau dans la conclusion du bilan Loti de la restructuration du réseau en 2002

²⁰⁸ Entretien avec Daniel Delaveau

b) *Une image, des représentations réelles quoique peu utilisées*

En dix ans, le VAL est devenu un élément spécifique de l'identité rennaise. Comme le souligne le responsable de la communication du SEMTCAR « *C'est un élément d'image* ».

Néanmoins on peut constater facilement qu'« *il n'y a pas de volonté de développer quelque chose d'extrêmement poussé en terme d'image au niveau du métro* ».

Comme le concède ce même responsable, « *on pourrait faire plus* ». Il est vrai qu'il peut paraître surprenant que la ville n'exhibe pas davantage son métro surtout si on compare la politique de communication rennaise, à la publicité mise en œuvre par Montpellier pour promouvoir son réseau de tramway.

B. ...mais bien plus faible que Montpellier.

1. La stratégie de développement orchestrée par la ville.

La ville de Montpellier, a connu depuis les années 1980 une trajectoire comparable à celle de Rennes.

En 1977, la cité connaît l'alternance. Une nouvelle majorité issue de l'Union de la Gauche, avec à sa tête Georges Frêche, prend en charge les affaires de la cité vieille de près de 1000 ans (fondée en 985).

La préfecture du Languedoc-Roussillon, comme la capitale bretonne, doit, à partir des années 1980, répondre aux nouvelles exigences d'attractivité imposées par l'émergence de compétitions entre les territoires. En l'espace de quelques décennies, la ville va connaître un profond changement à tel point que « *tout a pris corps en une trentaine d'années*²⁰⁹ ».

Elle ambitionne alors, à l'instar des autres villes moyennes, de fonder sa stratégie de développement, en alliant le verbe et l'action. La ville se transforme par une « *conduite stratégique des opérations [en] revendiqu[ant] une originalité, reconnue et ardemment défendue dans le discours* ».

L'arrivée de la gauche entraîne une rupture dans la pensée urbanistique et la manière de « faire la ville ».

L'exécutif municipal met en place une politique de développement appelée « *projet de ville* » (développé notamment par le géographe Raymond Dugrand), accordant une large place à la construction d'un discours institutionnel offensif, basé sur une symbolique forte.

²⁰⁹ VOLLE (Jean-Paul), VIALA (Laurent), BERNIÉ-BOISSARD (Catherine), *Montpellier, la ville inventée*, Parenthèse, 2010, page 2010

Construisant « *la ville en ses quartiers* » celle-ci, au milieu des années 1980, se revendique « *surdouée* » en prétendant être le « *berceau du futur* » (campagne de publicité : cf Annexe 4 page 104).

Néanmoins, durant la dernière décennie du 20^{ème} siècle, « *sans abandonner cet aspect [la communication publicité], l'accent est mis [davantage] sur le faire*²¹⁰ ».

Si on dresse une typologie des travaux réalisés sur Montpellier, on peut distinguer deux thèmes principaux. L'un est basé essentiellement sur une problématique urbaine et sur la construction métropolitaine de la ville²¹¹, l'autre traite essentiellement de la question du discours public et de l'objectivation des symboliques²¹² mises en avant par la municipalité.

2. La construction du tramway et la communication qui en découle

a) Les début de la « politique transport » montpelliéraine

Dès l'entrée en fonction de George Frêche, la ville crée une société d'économie mixte en charge des transports en commun et du stationnement (appelée TAM : transports de l'agglomération de Montpellier).

TAM organise, durant les premières années de sa création, le réseau de déplacement de l'agglomération. La société d'économie mixte crée notamment de nouvelles lignes pour la desserte des communes du District avec pour priorité le développement de l'axe Nord-Ouest/Sud-Est.

Le développement du trafic s'organise à l'échelle de l'agglomération. Celle-ci est vaste et étendue, ce qui imposera (contrairement à Rennes) la construction d'un réseau de plusieurs lignes de tramway afin de répondre, au mieux, à la nécessité de déplacements des différents citadins.

