



HAL
open science

Rennes : produire la métropole, en contexte d'incertitude. Entre alignement et spécialisation, quelles reconfigurations des stratégies urbaines ?

Charles-Edouard Houllier-Guibert, Hélène Martin-Brelot, Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot, Raphaël Suire, Thibault Le Corre, Magali Hardouin, Bertrand Moro, Benjamin Sabatier, Catherine Guy, et al.

► To cite this version:

Charles-Edouard Houllier-Guibert, Hélène Martin-Brelot, Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot, Raphaël Suire, et al.. Rennes : produire la métropole, en contexte d'incertitude. Entre alignement et spécialisation, quelles reconfigurations des stratégies urbaines ?. [Rapport de recherche] ESO-Rennes (UMR ESO 6590 CNRS); PUCA-POPSU; Rennes Métropole; AUDIAR. 2013. hal-03037806

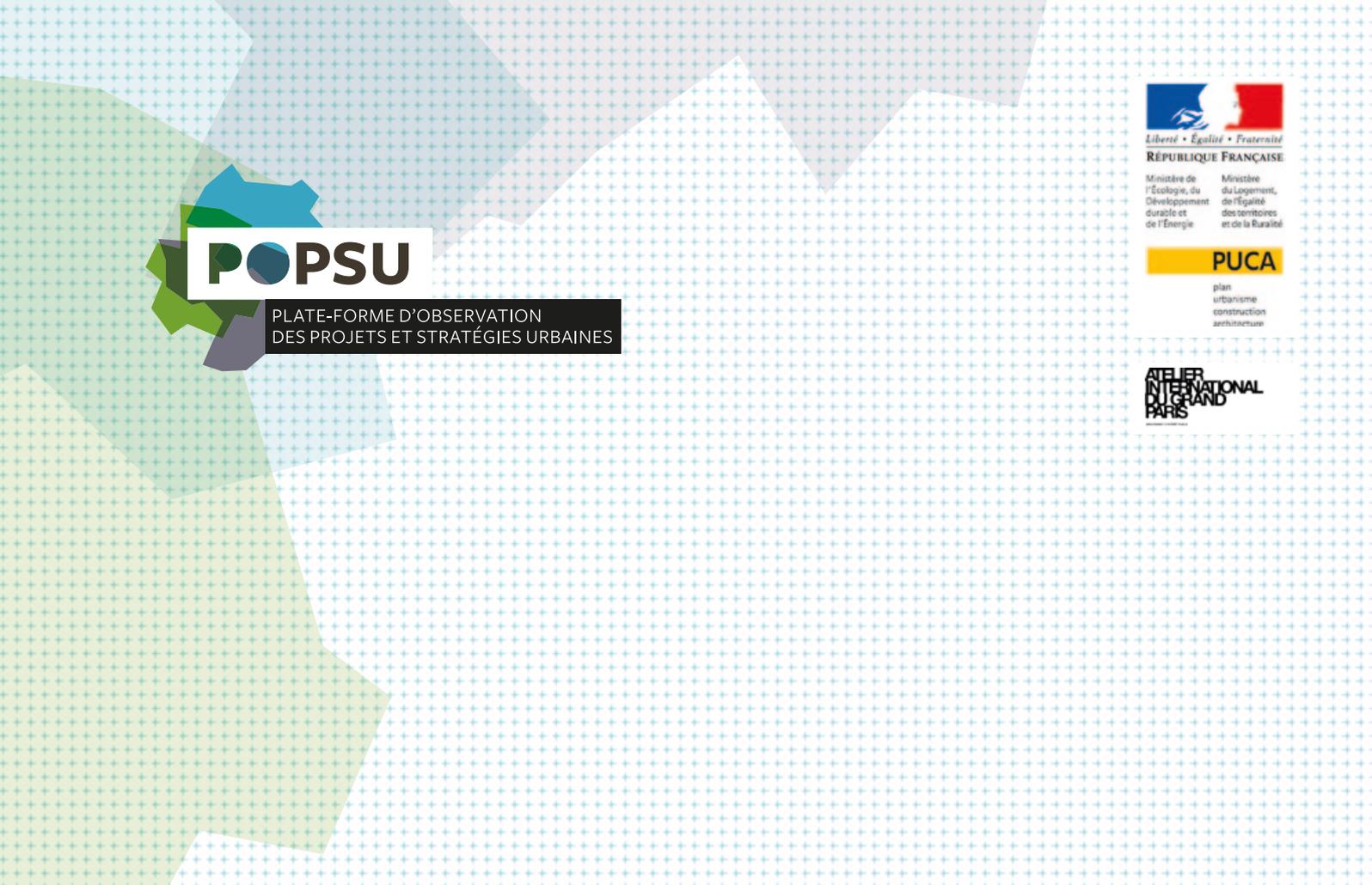
HAL Id: hal-03037806

<https://hal.science/hal-03037806v1>

Submitted on 3 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



POPSU

PLATE-FORME D'OBSERVATION
DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES



ATELIER
INTERNATIONAL
PARIS

RENNES





POPSU

PLATE-FORME D'OBSERVATION
DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES



ATELIER
INTERNATIONAL
PARIS

RENNES

AXE THEMATIQUE ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE ET DE LA CREATIVITE



« Rennes : produire la métropole, en contexte d'incertitude »

Entre alignement et spécialisation,
quelles reconfigurations des stratégies urbaines ?

Rapport final
Décembre 2013

Axe 1 : économie de la connaissance

Chercheurs :

*Charles-Edouard Houllier Guibert, Hélène Martin-Brelot, Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot,
Raphaël Suire, Thibault Le Corre, Magali Hardouin, Bertrand Moro, Marc Dumont*

 <p>Laboratoire ESO-Rennes Université Rennes 2 – Place du recteur Le Moal – 35043 Rennes cedex</p>	 <p>Communauté d'agglomération Rennes Métropole</p>	 <p>Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération de Rennes</p>
---	---	--

Sommaire

Présentation du rapport	5
I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain	8
1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?	9
2. Les acteurs locaux s'organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?	15
Conclusion	21
Bibliographie	21
II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l'action publique	25
1. L'incubateur, politique publique de soutien à l'entrepreneuriat innovant : une approche top down	26
2. Emergys, une organisation rôdée, porte d'entrée du milieu d'affaires breton.....	28
3. L'intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d'entreprises innovantes : étude du site rennais	31
4. Le partenariat CEI-CM (créateur d'entreprise innovante et chargé de mission de l'incubateur) pour l'encastrement social.....	34
Conclusion : de nouveaux modes d'accompagnement	39
Bibliographie	40
III. L'attractivité c'est aussi l'attrait : l'étude d'une politique métropolitaine qui vise les créatifs	44
1. L'attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l'échelon métropolitain	45
2. Le dispositif AIS au sein d'une politique d'enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation	48
3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait	55
Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait	60
Bibliographie	61
IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement rennaises : l'opportunité des innovations d'usage.....	63
1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes.....	63
1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?	66
2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire	69
Conclusion	80
Bibliographie	83
V. Rennes Métropole Créative ?.....	85
Introduction	85
1. La composition de la classe créative	86
2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée	88
3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative	89

4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008.....	91
Conclusion	93
VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique	101
1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé	101
2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience	102
3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?	103
VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?	105
1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative	106
2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain	112
Conclusion	122
Bibliographie	125

Présentation du rapport

Ce rapport restitue le travail de recherche collectif mené sur la thématique de l'économie de la connaissance, à partir d'une analyse des politiques d'attractivité et de rétention, de leurs acteurs, lieux et dispositifs. Rappelons quelques-uns des objectifs initiaux avant de présenter la structuration.

La démarche s'était fondée sur le constat, unanimement observé dans la littérature scientifique autant que par les acteurs publics, d'un impératif de compétitivité pesant aujourd'hui sur les stratégies des collectivités locales, ainsi que sur la dimension plus particulièrement urbaine de cette exigence. Face à cela, dans le cadre de politiques nationale, régionale et locale d'aménagement, les collectivités mettent en œuvre différentes stratégies visant à valoriser les ressources territoriales, à transformer les ressources immatérielles en facteurs de compétitivité.

Des politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces impératifs, visant à travers des objectifs ambitieux à attirer des populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, de faire croître le tourisme, de revitaliser les centre-ville, tout autant de manières de faire globales visant à valoriser le territoire... Cette quête d'objectifs somme toute assez classique ne correspond pas à la situation de l'agglomération rennaise, comme nous le constatons. Localement, les objectifs cherchent moins à soutenir et renforcer une croissance démographique constante qu'à identifier des spécialisations valorisables, tout en s'inscrivant dans des stratégies de mise à niveau passant entre autre par un *benchmarking* constant.

En se soumettant à une autre exigence, celle d'un renouvellement urbain permanent les inscrivant dans les dynamiques du capitalisme, les pouvoirs urbains optent entre des politiques qui exploitent des ressources matérielles, directement visibles, et des politiques plus centrées sur le facteur immatériel dont l'économie de la connaissance constitue l'avatar récent. C'est ce dernier type de politiques que la communauté d'agglomération Rennes Métropole développe depuis déjà plusieurs décennies et dont ce travail a choisi ici de se saisir en les examinant sous l'angle de leurs objectifs de se constituer une capacité d'attraction et de rétention de segments de populations dites créatives résidant sur le territoire de l'agglomération.

C'est en effet aussi dans ce cadre que les agglomérations, dont les ambitions sont d'atteindre un statut métropolitain, sont amenées à rechercher des leviers financiers leur permettant de répondre aux différents enjeux de l'attractivité. Le renforcement de l'attractivité repose en partie sur le développement des fonctions métropolitaines supérieures, des services aux entreprises, des pôles universitaires et de recherche. Dans ces domaines, les pouvoirs locaux peuvent compter sur l'Etat, les Régions et l'Europe qui apportent leur appui aux politiques locales pour que celles-ci soient pleinement efficaces, comme la labellisation ou le co-financement. Mais les échelles supra-locales s'inscrivent davantage dans une logique de saupoudrage et financent des projets impulsés par elles-mêmes. Parmi les éléments producteur d'attractivité, se situent également la réactivité des groupes sociaux et leur capacité à rester dans la spirale de la performance et de l'exigence propre à l'échelle mondiale. Le développement multiscalair de l'invisible constitué par le maillage des activités et des acteurs est un critère d'attractivité difficile à évaluer mais dont

nous souhaitons tenir compte. Enfin, d'autres critères concernent davantage la capacité du territoire à séduire à l'extérieur ou bien à retenir les populations résidentes, requérant de consolider la cohésion sociale ou de renforcer la culture sous toutes ses formes, qu'il s'agisse de patrimoine ou d'arts vivants. C'est sur ces leviers que nous interrogeons dans le cadre de cette recherche la capacité de développement endogène. A côté des facteurs quantifiables (démographie, taux de fiscalité locaux, services, formation professionnelle, offre de locaux...), existent des critères comme l'image médiatique, l'identité, la symbolique urbaine, autant d'attributs qui jouent un rôle déterminant car ils sont des éléments forts de ce que l'on peut appeler l'image d'un territoire. En ce sens, les politiques locales culturelles, urbanistiques ou sociales participeraient au développement économique de la ville. Pour maintenir son attractivité, Rennes a longtemps joué sur des politiques d'image afin de promouvoir une métropole de dimension internationale (Houllier-Guibert, 2008). D'autres visent à attirer des événements et des équipements de prestige. L'agglomération de Rennes n'a pas cette ambition mais pour autant le marketing territorial peut agir de manière plus segmentée, en s'intéressant à des publics précis qui ont des besoins plus spécifiques. Parmi eux, même si sa définition n'est pas clairement établie, la classe créative est un ensemble d'individus que les villes aiment séduire. Sur le plan stratégique, Rennes déploie, outre ces outils de promotion traditionnels, des outils de marketing segmenté qu'il est intéressant d'étudier en termes de capacité de développement métropolitain quand on remarque que leur point commun est l'économie de la connaissance.

De plus, les territoires sont aussi en quête de nouveaux projets d'investissement internationalement mobiles, de personnes physiques, de capitaux financiers, d'opérations de partenariats, de franchising ou de sous-traitance. Mais la question de l'attractivité ne se limite pas à l'accueil des investissements productifs d'autant que dans le mouvement de multinationalisation, la démarche est aujourd'hui moins pertinente.

Actuellement, dans une société en réseaux (Castells, 1998), les facteurs d'attractivité de la ville sont difficiles à cerner mais aussi évolutifs (Florida, 2008). Contrairement à l'époque industrielle, il ne suffit plus de proposer une main-d'œuvre abondante et bon marché, un fort potentiel de consommateurs solvables et des facilités d'approvisionnements en matières premières. La richesse d'un territoire est largement conditionnée par la mise en œuvre et la réussite de stratégies résidentielles (Davezies, 2004), c'est-à-dire de stratégies urbaines globales. Les grandes villes ne se développent pas seulement parce qu'elles sont efficaces au plan économique, mais aussi parce qu'elles constituent des pôles d'attraction des populations au niveau international (Veltz, 2002). Par conséquent, l'économie n'est pas la totalité de ce vers quoi doit reposer l'attractivité et c'est la raison pour laquelle l'attractivité tend vers la désirabilité : les critères d'implantation des villes ne sont plus uniquement d'ordre quantitatif (dont le plan financier), mais de plus en plus qualitatif et ce, pour les entreprises mais aussi les populations locales. Ainsi, la proximité, l'attachement au territoire, l'identité, les festivités, la qualité de vie urbaine sont des attributs mis en avant par les territoires pour être attractifs, désirables auprès de cibles diversifiées, à la fois catégories sociales riches, entrepreneurs, EMS, touristes, jeunes diplômés, population mobile ou constitutive de la classe créative (Florida, 2002).

L'attractivité qui nous importe et que nous avons interrogée dans ce travail, est donc bien cette capacité à offrir aux acteurs des conditions qui convainquent la population de localiser leurs projets sur un territoire plutôt que sur un autre (Hatem, 2004).

Enfin, nous souhaitons également interroger l'économie de la connaissance dans la mesure où elle pouvait se révéler une entrée pertinente permettant de définir des facteurs de rétention de populations déjà résidentes sur le territoire mais aussi plus largement de comprendre dans quelle mesure l'économie de la connaissance pouvait contribuer au développement territorial qu'il soit économique ou saisi dans une acception plus qualitative. En ce sens, nous avons souhaité cibler des acteurs-réseaux dans la mesure où, dans l'économie de la connaissance, les réseaux tendraient à se substituer aux catégories classiques d'organisation des marchés d'où le choix de privilégier une analyse de profils créatifs, tels que les entrepreneurs innovants abordés par ce rapport, soit en tant que catégories ciblées, soit à travers des lieux comme la cantine numérique.

Le présent rapport revient donc d'abord sur les éléments de cadrages nécessaires à la compréhension de ces problématiques, en examinant en particulier à cette occasion le débat autour de la ville néo-libérale, pour questionner ensuite différentes populations de créatifs concernées par ces politiques et mesurer la présence de créatifs ainsi qu'un certain nombre de dispositifs et politiques comme les Allocation d'Installation Scientifique, la politiques des Sciences Humaines et Sociales, l'incubateur Emergys. Méthodologiquement, et au-delà des précisions qui sont indiquées à ce sujet dans les textes respectifs, le travail de recherche s'est appuyé sur trois types de production de données : des entretiens ciblés auprès d'acteurs, des analyses issues de bases de données statistiques et le suivi ethnographique d'un certain nombre de dispositifs par le biais de réunions ou d'évènements organisés.

Note importante : plusieurs de ces textes ont été soumis à l'expertise de revues scientifiques et ne peuvent être diffusés librement.

I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain¹

En France, le développement local rassemble les actions émises par les acteurs de la base, en soutien ou complémentarité des politiques proposées par les ministères, c'est-à-dire le sommet des politiques publiques. Il en ressort l'idée d'un jeu de complémentarité entre 1) des politiques d'aménagement nationale, au sens d'une quête d'équilibre territorial défendu par la DATAR mais qui, cette dernière décennie, sont guidées par la compétitivité territoriale ; avec 2) des politiques ascendantes, portées par des collectivités ou d'autres instances locales qui concentrent leurs efforts sur leur propre territoire à travers de nombreux champs d'action.

1) Sans entrer dans l'historiographie de l'aménagement du territoire français, ce dernier se définit comme la recherche d'un juste équilibre de la répartition des hommes sur le territoire, en communion avec les richesses des terres, les besoins des populations et les aspirations d'un Etat de moins en moins centralisateur. La DATAR, née en 1963, a mené des politiques aux résultats mitigés à propos des grandes villes françaises. La première d'entre elle est la politique nationale des métropoles d'équilibre en 1965, dont Rennes a été concernée dès 1970. Des schémas directeurs des aires métropolitaines ont planifié de multiples opérations d'équipements lourds (rénovation des centres urbains, voiries rapides, métros, centres universitaires, villes nouvelles de province) permettant à douze métropoles de se transformer en profondeur afin de tendre vers une stature nationale à vocation européenne.

2) Les politiques locales des grandes villes ont impulsé des étapes analogues pour chacune d'elle avec la création de ZIRST pour implanter des technopôles et des parcs technologiques, le déploiement des TIC (câblage puis haut débit) comme nouvel enjeu de modernité, mais aussi des actions culturelles dont les festivals ont été les fers de lance, la piétonisation des centre-villes qui renforce le marketing place (Park, 2005) et plus largement la rénovation des centralités dont parfois les *flagship* ont renforcé l'image métropolitaine (Lyon Part-Dieu et la tour du crayon, Euralille et sa botte, plus récemment les quais de Bordeaux et le miroir d'eau – Fort-Jacques, 2011). Ces opérations ne sont pas propres à la France, comme en témoignent les exemples d'Andoiboira à Bilbao, l'Imperial War Museum North à Manchester ou le Wales Millenium Centre à Cardiff. Le développement de lignes de tramway pour constituer des villes douces est le dernier aménagement urbain de grande envergure que l'on retrouve décliné dans de nombreuses villes moyennes (Reims, Angers, Caen, Brest, Tours...). L'ensemble de ces opérations est souvent accompagné de politiques publiques de promotion territoriale, tant pour affirmer un statut de métropole citadine que pour renforcer une inscription dans les réseaux internationaux. Plus largement, Neil Brenner fait le lien entre l'émergence de l'échelle de gouvernement urbaine et la valorisation de l'échelle métropolitaine sous plusieurs formes (2004), ce qui octroie aux métropoles un développement par leurs propres actions publiques.

Rennes a connu toutes ces étapes avec la création de la technopole Rennes Atalante en 1984, la montée d'une politique culturelle dans la ville dès 1986 (Houllier-Guibert, 2010a), matérialisée par la construction du centre culturel des champs-libres en 2006, le câblage de la ville qui permet notamment la création d'une chaîne de télévision locale en 1987, l'inauguration du métro en 2002. La piétonisation de Rennes au début des années 1980 puis en 2008 par le nouveau maire D. Delaveau, renforce la centralité urbaine qui peut accueillir des flux de population importants dès 1991, suite à l'inauguration de la gare qui connecte au reste de l'Europe en liaison rapide. L'ensemble

¹ Cette partie du rapport a été réalisée par Charles-Edouard Houllier-Guibert

du projet urbain de la gare, repensé aujourd'hui en tant que vaste opération métropolitaine intitulée Eurorennes, confirme la dimension métropolitaine souhaitée par l'aménagement urbain. Ces différentes opérations ont été soutenues par des politiques de communication de plus ou moins grande envergure, dont une forte en 1991 (la création du slogan « Rennes vivre en intelligence ») et dans un deuxième temps, au cours des années 2000, de manière plus régulière, fabriquées par des services dédiés particulièrement puissants à Rennes (Houllier-Guibert, 2009).

Dans ce contexte, différents dispositifs d'attractivité territoriale sont étudiés par une équipe de chercheurs issus de plusieurs disciplines universitaires². Il s'agit de comprendre les moyens mis en œuvre par la communauté d'agglomération Rennes Métropole pour attirer la population créative et retenir celle déjà sur le territoire. Les politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces objectifs ambitieux : attirer les populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, augmenter le tourisme, revitaliser le centre-ville sont autant de manières globales de valoriser le territoire... Mais la détermination d'objectifs traditionnels de ces actions comme la création d'emplois, la modernisation de l'économie, un meilleur tourisme urbain, un pan d'activité à renforcer... ne correspond pas à la situation rennaise qui ne souffre pas de forts handicaps territoriaux mais est plutôt une ville attirante qui voit sa population croître. Chaque territoire cherche à connaître des spécialisations valorisables. Les potentialités et les spécificités des territoires acquièrent un rôle fondateur et deviennent des *prises* (Berque, 2000 ; Governa, 1997) sur lesquelles on peut s'appuyer pour une valorisation territoriale. Chaque ville, pour se réinventer, utilise ses propres ressources matérielles et immatérielles, transforme les ressources latentes en opportunités et base sa valorisation sur un mélange de ressources attractives. Reste à choisir entre les ressources immatérielles comme facteurs stratégiques de compétitivité et de développement (Benko & Pecqueur, 2001) ou des éléments matériels plus visibles, plus communicables mais sans inhérence au territoire et donc plus mobiles, à l'exemple d'une entreprise puissante ou centenaire. A Rennes, le vecteur de l'innovation et plus précisément celui de l'économie de la connaissance est le levier fort sur lequel Rennes repose son dynamisme depuis la création de Rennes Atalante.

D'une part, ce texte s'intéresse à la spécialisation potentielle de Rennes en tant que métropole qui cherche à s'inscrire sur la scène internationale ; d'autre part, la stratégie rennaise est étudiée par le jeu des acteurs locaux, leur organisation pour la prise de décision.

1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?

1.1. Les différentes formes de spécialisation rennaises

Les villes dont la taille et les activités sont considérées comme insuffisantes pour être des métropoles européennes spécialisent souvent leurs activités afin d'apparaître sur l'échiquier européen ou mondial. Ce choix peut rendre fragile le territoire, bien que Panayotis Soldatos défende que la spécialisation puisse s'opérer sur le plan international sans pour autant fragiliser les villes (1989). D'un côté, les territoires ont intérêt à produire des spécificités car s'ils sont interchangeables. Ils favorisent la mobilité des entreprises et donc leur propre fragilité. Ainsi, détenir et entretenir des spécificités peut aider à exister durablement. D'un autre côté, un territoire trop spécifique court le risque d'être hors jeu si sa spécialisation n'est plus reconnue par le marché. Par exemple, l'informatique est un secteur moteur, mais c'est aussi un domaine neuf dans lequel la mortalité est élevée lors des retournements du marché, surtout si la plupart des entreprises implantées sont encore jeunes et peu capitalisées. Chaque secteur, en tant que potentielle spécialisation, doit être

² Géographie-aménagement, urbanisme, économie, science de gestion

étudié de façon à comprendre son impact, la situation des entreprises qui le constituent, la cohérence des activités avec le projet territorial, son insertion dans une économie mondialisée, en faisant attention à ne pas répondre à des effets de mode rendant interchangeable les territoires (Benko & Bouinot, 2003).

A l'ère de la mondialisation, la reconstitution d'une hiérarchie des espaces productifs donne une spécialisation accrue des territoires urbains. Pour les sites qui étaient déjà de renommée mondiale, la situation est plutôt confortable comme à Clermont-Ferrand pour le pneumatique ou Toulouse pour l'aéronautique. Pour ce dernier, Seattle et Montréal sont des villes concurrentes, ce qui ne rend pas le territoire unique mais le situe en compétition métropolitaine mondiale. Plus globalement, les territoires qui étaient de renommée nationale, se trouvent en compétition avec ceux des autres pays qui eux aussi ont leur propre renommée nationale. Ainsi, mondialisation ne signifie pas homogénéisation de l'espace mais au contraire différenciation et spécialisation (Benko, 1999). De grands pôles économiques forment une économie mondiale en oasis, c'est-à-dire un réseau constitué par les régions les plus dynamiques. Dans le cas français, le gouvernement a lancé les pôles de compétitivité. L'Etat donne des moyens aux régions françaises qui se spécialisent sur certains thèmes économiques, en renforçant les partenariats innovants entre collectivités territoriales, universités et entreprises³. Les pôles de compétitivité français sont inspirés de modèles des pays voisins comme les réseaux de compétences allemands lancés en 1998 ou les districts technologiques italiens lancés en 2002.

La Bretagne a déposé quatre dossiers en 2005 pour une reconnaissance dans le secteur des TIC, de l'agroalimentaire, de l'automobile et de la maritimité. Les entreprises Rennaises participent aux trois premières à travers les pôles de compétitivité Image et Réseaux, Valorial et IDFORCAR. Les dispositifs auxquels nous sommes intéressés ont des liens avec chacun de ces pôles de compétitivité, que ce soit la plateforme d'initiative culinaire qui intègre Valorial, le véhicule vert breton qui est labellisé IDFORCAR ou l'incubateur Emergys qui est particulièrement connecté au pôle à vocation mondiale Image & Réseaux. Toutefois, aucun des pôles n'a son siège basé à Rennes, ce qui, à travers les enjeux de management stratégique traduit la difficulté pour Rennes à asseoir un leadership sur la région dont elle est pourtant la capitale. Il en ressort que sur la carte nationale, Rennes n'apparaît pas comme le pôle d'un site économique à vocation mondiale. Il est difficile pour le territoire Rennais d'identifier une spécialisation économique de manière évidente. Peut-être est-ce dû à la faible culture industrielle d'une ville comme Rennes, or la soixantaine de pôles de compétitivité est très orientée sur l'industrie et peu sur le service, ce qui laisse des pistes ouvertes quand on sait qu'en 2009, les activités de services dépassent les ¾ des emplois et les 2/3 du PIB tandis que l'industrie ne rassemble que 13% de l'emploi. Hugues Jennequin distingue 6 types⁴ de services plus ou moins ancrés sur le territoire (2008). A partir des critères d'échangeabilité et de délocalisabilité des services, il apparaît que les services du commerce, du transport, de la manutention, des assurances, de l'informatique, de l'audiovisuel et aussi la R&D, sont délocalisables. L'éducation ou l'administration publique ne le sont pas. Le plus fort taux d'échangeabilité possible se trouve dans les grandes agglomérations et les zones de forte spécialisation sont plus vulnérables si elles tiennent aux activités échangeables en majorité. Dès lors, les 6 types sont les suivants : les services cognitifs souvent

³ Un pôle de compétitivité est une combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées engagés dans une synergie autour de projets communs au caractère innovant. Ce partenariat s'organise autour d'un marché et d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attaché, et doit rechercher une masse critique pour atteindre une compétitivité et une visibilité internationale (DATAR). Cette labellisation ouvre le droit à des subventions, des exonérations fiscales et des allègements de charges sociales pour les entreprises concernées et plus largement, les pôles bénéficient d'interventions prioritaires dont des emplois de chercheurs, de la part des instances nationales.

⁴ Cette typologie remplace les habituels découpages en services non marchands et marchands ; services aux entreprises et services aux ménages ; secteurs entraînants et secteur entraînés.

rassemblés dans les grandes villes, les services collectifs que l'on retrouve à peu près partout⁵, les services logistiques assez présents dans la moitié nord de la France, les services immatériels de consommation (absents à Rennes et Nantes), les services de proximité dont les métropoles ne sont pas les mieux placées, les services fonction support qui rendent le territoire assez vulnérable puisqu'ils accompagnent d'autres types de services.

Contrairement au discours local qui présente Rennes comme un puissant pôle scientifique, la ville n'est pas économiquement spécialisée sur ce type d'emplois, dont la concentration existe plus significativement à Paris, Toulouse, Grenoble et Aix-en Provence. Toutefois, la sous-fonction recherche est bien représentée ainsi que les prestations intellectuelles souvent afférentes. La fonction Administration publique n'est pas si puissante à Rennes (Mouhoud, 2010), seule Saint-Cyr-Coëtquidan est un territoire qui est spécialisé dans ce domaine. Dans son étude, l'économiste observe que Rennes, comme d'autres métropoles françaises (Lille, Nantes) dispose de services cognitifs développés qui, s'ils étaient amenés à se déplacer ailleurs, fragiliseraient le territoire.

Plus largement, de nombreux pôles urbains trouvent leurs origines dans la valorisation d'un atout de localisation et sont des lieux d'interface, de passage comme les villes portuaires, de piedmont ou de transit, ou bien des lieux de ressources minières ou climatiques. Elles ont des fonctions spécialisées qui, au fil du temps, tendent à se diversifier ou à se complexifier. Ces attributs sont des fonctionnalités qu'elles peuvent conserver pour constituer une particularité intrinsèque à leur territoire, que l'on ne peut pas déplacer. La construction de ce que Paul Vidal de la Blache appelait une *personnalité régionale* confèrent aux villes des spécificités territoriales dont la valeur est ancrée dans un territoire à l'exemple du Champagne qui n'est pas un produit délocalisable (Benko & Pecqueur, 2003, p.120). Rennes n'est pas concerné par ce profil, sa localisation sur les rivières de l'Ille et de la Vilaine ne lui conférant pas de rôle nodal particulièrement rayonnant, son histoire n'étant pas liée à l'industrie lourde ou à une activité qui aurait pris le dessus localement et organisé l'activité urbaine. Saint-Malo a connu des traits économiques plus saillants dans son histoire mais la métropolisation de Rennes n'en est pas encore à un rapprochement tel que les deux villes pourraient travailler ensemble leur devenir urbain. De surcroît, Rennes a une carence touristique au sein d'une région maritime qui ne lui ressemble pas. Un pan d'activité peut toutefois être précisé ici qui concerne l'emploi public d'une capitale régionale. L'image de Rennes est celle d'une ville de fonctionnaires qui s'oppose à sa faible puissance privée, sans aucune entreprise d'envergure visible.

L'étude sur les emplois publics de l'aire urbaine rennaise (AUDIAR, 2007) met en évidence la faiblesse de ce type d'emplois délocalisés à Rennes depuis 1991 par rapport à Nantes, Le Mans ou Brest. En 2005, l'emploi public couvre un quart de l'emploi total de l'aire urbaine rennaise, une part s'expliquant avec l'important recrutement au sein des structures intercommunales mais aussi avec les transferts de compétences étatiques vers les collectivités locales. Rennes a le profil d'une ville d'Etat, en tant que capitale administrative régionale qui dispose d'un des taux les plus élevés de fonctionnaire pour 1000 habitants⁶. Ce rôle de capitale explique la sureprésentation de quatre ministères (Défense, Agriculture, Santé et Travail, Economie et Finances) par rapport aux principales métropoles françaises, ce qui confirme le rôle de commandement de Rennes avec parfois un rayonnement supra-régional. L'armée de Terre y a localisé plusieurs fonctions de commandement militaire et compétences d'excellence ; le ministère de l'Agriculture dispose, en Ille-et-Vilaine, des services déconcentrés complets avec un tissu agricole breton dense et diversifié qui fait l'objet d'une administration croissante ; l'EHESP incarne la fonction publique hospitalière dont les différents directeurs en France sont formés à Rennes.

⁵ Notons une moindre présence sur le territoire de Vitré, près de Rennes.

⁶ Rennes est en tête avec Nancy et Montpellier en 2005.

Plusieurs métropoles régionales accueillent des fonctions supra-régionales mais Rennes est assez bien dotée, ce qui conforte son rayonnement extra-breton mais sans pour autant bénéficier d'entités à rayonnement national et qui plus est visible par l'opinion publique⁷. Le choix de Rennes s'est parfois fait en fonction d'une centralité géographique dans l'Ouest mais aussi d'un équilibre dans la répartition géographique des centres publics en France. Ainsi, la cour d'appel de Rennes est la juridiction de second degré pour les départements bretons et de la Loire Atlantique, l'administration pénitentiaire basée à Rennes comprend la Bretagne, les Pays de la Loire et la Basse Normandie, l'Institut National de l'Audiovisuel accueille les archives audiovisuelles des quatre régions Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Limousin, et enfin, la direction régionale France 3 Ouest (Bretagne et Pays de la Loire) est basée dans le centre-ville rennais. Rennes a sa part nationale dans les fonctions de commandements publics, mais en matière d'emploi, Rennes n'a pas de spécialisation particulière.

Une spécialisation qui n'est pas strictement économique est mise en avant, dans l'étude de la DATAR de Céline Rozenblat (2003) avec le pôle étudiant important à Rennes autour principalement de ces deux universités publiques. En termes de rayonnement européen, Rennes appartient à la classe 6⁸ des villes d'importance nationale affirmée aux côtés de La Haye, Gênes, Gand ou Lausanne. Elle se positionne au même niveau que Cannes, Salzbourg et Vérone au 63^{ème} rang européen, derrière Grenoble qui s'affiche en 61^{ème} position. Le positionnement général des villes de la classe 6 au niveau des indicateurs des fonctions métropolitaines ne permet pas de jouer un rôle majeur au niveau européen. En France, ces villes, de faible taille, présentent un certain dynamisme dans les domaines universitaire et culturel, mais leur vocation de rayonnement européen est limitée par une faiblesse dans les fonctions de commandement économique (accueil de grands groupes, places financières, congrès...). Rennes, située à la périphérie de l'Europe, partage des difficultés d'accès à l'échelle européenne, tout comme les autres villes de l'Arc Atlantique. Récemment, la DATAR la situe comme une *ville de services avancées* tout comme 37 autres villes françaises (DATAR, 2012).

Positionnée dans les dernières classes pour la majorité des 15 indicateurs étudiés par C. Rozenblat, Rennes se distingue néanmoins par une forte spécialisation universitaire (elle accueille autant d'étudiants que Stockholm ou Hambourg). Cette spécialisation est appréciée au regard de la proportion d'étudiants dans la population totale de l'agglomération. En classe 2 pour cet indicateur, Rennes est alors au même niveau que Paris, Toulouse, Milan ou Rome bien qu'elle soit peu insérée dans les réseaux de recherche européens. Si le nombre d'étudiants dans les agglomérations favorise la coopération scientifique, ce critère n'est pas déterminant dans la mise en place des réseaux de recherche⁹. Quelques pôles européens (Paris, Londres, Amsterdam, Rotterdam, Stuttgart) concentrent l'édition de revues scientifiques répertoriées par l'Institute for Scientific Information. La France (hormis Paris) est très mal positionnée pour cet indicateur. Rennes, grâce aux PUR, se

⁷ Le Centre d'encaissement de l'impôt basé à Atalante-Villejean depuis 2004 (Rennes, Lille, Créteil sont les 3 seules villes concernées), le Centre national d'encaissement des amendes basé à Atalante-Champeaux et la Trésorerie de contrôle automatisé des amendes basée en centre-ville créés en 2005 pour faire face à la suppression du service national de la redevance, le Pôle interrégional d'apurement administratif (à Rennes et Toulouse), créé également en 2005 pour faire office de cour régionale des comptes pour les petites communes ; sont toutes des entités plutôt invisibles à Rennes et insuffisamment importantes en taille pour constater une spécialisation. Chacune emploie moins de 100 personnes et participe à l'insertion de Rennes dans les réseaux nationaux.

⁸ Parmi les 39 villes de la classe 6, neuf villes françaises apparaissent : Cannes, Rennes, Nancy, Dijon, Rouen, Angers, Clermont-Ferrand, Mulhouse et Brest, c'est-à-dire d'autres villes à rayonnement plutôt régional, avec lesquels Rennes n'a pas l'habitude de se comparer. Rennes et Mulhouse sont dans cette classe depuis l'étude de Roger Brunet en 1989. Dans ce groupe, bien que Rennes soit la mieux placée, à un point de la classe supérieure, elle apparaît comme une ville nationale, avec un faible potentiel européen.

⁹ Mieux que Rennes, les villes de Toulouse et Grenoble sont en classe 3 pour l'accueil d'organismes de recherche, alliant à une spécialisation universitaire, une activité industrielle performante.

positionne au même niveau que Lyon, Lille, Strasbourg, mais aussi Angers et Nancy (1 à 2 revues scientifiques éditées). A la différence de Nantes (classe 5) dont l'économie est fortement liée à l'activité industrielle, Rennes est un pôle économique diversifié qui allie à son secteur industriel spécialisé, des fonctions tertiaires et commerciales. En complément de l'étude de la DATAR sur les services (2010), Ludovic Halbert propose une approche fonctionnelle de l'emploi qui présente 14 fonctions secondaires d'emplois réparties en 4 fonctions principales¹⁰ (DATAR, 2004). Certaines fonctions sont sur-représentées : les aires urbaines des grandes villes de France ont un profil d'emplois abstraits (Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Lille, Grenoble et Montpellier). En termes économiques, Rennes est plutôt considérée comme une aire urbaine faiblement spécialisée en emploi collectif au même titre que de nombreuses villes moyennes (Brest, Caen, Nancy ou Metz). Sur ce critère, Rennes apparaît comme une petite grande ville plutôt qu'une métropole. Néanmoins, les métiers de conception et de gestion sont en forte évolution à Rennes depuis 1982 et plus récemment les métiers de commercialisation depuis 1990, ce que l'étude de S. Chantelot détaille (voir texte Chantelot). Globalement, c'est bien le profil d'une métropole régionale intermédiaire (Dumont, 2007) qu'incarne Rennes.

Certes l'aire urbaine de Rennes accueille près des 3/4 de l'emploi public d'Ille-et-Vilaine et près d'un quart de celui de Bretagne, notamment grâce à la présence de services déconcentrés de l'État, de centres hospitaliers régionaux et de deux pôles universitaires qui en font le principal pôle universitaire de l'ouest de la France en nombre d'étudiant. Il faut toutefois préciser que l'emploi public augmente moins vite dans l'aire urbaine de Rennes que l'emploi salarié privé (10 000 emplois depuis 1990 dans le public contre 53 000 emplois dans le secteur salarié privé, pendant une période de croissance de population de + 100 000 habitants en 15 ans – AUDIAR, 2007).

Parmi les emplois privés, un secteur est en constitution au sein de nombreuses métropoles : les emplois créatifs.

1.2 La créativité comme mode de spécialisation métropolitaine ?

L'économie de la connaissance est au croisement de 4 formules qui sont des concepts scientifiques établis ou bien en fabrication non-aboutie : les industries de la création, les clusters, les territoires créatifs et la classe créative (Paris, 2010). Sans approfondir ici aucun de ces concepts, nous observons que les administrations territoriales qui représentent les grandes villes mettent en place des politiques publiques visant à développer l'innovation au sens large, d'abord technologique mais depuis peu renforcées par la quête de créativité, en tant que nouveaux objectifs métropolitains. Les clusters, l'industrie créative, la classe créative et autres quartiers créatifs sont de nouvelles quêtes pour les métropoles. Sous couvert que l'économie de la connaissance serait plus facilement déployée sur un espace urbain qui concentre les compétences clés, offre un mode de vie favorable et dispose des synergies adéquates à l'émulation créative, plusieurs villes polarisantes soutiennent la créativité au travers de politiques spécifiques. Le mythe du territoire de la créativité repose sur l'idée qu'en mettant des choses innovantes et inventives au même endroit, il va y avoir des étincelles. Cette simplicité incite plusieurs acteurs territoriaux à se lancer sur ce créneau, ce que les technopôles, clusters ou SPL¹¹ ont déjà envisagé.

Les secteurs d'activité qui reposent sur l'économie de la connaissance sont le design, l'artisanat, la mode, la publicité, l'architecture, les jeux vidéos, la gastronomie, c'est-à-dire des univers que les

¹⁰ La production immatérielle (ou abstraite qui est composé des métiers de gestion, de conception et de commercialisation-marketing), la production concrète (composé de la fabrication et de la logistique), les activités en aval (ou des services composé des services pratiques de la distribution et du nettoyage/réparation) et la fonction collective (composé de l'administration publique et de quelques missions d'intérêt général).

¹¹ Système productif local.

villes ont déjà tendance à concentrer sans volonté particulière. L'agrégation de ces secteurs donne une valeur ajoutée plus importante que l'agro-alimentaire ou l'automobile en Europe et presque autant que les TIC totalisant 2,6% du PIB et 6 millions d'emplois en 2004. Mais sa fragilité n'incite pas naturellement à soutenir ce secteur d'activité encore perçu comme différent des habitudes économiques locales.

En effet, la dynamique économique, selon Joseph Schumpeter, repose sur l'innovation et le progrès technique, sous forme d'évolution cyclique parce que le changement est structurel. Il y a eu la phase du coton et du textile au XVIII^e et XIX^e siècle, les rails et l'industrie lourde dès les années 1850, puis la production de masse à partir des années 1880, l'information depuis les années 1960, suivie de l'environnement qui émerge depuis les années 1970 et serait dans une phase de croissance et de diffusion dans les années 2010. Les cycles économiques sont issus de l'adoption de procédés inédits, de techniques et matières premières nouvelles, de l'ouverture de nouveaux débouchés qui transforment les structures. Le secteur de la créativité participe à cette évolution, ce qui, sous la forme d'un choix économique local, n'incite pas les pouvoirs publics locaux à miser dans cette direction dont l'avenir n'est pas garanti. Notamment parce qu'il n'y a pas d'importantes organisations dans le secteur créatif mais plusieurs petites entités. Le manque de structuration de cette économie rend difficile des points d'accroche par des actions publiques stabilisées. D'une manière générale dans le monde des entreprises, de gros acteurs peu innovants savent gérer le risque, tandis qu'une ribambelle de petits acteurs qui innoveront peut faire peur. Or c'est bien là le problème majeur du secteur créatif : cet univers évoque la prise de risque, notamment financier. Le risque est une attitude qui n'est pas inscrite dans la culture des administrations publiques locales. L'économie de la connaissance est un secteur de gestion non-mécanique, avec une absence de contrôle et une prise de risque trop forte pour elles. Les projets mis en place ne sont pas sûrs en termes de résultat et cette culture du risque n'est pas rassurante pour la gestion territoriale et son mode d'élection récurrent. Les entreprises locales les plus importantes devraient alors supporter ce risque d'innovation culturelle mais pour cela, il faut qu'elles existent.

La présence de talents et l'importance de l'environnement institutionnel, organisationnel et industriel sont les deux critères nécessaires à la réussite économique basée sur l'économie de la connaissance, mais sur le plan collectif, l'absence de structure rend difficile l'émergence d'un univers économique créatif. A Rennes, les interlocuteurs sont difficiles à trouver car il n'y a pas de corporation clairement établie, ce qui ne correspond pas au modèle habituel de collaboration qu'une grande ville entretient avec le secteur industriel ou plus récemment avec le secteur des technologies de pointe. Pour autant, un service Economie au sein de l'administration publique d'une grande ville peut contribuer à structurer territorialement ce type d'acteurs économiques, ce que l'accompagnement de la plateforme d'ingénierie culinaire permet par exemple (voir texte Martin-Brelot – Bailleul – Houllier-Guibert).

Une ville créative supporte plusieurs profils. Elle peut agréger un volume important d'industries de la création comme c'est le cas avec Londres, elle peut supporter par ses infrastructures matérielles et immatérielles le dynamisme de certaines entreprises, ce que propose Los Angeles, ou bien elle peut parvenir à renouveler son image, l'exemple phare étant Bilbao. Thomas Paris s'intéresse à ces exemples et conclut sur l'idée que la ville peut tendre vers une forme de substitution de ce qu'est la grande firme pour d'autres secteurs d'activité. Il distingue trois types de ressources permettant un projet créatif : les créateurs et plus largement une base de talent, la main d'œuvre qualifiée pour le développement commercial et économique, le financement du projet. Une grande entreprise a pour mission de regrouper ces trois ressources, mais dans le secteur créatif qui n'a pas ce type d'instance, le territoire peut soutenir ce triple besoin : en formant des étudiants aux besoins de l'entreprise, en accompagnant les investissements des entreprises implantées ou en les finançant pour qu'elles s'implantent, enfin, en attirant les créatifs par l'image renouvelée de la métropole.

En agrégeant les PME au sein de son espace, en apportant des solutions d'infrastructures, le territoire peut prendre la place de la grande entreprise, formant alors la coquille de ce qu'est habituellement la grande entreprise. Nantes, par son quartier de la création s'inscrit dans cette démarche et plus largement, divers RTO¹² ont pris cette voie pour d'autres secteurs d'activité. Il semble important de veiller pour autant à ce que le territoire ne se réduise pas à une fonction de ressource qui est mise à disposition des entreprises. Les acteurs publics ont pour mission d'éviter un clivage entre le territoire perçu comme une ressource adaptable et le territoire comme producteur de richesse, afin qu'une hétéronomie¹³ du capitalisme n'ait pas lieu (Lamarche, 2003). C'est le cas par exemple des clusters qui sont une forme d'accompagnement territorial, grâce aux équipements et espaces de collaboration mais aussi à l'urbanisme de qualité et à l'immobilier, enfin, grâce au numérique et aux nouvelles technologies. Les actions publiques locales peuvent aider d'autres manières, ce qu'elles font déjà depuis plusieurs années (Paris, 2010). La formation qui est proposée par les centres de formation de la ville est une forme de soutien étudiée pour des villes comme Lille, Marseille ou Lyon (Lusso, 2010), afin d'observer la capacité d'une métropole à former la main d'œuvre adéquate. D'autres soutiens sont déjà mis en place que ce soient des aides directes à la recherche ou l'accompagnement à l'innovation. Enfin, la valorisation, soit par le branding, soit par l'événementiel, peut orienter l'image vers la créativité, ce que Rennes Métropole impulse avec la *Novosphère* (voir encadré). Toutefois, il est important de relativiser le concept de la ville créative qui est aussi un effet de mode. Les villes choisies par T. Paris pour concevoir la métropole créative sont davantage des exemples récupérés pour faire exister le concept que des villes qui ont très tôt décidé de se positionner comme telle. Le concept de créativité est démocratisé comme un modèle à suivre bien après la régénération urbaine de Bilbao ou l'économie des médias à Montréal. Ces villes ont plutôt suivie la mode émergente qui devient idéologie territoriale (Houllier-Guibert, 2011) pour immédiatement se positionner comme créative, puisqu'elles avaient déjà des atouts clés.

Pour conclure sur la question de la spécialisation d'un territoire, la difficulté à identifier des spécificités territoriales tient aussi dans la capacité à saisir ce qui est réalisé et ce qui ne l'est pas au sein des politiques publiques. Ce décalage entre les discours et les pratiques oblige à appréhender le jeu des acteurs, ce qui en science de gestion peut être traduit par le management public ou bien le management stratégique et que nous appelons ici plus précisément le management stratégique public. Comprendre le jeu d'acteurs, c'est décortiquer les mécanismes de décision qui mènent vers l'action, les prises de position qui restent telles quelles en tant qu'intention, les discours exagérés qui ne sont pas vérifiables en action et essaient de le devenir en se réifiant. La performance du discours rennais est évaluée à travers les stratégies déployées. Pour saisir la faisabilité de l'action autour du développement territorial par l'économie de la connaissance, étudions l'organisation des acteurs qui permet d'installer une forme de gouvernance métropolitaine.

2 Les acteurs locaux s'organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?

2.1 La ville néolibérale comme angle d'observation

L'économie de la connaissance rennais peut se traduire comme la sphère de rencontre à l'interface de secteurs parfois cloisonnés que sont la recherche, l'innovation, l'économie numérique et dans une moindre mesure les industries de la création. Ces dernières ne sont pas structurées à Rennes, aussi, le secteur de l'économie numérique, avec sa tête de pont Rennes Atalante, incarne spontanément les ensembles productifs de l'économie de la connaissance. Au sens de Pierre Veltz, la production d'interactions dans les villes y est plus dense et plus riche qu'ailleurs grâce à un environnement

¹² Réseaux territorialisés d'organisation

¹³ Par là l'auteur entend un manque de maîtrise ou une perte d'autonomie

socio-institutionnel qui favorise l'« efficacité d'ordre relationnel » (Veltz, 2000). Cette sphère de rencontre peut exister dans un lieu (la cantine numérique), un bâtiment (la plateforme d'ingénierie culinaire) ou une portion d'espace (le technopôle). La spatialisation de l'interaction correspond à la marge de manœuvre des métropoles qui ont la compétence d'accompagnement au développement économique, notamment via la création de structures dédiées. Mais cette concentration en un seul lieu est une étape difficile à mettre en place notamment à cause de la dispersion de la créativité qui est assez individualisée et peu institutionnalisée.

Les différents dispositifs identifiés à Rennes ont des histoires bien différentes, provenant d'une action étatique (l'incubateur comme outil national adapté à chaque région) ou d'une volonté d'institution d'enseignement supérieur (Fondation Rennes 1), de plusieurs associations qui se regroupent en une méta-association (la Cantine numérique comme initiative civile) ; ou issus des collectivités locales qui ont la compétence économique (l'allocation d'installation scientifique comme outil de sélection ou bien la stratégie de développement économique de Rennes Métropole comme outil de gouvernance) ou enfin une volonté métropolitaine pour mieux saisir l'internationalité d'une ville (Centre de mobilité internationale) et sa capacité d'accueil (cité des chercheurs en centre-ville).

Le secteur économique local est, au même titre que les autres, concerné par la fragmentation des instances de développement. Aussi, à la gouvernabilité des Etats mise à mal par la fragmentation de l'espace, s'ajoutent celle des groupes sociaux et des activités à l'échelle métropolitaine. Les décideurs d'une métropole sont subdivisés avec une multiplication des organismes, des réseaux (plus de 100 réseaux économiques sont identifiés par la CCIT de Rennes), des institutions qui interviennent pour les villes et dans les villes. Dès lors que les intérêts ou les valeurs des acteurs ne se croisent pas suffisamment afin de créer un solide socle commun, une décomposition du pouvoir cloisonne les actions, avec des acteurs qui évitent des collaborations suscitant négociations et compromis. C'est l'étude du régime urbain local à Rennes dont les interactions ont été étudiées autour de l'acteur institutionnel Rennes Métropole. La sociologie des organisations (Crozier et Friedberg, 1977 ; Novarina, 1993) s'intéresse à l'acteur en constatant que chaque individu est placé au sein d'un système organisationnel dans lequel il développe des stratégies et utilise des ressources pour améliorer sa situation au sein d'un jeu¹⁴. En privilégiant ce type d'approche, la ville est un champ de forces professionnelles et institutionnelles, où l'acteur politique trouve des consensus qui améliorent le fonctionnement de la ville et assure son développement.

Le régime urbain est constitué de ces individus représentatifs d'entités qui participent au développement du territoire. Ils communiquent, parfois collaborent et même contractualisent ensemble. Ils vivent des séquences de négociation et de conflit, encadrées par des règles, plus ou moins mouvantes car basées sur des relations humaines et donc des formes de négociation. Gouverner les métropoles impose la construction en continu de compromis entre des institutions et des acteurs publics qui portent des intérêts et des stratégies divergents (Bachelet, Ménerault & Paris, 2006). Le régime urbain n'est pas gouverné par des normes extérieures mais par des règles que les acteurs s'inventent entre eux de manière continue. La création, le maintien et la destruction des règles s'appuient sur une activité de régulation qui est mise en œuvre de façon permanente (Reynaud, 1989), avec la quête d'un accord qui facilite l'échange car chacun participe à contrôler la situation. Cet accord est précédé de négociation et de conflit, autant d'interactions qui se gouvernent de manière endogène. La dynamique locale peut provenir de ces relations entre les acteurs qui deviennent le levier du développement en tant que les forces locales sont responsables de leur devenir. La conséquence, toujours difficile à évaluer, serait la production d'externalités positives qui offrirait une croissance au territoire tant sur le plan quantitatif que qualitatif. L'un des enjeux pour un territoire de la taille de Rennes est de conserver un regroupement d'acteurs unique autour d'une stratégie commune. Par exemple, la mobilisation des forces locales autour de grands projets ou événements d'envergure, de candidatures sélectives, rassemble des types d'acteurs

¹⁴ La notion de *Jeu* élabore un schème d'action qui laisse place à l'initiative individuelle, alors que la notion de *Rôle* fait de l'acteur un reflet de structures (Crozier, Friedberg, 1981, p.112).

(techniques, économiques, politiques) qui fabriquent une culture commune puis constituent parfois une élite du pouvoir urbain capable d'agir à l'écart des scènes officielles de la démocratie représentative (Pinson, 2012). Rennes Métropole n'a jamais été concernée par de tels objectifs, elle balbutie sur ces méthodes avec la mise en place d'une planification stratégique en 1991, 2007 et 2013.

Bernard Jouve et Christian Lefèvre considèrent que l'autonomisation des métropoles est générée par les élites urbaines qui doivent se motiver et déployer une forte implication pour le développement local. La figure du maire-entrepreneur est un profil qui montre qu'en France, le pouvoir de l'édile est fort pour impulser les actions de développement (Huron, 1999). La mise en place de l'intercommunalité autour des grandes villes de France permet souvent au maire de la ville-centre de prendre la présidence de l'EPCI, ce qui renforce la métropolisation de la ville-centre et affecte à l'édile le rôle de double-leader politique. Rennes fait partie de ces villes où l'absence d'opposants dans les communes alentours, permet à D. Delaveau d'être élu Président de Rennes Métropole en plus d'être le maire de Rennes. Malgré des résistances périphériques qui rendent aujourd'hui difficile l'extension de Rennes Métropole (Houllier-Guibert, 2010b), le territoire métropolitain connaît une politique de développement stable dans une continuité politique. Cette implication des forces locales est révélée par des stratégies et des tactiques qui incitent à utiliser ses propres ressources urbaines. Pour cela, les grandes villes doivent s'affranchir du système des partis politiques dont le maillage national répond à des logiques supra-métropolitaines (Jouve & Lefèvre, 2000). Mais les modalités de coopération entre les villes-centres et la périphérie sont dépendantes du rôle de l'Etat qui reste un acteur central de financement (MacLeod, 2001). Neils Brenner considère que le déplacement des échelles (de l'Etat vers le métropolitain) ne fait que refléter les paradoxes d'un capitalisme aujourd'hui fortement globalisé (Brenner, 2004). Il est difficile de connaître la situation de Rennes dont les actions politiques sont portées par la gauche socialiste et dont les idéologies sont en partie emprunte de néolibéralisme. D'une manière générale, le néolibéralisme correspond à des politiques publiques qui suivent l'air du temps et ont tendance à poursuivre les manières de faire d'autres territoires plus ou moins similaires. Cette forme d'assainissement des politiques publiques (Jouve, 2005) répond à une quête de gains de productivité et d'efficacité afin de réduire la taille budgétaire de l'action publique (d'abord de l'Etat mais aussi des collectivités locales). Plus précisément, les dispositifs d'attractivité qui nous intéressent correspondent à la définition faite par David Harvey de l'entrepreneurialisme des villes, celles davantage préoccupées à attirer des populations spécifiques (touristes, investisseurs, grandes entreprises) plutôt que de redistribuer les fruits de la croissance urbaines à partir du maintien ou du développement du facteur travail (1989). Nous n'avons pas évalué la part d'actions sociales portée par les politiques publiques rennaises au regard des actions de développement urbains, ni nous n'avons comparés les différentes formes d'actions publiques qui ne sont pas forcément opposées. En nous concentrant sur l'étude de plusieurs dispositifs d'attractivité, nous avons étudié des choix d'action publique qui correspondent à la « doxa néolibérale faisant de la compétition interurbaine, de l'attraction des groupes sociaux favorisés, des sièges sociaux des entreprises de préférence tertiaire, le credo des pouvoirs publics, quelles que soient leurs couleurs politiques, aussi bien au sein des États que des collectivités locales » (Jouve, 2005).

Le néolibéralisme fait son lit sur les politiques publiques de différenciation territoriale notamment à l'échelle métropolitaine, mais aussi les politiques de gentrification qui traitent de l'appropriation des espaces centraux des centres-villes, les politiques de lutte contre l'insécurité avec le renforcement de dispositifs policiers, de vidéosurveillance, de maîtrise de l'espace public, ou encore les politiques de développement durable urbain qui reposent sur la responsabilisation des individus afin de résoudre un ensemble de problèmes collectifs. Cela met en cause plus largement la démocratie participative qui peut être instrumentalisée. La critique de la ville néolibérale repose fortement sur le rôle des élites locales, ce qui ouvre la voie aux tensions entre les groupes sociaux. Sur le plan de l'urbanisme, elle est associée à la restructuration des activités économiques, à la déréglementation, à la

privatisation qui permet de nouveaux mécanismes institutionnels favorisant les partenariats public-privé. Selon Anne Latendresse, les villes sont désormais des foyers stratégiques sur lesquels s'appuie le néolibéralisme et par lesquels il se déploie. Difficile à cerner, le discours néolibéral est porté par plusieurs acteurs. Dans le cas d'une ville comme Montréal, en plus des échelles gouvernementales (fédéral et provincial), des acteurs comme la municipalité, la Société du Havre ou encore Montréal International et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain peuvent diffuser des discours néolibéraux : « Chacun à leur façon, ces acteurs insistent sur la nécessité de faire en sorte que la ville soit plus compétitive et plus performante pour mieux la positionner sur la scène internationale. Sous prétexte de rendre la ville plus attrayante pour les investisseurs, ils font la promotion de la privatisation des espaces, des équipements et des infrastructures et encouragent, voire imposent, la mise en place des PPP » (Latendresse, 2008). Mais toutes ces thématiques qui composent la ville néolibérale ne trouvent pas leur place l'étude rennais. Par exemple, la question des conflits de groupes sociaux ou sexués trouvent peu sa place en France pour traduire la ville néolibérale dans la mesure où ces combats ont davantage eu lieu en Nord-Amérique il y a quelques décennies. Même si « pour les auteurs radicaux, la ville est avant tout conçue comme le terrain d'affrontement entre des groupes sociaux différents, antagonistes, dont l'enjeu est le contrôle du type de valeur qui se manifeste à travers des politiques urbaines concrètes » (Jouve, 2005), en France, c'est essentiellement à travers la question de la *différenciation territoriale* que l'on observe cette tendance, depuis l'évolution des villes depuis 1982. C'est bien cette quête de différenciation qui est étudiée à Rennes, à travers les dispositifs d'attractivité communément identifiés par les chercheurs et la communauté d'agglomération de Rennes Métropole. Dans des métropoles moyennes comme Rennes, le levier de différenciation est souvent cantonné à l'utilisation du marketing urbain, que ce soit par la communication territoriale, la mise en place de projet urbain phare, de politique événementielle dans la sphère culturelle par exemples. Mais c'est moins l'application de mode de faire néolibéraux qui est à observer avec le marketing urbain, que la normativité de ce paradigme. Pierre Dardot et Christian Laval insistent pour dire que si le néolibéralisme est apparu dans les discours des années 1970, mis en œuvre dans les années 1980 puis 1990, et peut-être en déclin aujourd'hui avec la crise financière (2009) ; il n'empêche que ce mode de pensée va rester dans les pratiques alors que l'opinion publique sait le dénoncer de multiples manières.

Dans la pensée néolibérale synthétisée par Bernard Jouve, la concurrence se joue sur la capacité des acteurs locaux à maximiser la valeur d'échange d'une ville, à faire connaître et mettre en scène ses avantages comparatifs. Dès lors, la ville est envisagée « comme une entreprise devant attirer les groupes sociaux qui apportent le plus de valeur ajoutée, quitte à passer sous silence la satisfaction des besoins des habitants pour lesquels la ville a avant tout une valeur d'usage, non marchande » (Jouve, 2005). Ainsi, la ville néolibérale trouve sa légitimité scientifique dans sa capacité à décrire et analyser des sociétés contemporaines structurées par les inégalités et la domination. Mais c'est davantage en tant que processus de restructuration du capitalisme mondialisé qui repose sur des arrangements institutionnels et politiques et qui s'articulent à différentes échelles, que nous avons traité le cas rennais. Les coalitions d'acteurs organisés peuvent être étudiées mais sur un territoire de la taille de Rennes, la sociologie locale organisationnelle n'est pas autant structurée que dans l'étude d'une ville comme Montréal. Pour autant, le réseautage d'acteur-clés à Rennes, ceux qui pilotent les instances publiques qui font la métropole (théâtre, CRIJ, maison de l'emploi...), laisse entrevoir que le maillage socialiste local tient une part forte dans la configuration des acteurs locaux. La revue journalistique *Le Mensuel de Rennes* s'est intéressée à l'automne 2011 au « système PS » et a montré combien les postes de directions des entités publiques rennaises sont reliés au Parti Socialiste local à travers des relations interpersonnelles. En effet, en France, la corporation des acteurs économiques est souvent moins structurée à l'échelle urbaine mais elle est compensée par une forte présence de professionnels et de techniciens, ou encore de gestionnaires d'organisations et d'équipements publics ou semi-publics (architectes-urbanistes, représentants du monde culturel, responsables des grandes agences et des sociétés d'équipement ou d'aménagement...) (Pinson, 2012). Rennes en est l'illustration.

2.2 La mise en place d'une gouvernance pilotée par RM est-elle possible ?

La problématique de l'ouvrage à venir porte donc sur la nécessité pour l'acteur clé Rennes Métropole de conduire les différentes opérations de développement économique, en tant qu'interlocuteur des politiques nationales et régionales, en tant que fédérateur d'une démarche ascendante, en tant qu'impulseur de diverses démarches locales dont il ne maîtrise pas toujours les rouages, en tant qu'accompagnateur d'un ensemble d'actions qui posent la question de son leadership. Gouverner une agglomération correspond à négocier la coordination locale entre des acteurs multiples. Il s'agit de produire de l'action collective qui prend la forme d'actions individuelles coordonnées entre elles, qu'elles soient ou non complémentaires. Des travaux allemands ont montré que l'interdépendance (légal ou non) entre les acteurs urbains produit de la négociation en tant qu'unique voie possible d'avancée (Benz, Scharpf, Zinti, 1992), même si la structure administrative locale est stable (les EPCI en France). Dès lors, le volontarisme de chacun est l'ingrédient nécessaire à une coordination négociée qu'un leader peut prendre en charge. Ce leadership est un des trois critères nécessaires pour la réussite de ce processus (Kübler, 2005). Les deux autres sont d'une part la démarche positive dans laquelle chaque partie prenante doit être engagée, en ce qu'elle considère tirer un bénéfice dans cette implication collective ; d'autre part, les incitations des niveaux supérieurs de gouvernement, le plus souvent sous forme de label ou de subventions spécifiques octroyées par la région, la nation ou l'UE. Ces derniers sont les partenaires des grandes villes pour des contractualisations comme le CPER¹⁵ ou le contrat d'agglomération. Les métropoles doivent déployer un gouvernement local très identifié afin d'être reconnues par les autres échelons supra tout en s'autonomisant de ces partenaires incontournables (Lefèvre & Jouve, 2002, p.20). La RCT¹⁶ est une manière de légitimer les métropoles qui peuvent définir un statut particulier (métropole ou pôle métropolitain) et offrir de nouvelles pistes de contractualisation. Sur ce point, l'avancée rennaise n'est pas des plus propices comparée à Metz-Nancy, Strasbourg-Mulhouse ou Rouen qui ont chacun constitué dès 2012 leur pôle métropolitain.

La mise en œuvre des politiques de développement économique local suscite de nouvelles relations de leadership, moins basées sur la distribution de ressources sectorielles en faveur de dispositifs spécifiques que sur la mobilisation des acteurs locaux. Le régime urbain existe à travers une motivation reposant sur une identité et un attachement locaux ainsi que des intérêts individuels. La gouvernance urbaine animée par les pouvoirs publics doit retrouver une cohérence territoriale, sous la forme d'une unité de rassemblement régulière et plus largement grâce à des actions publiques produisant des appartenances. Elle doit contrer l'éclatement de la société locale, cet émiettement du pouvoir tant sur les plans horizontal que vertical, lié à la représentation sur un même territoire d'autorités politiques de différents niveaux administratifs qui, au fil du temps, se sont emparées des mêmes compétences d'action publique. Dès lors, les différentes initiatives incontrôlées des gouvernements locaux créent des redondances suscitant parfois des incohérences (Pinson, 2012). Parfois ces redondances permettent l'établissement d'un dialogue interinstitutionnel qui améliore la décision collective. Dans le cas de la fabrication de l'image de la ville de Rennes, il s'agit même de redondances porteuses de pluralisme des discours (Houllier-Guibert, 2011).

La mobilisation multi-acteur répond à la nécessité d'élaborer des projets collectifs permettant de s'adapter aux transformations économiques et de s'imposer face au marché. Les autorités politiques des villes élaborent des stratégies, les traduisent en projet métropolitain pour mobiliser l'ensemble des acteurs de la société locale autour. En existant en tant qu'actant, la ville obtient une identité à travers un projet fédérateur. Ainsi, « la poussée du marché conduirait paradoxalement à une forme

¹⁵ Contrat de projet Etat-Région

¹⁶ Réforme des collectivités territoriales

de retour du politique sur des territoires infra-étatiques comme les villes » (Bagnasco & Le Galès, 1997), constituant un « pouvoir métropolitain » (Pinson, 2012) qui génère une stratégie territoriale que l'on peut dénommer une *vision*. Patrick Le Galès décrit différentes configurations de gouvernance en fonction de l'importance accordée aux différents enjeux et en fonction des mécanismes de régulation adoptés. Ni dominée par l'Etat et les services sociaux (villes italiennes et scandinaves), ni dominée par des régulations politiques et de marché qui leur sont extérieures (Paris, Londres), Rennes est marquée par l'intégration de différents groupes et acteurs qui, selon le même auteur s'organiseraient pour mettre en œuvre une stratégie collective (comme Barcelone ou Bologne). Les stratégies sont élaborées afin de concevoir des instances collectives, des moments de rassemblement où la parole est ouverte à plusieurs partenaires du territoire métropolitain dans le but de parler de politique publique locale. Peut alors être constitué un ensemble de projet de toute nature qui affirme l'appartenance métropolitaine, la volonté de développement local, l'internationalisation de l'économie urbaine... Ces objectifs sont difficiles voire impossibles à évaluer mais pour autant existent sous forme de tentatives. Ils tiennent aussi le rôle d'arguments officiels de rassemblement pour en réalité des intérêts officieux plus difficilement avouables en matière de gestion territoriale. En effet, les intérêts de ces stratégies sont avant tout internes en matière de management des forces locales, plus explicitement de régulation urbaine afin de jauger l'ambiance relationnelle d'une grande ville, ainsi que de faire exister l'entité métropolitaine à travers un projet qui traduit moins les volontés locales que l'existence de la métropole en tant qu'entité organisationnelle. Nous retenons dès lors la définition de Georges Cavallier pour qui « *la gouvernance urbaine c'est donc finalement la capacité et la co-responsabilité de projet, la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, de réflexion stratégique reliant les principaux acteurs autour du niveau de décision politique.[...] A chaque niveau, le partenariat doit pouvoir se concrétiser autour d'une stratégie commune, d'un cadre collectif d'intervention donnant du sens à l'action urbaine, d'un projet suffisamment mobilisateur pour motiver toutes les parties concernées* » (1999, p.39).

Cette nouvelle organisation territoriale qu'est le régime urbain à l'échelle d'une métropole comme Rennes permet d'observer les relations entre les acteurs à travers le prisme de la négociation et des règles qui sont au cœur des rapports sociaux. Ce mode de raisonnement correspond à la théorie de la régulation sociale (1997) qui sert alors de mode d'analyse afin de saisir la gouvernance métropolitaine en matière d'intervention économique. Les règles qui nous incombent, qu'elles existent, aient existées, qu'elles soient formelles ou implicites, sont celles qui offrent une structuration à un groupe social afin d'élaborer une action collective. Les évolutions de ces règles (qui se diffusent comme des normes, ou se diluent en perdant de leur poids, qui sont remaniées, se combinent...) donnent à voir l'activité de régulation (Reynaud, 1997). La part de stabilité qui en découle, malgré les mouvances des négociations, est le cadre d'analyse des différents dispositifs d'attractivité mis en place à Rennes. Ces instruments de l'action collective sont multiples avec une décentralisation qui éparpille les responsabilités de développement et les impulsions, qu'elles soient individuelles ou collectives. La théorie de la régulation sociale¹⁷ s'intéresse à la production des règles sociales qui ordonnent les interactions entre les individus à partir de l'analyse de la rencontre des acteurs dont le résultat est incertain. C'est la négociation qui fonde l'échange social. Ce qui est intéressant dans cette théorie, c'est la mise en avant de l'obligation entre des groupes opposés à mettre en place des règles communément admises pour pouvoir résoudre l'opposition. Dans ce

¹⁷ La régulation qui intéresse Jean-Daniel Reynaud repose sur trois concepts : le conflit, la règle et la négociation (Reynault, 1999). Le conflit incarne la capacité d'un groupe à se rassembler pour agir et construire un accord. La règle est un principe organisateur qui est échangé en permanence entre les individus. La négociation est une production de règles communes qui vise à mettre de l'ordre dans les interactions, preuve d'une volonté de lien social entre les différentes parties. La négociation désigne l'effort sous forme de concessions de chaque partie, tendant vers un compromis qui n'est pas toujours un aboutissement mais peut être une étape.

cadre, l'enjeu pour Rennes Métropole est d'être le meneur de l'action publique locale pour éviter la fragmentation, tout en tenant compte que les redondances peuvent générer des incitations à la coopération territoriale ou institutionnelle. Au final, « *les acteurs politiques et administratifs sont parvenus à intéresser les acteurs économiques à leurs initiatives en matière de planification et de développement économique. Les villes et les agglomérations ont su s'armer de compétences pour investir des domaines d'action toujours plus nombreux* » (Pinson, 2012).

Conclusion

En appréhendant le régime urbain de Rennes, il s'agit de comprendre la construction du mode de gouvernance rennais et sa possible participation à la ville néolibérale. Pour le vérifier, nous avons entrepris d'étudier les trois éléments caractéristiques de la ville entrepreneuriale :

- 1) le discours de la concurrence et du marché, y compris en termes d'image et d'identité ;
- 2) la priorité politique accordée aux enjeux de développement économique et d'attraction des investissements, de flux et de groupes sociaux favorisés ;
- 3) la transformation du gouvernement local vers des formes organisationnelles de type partenariat public-privé qui donnent aux acteurs privés un rôle important dans la définition de l'intérêt général de la ville, des priorités, des modes de gestion ainsi que dans la conception et la mise en œuvre de projets.

Cette triple approche proposée par Patrick Le Galès (2003, p.287) est la méthode utilisée ici. Les discours ambiants des métropoles tendent tous aujourd'hui vers la quête de l'excellence. Le domaine universitaire et le domaine de l'innovation en sont des leviers importants. L'économie urbaine est portée par la formation, la recherche mais aussi des univers connexes comme la culture, l'urbanisme, les médias, le design... qui composent l'économie de la connaissance. L'idée a été d'observer la prise en compte de l'économie de la connaissance à Rennes, pour ne pas l'enfermer dans un discours de promotion territoriale qui ferait de la ville créative une coquille vide, mais d'observer la capacité des acteurs locaux à se positionner sur ce créneau économique, en développant un concept opératoire qui renforce l'image déjà existante de Rennes comme ville de savoir.

Ainsi, dans la mondialisation, les grandes villes d'Europe connaissent une métropolisation avec des pouvoirs locaux qui essaient de s'adapter à ces nouvelles échelles larges, grâce à la gouvernance locale (Négrier, 2005) tout en développant une compétitivité soutenue par les gouvernements (Brotchie, Batty, Blakely, Hall & Newton, 1995) car le cadre d'enjeux compétitifs (nationaux et internationaux) est devenu le modèle de développement métropolitain. Colin Crouch et Patrick Le Galès concluent dans un article que les métropoles sont les échelles les plus propices à la fabrication de stratégie de compétitivité (2011). Il faut rappeler qu'un rapport de l'OCDE soulignait en 2006 le poids de certaines métropoles dans l'économie nationale (Séoul, Copenhague, Budapest, Dublin, Helsinki, la Randstat Holland, Bruxelles) qui représentent chacune près de la moitié du PIB, ce qui pose la question de la pertinence de l'échelon national mais rappelle surtout l'effet métropolitain pour le développement économique. En France, Paris rassemble 30% du PIB (comme Londres, Tokyo, Stockholm), ce qui laisse entrevoir que les autres villes de ces pays peuvent envisager une place dans l'échiquier mondial des villes.

Bibliographie

- Bachelet F., Ménerault P., Paris D., 2006, Action publique et projet métropolitain, éditions L'Harmattan, 380 p.
- Bagnasco A. et Le Galès P., 1997, Les villes européennes comme société et comme acteur, in Villes en Europe, Ed. La Découverte
- Brenner N., 2004, New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood, Oxford, Oxford University Press

Brenner N., 2003, « Glocalization as a state spatial strategy: urban entrepreneurialism and the new politics of uneven development in western Europe », dans Jamie Peck, Henry Yeung (eds.), *Remaking the global economy : economic-geographical perspectives*, London, Sage

Cavallier G., xxxx, *Gouvernement des villes et gouvernance urbaine*, in *Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union européenne*

Crouch, C. & Le Galès, P., 2011, « Cities as national champions? » *Journal of European Public Policy*, pp. 1-15.

Dardot P. & Laval C., 2009, *La nouvelle raison du monde. Essai sur la société néolibérale*, éd. La Découverte, 498 p.

Davezies L., 2008, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, collection « La République des Idées

Fort-Jacques T., 2011, *Labellisation et image de marque de la ville : valeur iconique et valeur d'usage de l'espace public. Le cas du miroir d'eau à Bordeaux, intervention lors du colloque Labellisation et mise en marque des territoires*, Clermont-Ferrand, nov.

Genieys W., 1999, « Le développement local face à l'État. La genèse du "Pays Cathare" », dans Richard Balme, Alain Faure, Albert Mabileau (dir.), *Les nouvelles politiques locales. Dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po

Harvey D., 1989, « From managerialisme to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism », in *Geographiska annaler B.*, vol 71 (1), pp.3-18

Houllier-Guibert Ch-Ed, 2009, « La communication du territoire rennais : jeux d'acteurs et types d'action pour quelle cohérence territoriale ? », *revue GRECO Communication & Organisation*, n°35 "Penser la communication des organisations publics", pp.96-110

Houllier-Guibert Ch-Ed, printemps 2010b, « La combinaison des valeurs de l'urbain et de la culture », *revue Culture and local governance*, pp.161-177

Houllier-Guibert Ch-Ed, 2010b, « Réforme des collectivités territoriales et espoirs métropolitains », *revue Pouvoirs locaux (Paris)*, n°85-juin, pp.111-118

Jarzabkowski P., Balogun J., Seidl D., 2007, "Strategizing: the challenges of practice perspective", *Human Relations*, vol.60, 1, pp.5-27

Jeannot G., 2005, « Les métiers flous du développement rural », *Sociologie du travail*, 47 (1), pp. 17-35

Jennequin H., 2008, *The evolution of the geographical concentration of tertiary activities in Europe*, in *The Service Industries Journal*, volume 28, number 3, avril

Jouve B., 2005, *Ville : le grand retour de la pensée critique* », in *revue Place publique* n°15

Jouve B., Lefèvre Ch. (dir.), 1999, *Villes, métropoles. Les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos

Le Galès P., 1993, *Politique urbaine et développement local. Une comparaison franco-britannique*, Paris, L'Harmattan

Lamarche T., 2003, « Le territoire entre politique de développement et attractivité », in *Etudes de communication*, n°26, pp.111-126

Latendresse A., 2008, *Le néolibéralisme dévore la ville*, in *revue A babord !*, en ligne

Mouhoud E.M., 2010, *Economie des services et développement des territoires*, DATAR - La documentation Française, 103 p.

Park J. 2005, « Comprehension of urban consumption spaces in strategies for urban attractiveness improvement », in *revue Italian Journal of Regional Science*, Milano

Pinson G., 2012, *Des métropoles ingouvernables aux métropoles oligarchiques*, in *DATAR 2040*, La revue en ligne n°1, 3 p.

Reynaud J.D., 1997, *Les Règles du jeu : L'action collective et la régulation sociale*, éd. Armand Colin, Paris

Teisserenc P., 2002, *Les politiques de développement local*, Paris, éd. Economica

Tressac G., 2003, (dir.), *La théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud - Débats et prolongements*, La Découverte, Paris

Veltz P., 2000, *Le nouveau monde industriel*, éd. Gallimard

Encart n° 1 : La Novosphère, outil de marketing territorial aux objectifs combinés

En 2012, la communauté d'agglomération de Rennes a mis en place un outil de marketing territorial qui vise les talents créatifs, l'une des cibles phares des stratégies marketing de ces dernières années. Rennes la Novosphère est la sphère de ceux qui participent à l'innovation, qui créent du nouveau sous de nombreuses formes. En tant que réseaux social des acteurs clé de l'innovation d'un territoire métropolitain, la Novosphère aide les porteurs de projet innovant à développer leur activité. L'aide est une mise en réseau et un soutien à la promotion, ne se superposant pas à d'autres dispositifs d'aide à l'accompagnement d'entreprises innovantes qui sont déjà existants dans le secteur économique local (cantine numérique, incubateur...).

La Novosphère est à la fois :

- le rassemblement sous une même bannière des différents réseaux d'innovation sur le territoire (réseaux réels et réseaux virtuels) dans plusieurs champs de société (pas réservé à l'innovation technologique mais aussi l'innovation organisationnelle, de design de commercialisation, sociale...) dès lors qu'elle est une innovation d'usage qui améliore le quotidien des habitants. Aussi, les acteurs de la culture, du sport, de l'environnement sont mobilisés pour former ce réseau qui n'est pas cantonné aux acteurs d'un technopôle ou d'un pôle de compétitivité. C'est une trentaine de partenaires locaux comme le Stade Rennais, les deux universités, l'office de tourisme ou le festival des Transmusicales par exemple, qui ont pour mission d'identifier chacun dans leur secteur, les porteurs de projet qui pourront prétendre à la labellisation Novosphère.

- car en effet, Rennes la Novosphère est aussi un label qui offre une mise en visibilité et en lisibilité du projet innovant encore non-abouti. Pour l'essentiel, la mise en lumière est permise par des compétences et des moyens du service communication de l'intercommunalité qui doit mettre en avant le projet et à travers lui le territoire rennais. La labellisation peut être apposée sur une action, un événement ou un projet mais pas sur une personne morale. Elle est ponctuelle et ne peut être sur du long terme, l'idée étant de donner sa chance à chacun et que le projet innovant puisse voler de ses propres ailes au plus vite. Chaque année, une dizaine de projet est accompagné par un budget communication qui totalise 400 000 euros, sans aucune autre forme d'aide financière. Concrètement, les aides possibles pour les projets labellisés sont une communication sur le projet via les différents supports (print et web) des partenaires et aussi grâce aux outils en ligne de la Novosphère ; une mise à disposition d'espaces d'affichage ; un soutien en relations presse et relations publiques, mais aussi en conception, édition et diffusion de supports de communication, dont les salons qui sont des vecteurs essentiels pour les produits et services innovants. Enfin, un accès aux médias locaux (chaîne TV locale et presse locale dont Ouest-France) est possible.

Les 5 critères d'éligibilité des projets donnent l'idée du partenariat mis en place : le croisement des disciplines, la dimension collaborative, l'utilité sociale, la valorisation du territoire et l'approche internationale :

- le projet doit concerner plusieurs domaines et plusieurs compétences (culture et nouvelles technologies, sciences et urbanisme, recherche et social...), c'est-à-dire montrer son inscription dans plusieurs secteurs de la société.

- une dimension collaborative doit découler de cette pluridisciplinarité.

- l'utilité sociale (d'usage ou d'application) doit être explicite avec une dimension territoriale : le projet doit participer à la dynamique de territoire par des applications concrètes tout en contribuant à des objectifs d'avancée sociale comme la réduction des inégalités économiques, la solidarité (internationale, nationale ou locale), l'amélioration des conditions de vie des habitants dans des secteurs comme l'éducation, la santé, la culture, l'environnement ou la démocratie...

- le projet doit renvoyer une image positive de Rennes et ainsi soutenir le positionnement de ville-laboratoire et créative, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants, usagers et citoyens.

- enfin, une contribution au rayonnement de Rennes à l'échelle nationale voire internationale, afin d'affirmer le statut de métropole européenne, montre que l'insertion du projet dans les réseaux vaudra contrepartie quand il s'agira de se mobiliser dans divers événements pour illustrer l'intelligence d'une ville (des colloques sur les ville-labs, des salons sur les smart-cities, le festival de la Science... par exemple).

L'originalité de la démarche Novosphère est cette capacité à cumuler plusieurs objectifs autour des mêmes moyens. Ce travail de synergie répond à l'actualité de réduction des dépenses publiques. Il s'agit bien de marketing territorial en ce que Rennes Métropole met en place un outil impliquant (mobilisation des réseaux locaux), qui ne se restreint pas aux outils traditionnels de communication. Le partenariat de la trentaine d'acteurs locaux est animé par Rennes Métropole et tient l'avantage de poursuivre plusieurs objectifs à la fois : la promotion du territoire rennais tant auprès des habitants auprès de qui l'innovation doit être compréhensible qu'à l'extérieur, la promotion d'une innovation issue d'un créatif qui a besoin de se faire connaître, la promotion de la politique publique métropolitaine de soutien à l'innovation. Voilà une bonne manière d'asseoir le positionnement de ville créative en capitalisant sur l'innovation sous de multiples formes. Il est envisagé que Rennes Métropole ne reste pas dans son rôle d'animateur de réseau mais qu'une association ou une société publique locale prenne le relai pour la gestion de la Novosphère.

II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l'action publique¹⁸

L'économie territoriale, dans son paradigme du développement, a placé au cœur de sa dynamique le processus d'innovation comme une quête qui procurerait le bien-être de la société et son enrichissement (Crevoisier, 1994). Dans le contexte de société de l'information et d'économie du savoir, avec des pays émergents qui bousculent l'échiquier des nations et à plus court terme, au sein d'une économie en crise financière qui montre une fragilité du système d'échanges ; la France des années 2000 a misé sur une politique compétitive dont l'attractivité et l'innovation sont les objectifs affirmés soutenant la stratégie de Lisbonne. Plongée dans l'économie de la connaissance, la compétitivité des nations, des régions et plus généralement des territoires, repose largement sur la capacité à produire de nouvelles connaissances, à les absorber et les synthétiser puis à les valoriser sur des marchés à travers de nouveaux produits et services. Joseph Schumpeter a loué les vertus de l'entrepreneur quant à sa capacité à remettre en cause un ordre économique établi, aussi l'innovation issue de l'entreprise est aujourd'hui au centre des préoccupations de l'action publique. Elle peut se mesurer en nombre d'emplois et en nombre d'entreprises pérennisées sur le territoire. L'innovation est une construction sociale aux vertus positives dans la mesure où elle répond à des enjeux de société qui sont les préoccupations du XXI^e siècle : la santé, que ce soit via la sécurité alimentaire, le vieillissement de la population mais aussi l'amélioration des conditions de vie ou le changement climatique.

L'innovation suppose la prise de risque car il s'agit d'aller dans des directions nouvelles. Il en résulte un taux de mortalité des entreprises innovantes important mais qui tend à s'atténuer avec la présence d'incubateurs ou de pépinières¹⁹ (CSES, 2002). Plusieurs structures d'aide et de soutien à la création d'entreprise innovantes ont émergé dans les années 1990 afin d'accompagner la nature risqué de l'action d'entreprendre. Les entreprises peinent constamment à trouver les incitations nécessaires pour s'engager dans des démarches d'innovation de produits, procédés ou méthodes. Dès lors, de nombreux pays ont mis en place des aides publiques à la recherche et développement (R&D) pour les entreprises. Mohamed Harfi et Claude Mathieu (2009) ont montré que les cycles économiques ont pour conséquence une baisse des investissements en R&D lors des récessions économiques, qui ne reviennent pas au même niveau lors des nouvelles croissances, ce qui justifie l'aide des pouvoirs publics pour conserver un fort levier de développement par l'innovation en entreprise (Aghion & al., 2008). Pour que les entreprises osent, les pouvoirs publics proposent des instruments qui permettent d'impulser, d'accompagner l'action d'entreprendre ou d'atténuer les difficultés de l'entrepreneuriat.

¹⁸ Partie rédigée par Charles-Edouard Houllier-Guibert (Université de Rouen)

¹⁹ Aux Etats-Unis, « incubator » se traduit par pépinière, ainsi l'incubation en France correspond à la phase de pré-incubation du système anglo-saxon. Les incubateurs se distinguent des pépinières et des couveuses qui sont des dispositifs d'accompagnement à des stades en aval du processus de création d'entreprise.

Avec la Décentralisation effective depuis 3 décennies, la France suit cette voie lorsque les collectivités locales ont mis en place des dispositifs d'accompagnement du développement économique, en ajoutant le qualificatif « local » afin de se concentrer sur leur territoire d'administration. Les différents dispositifs sont composés d'apports financiers, d'allègements fiscaux, mais aussi d'intégration dans les réseaux, d'avances remboursables, de capital d'amorçage, de préparation à la première levée de fond... L'évaluation semble une étape importante pour appréhender l'efficacité de ces aides dont quelques effets tangibles sont admis comme l'effet de levier sur les dépenses privées de R&D, mais la mesurabilité est difficile. D'autant que les dépenses de R&D des entreprises ne sont qu'une des composantes du processus d'innovation. Il n'est pas tenu ici de proposer une évaluation des actions publiques liées à l'innovation dans l'économie de la connaissance et de saisir leur part d'attractivité. Ce travail demande une méthodologie concertée et quantifiable qui n'a pas été mise en place dans le cadre de ce projet de recherche pluridisciplinaire. Est privilégiée une approche compréhensive de ces dispositifs pour mieux saisir les apports et les limites afférentes. Les incubateurs technologiques constituent un terrain favorable pour étudier le processus d'institutionnalisation, c'est-à-dire la manière de s'insérer, participer et interagir avec les institutions locales. C'est moins l'intérêt individuel (la pérennité de l'entreprise) que l'intérêt collectif (la politique publique de soutien) qui nous incombe ici, en tant que justification du soutien économique que les collectivités publiques portent pour le développement local. La formalisation du soutien économique des collectivités locales n'est pas normalisée et les situations locales sont différentes dans les pays occidentaux selon les grandes villes, mais aussi en France, selon les configurations des acteurs métropolitains. Ainsi, la sociologie des organisations territoriales est importante à saisir pour comprendre les interactions autour de la compétence locale « innovation ». C'est aujourd'hui un questionnement des collectivités territoriales notamment pour les incubateurs publics et aujourd'hui les tiers lieux et autres espaces de co-working, faisant de ces objets parfois un outil au service du développement économique, de la création et de la rétention des activités et à d'autres fois une composante discursive de l'attractivité d'une métropole.

1. L'incubateur, politique publique de soutien à l'entrepreneuriat innovant : une approche top down

La Décentralisation en France a incité les acteurs locaux à s'organiser autour du soutien à l'innovation, grâce à des entités qui se sont structurées de manière incrémentale. Les entités impliquées dans le soutien à l'innovation sont aujourd'hui plus de 90 au sein de la région Bretagne, dont près de la moitié sont coordonnées par *Bretagne Développement Innovation*. Le soutien spécifique aux CEI (créateurs d'entreprises innovantes) se structure autour des dispositifs d'incubation auquel on peut ajouter des suivis de post-crédation, répartis sur les 7 technopôles bretons. En effet, le lieu d'incubation est proposé auprès des grands bassins d'emplois de la région, là où sont les pôles universitaires. C'est dans les années 1990 que l'expression « Entrepreneuriat Innovant » est née, faisant se confronter deux univers qui ont eu et ont encore des difficultés d'échange. Les entretiens menés convergent vers cette difficulté à faire se rencontrer puis collaborer de manière rentable l'univers de la création d'entreprise avec celui de du transfert d'innovation issu des universités. Les incubateurs sont nés pour faciliter ces interactions, en tenant compte du fait que le travail en réseau correspond à de nombreux rapports de force qui aboutissent à des tensions assez

permanentes, ce que David Stark a démontré en étudiant le compromis entre cohésion et diversité dans la sociologie de l'innovation (Stark, 2009 ; Crespo, Suire & Vicente, 2013).

Les incubateurs sont de configurations différentes, l'incubateur public étant doté de moyens importants. Ce dernier est un des deux outils issus d'une loi nationale – la loi Allegre de 1999 sur l'innovation et la recherche – afin d'améliorer l'efficacité du processus de création d'entreprise et stimuler l'entrepreneuriat, en complément de la mise en place de fonds d'amorçage (seed money). Aujourd'hui, 30 incubateurs publics existent en France, dont la mission est de favoriser le transfert de technologies développées dans les laboratoires de recherche publics vers le secteur privé grâce à la création d'entreprises innovantes. Ces incubateurs ont été créés à partir d'un appel à projet basé sur un volontarisme local, dans la même veine que les pôles de compétitivité qui ont suivi en 2005 ou les grappes d'entreprises en 2009. En plus de ces incubateurs publics, d'autres sont créés par des agences de développement économique ou des pôles de compétitivité, ou bien encore des écoles d'ingénieurs ou de commerce. Ces dernières accompagnent les projets de création d'entreprise des étudiants de fin d'études s'intéressant à la recherche comme par exemple, l'incubateur *Produit en Bretagne* qui est hébergé à l'école de commerce de Brest ou celui de Rouen Business School. Certains incubateurs sont d'initiatives privées et ont un souci de rentabilité plus exigeant (l'incubateur privé prend part au capital de la société pour garantir une plus-value) mais ces derniers sont aujourd'hui peu nombreux bien qu'ils ont l'opportunité de crowdsourcer de la R&D exploratoire à des coûts relativement faibles. L'éclatement de la bulle internet a ébranlé ce modèle, orientant vers une reconversion en fonds d'amorçage ou bien dans le conseil aux entreprises.

De leur côté, les incubateurs publics bénéficient d'une structuration nationale et d'indicateurs d'évaluation et de comparaison. Au départ, l'engagement de l'Etat à soutenir financièrement les projets sélectionnés devait être limité à une durée n'excédant pas trois ans, au terme desquels les incubateurs devaient être en mesure de s'autofinancer. L'autofinancement a été abandonné en deux temps : la première évaluation nationale des incubateurs en 2003 a conduit le MER à prolonger les financements de trois ans, avant que la deuxième évaluation en 2006 n'enterme définitivement le principe. Le MER, qui finance et contrôle l'activité des incubateurs technologiques a évolué en une décennie vers une logique de service public plus affirmée. Ainsi, le choix de confier en 2007 la gestion des incubateurs technologiques à l'ANR²⁰ nouvellement créée et présentée comme l'outil phare de la politique nationale de recherche, a confirmé l'ancrage des incubateurs dans la politique de recherche publique. Dans sa thèse, à travers l'exemple de l'incubateur Normandie Innovation, Aurélien Lamy explique que le MER refuse de se conformer à une stricte logique de marché pour gérer les incubateurs, mais la compétition entre les logiques publique et privée qui a perduré au fil des années a inscrit durablement la politique des incubateurs technologiques dans une posture hybride. Actuellement, le principe d'autofinancement est de nouveau mis en avant pour les Sociétés d'Accélération du Transfert de Technologie (SATT), un nouveau dispositif public initié en 2010 qui vise à rassembler les différentes structures de valorisation de la recherche existant sur un même territoire. Cette évolution ne concerne pas directement la politique des incubateurs technologiques, cependant l'appel à projets pour la création des SATT présente l'intégration de l'activité d'incubation comme une option et différents acteurs pensent qu'elle est

²⁰ Agence Nationale de la Recherche

inélucltable à plus long terme. De même, la création récente des 8 IRT²¹ en France les oblige à s'autofinancer d'ici 2019.

L'incubateur nommé Emergys est l'un des 30 incubateurs d'origine publique répartis peu ou prou sur chaque région administrative française, créés par la volonté des établissements d'enseignement supérieur et de recherche (EPSCP et EPST²²) dans le cadre des dispositions légales de 1999. Il s'intéresse à tous les projets du territoire breton et est implanté sur plusieurs sites technopolitains. Financé principalement par les pouvoirs publics (Etat et collectivités locales), il fédère les sept technopoles de Bretagne (Lannion, Lorient, Saint-Brieuc, Brest, Quimper et Vannes et Rennes-Saint-Malo), 22 établissements de recherche et d'enseignement supérieur à travers les laboratoires de recherche, ainsi que les acteurs de l'innovation, qu'ils soient des partenaires financiers ou des institutions²³. En effet, les incubateurs publics sont nés dans le contexte d'un Etat qui existe davantage par son rôle d'impulsion et d'incitation, voire de coordination mais pas d'injonction à faire de la création d'entreprise. C'est donc une réussite de la part du MER de mettre à disposition un outil commun à toutes les régions quand on sait qu'aujourd'hui, l'éclatement des acteurs locaux est tel qu'il est difficile pour un ministère d'imposer une manière de faire aux grandes villes (Hoffmann-Martinot, 1999) qui ont acquis leur autonomie au fil des décennies du XX^e siècle. Car si cette politique top down est régionalisée, dans les faits, l'innovation technologique est concentrée dans les clusters urbains.

2. Emergys, une organisation rôdée, porte d'entrée du milieu d'affaires breton

Les entreprises incubées en Bretagne ne sont pas nombreuses, avec 100 projets sur les 10 premières années que représentent la décennie 2000 (2000-2009). Au 30 juin 2012, le score atteint 130 projets pour une durée moyenne d'incubation de 19 mois. Un ralentissement est observé avec seulement 6 et 8 entreprises incubées en 2011 et 2012 et 6 et 4 autres qui ont été créées. Les performances bretonnes sont honorables au regard de celles des 30 incubateurs français qui, en 9 ans, ont accueillis 2316 projets d'entreprises innovantes qui se sont transformés en 1446 entreprises entre 2001 et 2008 (4000 emplois). Pour la Bretagne, l'incubateur technologique a créé 532 emplois (2000-2012). Le taux de réussite des projets bretons est assez élevé, avec presque les $\frac{3}{4}$ qui sont devenus des entreprises, tandis qu'en 2009, 58 sont encore en activité et en 2011, 80. Dans les faits, les aides et instruments d'accompagnement sont difficilement évaluables dans leur efficacité. Ils sont toujours affichés comme des leviers judicieux mis en place par les politiques publiques sans que des évaluations poussées puissent le confirmer. Plus largement, il est délicat de saisir si la moindre mortalité des entreprises en incubation est liée à l'existence d'un dispositif de sélection (toutes les entreprises ne sont pas admises et seules sont choisies les entreprises

²¹ Institut de Recherche Technologique

²² Etablissements Publics à Caractère Scientifique, Culturel et Professionnel & Etablissement Public à Caractère Technologique.

²³ Les établissements de recherche et d'enseignement supérieur publics sont l'université de Bretagne-Sud, l'université de Bretagne Occidentale, l'université de Rennes 1, l'université Rennes 2, ainsi que l'université Catholique de l'Ouest et les établissements d'enseignement supérieurs que sont l'INSA de Rennes, TELECOM Bretagne, SUPélec, l'ENS Cachan-antenne de Bretagne, l'Agrocampus Ouest, l'Ecoe Louis de Broglie, L'ENIB, l'ENSIETA, l'ENSSAT et les organismes publics partenaires que sont l'INRIA Rennes-Bretagne-Atlantique, le CNRS, le CEMAGREF de Rennes, l'INRA transfert, l'INSA centre de recherche de Rennes, l'IRD et l'IFREMER.

considérées comme de grande qualité) ou si les prestations proposées et l’encadrement de soutien psychologique contribuent à la qualité de gestion des entreprises nouvelles (Chabaud & al., 2002). Mais à l’heure où, dans la société occidentale, les relations publiques prennent le dessus sur l’information « objective » (Miège, 1996), les dispositifs d’accompagnement économique sont présentés comme des opportunités positives. Les organismes institutionnels les considèrent comme des outils féconds (ministère de la recherche, 2001, commission européenne, 2002) qui ne sont pas remis en cause. Une enquête du Schéma Régionale de l’Innovation en Bretagne (2008) souligne que l’appui des entreprises est reconnu satisfaisant par les bénéficiaires dans plus de 80% des cas, bien que les aides proposées soient considérées comme peu lisibles.

Si la mission d’Emergys est basée sur la détection et l’accompagnement de projets de création d’entreprises issus de la recherche publique, il tient aussi un rôle fédérateur à l’échelle régionale. Il dote les partenaires pré-cités d’un outil commun au sein d’un système régional en concurrence, ce qui permet à la région Bretagne de quantifier et de s’imposer comme un territoire qui soutient la création d’entreprises innovantes. Il facilite les relations entre les sept technopoles et les positionnent en coopération²⁴ avec des instances de discussions pour échanger sur l’incubation. Le soutien financier des trois échelons (MER, conseil régional de Bretagne et des collectivités locales dont Rennes Métropole) est une manière d’impliquer les instances territoriales locales.

Les secteurs d’activités des projets de l’incubateur correspondent aux spécialités économiques de la région Bretagne puisque les technologies de l’information et de la communication (TIC) y sont dominantes. La moitié des entreprises incubées concerne le secteur des TIC, un quart les sciences de la vie, un autre quart les sciences de l’ingénieur (chimie, matériaux, mécanique, productique...), tandis que seulement 5 projets se rapprochent des SHS dont aucun n’est récent (voir texte Martin-Brelot – Bailleul – Houllier-Guibert). Cette répartition est proche de la répartition nationale qui montre qu’à peu près 3 tiers concernent les trois premiers secteurs tandis que seulement 5% des projets sont en SHS.