Ainsi, comme 18 communes françaises, Montpellier a fait le choix, en 1996, d'un système de tramway moderne comme mode de transport, afin de faire le trait d'union entre le cœur de l'agglomération et les quartiers périphériques, et entre la ville centre et les communes de la première couronne.

En outre, « *elles [les lignes de tramway] facilitent les communications aussi bien entre les quartiers de la ville centre qui jusque-là pouvaient s'ignorer* ». « *Les lignes de tramway, par leur tracé, contribuent à briser les différents effets de coupures de l'espace dus à la présence de*

²¹⁰ VOLLE (Jean-Paul), VIALA (Laurent), BERNIÉ-BOISSARD (Catherine), op cit., page 25

²¹¹ NÉGRIER (Emmanuel), BARAIZE (François), *l'invention politique de l'agglomération*, Paris, l'Harmattan, 2001

²¹² FERRAS (Robert), VOLLE, (Jean-Paul), *Montpellier Méditerranée*, Paris, Economica, 2002

« barrière » ou de « vide » zones naturelles ou industrielles, friches urbaines ». (cf Annexe 3 page 103)

Le 6 avril 2012, après un chantier de plus de deux ans, l'agglomération inaugure deux nouvelles lignes de tramway qui s'ajoutent à deux autres (annexe 4). Ces quatre lignes comptabilisant 56 kilomètres de voies et une fréquentation journalière de près de 300 000 usagers.

b) *La politique de communication développée*

Fidèle à sa traditionnelle conception de la communication, la cité utilise le tramway comme vecteur d'image. Montpellier cherche alors à se distinguer en inventant une façon de vivre en ville. Chaque ligne met en image un thème longuement réfléchi afin de le faire correspondre à la réalité de la région.

La ligne 1 : « la ligne aux hirondelles », avec des oiseaux blancs, dans un ciel bleu, représente l'air pur. La ligne 2 : « la ligne à fleurs », représente la terre, avec une prairie estivale qui perdure toute l'année.

Enfin, les deux dernières lignes, après un appel d'offre, ont été dessinées par le couturier Christian Lacroix. Ce dernier, s'est inspiré du Sud, sa région d'origine, pour imaginer, avec l'aide de Georges Frêche, leur mise en image.

La ligne 3 est habillée d'éléments marins et d'images de bijoux méridionaux. Les dégradés des rames évoquent le trajet Nord-Sud du tramway. À l'intérieur, parois et plafond sont peints d'un dégradé de bleu et de vert, tandis que les sièges passent d'un bleu marine à un jaune soufre.

Enfin, la dernière ligne est habillée d'une robe solaire avec « *des motifs représentant notamment des feuilles d'acanthe ou des monuments montpelliériens* ²¹³ ».

Cette mise en scène, qui représente les quatre éléments -l'eau, la terre, le feu, et l'air- « *renforce la puissance des images : efficacité, régularité, rapidité, accessibilité, confort. La transformation de l'image de la ville sera précisément portée par ces images qui renvoient à la dynamique de revitalisation de l'urbain* ²¹⁴ ».

Le tramway accentue la notoriété de la ville. Comme l'un des responsables de la communication du TAM l'a souligné, Montpellier voulait rompre avec l'action publique dominante qui existait en matière de transport. « *Nous avons communiqué sur le fait de mettre*

²¹³ Article du journal le point 23/03/2011 : Montpellier, Christian Lacroix signe le design d'une nouvelle ligne de tram.

²¹⁴ VOLLE (Jean-Paul), VIALA (Laurent), BERNIÉ-BOISSARD (Catherine), op cit., page 73

deux lignes en même temps et sur le design que nous avons développé et dont nous sommes fiers ». « *Nous voulions mettre en avant la modernité de la ville, en soulignant que nous avons un temps d'avance sur les autres* » ; « *c'est un design qui a fait ses preuves et qui est unique* ».

c) Une différence par rapport à Rennes

Devant la démonstration que nous avons faite plus haut, on peut se poser la question suivante : Pourquoi Rennes ne fait pas la même chose que Montpellier en développant une vaste politique de communication magnifiant son TCSP ?

Une absence de volonté ²¹⁵? Un manque d'imagination ? Peut-être, mais la vérité est à chercher ailleurs. Pour Daniel Delaveau : « *c'est une culture différente, nous sommes en Bretagne* ». « *Nous avons une culture à Rennes comme en Bretagne, une culture de la retenue. Mais ce n'est peut-être pas non plus négatif, je crois que les Rennais sont fiers de ce que l'on fait*²¹⁶ »

*

* *

Au cours de ce chapitre, nous avons montré l'évolution de l'image et des représentations que le métro a connu, et cela, du commencement des travaux à son dixième anniversaire.

Des contestations aux refus des Rennais, nous sommes passés à la reconnaissance de sa nécessité. En sus, les critiques et les remarques de l'extérieur ont évolué vers une certaine forme d'admiration, au point que la ville reçoit en 2007, le « pass d'or » des mains des responsables du journal *Ville et transports* en soulignant « l'audace récompensée ».

Le VAL a démontré, une fois de plus, que c'est la réalité qui fait image, que les représentations collectives évoluent lorsque l'action publique mise en œuvre répond aux attentes des citoyens.

Enfin, en prenant du recul sur la construction du métro, en s'interrogeant sur les répercussions, on se rend compte que ce dernier fut pensé en s'appuyant sur le paradigme Rennais.

Néanmoins, pour la première fois, ce paradigme n'a pas suffi, (au moins durant l'élaboration de la politique) pour recevoir l'adhésion des acteurs du territoire. Une action de cette taille et de cette importance, ne peut, nous semble-t-il, être acceptée directement par la population. En effet, un référentiel uniquement constitué de valeurs et de principes abstraits ne

²¹⁵ « C'est un atout économique majeur et nous le faisons savoir, mais peut-être pas suffisamment. » propos de Daniel Delaveau

²¹⁶ Entretien avec Daniel Delaveau

peut suffire pour convaincre de la justesse d'une politique publique aussi lourde.

Conclusion

La capitale bretonne a connu pendant près de dix ans un débat virulent lié à une forte opposition. Néanmoins, malgré l'intensité de la lutte politique, nous avons montré au cours de cet exposé, que le projet de construction d'un TCSP intégral ne s'opposait pas à l'ensemble de l'action publique menée depuis l'arrivée de l'équipe socialiste.

Nous avons donc replacé le choix du VAL dans la globalité de l'action municipale, mise en place depuis 1977, en prenant comme cadre théorique l'analyse cognitive des politiques publiques.

Ce cadre théorique permet de donner du sens aux politiques publiques. Ces dernières sont perçues comme n'étant pas uniquement développées pour répondre à des problèmes publics, mais pour offrir une interprétation du monde fondée sur un ensemble de valeurs se complétant les unes aux autres.

En effet, à l'époque où Edmond Hervé prend la tête de la municipalité, les métropoles moyennes connaissent un formidable bouleversement. Face à la montée de la compétition entre les territoires, elles sont amenées à prendre davantage leur destin en main.

Pour répondre à cette nécessaire attractivité, l'équipe municipale construit un référentiel fondé sur un ensemble de principes abstraits se déclinant à la fois sur les politiques de communication et les politiques publiques lourdes.

Depuis 1977, La ville cherche à inventer et s'inventer un avenir avec, l'intelligence comme moyen, la cohérence territoriale et l'équilibre social comme finalités.

Comme nous l'avons démontré, malgré quelques oppositions politiques voire politiciennes, le paradigme de modernité est largement partagé par l'ensemble des habitants et des acteurs du territoire rennais.