Répartition des projets de création d’entreprises incubées			
	dans les 30 incubateurs français (2000-2008)	Dans l’incubateur Emergys (2000-2009)	Dans l’incubateur Emergys (2000-2012)
Technologie de l’information et de la communication	36 %	47 %	50 %
Sciences de la vie	32 %	25 %	20 %
Sciences pour l’ingénieur	27 %	23 %	26 %
Sciences humaines et sociales	5 %	5 %	3 % (aucun nouveau projet en 3 ans)

²⁴ Néologisme qui mixe les notions de coopération et de compétition. Il s’agit pour des entreprises normalement en concurrence de s’associer ponctuellement de manière stratégique et opérationnelle afin d’atteindre des objectifs communs.

Pour autant, cet incubateur reste multi-sectoriel et n'est pas spécialisé comme le sont ceux de Marseille (multimédia situé à Belle de Mai), d'Ile-de-France (Paris Biotech Santé en biotechnologie) et Eurasanté en Nord Pas de Calais (biotechnologie). Il s'avère que dans les régions à plus fort potentiel de recherche et de formation supérieure, telles que l'Ile-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes, plusieurs incubateurs sont créés, ce qui facilite la spécialisation des formes d'innovation. La puissance économique de la région Bretagne ne permet pas la création de plusieurs incubateurs publics et le seul qui existe s'inscrit à l'échelon régional de manière à unifier les pratiques d'accompagnement et mieux collaborer avec le financeur qu'est le CRB. Le secteur des TIC représente la spécialisation rennaise, ce qui est possible par le large éventail de ce domaine dans la manière d'appréhender l'innovation technologique. L'exploitation de réseaux et des services de télécommunications, la conception et l'édition de logiciels et les services informatiques afférents, la fabrication d'équipements de télécommunications, de matériels informatiques et d'électronique professionnelle, ou bien la fabrication de matériels d'électronique grand public ou encore de composants, sont autant de segments qui couvrent le secteur économique des TIC (Martinez, 2004). En Bretagne, les TIC sont spécialisées sur les nouvelles technologies de l'image et des réseaux, rendues visibles sur le plan extra-local grâce au pôle de compétitivité à vocation mondiale « Images et réseaux » labélisé en 2005 et grâce à l'IRT B-Com depuis 2012. Ce pôle fait le lien entre les PME et les grandes entreprises (Orange Labs, Thomson, Alcatel, Thalès, SFR...), mais aussi les universités et organismes de recherche locaux qui forment les futurs ingénieurs tandis que l'IRT a pour vocation d'accélérer le développement et la mise sur le marché d'outils, de produits et de service innovants à partir d'une collaboration ou d'une mise à disposition de personnels par les organismes partenaires. Dans les faits, la répartition des missions est délicate et la juxtaposition des organismes (technopôles, pôles de compétitivité, IRT, clusters...) montre plus un foisonnement de différentes dynamiques de développement, qu'une organisation structurée et hiérarchisée autour de l'innovation technologique. Nous ne répondons pas ici à l'interrogation de savoir si cette abondance organisationnelle est bénéfique ou constitue un obstacle pour les CEI.

La prise de décision au sein de l'incubateur s'organise grâce à une gouvernance constituée de trois entités complémentaires. Le conseil d'orientation, plutôt politique, le comité de pilotage, plutôt technique et le comité d'évaluation et d'accompagnement qui permet la sélection des projets innovants.

Le conseil d'orientation rassemble les partenaires impliqués dans l'existence de l'incubateur, en tant qu'entités incontournables du système d'innovation local. Composé des personnes morales signataires de la convention constitutive de l'incubateur qui se réunissent une fois par an, le CO doit définir l'orientation stratégique de l'incubateur et faciliter le déploiement des moyens d'accompagnement mis à la disposition des porteurs de projets.

Le comité de pilotage est l'organe de surveillance qui valide le rapport d'activité et les éléments financiers de l'incubateur. Il regroupe plusieurs partenaires institutionnels décentralisés (Oséo, DRRT, DRRT, DRIRE25...), rappelant l'origine nationale de ce dispositif.

Le comité d'évaluation et d'accompagnement est composé d'une bonne partie des membres du comité de pilotage (membres de droit auxquels s'ajoute un représentant du CRB) et de membres représentatifs du tissu économique régional le plus souvent présents au sein des

²⁵ Délégation Régionale à la Recherche et à la Technologie & Direction Régionale de la Recherche, de l'Industrie et de l'Environnement

technopoles bretonnes. Ce comité est pensé comme l'étape d'expertise bimestrielle des différents projets de création d'entreprise soumis au fil de l'année. Il évalue le projet de création d'entreprise qui doit détenir un caractère innovant de technologie ou de service avec la mise en avant évidente d'avantages concurrentiels liés à cette innovation. La liberté d'exploitation doit être garantie et le degré de maturité des projets doit être adéquat à l'incubation (suffisamment mûrs, c'est-à-dire avoir atteint le stade de la preuve du concept scientifique et technique ou de la faisabilité technique). La capacité de mise sur le marché de la valeur créée par l'entreprise est le critère informel principal qui amène le comité à voter l'insertion ou le prolongement dans l'incubateur. Plus largement, c'est la vision proposée par le chef d'entreprise en devenir qui est le critère subjectif donnant confiance à l'instance de soutien. Une équipe compétente et un bon management sont évidemment indispensables et se jaugent de manière subjective. Pour cela, la mise en réseau au sein d'un système d'innovation en tant que structuration (au sens de Giddens) cohérente d'institutions et d'acteurs favorisant les innovations donne une importance à la complémentarité des différentes parties prenantes mais aussi leur hétérogénéité (Malerba, 1999) dans le secteur des TIC.

3. L'intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d'entreprises innovantes : étude du site rennais

L'ouverture des incubateurs aux entreprises du milieu local pour qu'elles participent à la gouvernance du dispositif est considérée comme essentielle à son bon fonctionnement, aussi le personnel des entreprises doit être expert des comités de sélection et de suivi des projets, ce qui est le cas pour Emergys. Les interactions lors de la sélection des projets donnent une hiérarchie des acteurs différente d'autres situations professionnelles. Là où les clubs d'entreprises sont affaires de relations personnelles, là où les réseaux d'entreprises par filière peinent à être animées, là où les événements autour de l'innovation manquent de coordination²⁶ mais restent les moments privilégiés de mise en vitrine du milieu de l'innovation ; le temps de sélection des candidats est un moment fédérateur, celui de la cooptation plus ou moins informelle qui est perçue par les différentes parties prenantes comme très positives. Le passage par l'incubateur procure une légitimité d'autant plus nécessaire que les CEI sont souvent jeunes (la moitié de ceux d'Emergys ont entre 25 et 35 ans) et ce critère est considéré comme une faiblesse pour le bon développement de l'entreprise (Stinchcombe, 1965). L'entrée dans l'incubateur rassure les partenaires et permet alors à l'entreprise d'accéder à des ressources voire à l'encastrement social dans les réseaux professionnels. La légitimité est une étape incontournable pour les projets qui proposent des innovations de rupture (Hargadon & Douglas, 2001). Les incubateurs publics prendraient donc le rôle de label qui garantit la pertinence du projet puisqu'il a été sélectionné (Chabaud & al, 2005, p.13).

L'incubateur Emergys s'intéresse tout particulièrement à ceux aujourd'hui considérés comme une part importante des créatifs que sont les étudiants, thésards ou enseignants-chercheurs, en participant à valoriser les résultats de leur recherche afin de créer une

²⁶ Par exemple, en 2011, trois événements d'ampleur sur l'innovation ont été organisés en Haute-Normandie sur un temps resserré de 6 semaines tandis que peu d'animation étaient prévues le reste de l'année, ce qui témoigne d'une difficile coordination d'ordre stratégique à l'échelle d'une région.

entreprise. S'intéresser aux doctorants a été un moyen de pérenniser l'activité des incubateurs publics, tant les candidats ne sont pas nombreux. L'obligation d'être incubé au sein d'un laboratoire de recherche spécialise l'activité de l'entreprise sur le positionnement de l'innovation de pointe. Plus précisément, cette obligation est inscrite dans le cahier des charges d'Emergys. Reposant sous l'argument de l'apport de la proximité géographique qu'apporteraient les districts, technopôles et autres clusters, les projets situés dans ou à proximité d'un site scientifique, ainsi que des relations étroites avec les laboratoires garantissent la solidité du projet. Quelle que soit leur origine, ces différents projets de création d'entreprise auront, dans la mesure du possible, une collaboration avec un laboratoire public²⁷. Il est aussi possible que des membres des entreprises se rapprochent des laboratoires dans un second temps pour améliorer leur innovation naissante. En France, près de la moitié des entreprises incubées valorise des résultats de la recherche publique, tout comme en Bretagne (54 projets sur 100 de 2000 à 2009 sont liés à la recherche publique par la collaboration avec un laboratoire). Les autres projets sont aussi issus de la recherche et impliquent des personnels scientifiques tout en valorisant leurs travaux ou bien des personnes formées par la recherche (doctorants, post-doc). Seulement 3 créations bretonnes sont liées à la recherche privée entre 2000 et 2011 alors que ce chiffre monte à 5% sur le plan national (52 en France de 2000 à 2006).

Une fois sélectionnés, les CEI, à travers leur projet innovant, bénéficient d'un apport conséquent pour permettre la création d'entreprise. Fonctionnant sur le principe d'une avance remboursable en cas de succès, les incubateurs proposent en règle générale, en plus d'une intégration dans les réseaux professionnels, un hébergement, un accompagnement au développement qui est personnalisé afin de les aider à s'organiser : structuration, réseautage, mise en place du business plan, constitution de l'équipe, choix du statut juridique de l'organisation, accompagnement pour la propriété industrielle, puis une aide pour la stratégie marketing, l'intermédiation financière, la recherche de partenaires de travail et bien sûr la communication. Ces ressources nécessaires sont les plus habituelles à toute entité naissante pour survivre sur un marché (Chrisman, 1999). L'accompagnement prend forme le plus souvent par le financement de prestations extérieures telles qu'une étude de marché ou le dépôt de brevets en plus de l'intégration au sein de réseaux professionnels qui est le facteur-clé identifié comme le principal apport a posteriori par les CEI. Enfin, des locaux sont prêtés par des laboratoires avant d'entrer plus tard dans des pépinières si l'entreprise est créée.

L'incubateur régional a son siège basé à Rennes au sein de la Maison de la technopole, située sur le site de Beaulieu, haut-lieu de l'innovation technologique des TIC car c'est l'association Rennes Atalante qui assure la gestion juridique et financière de l'incubateur Emergys en plus d'être gestionnaire de la technopole de Rennes-Saint-Malo. Rennes

²⁷ Quatre types de projets sont éligibles pour intégrer Emergys : 1- les projets innovants issus de la recherche publique, c'est-à-dire valorisant les résultats des travaux d'un laboratoire public sans que le chef de projet soit nécessairement issu d'un établissement d'enseignement supérieur et de recherche ; 2- les projets innovants liés à la recherche publique, c'est-à-dire issus du milieu économique mais ayant établi une réelle collaboration avec un laboratoire public et bénéficiant de l'appui du laboratoire ; 3- depuis 2004, les projets lauréats du Concours national d'aide à la création d'entreprises de technologies innovantes du ministère chargé de la recherche, même sans lien à l'origine avec la recherche publique, à la condition d'avoir obtenu la validation technique ou scientifique avant l'entrée en incubation ; 4- les projets valorisant les résultats de la recherche privée, via des conventions de partenariat.

Atalante est une structure associative dont l'équipe est recrutée pour répondre aux besoins des entreprises adhérentes au technopôle rennais, une fois l'accueil et l'implantation réalisés. L'association a des missions proches de celle de l'incubateur : elle aide à finaliser les projets d'implantation de toutes entreprises qui sont dans les domaines de spécialisation du technopôle. Pour cela, l'association composée de plus de 250 adhérents professionnels et scientifiques, oriente vers les interlocuteurs clés et introduit dans le réseau du millier d'entreprises locales et organismes impliqués dans le technopôle rennais. 5 chargés de mission mettent en relation les nouveaux membres de l'association pour de potentiels partenariats industriels, de recherche avec les laboratoires existants, ou bien avec les établissements d'enseignement supérieur afin de travailler avec une main d'œuvre qualifiée. Cette proximité de compétence fait que le personnel dédié à l'incubateur est le même que pour les autres entreprises, principalement au travers des 5 chargés de mission. Le directeur de Rennes Atalante est aussi le directeur de l'incubateur Emergys, ce qui complique la lisibilité de ce dernier en tant qu'entité régionale : un créateur d'entreprise, innovante ou non, rencontrera les mêmes interlocuteurs de soutien, même si ensuite, les besoins ne sont pas les mêmes. Cela n'a pas d'effet sur le nombre d'entreprises innovantes qui prend contact avec l'incubateur et lors des événements de Rennes Atalante, les entreprises incubées à Rennes sont traitées de la même manière que les autres membres de l'association. Ainsi, lors des deux actions spécifiques qui facilitent les relations internes entre les entreprises du technopôle, celles incubées ont toutes leur place : des conférences-débats mensuels intitulées *Les Matinales Rennes Atalante* sont reconnues pour avoir un succès d'audience car elles sont l'occasion de faciliter les échanges entre les membres de l'association à la fois pour se former sur l'actualité économique, technologique ou fiscale mais aussi pour réseauter. De même, l'organisation de groupes de travail thématiques réguliers (technologies de l'information, agroalimentaire, valorisation de la recherche...) rassemble des industriels et des scientifiques et sont des sessions ouvertes à tous. De manière plus managériale, ce sont des groupes de réflexion puis d'action de la dynamique territoriale susceptible d'en découler, qui sont ouverts aux membres participant à la stratégie sur le long terme et qui pilotés par Rennes Atalante, lui conférant un rôle d'animation locale. Les CEI y ont leur place s'ils le souhaitent, au même titre que les autres entrepreneurs.

Ces éléments d'intégration dans le milieu entrepreneurial local peuvent toutefois être opposés à un postulat difficile à vérifier : le fait que Rennes Atalante soit le porteur juridique de l'incubateur sans apport de personnel supplémentaire pour celui-ci, ne contribue pas à une dissociation des activités entre le soutien local des entreprises adhérentes à Rennes Atalante et celui des entreprises innovantes incubées. Le métier des CM est le même auprès de toutes les entreprises. Toutefois, les entreprises incubées ont un profil différent avec des dirigeants qui sont très ancrés dans l'univers de la recherche et par conséquent éloignés de la gestion d'entreprise. La principale différence identifiée est l'aspect « psychosociologique » du CEI incubé. Cette expression utilisée par les CM, montre que leur travail est de transformer celui qui a été chercheur vers le métier d'entrepreneur. En effet, la formation supérieure en France est considérée encore comme distante des préoccupations des entreprises tandis que les universités anglo-saxonnes seraient plus favorables à ce type de transfert de technologies grâce à une promotion de la culture entrepreneuriale à tous les niveaux de l'enseignement (Majoie, 1999). A Rennes, la Maison de l'Innovation Sociale et de l'Entrepreneuriat a été créée en 2010 au sein de l'université Rennes 2 et a dû réorganiser ses

objectifs : au départ pensée pour accompagner les étudiants à la création d'entreprise innovante de la sphère sociale, l'absence de candidat l'amène à sensibiliser les étudiants à l'entrepreneuriat, passant d'un rôle d'acteur à celui de promoteur. Le réseau relationnel des CEI est très resserré parmi les acteurs universitaires et il y a tout un travail d'accompagnement vers les acteurs du marché pour que l'entrepreneur intègre un autre écosystème et bascule vers un environnement organisationnel plus élargi. Cette différence de profil rappelle les travaux de chercheurs américains qui distinguent les network entrepreneurs des solos entrepreneurs, les premiers sachant mobiliser un réseau pour reconnaître leur opportunité de création d'entreprise, tandis que les seconds se suffisent à eux-mêmes dans la conceptualisation de l'idée mais s'isolent pour la dimension entrepreneuriale (Hills & al., 1997). La dimension relationnelle apparaît comme un critère fort pour la réussite de l'entreprise, c'est pour cela que l'intégration au sein d'Emergys s'organise autour de phases de sélection qui impliquent les entrepreneurs plus anciens. Cette organisation autour de l'innovation peut avoir comme conséquence l'homophilie structurelle de ce type de recrutement et de cooptation par les pairs (Crespo, Suire, Vicente, 2013). Des situations peuvent être ambivalentes en matière de confiance et de partage de valeurs au regard du type d'innovation soutenue, aboutissant à un verrouillage de l'innovation.

4. Le partenariat CEI-CM (créateur d'entreprise innovante et chargé de mission de l'incubateur) pour l'encastrement social

L'incubateur tient le rôle de filtre par rapport à l'ensemble des prestataires qui essaient d'entrer en lien avec les nouvelles entreprises, garantissant le bon fonctionnement des partenariats (Chabaud & al., 2005, p.7). En effet, les CEI intègrent d'autres réseaux d'accompagnement et ne reposent pas tous leur soutien sur l'incubateur. L'encadrement social s'effectue au sens de Mark Granovetter, combinant l'encastrement relationnel et l'encastrement structural, offrant alors une pérennité des relations dans le milieu d'affaires. Les CM de l'incubateur encadrent les CEI, déterminent les prestations nécessaires au projet et aux porteurs, pour en assurer le suivi. Il est important de savoir juger les réels besoins pour ne pas glisser vers des études peu utiles, confirmant ce qui est déjà sûr ou servant à légitimer autre chose que le soutien à l'entreprise. L'exemple de l'incubateur ardennois montre les limites des financements publics pour une aide managériale (Berger-Douce, 2003). En concertation avec les CEI, les CM qualifient la faisabilité économique et industrielle du projet avant d'aborder la recherche du premier financement. Ils ont donc la responsabilité d'évaluer s'il faut arrêter les opérations qui ne paraissent pas viables. Les incubateurs doivent se cantonner à leur mission et ne pas entrer dans les phases de « pré-incubation » (études préalables de faisabilité technique avant la sélection du projet qui doivent être assurées par d'autres accompagnants) ni de « post-incubation », (phases ultérieures de développement industriel de l'entreprise ni même des conseils apportés aux entreprises sorties de l'incubateur) qui ont d'autres instances dédiées (CEEI²⁸, pépinières...) pour prendre le relai. C'est une restriction d'autant plus difficile à respecter que les différentes étapes n'ont pas les mêmes risques. Les étapes de création qui vont de la faisabilité tant technique qu'économique jusqu'au prototypage sont plutôt considérées comme bien accompagnées par les CM tandis que l'industrialisation et la commercialisation

²⁸ Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation

de l'innovation sont des phases moins encadrées (SRI, 2008, p.12), notamment pour la difficulté de répondre à des besoins de marché d'une innovation qui est trop souvent en décalage avec la société.

Les différentes phases de l'accompagnement proposées par l'incubateur sont clairement d'ordre relationnel et basées sur des expertises en gestion d'entreprise²⁹. Peut y être ajouté le soutien psychologique aussi appelé coaching afin de rompre avec la solitude de l'entrepreneur (Albert, Bernasconi & Gaynor, 2002). Ce coaching est à prendre en compte de manière primordiale puisque dans une enquête auprès des entrepreneurs (Novancia, 2011), ces derniers estiment que la fonction de direction générale, celle qu'ils occupent, est la plus stressante dans l'entreprise, suivie de la fonction commerciale, et de la finance, c'est-à-dire les trois apports proposés par l'incubateur. Interrogés sur les difficultés qu'ils éprouvent dans l'exercice de leurs fonctions, les entrepreneurs citent d'abord le stress lié aux responsabilités et aux résultats (44,8% des personnes interrogées), le contexte économique difficile (34,8%) puis le caractère artificiel des relations humaines (20%). Ce dernier point est important puisque sur une autre question, l'aspect relationnel est mis en avant par les entrepreneurs comme étant leur seconde plus grande source de satisfaction (derrière les résultats visibles) et, loin devant la reconnaissance professionnelle et la variété des missions. Si les travaux scientifiques sur l'accompagnement d'entreprise ont l'habitude de souligner le besoin des futurs entrepreneurs en matière de ressources, plus récemment, des travaux mettent en exergue un second rôle essentiel qui consiste à permettre à l'entrepreneur accompagné d'acquérir des savoir-faire le rendant autonome et apte à gérer sur le long terme son entreprise (Chabaud & al., 2005). La variabilité des différentes aides précitées pour le bon développement des entreprises nouvelles tient au fait que chaque outil est destiné à remédier à des faiblesses diverses de la nouvelle entité. Mais dans l'ensemble des cas, la dimension relationnelle tient une importance majeure, constitutive du succès de l'entreprise. En plus de la proximité géographique, c'est bien la proximité relationnelle des acteurs qui déterminent l'ampleur des externalités de connaissance (Madiès & Prager, 2008), ainsi, dans le cadre de la théorie des réseaux sociaux, est distingué le double apport de l'incubateur : les réseaux internes de l'entrepreneur et les réseaux externes.

4.1 Les réseaux internes : l'apport de l'entre soi et ses limites

L'événement des *Matinales* est ouvert à l'ensemble des membres de l'association Rennes Atalante. Au rythme d'un rassemblement tous les 2 mois environ, cet outil d'échange donne la part belle aux entreprises incubées, notamment lors d'une *Matinale* qui, chaque année est

²⁹ On retrouve le plus souvent le phasage du projet et la construction d'un calendrier des actions à réaliser pendant la période d'incubation, l'assistance en matière de propriété industrielle, l'aide à la constitution ou au renforcement de l'équipe, l'aide à l'élaboration d'un cahier des charges (assistance au choix des sous-traitants, puis sélection, qualification, suivi et évaluation des prestations externes réalisées pour le compte des porteurs de projet), l'accompagnement dans l'élaboration du plan d'affaires, l'accompagnement dans la définition de la stratégie marketing de l'entreprise, l'intermédiation financière et la recherche de partenaires (investisseurs privés, fonds d'amorçage), dans la recherche de financement de haut de bilan, l'accompagnement dans la recherche et le montage de dossiers de demandes d'aides, l'assistance à la recherche de partenaires industriels, l'accompagnement en termes de communication et de promotion de l'entreprise (notamment faire venir les médias comme la presse locale, régionale, nationale, télévision... pour des occasions ciblées, en tant qu'institution territoriale), la mise en place d'actions de formation sur mesure tout au long de la période d'incubation.

un succès d'audience lorsqu'il s'agit de présenter les dernières entreprises implantées à Rennes. De même, celles qui ont achevées leur incubation et viennent d'entrer en pépinière ou se lancent sur le marché sont systématiquement présentées à la communauté technopolitaine à travers ce rendez-vous fréquenté, notamment par des business angels. Cette culture de rencontre sur le site technopolitain contribue aux relations spécifiques liées à l'incubation. Concernant plus précisément les réseaux internes au sein de l'incubateur, il s'agit de prendre en compte la dynamique relationnelle entre le CEI et le CM. Cette relation a une forme intime dans la mesure où chaque chargé de mission est responsable du suivi des projets incubés. L'aboutissement relationnel est la quête d'une autonomie grâce à des apprentissages multiples qui sont basés sur les relations interpersonnelles avec plusieurs partenaires, en tant que compétence clé qui correspond au bon développement des petites entreprises. Pour cela, le suivi psychologique par l'incubateur est important, laissant la place à une confrontation des représentations de part et d'autre (Vertstraete, 1997) pour une mise en confiance. L'écoute mutuelle est un critère essentiel qui n'est pas assez traité en tant qu'outil d'accompagnement. Cette écoute ne concerne pas strictement la relation CEI-CM. Les CEI entre eux ont des relations qui peuvent être professionnelles (il arrive que l'un devienne client de l'autre) mais surtout, une communauté de pratique peut se créer informellement (Lamy, 2012), participant à l'identité professionnelle lorsque chacun se raconte auprès des autres entrepreneurs, eux aussi en quête de repères pour se rassurer. A l'origine, les communautés de pratique étaient considérées comme des entités qui émergent du fait de l'existence d'une pratique commune : *la pratique commune amène la communauté*. Toutefois, A. Lamy ne recommande pas la dimension utilitariste des communautés de pratique, en tant qu'institutionnalisation systématique. Il la réfute comme méthode d'organisation et de management : *la communauté viserait à organiser la pratique*. Si l'on en reste à l'idée de simple échange, favoriser le partage entre praticiens permettra ou non de faire émerger une communauté strictement à partir de la capacité des acteurs à développer une pratique commune. Mais cette situation n'est pas garantie à chaque fois. Or des incubateurs, pour justifier leur rôle, ont tendance à faciliter l'institutionnalisation de ces formes organisationnelles. Cela apparaît comme une légitimation de leur rôle d'accompagnant. Toute la difficulté repose donc sur la dimension ascendante de ces moments qui doivent provenir d'une volonté commune et non être proposé par les CM.

L'apprentissage en incubation se fait grâce à l'échange avec les pairs, ceux qui sont passés par les mêmes étapes pour construire leur entreprise dans l'objectif de rendre pérenne le projet de technologie innovante. Cette forme de réseautage se conjugue avec un rapprochement de l'entrepreneur vers des acteurs complémentaires qui peuvent l'aider à structurer et réaliser son projet. Dans les deux cas, c'est bien le rôle des réseaux dans la dynamique du projet entrepreneurial qui est une condition à la réussite de l'affaire. Des chercheurs se sont intéressés à ces liens ; les travaux de Ronald Burt démontrant le caractère fondamental des réseaux bâtis à partir des intérêts personnels de chacun, tandis que Mark Granovetter analyse la nature des réseaux mobilisés et la tension entre l'encastrement (pour assurer la confiance et la délégation de ressource ou d'autorité) et le désencastrement (dissocier les relations personnelles et professionnelles) qui caractérisent l'activité de l'entrepreneur. Il considère que les liens faibles (épisodiques, sans profondeur relationnelle) sont une condition de la réussite du projet, notamment pour mieux saisir l'environnement dans lequel on est (compréhension des dynamiques individuelles, organisation des communautés professionnelles, accès à des informations issues de réseaux

éloignés des réseaux quotidiens) mais aussi pour tenir un rôle de médiateur entre les différents réseaux (pour combler ce que Burt appelle les trous structurels – 2000). La théorie est la suivante : les individus qui vivent à une intersection de différents univers sociaux ont plus de chances d'avoir de bonnes idées (Burt, 2002, p.1) car l'individu est confronté aux différentes façons de voir divers réseaux et peut ainsi observer d'une part les apports de chaque réseau pour les autres et les manques de chaque réseau, ce qui le place en bonne position pour innover. Il en retire des bénéfices informationnels et un meilleur contrôle de l'information tout en optimisant la capacité à l'innovation disruptive (Crespo, Suire, Vicente, 2013). Cette position de « go between » ou de passerelles permet aussi une très bonne diffusion de l'information afin de communiquer sur les différents projets à promouvoir (Castellan, 1973) : le cheminement de l'information est une diffusion lente d'un réseau à l'autre dans la mesure où les personnes communes à plusieurs réseaux sont rares ; la diffusion est bien plus forte à partir d'individus clés liées à des membres d'autres réseaux.

4.2 Les relations externes : le passage difficile de la sphère publique à la sphère privée

L'incubateur joue un rôle de premier plan pour l'intégration dans les réseaux qui ouvrent vers des partenaires variés et de nature différente en étant des médiateurs dans les trous structurels (Chabaud, Perret & al., 2003). Les liens avec les laboratoires permettent d'identifier les porteurs de projets naissants et les liens avec les autres partenaires sont pour le développement du projet (organismes financiers, CCI, consultants, prestataires de services manageriaux). Le statut de l'incubateur (privé ou public) n'oriente pas vers les mêmes réseaux : les relations d'affaire que l'on peut rassembler sous l'expression de *business* sont l'apanage des incubateurs privés tandis que les incubateurs publics sont plus orientés sur des aides pratiques. Le MER stipule que l'incubateur doit faire bénéficier le CEI de son réseau de relations avec tous les acteurs économiques (entreprises, banques, investisseurs, pépinières...) et préparer au mieux le créateur à la recherche des premiers financements et des premières levées de fonds, qui est l'étape cruciale pour la création de l'entreprise (MER, 2004). Dans sa thèse, A. Lamy conclue que « les incubateurs sont ainsi confrontés en permanence à deux logiques institutionnelles, une logique de marché partagée par les entreprises accompagnées et un certain nombre d'acteurs de l'environnement socio-économique, et une logique de service public largement dominante chez les promoteurs des incubateurs que sont le Ministère de la recherche et les établissements publics de recherche » (Lamy, 2012) et il a identifié dans l'étude de cas de l'incubateur Normandie Innovation, une capacité à équilibrer ces deux manières de fonctionner.

Chabaud et al. accordent une importance au profil du directeur de l'incubateur, celui qui facilite le réseautage selon son parcours, son actuelle insertion dans différents réseaux, tandis que les pépinières sont particulièrement faibles pour cet apport. Un directeur d'incubateur doit idéalement avoir une expérience du monde de l'entreprise, du management et de la valorisation (MER, 2004). Il doit s'entourer d'une équipe aux membres complémentaires et peut solliciter des expertises externes (consultatives et à l'usage du directeur pour l'aider dans sa prise de décision). C'est un individu clé qui est attendu, avec un profil d'entrepreneur qui sait prendre des risques. Plus largement, selon A. Lamy, la contradiction entre les deux logiques (de marché et de service public) peut s'associer à la logique professionnelle de l'entité étudiée, qui s'analyse par le type de recrutement des membres de l'organisation (issus de la sphère public ou de l'entrepreneuriat) et le

réseautage qui en découle. Le directeur de l'incubateur breton a un parcours qui tisse les liens entre l'institution publique et les entreprises et dont on peut supposer une primauté accordée à la sphère publique : issu de l'ingénierie électronique, il a passé 4 années au sein de la direction du développement économique de Rennes Métropole avant d'avoir été lui-même accompagnateur d'entreprises pendant 2 ans. De la même manière, les CM doivent avoir l'expérience du milieu industriel et commercial, le management de projets, l'ingénierie financière, la veille technologique, la capacité à constituer et à animer un réseau. Pour cela, les membres de l'équipe doivent bénéficier de formations régulières. L'équipe rennaise de l'incubateur breton est ancrée dans ce profil, même si certains membres y travaillent depuis plusieurs années, ce qui questionne la capacité de renouvellement des réseaux. L'organisation sociologique de l'incubateur montre que les liens avec l'institution métropolitaine, le principal financeur³⁰ de l'association technopolitaine rennaise, sont forts, au détriment d'un versant entrepreneurial marqué. On est bien dans le modèle observé dans la thèse d'A. Lamy. Le double rôle de dirigeant d'une technopôle et d'un incubateur amène vers une dominante de la sphère publique, ce qui ne facilite pas la mise sur le marché. Toutefois, il est difficile d'identifier si ce penchant vers la logique de service public n'est pas facilitée par la taille des villes bretonnes dont Rennes est la plus importante et qui accueillent peu d'entrepreneurs puissants sur le plan national et international. Les villes bretonnes n'offrent pas un climat d'affaires particulièrement ouvert sur le risque et la dimension business que l'on trouve dans de grandes villes mondiales d'une toute autre envergure. Dans le cadre de la stratégie de développement économique de la communauté d'agglomération impulsée en 2011 et 2012, le climat d'affaires a été l'un des projets à consolider mais les préconisations qui en sont ressorties ne présagent pas une capacité à renforcer ce point faible qui est structurel à la capitale bretonne.

Pour autant, la création d'entreprise innovante est plus forte sur le territoire rennais qu'ailleurs en Bretagne, corrélant le poids économique des pôles bretons. Les projets se répartissent en Bretagne proportionnellement à la densité des activités de recherche des différentes villes, ce qui octroie un projet sur deux à Rennes, tandis que le deuxième pôle, Brest, en concentre moins d'un quart. L'introduction dans la communauté des entreprises technopolitaines locale repose sur une mise en avant d'atouts d'ordre territoriaux et culturels et qui attireraient les nouveaux membres : la proximité des campus pour le recrutement aisé d'un personnel bien formé ; l'environnement technologique valorisant des technopoles qui rassemblent plusieurs milliers de chercheurs ; la proximité de grands donneurs d'ordres industriels et de grands comptes ; l'intégration dans les réseaux de collaborations de l'innovation ; avec la mise en avant de l'attrait (défini dans le texte sur les AIS) composé du cadre de vie, de la proximité de Paris, de la modération des coûts immobiliers... l'Ouest de la France est une localisation recherchée par les entreprises souhaitant assurer leur développement et la connexion avec l'extérieur de la Bretagne est facilitée en étant proche de Rennes. Françaises ou étrangères, ces entreprises connaissent souvent le potentiel scientifique et technologique du territoire grâce à un partenaire industriel déjà présent en Ille-et-Vilaine. En réalité, ces atouts territoriaux ne sont pas prouvés en tant que levier de développement mais il est socialement admis que la proximité de telles aménités facilite le développement de l'entreprise et plus largement le développement du territoire. Aucun de ces atouts n'est spécifique à Rennes ou même la

³⁰ RM finance près de la moitié du budget annuel de l'association Technopolitaine, loin devant le conseil général (18%, le conseil régional (13%), l'agglomération malouine (9%) et les entreprises elles-mêmes (9%).

région Bretagne, mais ce sont bien des atouts que l'on retrouve dans bon nombres de villes françaises.

Le rapprochement vers les pairs et l'orientation vers les soutiens managériaux sont la mission principale des incubateurs, et peu de place est accordée au capital-risque avec une quête de retour sur investissement, formule que l'on retrouve davantage dans les incubateurs privés (Chabaud & al., p.14). Or l'ensemble de l'accompagnement possible par les pouvoirs publics nationaux ou locaux ne sauraient être suffisant dans la mesure où la jeune société a aussi besoin de fonds financiers (Martin & Scott, 2000). Sur ce point, un réseau d'acteurs privés rennais existe, le plus important de Bretagne. Parmi les partenaires financiers, plusieurs entités solides sont impliquées dans un travail récurrent avec l'incubateur. Des investisseurs qui font des choix géographiques comme Bretagne Jeunes Entreprises (BJE) ou Ouest-Ventures. La première est une société de capital-risque qui a un caractère institutionnel (CRB et CDC Entreprises sont actionnaires), dédiée aux jeunes entreprises installées en Bretagne. Grâce à ses apports en capitaux issus de quatre banques régionales (Banque populaire de l'Ouest, Crédit Mutuel de Bretagne, Caisse d'épargne Bretagne-Pays de Loire, Crédit Agricole) ainsi que d'OSEO Bretagne, BJE contribue à structurer et sécuriser les jeunes entreprises bretonnes. La seconde soutient des entreprises basées exclusivement en Basse-Normandie, Pays-de-la-Loire et Bretagne et comme la première, elle est installée à Rennes. Ce n'est pas le cas de la société financière Lorient Développement qui propose de petits investissements pour les entreprises lorientaises, en tant que société de capital risque de proximité. Rattachée à l'agence d'urbanisme du Pays de Lorient, c'est une entité liée à la sphère publique, au contraire des deux suivantes : iSource et Innovacom. Ces deux investisseurs en capital-risque ont une spécialité thématique autour des TIC. iSource est depuis 1998 un investisseur en capital-risque spécialisé auprès des jeunes entreprises (moins de 5 ans d'existence) dans le secteur des TIC (développement de logiciels, conception de composants pour la téléphonie, services Internet ou multimédia nouveaux). Cet investisseur travaille avec d'autres détecteurs que les incubateurs publics. Innovacom est une entité de capital-risque détenue à 50 % par France Telecom Capital Development, entité qui gère les participations de France Télécom-Orange. Acteur majeur du capital-risque en France, Innovacom est l'un des rares fonds français présent à l'international puisqu'en plus de Paris, il est basé à Stockholm. En définitive, l'ensemble de ces partenaires est suffisamment varié pour soutenir la non-spécialisation de l'incubateur, bien que l'on puisse observer une organisation dédiée aux TIC, en tant que secteur porteur. Rennes est en Bretagne une place d'affaires clé de l'ensemble de ces partenariats, par la localisation des investisseurs et la spécialisation des domaines d'activités. Pour autant, la mise en place de financements par la Région Bretagne (comme le PHAR) ou plus largement des fonds d'amorçage régional, c'est-à-dire des financements publics qui fonctionnent sur des principes proches de ceux des financeurs privés, témoignent d'un manque d'investisseurs privés qui seraient disposés à financer les jeunes entreprises technologiques rennaises et bretonnes.

Conclusion : de nouveaux modes d'accompagnement

L'incubateur Emergys offre une dynamique et un milieu fertiles à l'innovation qui s'arrogent d'un climat d'affaire adéquat à la création d'entreprise innovante, répondant ainsi à la

définition communément admise d'un incubateur dans la communauté scientifique : « l'accompagnement se présente comme une pratique d'aide à la création d'entreprise, fondée sur une relation qui s'établit dans la durée et n'est pas ponctuelle, entre un entrepreneur et un individu externe au projet de création. A travers cette relation, l'entrepreneur va réaliser des apprentissages multiples et pouvoir accéder à des ressources ou développer des compétences utiles à la concrétisation de son projet » (Fayolle & Cusin, 2005, p.79). Bien que le marché soit une incitation en soi, l'accompagnement précoce des entreprises pour permettre leur éclosion est un défi. Récemment, l'émergence d'un certain nombre de tiers lieux institutionnalisés (Oldenburg, 1991) et en premier lieu le réseau des cantines numériques, offre une complémentarité aux dispositifs plus anciens en se positionnant en phase amont des projets, que ce soit pour des phases d'idéation, de maturation ou encore de mise en réseau des compétences. Ces nouveaux dispositifs ont le même objectif de sortir l'entrepreneur le plus tôt possible de son isolement. Aujourd'hui ce mouvement en plein essor³¹ en France et dans le monde navigue entre réelle volonté de porter l'innovation collective sur les territoires et un instrument de valorisation des politiques publiques. Le texte de Raphaël Suire dans le cadre du projet POPSU Rennes donne des éléments d'analyse sur la Cantine Numérique Rennaise. Son émergence repose sur une différence forte : les cantines et les tiers lieux sont nés dans un contexte foisonnant d'entrepreneuriat et sont plutôt dans une démarche ascendante (bottom-up), ce qui n'empêche pas la présence de l'acteur public qui peut tenir le rôle de levier du développement local. C'est une démarche qui se différencie de celle descendante (top down) où l'Etat impulse pour que les technopôles portent ensuite les projets d'incubateur. L'espace urbain est immédiatement ciblé, au détriment de l'échelon régional, échelon intermédiaire qui relie à l'Etat. Au regard de ce qui vient d'être expliqué pour les incubateurs, on peut s'interroger sur l'acteur public local qui a souvent piloté, financé et co-construit la décision, ce qui questionne son influence sur l'objet cantine (Suire, 2013). Tout comme la Cantine consulte les membres de Rennes Métropole lors des prises de décision stratégiques, les incubateurs ont connu la même configuration à leurs débuts avec des acteurs publics très présents. D'une part, la volonté de disposer d'un incubateur dans chaque région administrative a été une règle implicite qui n'a pas été imposée dans l'appel à projet de la fin du XX^e siècle ; d'autre part, un commissaire du gouvernement avait accès aux divers fonctionnements juridiques des incubateurs afin d'observer et comparer le mode administratif de chacun d'eux. Ainsi, l'influence du service public a contribué à orienter l'évolution des incubateurs, tout comme aujourd'hui, les instances métropolitaines agissent sur l'évolution stratégique des cantines numériques, que ce soit à Rennes mais aussi à Rouen ou Brest. La situation nantaise est toute autre, montrant un autre modèle de fonctionnement où les pouvoirs publics sont peu présents.

Bibliographie

³¹ En octobre 2012, plus de 2000 espaces de co-working et tiers lieux associés sont recensés dans le monde (2072 exactement dont 878 en Europe, 797 en Amérique du Nord, 176 en Asie, 126 en Amérique du Sud, 72 en Australie, 23 en Afrique). En France, les Cantines sont installées ou en sont en cours, tellement le phénomène est récent et plaît aux acteurs locaux, dans plusieurs villes : Paris, Lille, Lyon et Marseille pour les plus grandes métropoles, puis les grandes villes que sont Strasbourg, Nice, Nantes, Bordeaux, Rennes, Brest, Rouen ou Caen. Les Cantines « historiques » (Paris, Rennes, Nantes, Toulouse, Toulon) se sont regroupées au sein du réseau des cantines afin de protéger et d'accorder le label Cantine aux tiers-lieux qui en feraient la demande et qui présenteraient des caractéristiques conformes au cahier des charges rédigé par le réseau.

Albert P., Bernasconi M. & Gaynor L., 2002, Les incubateurs, émergence d'une nouvelle industrie. Comparaison des acteurs et de leur stratégie : France, Allemagne, Grande Bretagne, éd. Miméo

Aghion P., Askenazy P., Berman N., Crette G. et Eymard L., 2008, "Credit constraints and the cyclical behavior of R & D investment: Evidence from France", PSE Working Paper, n°26

Berger-Douce S., 2003, L'incubateur régional, catalyseur du processus entrepreneurial ?, intervention lors du colloque L'entrepreneur en action : contextes et pratiques à Agadir, 23 et 24 octobre

Burt R., 2000, The network structure of social capital, in Sutton R.I. & Staw B (eds), Research in organizational behavior, vol.22, Greenwich, ed. JAI press

CSES, 2002, Center for strategy and evaluation services, 2002, Benchmarking of business incubators, final report, commission européenne

Chabaud D., Charrière V., Ehlinger S., Perret V., Revault, N., 2002, Entrepreneuriat, pépinières et incubateurs: un programme de recherche focalisé sur les structures d'accompagnement, communication lors des 16^è journées nationales des IAE à Paris

Chabaud D., Ehlinger S. & Perret V., 2003, Les incubateurs d'entreprises innovantes: un réseau entrepreneurial reconfiguré, intervention lors de la 12^è conférence de l'AIMS à Carthage du 3 au 6 juin

Commission européenne, 1998, Meilleures pratiques dans le domaine des pépinières d'entreprise et du soutien à l'innovation, Helsinki

Chrisman J.J., 1999, The Influence of Outsider-Generated Knowledge Resources on Venture Creation, Journal of Small Business Management, n°37-4, pp.42-58

Crespo J., Suire R. et Vicente J., 2013, Lock in or Lock out? How structural properties of knowledge networks affect regional resilience? in Journal of Economic Geography, 4, pp.

Crevoisier O., 1994, « Dynamique industrielle et dynamique régionale : l'articulation par les milieux innovateurs », *Revue d'Economie Industrielle*, n° 70, pp.33-48

Fayolle A. & Cuzin R., 2005, « Les dimensions structurantes de l'accompagnement en création d'entreprise », *La Revue des Sciences de Gestion*, n° 210, pp.77-88

Gaujard & Lenclud, 2011, « Regards sur les effets d'une formation en entrepreneuriat sur des élèves-ingénieurs », lors des journées Regards croisés sur les pratiques de l'accompagnement, APCE

Granovetter M. 2000, *Le marché autrement. Les réseaux dans l'économie*. introduction, éd. Desclée de Brouwer, 239 p.

Hargadon & Douglas, 2001, When innovations meet institutions: Edison and the design of electric light, *Administrative Science Quarterly*, n°46, pp.476-501

Harfi M. et Mathieu C., 2009, "Investissement en R & D des entreprises et cycles économiques dans les pays de l'OCDE", La Note de veille, n°153, Centre d'analyse stratégique, octobre

Hernandez E-M., 2006, « Les trois dimensions de la décision d'entreprendre », in revue française de gestion, pp.337-358

Hills G.E., Lumpkin G.T. & Singh R.P., 1997, Opportunity recognition: perceptions and behaviors of entrepreneurs, in *Frontiers of entrepreneurship research*, Wellesley, MA, Babson college

Hite J. & Hesterly W.S., 2001, The evolution of firm networks: from emergence to early growth of the firm, in *Strategic management Journal*, 22-3, pp.275-286

Hoffmann-Martinot V., 1999, Les grandes villes françaises : une démocratie en souffrance », in Gabriel O. & Hoffmann-Martinot V., *Démocratie urbaines. L'Etat de la démocratie dans les grandes villes de 12 pays industrialisés*, éd. L'Harmattan

Lamy A., 2012, « La fabrique de l'accompagnement entrepreneurial : le cas d'un incubateur technologique régional », thèse de doctorat en Science de gestion, Université de Caen-Basse-Normandie

Madiès & Prager, 2008 Centre d'analyse stratégique Note d'analyse 208, Entreprises et innovation Les aides publiques à la R & D : mieux les évaluer et les coordonner pour améliorer leur efficacité

Majoie B., 1999, Recherche et innovation : la France dans la compétition, La Documentation Française

Martin S. et Scott J.T., 2000, "The nature of innovation market failure and the design of public support for private innovation", *Research Policy*, n°29, pp. 437-447

- Malerba F., 1999, "Sectoral Systems of Innovation and Production", *DRUID Conference in National Innovation Systems, Industrial Dynamics and Innovation Policy*, Rebuild, pp.9-12,
- Martinez M., 2004, Etude Rexecode-IDATE, rapport final pour la DIGITIP, 53 p.
- Miège B., 1996. *La société conquise par la communication. I. Logiques sociales*, Grenoble : PUG, 226 p.
- Ministère de la recherche, 2001, Les incubateurs d'entreprises innovantes liés à la recherche publique, bilan intermédiaire
- Ministère de la recherche, 2004, Objectifs et bonnes pratiques de fonctionnement des incubateurs liés à la recherche publique pour la période 2004-2006, 10 p.
- Novancia, 2011, Perception d'entrepreneurs en activité et de jeunes se destinant à cette carrière, septembre, Enquête auprès de 250 entrepreneurs et 250 dirigeants commerciaux
- Oldenburg R., 1991, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*, ed. Marlowe & Company
- Schumpeter JA., 1990 (1972), *Capitalisme, socialisme et démocratie : Suivi de Les possibilités actuelles du socialisme*, éd. Payot, 451 p.
- Stinchcombe A.L., 1965, Social Structure and organizations, in J.G.March (ed.), *Handbook of Organizations*, pp.142-193
- Schéma Régional de l'Innovation de la région Bretagne, 2008, 147 p.
- Stark D., 2009, *The sense of dissonance. Accounts of Worth in Economic Life*, Princeton University Press, 245 p.
- Suire R., 2004, « Des réseaux de l'entrepreneur aux ressorts du créatif : quelles stratégies pour les territoires ? », *Revue Internationale des PME*, 2, p123-145,
- Suire R., 2013, « Numérique : Rennes à la peine, Nantes s'envole » *Revue Place publique* n°23, pp., 131-134
- Versraete T., 1997, Cartographie cognitive et accompagnement du créateur d'entreprise, *Revue Internationale PME*, vol.10, n°1
- Verzat C. & Bachelet R., 2006, "Helping engubeers to become entrepreneurs. Attitudes, behaviours, beleifs, skills: what are the educational factors in their entrepreneurial spirit?", *Proceedings of the InEnt conference in Grenoble*

Encart n° 2 : L'entrepreneuriat basé sur la passion : quel public vise l'incubateur ?

Les personnes visées par ces dispositifs sont des entrepreneurs qu'il n'est pas toujours aisé d'identifier. Avec le développement des CDD (80% des emplois signés en 2012), de la vacation et de l'intérim mais aussi de la sous-traitance, de l'externalisation ou du portage salarial, l'emploi est dans une mouvance qui incite à ce qu'il soit considéré comme une mission (avec des objectifs et des résultats) plutôt qu'une fonction.

Parmi les différents publics concernés, plusieurs profils comme les chômeurs longue durée et les allocataires RSA, les jeunes trentenaires avec une faible expérience professionnelle, ceux de plus de 45 ans qui sont déjà perçus comme des séniors, les femmes qui ont interrompus leur carrière ou les diplômés qui sont dans des emplois précaires (pompiste, caissier...) décalé de leur bac+8, sont susceptibles d'entreprendre afin de rebondir vis-à-vis d'une page professionnelle à tourner. Ces profils peuvent être intéressés par l'entrepreneuriat dès lors que chacun est animé de qualités permettant de vivre professionnellement le parcours de mise en route. L'autonomie, la forte adaptabilité, une grande capacité de travail et un sens de la décision sont les qualités reconnues d'un entrepreneur. Caroline Verzat et Rémi Bachelet ont montré que l'entourage du jeune entrepreneur (amis, enseignants, professionnels dans le cadre de stages) influence l'importance accordée au désir d'entreprendre. Mais nos entretiens auprès des accompagnateurs à la création d'entreprise laissent observer que le tempérament d'entrepreneur est un critère informel qui oriente le choix de ceux qui sont suivis. C'est une sélection qui se fait d'elle-même. Dans la mesure où la durée moyenne d'accompagnement est de l'ordre de quelques heures, il s'avère que le porteur de projet est condamné à être habile :

en effet, le suivi répond plus à des logiques de validation du travail.

Par exemple, trois types de motivations justifient la volonté d'étudiants ingénieurs à choisir les options de cours sur l'entrepreneuriat (Gaujard & Lenclud, 2011) : s'essayer au métier d'entrepreneur, bien souvent issue d'une passion (sportive, culturelle, technologique) ; acquérir les compétences entrepreneuriales (compréhension transversale de ce qu'est une entreprise, bases managériales, atout lors d'entretien d'embauche) ; élargir son champ du devenir professionnel pour ne pas le cantonner au statut d'ingénieur qui déçoit au fil de la formation. Qu'il s'agisse d'oser, de se distinguer ou de disposer de nouvelles compétences, une performance globale est nécessaire pour être entrepreneur, c'est-à-dire une satisfaction de l'entrepreneur qui soit idéalement économique, sociale et environnementale (Renouf, 2011). Jérémie Renouf qualifie la performance globale comme « un ensemble de motivations plus ou moins fortes, intrinsèques à l'entrepreneur mais dont la caractéristique commune guide l'entrepreneur dans ses choix d'affaires. La satisfaction de ses motivations intégrée dans une performance dominante constituant pour lui des étapes en vue d'atteindre une performance globale, à plus long terme. L'ensemble du processus constitue alors sa vision personnelle ». Il se base sur la triple dimension du phénomène entrepreneurial pensée par Emile-Michel Hernandez (2006). Les trois quêtes de l'entrepreneur évoluent au fil du temps dans leur rôle dominant. La création de richesse (pérenniser l'entreprise, faire de la marge, développer l'entreprise, saisir des opportunités, décupler les contrats, améliorer la notoriété, adapter l'entreprise au marché...), la création de sens dans son environnement direct (s'accorder avec ses valeurs personnelles, familiales et les transmettre, fierté du statut de dirigeant, liberté professionnelle pour concilier avec la vie professionnelle, travailler pour soi...), et la création de liens sociaux (satisfaire la clientèle ou faire plaisir, protéger l'emploi de l'équipe ou embaucher, construire une gouvernance participative, transmettre ses valeurs à la clientèle...) sont trois quêtes qui, une fois accomplies permettent la performance globale de l'entrepreneur. Seule la création de richesse est une contrainte et c'est bien sur ce plan que l'accompagnement se fait. La création de sens peut être renforcée, notamment avec les tiers lieux.

III. L'attractivité c'est aussi l'attrait : l'étude d'une politique métropolitaine qui vise les créatifs³²

Dans le sillon de la Nouvelle Economie Géographique (Krugman, 1980) qui considère que les logiques d'agglomération sont au cœur de la dynamique des échanges, des théories de l'économie urbaine tendent à démontrer que la compétitivité d'un territoire se retrouve dans sa capacité à attirer une population spécifique permettant l'essor d'activités innovantes, une valorisation de l'image de la ville et des investissements économiques sur le long terme afin de tirer profit des mécanismes capitalistes mondialisés. En somme, l'attractivité des territoires au XXI^e siècle, dans sa nouvelle définition qui consiste à la fois à attirer mais aussi à retenir, ne peut se décliner en la seule capacité d'aimer directement des investissements de production, mais de posséder au préalable une masse critique de population dite de la « classe créative » (Florida, 2002).

Ces théories font écho aux politiques urbaines qui soutiennent la métropolité, c'est-à-dire la dimension visible de la métropolisation des grandes villes, sous la forme d'une démonstration auprès de différents publics de ce qui fait la « grande ville », notamment via la polarisation (projets urbains, événements phares, mise en tourisme, politique de mobilité innovante...). A partir de discours communicationnels, de projets d'envergure ou d'orientations stratégiques, les politiques publiques des villes s'organisent de concert pour tendre vers l'idéologie de la métropole, celle qui est attirante, qui rayonne grâce à des aménités diverses. Parmi ces aménités, l'investissement des villes dans les projets universitaires devient un objectif important, comme par exemple les plans campus ou la construction d'une cité internationale qui est un projet ambitieux d'accueil d'un public spécifique dans la ville : le chercheur étranger qui vient ponctuellement pour exercer son activité. Bordeaux, Nantes, Brest, Clermont-Ferrand se sont inscrits dans cette démarche et Rennes développe aussi sa cité internationale. Plus largement, c'est l'action publique autour du chercheur universitaire qui est ici traitée, en ce qu'il est considéré comme l'un des talents de la sphère des créatifs³³ pensée par Richard Florida.

Dans un premier temps, le dispositif AIS est étudié en tant que soutien à la créativité et interroge la place de l'économie de la connaissance dans les politiques publiques d'une métropole. Une combinaison de raisons amène les chercheurs à s'installer sur Rennes dont la majorité est de l'ordre d'une imposition plus que d'un choix. Un marché de l'emploi dur dans le secteur de la recherche, pour accéder à une structure d'accueil permettant de nourrir les ambitions de recherche, au sein d'un cadre de travail métropolitain qui offre le plus de service possible, font qu'un recrutement de chercheur dans une ville est plus

³² Partie portée par Charles-Edouard Houllier-Guibert (*Université de Rouen*), Thibault Le Corre (*Université Rennes 2*), Bertrand Moro (*Université Rennes 2*)

³³ La notion de classe créative est assez décriée car considérée comme peu rigoureuse sur le plan sociologique, créée avec des contours flous. Mais on ne peut nier qu'émerge au début du XXI^e siècle un groupe social, hétérogène du point de vue des PCS (architectes, chercheurs, artistes, hommes d'affaires, urbanistes...), dont les membres ont comme point commun de créer au sein de leur activité, réaliser des choses, inventer, afin de s'accomplir. R. Florida désigne le *noyau super créatif* comme étant composé d'individus oeuvrant dans les domaines de l'informatique et les mathématiques, l'architecture et l'ingénierie, les sciences sociales, les sciences de la vie et les sciences physiques, l'éducation, la formation et les bibliothèques, les arts, le design, le divertissement, le sport et les médias.

souvent une contrainte aussi, le dispositif AIS apparaît comme un élément positif bien peu discriminant pour orienter le choix. Mais si l'AIS est, au moment de l'installation du chercheur, (quasi)inconnue et n'influence pas son choix de localisation, nous avons pu observer quelques externalités positives qui donnent à l'AIS une fonction d'attrait et non d'attraction.

Dans un deuxième temps, un aspect quantitatif du travail permet d'observer l'évolution de ce dispositif qui existe depuis plus de 10 ans. Le service Enseignement supérieur a ouvert ses armoires pour permettre la collecte brute des informations sur les AIS qui n'ont jamais fait l'état d'un recensement, c'est donc le premier ici qui donne quelques données quantifiées montrant l'évolution du dispositif sur une décennie. Il en ressort une adaptation du dispositif suite aux demandes des personnes intéressées et en cela, une capacité de l'institution Rennes Métropole à saisir les besoins des chercheurs. Cette politique publique s'inscrit donc dans la mouvance du marketing territorial, en ce qu'elle est la réponse adaptée à une demande des usagers du territoire (ici les chercheurs). L'AIS fait partie de l'offre territoriale rennaise qui peut se définir comme l'ensemble des ressources et moyens mis à disposition des acteurs (futurs ou non) d'un territoire pour le bon développement de leur activité au sein d'un milieu local novateur.

Dans un troisième temps, ce sont les entretiens qualitatifs qui sont le socle des arguments explicatifs de l'intérêt de soutenir ce dispositif. Il offre un confort aux chercheurs qu'il est important de souligner. Ce qui amène à questionner le positionnement de l'AIS, annoncée comme un outil d'attractivité alors qu'il est plus précisément un soutien à l'activité professionnelle. Les entretiens semi directifs ont parfois pu se traduire en entretien libre lorsque l'enquêteur a ressenti le besoin d'élucider une thématique non soulevée au préalable lors de la préparation du guide d'entretien ou bien parce que les chercheurs sont familiers de ce type de démarche et peuvent vouloir s'en extraire en accaparant le dispositif de recueil d'information. Il en ressort un support de travail important, le fruit de 10 entretiens de lauréats récents et anciens (la moitié a été lauréat avant 2006) menés à l'automne 2012 à propos de disciplines universitaires différentes, suivi d'entretiens complémentaires auprès de 4 autres bénéficiaires choisis par « disposition arrangeante » afin d'équilibrer et compléter l'analyse, menés en mars 2013. Un maximum de parité a également été un des objectifs à respecter, ainsi que la prise en compte de l'ensemble des institutions de recherche rennaise (campus de Ker Lann, du centre-ville, de Villejean, de Beaulieu).

1. L'attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l'échelon métropolitain

Afin d'assurer la compétitivité, les grandes villes de France adoptent des mécanismes pour créer les meilleures conditions et attirer des entreprises innovantes ainsi que les classes créatives. A l'échelle d'une agglomération, une symbiose créative entre les secteurs de la science, le marché et les pouvoirs publics est observable aujourd'hui à partir d'une gouvernance encore difficile à établir. A Rennes, les politiques de la communauté d'agglomération proposent des attributs territoriaux, susceptibles de séduire les chercheurs et enseignants-chercheurs, une population considérée comme créative. Des dispositifs

comme la fondation de l'université Rennes 1 créée en avril 2010 qui propose un partenariat public-privé ambitieux (Véolia, Orange, Crédit Mutuel, Biotrial...) ou bien une maison de l'innovation sociale et de l'entreprenariat qui s'intéresse à l'insertion des étudiants à l'université Rennes 2, sont deux manières de retenir les populations formées localement en tissant un lien entre les universités et le marché du travail. Ce sont là des méthodes qui se développent partout ailleurs. Il y a, paradoxalement aux nouveaux pouvoirs des villes, un phénomène de mimétisme des politiques urbaines alors que chacune d'elle dispose d'une large autonomie. Le benchmarking est une manière de faire qui rend difficile la singularité. Rennes Métropole a mis en place une politique de soutien à la vie étudiante, à la recherche et à l'innovation. Les actions qui concernent l'enseignement supérieur et la recherche sont variées (plateforme, soutien aux laboratoires, avances remboursables, équipements scientifiques, soutiens aux manifestations scientifiques...). Certaines formes d'aides sont spécifiques à des individus, comme l'aide à la mobilité des doctorants rennais (800 € par mois pour un séjour dans un laboratoire étranger) ou bien le dispositif AIS qui est celui étudié ici. Constitué d'une enveloppe financière conséquente et doté d'une procédure simple et rapide, le dispositif est à l'origine présenté comme un avantage comparatif pour favoriser l'installation de chercheurs jeunes et compétents à Rennes pour leur projet de recherche. Ce dispositif a un caractère singulier puisqu'on ne le retrouve pas dans d'autres villes, ce qui le rend intéressant à étudier dans la mesure où il permet de s'éloigner d'un risque bien réel d'assister à des diffusions assez standardisées de bonnes pratiques en matière de développement économique et métropolitain (Dumont et Devisme, 2007).

Ce dispositif AIS s'inscrit dans le cadre du marché de l'emploi très difficile des universitaires, considéré comme fermé et peu flexible, avec des effectifs relevant d'un fonctionnement « au compte-goutte ». Le peu de place à l'embauche pour beaucoup de candidature fait naître une phase transitoire de CDD qui sont appelés les post-doctorats. Il s'agit de contrat de travail ponctuel (6 mois à 12 mois, parfois jusqu'à 3 ans) qui sont proposés pour un travail de chercheur (rarement d'enseignant) dans un laboratoire. Malgré la connaissance de cette situation qui rend précaire l'accès au métier de chercheur, les AIS lors de leur création en 2001, ne se sont pas portées sur ce type de précarité mais concernent les fonctionnaires qui sont appelés à rester longtemps sur le territoire. C'est bien là la question du risque pour des pouvoirs publics qui est posée (Paris, 2010), rendant difficile le soutien à une créativité en phase de précarité, au profit de créatifs plus établis. Ces places définitives de chercheurs fonctionnaires sont peu nombreuses et localisées principalement dans des aires métropolitaines en France. Aussi, le choix de cette politique ne vise pas les populations en difficultés sociales mais bien une élite qui incarne les créatifs définis par Florida, en ce qu'ils ont une capacité d'innovation technologique, sociale ou intellectuelle.

Le contexte de rareté des postes fait qu'il n'est pas envisageable de penser que de nombreux chercheurs sont en mesure de choisir leur localisation professionnelle. Certes les docteurs ont une forte capacité de mobilité et sont nombreux à postuler dans plusieurs régions à la fois. Mais rares sont ceux qui obtiennent plusieurs postes et choisissent leur lieu de travail. Aussi, l'implantation professionnelle à Rennes est plus subie que choisie. Il s'agit au départ d'un choix (on pose sa candidature sur des postes ou des laboratoires ciblés selon ses thématiques scientifiques) mais ensuite, beaucoup vont là où ils ont été reçus. Toutefois, le recrutement n'est pas un simple mécanisme linéaire entre l'offre et la demande, le chercheur, dans les entretiens, tient à apporter un libre arbitrage sur le choix de la structure

d'accueil, celle-ci devant répondre à plusieurs pré-requis. C'est en cela que les grandes villes peuvent proposer un capital suffisant de potentialité interne à l'environnement scientifique. Ce capital se retrouve d'abord dans les infrastructures d'accueil avec les matériaux de spécialisation à disposition comme du matériel, du personnel et des étudiants impliqués dans des projets de recherche, ou bien des infrastructures liés aux aménités urbaines pour les chercheurs en SHS à l'exemple du TNB pour les études artistiques, des Archives pour les études en Histoire par exemples. Ce capital peut prendre des formes plus subjectives, mais qui vont bien souvent de pair, reposant sur la réputation et l'excellence de la structure d'accueil. Cette réputation est déterminée par les publications internationales, le budget alloué à la recherche au sein du laboratoire et en cela, on peut penser qu'une allocation de plusieurs milliers d'euros attribuée à un chercheur – ce qu'est une AIS – est un critère qui devient important.

Il s'avère, au terme de notre étude, que l'installation des chercheurs à Rennes n'est en rien déterminée par cette allocation mais répond à des stratégies résidentielles relevant premièrement de l'offre des structures de recherche et, dans un degré moindre, des parcours de vie individuels. Dans les entretiens que nous avons menés, la totalité des chercheurs précise qu'ils n'ont pas eu connaissance du dispositif avant de prendre leur poste à Rennes. C'est une fois accueilli au sein de leur laboratoire qu'ils sont amenés à porter une candidature. Aussi les AIS n'ont pas déterminé leur localisation professionnelle. Leur influence directe pour l'attractivité professionnelle et résidentielle est alors dissociée de l'idée que l'on peut se faire de cet outil d'attraction ; il s'agirait plutôt d'attrait (fig.1). Nous analysons ce dispositif afin de comprendre l'apport de l'attractivité territoriale qui prend une forme différente que celle présentée par Rennes Métropole, que ce soit dans les discours promotionnels ou dans les interviews des élus donnés à la presse locale lorsque chaque année, ce dispositif est placée sur la scène locale.

L'attractivité économique et la qualité de vie sont des objectifs qui ne sont pas étanches : par exemple, la dimension culturelle complète la valorisation du cadre de vie et forme une plus-value. Ce frottement entre ce qui a pu être présenté comme deux manières différentes de faire des politiques publiques, forme une *désirabilité territoriale*, en tant que nouvel objectif des territoires pour favoriser le développement sous toutes ses formes. C'est ainsi qu'a été envisagé l'étude des AIS, en tant qu'un des moyens mis en œuvre par la communauté d'agglomération Rennes Métropole pour attirer la population créative et en réalité pour retenir celle qui s'installe sur le territoire. Cette *désirabilité du territoire* en tant que capacité à séduire les personnes extérieures ou bien à retenir celles déjà sur place, repose sur le pilier de la cohésion sociale qui est à consolider, renforçant alors le développement endogène. A côté des facteurs quantifiables (démographie, taux de fiscalité locaux, services, formation professionnelle, offre de locaux...), existent des critères comme l'image médiatique, l'identité et la symbolique urbaines, autant d'attributs qui jouent un rôle déterminant car ils sont des éléments forts de ce que l'on peut appeler *l'image d'un territoire*. En ce sens, les politiques locales culturelles, urbanistiques ou sociales participent au développement économique de la ville. Pour maintenir son attractivité, Rennes a longtemps joué sur des politiques d'image afin de promouvoir une métropole de dimension internationale (Houllier-Guibert, 2008). D'autres villes essaient d'attirer des événements et des équipements de prestige comme les Jeux Olympiques d'hiver 2006 à Turin, l'America's Cup de Valence ou le festival international de théâtre à Edimbourg par exemple ; elles

valorisent une identité spécifique comme les démarches *City Pride* à Birmingham ou Leeds fondées sur la richesse de la diversité ethnique ou bien encore l'affirmation d'une identité catalane à Barcelone. Rennes, en tant que ville de moindre envergure, n'a pas cette ambition mais pour autant le marketing territorial peut agir de manière plus *segmentée*, en s'intéressant à des publics précis qui ont des besoins plus spécifiques. Parmi eux, la classe créative est un ensemble d'individus que les villes aiment séduire. Sur le plan stratégique, Rennes déploie, outre ces outils de promotion traditionnels, des outils de marketing segmenté qu'il est intéressant d'étudier en termes de capacité de développement métropolitain quand on remarque que leur point commun est l'économie de la connaissance.

Figure 1 : Le découpage théorique de l'attractivité

Attractivité définie aujourd'hui	Attraction	Mesurable par les flux entrants et sortants de population, d'emplois ou de capitaux par exemple
	Analyse plutôt quantitative et extra-territoriale	
	Attrait	Non mesurable en tant que pan de l'attractivité plus subjectif, envisagé à partir d'une compréhension psychologique du territoire, au sens de l'esprit des lieux
	Analyse plutôt qualitative et intra-territoriale	

Ch.Ed. Houllier-Guibert

Ce tableau organise l'attractivité telle qu'elle est pensée aujourd'hui, à partir de nouveaux enjeux métropolitains qui reconfigurent les actuelles politiques publiques liées au cadre de vie. Il ressort que les AIS jouent bien un rôle d'attrait de Rennes et non d'attraction. Les effets des AIS sont plutôt indirects et sur le long terme. Ils permettent de développer la recherche et la place du chercheur dans son laboratoire et sur le territoire à travers des réseaux. Ils sont ensuite source de retombées collectives pour le paysage scientifique en général, pour les laboratoires et universités et pour la formation des étudiants rennais. Des éléments quantitatifs et qualitatifs argumentent dans ce sens.

2. Le dispositif AIS au sein d'une politique d'enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation

Rennes Métropole associe son action de soutien à la recherche avec celle de la Région, notamment au travers du Contrat de projet Etat-Région. Parmi les huit axes retenus dans le CPER 2007-2013, celui consistant à « conforter la performance de notre système d'enseignement supérieur de recherche et d'innovation au service de l'économie régionale » est doté de 400 millions d'€. Cette enveloppe régionale alimentée par l'Etat, la Région, les collectivités territoriales et des fonds européens, est destinée aux établissements rennais à hauteur de 51,8 % (206 millions d'€), ce qui correspond au poids rennais en Bretagne. En effet, avec 2 universités, 13 grandes écoles, 27 instituts et écoles et 71 BTS, les campus rennais regroupent 58 000 étudiants, soit un peu plus de la moitié des effectifs bretons. Sur les 106 millions d'€ prévus notamment pour la création de la Cité internationale ou des projets d'équipement et de modernisation des cités universitaires et des campus, 10,8 proviennent de Rennes Métropole. La politique régionale vise à conforter à la fois les secteurs phares de la recherche bretonne (sciences et technologies de l'information et de la communication, sciences et technologies de la mer, sciences et technologies agricoles, agronomiques et environnementales) et l'émergence internationale de champs nouveaux ou

culturellement moins dotés (les sciences de la vie et de la santé, les sciences de l'ingénieur, sciences humaines et sociales). Plusieurs types d'actions y concourent, programmées dans le cadre du CPER : aide aux investissements immobiliers de recherche ; soutien à l'acquisition d'équipements scientifiques ; animation de plusieurs réseaux thématiques scientifiques ; aide aux programmes de recherche.

En plus de cette démarche partenariale, Rennes Métropole conduit ses propres initiatives. Dans ce cas de figure, sa politique ne repose pas sur des thématiques prédéfinies mais vise a priori l'ensemble des champs disciplinaires. Ainsi en est-il du dispositif des AIS mis en place depuis 2001. Cet outil de développement représente une faible part du budget alloué au soutien à la recherche publique³⁴ et n'engendre pas de manière visible ou mesurable des retombées directes sur le développement économique de l'agglomération. Il s'affiche toutefois comme un dispositif favorable à l'attractivité du territoire métropolitain : c'est de cette manière qu'il a été présenté sur le site internet de Rennes Métropole, lors des premières années de la décennie 2000 et c'est ainsi que les relations presse de l'institution l'ont décrit. Aujourd'hui, ce même dispositif connaît des critères moins drastiques, la principale règle étant d'être un chercheur recruté depuis moins de 3 ans. Ce délai est plus ouvert alors que les premières années, la demande d'aide devait être réalisée l'année d'arrivée dans l'organisme de travail. Les critères de sélection de l'AIS ont été créés il y a plus de 10 ans pour répondre à la logique d'attractivité dans lesquelles les grandes villes s'engagent en ce début de XXI^e siècle. Aussi, seuls les candidats qui n'avaient pas réalisés leur recherche à Rennes, pouvaient au départ postuler à cette aide. L'idée était bien de sensibiliser de nouveaux habitants rennais, docteurs de laboratoires d'autres villes, en montrant qu'ils s'installaient dans une ville qui les accueillent dans d'excellentes conditions. En choisissant un laboratoire rennais, le chercheur serait incité à s'installer de manière pérenne car il est accueilli avec des aides que l'on ne retrouve pas ailleurs. Il est vrai que le dispositif AIS reste un type d'aide rare qui situe Rennes comme une ville soucieuse des conditions de travail de ses chercheurs. C'est une démarche d'hospitalité dans laquelle s'inscrit le territoire rennais, en plus d'autres types d'aides moins liés à des individus mais à des structures de recherche.

2.1 Des critères de sélection fabriqués au fil du temps

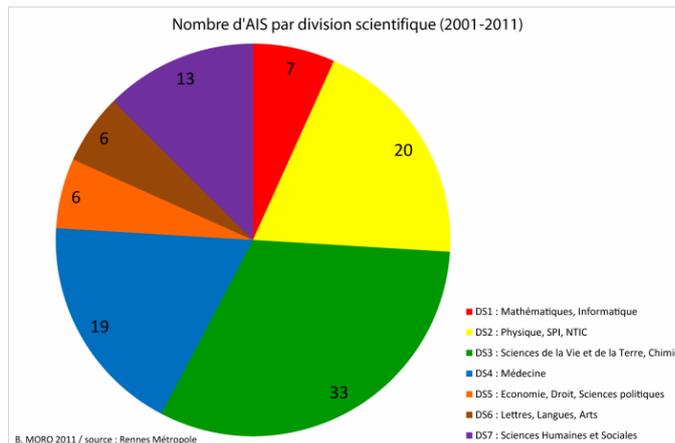
Basé sur des critères d'excellence et de mobilité, intégrant généralement une dimension internationale, cet outil a connu des évolutions depuis son lancement en 2001. Au départ, il devait répondre notamment – mais pas exclusivement – au constat de lacunes prévisibles en effectifs dans certaines disciplines telles que la Chimie avec le départ en retraite programmé d'un nombre important de chercheurs, tandis que d'autres domaines bénéficiaient au contraire des avantages de leur jeunesse, telle que l'Informatique par exemple. D'où l'idée initiale d'une aide ciblée même si, dès l'origine, elle ne devait pas se cantonner à un secteur spécifique.

S'appuyant largement sur les effets positifs de la proximité, à travers une mise en lien des services de Rennes Métropole entretenu avec les laboratoires du territoire, ce dispositif vise à doter ces derniers d'une subvention financière à leur équipement par le biais d'une sélection de chercheurs de haut niveau récemment intégrés. Plus précisément, les critères de base restent assez simples : être âgé de moins de quarante ans et exercer à Rennes

³⁴ 545 000 € en 2011 sur un total d'environ 8 millions d'€ annuels destinés à la recherche et à l'enseignement supérieur.

depuis moins de trois ans, sans y avoir exercé une activité professionnelle ou y avoir été formé auparavant. Puis, sont retenus les meilleurs dossiers de candidature en fonction d'éléments classiques de l'évaluation scientifique : nombre et niveau des publications, établissements fréquentés, expérience internationale, recommandations, intérêt du projet... L'accent est clairement porté sur l'excellence, accordant notamment une importance sur le rayonnement international.

Figure 2 : Répartition des AIS (budget total) par division scientifique de 2001 à 2011



La comparaison entre les montants et le nombre d'AIS alloués par division scientifique (DS) confirme des besoins en équipements plus importants pour certaines thématiques de recherche, en particulier pour les sciences expérimentales. Les répartitions par DS indiquent également le soutien important accordé à la recherche médicale, ainsi qu'aux sciences humaines et sociales, mais pour des budgets moins élevés.

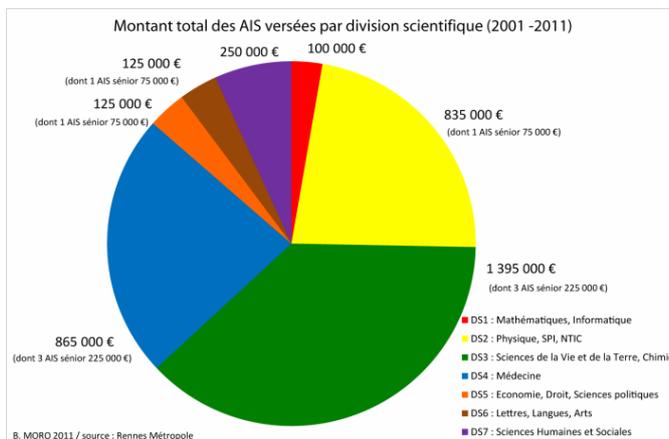
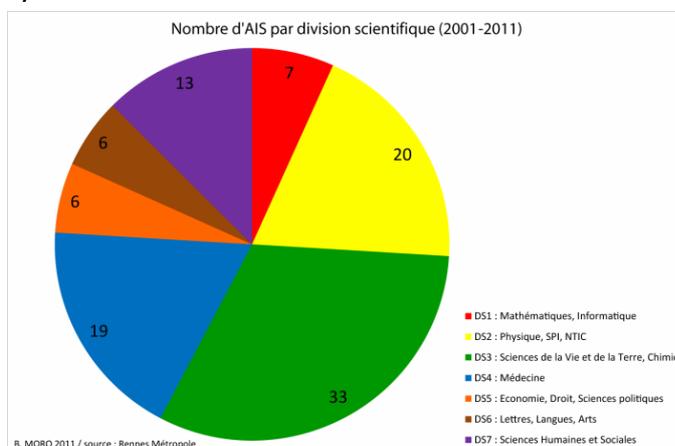


Figure 3 : Répartition des AIS (nombre total) par division scientifique de 2001 à 2011

D'autre part, conformément aux objectifs de départ, et même si les orientations disciplinaires ne sont pas strictement préétablies, un effort significatif se dessine notamment pour la chimie et la physique. D'ailleurs, ces deux domaines ont connu un regain de

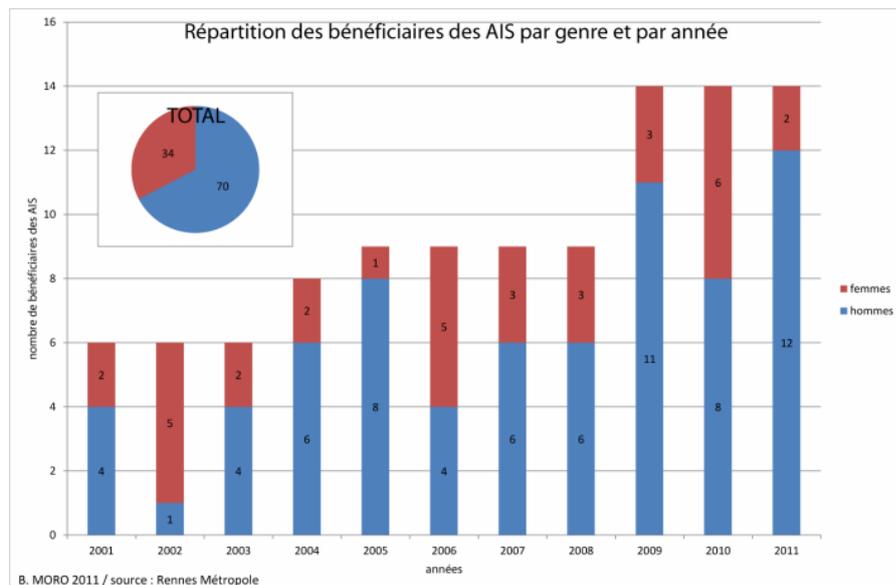
dynamisme notable au cours de la dernière décennie à Rennes. S'il apparaît certain que les



AIS ne peuvent en constituer la seule cause, un effet de levier a pu contribuer à cette évolution. En effet, les dispositifs de soutien à la recherche adoptent le plus souvent un impact cumulatif, non seulement par un phénomène de financements croisés entre différentes institutions contributrices, mais également par entraînement, l'aide octroyée permettant de développer l'excellence de la recherche, qui gagne ainsi en

reconnaissance et peut attirer davantage d'investissements.

Figure 4 : Répartition par sexe des bénéficiaires d’AIS (2001-2011)



La répartition par sexe des bénéficiaires des AIS ne constitue pas un critère de sélection, comme tend à le démontrer l'évolution aléatoire des proportions (fig.4). Il est intéressant de noter que la place des femmes, bien que faible (un tiers du total), dépasse assez nettement les observations

générales telles que décrites par la Commission européenne³⁵, selon lesquelles seulement 7 % des postes d'enseignants-chercheurs leur est attribués dans six Etats membres.

A l'exclusion des AIS sénior, pour lesquels l'âge moyen des bénéficiaires est de 43,8 ans, les chercheurs dotés d'une allocation ont un âge avancé (34,2 ans) qui relate une expérience après l'obtention du doctorat. Le diplôme ne suffit pas à justifier du niveau attendu pour prétendre à la sélection et l'ensemble des scientifiques concernés dispose d'une expérience professionnelle déjà significative, avec comme point commun la mobilité internationale : depuis 2009, seuls huit chercheurs sur quarante-deux n'ont pas effectué de séjour supérieur à six mois dans au moins un établissement à l'étranger au moment de leur sélection. La plupart en cumule plusieurs. Et, pour répondre à l'objectif de départ de l'attractivité scientifique de haut niveau, tous les allocataires sauf un, proviennent de structures extérieures à Rennes. Dans les entretiens, il ressort que ce point commun qu'est le parcours international, grâce le plus souvent à une expérience professionnelle à l'étranger, traduit une volonté de revenir en France ou bien d'y venir (pour ceux qui ne sont pas français). Les possibilités d'embauche pour un poste stable avec une dynamique d'ascension professionnelle rapide sont souvent représentées plus appréciables qu'à l'étranger, malgré un salaire pouvant s'avérer moindre.

La mobilité et l'expérience internationale sont donc les deux critères importants de sélection des profils, et se sont constitués de manière informelle. Ils apparaissent comme des critères favorables à l'excellence scientifique, inscrivant Rennes dans les réseaux internationaux, lors de la médiatisation annuelle des lauréats auprès de la presse locale. En effet, le caractère étranger des candidats ou bien des post-docs, issus des villes lointaines, participent à la dimension internationale de Rennes, la faisant apparaître comme ouverte sur le monde et accueillante pour des profils scientifiques variés. Il peut y avoir des évolutions dans la politique à mener pour ce dispositif avec par exemple, le choix délibéré en 2009, de ne pas privilégier les nouveaux recrutés mais de concentrer les AIS sur des jeunes chercheurs

³⁵ European Commission, 2000, *Science Policies in the European Union: Promoting Excellence through Mainstreaming Gender Equality*.

considérés comme confirmés. C'est un critère clairement inscrit dans le dossier de presse, montrant là que ce dispositif est souple, qu'il peut s'adapter au fil des années, selon l'orientation stratégique qui peut être donnée. De plus, le dispositif AIS n'a pas mis en place de comité scientifique qui examine les candidatures. La sélection est réalisée par les gestionnaires du service Enseignement supérieur de Rennes Métropole. Ce qui apparaît ici comme une souplesse du dispositif, facilitant son organisation, oblige aussi à une forme de légitimité des critères qui n'ont pas été choisis de manière scientifique, aussi, l'expérience internationale apparaît comme gage de qualité de travail.

2.2 La prise en compte spécifique des SHS lors d'un soutien renforcé et équilibré sur une décennie

D'abord constitué par un ensemble de six allocations d'un montant unitaire de 40 000 €, le programme s'est élargi à partir de 2004 en s'augmentant de nouvelles allocations de 10 000 €, essentiellement destinées aux Sciences humaines et sociales, dont les unités ont le plus souvent des besoins moindres en équipement que leurs homologues des sciences expérimentales. Puis, à partir de 2009, une nouvelle formule s'ajoute au dispositif en dotant des chercheurs expérimentés d'une somme de 75 000 €.

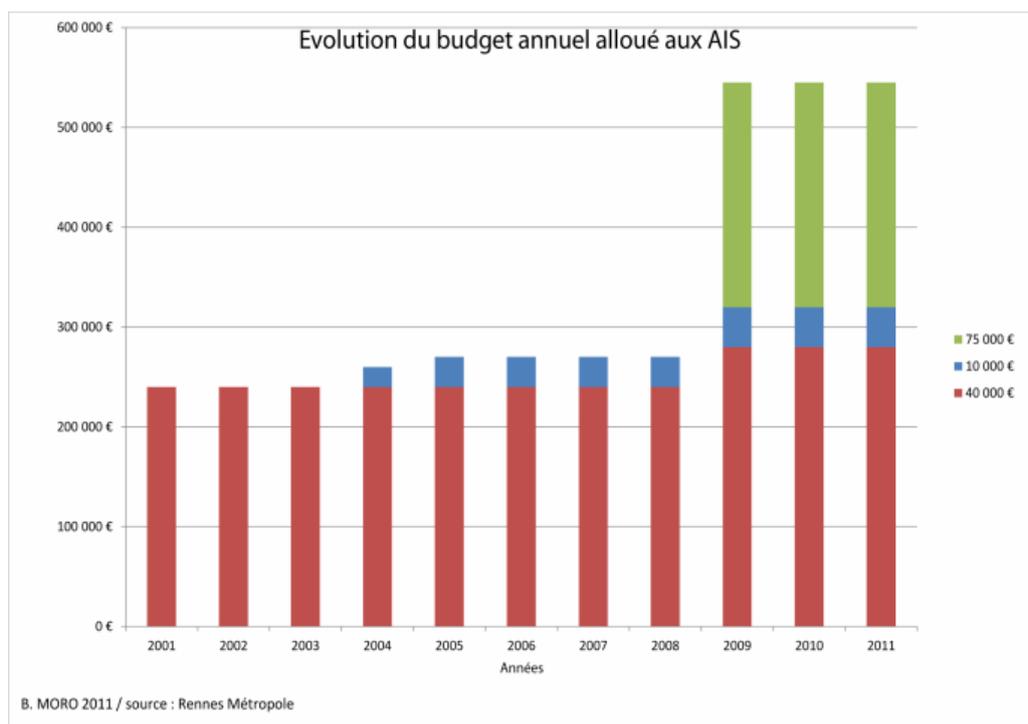
Figure 5 : Description de l'Allocation d'installation scientifique en 2013

Type d'aide	Description	Critères
Les Allocations d'installations scientifiques pour jeunes chercheurs	Des allocations de 40 000 € et de 10 000€ pour le financement d'équipements scientifiques qui certes sont une aide à un chercheur mais dans les faits, les équipements sont la propriété de l'établissement de recherche.	<ul style="list-style-type: none"> - Avoir moins de 40 ans - Des travaux qui correspondent aux axes de l'établissement ou bien particulièrement innovants ou bien proposant la reconversion d'une équipe - Avoir été recruté dans un établissement Rennais depuis moins de 3 ans
Les allocations pour chercheurs confirmés constituant une nouvelle équipe	Trois allocations de 75 000 € maximum, dont 40 000 € pour prise en charge d'équipement scientifique (là aussi propriété de l'établissement) et 35 000 € pour dépenses de fonctionnement ou de personnel	<ul style="list-style-type: none"> - chercheurs confirmés se situant au meilleur niveau international et sur une thématique porteuse - Avoir été recruté dans un établissement rennais depuis moins de 3 ans ; - Insérer ses travaux dans le cadre d'une politique scientifique de l'établissement

Les trois bénéficiaires annuels, dont le critère d'âge limite n'est plus requis, sont alors aidés pour la mise en place d'une nouvelle équipe sous leur direction, la somme pouvant servir non seulement à de l'équipement (40 000 € minimum), mais également au fonctionnement (recrutement de jeunes chercheurs doctorants ou post-doctorants...). Ainsi, le budget total a-t-il lui aussi connu des évolutions, toujours dans le sens d'une augmentation (fig.6). En effet, les 104 AIS octroyées jusqu'à 2011 totalisent un budget de 3 695 000 €, passant de 240 000 € les premières années à 545 000 € pour les plus récentes. Cette construction au fil de l'eau du dispositif répond aux conseils ou exigences de certains chercheurs, témoignant d'une capacité d'adaptation de la politique publique au besoin des allocataires. Le dispositif s'est élargi et a gagné en flexibilité. La période de dépense s'est elle aussi allongée en fonction des besoins des bénéficiaires. Au niveau des SHS (et des mathématiques), les enveloppes sont plus faibles (10 000 €) car le besoin est moindre en matériel. Elles sont alors plus faciles d'accès car réparties pour plus de chercheurs et permettent de répondre partiellement aux besoins que posent les problématiques des SHS : du fonctionnement sur le

long terme qui prime sur le matériel. C'est ainsi qu'en 2011, la première enveloppe de 75000 € est attribuée pour une dépense s'écoulant sur 3 ans à un laboratoire de SHS. Les ajustements ne sont pas pour autant aboutis car les bénéficiaires des SHS revendiquent le besoin d'avoir une enveloppe de fonctionnement bien plus importante que celle du matériel. Pour autant il y a une vraie prise en compte de l'ensemble des sciences sur le territoire à travers une réflexion politique qui s'est construite de manière incrémentale, montrant tout de même une domination des sciences appliquées et des chercheurs CNRS lors de l'attribution des AIS.

Figure 6 : Evolution du budget annuel alloué aux AIS

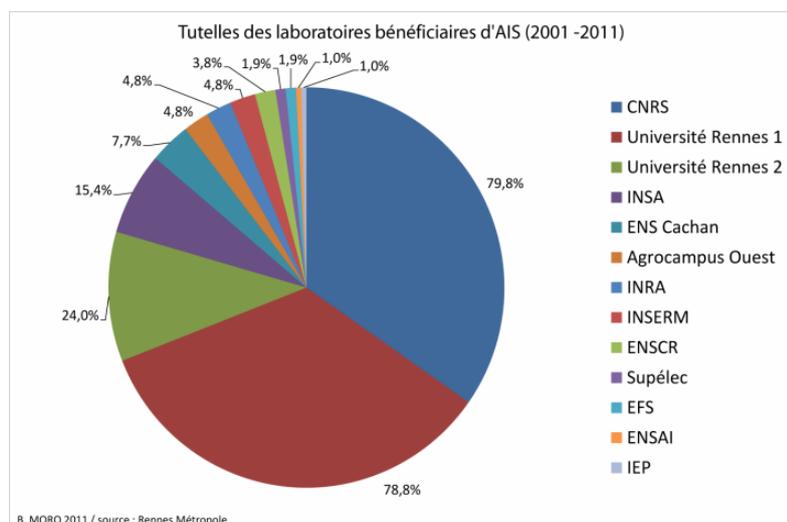


2.3. Un saupoudrage favorable au rayonnement du territoire pour un dispositif ciblé qui vise l'individu

Aujourd'hui, tous les établissements de recherche rennais connaissent le dispositif et portent leur candidature lorsqu'un nouveau chercheur est recruté. D'ailleurs, chaque établissement rennais a bénéficié à un moment ou un autre de l'aide, Rennes Métropole ayant le souci de distribuer à tous les subventions. En effet, l'analyse des laboratoires dotés et de leurs tutelles³⁶ montre que tous les établissements rennais sont concernés (fig.7). Dans les proportions les plus importantes se retrouvent le Centre national de la recherche scientifique (le CNRS est partenaire du laboratoire dans près de 80 % des cas) et l'université de Rennes 1 (78,8 %). Ainsi le dispositif bénéficie-t-il d'un bon écho dans l'ensemble du paysage scientifique rennais, avec le maintien d'un nombre relativement élevé de candidatures compte tenu du critère particulièrement contraignant de nouvelle arrivée sur le territoire métropolitain (fig.8).

³⁶ ces dernières étant multiples dans la grande majorité des cas - 9 exceptions sur 104 AIS puisque les unités sont le plus souvent mixtes et associent plusieurs organismes ou universités

Figure 7 : Tutelle des laboratoires bénéficiaires d'AIS (2001-2011)



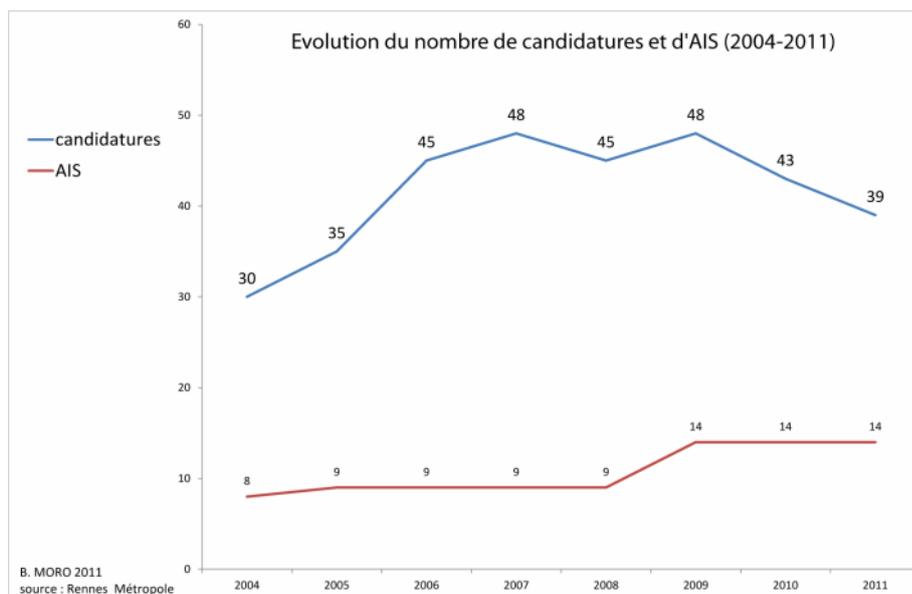
Au sein de tous ces laboratoires, le dispositif des AIS, dans sa portée horizontale, a des répercussions sur la qualité de l'ensemble de l'unité de recherche. Ordinairement, les matériels acquis pour le projet de recherche sont réutilisés dans le cadre d'autres projets des membres de l'équipe, du même laboratoire, ou par des laboratoires extérieurs qui créent des collaborations entre centres de recherche et augmentent ainsi

les potentialités de la recherche. Dans la majorité des cas le « matériel AIS » profite à l'ensemble de l'équipe du laboratoire. Il est d'ailleurs bien stipulé que le matériel acquis grâce à l'AIS doit rester sur le territoire rennais en cas de mobilité professionnelle du chercheur bénéficiaire. Pour ce qui est du fonctionnement, l'équipe de recherche peut être momentanément agrandie par cette enveloppe (recrutement d'ingénieurs d'études, de post-doc, de stagiaires en master), renforçant ainsi les effectifs et augmentant les capacités de recherche. Au final si les recherches se développent et s'internationalisent, c'est la réputation de l'équipe et de tout le laboratoire qui sont renforcés, offrant un effet collectif à la fois profitable au laboratoire et plus largement au rayonnement de Rennes.

Un autre effet collectif peut être mis en avant bien que peu représentatif. La qualité de la formation s'améliore dans la mesure où le matériel est directement utilisé par les enseignants-chercheurs pour innover et rendre accessible des spécialisations, modelant la valeur ajoutée des formations dispensées dans les universités rennaises auprès des étudiants. Certains d'entre eux peuvent bénéficier de stage formateur dans le programme de recherche et gagner en apprentissage technique et réflexif. Cette possibilité d'être formé sur du matériel innovant peut alors se concrétiser comme un atout sur le marché du travail, créer des liens universités-entreprises privées, améliorer l'offre de formation étudiante et la capacité d'attraction de cette population sur le territoire. Par conséquent, le dispositif a une influence pouvant dépasser le seul cadre personnel du chercheur bénéficiaire, il peut de fait, indirectement participer à l'excellence collective de la recherche, à la réputation des laboratoires et des chercheurs qui sont associés ou encore à l'amélioration des formations universitaires dispensées à Rennes.

Pour autant, en termes d'affichage, le dispositif est bien attribué à un chercheur en tant qu'aide individuelle qui peut être utilisée comme telle. Ce caractère individuel rend cette allocation attirante car chacun l'envisage comme une dotation à partir de laquelle il va pouvoir à lui seul mettre en place diverses initiatives. Aussi, le dépôt des dossiers pour cette AIS montre son succès.

Figure 8 : Evolution du nombre de candidatures et d'AIS entre 2004 et 2011



Depuis 2004, le nombre moyen de candidatures s'élève à 42 dossiers annuels avec une augmentation jusqu'à 2007 (de 30 à 48) et une diminution depuis 2009 (de 48 à 39) alors que, dans le même temps, l'octroi d' AIS progressé (de 8 à 14 entre 2004 et 2011). Il ressort de cette analyse générale qu'un large

spectre disciplinaire est concerné au fil des années, ce qui permet de parler de saupoudrage. Pour illustrer ce constat (fig.1 et 2), la classification en sept divisions scientifiques est nécessaire dans la mesure où un des inconvénients de la complexité du monde de la recherche réside dans la difficulté à établir des nomenclatures thématiques, tant le risque de chevauchement est par nature élevé. Ce problème s'aggrave avec l'autonomie relative des établissements et organismes, qui les incite à développer leur propre classement. En outre, si les sections établies par le CNRS ou le Conseil national des universités apparaissent bien complètes, voire trop pour l'utilisation requise ici, elles peuvent parfois sembler déséquilibrées selon le poids accordé aux différents domaines.

3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait

Si la localisation du chercheur repose principalement sur des explications structurantes liées au marché de l'emploi d'un secteur professionnel sélectif, d'autres explications sont mises en avant dans les entretiens, en second rang, donnant l'occasion de comprendre tout l'intérêt d'un dispositif comme les AIS. La hiérarchie des arguments évoqués dans les entretiens est similaire à celle identifiée dans une étude européenne qui a porté sur les talents créatifs dans 18 villes. Cette étude ACRE³⁷ conclut que les critères de choix du lieu de travail des créatifs reposent en priorité sur la présence d'une famille, d'amis de longue date, de réseaux locaux. C'est bien dans un second temps que les aménités urbaines sont avancées comme des atouts. Les entretiens à Rennes, menés sur un échantillon plus resserré en nombre et en profil (que des universitaires), tendent à montrer que les trajectoires professionnelles reposent aussi sur les relations sociales et les situations familiales. Occasionnellement et dans une moindre ampleur, l'image du territoire (de la ville ou de la région) peut avoir une influence. Dès lors, la proximité de Paris est mise en avant.

³⁷ Programme de recherche européen ACRE (2006-2010 – Accommodating Creative Knowledge – Competitiveness of European Metropolitan Regions within the Enlarged Union) sur la compétitivité des métropoles régionales et la place de l'économie de la connaissance et des industries créatives dans le développement urbain.