Néanmoins, l'élaboration du projet du VAL a constitué une rupture multiple avec le référentiel construit et proposé à l'ensemble des administrés :

- Rupture, car pour la première fois celui-ci ne fait pas l'unanimité. Certains opposants (comme les écologistes) revendiquent un autre paradigme.
- Rupture, car pour la première fois également, l'exécutif semble ne pas prendre ouvertement en considération l'ensemble des exigences qu'il impose. Et cela au moins, sur deux points. D'une part, le choix du VAL ne fait pas l'objet d'une véritable concertation avec l'ensemble de la

population. D'autre part, le projet initial, pour des raisons de coût, imagine un VAL aérien dans les quartiers résidentiels, rompant avec l'intelligence, le bon vivre et l'équilibre esthétique entre le centre et les quartiers excentrés.

Cette rupture entre le projet et le référentiel peut s'expliquer pour plusieurs raisons. Tout d'abord, un choix de cette nature et de cette importance a des retombées importantes en terme économiques, sociales, urbanistiques, environnementales qui ne peuvent satisfaire l'ensemble des acteurs du territoire. Le VAL étant un choix de ville soumis à l'intérêt général, il peut imposer des décisions ne recoupant pas totalement l'intérêt particulier.

En outre, une politique de cette nature, avec des enjeux aussi importants peut introduire une forte appréhension des élus, pouvant mettre à mal la communication et la coopération avec les administrés.

Néanmoins, après quelques rectifications dans le projet, (construction de tranchées couvertes) et dix ans plus tard, il semblerait que le choix du VAL s'inscrive dans le paradigme rennais. En d'autre terme, il semblerait que la différence entre le projet et la réalisation du métro soit l'ajout du référentiel.

Le choix du VAL est un choix intelligent (au sens rennais du terme) car il répond à la nécessité d'attractivité, en développant une image objective et subjective sans s'opposer à l'identité rennaise ni aux caractéristiques urbaines de la cité.

Sans s'opposer à l'identité rennaise car, le métro, symbole revendiqué du succès rennais (totem), ne fait pas l'objet d'une publicité offensive (comme Montpellier) qui pourrait être en opposition à la culture de la retenue bretonne.

Sans s'opposer aux caractéristiques urbaines, car le métro est d'abord un choix correspondant à la conurbation de la ville.

En sus, ce projet réalisé pour la ville de Rennes, pour l'agglomération et le District mais aussi pour la région Bretagne a connu une mise en place atypique. Alors que ce projet demeure le projet le plus exceptionnel que la ville n'ait jamais construit, la communication devant accompagner l'action, a été l'une des plus faibles. L'absence quasi totale de communication institutionnelle (bien que davantage subie que choisie) n'a pas permis de mettre en scène le projet en lui donnant du sens et une crédibilité aux yeux des administrés.

La conclusion semble être à trouver dans la postface du livre de Jean Normand, écrite par le maire actuel Daniel Delaveau « *Dans la tempête, il faut savoir baisser les voiles tout en tenant d'une main ferme la barre pour tenir le cap. Ce fut le cas, avec un équipage motivé derrière un capitaine solide*²¹⁷ ».