3.1. Des critères complexes qui rendent l’AIS peu influente : le réseau professionnel d’abord

Tout au long de son parcours professionnel, le chercheur a eu l’occasion de faire des rencontres, de créer des liens qui ont une importance dans le choix de localisation. Le réseau tel qu’il s’est constitué forme un environnement réticulaire qui a un impact dans son choix de poste. Après avoir fait des choix ou des concessions par rapport aux disponibilités d’emplois dans quelques agglomérations, le fait qu’un ou plusieurs membres puissent conseiller au chercheur de venir exercer à Rennes pour des raisons qui concernent le champ professionnel (collègue de travail déjà sur place) ou le champ personnel (amis présents) est d’une grande importance déjà identifiée (ACRE, 2012). Par exemple, des étudiants étrangers qui ne sont pas intégrés dans un dispositif partenarial entre deux universités (type Erasmus) choisissent une ville selon l’un de ces deux critères (Terrier, 2009) ainsi que la sphère familiale pour les étudiants africains notamment. Les candidats à l’AIS ne connaissent pas toujours bien Rennes, certains arrivent directement de l’étranger où ils étaient en post-doc, aussi les recommandations, ou au contraire les mises en garde portés sur le territoire tiennent une importance qui souligne l’importance du rôle d’ambassadeur que peut avoir un habitant sur sa ville. C’est à ce moment que l’information sur les AIS peut être glissée pour inciter untel à postuler à Rennes en plus d’autres villes. Tout comme les décharges universitaires sont proposées par l’université Rennes 1 dans les offres d’emplois officielles, l’AIS est un atout qui peut être mis en avant, en tant qu’argument supplémentaire utilisé par les directeurs de laboratoires pour augmenter l’attractivité du territoire rennais.

Néanmoins, un entretien relate un échange entre un directeur rennais qui expliquait à un docteur postulant, l’intérêt de choisir Rennes par rapport à Amiens, car en tant que nouvelle recrue, il était possible de bénéficier de cette allocation. L’argument était renforcé par le fait que le laboratoire d’accueil était souvent doté de l’AIS sans difficulté, ce qui augmentait les chances. Pour autant, le chercheur a choisi Amiens, notamment pour la proximité avec Paris, son lieu de résidence d’alors. La situation familiale l’emporte sur une hypothétique aide ponctuelle. Et dans l’absolu, le classement des postes d’enseignant-chercheur et de chercheur fait que si le candidat choisi ne vient pas à Rennes, c’est le suivant classé après lui qui devient la nouvelle recrue. Cette situation ne donne pas une place spécifiquement attractive à l’AIS, puisque la qualité des fonctionnaires n’évolue pas selon qu’elle existe ou non.

Un point mérite une précision : l’image d’excellence de Rennes peut toutefois être restituée dans des entretiens, lorsqu’il s’agit pour des chercheurs de l’autre bout de la France, d’être recruté dans un pôle de recherche renommé de Rennes. La ville était préalablement connue pour être un pôle phare dans un secteur scientifique, là où il est valorisant d’être recruté. Il ne s’agit pas de dire que l’image de la ville a facilité le recrutement, mais d’observer que la réputation a joué pour valoriser le chercheur auprès de sa sphère professionnelle, car il a été recruté dans le laboratoire de référence sur le plan national. Face à ce critère, l’existence du dispositif AIS n’a aucun impact.

Enfin, de manière informelle, les politiques du laboratoire jouent un rôle important : un nouveau chercheur sait qu’il aura bien plus de facilités à s’installer dans une équipe de recherche sans *leadership* trop fort dans les orientations de recherche, pouvant ainsi imaginer par la suite de proposer ses propres orientations et sur le moyen terme, se voir

attribuer une équipe de recherche ou la direction du laboratoire. Les perspectives d'évolution au sein de la structure de recherche sont alors déterminantes. Sur ce critère, l'AIS peut apparaître comme un complément qui facilite le leadership au sein de l'équipe.

3.2 La situation familiale comme prolongement de la complexité

Le réseau professionnel est bien un critère déterminant pour fixer un universitaire mais un autre critère difficile à situer comme plus ou moins fort que le premier, montre bien la complexité de l'insertion professionnelle dans un territoire. La situation familiale en couple et avec enfant complexifie les trajectoires professionnelles et résidentielles (Debroux, 2011). L'âge avancé de recrutement des chercheurs fait que souvent, une sphère familiale existe quand le poste de fonctionnaire est obtenu. La dimension métropolitaine tient alors un rôle attractif pour les couples bi-actifs. Les conjoints doivent trouver un environnement professionnel adéquat, répondant à leurs besoins et pouvant concevoir une vie résidentielle commune. Sur ce point, la conjoncture économique de Rennes la rend attractive. L'environnement géographique et les représentations positives associées à la région Bretagne et sa métropole rennaise ne sont pas clairement présents dans les discours des entretiens. Cet argument pourrait par hypothèse relever d'un phénomène psycho-cognitif, comme une bonification de l'espace par le langage performatif tenant à sacraliser le territoire, ce qui correspond à la Bretagne, soutenue par sa communication territoriale à travers des phénomènes identitaires et d'intégration. Le choix de s'installer à Rennes, pour des raisons liées strictement à l'offre territoriale de cette ville, n'est en rien déterminant. C'est plutôt la dimension urbaine ou métropolitaine, donc les infrastructures associées à un pôle urbain qui prime. L'installation est alors mise en concurrence avec d'autres pôles français, pour des travailleurs qui ne souhaitent pas s'installer en Ile-de-France et recherchent une taille critique de population dans la ville où ils exercent. Rennes Métropole correspondrait alors à cette agglomération de « taille humaine » où il est possible de lier le dynamisme de la recherche scientifique avec une vie résidentielle de qualité... au même titre que d'autres grandes villes françaises.

A partir des éléments pré-cités, il ressort que le dispositif AIS est loin d'être une raison directe pour l'installation des chercheurs potentiellement bénéficiaires. La localisation de ses chercheurs est propre aux raisons structurelles du marché de l'emploi et de la qualité (en matériels, fonctionnement, perspectives) des laboratoires, ainsi qu'aux trajectoires personnelles liées au réseau, à la situation familiale et minoritairement à l'influence spatiale. Néanmoins ce raisonnement par rapport aux trajectoires professionnelles et dans une moindre mesure résidentielles, ne prouve en rien l'inefficacité du dispositif des AIS sur l'attractivité du territoire, une valorisation de son image et le développement de « l'excellence scientifique », voire au final d'un phénomène d'attraction ou de rétention sur les classes créatives. Au contraire, par des cheminements indirects et complexes le dispositif semble répondre à la stratégie politique initiale de Rennes Métropole. Le dispositif n'est pas un facteur d'influence sur les trajectoires professionnelles ou résidentielles, pour autant, il propose un apport qualitatif : il est susceptible de contracter un processus de développement de la recherche grâce à des externalités positives qui en découlent. En effet, les AIS facilitent le développement d'une recherche personnelle et l'ascension professionnelle, tout en proposant des répercussions globalement collectives. C'est ce que

nous regroupons ici sous le vocable « attrait » et qui se compose des trois sphères listées ci-après.

3.3. L'intégration dans l'équipe

La recherche de financement est un acte préalable à toute implication dans un projet de recherche. Répondre aux appels d'offres de financement ou porter sa candidature pour une bourse via un projet de fort intérêt scientifique est de ce fait, partie prenante du métier de chercheur. A leur arrivé à Rennes, les nouveaux chercheurs recrutés sont de manière quasi systématique informés par leur hiérarchie de l'existence du dispositif et invités à porter leur candidature. Les AIS ne sont pas les seules opportunités de financement pour les chercheurs rennais (il existe d'autres bourses de la région ou de l'Etat et plus rarement de partenaires privés) et dans le cas des sciences appliquées le coût des matériels nécessaires à la réalisation du projet peut largement dépasser l'enveloppe offerte par les AIS. Il en devient pour autant coutumier d'en faire la demande. S'il n'y a pas de pression par l'équipe de recherche, il est implicitement conseillé de porter sa candidature pour des raisons évidentes : la recherche manque de financements simples et rapides, spécialement pour de nouveaux chercheurs qui sont invités à s'impliquer dans la nouvelle équipe.

Les candidatures aux AIS sont l'occasion pour les membres d'un laboratoire d'évaluer la réactivité de la nouvelle recrue. Lors de son arrivée, elle est conviée à proposer un projet pour l'obtention de l'AIS qui va lui servir mais aussi servir à toute une équipe de recherche. En effet, l'écriture de ce projet doit d'emblée s'inscrire dans les axes du laboratoire. Aussi, le chercheur est immédiatement plongé dans une adaptation à son nouveau milieu. Si d'un côté, les décharges d'enseignements confiés aux nouvelles recrues sont l'occasion de laisser du temps aux chercheurs pour qu'ils prennent leur marque dans leur emploi sans être noyés dans la gestion administrative de l'enseignement ; d'un autre côté, l'allocation d'installation scientifique peut servir aux encadrants d'un laboratoire comme une phase test pour le nouveau chercheur. Il est évalué dans sa réactivité, son adaptation au fonctionnement du laboratoire, son intégration dans les axes scientifiques. L'AIS accélère l'intégration dans la vie du laboratoire. Les laboratoires sont en mesure de signifier leur hospitalité en informant le nouveau recruté de l'existence de ce dispositif. Ainsi, l'AIS participe à l'accueil et à l'établissement d'une hiérarchie dans le cadre de nouveaux rapports sociaux au sein d'un laboratoire.

3.4. Le pied à l'étrier

Bénéficier du dispositif peut alors être un tremplin mais en aucun cas une finalité. Il met « un pied à l'étrier » pour commencer un projet de recherche grâce à l'achat de matériel et, pour les plus récents, grâce à des possibilités de financer ce qu'on appelle le « fonctionnement » qu'implique tout programme de recherche en termes de matières premières ou de personnels. Les premiers résultats scientifiques obtenus ont été par la suite, bien souvent diffusés à travers des publications pouvant être internationales et ont permis alors de faire une nouvelle demande de financement plus élevée (ANR, financement régional...). En d'autres termes, les AIS, pour les chercheurs ayants reçu l'enveloppe avant 2006, ont enclenché un processus dans la dynamique de recherche, permettant aujourd'hui de

répondre à des projets plus ambitieux et de disposer de financements à une échelle plus importante. Il est courant qu'à l'initiative du chercheur bénéficiaire se mettent en place des plateformes de recherche, des colloques ou des collaborations entre différentes structures de recherche, facilitées par le pécule octroyé dès l'arrivée, qui a donné une petite marge d'autonomie. Nous ne restituons pas les exemples ici qui tendraient à identifier les personnes qui se sont entretenues. Ce rôle de facilitateur présenté ici revêt un caractère très relatif dans la mesure où les lauréats ante-2006 n'étaient qu'au nombre de 5 et que les bénéficiaires qui ont suivi n'ont pas suffisamment de recul pour observer le rôle d'impulsion de l'AIS.

3.5. La marque d'estime de l'AIS : l'intrication des liens entre les chercheurs et l'institution Rennes Métropole

En parallèle du processus de développement du projet du lauréat, le dispositif peut avoir une fonction socio-professionnelle d'évolution sociale. L'intégration du chercheur dans son équipe de recherche n'est pas toujours évidente. L'AIS peut amener deux types de réaction dont il est important de saisir les effets sur le plan relationnel. D'une part, bénéficier de l'AIS peut provoquer un certain dépit de la part de ses pairs. Les jalousies implicites ont pu être mises en avant dans les entretiens mais de manière marginale. L'autre réaction est celle d'un cercle vertueux initiée par l'AIS. L'intégration dans la nouvelle équipe prend alors bien plus un sens de légitimité : le chercheur est reconnu car il a pu contribuer au développement du laboratoire grâce à l'enveloppe de l'allocation, ce qui lui procure une influence politique prépondérante dans les orientations de recherche. Dans certains cas, lorsque le besoin de renouvellement est nécessaire et que les tensions peuvent être manifestes au sein d'une équipe, le chercheur bénéficiaire se retrouve légitime à se voir proposer un rôle de médiateur. La direction d'un laboratoire peut aussi être proposée à partir d'un parcours d'accueil reconstruit positivement, dont l'AIS est l'un des éléments clés.

Cette légitimité en interne est couplée à une intégration en externe, c'est-à-dire au niveau de la collectivité rennaise. Parallèlement au fait de recevoir une enveloppe financière, le chercheur se voit reconnu par la collectivité à travers la décision de lui accorder l'allocation. Il est culturellement admis que les chercheurs soient sollicités par Rennes Métropole pour des manifestations qui mettent en avant la recherche rennaise, ou bien pour témoigner de l'apport des AIS dans la presse publique (L'Info Métropole) et locale. Cette implication du chercheur dans la société locale est perçue comme un juste retour des choses, après avoir bénéficié d'une aide. A cela s'ajoute une réception formalisée en remise de prix (les chercheurs la perçoivent ainsi) qui rassemble la presse locale. Les allocataires ont alors une vitrine pour évoquer leur recherche et Rennes Métropole rappelle chaque année sa politique de soutien à la recherche. Sur le plan relationnel, cet événement est l'occasion pour les chercheurs de se connaître, nouer des liens entre les différents bénéficiaires qui sont chacun de récents habitants. Cette démarche événementielle annuelle traduit les liens sociaux dans lesquels les parties prenantes sont inscrites : le « don » pensé par M. Mauss. Rappelons que selon le socio-anthropologue, le don est agoniste, c'est-à-dire qu'il oblige celui qui reçoit à rendre la pareille. Surtout, c'est une confiance réciproque qui s'instaure avec la communauté d'agglomération, l'un des partenaires de la recherche publique, à travers les discours prononcés de part et d'autres. Loin d'avoir un caractère banal, l'accueil et la reconnaissance faits aux chercheurs accentuent leur capacité d'efficacité dans la

recherche. L'excellence de la recherche réalisée est ce juste retour qui justifie l'empreinte de Rennes Métropole dans la recherche. D'ailleurs, couramment les chercheurs remercient la collectivité « qui a permis de mener à bien le projet » dans les publications, remises de prix scientifiques ou encore tout simplement par une vignette « Rennes Métropole » sur leur matériel provenant de l'enveloppe AIS. Ainsi, avec les liens tissés et présentés médiatiquement, Rennes métropole peut tirer profit de la reconnaissance du chercheur à travers un discours attractif pour la recherche.

A partir des éléments précédents, il ressort que le dispositif AIS facilite alors le développement de la recherche avec d'une part un effet entraînant sur les possibilités de financement, d'autre part avec des raisons d'ordres sociologiques pouvant avoir un effet d'efficience et de carrière pour le chercheur. La reconnaissance attribuée par l'obtention d'une AIS peut à la fois asseoir la légitimité en interne mais également permettre de s'intégrer à la vie politique locale. Si l'attractivité du territoire via ce dispositif individuel n'est pas impactée, il s'avère qu'à travers l'excellence des productions et leur diffusion notamment internationale, en partie permise par l'AIS en tant que levier, le dispositif tient un rôle dans les stratégies métropolitaines, en tant que facteur de rétention. Il participe au bien-être du nouvel habitant, en proposant un confort sur le plan professionnel, source de plusieurs bienfaits.

Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait

Les résultats de la partie quantitative de l'étude des AIS ont soulevé l'hypothèse qu'à travers ce dispositif la métropole rennaise est en quête d'une excellence et du caractère international de sa recherche, hypothèse qui est confirmée à travers les discours politiques. Le choix de situer le dispositif en tant que qu'outil d'attractivité est à détailler afin d'observer que la visée de faire venir est en fait un faux objectif, au profit d'une vision plus complète de l'attractivité qui englobe la rétention. En effet, la définition de l'attractivité est bien une capacité à attirer mais aussi à retenir différents flux (capitaux, marchandises, services, touristes, étudiants...). Dans de nombreuses villes occidentales, les politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces objectifs ambitieux : attirer les populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, augmenter le tourisme, revitaliser le centre-ville... autant de manières globales de valoriser le territoire. Mais la détermination d'objectifs traditionnels de ces actions comme la création d'emplois, la modernisation de l'économie, un meilleur tourisme urbain, un pan d'activité à renforcer... ne correspond pas à la situation rennaise qui ne souffre pas de forts handicaps territoriaux mais est plutôt une ville attirante qui voit sa population croître. Chaque ville, pour se réinventer, utilise ses propres ressources matérielles et immatérielles, transforme les ressources latentes en opportunités et base sa valorisation sur un mélange de ressources attractives. Reste à choisir entre les ressources immatérielles comme facteurs stratégiques de compétitivité et de développement (Benko et Pecqueur, 2001) ou des éléments matériels plus visibles, plus communicables mais sans inhérence au territoire et donc plus mobiles, à l'exemple d'une entreprise puissante ou centenaire. A Rennes, le vecteur de l'innovation et plus précisément celui de l'économie de la connaissance est le levier fort sur lequel Rennes repose son dynamisme depuis la création de la ZIRST Rennes Atalante en 1984. Les idéologies territoriales influent fortement les valeurs posées sur la fabrication de la

métropole (Houllier-Guibert, 2008), ce qui pose la question de la place à accorder à la créativité, actuellement le nouveau levier du développement vers lequel les politiques publiques locales de nombreux territoires convergent. L'AIS rennaise est l'une des solutions concrètes mise en place depuis une décennie, en tant que composante d'une stratégie de communication mais aussi de confort des fonctionnaires dans un secteur d'activité soutenu par l'argent public et qui s'inscrit dans une politique de développement métropolitain.

Si aucun des chercheurs interrogés n'a considéré les AIS comme une forme d'attraction ou bien alors pour la rétention sur le territoire, les externalités positives qui lui sont liées, quant à elles, peuvent avoir prise sur leur trajectoire professionnelle. Il s'agit donc bien d'un attrait qui passe par la notion de confort professionnelle octroyée par ces aides. Dans les entretiens, ce confort incarne la volonté de rester en poste là où l'on est, car la situation peut être moins bonne ailleurs. Bien entendu, c'est une multiplicité de raisons qui font rester les personnes en poste et l'AIS n'est pas un critère fort, mais elle contribue à stabiliser la situation professionnelle, en tant que ressource appréciée qui offre du confort au travail. Les déterminants de la localisation professionnelle en recherche publique sont avant tout régis par les capacités du marché de l'emploi et le capital de potentialité des laboratoires. Ces deux critères pouvant être accompagnés par d'autres causes moins prégnantes, plutôt qu'un rôle d'attraction, les AIS permettent indirectement un renfort de la réputation du laboratoire, passant par le perfectionnement de la production scientifique et sa diffusion à l'international. Les entretiens laissent supposer que le programme de recherche initié par l'aide AIS, cumulé à d'autres financements, apporte une dynamique scientifique immédiate au recrutement. Les conséquences de ces recherches et la réputation afférente sont aussi des résultats à prendre en compte et qui concernent les chercheurs ayant reçu le dispositif il y a plusieurs années.

La dimension hospitalière proposée par Rennes Métropole contribue à la mise en place de conditions de travail agréables qui soutiennent l'idée de qualité de vie rennaise. Aussi, si le dispositif permet d'inculquer par la suite une dynamique positive tant pour le chercheur que pour la structure de recherche, comme nous l'avons précisé auparavant, les externalités qui lui sont propres pouvant également être source de rétention sur du long terme.

Bibliographie

- ACRE, 2012, Eckert D., Grossetti M. et Martin-Brelot H., « La classe créative au secours des villes ? », in revue *La Vie des idées*, en ligne
- Benko G. et Pecqueur B., 2001, Les ressources des territoires et les territoires des ressources, revue *Finisterra*, vol. 36, n° 71, pp.7-19.
- Debroux, J., 2011, « Stratégies résidentielles et position sociale : l'exemple des localisations périurbaines », revue *Espaces et sociétés*, n° 144-145, pp. 123-139.
- Dumont M., Devisme L., Roy E., 2007, « Le jeu des bonnes pratiques dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale », revue *Espaces et Sociétés*, n°131, pp.15-31
- Florida R., 2002 « The economic geography of talent » in revue *Annals of the association of american geographers*, vol. 92, n°4, pp.743-755
- Houllier-Guibert C.E., 2008, *Les politiques de communication rennaise pour un positionnement européen. Idéologies territoriales et Image de la ville*. Thèse en géographie de l'université Rennes 2, 539 p.
- Krugman P., 1980, « Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade », revue *American Economic Review*, vol. 70, 5, déc., n° 1, pp. 950-959
- Paris T., 2010, *Les métropoles créatives*, CCIP - Prospective et Entreprise
- Terrier E., « Les migrations internationales pour études : facteurs de mobilité et inégalités Nord-Sud », revue

Encart n° 3 : La Fondation Rennes 1

La fondation Rennes 1 a pour objet de promouvoir et favoriser une recherche d'excellence, renforcer l'attractivité et la professionnalisation des formations et développer l'internationalisation de l'université. Cette fondation universitaire est donc une composante d'ordre stratégique qui s'inscrit dans une dynamique de développement difficile à quantifier. Des événements à forte visibilité, des chaires et prix d'excellence, des coopérations scientifiques, des partenariats avec des universités étrangères, des forums d'entreprises, le parrainage de promotion, le développement de l'apprentissage, le renforcement de la mobilité des étudiants et des enseignants-chercheurs sont plusieurs des leviers d'action qui doivent permettre à Rennes 1 de soutenir son rang dans les différents classements universitaires dont celui de Shanghai est une référence. Les missions ne sont pas nouvelles, chacune existant déjà dans d'autres configurations.

La Fondation est donc le rassemblement de missions éparses qui étaient auparavant diluées au sein de plusieurs services. Les missions qui lui sont confiées sont souvent annoncées dans les discours stratégiques mais pas toujours initiées avec rigueur ou de manière prioritaire. Aussi, la création de cet organisme révèle l'injonction institutionnelle à renforcer les liens entre acteurs publics et privés. L'outil de développement qu'est la Fondation Rennes 1 tient le rôle d'entité fédératrice des questions de développement stratégique. Son fonctionnement repose sur des liens avec les entreprises et les collectivités. Lancé officiellement en avril 2010 pour mettre en place une levée de fonds des donateurs, les premiers partenaires sont les entreprises Biotrial, Crédit Mutuel Arkéa, Triballat Noyal, Orange, Veolia Environnement Centre Ouest ainsi que Rennes Métropole, qui chacun représente les différents univers thématiques des formations de l'université. Engagés comme fondateurs de la Fondation, ils y ont un rôle prégnant (le Président de la Fondation est membre du groupe Orange, l'un des deux Vice-président est membre du Crédit Mutuel).

Depuis ses débuts, la Fondation agit de manière concrète : prix, bourses de stage, événements... les actions entreprises sont visibles auprès de la presse locale, concernent des aides pour des individus qui en bénéficient directement. Depuis 2010, sont invités ou recrutés des chercheurs d'excellence et sont organisés des événements de réseautage. Un événement important en est déjà à sa quatrième édition : la journée de recherche de la Fondation qui regroupe les membres fondateurs du secteur socio-économique et les chercheurs. Au final, la Fondation recense une série d'actions soit basées sur des apports qui visent des individus, soit sous forme d'événement qui font se rencontrer plusieurs univers (étudiants, chercheurs, entreprises, établissement de formation).

IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement rennaises : l'opportunité des innovations d'usage³⁸

Ce texte est présenté sous forme de rapport sur la question du lien entre les SHS et les politiques publiques locales. Il repose sur deux séries d'entretiens menés en 2011 et 2012 auprès des acteurs clés du soutien à l'innovation à Rennes. D'abord, des entretiens se sont tenus auprès des acteurs de Rennes Métropole, de la CCI et des participants à trois projets soutenus par Rennes Métropole, dans le cadre de la stratégie de développement économique 2007. Les projets VVB, PIC et IDA ont été décrits et analysés à travers les jeux d'acteurs pour saisir la manière dont la construction de l'innovation s'est produite. Nous avons concentré notre analyse sur deux de ces projets. En parallèle et sur un temps plus long, une autre série d'entretiens a été menée auprès de divers acteurs de l'innovation tant dans les villes de Brest que de Rennes. L'idée de départ reposait sur la volonté de saisir le rôle de l'incubateur public régional pour soutenir des projets basés ou qui reposent fortement sur les SHS. Il s'avère que nos différentes rencontres ont amené à poser la question différemment et à nous intéresser plus largement aux SHS dans le cadre d'une nouvelle forme d'innovation, liée à l'usage. Aussi, nous nous sommes moins intéressés à l'incubateur (qui fait l'objet d'un autre texte) et avons canalisé nos propos sur la place et le rôle des SHS dans l'innovation. Peter Drucker définit simplement l'innovation comme la réalisation de la nouveauté, c'est-à-dire « la conception et la réalisation de quelque chose de nouveau, encore inconnu et inexistant, de manière à établir des contributions économiques nouvelles à partir de la combinaison d'éléments anciens, déjà connus et existants en leur donnant une dimension économique nouvelle » (1986, cité in Mottis, 2007, p.27), c'est-à-dire que sa vision de l'innovation ne passe pas forcément par l'invention d'un produit ; ce qui est nécessaire c'est la créativité pour un résultat économique. Dans cette vision élargie de l'innovation, nous interrogeons ce que les SHS permettent d'alimenter pour favoriser l'innovation. Il en ressort une utilité des SHS dans le cadre de politiques publiques locales, qui s'applique à la situation rennaise, et qui est démontrée dans l'analyse des deux cas. Nous entamons un chapitre d'ouvrage sur cette question mais c'est un travail en cours pour le livre à venir. Sont ici présentés les éléments recueillis, sous forme de rapport structuré mais qui seront remaniés pour la réalisation d'un chapitre d'ouvrage.

1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes

1.1 La valorisation de la recherche : freins et perspectives

La loi de 1999 sur l'innovation a placé la valorisation au premier rang des exigences des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, quelle que soit la discipline concernée. La valorisation est définie comme toute situation de transfert de résultats (méthodes, outils d'analyse, compétences et savoir-faire spécifiques...) issus de la recherche au profit d'un tiers n'appartenant pas au monde académique. En sont donc théoriquement exclus les publications et les colloques, qui font partie intégrante des pratiques de la recherche. Parmi les indicateurs classiques de la valorisation, le brevet ou l'accord de licence

³⁸ Texte rédigé par Hélène Martin-Brelot de l'université de Brest, Hélène Bailleul de l'université Rennes 2, Charles-Edouard Houllier-Guibert de l'université de Rouen.

sont bien adaptés aux sciences technologiques, beaucoup moins aux sciences humaines et sociales (SHS), pour lesquelles la propriété intellectuelle, liée au droit d'auteur, n'est pas déterminante en matière de valorisation. Cette différence, liée à la nature des indicateurs retenus pour évaluer la capacité des sciences à contribuer à la croissance économique, pénalise les SHS et explique en partie pourquoi ces dernières sont souvent encore considérées comme étant « à la traîne » vis-à-vis des nouvelles exigences politiques en matière d'ESR. De récentes initiatives au niveau national témoignent d'une volonté de mieux comprendre les spécificités des SHS et de les hisser au même niveau que les sciences dures concernant leur potentiel de valorisation. L'année 2010 a ainsi vu la création d'une Alliance nationale des SHS (Athéna) dans le cadre de la Stratégie nationale de Recherche et d'Innovation, la sortie du rapport du Conseil pour le développement des humanités et des sciences sociales, la naissance, au sein de l'INSHS, d'un réseau thématique pluridisciplinaire « Valorisation en SHS ».

Des spécificités propres à la recherche en SHS (Lettres, Langues, Arts et Sciences sociales) expliquent les difficultés à utiliser les mêmes indicateurs qu'en sciences exactes (Physique, Chimie, Informatique, Sciences de la vie). Contrairement à ces dernières, l'innovation de rupture n'est pas concevable en SHS, où la méthode s'apparente davantage à un processus intellectuel, les objets scientifiques étant réinterrogés en permanence. Il est difficile pour un sociologue, un géographe ou un psychologue, d'envisager des objets finis et de concevoir un projet avec un résultat finalisé et formalisé, transférable à l'usage d'un tiers. Cette façon particulière de faire de la recherche expliquerait la difficulté des chercheurs SHS à adopter cette culture du projet, aujourd'hui nécessaire à l'obtention de financements. Il subsiste encore beaucoup d'inhibition, de réflexes et de réticences, par exemple sur le principe de la facturation du coût de la recherche. De plus, il faut mentionner une structuration assez tardive de la communauté scientifique, qui reste encore parfois très morcelée et composée « d'électrons libres », ainsi qu'une méfiance persistante de la part de certains envers le système de financement par appel à projets (ANR). La distinction, entretenue volontairement ou non, qui place les SHS comme étant « à part » au sein du monde de la recherche rend difficile la co-conception de projets avec d'autres disciplines plus techniques, qui ne savent pas toujours de ce fait comment s'adresser aux chercheurs SHS et ce qui pourrait leur être demandé.

D'un autre côté, les représentations sur la capacité des SHS à servir l'innovation et le développement économique sont encore assez tenaces. C'est le cas en Bretagne, où une dizaine d'acteurs concernés par les questions d'innovation ont été interviewés entre mai et novembre 2012, principalement à Rennes³⁹. L'examen des projets intégrés dans l'incubateur Emergys⁴⁰ fournit un premier niveau d'information. Entre janvier 2000 et décembre 2011, 122 projets y ont été intégrés pour une durée moyenne d'incubation de 18 mois. La moitié des entreprises (50%) incubée concernait le secteur des TIC, un quart les sciences de l'ingénieur (25%), près d'un autre quart, les sciences de la vie (21%), tandis que seulement 5 projets (4%) étaient issus des SHS. Cette répartition, proche de celle observée au niveau national, révèle en fait un problème de visibilité des SHS, qui sont souvent bien présentes,

³⁹ Il s'agissait de chargés de mission de technopoles, de responsables de valorisation de la recherche ou de services d'aide à la création d'entreprises au sein d'universités ou de collectivités territoriales.

⁴⁰ L'incubateur Emergys a pour rôle de transférer les recherches des laboratoires publics sur le marché (voir Texte Houllier-Guibert)

mais masquées par un système de classification des projets fondé sur de grands domaines d'application : Mer, TIC, Sciences de la vie. On remarque ici une contradiction entre d'une part, le fait de considérer les SHS comme transverses, apportant des compétences potentiellement à tout type de projet, et d'autre part, le maintien d'une catégorie à part entière les concernant. Ceci donne l'impression d'un regroupement par défaut de projets inclassables par ailleurs, et laisse transparaître une faible estime de ces disciplines dans l'univers de l'innovation. Quoi qu'il en soit, un besoin de réflexion se fait sentir chez les acteurs du technopôle ou de la Région (Service Innovation et Transfert de technologie) qui reconnaissent leur manque de vision sur ce qui pourrait faire l'objet de transfert ou de valorisation au niveau des différentes matières qui composent les SHS.

L'idée que leur valorisation se limite à la publication et à la participation à des colloques est répandue et correspond à une vision qui tend à assimiler les SHS à des activités non-opérationnelles. La plupart des interlocuteurs s'accordent à reconnaître leur utilité dans le domaine des innovations dites « non technologiques », c'est-à-dire d'usage, organisationnelle, par le design et le marketing. Pour beaucoup, elles peuvent intervenir lorsqu'il s'agit de travailler sur l'acceptabilité sociale des nouvelles technologies (ergonomie, domotique, gestion des connaissances). Dans ce contexte, deux récents projets bretons sélectionnés par l'Etat dans le cadre des investissements d'avenir, le Labex Comin Labs et l'IRT, sont demandeurs de la participation des SHS. Ces dernières servent aussi d'argument pour rassembler le plus largement possible, pour fédérer au niveau d'un territoire, des acteurs d'universités différentes. Les SHS tiennent l'avantage de dépasser les secteurs d'activité en donnant l'impression d'ouvrir les portes à tous lors de l'étape de la mise en projet, lors de la déclaration d'intention qui est un stade mobilisateur où bon nombre d'interlocuteurs se greffent pour impulser une dynamique de projet.

Le Labex rassemble 1100 chercheurs entre la Bretagne et Nantes sur la thématique des Sciences et Technologies de l'Information et de la Communication (STIC) et doit renforcer la visibilité internationale dans ce domaine grâce à des projets disciplinaires et transdisciplinaires (Codage neural, STIC et efficacité énergétique, Réseaux sociaux, Sécurité et vie privée dans les STIC). Trois défis sont associés à ce laboratoire d'excellence : environnements numériques pour le citoyen, images et media numérique du futur, STIC pour la médecine personnalisée. Le projet d'institut de recherche technologique (IRT)⁴¹ breton B-Com, orienté vers la production d'application et de services dans les technologies numériques, s'inscrit dans la continuité du Labex et dans celle du pôle de compétitivité Image et Réseaux. Du côté privé, les entreprises partenaires sont Orange Labs, TDF, Thalès mais aussi un collectif de PME/ETI. Les images de demain (3D, réalité augmentée et virtuelle...), les réseaux numériques fixes et mobiles ultra haut débit, l'internet du futur dans

⁴¹ Les IRT sont une initiative du gouvernement français pour la constitution d'instituts de recherche technologique d'excellence qui visent le niveau mondial, afin de créer de la valeur et de l'emploi. L'originalité est le partenariat stratégique public-privé en matière de recherche, d'innovation et de formation. Au départ pensé entre 4 à 6 IRT qui se partageraient 2 milliards d'euros d'argent public, il y en a actuellement 8 en France. Parmi les IRT existant, il est intéressant d'observer que c'est probablement l'IRT breton qui est le plus en lien avec l'innovation sociale et les usages. Les autres sites sélectionnés portent sur les nanotechnologies à Grenoble, l'aéronautique à Toulouse-Bordeaux, l'infectiologie à Lyon-Paris, les matériaux, la métallurgie et les procédés en Lorraine-Franche-Comté, les infrastructures ferroviaires à Valenciennes-Villeneuve d'Ascq, les matériaux composites à Nantes, l'ingénierie numériques des systèmes à Saclay. La place de l'usage n'est pas présentée comme une composante forte de chacun des IRT.

le secteur médical, sont les secteurs d'activités dans lesquels il y a des liens forts entre technologies et usages. Une mission de l'IRT consiste à repenser complètement l'infrastructure des réseaux afin d'intégrer les nouveaux marchés de consommation qui sont censés se développer dans les secteurs des loisirs, de la santé ou du travail. Penser l'hyperconnectivité de demain implique d'initier des programmes de recherche dans lesquels les SHS seront parties intégrantes. En matière de visibilité, un bâtiment de 5000 m² est en projet dans l'écoquartier ViaSilva, qui accueillera à terme 200 chercheurs. Rennes est le pôle principal d'une organisation sur trois sites (Lannion et Brest), situant ainsi la capitale bretonne comme le porte-drapeau du secteur numérique.

La conception de l'Internet du futur oblige à penser autant les dimensions physiques du réseau que les applications, les contenus et les services qui seront proposés aux usagers. On peut penser que ces nouvelles perspectives vont modifier la façon dont les acteurs rennais du soutien à l'innovation conçoivent les TIC. Jusqu'à présent, c'est une vision essentiellement technicienne et « hard » de leur développement qui a prévalu. Les nouveaux enjeux participent peut-être à la prise de conscience de l'importance des SHS pour promouvoir le « soft ». Il est trop tôt pour savoir si les actions corroboreront les discours actuels. En attendant, les travailleurs du secteur des SHS restent relativement stigmatisés. Ils pâtissent d'une image singulière, pour ne pas dire négative dans l'esprit des responsables de transfert sciences-industrie.

1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?

Au niveau de l'enseignement supérieur, le manque de lien avec le monde professionnel, l'absence d'anticipation sur le devenir des métiers et la transformation des disciplines sont souvent reprochés et constituent un risque de déclassement des étudiants mais aussi de marginalisation des enseignants. La « crise des SHS » serait en fait celle de l'université qui s'est « sclérosée par excès de spécialisation et de mimétismes des carrières » (Wormser 2009). Les SHS cumuleraient éparpillement et centralisation managériales, qui les laisseraient en marge des problématiques de la société. Cette image est particulièrement prégnante à Rennes à travers l'isolement historique de l'une de ses universités. L'histoire de la naissance de l'Université Rennes 2 (Lebrun et Pape, 1994) éclaire l'idée selon laquelle « l'enseignement supérieur sépare excessivement l'implication disciplinaire, la vie administrative des institutions et les lieux de médiation » (Wormser 2009). En accord avec la loi Faure qui, après 1968, remodèle l'enseignement supérieur et crée des universités pluridisciplinaires et autonomes, la faculté des Lettres devait s'associer avec d'autres facultés avant d'investir le nouveau site de Villejean en 1969. Or, aucune discipline, excepté l'éducation physique, n'est alors candidate. La faculté de droit refuse de quitter le centre-ville et de s'associer aux « fauteurs de trouble » de mai 1968, tandis que la faculté des sciences aménage son propre campus à l'est de la ville. Cette dichotomie des Lettres et Sciences humaines avec les autres sciences est donc prégnante dans le système universitaire rennais et inscrite sur le territoire de l'agglomération, phénomène que l'on retrouve à Toulouse, Bordeaux ou Lyon. Yves Morvan (2009) parle de la « mise en quarantaine » des littéraires en 1968.

Pour comprendre les liens avec le territoire et le système économique et d'innovation locale, il est intéressant de comparer les deux universités rennaises. La première est décrite comme

ayant su développer des liens avec l'entreprise et accroître fortement son potentiel de recherche (Place Publique, 2009). La personnalité des présidents qui se sont succédé à la tête de cette université doit avoir joué un rôle dans ce résultat. Ainsi, Claude Champaud, président de l'Université Rennes 1 de 1971 à 1975, se décrit comme atypique « *à la fois professeur et conseiller d'entreprise, apôtre de la formation continue et de l'alternance, chantre de la doctrine de l'entreprise, ami de patrons du temps où c'était gravement pécher aux yeux des grands prêtres universitaires* » (Réseau, 1997). René Dabard, son successeur de 1976 à 1979, deviendra président de l'INSA de 1991 à 1995, institut avec lequel R1 gèrera en commun des équipements communs sur le site de Beaulieu, cohabitera un DEA et organisera des équivalences, avant de passer président de Rennes Atalante en 1996. Les présidents de Rennes Atalante sont culturellement des universitaires de Rennes 1 qui garantissent le lien entre le technopôle et la recherche publique. Mais avec Rennes 2, les liens sont plus faibles. Il faut rappeler que le pôle Villejean de Rennes Atalante fait coopérer les entreprises et le secteur médical de la recherche, c'est-à-dire une partie de l'université Rennes 1 localisée à Villejean. Il n'y a donc là, malgré la confusion possible, peu de rapport entre le technopôle et le campus universitaire de Villejean, qui, dans les représentations locales, évoque l'Université Rennes 2.

Chaque université a développé sa stratégie de professionnalisation : l'étudiant de l'Université Rennes 1 bénéficie d'un environnement et d'un encadrement qui le préparent d'emblée au développement de relations avec le monde de l'entreprise. Pour cela, des filières professionnalisées, avec des débouchés bien identifiés, des stages et des cours dispensés par des professionnels, ont été mises en place assez tôt. De son côté, Rennes 2, avec 5 UFR de Langues, Sciences sociales, Arts-Lettres-Communication, Sciences Humaines et Sports, se définissait, dans les années 1990, comme une université progressiste, tournées vers les métiers de l'animation sportive et la revalorisation des carrières sociales. L'étudiant y est incité non pas à définir son projet professionnel, mais plutôt son parcours de formation, en apprenant, selon le vice-président de l'époque, à « *opérer des choix et à saisir des opportunités* » (Réseau n°128, 1996).

Depuis, prenant peut-être conscience qu'un tissu d'entreprise dense et actif passe par la valorisation du rôle de l'entrepreneur dans le système éducatif (Betbèze & Saint-Etienne, 2006), Rennes 2 s'est dotée d'une Maison de l'Innovation Sociale et de l'Entrepreneuriat (MISE). Créée en 2010, son rôle est de sensibiliser, former et accompagner les étudiants à l'entrepreneuriat sous toutes ses formes, qu'il s'agisse d'entrepreneuriat associatif, d'économie sociale et solidaire ou de création d'entreprise plus classique. Un travail particulier reste à mener pour changer le regard de certains étudiants sur l'argent et le patronat, souvent vu de façon très négative. Actuellement, la MISE peine à trouver une place en tant qu'outil qui apporte aux étudiants, resserrant par défaut son activité à des actions de sensibilisation à l'entrepreneuriat, au lieu de pouvoir réellement accompagner des étudiants de Rennes 2 à la création d'entreprise... puisqu'ils n'existent pas ou si peu dans ce type d'université. D'une manière générale, un élément continue de nuire à l'image de l'Université Rennes 2 et à maintenir une méfiance vis-à-vis de ses membres, étudiants ou personnel : la pratique du blocage systématique lors des contestations de décision gouvernementale (CPE, réforme du statut d'enseignant-chercheur et des concours d'enseignement pour les plus récents). Selon le collectif « Rennes 2, Une autre parole », créé en 2009 pour « *sortir d'une logique mortifère* », les conséquences en sont désastreuses, notamment en termes de

budget, de déficit de formation, de désarroi des personnels et des étudiants, et pour l'accueil de ces derniers en entreprise. Pour Marc Gontard, président de Rennes 2 de 2005 à 2010, une université exclusivement LSHS, qui « *ne travaille pas sur des matériaux mais sur de l'humain* » (Place Publique, 2009 : 32), est forcément plus sensible aux mouvements sociaux. Mais la médiatisation de cette opposition populaire nuit à l'image de l'université à travers la stigmatisation des étudiants qui seraient perçus comme contestataires, révolutionnaires, c'est-à-dire à l'opposé de l'attitude déférente attendue de la jeune génération, à l'aube de leur insertion professionnelle. Cette indocilité jouerait en leur défaveur en matière d'accès à l'emploi ; toutefois il est plus raisonnable d'identifier quel type d'emploi est obtenu au bout de ce parcours à consonance contestataire et plus largement, quelle philosophie de vie choisissent ceux qui sont passés par « Rennes 2 la rouge ». Dès lors, il n'est pas questions ici de comparer les résultats d'insertion de chacune des universités, mais plutôt d'observer la complémentarité d'offres de chacune en matière de posture sociale et professionnelle à venir.

Si Rennes 2 est d'une certaine manière perçue comme la partie fragile du dispositif universitaire rennais, « impossible à réformer » selon certains observateurs (Place publique, 2009 : 3), elle présente certaines spécificités notables au regard des stratégies d'innovation mises en place à l'échelle métropolitaine. Considérons tout d'abord le profil particulier des étudiants, marqué par un taux de féminisation supérieur à la moyenne nationale (66% contre 55%), un taux de salariés (30%) plus élevé qu'à Rennes 1 (moins de 20%) et une implication plus forte dans des activités artistiques et culturelles, mais aussi syndicales et politiques (Place publique : 10-14). En second lieu, la localisation des bâtiments de l'Université au sein d'un quartier d'habitat en majorité à caractère social est un élément important à prendre en compte. Cette situation différencie Rennes 2 de Rennes 1, qui a bénéficié globalement de moyens supérieurs, mais dont le campus s'est trouvé en revanche déconnecté des zones d'habitat (Béchet, 2009 : 16). Or, même si « *les relations entre Rennes 2 et son quartier sont passées de la complicité à l'indifférence, voire à de l'hostilité envers les étudiants* » (Béchet, 2009 : 15-20) du fait, notamment, des perturbations récurrentes liées aux mouvements sociaux, la présence de l'université contribue toujours à l'image positive du quartier de Villejean. Dans les années 1970, habitants et universitaires avaient créé des liens et se rejoignaient autour de certaines revendications, comme le manque d'équipements ou les problèmes d'accessibilité. Par ailleurs, plusieurs initiatives, comme la mise en place du tutorat, des cours publics, la création d'une galerie d'art contemporain et d'un service culturel vont dans le sens des propos du sociologue Yves Bonny. Rappelant que plusieurs grands festivals rennais sont nés d'initiatives d'étudiants de Rennes 2, il affirme que les formations dispensées dans une telle université ont « *un potentiel civilisateur évident, autour du développement durable, de l'économie sociale et solidaire, de l'art et de la culture* » (Bonny, 2009 : 24).

Même si la fusion des deux universités rennaises fait encore débat, cette perspective est fortement souhaitée par Rennes Métropole et la Région. Il s'agit bien sûr de gagner en visibilité internationale, de favoriser l'invention de nouvelles formations pluridisciplinaires, mais aussi d'affirmer, dans le contexte d'autonomisation, le rôle essentiel de ces lieux de formation et de recherche dans la dynamisation des territoires. Pour l'instant, les coopérations entre les deux établissements se font par le biais de structures fédératrices, comme le PRES Université Européenne de Bretagne (UEB) ou la Maison des Sciences de

l'Homme en Bretagne (MSHB) qui abrite le programme LOUSTIC sur les usages des TIC. Cette plateforme de recherche pluridisciplinaire associe des laboratoires des quatre universités bretonnes, de l'Institut d'électronique et télécommunications de Rennes, de l'Irisa/Inria, de l'ENS Cachan antenne de Bretagne, et de l'ENST de Bretagne, montrant que le développement de la recherche depuis les années 1990 est un facteur de recomposition des établissements rennais. Les TIC, mais aussi l'environnement, sont des thèmes sur lesquels des associations entre SHS et sciences dures sont nécessaires, et qui intéressent directement les acteurs locaux. Ceci est particulièrement vrai à Rennes, où les acteurs locaux ont toujours le souci d'ancrer leurs actions dans une perspective de cohésion sociale.

2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire

L'échelle métropolitaine, en tant que nouvelle échelle considérée comme pertinente pour aborder et mettre en place des leviers d'action en direction de l'économie territoriale, s'inscrit dans un contexte institutionnel qui n'est pas toujours en phase avec cette idée. En effet, pour élaborer sa stratégie de développement économique et d'innovation, Rennes Métropole doit adapter son action à la présence de nombreux autres acteurs publics sur la scène du soutien à l'économie territoriale : l'Etat avec le soutien aux pôles de compétitivité et l'accompagnement des Chambres de Commerce et d'Industrie, la Région avec les incubateurs et les politiques d'aides aux entreprises, et même les universités qui, par le biais des Fondations (voir encadré en fin de texte), se positionnent aussi comme prestataires de soutien aux jeunes entrepreneurs dans le champ de l'innovation. Dès lors la position de Rennes Métropole doit être coordonnée avec un certain nombre de chef de file du développement économique territorial. Au-delà des traditionnelles aides aux entreprises, Rennes Métropole tente depuis quelques années de cibler un petit nombre de secteurs d'innovation dans lequel, en accord avec ses partenaires publics, elle prône une intervention souple, fondée sur une logique de projet. Historiquement, le soutien aux innovations est apparu lors de la stratégie de développement économique votée en 2007 et depuis il apparaît comme un levier central de développement que l'on retrouve dans de nombreux document stratégique. Au sein de la politique de développement économique de Rennes Métropole, le soutien à l'innovation occupe une place particulière. Pour mieux identifier le poids de ces politiques de soutien à l'innovation, il apparaît intéressant de les remettre en contexte du point de vue des masses financières et de l'organisation des services. Le budget annuel consacré aux interventions économiques s'élève en moyenne à 20 millions d'euros (22,8 M€ en 2009, 19,7 M€ en 2010) et arrive loin derrière le budget consacré aux transports (100 M€) ou du logement (50 M€). Le coût des projets IDA (350 000€ de subvention à l'ASSAD) et PIC (500 000€ de subvention à la construction d'un bâtiment pour la plateforme) est relativement faible au sein de l'enveloppe budgétaire du développement économique. Ces plateformes sont ainsi des dispositifs légers appelés à accompagner des projets dans une phase d'expérimentation, qui, si elle se concrétise par la suite, s'autofinanceront en ayant recours à d'autres ressources publiques ou privées.

2.1 L'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS : positionnement métropolitain et territoire d'expérimentation

Positionnement relativement original pour une communauté d'agglomération, Rennes Métropole a choisi de développer une compétence en matière de recherche et

d'enseignement supérieur. Ce choix correspond à une stratégie de compétitivité qui passe par l'attraction et la rétention de chercheurs de talent, capables de nouer des partenariats et de favoriser un rayonnement du site universitaire rennais au niveau national et international. Parmi les dispositifs mis en place depuis 2003, un système d'avance remboursable à taux zéro permet le transfert de travaux de laboratoires de recherche vers le tissu économique local. Attribuée aux chercheurs dont le projet a été détecté par Bretagne Valorisation et dont la preuve de concept a été faite, l'aide sert à l'étape de maturation, celle-ci précédant un éventuel transfert commercial. Ce dispositif s'avère complémentaire avec celui du Conseil Régional⁴² qui fonctionne selon un calendrier annuel précis d'appel à projet parfois peu compatible avec la réactivité nécessaire d'un porteur de projet face aux opportunités du marché. L'enveloppe annuelle est de 150 000 euros, un projet pouvant recevoir de 15 000 à 80 000 euros selon les besoins. Entre 2003 et 2011, 27 projets ont été financés. Initialement, le principe est un soutien à l'excellence de la recherche quel que soit le domaine, sans intervention spécifique sur une thématique. Dans les faits, très majoritairement, les domaines représentés relèvent de la chimie, de la biologie et du champ de l'électronique et des télécommunications. Les projets SHS apparaissent à partir de 2009 et couvrent des thématiques variées⁴³. Outre une meilleure remontée des projets SHS par les structures de valorisation depuis peu, le soutien de RM relève d'un intérêt marqué pour ces disciplines. Plusieurs raisons expliquent cette attention, au premier rang desquelles on trouve l'articulation possible des travaux des chercheurs en SHS avec les politiques publiques de l'agglomération et de la ville. Ainsi le projet TACIT a été présenté à la direction de l'enfance et de l'éducation de la ville de Rennes dans le but de constituer un relais avec les établissements et toucher l'inspection académique. Le projet BERCAVE, même si ses applications concernent principalement le secteur viticole, intéresse RM car il peut être un outil d'aide à l'aménagement dans le cadre d'un plan énergie-climat.

Par ailleurs, dans le cadre d'une démarche d'évaluation de sa politique de soutien à l'enseignement supérieur et de la recherche, Rennes Métropole a identifié le besoin de clarifier sa stratégie, ce qui peut conduire à focaliser son soutien sur une ou deux thématiques à l'avenir et à ne pas disséminer les financements. Tout comme il existe une complémentarité avec la politique de la Région, la Communauté d'agglomération pourrait compenser un éventuel désintérêt de la SATT pour des projets SHS jugés peu rentables, ou moins rentables que ceux des sciences dures. Cela passe par l'adaptation de certains dispositifs proposés par Rennes Métropole, comme celui des allocations d'installation scientifique (AIS). Destiné à favoriser l'accueil de chercheurs externes au territoire et à financer exclusivement de l'équipement, il a été revu récemment pour mieux correspondre aux attentes des chercheurs SHS, qui ont des besoins limités dans ce domaine et de ce fait, ne dépensent souvent pas l'enveloppe attribuée (voir texte AIS). Ce soutien aux SHS va de pair avec l'adoption de règles souples et la mise à disposition de budgets légers pour des projets innovants à impulser. Rennes Métropole affirme l'échelon métropolitain qui est approprié à la mise en œuvre de politique d'innovation. En ce sens, l'institution

⁴² Dans le cadre du Schéma régional de l'innovation de 2008, le Conseil Régional propose un panel d'accompagnement de la sortie du laboratoire jusqu'à mise sur le marché, notamment un fond de maturation qui permet de financer des projets sur toute la Bretagne à hauteur de 600 000 euros par an.

⁴³ Comme la pédagogie (TACIT porté par le Centre de Recherche en Psychologie Cognition et Communication - CRPCC, 35 000 euros), la gestion de plateformes technologiques (ToolTechNov, issu du Centre de Recherche en Economie et Management - CREM, 30 000 euros) ou le suivi climatique pour le marché de l'agriculture et le milieu urbain (Bercave, du Laboratoire Climat et Occupation du Sol par Télédétection - COSTEL, 48 000 euros)

intercommunale répond aux affirmations contenues dans le rapport présenté au Président de la République « *Les fondements d'une stratégie dynamique d'aménagement du territoire* » (2009), où la métropole est avancée comme l'échelle pertinente à laquelle la créativité peut se développer à son maximum : « *l'économie de la créativité est fondée sur l'entrepreneuriat, les talents et la connaissance et puise ses forces principales dans les grandes métropoles* » à partir de l'idée que les racines de la créativité sont dans les métropoles pour ensuite se diffuser dans les régions. Les politiques publiques nationales poursuivent cette idée déjà déployée les années précédentes, pour favoriser les « métropoles de la connaissance ».

La conception de l'innovation de Rennes Métropole est particulière et emprunte aux recherches en économie le modèle de Living Labs (Niitamo et al., 2006). Conçus comme une nouvelle forme de partenariat public-privé, les Living Labs (laboratoires vivants) sont des espaces où les entreprises, les institutions publiques et les citoyens travaillent ensemble pour créer des prototypes, évaluer et valider de nouveaux services, de nouveaux marchés, de nouvelles technologies dans un contexte expérimental assimilable à la réalité (real-life context), ce que peuvent être les villes, les régions métropolitaines ou encore des zones rurales (Niitamo et al., 2006). L'innovation au sein des Living Labs inclut l'utilisateur de la technologie dans un système ouvert de co-création. L'idée est de favoriser l'expérimentation et le design rapide de solutions technologiques variées plus que le développement de produits matures. L'objectif est d'intégrer les intérêts du public dans la démarche de conception, et notamment par le biais des institutions publiques qui les représentent. Avec l'idée d'un territoire d'expérimentation, la stratégie économique rennaise se positionne sur l'innovation participative, c'est-à-dire la tendance à faire participer les individus – ici les habitants, usagers ou citoyens⁴⁴ - dans les processus d'innovation. Rennes Métropole s'inscrit donc dans les principes de l'open innovation. L'innovation participative a pour objectif de déplacer la décision en la faisant passer de la décision politique à la décision publique. L'expertise ne serait pas la bonne solution (Stengers, 2002) mais la bonne décision serait le résultat d'un processus d'appropriation, ce qui vaudrait mieux que le principe de la décision la plus rationnelle. Le territoire d'expérimentation favorise l'idée de production de proximité qui est aujourd'hui sous-tendue par le développement durable et la Responsabilité environnementale de l'entreprise : les habitants de Rennes Métropole essaient des prototypes issus des laboratoires et des entreprises locaux.

2.2 Deux projets co-pilotés par Rennes Métropole : le projet Innovation – Domicile – Autonomie et la Plateforme d'Ingénierie Culinaire

⁴⁴ On a l'habitude de considérer 3 fonctions indissociables d'un individu vis-à-vis du territoire : celle d'habitant, qui se définit par un processus d'appropriation de son espace ; celle d'usager, de l'espace ainsi que des services et des équipements qui lui sont associés ; et celle de citoyen, le terme étant pris au sens de l'exercice d'un droit de participation à la décision. Cette pluralité induit que l'acteur va avoir une perception et une appréciation différente de tout objet ou situation (Bassand M. & Joye D., 1999). Ainsi, l'habitant est celui qui réside sur un territoire mais qui n'est pas forcément usager dans la mesure où ses journées se passent ailleurs, sur son lieu de travail par exemple. Son logement le rend habitant contribuable mais c'est l'usager qui pratique l'espace. L'usager ne fait pas que consommer du logement, mais aussi de la culture, du transport, des équipements scolaires ou sportifs, des prestations sociales. Enfin, le citoyen est celui qui est impliqué dans la vie locale, qui s'investit de manière associative, politique ou autre. C'est l'habitant qui est électeur, l'usager qui dépense et le citoyen qui participe aux décisions du territoire.

Une autre explication, de l'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS tient à une volonté d'apparaître comme un territoire d'expérimentation, d'innovation par les usages, et pas uniquement d'innovation technologique, ce volet étant porté par Rennes Atalante avec le développement des TIC depuis 30 ans. Cette expérimentation par les usages nécessite d'impliquer plus fortement des chercheurs SHS dans des projets conçus pour participer à la vie de la cité. Cette notion de territoire d'expérimentation correspond à la stratégie de développement économique et s'illustre à travers plusieurs projets, dont deux sont ici développés. Dans un document de promotion datant de 2010, Rennes Métropole décrit sa politique de soutien à l'innovation en ces termes :

« L'accès à l'innovation est certainement un des moyens pour les PME de se diversifier et d'accéder à de nouveaux marchés. Dans un contexte de convergences de différentes activités, Rennes Métropole s'emploie à favoriser l'appropriation des innovations technologiques par les PME des secteurs d'activités plus traditionnels, en leur donnant accès à des plateformes mutualisées d'expérimentations, de prototypages, de tests, et de validations. Parmi les projets soutenus par Rennes Métropole :

- Le projet IDA (Innovation - Domicile - Autonomie)
- La plateforme d'ingénierie et de médiation culinaire
- La plateforme OPASS pour systèmes électroniques embarqués dans l'automobile ».

Parmi ces trois projets présentés les deux premiers ont été étudiés dans le cadre du programme POPSU : IDA et PIC. Ces projets de soutien ont pour caractéristique d'être récents (début du partenariat en 2006-2008) et d'avoir donné lieu à une configuration « ad hoc » entre les partenaires, désignée sous le vocable de « plateforme ». Au contraire des politiques économiques menées traditionnellement par Rennes Métropole (soutien aux entreprises, aménagement de zones d'activités), ces projets de plateforme donnent lieu à des dispositifs uniques, construits selon les circonstances et s'adaptant aux évolutions et aux besoins. Le choix de la plateforme entre très nettement dans un positionnement de la collectivité comme facilitateur de réseaux et non comme partenaire direct, comme dans le cas de l'aide directe ou indirecte aux entreprises.

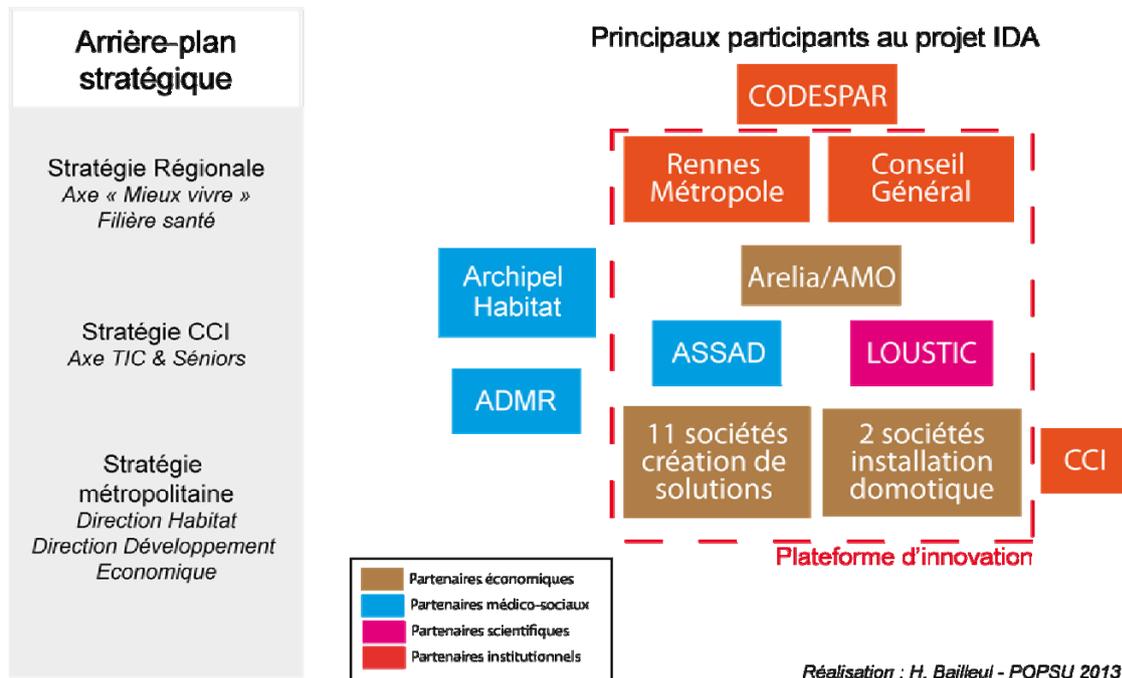
Du point de vue organisationnel, au sein de la compétence « Développement économique » de la structure publique intercommunale, le soutien à l'innovation est un dispositif nouveau et qui est conçu comme une action ponctuelle, répondant à une demande spécifique plutôt que comme une politique de long terme et qui bénéficierait ainsi d'une visibilité. L'analyse de l'organigramme de Rennes Métropole permet de faire ce constat. Au sein de la direction Economie, Recherche et Enseignement Supérieur, trois services assurent différentes compétences (Soutien aux entreprises, Commerce et Tourisme et enfin Enseignement supérieur, recherche et Innovation). Etonnamment l'innovation n'est pas spécifiquement reliée à l'économie ou aux entreprises, mais à la recherche. Cet état de fait montre aussi que les compétences nécessaires à l'innovation au sein de Rennes Métropole ne sont pas les mêmes que celle nécessaires au soutien des entreprises ou à l'aménagement d'espaces économiques. Le service Enseignement supérieur, Recherche, Innovation apparaît jouer un rôle de jonction entre les milieux de la recherche et les milieux économiques, par le pont de l'innovation, ces deux composantes étant essentielles pour la constitution des plateformes d'expérimentations.

2.2.1 Le projet IDA : Innovation – Domicile – Autonomie

La ville de Rennes a obtenu en 2010 le label « Bien vieillir-vivre ensemble » parmi 34 autres villes de France, identifiant les villes qui s'engagent dans un plan d'action en direction des aînés dans le domaine des transports, de l'habitat, de l'urbanisme... La nécessité de mieux prendre en compte le vieillissement est globale, mais avec le projet IDA, c'est plus particulièrement le domaine du logement qui est visé, notamment parce que les chercheurs et l'association à l'origine sont spécialisés dans ce domaine. En outre, les politiques publiques de Rennes Métropole ont, depuis de nombreuses années, clairement identifié l'habitat comme socle de réflexion stratégique de l'action politique locale. En 2008 déjà, le service communication de l'intercommunalité avait réfléchi à déployer un positionnement différenciant sur la question de l'innovation dans l'habitat (mode de vie alternatif, développement durable, innovation dans les matériaux...). Si la thématique de la créativité, insufflée par les valeurs ambiantes des métropoles mondiales, a influencé Rennes pour un positionnement élargi sur l'idée de « ville créative » (Houllier-Guibert, 2012), il n'empêche que ce projet illustre la volonté de s'inscrire de manière originale en tant que territoire innovant sur les questions d'habitat. Créativité et positionnement urbanistique sont compatibles pour fabriquer une image métropolitaine de Rennes qui va dans le sens d'une « ville numérique ». Aussi, lorsqu'un projet est proposé par le CODESPAR (Conseil de Développement Economique et Social du Pays de Rennes) sur la base d'un partenariat entre de multiples acteurs (institutionnels, associatifs, universitaires et économiques), la thématique du vieillissement trouve une réponse par l'action publique locale. La finalité de ce projet initié en 2008 est l'amélioration de la prise en charge des personnes âgées par des solutions technologiques adaptées aux problématiques du maintien à domicile. Il fait suite à une étude lancée par le CODESPAR en 2006-2007 qui avait pour sujet le maintien à domicile et l'habitat intelligent. Ce projet de plateforme a été achevé en 2010 mais continue aujourd'hui sous d'autres formes décrites ci-après.

Dans ce cas, la notion d'innovation sociale est reliée à deux aspects : d'une part la thématique des seniors et la dynamique économique qu'elle peut susciter pour les entreprises locales en matière de services à la personne. Le vieillissement est un nouveau marché pour les fournisseurs de solutions technologiques et il concorde avec des problématiques portées par des acteurs publics (logement, caisses de retraite, assurances, professionnels de santé, bailleurs sociaux). D'après les participants au projet, tous les acteurs concernés avaient intérêt à l'innovation dans le domaine du maintien à domicile et des technologies associées. D'autre part, l'innovation réside dans la forme qu'a pu prendre le pilotage et le montage de ce projet, associant pour la première fois les usagers, les professionnels du monde médico-social et les entreprises de solutions technologiques. Cette innovation rapproche les acteurs de l'offre avec ceux de la demande, inscrivant ce projet dans l'idéologie du management public où l'utilisateur est considéré comme un client dont le mode de consommation doit être identifié afin de répondre à ses besoins. L'enjeu politique est plus précisément la question de l'habitat des personnes âgées, qui est d'autant plus importante que Rennes Métropole bénéficie, à travers le Plan Local de l'Habitat (et les aides qui lui sont associées) d'un puissant outil d'extension des expérimentations menées dans le cadre du projet IDA. La dimension territoriale et politique de ce projet tient donc à son caractère reproductible et à sa capacité à être exemplaire afin d'être reprise par d'autres acteurs du logement (bailleurs sociaux, offices HLM). Mais en second plan l'image novatrice apportée par le recours aux nouvelles technologies est recherchée pour inscrire le territoire dans une dynamique de créativité. En effet, le numérique et l'économie numérique font

partie des grands enjeux de la stratégie économique de Rennes Métropole.



C'est à l'initiative d'un enseignant-chercheur de l'université Rennes 1 que cette démarche a été lancée en 2006-2007. Le principe était d'analyser les freins et potentialités d'usage de TIC dans l'habitat des personnes âgées. L'intérêt croissant des élus de Rennes Métropole pour la question du vieillissement de la population a permis de retenir la proposition faite par cet enseignant-chercheur lorsqu'il a été invité aux réunions d'élaboration de la stratégie métropolitaine, à l'instar d'autres porteurs de projet (et notamment celui de la plateforme d'ingénierie culinaire). Au-delà d'un domaine de recherche-expérimentation qui correspond aux préoccupations de la communauté d'agglomération, ce projet a été soutenu car il offrait une configuration intéressante, associant des acteurs locaux de l'aide à domicile (fédération départementale de l'Aide à Domicile en Milieu Rural et l'association Aides Soins Services Au Domicile pour le pays de Rennes, partenaires des acteurs publics depuis de nombreuses années), un laboratoire d'analyse des usages des TIC (laboratoire LOUSTIC, Université Rennes 1 et Rennes 2) et des entreprises locales de solutions technologiques (dont l'entreprise Arelia, fondée en 2008 et spécialisée dans le conseil en nouvelles technologies). Une certaine exemplarité de la démarche est recherchée : fonder un écosystème d'entreprises et de partenaires associatifs et universitaires autour de la transformation des objectifs génériques en solutions concrètes et fonctionnelles. On assiste à une mise en scène de la démarche expérimentale : appartement témoin, expérimentations techniques et psychologiques impliquant un public de personnes âgées, compréhension des usages, analyse et adaptation des solutions. Le projet IDA est un projet de recherche et développement et en tant que tel, les acteurs scientifiques participent de la visibilité du projet en organisant des conférences « TIC et cité » (2009 et 2010), en participant à des événements scientifiques régionaux et nationaux. Dans ce projet, les réseaux d'acteurs sont un lieu de collusion d'intérêts pragmatiques et non téléologiques, chacun ayant, pour diverses raisons intérêt à faire connaître le projet IDA. La finalité du projet était de mettre en évidence la richesse des applications possibles en termes de TIC et maintien à domicile. Le

leadership du projet s'est vu partagé au fur et à mesure de la démarche entre l'association ASSAD, l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage assurée par Arélia et la Communauté d'Agglomération. Le programme a été rendu possible grâce à un co-financement public (358 000€ de RM, 172 000€ du Conseil Général, 102 000€ de la ville de Rennes, et une centaine de milliers d'euros des mutuelles, de la caisse régionale d'assurance maladie, des caisses de retraite). L'implication financière des différents échelons territoriaux est relativement cohérente avec leurs domaines de compétence, même si le Conseil Général semble être resté au second plan au profit de l'échelon métropolitain. Le rendu du projet (financé entre 2008 et 2010) prend la forme d'un rapport complet, qui épouse les canons d'un rapport d'expertise de bureau d'étude, explicitant principalement la démarche et moins les résultats ou les pistes pour un déploiement des solutions à plus large échelle. La continuité de la plateforme mise en place n'a pas été anticipée par les partenaires, si ce n'est par la réalisation d'un cahier des charges pour la mise en place de solutions technologiques dans les logements séniors. L'accompagnement de RM a ainsi favorisé la mise en réseau des porteurs du projet (associations et entreprises) avec les intervenants du secteur du logement et notamment les bailleurs sociaux, mais l'expérimentation d'un appartement témoin n'a pas donné lieu à un déploiement systématique dans le parc social (ce qui était une attente forte des acteurs économiques). L'effet levier qui aurait pu se matérialiser dans le cadre du Plan Local de l'Habitat n'est pas encore effectif. La réalisation d'un cahier des charges à l'issue du projet avait pour objectif de lancer des initiatives dans le sens d'un déploiement des solutions technologiques dans l'habitat (en rénovation ou en construction neuve). Cependant le passage de la phase d'expérimentation et d'appropriation des solutions innovantes à leur généralisation et installation n'est pas encore réalisé. A l'issue du projet IDA, différents groupements de projet se sont fait jour pour continuer à travailler dans la thématique qui paraît porteuse pour le territoire et les entreprises du Pays Rennais.

1)- Projet SAS : piloté par la Chambre de Commerce et d'Industrie, au travers du Centre de Compétitivité des Entreprises spécialisé dans les TIC. Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme SAS - Sensibilisation, Accompagnement et Stratégies d'accès au marché des seniors – soutenu par la DGCIS (Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services) et en réponse à l'Appel à Projets de l'Etat « les seniors, un marché de croissance pour les entreprises ». Les partenaires du programme SAS – CCI Rennes Bretagne, Meito et Créativ - ont choisi de centrer leurs analyses sur le champ des technologies de l'information et de la communication destinées aux seniors et aux aidants. Ce projet se concrétise par la réalisation d'une veille sur les expérimentations, les donneurs d'ordre, les marchés qui émergent en France (550 abonnés à la newsletter), et l'organisation d'un séminaire bi annuel : Tic et séniors (première rencontre organisée en 2012). Ce séminaire rassemble de nombreux acteurs économiques du territoire rennais afin de mettre à l'agenda des entreprises les opportunités du marché des séniors. Dans un second temps, ont été mis en place des ateliers conçus comme des lieux de rencontre entre offre et demande pour favoriser le passage à la mise en œuvre et à la généralisation. Enfin, en cohérence avec les missions classiques de la CCI, le projet SAS comprend un accompagnement d'une quinzaine d'entreprises (locales et nationales) qui souhaitent se lancer dans ce marché des technologies du maintien à domicile.

2)- Projet MAATEIS : Maintien de l'Autonomie des Aînés par les Technologies et Innovation Sociale. Piloté par Malakoff-Médéric. L'association ASSAD qui avait piloté IDA a reconstitué un partenariat avec des acteurs économiques locaux. Le groupe d'acteurs privés propose des

solutions à expérimenter par les ménages sur le territoire du Pays de Rennes. Grâce aux réseaux constitués lors du premier projet, Arelia et l'ASSAD continuent à expérimenter l'installation de solutions dans des logements sociaux ou à l'occasion de rénovation de logement (en partenariat avec le PACT35). Ce projet est soutenu par la Ville de Rennes, Rennes Métropole, le PACT 35, la Caisse des Dépôts et Consignations.

3)- Projet « e-santé » : réponse à un AAP de l'Etat, dans le cadre des investissements d'avenir, sur le thème « santé et autonomie au lieu de vie grâce au numérique ». Ce projet n'a pas été retenu à l'été 2011, mais il montra la capacité de collaboration entre les acteurs publics et privés sur la thématique. L'opportunité d'un financement national a conduit à déplacer la problématique du maintien à domicile vers celle de l'hospitalisation à domicile, des soins à domicile et du handicap. L'appel à projets concernant « la santé et l'autonomie sur le lieu de vie grâce au numérique » a conduit les partenaires à formuler une réponse se voulant régionale, et à l'initiative du Pôle Image et réseaux (pôle de compétitivité breton). Le projet est plus particulièrement soutenu par Eco Origin (cluster écologique qui intervient dans le domaine de l'habitat) et il est piloté par la CCI de Rennes, Creativ, Rennes Métropole, le CRITT Santé Bretagne, avec la participation de l'ASSAD. Cette dimension « e-santé » ouvre beaucoup plus largement les perspectives de développement, avec plus particulièrement une saisie de la problématique par les acteurs de l'échelon régional. La mise en réseau est très fluctuante depuis le projet IDA d'origine jusqu'à la profusion de projets aujourd'hui. Dans cette seconde phase, visant à élargir les champs concernés et à consolider les partenariats, apparaît cependant un changement majeur qui réside dans le fait que les partenaires universitaires ont été remerciés. Le laboratoire LOUSTIC qui était impliqué dans IDA continue de son côté, en travaillant sur des *serious game* pour les aidants, mais sans partenariat local. L'innovation peut-elle se limiter à l'industrie et l'ingénierie sociale ? La démarche de projet a-t-elle été capitalisée (possibilité de reproduction) ? A première vue non car chacun repart sur des démarches nouvelles (CCI et la formation des acteurs économiques sur le marché des seniors ; ASSAD et Malakoff sur la fourniture de services aux seniors). Finalement, chaque partenaire repart sur ses compétences propres sans que le projet collaboratif n'ait changé les habitudes de travail.

2.2.2. Le projet PIC : Plateforme d'ingénierie culinaire

Le principe de cette seconde plateforme d'innovation est de soutenir un réseau des acteurs de la filière agro-alimentaire bretonne pour permettre la mise en œuvre d'innovations et l'analyse des nouveaux usages et pratiques culinaires dans le but d'adapter l'offre des industries à l'évolution de la demande des consommateurs. Cette plateforme participe à l'image innovante du territoire rennais tout en favorisant l'image de l'agro-alimentaire breton, un secteur important de l'industrie régionale. Le partenariat lancé en 2009 a consisté en premier lieu à soutenir l'association qui a formalisé un projet de site d'accueil de la plateforme. Dans un second temps, RM a offert une subvention à la construction du bâtiment qui s'est installé au sein du pôle Champeaux de la technopole de Rennes-Atalante, c'est-à-dire la zone d'implantation pour les entreprises du secteur agro-alimentaire et environnement, à proximité du deuxième pôle français d'enseignement supérieur en agronomie et agro-alimentaire (Agro Campus Ouest). Ce site de 20 hectares accueille aussi la Chambre d'agriculture de Bretagne qui fait face à la PIC, ainsi que 18 entreprises et 25 laboratoires. En 2011 RM s'engage dans la construction d'une pépinière pour l'innovation du

secteur des sciences du vivant. 8 à 10 entreprises bénéficient de 2500 m² de bureaux qui disposent en plus de services mutualisés et d'espaces pour des laboratoires. Ce Biopôle est installé à Atalante Champeaux pour un coût supérieur à 8 millions d'euros. Ce type de soutien à l'innovation des IAA renforce les dispositifs existants sur Rennes : en plus de l'incubateur Emergys qui soutient la filière, un génopôle Ouest Mer-Agro-santé et le pôle de compétitivité Valorial stimulent la recherche en biotechnologie. Ainsi, pour la thématique Alimentaire, la PIC devient l'un des symboles phares et un moyen de rayonnement depuis son inauguration en juin 2013 car il s'agit d'un lieu ouvert au public. Ces 3000 m² tiennent le rôle de vitrine d'Atalante-Champeaux auprès du public rennais et breton qui est assez ignorant du fonctionnement technopolitain. Malgré les 30 ans d'existence de la technopole rennaise, une distance perdure entre les habitants de Rennes et ce secteur d'activité, notamment due à son manque de visibilité. La dimension symbolique a existé dans un premier temps au travers d'une œuvre d'art, située sur le site Beaulieu de Rennes Atalante. C'est un totem installé dès 1987, créée par Nessim Merkado et qui est situé sur une route empruntée aussi bien par les salariés du technopôle, les étudiants et les résidents autour de Rennes Atalante. Ce monument s'est imposé comme l'entrée de la technopole pour le grand public, c'est-à-dire un espace réservé à une activité d'innovation qui met à distance les habitants du territoire, ce dont étaient conscients les responsables de la technopole : « Si les gens ne savaient pas le nom de cette œuvre ou ce qu'elle évoquait, au moins, ils savaient qu'elle était là pour symboliser la technopole »⁴⁵. Avec la PIC, cette symbolique de l'activité d'innovation prend un rôle plus impliquant sur un autre espace qu'est Atalante Champeaux : En plus d'accueillir du public, la PIC s'inscrit aussi comme un lieu de formation susceptible d'être identifié géographiquement par la population locale. Une marque s'associe au projet puisque le cercle culinaire devient l'école Gault et Millau, offrant un attrait qui est gage de prestige pour le grand public.

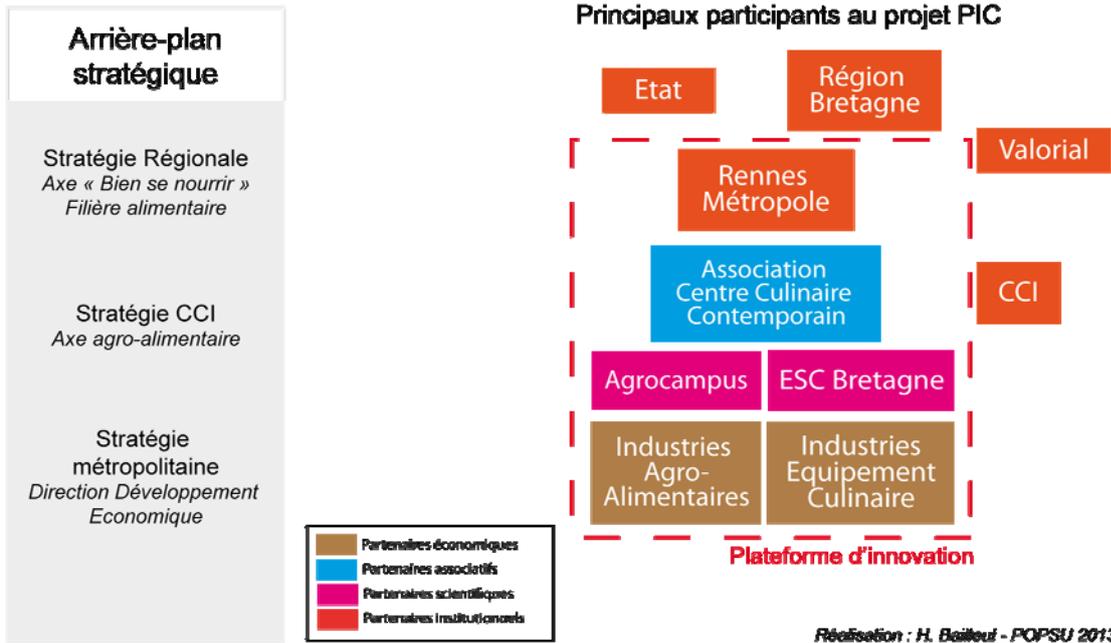
Outre l'aspect symbolique qui a son importance, le mode de partenariat de ce projet montre le rôle qu'a joué RM au fil de sa création. L'association PIC regroupe fin 2011 une centaine de partenaires dont la majorité est issue du milieu industriel. La localisation à proximité de la Chambre d'Agriculture et d'Agro-campus illustre la dynamique de partenariat diversifié souhaitée (collectivités et institutions publiques, organismes de recherche⁴⁶). L'objectif est de construire un lieu d'échange sur les nouvelles tendances culinaires et un lieu d'expérimentation de nouveaux produits agro-alimentaires et de leurs usages. A la fois laboratoire et interface entre les professionnels de l'industrie bretonne, ce centre est également une nouvelle marque de l'innovation rennaise. La PIC a été labellisée par le Pôle de Compétitivité *Valorial* et a obtenu le statut de « plateforme d'innovation » ouvrant le droit à une aide au fonctionnement de la part de l'Etat (Fonds Unique d'Intervention). Les rapports de force ne sont pas clairement identifiables dans la mesure où la PIC est en cours de construction partenariale, au stade où toutes les bonnes volontés s'agrègent au projet. Ce n'est qu'après les premiers mois, voire les premières années de fonctionnement et l'observation de son potentiel succès, que les jeux d'acteurs pourront être mieux cernés afin de saisir où se situe le leadership dans ce secteur d'activité qui a su rassembler dans un

⁴⁵ Propos lié à un entretien avec la chargée de communication de Rennes Atalante, en 2002.

⁴⁶ Les membres de la plateforme sont des industries agro-alimentaires (Henaff, Lactalis, Cilouest), des industries de l'équipement culinaire (Arc-Pyrex), mais aussi des centres de recherche (Agrocampus), des institutions publiques (CCI, CRAB), des associations culturelles (Amann Mad), des agences de développement (France culinaire développement), des investisseurs (Crédit Agricole 22).

premier temps, notamment les membres du secteur des IAA (le Président du projet est l'ancien Président de la FNSEA).

La différence notable avec le projet IDA est l'existence d'un site qui s'inscrit dans une démarche de long terme. Mais cette formule de plateforme permanente, à l'inverse d'IDA, a intégré la nécessité du déploiement des innovations et de l'organisation de la relation entre usagers et créateurs d'offre. Sinon, le modèle partenarial prôné est le même : innovation – plateforme – expérimentation – recherche. Le soutien à cette initiative en matière d'innovation culinaire se justifie par son inscription dans un secteur économique important pour la région, mais aussi par son caractère usager-centré, dans la lignée du principe de laboratoire vivant. Cependant, contrairement au projet IDA, cette dimension du culinaire n'entre pas directement en résonance avec une problématique territoriale ou d'action publique, si ce n'est du point de vue de l'analyse des modes de vie que propose de mener la plateforme avec l'entrée par l'alimentation. Encore une fois, l'innovation soutenue ici est à la fois une innovation techno-industrielle et une innovation sociale. D'après les acteurs de RM, c'est cette dimension de l'analyse des usages qui a primé pour retenir cette initiative. Présenté pour la première fois en 2006 devant les acteurs de la stratégie métropolitaine, ce projet a été soutenu, notamment par l'implication de la CCI et par sa dimension territoriale réaffirmée. Les intérêts de la PIC pour le territoire résident également dans l'image innovante qu'elle peut véhiculer. En effet, la PIC s'appuie sur le Centre culinaire de Rennes, une structure qui joue un rôle social d'initiation et de rencontres autour de la gastronomie depuis une quinzaine d'années. Laboratoire des usages culinaires, ce centre a permis d'étudier les relations entre modes de vie et pratiques culinaires. La pratique de la cuisine est ainsi présentée comme une entrée pour comprendre les modes de vie contemporains (famille, rapport au travail, accroissement du temps de loisirs...). Indirectement, cet intérêt pour les usages est aussi une manière de diagnostiquer un territoire par ses modes de vie. Un autre aspect a été relevé par les acteurs rencontrés : le rôle que peut jouer cette plateforme dans la visibilité du territoire rennais notamment grâce à l'image positive que peut susciter l'excellence dans le domaine de la gastronomie. La PIC pourrait à terme faire partie des atouts d'une destination touristique rennaise qu'il reste à consolider.



Pour mener à bien son objet, l'association Plateforme d'Ingénierie Culinaire se consacre pleinement à la concertation des acteurs et se dote, avec le soutien de ses adhérents, d'une société d'exploitation, la SAS Centre Culinaire Contemporain qui a en charge le déploiement des moyens et le développement de l'offre de services. Le centre culinaire contemporain devenu l'école Gault et Millau se positionne comme un bureau d'étude spécialisé dans le domaine de l'innovation gastronomique qui a la possibilité de répondre, grâce au consortium qu'il réunit (laboratoires de recherche en psychologie et marketing, site d'expérimentation, lieu de formation) à toutes sortes de demande des entreprises (test de nouveaux produits, usages d'équipements de cuisine, analyse des modes de vie et de leurs impacts sur la demande en matière de produits culinaires...).

Le soutien de RM à la PIC s'est essentiellement concentré dans la phase de réflexion sur le contenu du projet. Au-delà d'une aide à la construction du bâtiment, Rennes Métropole s'est positionné comme facilitateur pour une mise en réseau du domaine économique (déjà structuré en fédérations) avec des usagers et donneurs d'ordre potentiels (acteurs publics, cantines scolaires, chercheurs rennais en SHS). La PIC se positionne comme partenaire privilégié de la collectivité, notamment parce qu'elle facilite l'interface avec les usagers. Rennes Métropole a un effet de labellisation des projets d'expérimentations qui facilite l'implication des usagers rennais. Du point de vue de la PIC, Rennes Métropole est aussi identifié comme commanditaire (seul ou en relation avec d'autres acteurs publics) sur des sujets à l'interface entre culinaire et territoire : la restauration collective, l'agriculture et la consommation locale, les temps et les loisirs, etc. Comme dans le projet IDA, le soutien à l'innovation (première phase) suscite une attente de soutien à la normalisation, à la généralisation, par l'inscription territoriale de l'innovation. Afin de trouver un modèle économique viable pour ces nouveaux produits et une possibilité de déploiement à l'échelle locale et régionale, la PIC s'inscrit dans une relation de prestation pour les collectivités locales. L'intérêt de l'expérience du point de vue de Rennes Métropole peut résider dans la consolidation de relations entre la recherche SHS, l'innovation sociale et l'innovation industrielle. Contrairement à IDA, le projet PIC, installé « en dur » à Rennes, peut être

considéré comme un espace de médiation permanente entre les différents acteurs du laboratoire vivant. Il reste cependant que les premiers chercheurs impliqués dans la démarche ne sont pas spécifiquement Rennais (ESC Bretagne à Brest, Agrocampus est une structure multi-site) et que la grande université SHS de Rennes n'est pas partie prenante aujourd'hui.

Conclusion

En étant spécialiste des TIC, le territoire Rennais est installé dans le problème de la trop grande prise en compte des high tech au détriment des low-tech. La polysémie du terme innovation qui désigne stricto sensu « la transformation d'idées en réalisations » tend vers un sens plus large qui place la R&D comme une composante centrale, ce que les médias reprennent abondamment. Thomas Durand critique cette vision restrictive de l'innovation qui n'est que la partie visible de l'iceberg, certes, celle qui est médiatique mais il est important de penser plus largement l'innovation (Durand, 2008). Avec des entités comme l'IRT ou le labex, « on voit que l'intérêt indéniable de l'innovation pour le développement futur d'un territoire se traduit trop souvent par une volonté politique de développer de nouvelles technologies, et débouche in fine sur des actions publiques en faveur de la recherche fondamentale » (CAE, 2008, p.39).

Or, dans l'un des documents de référence pour qualifier l'innovation qu'est le manuel d'Oslo, quatre formes d'innovation sont identifiées : la création d'un nouveau produit ou l'offre d'une nouvelle prestation commerciale ou de service ; la mise en œuvre de nouvelles techniques pour la production de biens ou la réalisation de prestations de service qui amènent à l'innovation de procédé ; l'innovation d'organisation ; l'innovation marketing. Désormais, une place est accordée à ce qui n'est pas purement technique. C'est une prise en compte nécessaire puisque seules 20% des innovations sont de source technique et 80% de nature sociale, organisationnelle, commerciale, marketing ou financière (CAE, 2008), ce qui invite à prendre de la distance avec le modèle classique de l'innovation technologique, celle ou par exemple les TIC ont toute leur légitimité. D'autres formes d'innovation sont à considérer.

L'économie de la fonctionnalité pour l'innovation par les usages est l'une d'elle. On peut penser les choses autrement que de chercher à vendre des produits et services mais il est possible aussi de vendre des fonctions, ce qui est spécifiquement le créneau des TIC (ex : on vend du pneu à Michelin mais aussi des km parcourus ce qui invite l'entreprise Michelin à faire des pneus qui durent). L'économie de la fonctionnalité peut avoir un effet sur l'économie mais aussi sur la dimension environnementale de la société. Il s'agit d'améliorer la manière de consommer des biens et services en pouvant proposer des offres qui n'imposent pas d'acheter des premiers pour bénéficier des seconds. On parle d'une substitution de l'usage à la possession, c'est-à-dire que ce qui est vendu n'est pas l'objet mais le résultat attendu de son utilisation. Michel Debonneuil considère que le développement des TIC accélère l'importance de ce type d'économie dans la mesure où l'open source ou l'économie du gratuit (Anderson, 2009) font rapidement évoluer les mentalités dont celles françaises sont très marquées par la propriété privée.

Nous avons vu qu'il existait plusieurs types d'explications au supposé « retard » des SHS concernant le transfert des sciences vers la société : l'inadaptation des outils de la valorisation, des spécificités propres aux disciplines des Lettres, des Arts et des sciences sociales, et une absence générale de vision, interne et externe au milieu SHS, sur leur potentiel en matière d'innovation. La progression du dialogue interdisciplinaire est aujourd'hui identifiée par les responsables de la valorisation comme un enjeu fort pour répondre aux défis de demain, tel celui de la « ville intelligente », un thème qui mobilise autant de ressources technologiques qu'humaines. Dans le domaine des TIC, le changement attendu consiste à faire intervenir les SHS le plus en amont possible, lors de la phase de conception. Pour l'instant, elles ne servent encore trop souvent qu'à valider l'acceptabilité de telle ou telle solution technique par le consommateur. Dans les autres secteurs (logements, transports, environnement, alimentation, santé, travail...), il s'agit de replacer l'humain au centre des évolutions techniques et du progrès en général. Les SHS sont donc centrales dans ce projet puisque, comme l'affirme Wormser (2009), « *nous sommes les produits des sciences sociales ; de leur qualité dépend notre vivre-ensemble et notre capacité d'organisation collective* ».

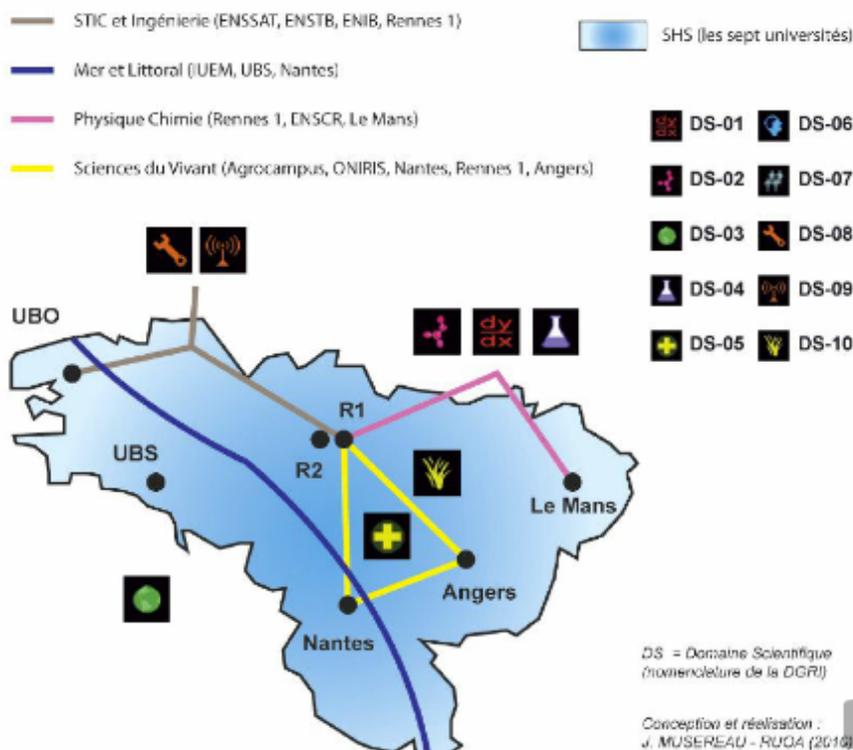
Ces observations conduisent à faire le lien avec le concept d'innovation sociale, qui renvoie à la prise de conscience d'un tournant dans le fonctionnement des sociétés et à l'idée que d'autres valeurs que l'économique et le technologique sont à intégrer. La définition couramment admise est la suivante⁴⁷ : « *L'innovation sociale consiste à élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés, notamment des utilisateurs et usagers.* » Une grande partie de l'innovation sociale est produite dans le champ de l'économie sociale et solidaire (ESS), qui emploie 12% de la population active en Bretagne. Une idée force des défenseurs de l'innovation sociale est que les entreprises peuvent en retirer un intérêt en termes de performance économique. Cependant, elle est confrontée à des difficultés qui rejoignent celles liées à la place des SHS dans l'innovation. En plus de la tendance de la société à considérer que l'économique et le technologique sont les garants du développement économique des territoires, il y a une difficile mesurabilité des résultats de l'innovation sociale en termes de création de richesse, d'emplois, de chiffre d'affaire... (comment *compter* le bien-être ? est une question difficile à saisir ; les acteurs rennais s'y sont intéressés lorsqu'ils ont mis en place en 2010 le forum Libé « Le bonheur, une idée neuve ? »). Cela renvoie au fait que ce type d'innovation relève plus d'un processus et moins d'une action balisée dans le temps, visible et quantifiable. En outre, la dispersion d'un grand nombre d'initiatives, qui ne se connaissent pas et ne sont pas toujours reconnues rend difficile la visibilité de ce champ d'activité. Un défi pour l'innovation sociale est de pouvoir bénéficier de la même considération et d'outils de financements identiques à ceux dont bénéficie l'innovation technologique. Les entreprises pourraient ainsi être soutenues dans leur démarche de R&D sociale. Des outils existent déjà, comme « ALteR'Incub », incubateur d'entreprises sociales en Languedoc Roussillon, qui facilite les liens entre laboratoires de recherche SHS et entreprises, associations ou collectivités pour répondre à des besoins

⁴⁷ Il s'agit de la définition du groupe de travail « innovation sociale » du Conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire (CSESS), utilisée par Bretagne Développement Innovation (BDI), l'agence du développement économique et de l'innovation de Bretagne dont l'action repose largement sur le Schéma régional de l'innovation (SRI) voté en 2008.

d'intérêts collectifs identifiés dans les territoires ou par les filières.

Mais le problème demeure bien celui de la reconnaissance et de la matérialisation de ces innovations sociales issues des SHS. Un défi est celui de leur ancrage territorial, alors même qu'elles sont omniprésentes et diffuses, comme l'illustre bien la carte des polarités qui structurent le territoire breton en termes de recherche scientifique (Place Publique 2011 : 67). On comprend que cette invisibilité peut constituer un frein à leur soutien par des politiques publiques, qui verront mal comment faire valoir ce type d'investissement. Historiquement, les collectivités locales ont toujours privilégié le caractère industriel de la région lorsqu'il a été question pour elle d'aider, par exemple, à la création de chaires spécialisées. Rennes, capitale administrative longtemps dominée par la propriété rurale, est souvent, en comparaison avec Nantes, considérée comme étant moins tournée vers la culture marchande et plus préoccupée par les questions d'égalité sociale et de citoyenneté. En ce sens, elle a peut-être un profil qui correspond bien à la mise en valeur des SHS et de l'innovation sociale, qui implique, comme on l'a vu, la participation de l'utilisateur. Ce profil sociologique a déjà été souligné dans des documents de prospection commandé par Rennes Métropole au début des années 2000 et qui mettaient en avant les capacités du territoire rennais à tenir le rôle d'une « métropole sociale » autour de la démocratie locale à développer, ou bien d'une « ville citoyenne » qui visait à atténuer l'attitude consumériste des habitants de la ville (TMO, 2002). Dans cette étude, l'échelon métropolitain est présenté comme celui qui impulse l'action de développement local.

Les pôles thématiques forts dans le domaine de la recherche



Ces différentes observations de la place des SHS dans l'innovation permettent d'observer plusieurs points qui seront abordés dans l'écriture d'un chapitre d'ouvrage :

- L'échelon métropolitain et Rennes Métropole en tant qu'acteur de soutien à l'innovation semble pertinent pour impulser un caractère participatif envers la population, et les SHS jouent alors un rôle de médiation pour faciliter ce processus.
- Les SHS sont aussi l'occasion d'occuper un créneau laissé libre par la Région ou les SATT, c'est-à-dire les dispositifs importants de l'innovation, ce qui permet à RM de prendre une place dans le champ du soutien à l'innovation, en tant qu'acteur émergent.
- Ce champ est difficile à circonscrire et à unifier : le système de la recherche scientifique d'une part, et celui de l'enseignement supérieur d'autre part, n'obéissent pas aux mêmes logiques. Le premier tend vers la concentration et l'organisation verticale, tandis que le second est régi par la logique de l'aménagement du territoire et du maillage territorial. En Bretagne, il y a une volonté d'équilibrage Est/Ouest dans les deux domaines.

Peut-on envisager que l'échelon métropolitain rennais permettrait de faire « tenir » les deux logiques ensemble, à travers notamment un renforcement de la proximité avec les universités et une incitation à leur rapprochement ?