²¹⁷ NORMAND (Jean), op cit., page 120

Bibliographie

Ouvrages

- ◆ BIGEY (Michel), *les élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*. Lieu commun, Paris, 1993
- ◆ BOUINOT (Jean), *La gestion stratégique des villes : entre compétition et coopération*, Armand Colin, Paris, 1995
- ◆ BOUINOT (Jean), *La ville compétitive les clefs de la nouvelle gestion urbaine*, Paris, *Economica*, collection *Gestion*, Paris, 2002
- ◆ BRAUD (Philippe), *Sociologie politique*, LGDJ, Paris, 2008
- ◆ CHAPLEAU (Philippe), NIESTER (Jean-Michel), *MéTRO de Rennes Métropole, chronique d'un chantier*, Ouest-France, Rennes, 2002
- ◆ FERRAS (Robert), VOLLE, (Jean-Paul), *Montpellier Méditerranée*, Paris, *Economica*, 2002
- ◆ FURET (François), *La République du Centre*, Hachette, Paris, 1988
- ◆ GERONDEAU (Christian), *Les transports urbains*, Paris, 1991
- ◆ LE BART (Christian), *Les Maires. Sociologie d'un rôle*, Presse du Septentrion, 2003
- ◆ MENY (Y), THOENIG (JC), *Politiques publiques*, PUF, Thémis, 1989
- ◆ MERLIN (Pierre), *Les transports parisiens*, Masson et Cie, Paris, 1967
- ◆ MULLER (Pierre), « *Référentiel* », dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010
- ◆ NÉGRIER (Emmanuel), BARAIZE (François), *l'invention politique de l'agglomération*, Paris, l'Harmattan, 2001
- ◆ NOISETTE (Patrick), VALLÉRUGO (Franck), *Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique*, Édition d'organisation, Paris, 1996
 - ◆ NORMAND (Jean), *Le VAL de Rennes, un combat pour la ville*, Apogée, Rennes, 2002
 - ◆ PHLIPPONNEAU (Michel), *le Val à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994
 - ◆ PHLIPPONNEAU (Michel), *Changer la vie, changer la ville*, Breiz, Rennes, 1976
- ◆ ROSANVALLON (Pierre), « *Malaise de la représentation* », in FURET (François), *La République du Centre*, Hachette, Paris, 1988
- ◆ ROSEMBERG (Muriel), *Le marketing urbain en question, Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, *Economica Anthropos*, 2000
- ◆ SABATIER (Paul), SCHLAGER (Edella), « *les approches cognitives des politiques publiques : perspectives américaine* », *Revue française de sciences politiques*, 50 (2), 2000
- ◆ SUREL (Yves), « *approches cognitives* », dictionnaire des politiques publiques, Presse de sciences-Po, 2010
- ◆ VOLLE (Jean-Paul), VIALA (Laurent), BERNIÉ-BOISSARD (Catherine), *Montpellier, la ville inventée*, Parenthèse, 2010, page 2010

Thèse et mémoires

- ◆AUFFRET (Anyvonne), *L'opposition au VAL de Rennes : sociologie d'une mobilisation*, DEA Etudes Politiques, Université de Rennes 1, 1992
- ◆CREFF (Nicolas), *Le VAL de Rennes, Etude d'un processus décisionnel*, IEP de Rennes, 1997.
- ◆DAUVIN (Pascal), *Le bulletin municipal de Rennes : souci du lecteur ou souci de l'électeur ?*, mémoire DEA, RENNES I, 1987
- ◆DUBOIS (François), *Les politiques de communication des collectivités territoriales:le Cas de la Picardie*, université de Picardie, Thèse en sciences politiques, 1993

Revue de presse

Presse institutionnelle

- ◆Le Rennais, juin 1977
- ◆Le Rennais d'octobre 1977
- ◆Le Rennais décembre 1977
- ◆Le Rennais septembre 1978
- ◆Le Rennais, décembre 1978
- ◆Le Rennais avril 1979
- ◆Le Rennais, janvier 1987
- ◆Le Rennais, novembre 1991
- ◆le Rennais, février 1983
- ◆Le Rennais octobre 1983
- ◆Le Rennais, édition spéciale 1983-1989

Presse nationale

- ◆L'Expression d'entreprise de juillet-août 1992
- ◆L'Événement du 21 janvier 1988
- ◆Le point « Montpellier, Christian Lacroix signe le design d'une nouvelle ligne de tram ». 23 mars 2011
- ◆le Monde du 22 mars 1977

Presse locale

- Armor magazine
- ◆Armor magazine : 15 octobre- 15 novembre 1988
- Ouest-Éclair
- ◆Ouest-Éclair du 26 novembre 1932