Bibliographie

- Bassand M., et Joye D., 1999, « L'utilisateur, un acteur complexe », in revue *Urbanisme*, n°307, p.55-60
- Betbèze J.P. et Saint-Etienne C., 2006, *Une stratégie PME pour la France*, La Documentation Française, 166 p.
- Béchet, 2009, « Rennes 2 et Villejean : 40 ans d'histoire... de la complicité à l'indifférence », *Place Publique* n°2, 15-20
- Bigoteau M. et Pehuet N., « La valorisation en Sciences humaines et sociales en quête de ses repères », La lettre de l'INSHS n°12, mars 2013, pp 22-24
- Bonny, 2009, « La société au miroir de Rennes 2 », *Place Publique*, N°2, 21-24
- CAE, Godet M., Durance P., Mousli M., 2008, Créativité et innovation dans les territoires, DATAR, 108 p.
- Anderson, 2009, *Free ! Entrez dans l'économie du gratuit*, Pearson, 314 p.
- Durand T., 2008, Par-delà la R&D et la technologie : vers d'autres formes d'innovation, Rapport du groupe de travail Créativité et innovation dans les territoires, DATAR, p. 35-47
- Houllier-Guibert C.E., 2012, *Les valeurs urbaines au fil des décennies : historiographie des idéologies territoriales d'une capitale régionale à travers sa politique de communication*, intervention au colloque « Valeurs publiques » organisé par l'AIMAP, Association Internationale de Recherche en Management Public, à Paris, du 5 au 6 décembre
- Lebrun F. et L. Pape, 1994, *Entre fidélité et modernité, l'université Rennes 2 – Haute Bretagne*, PUR, 241 p.
- Morvan Y., 2009, « Et la fac de lettres devint université », *Place Publique*, n°2, 6-10
- Mottis, 2007
- Musereau J., 2011, « Les cartes de la recherche universitaire dans l'Ouest », *Place publique*, n°9, p. 67
- Niitamo, V.P., Kulkki, S., Eriksson, M., Hribernik, K.A., 2006, "State-of-the-Art and Good Practice in the Field of Living Labs", In *Proceedings of the 12th International Conference on Concurrent Enterprising: Innovative Products and Services through Collaborative Networks*, Italy: Milan 26 - 28 June, p. 349-357
- Saint-Etienne C., Prager J.C, Thisse J.F., 2009, Les fondements d'une stratégie dynamique d'aménagement du territoire, rapport au Président de la République, La Documentation Française, 157 p.
- Stengers I., 2002, Sciences et pouvoirs. La démocratie face à la technoscience, La Découverte
- Réseau n°132, avril 1997 : « Avant 1968 : la grande scène de ménage »
- Réseau 128, décembre 1996 : Dossier « les formations professionnalisantes des universités », p. 9-16
- Rollet L., 2009, « Peut-on faire l'histoire des pôles scientifiques? », *Histoire de l'éducation*, (2), p. 93-113
- TMO, 2002, « Le rayonnement de Rennes et de Rennes Métropoles : Images et notoriété », 134 p.
- Wormser G. et Januel C., « Est-ce H-S ? », *Cahiers Sens public*, 2009/3 n° 11-12, p. 217-237.

V. Rennes Métropole Créative ?⁴⁸

Introduction

Rennes Métropole est le fruit du groupement de 37 (bientôt 43 en 2013) communes autour de la capitale régionale bretonne. Celle-ci a connu ces trente dernières années un développement démographique et économique soutenu se caractérisant par un métropolisation croissant de son aire urbaine. L'avènement progressif d'une économie fondée sur les connaissances a profondément modifié la composition du tissu économique français : à une baisse significative des effectifs d'emploi dans les secteurs traditionnels de l'agriculture, de l'industrie ou encore du bâtiment sur la période 1982-2008 s'est substituée une remarquable hausse de ceux des services.

Particulièrement, et à part le volet santé social, cette hausse se constate surtout dans les activités dites *supérieures* telles que la recherche et développement, l'art et la culture, ou encore les prestations intellectuelles. Ces activités sont souvent liées de l'innovation, véritable moteur de la croissance économique et désormais devenue activité économique à part entière (cf. tableau 1).

<< Insérer Tableau 1. Composition du tissu économique français >>

Marqueur fort de la métropolisation, l'émergence d'une classe créative dense sur le territoire urbain apparaît simultanément avec ce basculement vers une économie largement fondée sur l'utilisation intensive des connaissances, la production d'idées nouvelles et d'innovations. A ce titre, Rennes Métropole est devenue au fil des années une aire urbaine compétitive dans la course à la créativité et l'innovation. Cette compétitivité se fonde, *ceteris paribus*, sur l'agglomération d'une constellation d'individus de talent, autrement appelé *classe créative* (Florida, 2002).

Ces individus possèdent la particularité d'évoluer dans le cadre de professions qui requièrent une mobilisation forte de la créativité pour en exécuter les tâches. A l'heure où l'innovation est devenue une activité économique permanente (Foray, 2000)⁴⁹, les créatifs constituent la ressource essentielle pour les entreprises. Bien que souvent dégagées des contraintes traditionnelles de proximité des sources d'énergie et des gisements de matières premières, les firmes doivent néanmoins toujours s'appliquer à se localiser près de leurs ressources essentielles. Ces ressources sont désormais le talent, capital humain possédant majoritairement un niveau élevé d'éducation, considéré comme particulièrement créatif ou tout au moins, rémunéré pour l'être. C'est sur ce constat que se fonde la thèse de la classe créative initiée par Richard Florida en 2002⁵⁰.

Celui-ci postule l'existence d'une classe créative, à l'origine de l'innovation, des avancées scientifiques ou encore de la production artistique. Cette classe se compose d'individus créatifs et est supposée constituer un véritable moteur de la croissance économique au sein d'un régime de production se fondant sur l'innovation. Ils possèdent une localisation essentiellement urbaine, et l'enjeu pour les entreprises est de se localiser près de larges

⁴⁸ Partie rédigée par Hélène Martin-Brelot (ANR) et Sébastien Chantelot (ESC Bretagne Brest)

⁴⁹ Foray D., 2000. *L'économie de la connaissance*. Repères, La Découverte, Paris.

⁵⁰ Florida, R., 2002. *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

constellations de tels talents en vue de profiter de leurs compétences dans le cadre de leurs organisations. Cela entraîne alors une véritable compétition entre villes, car la présence de talent, déterminante pour les firmes, est synonyme d'avantage comparatif permettant de concentrer les activités économiques, souvent dans des secteurs de pointe ou innovant, génératrices de valeur ajoutée et donc de richesses pour l'ensemble du territoire urbain. Dès lors, la distribution géographique des créatifs est loin d'être uniforme en France. Ils se retrouvent principalement au sein des plus grandes villes et participent pleinement à leur métropolisation.

1. La composition de la classe créative

Les différentes bases de connaissances utilisées dans le cadre des professions est utile afin de saisir le changement induit par l'utilisation et la production intensive de connaissances et d'innovations au sein de régime de production actuel (Asheim et Coenen, 2006)⁵¹. L'innovation a souvent été considérée comme l'interaction entre la science et l'industrie, soit entre une base de connaissances analytiques liée au développement de nouvelles connaissances et une base de connaissances synthétiques visant à leur application (cf. tableau 2).

<< Insérer Tableau 2. *Knowledge Bases* >>

Or une base tout aussi déterminante pour l'innovation tend de plus en plus à être considérée, celle du design, du symbolique, de l'esthétique, etc. qui s'incorpore de plus en plus massivement au sein des produits et des services actuels. Considérée comme le fruit d'interactions hors marché, cette base n'a pas été souvent mise en avant dans les travaux traitant de l'innovation. La mise en perspective de la créativité a permis d'inclure plus largement cette base, qui traduit le fait que l'innovation peut également survenir de processus créatif et moins méthodiques que ne le sont les processus d'in(dé)duction.

Témoins encore de la mutation de l'économie, les professions créatives se retrouvent ainsi principalement dans les domaines d'activités particuliers que sont la recherche et le développement, l'ingénierie, la science, l'art et la culture, le management et le business ou encore la finance. Etablir une définition précise se heurte à de nombreuses difficultés liées à l'évaluation de la créativité que nécessitent chacune des professions françaises.

Si des tentatives de délimitation de la classe créative française ont pu se montrer relativement concluantes⁵², la nature très hétérogène du groupement de professions obtenu d'une part, ainsi que la difficulté de l'analyse en dynamique sur le long terme due au changement de la classification standard des professions françaises en 2003 d'autre part, rendent cet exercice peu aisé. Le choix est fait ici de se baser sur les fonctions métropolitaines supérieures : elles regroupent l'ensemble des individus actifs possédant une

Asheim B. et L. Coenen, 2006. Contextualising Regional Innovation Systems in a Globalising Learning Economy: On Knowledge Bases and Institutional Frameworks. *The Journal of Technology Transfer*, 31(1), 163-173. Pour plus de détails, le lecteur pourra se reporter à Chantelot, S., 2010a. "Vers une mesure de la créativité : la construction de la classe créative française". *Revue d'Economie Rurale et Urbaine*, 3, 511-540.

profession reliée à l'innovation, la recherche, l'ingénierie, l'expertise, la production artistique et culturelle, l'entrepreneuriat, ou encore le *management* et le *B to B*⁵³.

Caractériser la classe créative à partir de ces fonctions permet de pouvoir analyser en dynamique son évolution de long terme au sein des territoires, sans perte de généralités. Même si toutefois certaines professions ne se retrouvent pas cette délimitation, comme les professions du secteur médical, certaines professions d'ingénierie ou d'artisanat d'art, ou encore les enseignants du supérieur, la valeur très élevée de la corrélation qui unit un construit exhaustif de la classe créative et celle proposée ici est très forte (.637)⁵⁴. A partir de Florida (2002, 328), trois catégories de créatifs peuvent être distinguées (cf. figure 1). En premier lieu, le groupe *creative core* rassemble des individus directement impliqués via leurs professions dans la production de connaissances et d'idées nouvelles. Ces professions appartiennent aux fonctions métropolitaines de R&D, car elles se caractérisent par la dimension d'innovation incluse dans les travaux des métiers concernés, et des Prestations Intellectuelles, car elles œuvrent à la mise à disposition de connaissances spécifiques pour le conseil, l'analyse, ou encore l'expertise. Ensuite, le groupe *creative professionals* regroupe l'ensemble des individus qui encadrent et stimulent le changement et l'innovation. Leurs professions appartiennent aux fonctions métropolitaines du commerce interentreprises, en relation directe avec le commerce de gros, le commerce entre les entreprises que ce soit pour l'achat ou la vente, et la gestion d'entreprise, de la banque et de l'assurance. Les chefs d'entreprises et les entrepreneurs font également partie de ce groupe. Enfin, le groupe *Bohemians* inclus l'ensemble des individus possédant une profession dans le domaine de l'art, de la culture et des médias.

Figure 1. La Classe Créative Française

Creative Core	Creative Professionals	Bohemians
Professions directement impliquées dans la production créative de connaissances et d'idées nouvelles R&D Prestations Intellectuelles	Professions qui encadrent et stimulent le changement et l'innovation Entrepreneurs Commerce interentreprises Gestion d'entreprise	Professions directement impliquées dans les productions créatives artistique et symbolique Arts, Culture Design Médias

En moyenne, la France compte 10,1% de créatifs au sein du marché national du travail français. Pour moitié, la classe créative se structure autour du groupe *creative professionals*, le *creative core* ne comptant que pour 3,8% sur le marché national, les *bohemians* 1,1% en 2008. Il est intéressant de constater que la croissance des individus créatifs sur le marché du travail national a été explosive comparée à la croissance nationale de l'emploi, puisqu'elle lui est près de cinq fois supérieure sur la période 1990-2008, période qui traduit le basculement vers une économie

La méthodologie d'analyse fonctionnelle des emplois et des cadres des fonctions métropolitaines peut être consultée sur le site de l'INSEE à l'adresse :

http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=99&ref_id=analyse.

Cette discussion sur la pertinence de l'utilisation des fonctions métropolitaines pour caractériser la classe créative est à retrouver dans Chantelot S., 2010b. *La classe créative française. Composition, influence économique, localisation, et people's climate*. Editions Universitaires Européennes, Sarrebruck.

fondée sur la connaissance. Particulièrement, ce sont les professions des groupes *creative core* et *Bohemians* qui sous tendent cette croissance élevée (cf. tableau 3).

<< Insérer Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France >>

2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée

Les aires urbaines apparaissent dès lors les théâtres privilégiés de la localisation des individus créatifs : alors qu'elles concentrent 85% de la population et 89% de l'emploi en 2008, les aires urbaines rassemblent 96% de la classe créative en France. La concentration des créatifs au sein des environnements urbains est magnifiée par sa seule valeur à Paris (46,3%), au sein des 17 aires urbaines de plus de 500k d'habitants (73,5%), ou encore au sein des 46 aires urbaines de plus de 200k d'habitants (84,4%). A ce titre, les territoires ne sont pas égaux au regard de la localisation des individus créatifs. La nouvelle classification des aires urbaines françaises définie par l'INSEE en 2010 compte 771 aires urbaines, soit plus du double de la précédente (354). L'aire urbaine de Rennes est la onzième aire urbaine française en termes de population, et fait à ce titre partie de la catégorie urbaine des aires de plus de 500k d'habitants. Cette catégorie compte seulement seize aires urbaines, Paris n'étant pas comptabilisée. En termes de classe créative, on retrouve parmi les quinze aires urbaines *leaders*, celles qui concentrent les proportions les plus élevées de créatifs au sein de leur marché local du travail, les aires urbaines les plus peuplées comme Paris (1^{ère} pour la classe créative), Toulouse (2), Grenoble (3), Lyon (6), Montpellier (7), Nantes (8), Lille (9), Rennes (10), Nice (12), Strasbourg (14), Marseille (15). Néanmoins, certaines aires urbaines plus modestes en termes de population comme Lannion (4), Fessenheim (5), Anneyron (11) ou encore Niort (13) concentrent aussi des proportions très élevées de classe créative. Les raisons sous jacentes à ce constat de défiance de la loi rang-taille est à retrouver dans leur spécialisation accrue (Lannion pour les télécommunications, Niort pour les assurances, Fessenheim pour le nucléaire en plus de sa très petite taille qui joue sur le dénominateur du calcul de proportion ou Anneyron qui abrite le siège de l'entreprise Lafuma et dont la taille joue le même effet que celui précédemment cité). Globalement, les aires urbaines les plus pourvues sont quand même celles qui comptent le plus grand nombre d'habitants (cf. figure 2).

<< Insérer Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008 >>

Seules 14 aires urbaines concentrent une proportion de classe créative au sein de leur marché local du travail supérieure ou égale à 10%. Souvent, la proximité d'une aire urbaine fortement pourvue provoque un effet d'ombres pour les aires urbaines voisines (Axe Paris-Rennes-Nantes, Lille, Strasbourg, Nice, Marseille, Toulouse, Lyon-Grenoble). 670 aires urbaines comptent moins de 6% de créatifs au sein de leur marché local du travail, ceci est certainement du au nouveau découpage qui inclus de très petites aires urbaines. L'essentiel des créatifs en France est dès lors concentré, à quelques exceptions près débattues plus haut, au sein des grandes aires urbaines. C'est pourquoi afin de comparer le comparable, le *focus* porté sur l'aire urbaine de Rennes se fera à partir d'un échantillon d'aires urbaines comparables, celles de plus de 200k d'habitants. L'aire urbaine de Paris sera volontairement exclue de l'analyse, en référence notamment à *Paris et le désert français*, mais surtout car sa grande

concentration de classe créative biaise les résultats obtenus à partir des comparaisons moyennes entre aires urbaines. Ces éléments comparatifs visant à spécifier la position de l'aire urbaine de Rennes en France au regard de la classe créative se fera en deux temps : le premier à partir de l'échantillon des 17 aires urbaines de plus de 500k d'habitants (16 sans Paris), le second à partir d'un échantillon élargi des 30 plus grandes aires urbaines de plus de 200k d'habitants sans Paris.

3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative

Rennes Métropole est l'élément territorial central de l'aire urbaine de Rennes : elle concentre 67% de la population totale de l'aire urbaine, 81% de l'emploi total et 90% de la classe créative. Dès lors, nous parlerons indifféremment de Rennes Métropole et de l'aire urbaine de Rennes. Ces proportions relative à Rennes Métropole sont relativement constantes et toujours très importantes dans le temps (cf. tableau 4).

<< Insérer Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial >>

En termes de classe créative, Rennes Métropole est la huitième aire urbaine française au sein de l'échantillon des aires urbaines de plus de 500k, même lorsque celui-ci est élargi aux aires urbaines de plus de 200k d'habitants avec une proportion de créatifs s'élevant à 10,4% de l'emploi total. Cette proportion est supérieure à celle de l'échantillon des villes de plus de 500k d'habitants (10,1% avec Paris, 9,5% sans Paris). La classe créative rennaise se structure autour d'une forte présence d'individus appartenant au *creative core* (4,6% contre une moyenne nationale sans Paris de 4%). Les individus évoluant dans les domaines de la R&D et des prestations intellectuelles sont nombreux, et ces concentrations font de la métropole respectivement la 7^{ème} et 5^{ème} aire urbaine française sur l'échantillon. Les individus du groupe *creative professionals* sont moins structurants pour la classe créative rennaise, puisque sa proportion (4,8%) est sensiblement supérieure à la moyenne nationale (4,6%).

L'aire urbaine de Rennes fait partie des rares aires urbaines dont la proportion de *creative core* est supérieure à celle des *creative professionals*. Ces derniers sont structurés autour d'individus évoluant dans le domaine du *management* (3,5%) et du *Business to Business* (1,3%). Si cette dernière proportion est légèrement supérieure à la moyenne nationale (1,1%), celle liée au *management* est similaire (3,5%). L'aire urbaine de Rennes présente un niveau élevée de classe créative, celle-ci étant plutôt orientée vers l'expertise, la recherche et la conception plutôt que vers l'entrepreneuriat ou le management d'entreprise.

<< Insérer Tableau 5. Proportions locales de la classe créative, aires urbaines de plus de 500k d'habitants, 2008 >>

La présence des créatifs à Rennes Métropole repose sur sa ville centre, Rennes, qui concentre la moitié des créatifs de la communauté de communes. Les autres communes qui comptent au sein de Rennes Métropole sont Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné, Pacé, Bruz, ou encore, entre autres, Le Rheu, communes toutes situées à proximité de Rennes et qui profitent certainement d'un effet vertueux centre-périphérie. Ces communes sont les seules à concentrer plus de 10% de créatifs au sein de leur marché local du travail, tandis que la périphérie se caractérise par des proportions beaucoup plus modestes, au fur et à mesure

qu'on s'éloigne de la ville de Rennes (cf. Figure 3). La communauté de communes de Rennes Métropole constitue le moteur essentiel de la créativité au sein de l'aire urbaine de Rennes.

<< Insérer Figure 3. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008 >>

Si on intègre Rennes Métropole au sein d'un échelon national, le passage de la commune aux cantons permet une analyse exploratoire de données spatiales sur le territoire métropolitain national, tout en gardant la délimitation territoriale de la Métropole. Les cartes suivantes représentent les différents diagrammes de Moran et les statistiques LISA associées. Si seul le département d'Ille-et-Vilaine est cartographié, les résultats obtenus se fondent sur une analyse de l'ensemble du territoire métropolitain français. Les contours visibles sont ceux de l'aire urbaine de Rennes et, en son sein, de la communauté de communes de Rennes Métropole.

<< Insérer Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008 >>

Le diagramme de Moran identifie les schémas de localisation d'une unité territoriale d'observation, ici le canton. Le schéma de localisation détermine le niveau d'une variable observée au sein du canton - ici la proportion de classe créative au sein de l'emploi local ainsi que celles des trois sous groupes de la classe créative - et celle des cantons voisins. Le voisinage retenu ici est déterminé par la contiguïté d'un canton avec ses voisins. Un canton peut être caractérisé par 4 schémas de localisation : HH (resp. LL) signifie qu'il présente une valeur élevée (resp. faible) de la variable observée et qu'il est entouré d'un voisinage de cantons présentant également des valeurs élevées (resp. faibles) pour la même variable. HL (resp. LH) signifie que le canton présente une valeur élevée (resp. faible) de la variable observée mais qu'il est entouré d'un voisinage de cantons présentant des valeurs faibles (resp. élevées) pour cette même variable. Dans le cas d'une grande concentration de cantons présentant un schéma de localisation HH (resp. LL), on peut parler de cluster territorial ou de pôle territorial (resp. de désert), dans notre cas, de créatifs. La présence d'un cluster peut être le fruit d'une dépendance spatiale entre les cantons, à savoir que les valeurs similaires observées dans un groupe de cantons proches résultent d'une influence mutuelle. Cette influence est mesurée par la significativité de la statistique LISA. Pour les cantons dont les schémas de localisation sont HL, on peut parler de pôle isolé. L'ensemble des groupes d'individus créatifs sont représentés à partir des différentes cartes. La première carte montre les différents schémas de localisation obtenus par les cantons d'Ille-et-Vilaine ainsi que leur significativité statistique au regard de la statistique LISA. La première carte montre clairement que la classe créative se concentre au sein de la communauté de communes de Rennes Métropole, puisque l'ensemble des cantons de la communauté possèdent un schéma de localisation HH, composant ainsi un *cluster territorial* d'individus créatifs. Ce *cluster* apparaît de plus statistiquement significatif, ce qui fait que les valeurs obtenues par ce voisinage de cantons sont spatialement dépendantes entre elles. Les schémas de localisation associés aux *bohemians* ne forment pas un cluster cohérent, sauf celui en rapport avec la centralité de Rennes. Les valeurs HH se concentrent surtout à l'ouest de Rennes mais ne sont témoins d'aucune significativité statistique, excepté pour le *désert* identifié à l'est du département. Les groupes *creative core* et *creative professionals*

constituent les *clusters territoriaux* d'individus créatifs les plus marquants de l'aire urbaine : les cantons HH sont nombreux et essentiellement localisés au sein de Rennes Métropole, autour de Rennes la ville centrale. Ils sont statistiquement significatifs dans la Métropole, ce qui atteste d'une dépendance spatiale sur l'ensemble de la communauté de communes. Une fois de plus, Rennes Métropole apparaît comme un moteur pour l'ensemble de l'Il le-et-Vilaine au regard de la classe créative. L'aire urbaine de Rennes constitue donc un territoire fort de la créativité en France. Sa classe créative est essentiellement localisée au sein de Rennes Métropole, qui profite de la centralité de Rennes dont l'influence s'étend aux territoires communaux périphériques.

4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008

L'analyse de la dynamique de la classe créative de l'aire urbaine de Rennes sur le temps long (1982-2008) est riche

d'enseignements : elle permet notamment de remarquer que l'aire urbaine a été témoin d'une évolution vertueuse de sa classe créative, qui au fil du temps a su structurer l'ensemble du marché local du travail. L'aire urbaine de Rennes s'est imposée comme une place forte de la classe créative de manière concomitante avec le basculement de l'économie vers une utilisation et une production intensive de connaissance, l'économie fondée sur la connaissance. C'est à partir du début du siècle que la proportion de classe créative rennaise est supérieure à la moyenne de celles des aires urbaines de plus de 500k d'habitants (cf. figure 5). De nos jours, l'écart en valeur absolue entre la proportion de créatifs rennais sur le marché local du travail et la moyenne de l'échantillon est le même, mais il était négatif en 1982 alors qu'il est devenu positif aujourd'hui. C'est le signe d'une métropolisation accrue de l'aire urbaine et d'une hausse croissante du niveau global de son marché local du travail.

<< Insérer Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008 >>

Seul le groupe *bohemians* suit la trajectoire moyenne nationale sans s'en départir depuis 1982. Pourtant connue pour ses événements culturels forts comme par exemple les *Transmusicales de Rennes*, l'aire urbaine est seulement conforme à ce qu'il peut se passer dans d'autres villes aux rangs comparables. L'écart positif global avec la proportion moyenne de classe créative s'est obtenu à partir de l'accroissement constant et soutenu des individus des groupes *creative core* et *creative professionals* sur la période. Alors qu'en 1982, les proportions locales des deux groupes étaient en deçà de la moyenne nationale, chacun d'eux s'est élevé à un niveau supérieur au cours du temps. Particulièrement, c'est le groupe *creative core* qui a stimulé cette inflexion de trajectoire, puisqu'il a dépassé la proportion nationale moyenne à partir de 1999 tandis que le groupe *creative professionals* n'a connu pareil sort qu'après, pour n'être que légèrement supérieur à cette même moyenne aujourd'hui. Au contraire, le groupe *creative core* accuse un écart positif conséquent avec la moyenne obtenue pour les aires urbaines de l'échantillon, ce qui traduit cette spécialisation de l'aire urbaine dans les professions liées à la recherche, la conception, le développement ou encore la production d'expertises et de tout autres prestations intellectuelles. L'inflexion de la trajectoire de la classe créative rennaise est totalement superposée à celle de son *creative core*. Afin d'affiner ce constat, une typologie des aires urbaines peut être réalisée au regard de la classe créative. L'échantillon utilisé ici est celui des aires urbaines de plus de

200k d'habitants, sans Paris. Un examen du *ranking* des aires urbaines de l'échantillon permet de constater comment la taille urbaine est fortement corrélée avec la présence de la classe créative (cf. tableau 6). Dès lors, la comparaison de la position dans le temps de l'aire urbaine de Rennes au sein d'un environnement d'aires urbaines comparables prend tout son sens.

<< Insérer Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008 >>

Cette typologie met en corrélation, d'un côté, les proportions locales de créatifs au sein du marché du travail en date t , et, d'un autre côté, les variations des effectifs régionaux de créatifs sur la période $t-t+1$, sur la période 1982-2008 laisse apparaître une typologie des dynamiques urbaines de la classe créative en deux fois deux groupes : d'une part, deux groupes d'aires urbaines possédant des proportions de classe créative au sein de leur marché du travail supérieures à la moyenne nationale, mais se différenciant par une dynamique soit supérieure (les aires urbaines *leaders*) soit inférieure (les aires urbaines *en perte de vitesse*) à la dynamique moyenne nationale sur la période. D'autre part, des aires urbaines possédant des proportions plus faibles de classe créative au sein de leur marché du travail se différenciant par une dynamique supérieure (les aires urbaines *émergentes*) ou inférieure (les régions *retardataires*) à la dynamique moyenne nationale⁵⁵.

<< Insérer Figure 6. Typologie urbaine de la classe créative française, 1982-2008 >>

La typologie se fait en quatre temps : trois temps sont consacrés aux différentes dynamiques des aires urbaines de plus de 200k d'habitants sur les périodes 1982-1990, 1990-1999, et 1999-2008. Un dernier temps propose une photographie mettant en relation la proportion locale de classe créative en 2008 et les dynamiques locales passées 1982-2008 des aires urbaines. Les différentes séquences de cette typologie permettent de montrer comment les aires urbaines se sont caractérisées au fil du temps au regard de leur classe créative, la dernière séquence fournissant une réalité actuelle de la classe créative au sein des aires urbaines en France. L'analyse présentée ici obéit à ces différentes périodes. Sur la période 1982-1990, Rennes Métropole fait partie des aires urbaines *émergentes* au regard de la localisation de la classe créative : elle possède une proportion inférieure à la moyenne observée au sein de l'échantillon d'aires urbaines comparables mais une dynamique supérieure, la plus forte hormis celles des aires urbaines *leaders* que sont Toulouse et Montpellier. Rennes Métropole propose ensuite la croissance la plus élevée de la classe créative sur la période 1990-1999, tout en possédant une proportion locale de créatifs tout juste moyenne en 1990. Bien qu'encore considérée comme *émergente* sur cette période, cette forte croissance de la classe créative rennaise lui permet sur la période suivante 1999-2008 de faire pleinement partie des aires urbaines *leaders*. Rennes Métropole affiche en outre encore sur cette dernière période le plus fort dynamisme de la classe créative avec Nantes, ce qui assoit sa position de *leader*. Au final, Rennes Métropole fait partie des aires

⁵⁵ Dès lors, la lecture de la figure 6 se fait à partir des quatre quadrants, délimités par les moyennes de l'échantillon des proportions et des dynamiques locales de la classe créative. Le quadrant supérieur gauche contient les aires urbaines *émergentes*, le quadrant supérieur droit les aires urbaines *leaders*, le quadrant inférieur gauche les aires urbaines *retardataires* et le dernier quadrant inférieur droit les aires urbaines *en perte de vitesse*.

urbaines qui comptent au regard de la classe créative, le basculement de l'aire urbaine s'étant opéré sur la période 1990-1999, de manière simultanée avec l'avènement d'une économie fondée sur la connaissance. A ce titre, Rennes Métropole a parfaitement su répondre aux évolutions du marché et aux mutations de l'économie.

Conclusion

Rennes Métropole est devenue au fil du temps une place importante de la classe créative en France. L'aire urbaine possède un marché local du travail largement structuré autour des professions créatives, lequel en accuse une dynamique soutenue d'intégration et de localisation. L'importance grandissante de l'aire urbaine au niveau des créatifs s'est pleinement révélée sur la période 1990-1999, où elle est passée d'un statut d'aire urbaine émergente à celui de leader en France. La dynamique locale de la classe créative rennaise n'a jamais faibli depuis plus de 25 ans, ce qui laisse penser qu'une véritable dynamique cumulative est ancrée au sein du territoire. La classe créative rennaise est essentiellement structurée autour des créatifs du *creative core*, donc des professions à l'origine de la production d'idées et d'innovations. Centre essentiel de cette dynamique d'accumulation des créatifs, la ville de Rennes au cœur de la Métropole entraîne un schéma centre-périphérie dans laquelle elle joue un rôle primordial pour la structuration des marchés du travail situé autour de la ville centre.

Tableau 1. Composition du tissu économique français

Secteur d'Activité	Emploi 1982	Emploi 2008	Δ emploi 1982-2008
Agriculture	8,2%	2,9%	-57,20%
Fabrication	17,2%	9,6%	-33,0%
Bâtiment Travaux Publics	8,5%	6,6%	-7,2%
Commerce interentreprises	2,6%	3,6%	61,8%
Distribution Commerce	7,3%	7,7%	26,1%
Transport Logistique	8,7%	8,2%	12,6%
Gestion	12,7%	13,2%	24,4%
Administration Publique	6,6%	8,8%	59,3%
Education Formation	4,4%	5,1%	41,0%
Santé Social	4,9%	8,5%	108,0%
Entretien Réparation	7,3%	7,3%	19,4%
Services de Proximité	6,7%	9,8%	74,4%
R&D	1,7%	2,7%	90,8%
Culture Loisirs	1,0%	2,1%	154,0%
Prestations Intellectuelles	1,5%	3,2%	152,0%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 2. Knowledge Bases

	Analytique	Synthétique	Symbolique
Connaissances	<i>Know Why</i> Développement de nouvelles connaissances, systèmes naturels, lois scientifiques	<i>Know How</i> Application ou combinaison des connaissances existantes	<i>Know Who</i> Création de sens Qualités esthétiques Emotion
Composants Créatifs	Connaissances scientifiques Modèles Dédution	<i>Problem Solving</i> Induction Habitudes	Processus créatif
Méthode	<i>Technology Push</i>	<i>Market Pull</i>	<i>Learning by doing</i> <i>Teamwork Project</i>
Nature des Connaissances	Codifiées Abstraites Universelles	Partiellement codifiées Forte dimension tacite fonction de la spécificité du contexte	Essentiellement tacites très dépendantes du contexte

Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France

	1982 08	1990	1999	2006	2008	A 1990-
Classe Créative	5,6%	7,5%	8,2%	9,7%	10,1%	58%
Creative Core	1,5%	2,4%	2,8%	3,5%	3,8%	86%
Creative Pro.	3,6%	4,4%	4,4%	5,0%	5,2%	39%
Bohemians	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,1%	81%
Emploi Total (millions)	21,36	22,06	22,79	25,25	25,59	12%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial

Année	2007	2008	2008	1982	1999	1990
Rennes	387930	223373	24842	1064	17385	11572
Métropole Rennes						
Métropole / Département Rennes	41%	53%	73%	70%	69%	65%
Rennes / Rennes Métropole	54%	57%	54%	83%	64%	72%
Aire Urbaine de Rennes	577158	274201	27558	1144	19184	12904
Rennes Métropole / Aire Urbaine de Rennes	67%	81%	90%	93%	91%	90%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Tableau 5. Proportions locales de la classe créative, aires urbaines de plus de 500k d'habitants, 2008

		Classe créative, 2008							
Rank Pop	Nom de l'aire urbaine	Creative core			Creative Professionals				
		Global	Bohemians	Global	R&D	Prestations Intell.	Global	Management	BtoB
001	Paris	18,9%	2,3%	7,2%	4,1%	3,2%	9,4%	7,1%	2,4%
002	Lyon	12,0%	1,0%	4,6%	2,8%	1,9%	6,4%	4,5%	1,9%
003	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	1,0%	3,9%	2,1%	1,8%	4,9%	3,9%	1,1%
004	Toulouse	14,1%	1,1%	7,7%	5,4%	2,3%	5,3%	3,9%	1,5%
005	Lille	10,7%	0,9%	3,7%	2,2%	1,6%	6,1%	4,4%	1,7%
006	Bordeaux	9,8%	0,9%	3,9%	2,1%	1,7%	5,0%	3,7%	1,3%
007	Nice	10,1%	1,1%	4,8%	2,8%	1,9%	4,3%	3,4%	0,9%
008	Nantes	10,7%	1,0%	4,4%	2,7%	1,7%	5,4%	3,9%	1,5%
009	Strasbourg	10,1%	1,0%	3,8%	2,3%	1,6%	5,2%	3,8%	1,4%
010	Grenoble	13,6%	1,0%	7,7%	5,7%	2,0%	5,0%	3,6%	1,4%
011	Rennes	10,4%	1,0%	4,6%	2,7%	1,9%	4,8%	3,5%	1,3%
012	Rouen	6,8%	0,7%	2,1%	0,9%	1,1%	4,0%	3,2%	0,8%
013	Toulon	5,8%	0,8%	2,1%	0,9%	1,2%	2,9%	2,3%	0,5%
014	Douai-Lens	4,3%	0,3%	1,2%	0,6%	0,6%	2,8%	2,2%	0,6%
015	Montpellier	11,3%	1,3%	5,3%	3,2%	2,1%	4,7%	3,8%	1,0%
016	Avignon	6,3%	0,9%	1,9%	0,7%	1,2%	3,5%	2,7%	0,8%
017	Saint-Étienne	6,4%	0,8%	1,9%	1,0%	0,9%	3,8%	2,9%	0,8%
AU > 500k hbts		10,1%	1,0%	4,2%	2,5%	1,7%	4,9%	3,7%	1,2%
AU > 500k hbts (sans Paris)		9,5%	0,9%	4,0%	2,4%	1,6%	4,6%	3,5%	1,1%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008

Diagramme de Moran et Statistique LISA, Classe créative, 2008

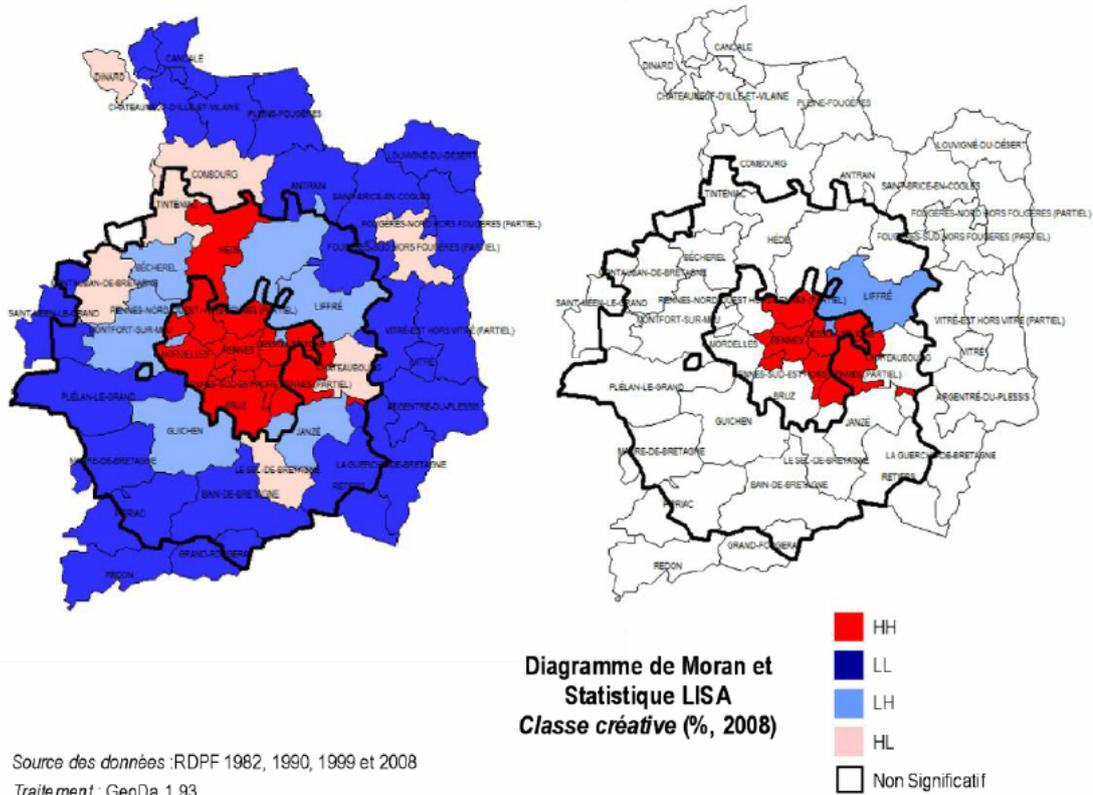


Diagramme de Moran et Statistique LISA, Bohemians, 2008

Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008

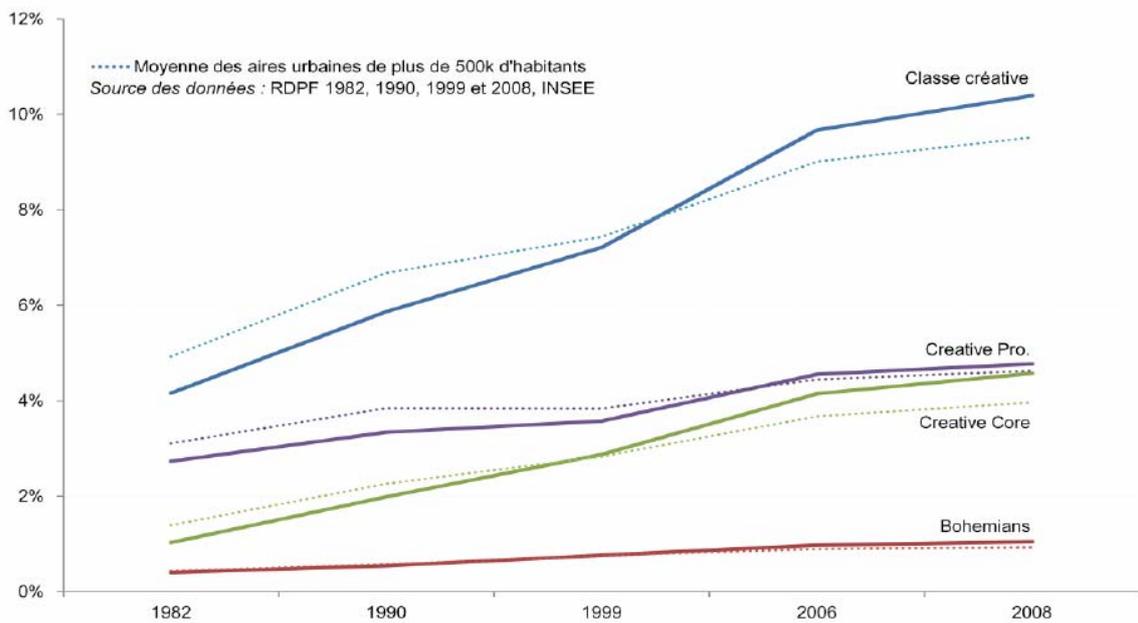


Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France

	1982 08	1990	1999	2006	2008	A 1990-
Classe Créative	5,6%	7,5%	8,2%	9,7%	10,1%	58%
Creative Core	1,5%	2,4%	2,8%	3,5%	3,8%	86%
Creative Pro.	3,6%	4,4%	4,4%	5,0%	5,2%	39%
Bohemians	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,1%	81%
Emploi Total (millions)	21,36	22,06	22,79	25,25	25,59	12%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008

Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative		Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative	
			% ; 2008	Rang				% ; 2008	Rang
001	10	Paris	18,9%	1	025	8	Dijon	7,7%	16
004	9	Toulouse	14,1%	2	030	8	Brest	7,4%	17
010	9	Grenoble	13,6%	3	029	8	Reims	7,2%	18
002	9	Lyon	12,0%	4	018	8	Tours	7,1%	19
015	9	Montpellier	11,3%	5	023	8	Angers	7,1%	20
008	9	Nantes	10,7%	6	022	8	Caen	6,9%	21
005	9	Lille	10,7%	7	012	9	Rouen	6,8%	22
011	9	Rennes	10,4%	8	028	8	Le Mans	6,8%	23
007	9	Nice	10,1%	9	024	8	Metz	6,6%	24
009	9	Strasbourg	10,1%	10	017	9	Saint-Étienne	6,4%	25
003	9	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	11	016	9	Avignon	6,3%	26
006	9	Bordeaux	9,8%	12	013	9	Toulon	5,8%	27
021	8	Orléans	9,1%	13	026	8	Valenciennes	4,5%	28
020	8	Nancy	8,0%	14	014	9	Douai - Lens	4,3%	29
019	8	Clermont-Ferrand	7,8%	15	027	8	Béthune	4,1%	30

Taille de l'aire urbaine TAU : 10, Paris ; 9, aires urbaines de plus de 500k hbts ; 8, 500k hbts > aires urbaines > 200k hbts

Source des données : RDPF 2008, INSEE

Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008

Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial

Année	2007	2008	2008	1982	1999	1990
Rennes Métropole	387930	223373	24842	1064	17385	11572
Rennes / Métropole	41%	53%	73%	70%	69%	65%
Département	207922	128358	13531	888	11195	8352
Rennes / Département	22%	30%	40%	58%	44%	47%
Rennes / Rennes Métropole	54%	57%	54%	83%	64%	72%
Aire Urbaine de Rennes	577158	274201	27558	1144	19184	12904
Rennes Métropole / Aire Urbaine de Rennes	67%	81%	90%	93%	91%	90%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008

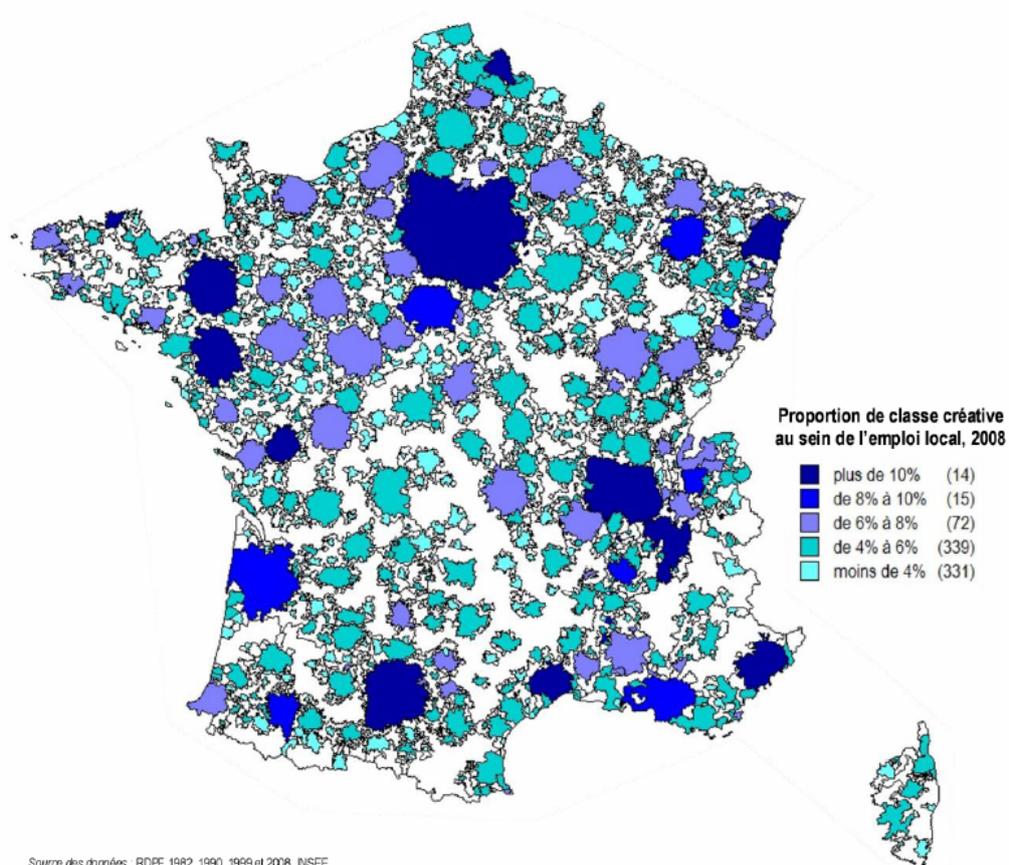


Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008

Diagramme de Moran et Statistique LISA, Classe créative, 2008

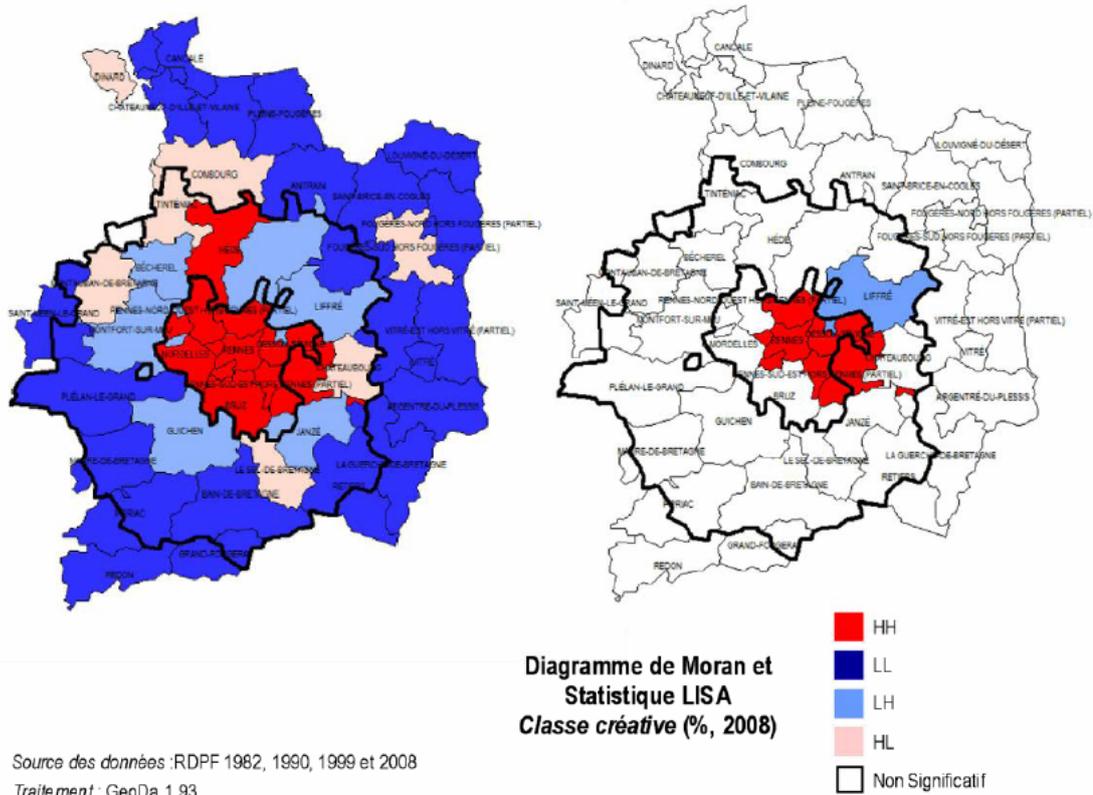


Diagramme de Moran et Statistique LISA, Bohemians, 2008

Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008

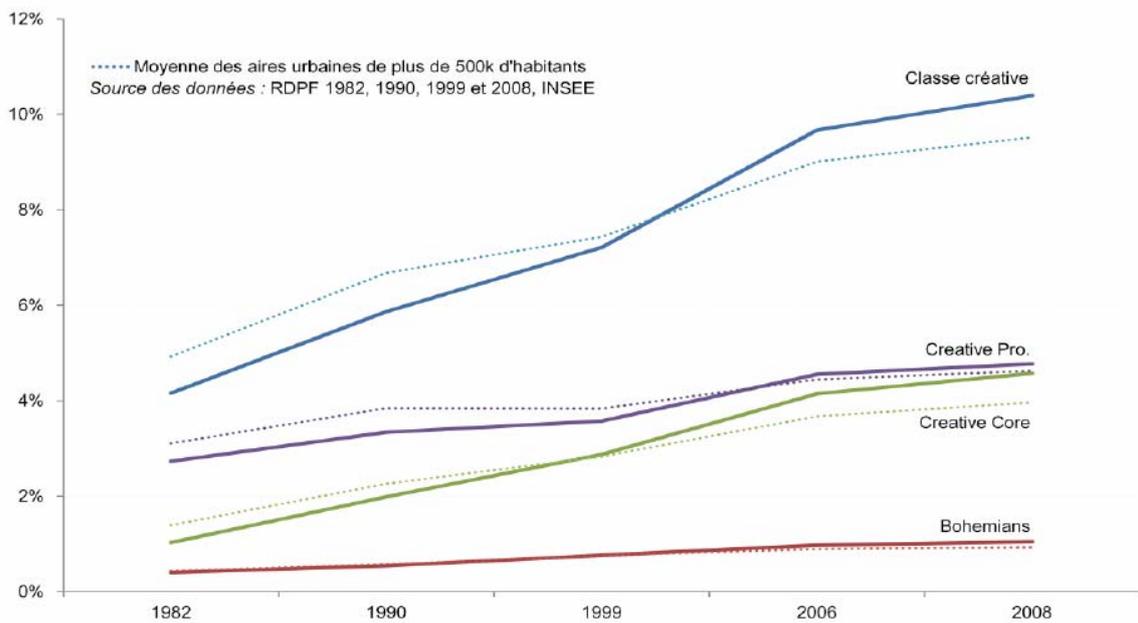


Figure 6. Typologie urbaine de la classe créative française, 1982-2008

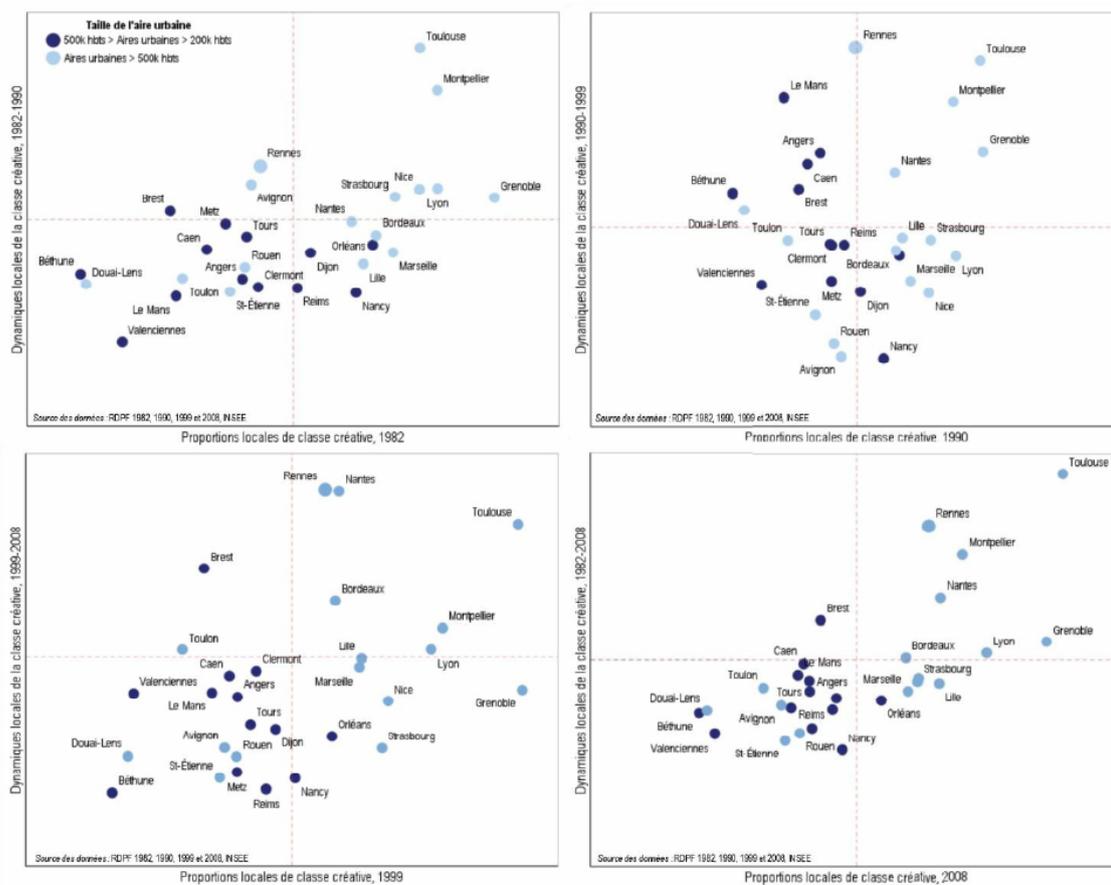


Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008

Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative		Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative	
			% ; 2008	Rang				% ; 2008	Rang
001	10	Paris	18,9%	1	025	8	Dijon	7,7%	16
004	9	Toulouse	14,1%	2	030	8	Brest	7,4%	17
010	9	Grenoble	13,6%	3	029	8	Reims	7,2%	18
002	9	Lyon	12,0%	4	018	8	Tours	7,1%	19
015	9	Montpellier	11,3%	5	023	8	Angers	7,1%	20
008	9	Nantes	10,7%	6	022	8	Caen	6,9%	21
005	9	Lille	10,7%	7	012	9	Rouen	6,8%	22
011	9	Rennes	10,4%	8	028	8	Le Mans	6,8%	23
007	9	Nice	10,1%	9	024	8	Metz	6,6%	24
009	9	Strasbourg	10,1%	10	017	9	Saint-Étienne	6,4%	25
003	9	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	11	016	9	Avignon	6,3%	26
006	9	Bordeaux	9,8%	12	013	9	Toulon	5,8%	27
021	8	Orléans	9,1%	13	026	8	Valenciennes	4,5%	28
020	8	Nancy	8,0%	14	014	9	Douai - Lens	4,3%	29
019	8	Clermont-Ferrand	7,8%	15	027	8	Béthune	4,1%	30

Taille de l'aire urbaine TAU : 10, Paris ; 9, aires urbaines de plus de 500k hbts ; 8, 500k hbts > aires urbaines > 200k hbts
 Source des données : RDPF 2008, INSEE

VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique⁵⁶

Le poids de l'histoire et la dépendance à la trajectoire sont deux principes bien connus des économistes géographes. Les effets positifs procurés par l'agglomération des activités se renforcent au fur à mesure où l'agglomération grandit jusqu'à un point où les congestions urbaines apparaissent. Ce que montre les résultats théoriques et notamment depuis les travaux du Prix Nobel Paul Krugman, c'est que lorsque des effets positifs de l'agglomération existent alors tous les territoires ne gagnent pas. L'inégale répartition des activités économiques et par conséquent des écarts de visibilité, d'attractivité des territoires sont des conséquences du laissez-faire et des forces de marché.