•Ouest-France édition rennaise

- ◆Ouest-France du 29 novembre 1989
- ◆Ouest-France 10 avril 1990
- ◆Ouest-France du 15 mars 1990
- ◆Ouest-France du 29 novembre 1989
- ◆Ouest -France, 27 octobre 1989
- ◆Ouest-France du 7-8 décembre 1987
- ◆Ouest-France du 17 octobre 1986
- ◆Ouest-France le 23/11/1987

Articles de revues et périodiques

- ◆ HATEM (Fabrice), « *la presse et l'image des villes* », Pouvoirs locaux n°61/ juin 2004 page 106
- ◆ HATEM (Fabrice), « *le développement urbain, attractivité et vie démocratique locale* », Pouvoirs Locaux n°72
 - ◆ CHARBONNEAU (Jean-Pierre), « *Développement urbain, attractivité et vie démocratique locale*, Pouvoirs Locaux n°72/ 2007 n°73
 - ◆ DEMAZIÈRE (Christophe), « *La compétitivité pratiquée par les acteurs publics des grandes agglomérations française* », Pouvoirs Locaux n°72/ 2007
 - ◆ GARRAUD (Philippe),« *Discours des maires et construction locale du politique* », dans *Mots/Les langages du politique*, n° 25, décembre 1990, page 15
 - ◆ MULLER (Pierre), « *L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique* », Revue française de sciences politiques vol 50 n°2, 2000
 - ◆ MULLER (Pierre), « *la politique agricole française : l'État et les organisation professionnelles* », Économie rurale 255-256/ janvier- avril 2000
- ◆

Sources internet

- ◆ <http://www.annales.org/re/2008/re52/Chapuis.pdf>
- ◆ <http://www.paysderennes.fr/article/view/246>
- ◆ <http://med-eu.org/documents/MED4/Dossier2/CHANOUX-SERVAL.pdf>

Entretiens

Édmond HERVÉ, sénateur et ancien maire de Rennes

Daniel DELAVEAU, maire de Rennes

Jean de LEGGE, directeur de la communication à Rennes Métropole

Jean SALAÛN, ancien directeur de la communication

Jean NORMAND, président du SITCAR

Annexes

- ◆Annexe 1 : caricature, « *le quartier de tous les dangers* », SCHVARTZ (Loïc), *Métropotins*, Petit démon, Rennes, 2002, page 55
- ◆Annexe 2 : caricature « souterrain », SCHVARTZ (Loïc), *Métropotins*, Petit démon, Rennes, 2002, page 8-9
- ◆Annexe 3 : réseau de tramway de la ville de Montpellier, http://www.montpellier-agglo.com/tam/page.php?id_rubrique=32
- ◆Annexe 4: affiche de campagne de communication publicité « Montpellier la surdouée berceau du futur » en 1985

ANNEXE I



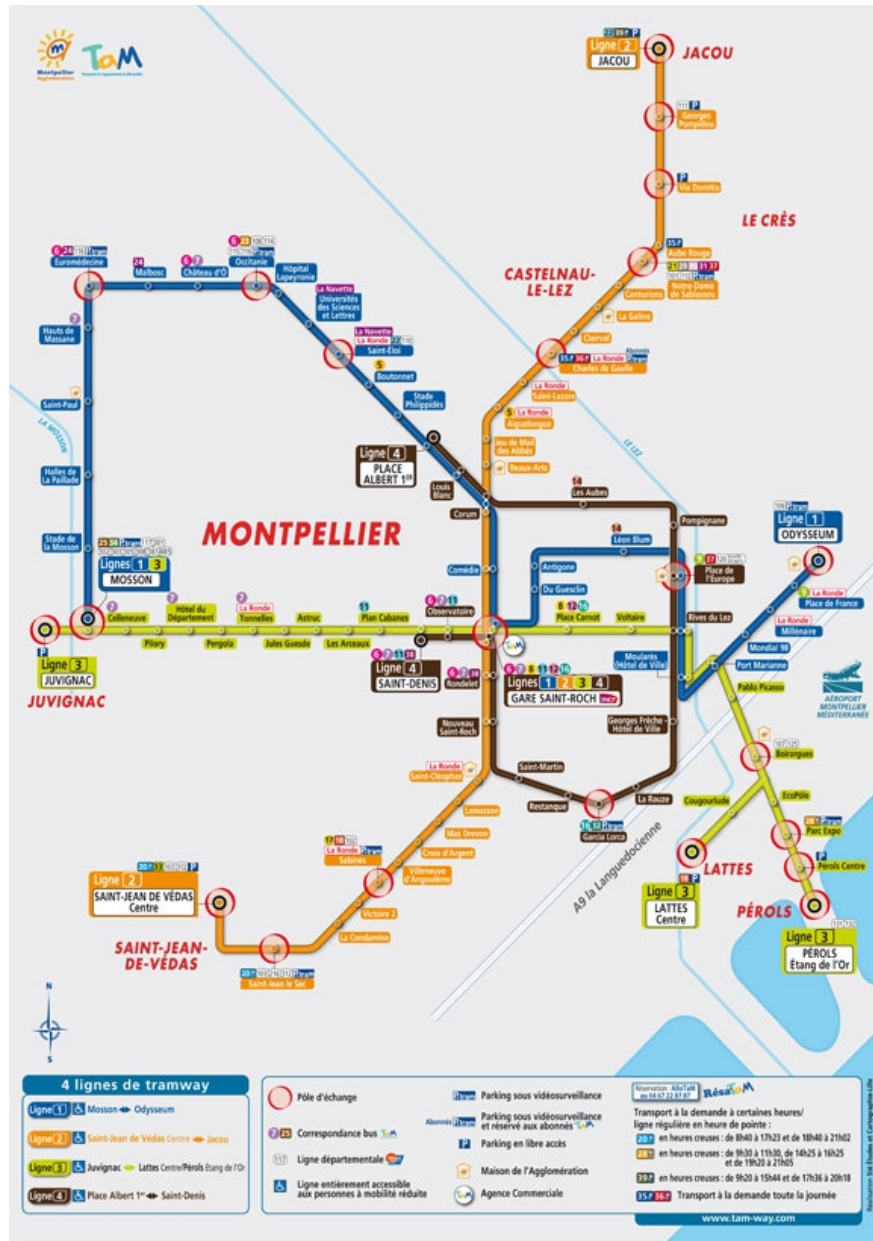
L'opposition au métro aérien vu par Loïc SCHWARTZ

ANNEXE II



Les derniers mécontents du métro

ANNEXE III



Réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier

ANNEXE IV

Montpellier la surdouée berceau du futur.

Jeune, belle, elle a tout pour elle : université, recherche, cadre de vie, vie culturelle...

Aussi, quand Georges FRÈCHE, son Député-Maire, avance que Montpellier sera avant la fin du siècle une des capitales de l'Europe au Sud, il a la tête dans l'avenir mais toujours bien les pieds sur terre.

La petite surdouée peut compter sur "Montpellier L.R. Technopole", un sacré fertilisant pour rayonner en informatique, robotique, agronomie, recherche médicale et pharmaceutique ! Première ville câblée en fibres optiques, n'est-elle pas déjà, avec son Centre d'Images, en train de séduire les nouveaux médias ?

Chefs d'entreprises, la petite surdouée vous tend les bras, venez grandir et réussir avec elle. Nous vous attendons.

MONTPELLIER

L.R. TECHNOPOLE

Plus besoin de passer sur Montpellier Languedoc-Roussillon Technopole contact.
Le District de Montpellier - 14, rue Bacot de Serres - 34200 Montpellier - France - Tél. 07.52.18.10 - Télex 204811 4003717

Affiche de campagne de publicité Montpellier la Surdouée, berceau du futur en 1985