1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé

Rennes et la Bretagne, aidé par Pierre Marzin, ont bénéficié d'une dynamique d'agglomération vertueuse dans les années 60 et probablement pendant une trentaine d'année. A la suite de l'installation du CNET à Lannion, de l'installation de l'Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications à Brest, du renforcement du pôle universitaire scientifique et industriel de Rennes, la Bretagne dans son ensemble, s'est retrouvée favorablement dotée pour l'émergence d'un secteur des télécommunications. Profitant pleinement du mouvement de réaménagement des territoires puis des différentes lois ayant encadré le mouvement de décentralisation, les industries, la recherche et l'enseignement supérieur bretons sont alors dominés par des acteurs publics. Cela veut dire que les décisions stratégiques, le recrutement, les mobilités, les projets, les partenariats sont souvent centralisés ou à tout le moins très hiérarchisés. Avec cette organisation où les échelons intermédiaires, de puissantes directions régionales dominant, le territoire est devenu formidablement riche de ses ingénieurs et de ses innovations technologiques.

La configuration spatiale de cette industrie bretonne des télécommunications et principalement dans les 80 et 90 est très étoilée. Un cœur fort concentre les acteurs publics de l'industrie, de la formation et de la recherche et une périphérie, plus diffuse, est constituée par de petites organisations qui ont grandi dans l'ombre ou en sous-traitant pour les plus grands. Souvent sous perfusion très largement publique, les projets sont nombreux et la culture de la prise de risque est très peu présente. Après tout, le marché du minitel était acquis. Aussi, Rennes et la Bretagne des télécommunications sont des territoires où l'on administre, l'on pense, l'on forme et où l'on développe des produits très (trop) souvent pour le marché public hexagonal. Le rapport Minc-Nora sur la télématique aura, à son niveau, fixé les ambitions nationales et mis à l'unisson l'ensemble des acteurs de la filière Bretonne. Sur les territoires, les technopoles et les villes ont consacré cette configuration en accordant une attention toute particulière aux acteurs majeurs de la filière. Il faut comprendre ce passé pour expliquer le présent.

L'histoire Nantaise est tout autre et plus justement, Nantes n'a pas de passé particulier avec le secteur des télécommunications. C'est une ville historiquement commerciale, peuplée de négociants et naturellement ouverte. Elle est dédiée au commerce et a développé une industrie en rapport avec les échanges. Elle est par nature plus foisonnante. On pensera à la

⁵⁶ Partie rédigée par Raphaël Suire

construction navale évidemment, héritage industriel d'une sombre période coloniale. Mais également au secteur des médias ou des télécommunications avec le télégraphe qui dès la fin du 18ème est mis en place. Les entrepôts, les quais, l'esprit d'entreprise marquent encore aujourd'hui le territoire Nantais et le savoir, la connaissance, la recherche ne sont aucunement prioritaires dans cet univers de marchand. D'ailleurs, longtemps, l'université de Rennes aura fourni des cohortes d'universitaires à celle de Nantes. Ce développement tout azimut a eu un avantage. L'absence de secteurs forts, dominants, organisés autour de quelques acteurs publics eux mêmes très puissants a permis la co-existence de centres de décision et d'organisations de taille plus petite. En terme de rayonnement et d'attractivité, le secteur de la technologie, entendu au sens le plus large possible est un secteur parmi d'autre. Ni plus ni moins. Cela a été particulièrement vrai jusqu'au tout début des années 2000, jusqu'à ce qu'une économie locale portée par, et majoritairement tournée vers les services, croise le numérique.

2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience

Les récents travaux que nous venons de publier sur la résilience des territoires technologiques donnent un éclairage aux possibles futurs (Crespo, Suire, Vicente, 2013)⁵⁷. Dans une compétition mondiale pour les capitaux, la connaissance et les marchés, la résilience se définit comme la capacité d'un territoire technologique à ne pas s'éteindre avec le cycle de vie du produit et des services qu'il produit ou qu'il contribue à produire. Aujourd'hui, l'économie numérique est très largement une économie de standards (les mobiles, les systèmes d'exploitation, les modèles d'affaire, les technologies, les infrastructures numériques, ...), celui qui gagne c'est celui qui impose son standard. Cela vaut pour la firme, pour l'industrie et pour le territoire qui les héberge. Par exemple, les standards de l'Internet sont aujourd'hui très largement pensés et produits à partir de la Silicon Valley Californienne. Et à y regarder de plus près, ce qui caractérise le mieux ce territoire, à l'avant garde depuis près d'un siècle, c'est sa capacité à conjointement exploiter des technologies sur les marchés mondiaux tout en maintenant une très forte capacité collective à la recherche et à l'exploration. La porosité entre les frontières académiques, les start-up mais également les mastodontes du web comme Google ou encore Facebook favorisent l'exploitation immédiate des meilleures idées, modèles d'affaire, technologies sur le marché monde. Et c'est devenu essentiel. Les produits à forts contenus technologiques ont des cycles de vie très court condamnant les industries qui les pensent et qui les fabriquent à l'innovation continue et souvent ouverte. L'incertitude est aussi beaucoup plus forte et notamment parce que les consommateurs sont plus versatiles, s'habituent à l'abondance, à la gratuité sont infidèles aux marques, font et défont des produits ou services par bouche à oreille. C'est ce contexte, précisément, qui impose de l'agilité, de la diversité et de la souplesse tant du point de vue de l'organisation qu'au niveau de la filière, qu'au niveau du territoire. Et à ce jeu, les forces d'hier sont peut-être les faiblesses d'aujourd'hui et les handicaps de demain. En effet, la résilience ne peut s'envisager que sous des conditions structurelles précises.

⁵⁷ Crespo J., Suire R., Vicente J., 2013, « Lock-in or lock-out ? How structural properties of knowledge networks affect regional resilience », *Journal of Economic Geography*, à paraître.

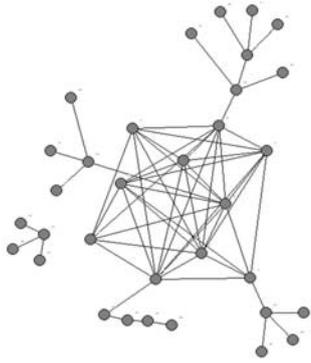


Figure 1 – réseau verrouillé (a)
(source : Crespo, Suire, Vicente, 2013)

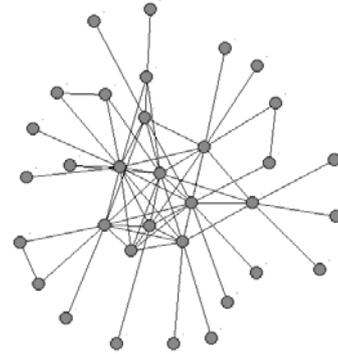


Figure 2 – réseau résilient (b)
(source : Crespo, Suire, Vicente, 2013)

Ce que nous avons montré, c'est que lorsque la structure, qui d'une certaine façon constitue l'invisible force ou faiblesse collective du territoire relevait plutôt d'une situation (a) alors la tendance au verrouillage des pratiques et des représentations était latente. Entendons-nous, cela ne signifie aucunement qu'il ne se passe rien sur le territoire, ni rien de créatif. Cependant cette périphérie exploratoire est très éclatée, faiblement maillée et finalement marginale au regard du poids des acteurs historiques du cœur. Au fond, le conformisme peut souvent l'emporter sur le créatif et les comportements disruptifs. Des territoires mais également des organisations sociales ou productives sont souvent verrouillés dans cette configuration. Pour le dire autrement, il peu y avoir un foisonnement d'idées et de bouillonnement à la périphérie de la structure mais ces pratiques, ces signaux et parfois cette cacophonie ne se diffusent pas ou très mal au cœur du réseau. Avant tout, ce qui marque ces structures, ce sont des rentes de situation, acquises, héritées, reproduites. Elles dominent le cœur du réseau et des questions d'intermédiation, de culture, de confiance, de prise de risque sont souvent invoquées pour expliquer cette absence ou cette faible porosité entre les communautés. Pour reprendre un mot de David Stark, sociologue de l'innovation à Columbia, la dissonance ne fait pas sens. Non, plus justement, on ne cherche pas de sens dans la dissonance.

Les choses sont différentes dans un réseau résilient (b). Le cœur est constitué, c'est une condition nécessaire de la performance et de la visibilité sur des marchés mais en revanche la périphérie exploratoire est bien mieux connectée à ces acteurs. Les idées, concepts, représentations circulent plus facilement entre les différentes catégories d'acteurs. En d'autres termes, c'est la configuration qui permet le meilleur compromis entre la diversité et la cohésion. Les territoires résilients sont à la fois en mesure d'imposer des standards sur des marchés compétitifs mais laissent également la place aux nouvelles pratiques de telle manière que de *l'air frais* irrigue continuellement la structure.

3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?

Les deux villes et n'en déplaisent à ceux qui prônent la coopération, qui l'affichent et qui en font la promotion sont en compétition frontale pour et par le numérique. Cependant, les stratégies sont différentes.

Le territoire Nantais ne souffre pas d'une dépendance excessive à son passé technologique et cela a permis depuis une vingtaine d'année au moins, de faire murir un projet de territoire qui aujourd'hui se cristallise avec le quartier de la création. Une place pour les industries de la création, de la culture mais aussi pour les services numériques. Cela passe par une croyance, aujourd'hui reprise par la ministre Fleur Pellerin, que regrouper, concentrer et

fabriquer un cluster fait sens. Ce n'est jamais aussi simple et la proximité géographique présente bien des ambivalences, mais cela présente au moins l'avantage d'incarner le projet de territoire pour les acteurs des différentes filières. Ils s'approprient ainsi plus facilement les pratiques connexes. L'université, les scènes musicales actuelles, la cantine numérique, des start-up, les ateliers...tout ce petit monde co-existe désormais sur un bout de l'île de Nantes. Cela se voit, cela se sait, cela se montre. Aujourd'hui, Nantes et les différentes communautés qui alimentent ce collectif sont des acteurs d'une périphérie éclatée qui peu à peu constituent un cœur par densification des relations. Nantes n'est pas un territoire résilient, il n'en possède pas les propriétés structurelles et surtout son assise recherche est fragile mais il acquiert peu à la fois la légitimité sur les industries de contenus, de la création et sur les services web et numériques.

Le projet Rennais, tel que nous le comprenons à travers notre modèle, est plus diffus. L'histoire du territoire pèse de tout son poids sur les choix ou les non choix qui sont fait aujourd'hui. Les initiatives numériques sont nombreuses mais elles manquent parfois de cohérence et surtout d'inscription dans le temps long. Sans compter que les lieux et les personnes sont particulièrement dispersés. Le principe du parcours est à privilégier pour découvrir la Rennes numérique et créative. Comme si au fond, le cœur suffisait et qu'une stratégie territoriale et numérique fût secondaire. Risqué, très risqué dans un régime de concurrence internationale où la visibilité compte plus que tout et où les réels gagnants seront peu nombreux. C'est à ce titre, que Rennes est à rapprocher d'une configuration du territoire ossifié avec une périphérie riche et bruyante mais un cœur qui au fond l'écoute par à-coups. Sur le segment des services numériques et les contenus créatifs, c'est à dire sur ce que l'on va mettre dans les tuyaux, Rennes est à la peine alors que Nantes s'envole et l'écart peut se creuser vite.

Dans ce jeu où les forces du marché et les esprits entrepreneuriaux sont structurants, l'acteur public peut voir deux rôles. Renforcer l'existant, le cœur, et mettre en avant ses pépites, parfois ternis, ou se concentrer sur la périphérie de la structure. Il faut pour cela une vision, parfois de l'agressivité et une stratégie d'ensemble pour mettre le tout en musique. Il faut accepter les risques associés aux nouvelles pratiques, à des nouveaux comportements et les assumer. Est-ce dans les gênes du territoire Rennais ? Sans doute plus dans celui du territoire Nantais.

VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?⁵⁸

[Texte soumis à évaluation pour la revue Géographie, Economie et Société (octobre 2013)]

Résumé : Si la mise en réseau est reconnue comme levier de la performance des régions métropolitaines, peu de recherches ont regardé jusqu'où l'accompagnement à l'innovation pouvait faciliter l'intermédiation entre les acteurs économiques, et plus particulièrement entre les entrepreneurs innovants. En nous référant aux théories des réseaux, nous proposons une grille de lecture des différents dispositifs de soutien à l'innovation dans la métropole rennaise. S'appuyant tantôt sur la figure du tiers-lieu, tantôt sur celle de la plateforme, inspirée de la notion de laboratoire vivant, ou encore sur la labellisation, les politiques de soutien menées par l'acteur politique métropolitain ont-elles un réel effet sur la strate de l'underground créatif ? Nous montrons que ces dispositifs n'atteignent pas leur objectif et que le rôle d'intermédiation de l'institution est, soit contreproductif, soit inabouti, révélant par-là la complexité des facteurs de succès de la mise en réseau des entrepreneurs innovants.

La mise en réseau, fondement de l'économie de la connaissance, est unanimement reconnue comme un levier de la performance des régions métropolitaines (Lechner & Dowling, 2003). Ainsi les acteurs métropolitains s'appuient-ils sur ces logiques de réseau pour développer une économie performante et innovante, qui le plus souvent, prend la forme canonique du cluster. Territoire, proximité et réseau sont les ingrédients d'une économie de la connaissance florissante que recherchent les acteurs publics qui ont en charge le développement économique. Mais peu de recherche ont regardé précisément le rôle des acteurs publics dans la conduite d'une dynamique de changement de trajectoire économique. Peu de connaissances sont disponibles sur l'impact des systèmes incitatifs qu'ils mettent en place. Le propos est donc ici de proposer une grille de lecture de l'action métropolitaine s'agissant du soutien aux réseaux de l'innovation collective de l'écosystème métropolitain et ce qui conditionne le succès en matière d'innovation et de soutien à l'économie de la connaissance dès lors qu'il s'agit d'accompagnement des entrepreneurs innovants (Suire, 2004).

Les analyses théoriques sur la résilience et la créativité (Crespo, Suire, Vicente, 2013 ; Cohendet, Grandadam, Simon, 2010) conduisent à affirmer que sur les territoires peuvent exister, co-exister ou se superposer différentes couches allant de la frange exploratoire et éclatée constituée par des acteurs de l'« underground » et, de l'autre côté, un cœur dense et maillé traduisant l'existence d'un « upperground exploitant sur les marchés ». Les conséquences de l'action publique peuvent être ambivalentes et ne pas jouer dans le sens souhaité. A partir du matériau empirique recueilli dans le cadre du programme de recherche POPSU2, ce propos est illustré à travers trois dispositifs de soutien mis en place par la communauté d'agglomération de Rennes Métropole (RM) : la cantine numérique, le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) et la Novosphère.

⁵⁸ Charles-Edouard Houllier-Guibert (NIMEC, Université de Rouen), Raphaël Suire (CREM, Université Rennes 1) et Hélène Bailleul (ESO, Université Rennes 2)

En tant qu'acteur territorial, RM est en charge du développement économique et du soutien à la recherche et investit ce nouveau secteur économique en jouant un rôle d'organisateur du réseau et des proximités (Boshma, 2005). L'action de RM est en principe orientée vers l'accompagnement à l'innovation et permet de faciliter l'avancement d'un projet en fournissant ingénierie et soutien financier. Ces accompagnements à l'innovation cherchent à mettre en œuvre une structure légère, pouvant être peu formalisée, qui permette d'expérimenter sur un court ou moyen terme, et dans des champs qui sont hors ou à côté des grands domaines légitimes et affichés dans le cadre des pôles de compétitivité, des technopoles ou des incubateurs.

Cependant selon les trois cas étudiés, l'action de l'acteur public peut également être considérée comme contre-productive ou inaboutie. Dans ces initiatives, la collectivité se positionne comme une plateforme de moyens (financiers et d'ingénierie) à partir de laquelle les acteurs du projet vont développer leur mise en réseau. Ce rôle de plateforme n'est cependant pas habituel pour la collectivité qui a plutôt coutume de s'inscrire comme partenaire des entreprises et associations ou comme financeur qui contractualise. Aussi, le terrain investigué (trois dispositifs de soutien à l'innovation) permet de déterminer s'il existe un procès d'accompagnement de l'innovation, proprement rennais, et si les acteurs publics sont dans une logique de plateforme ouverte ou d'institutionnalisation (Meyer et Rowan, 1977 ; Rui et Villechaise-Dupont, 2006) des réseaux d'innovation, en déterminant des éléments culturels, cognitifs et normatifs qui influencent l'organisation et sa capacité à innover.

Le papier revient dans une première section sur les grands principes de la ville créative en l'augmentant d'un modèle conceptuel permettant de comprendre le rôle et la place de l'acteur public. La seconde section est consacrée à la présentation des dispositifs de soutien à l'innovation collective à l'échelle de la métropole Rennaise, donnant à voir pour chacun d'entre eux, les frottements établis entre chacune des strates.

1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative

1.2 La prise en compte des frontières entre les trois strates de la ville créative

Joseph Schumpeter (1942) ou encore Jane Jacobs (1961) ont énoncé très tôt le principe selon lequel l'innovation est le plus souvent une recombinaison de connaissances ou de routines déjà produites et que ces recombinaisons sont plus probables dans les grandes villes tant les mélanges communautaires et les routines sont nombreuses. Derrière cette « destruction créatrice » qui pouvait être le fait d'un inventeur isolé, il y aujourd'hui le plus souvent un collectif. C'est désormais une condition nécessaire pour innover durablement dans une économie fondée sur la production massive et l'exploitation des connaissances. En effet, corolairement à l'accélération du rythme de découverte des nouvelles connaissances, leur exploitation sous la forme de nouveaux produits raccourcit les cycles de vie. Les consommateurs ont tendance à s'habituer au prix bas ou à la gratuité, les modèles d'affaire deviennent alors instables et plus délicats à mettre en œuvre (Dejean, Pénard, Suire, 2010). Par ailleurs, les concurrents, souvent à un clic, reproduisent les meilleures des fonctionnalités, ce qui amène à dire que le régime concurrentiel d'une économie de la

connaissance est celui d'une concurrence âpre, avec pour conséquence de rendre toute stratégie individuelle plus risquée dès lors que les gagnants sont finalement peu nombreux. Il s'agit bien ici d'une inversion des temps entre une économie fordiste et post-fordiste. Alors que dans le premier régime, les temps de R&D étaient relativement courts, les temps d'exploitation des découvertes pouvaient au contraire être relativement longs. A l'inverse, aujourd'hui, les temps de R&D peuvent être très longs, alors que le temps d'exploitation de la découverte ou du produit associé peut être très court. Pour toutes ces raisons, les trois dispositifs mis en place ou soutenus par RM ont vocation à sortir le plus tôt possible l'entrepreneur innovant de son garage ou de sa chambre, dans l'esprit d'une mise en réseau considérant que les interactions sociales et les prototypages rapides sont déterminants au lancement d'une démarche entrepreneuriale.

Patrick Cohendet, David Grandadam et Laurent Simon (2010) proposent une analyse convaincante de la ville créative lorsqu'ils la considèrent non pas comme une place qui héberge seulement des industries de la création, mais aussi comme le fruit d'un certain nombre de communautés épistémiques et créatives dont le fonctionnement repose sur les trois strates de *l'underground*, du *middleground* et de *l'upperground*. Bien évidemment lorsque les communautés fonctionnent de façon efficace, elles produisent des industries de la création à audience variable selon leur positionnement. Cependant l'existence d'industries de la création peut ne pas reposer sur un fonctionnement efficace des communautés sous-jacentes. Les activités innovantes mobilisent des champs de connaissance différents selon qu'elles sont proches, éloignées ou désintéressées des marchés (Balland, Suire, Vicente, 2013). En reprenant une classique distinction de James March (1991), les activités à dominante exploratoire sont distinguées des activités à dominante exploitante. Dans le champ des connaissances scientifiques, les premières concernent majoritairement les activités à finalité analytique et très fondamentale alors que les secondes développent une recherche beaucoup plus appliquée ou de l'ingénierie. Le même raisonnement peut se faire pour des pratiques artistiques, où l'on peut distinguer les activités exploratoires et exploitantes. Les premières sont souvent en rupture, expérimentales, souvent le fait d'amateurs et associées à une grande prise de risque. L'audience est souvent faible, voire nulle, alors que les secondes exploitent des recettes éprouvées ou des techniques et savoirs faire éculés, elles adressent le plus souvent un segment de population bien identifié (Caves, 2000). Patrick Cohendet et son équipe proposent de réfléchir cette dynamique en termes de strates selon que les activités relèvent de *l'underground* et de *l'exploratoire*, ou de *l'upperground* et de *l'exploitation*. Entre les deux se situe une strate du *middleground* avec des acteurs ou des institutions de **l'intermédiation**. Un espace de co-working comme la cantine numérique de Rennes, la plateforme d'expérimentation (s'appuyant sur un appartement témoin) dans le cadre du projet IDA, ou encore la labellisation d'un projet innovant par RM sont considérées chacune comme une institution du *middleground* et seront décrit ci-après.

Pour fonctionner de façon optimale, une communauté créative ou épistémique doit s'organiser selon ces trois strates. Il faut entendre optimal ici au sens où si l'une des strates vient à manquer alors la chaîne de valeur qui va de l'exploration à l'exploitation n'est pas intégralement couverte. Si *l'underground* vient à manquer ou est défaillant alors les activités exploratoires, nouvelles et potentiellement porteuses de rupture ne sont plus diffusées vers *l'upperground* et un essoufflement peut avoir lieu dans la dynamique territoriale. Si

l'upperground est défaillant ou inexistant, alors les pratiques et activités peinent à se standardiser, à se rationaliser, sont mal ou peu financées et finalement s'imposent rarement sur des marchés, a fortiori lorsqu'ils sont mondiaux. Enfin, un middleground inexistant, toute chose restant égale par ailleurs, et ce sont les activités exploratoires qui se coupent des acteurs de l'upperground. Les deux strates peuvent cohabiter sur un territoire mais aussi s'ignorer tout en co-existant.

Chaque communauté possède sa propre dynamique interne, des acteurs dédiés et sa propre temporalité. Mais en faisant référence à une classe créative constituée par des artistes, des musiciens, des peintres, des scientifiques, des entrepreneurs... alors invariablement, la même organisation peut être identifiée (Fig.1). Les artistes musicaux explorent de nouvelles pratiques dans des lieux alternatifs, des caves : leur audience est marginale et rarement au-delà du cercle des amis. Puis, des labels indépendants en identifient quelques-uns en fréquentant ces mêmes lieux alternatifs. Leur audience et leur visibilité augmentent. Enfin, des majors du disque peuvent repérer chez les producteurs indépendants des artistes à fort potentiel commerciaux leur donnant une audience nationale voire internationale. Le plus souvent, certains artistes restent dans l'underground ou dans le middleground par choix, par défaut ou par abandon. De façon semblable, les scientifiques explorent de nouveaux champs de la connaissance, publient dans des revues d'audience confidentielle ou sur des niches très particulières (middleground) ou dans des supports d'audience mondiale mais cela exige des méthodes et des raisonnements éprouvés et partagés par tous. Des connaissances peuvent ne pas se diffuser parce que des supports du middleground n'existent pas mais comme pour les artistes, elles peuvent aussi ne pas avoir d'intérêt.

Pour mieux comprendre la dynamique à l'échelle du territoire, il convient d'ajouter la question de la **frontière**. En effet, ce qui se passe aux frontières des communautés est déterminant pour comprendre comment des connaissances ou des pratiques peuvent se diffuser d'une strate à l'autre. Pour que des espaces de friction apparaissent, on peut s'en remettre à une dynamique d'externalités et d'effet de débordement ou alors envisager des agents légitimes pour deux strates successives et qui vont jouer le rôle de passeur, de broker ou de gatekeeper selon le contexte (Burt, 1992). La confiance et la légitimité sont tout à fait essentielles pour que la frontière s'anime (Suire, 2004). Par conséquent, dans le cadre des trois strates, entre l'underground et le middleground, des acteurs légitimes pour les deux strates sont nécessaires afin d'identifier les pratiques ou les acteurs qu'il faut accompagner à l'aide d'une institution du middleground. Puis entre le middleground et l'upperground, il faut des acteurs tout aussi légitimes pour les deux strates. Leur rôle est d'identifier les bons acteurs, les connaissances nouvelles qui sont compatibles avec la cohérence interne et les objectifs de l'upperground. Lorsqu'une telle mécanique existe, à la fois dans sa dimension horizontale et verticale alors le territoire est créatif au sens où il sait explorer, filtrer ce qui fait sens, et exploiter sur des marchés.

Elizabeth Currid (2007) montre comment une telle co-existence des trois strates explique le dynamisme créatif d'une ville comme New-York, mais surtout sa permanence depuis l'après seconde guerre mondiale. L'underground créatif y est toujours très actif et en perpétuelle agitation. Gino Cattani et Simone Ferriani (2008) montrent quant à eux que les majors du cinéma Hollywoodien (acteurs de l'upperground) qui remportent le plus de prix, sont celles qui sont aussi en relation d'affaires avec des studios indépendants qui expérimentent et

explorent des nouveaux formats visuels, d'écriture, de narration. Cette connexion garantit à des acteurs de l'underground une très forte audience en cas de succès, et aux majors de l'upperground l'apport de nouveautés et d'air frais. Ainsi un territoire est continuellement innovant lorsqu'il existe un continuum relationnel, social et institutionnel entre des acteurs de l'underground et des organisations de l'upperground.

Le cadre unifié suggéré ici amène à une matrice d'intervention publique restituée dans le tableau ci-dessous (Fig.2). L'acteur public peut agir dans deux dimensions, l'une est horizontale et l'autre est verticale. Dans le premier cas, l'acteur public joue sur la dynamique des strates et donc l'action est plutôt à vocation intra-communautaire, dans le second cas, l'action est verticale et peut jouer avec les frontières des trois univers, elle est par conséquent inter-communautaire.

Nous suggérons qu'une frontière a, $f(a)$, qui serait active alors que $f(b)$ ne le serait pas, accompagne le réseau vers une situation de lock-in ou l'effet conformisme domine. On renforce un cœur qui fonctionne bien mais qui peine à se convertir à la nouveauté. A l'inverse une situation de lock-out peut apparaître lorsque la frontière b, $f(b)$ est active alors que $f(a)$ l'est toujours. Dans ce cas les 3 strates de la créativité sont actives. Evidemment, il existe d'autres cas théoriques, notamment lorsque $f(b) > f(a)$ et dans ce cas le territoire est principalement un territoire d'expérimentations et d'activités de petite taille mais qui peine à le faire savoir ou qui n'arrive pas à standardiser et imposer des pratiques, des produits ou des services sur des marchés à forte audience.

1.2 Rennes Métropole en quête de créativité

L'échelle métropolitaine est souvent identifiée comme échelle pertinente pour aborder et mettre en place des leviers d'action en direction de l'économie territoriale, dans l'esprit d'une économie des proximités (Bouba-Olga et Grossetti, 2008 ; Pecqueur et Zimmermann, 2004). Cependant le contexte institutionnel n'est pas toujours en phase avec cette affirmation. En effet, pour élaborer sa stratégie de développement économique Rennes Métropole doit adapter son action à la présence de nombreux autres acteurs publics sur la scène du soutien à l'économie territoriale : l'Etat avec le soutien aux pôles de compétitivité et l'accompagnement des Chambres de Commerce et d'Industrie, la Région avec les incubateurs et les politiques d'aides aux entreprises, et même les universités qui, par le biais des fondations, se positionnent aussi comme prestataires de soutien aux jeunes entrepreneurs dans le champ de l'innovation. Dès lors, la position de RM doit être coordonnée avec un certain nombre de chefs de file du développement économique territorial. Au-delà des traditionnelles aides aux entreprises, RM tente depuis quelques années de cibler un petit nombre de secteurs d'innovation dans lesquels, en accord avec ses partenaires, elle prône une intervention souple, fondée sur une logique de projet.

Historiquement, le soutien aux innovations est apparu lors de la stratégie de développement économique votée en 2007. Dans un document datant de 2010, RM décrit sa politique de soutien à l'innovation en ces termes : « *L'accès à l'innovation est certainement un des moyens pour les PME de se diversifier et d'accéder à de nouveaux marchés. Dans un contexte de convergences de différentes activités, Rennes Métropole s'emploie à favoriser l'appropriation des innovations technologiques par les PME des secteurs d'activités plus*

traditionnels, en leur donnant accès à des plateformes mutualisées d'expérimentations, de prototypages, de tests, et de validations ». Ce type de discours reflète les actions de soutien envisagées par l'institution publique autour de différents projets qui vont vivre une évolution plus ou moins pertinente pour tendre vers la mise en marché : parmi eux, le projet IDA (Innovation - Domicile - Autonomie), est initié par RM et présenté comme exemplaire. En plus de ce projet, nous avons identifiés deux démarches qui, à la fin des années 2000, ont lentement émergées pour prendre une place plus ou moins affirmée en faveur du middleground : d'un côté, la Cantine numérique est née en novembre 2010, grâce au « coup de pouce » donné par RM pour faciliter le travail collaboratif de plusieurs associations locales ; de l'autre côté, la Novosphère est un dispositif piloté par RM qui a pour mission de fédérer de multiples acteurs de l'innovation, en proposant une labellisation qui, dans les faits, incite à échanger entre différents acteurs d'un même territoire. A travers ces trois dispositifs, trois objets tiennent un rôle particulier de frottement et peuvent être identifiés *a priori* comme dispositifs d'intermédiation : l'espace de co-working (la cantine numérique) parce qu'il est censé favoriser les croisements, les confrontations, les mutations, mais également la mise en réseau des compétences des entrepreneurs afin d'identifier le plus rapidement les complémentarités stratégiques ; la plateforme d'ingénierie (projet IDA) censée augmenter les capacités d'expérimentation en « conditions réelles » (appartement témoin) et évaluer plus efficacement les usages par l'association de compétences scientifiques, entrepreneuriales et sociales ; enfin la labellisation Novosphère, par sa dimension territoriale, censée garantir une image octroyée tant au projet innovant sélectionné, qu'au réseau des acteurs de l'innovation à l'échelon métropolitain.

Au sein de la politique de développement économique de RM, le soutien à l'innovation occupe une place particulière. Pour mieux identifier son poids, il apparaît intéressant de les remettre en contexte du point de vue des masses financières et de l'organisation des services. Le budget annuel consacré aux interventions économiques s'élève en moyenne à 20 millions d'euros (22, 8 M€ en 2009, 19,7M€ en 2010) et arrive loin derrière le budget consacré aux transports (100 M€) ou au logement (50 M€). Le coût du projet IDA (350 000€ de subvention versée à l'ASSAD) est relativement faible au sein de l'enveloppe budgétaire du développement économique tandis que la direction Communication de RM mise sur le label Novosphère de manière centrale (400 000€ annuel). De son côté, la Cantine numérique a bénéficié d'une subvention d'amorçage pour financer l'accès au lieu et les premiers emplois. Cependant, l'objet Cantine ne relève pas explicitement de la direction Economie. La fonction « animation numérique » semble aujourd'hui partagée entre les services en charge du développement économique et de l'aménagement. Deux directions qui ne sont pas toujours en accord sur le rôle que doit jouer un tel dispositif à l'échelle du territoire : entre animation citoyenne et outil au service du développement économique. Ces dispositifs légers sont appelés à accompagner des projets dans une phase d'expérimentation, qui, si elle se concrétise par la suite, s'autofinanceront en ayant recours à d'autres ressources publiques ou privées, spécifiquement issues de l'upperground. Il s'agit donc bien pour les dispositifs mis en œuvre par RM de tenir un rôle d'impulseur, de facilitateur, sans obligatoirement tenir un rôle de porteur de l'innovation sur le long terme.

Du point de vue organisationnel, le soutien à l'innovation est un dispositif nouveau qui est soit conçu comme une action ponctuelle, répondant à une demande spécifique (projet IDA, les projets labellisés par la Novosphère), soit conçu comme une politique de long terme (la

Cantine numérique, la Novosphère en tant que dispositif) et qui bénéficie ainsi d'une visibilité dont RM sait profiter pour son image de marque. L'analyse de l'organigramme de RM permet d'observer qu'au sein de la direction Economie, Recherche et Enseignement Supérieur, trois services assurent différentes compétences (Soutien aux entreprises, Commerce et Tourisme et enfin Enseignement supérieur, recherche et Innovation). L'innovation n'est pas spécifiquement reliée à l'économie ou aux entreprises, mais à la recherche, ce qui souligne que les compétences nécessaires à l'innovation au sein de RM ne sont pas les mêmes que celle nécessaires au soutien des entreprises ou à l'aménagement d'espaces économiques. Le service Enseignement supérieur, Recherche, Innovation apparaît jouer un rôle de jonction entre les milieux de la recherche et les milieux économiques, par le pont de l'innovation, ces deux composantes étant essentielles pour la constitution des plateformes d'expérimentations. Pour une bonne compréhension du fonctionnement des réseaux, il faut bien comprendre le poids fort des universitaires dans les choix de développement de Rennes. Historiquement, les acteurs de l'enseignement supérieur occupent des postes clés dans les prises de décision, en tant que têtes de réseau (maire de la ville, président de technopôle), ce qui amène à une prise en compte forte de l'enseignement supérieur dans les politiques publiques locales. En 2012-2013, dans le cadre de la mise en place des stratégies de développement de RM, deux planifications stratégiques se sont rapprochées, portées chacune par deux élues : la SDE et la SESR, la stratégie de Développement Economique et la stratégie d'Enseignement Supérieur et Recherche. Ce choix montre la volonté de rapprocher l'univers de l'innovation scientifique du secteur économique mais montre aussi la capacité du secteur ESR à déployer seul au préalable une stratégie, ce qui n'est pas le cas de toutes les grandes villes de France. Cette particularité rennaise souligne la place des instances publiques dans le développement économique local, souvent pilotées par des universitaires. Enfin, l'étude de l'émergence actuelle de ces trois dispositifs est située entre l'écriture de deux outils de planification (la SDE 2007 et la SDE 2013), soutenant l'innovation comme levier de l'action publique de la communauté d'agglomération.

1.3. Méthode d'observation des dispositifs

Le programme de recherche dont est issue cette réflexion sur la gouvernance de l'innovation à l'échelle métropolitaine, s'est appuyé sur le principe d'une analyse croisée de plusieurs dispositifs, basée sur la description et la compréhension de la gouvernance mise en place, afin de saisir la capacité stratégique de chacun de ces dispositifs en vue d'amplifier l'attractivité métropolitaine. Pour étudier ces trois dispositifs, différentes méthodes de sciences sociales ont été mises en œuvre (entretiens, questionnaires, analyses statistiques, analyses documentaires). En complément, un travail d'**observation participante** a été mené dans certains cas, à travers la participation des chercheurs aux instances stratégiques (comités de pilotage, conseils d'administration, évaluation des dispositifs...). Ce choix méthodologique a été guidé par deux dimensions de cette recherche : d'une part, comprendre l'émergence de l'innovation sur un territoire nécessite, au-delà d'une mesure a posteriori, de prendre au sérieux l'affirmation d'une fabrique urbaine en train de se faire qui nécessite de « prendre les choses par le milieu » (Devisme, 2009), d'autre part, l'intérêt pour l'hypothèse du rôle d'intermédiation que pourrait jouer ces dispositifs, nécessitait de mettre au jour les interactions effectives et ressenties entre les acteurs des différentes strates. Ce parti pris méthodologique a abouti à une analyse des jeux d'acteurs mais aussi des cadres de

l'interaction. Elle permet de produire une évaluation contextualisée du niveau d'intermédiation mis en place par les dispositifs du middleground rennais et de conclure sur les différentes configurations de l'intermédiation sur ce territoire particulier.

En détail, l'émergence du projet cantine est la conséquence d'une convergence de vue entre les acteurs issus des deux côtés de l'éco-système innovant, ceux de l'upperground et ceux de l'underground. Cependant et assez rapidement, les acteurs de l'underground stricto sensu se sont retirés des négociations amonts ne trouvant pas le dispositif légitime pour les représenter. Le jeu d'acteurs du projet IDA a été mis au jour par la rencontre des parties prenantes institutionnelles (RM et CCI) ainsi qu'un travail d'identification systématique des ramifications suscitées en aval d'une plateforme qui s'est achevée en 2010. La Novosphère a pu être étudiée par le suivi de son éclosion depuis son lancement en 2010 jusqu'à aujourd'hui, afin d'observer les rectifications nécessaires à sa pérennisation. Ces études de cas font émerger trois formes particulières de l'intermédiation, à savoir le tiers lieu, la plateforme et le label, décrit dans la partie suivante pour saisir les avantages et limites.

2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain

2.1. La Cantine numérique : Rennes Métropole, appui ou entrave ?

Dans le prolongement de la définition qui s'ensuit, la cantine numérique rennais (CNR) comme il en existe en France depuis peu, répond à ce qu'est un tiers-lieu, avec des spécificités : un espace qui accompagne la structuration d'une communauté épistémique⁵⁹ et soutient l'innovation marchande et sociale. La définition de Peter M. Haas parle de « réseaux de professionnels ayant une expertise et une compétence reconnues dans un domaine particulier qui peuvent faire valoir un savoir pertinent sur les politiques publiques du domaine en question » (Haas, 1992, p.3) situant les membres de la CNR comme des individus dont il faut écouter les besoins en matière de condition de travail puisqu'ils sont les mieux placés pour décrire l'environnement professionnel souhaité. Les acteurs publics comme RM sont dès lors les interlocuteurs qui répondent à cette expression de besoin.

2.1.1. Le tiers-lieu comme lieu de socialisation de l'entrepreneur

Les tiers-lieux sont actuellement présentés comme des espaces à développer pour susciter l'innovation et rendre la ville créative. Développée par le sociologue Ray Oldenburg, la notion de tiers-lieu peut être définie comme un espace ni tout à fait un domicile, ni totalement un lieu de travail mais qui, dans son hybridation, favorise le tissage d'un lien social et la production d'un actif relationnel spécifique. En effet, la situation à mi-chemin entre l'espace personnel et l'espace de travail présente des caractéristiques des deux univers qui habituellement ne sont pas combinées, ce qui rend la situation spécifique. Pour mettre en place cette situation, il faut principalement un endroit neutre, libre d'accès où il n'est pas possible de filtrer a priori les individus sur la base d'un trait stigmatisant – professionnel, communautaire, ethnique... (Oldenburg, 1991). Il faut également que la conversation soit facile dès lors que ces lieux ont pour fonction essentielle de stimuler des interactions sociales. Le plus souvent, ces espaces sont au cœur des villes et la stratégie

⁵⁹ Selon Haas (1992), une communauté épistémique est une communauté qui produit et diffuse des connaissances. Elles sont parfois des communautés pratiques.

marketing de la marque Starbuck repose bien sur cette idée de café de travail. Plus largement, des espaces comme les bars, les aéroports et gares, les librairies et bibliothèques, ou encore les hôtels peuvent être considérés comme des tiers-lieux dès lors qu'on leur adjoint la fonctionnalité WIFI et qu'ils sont vécus comme tel, c'est-à-dire qu'ils sont pensés et aménagés de telle sorte que le travail hors les murs soit possible. Ce sont moins les aspirations civiques que le sentiment d'appartenance à une communauté lié à cet espace public informel, ainsi qu'une communion des membres, qui permettent de tisser des liens spécifiques, comme le sont ces espaces tout aussi spécifiques. Il faut donc comprendre que les individus font les tiers-lieux et déterminent leur objet. En prenant l'habitude de se réunir dans un bar, une communauté en fait un tiers-lieu, un point focal pour les personnes concernées.

Les tiers-lieux remplissent des conditions pour être caractérisés comme tel : être un terrain neutre ; qui nivelle les différences entre les personnes présentes ; dont la préoccupation première est la conversation ; au sein d'un espace commode et aisément accessible ; entre des personnes qui ont une récurrence de passage ; et recherchent un équilibre relationnel sans trop de mise en avant des uns ; au sein de cet espace convivial où l'atmosphère est aussi ludique (Oldenburg, 1991, pp.22-37). Ainsi, le tiers-lieu est un second chez soi ou son prolongement au sein de la sphère publique (« home-away-from-home » comme le dit Oldenburg – p.39). Avec ces critères, le sociologue considère que ce type d'espace suscite un sentiment d'appartenance, un sentiment de liberté, de la chaleur humaine dans les interactions, ce qui favoriserait le brassage d'idées diverses car aisément exprimables. Reprenant les travaux d'Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti (2008) sur les dynamiques de proximités, un tiers-lieu est donc un espace qui favorise les proximités temporaires entre des individus appartenant à des communautés très différentes.

Un espace de co-working est donc bien un tiers-lieu qui présente un certain nombre de spécificités. Tout d'abord, les espaces de co-working émergent et se formalisent plus volontiers au sein ou proche de clusters technologiques. Dans le cas français, ces espaces sont portés par mais aussi pour des acteurs du numérique. Plus globalement, ils sont dans ou proche des grandes capitales et des clusters technologiques (San-Francisco, New York, Londres, Berlin, Barcelone, Amsterdam, Paris, Stockholm, Copenhague...). En octobre 2012, plus de 2000 espaces de co-working sont recensés dans le monde⁶⁰ dont une grande partie en Europe. En France, les cantines numériques (installées ou en chantier), ne cessent de se multiplier tellement le phénomène plaît aux acteurs politiques locaux de plusieurs villes : Paris, Lille, Lyon et Marseille pour les plus grandes métropoles, mais aussi Strasbourg, Nice, Nantes, Bordeaux, Rennes ou Caen. Ces lieux sont le plus souvent portés par des associations locales de dimension métropolitaine ou régionale, rassemblant plus de 1000 entités du secteur de l'innovation numérique (grands comptes⁶¹, associations et collectivités territoriales et surtout des TPE et des PME). L'objectif de ces tiers-lieux est d'abord d'accompagner les acteurs émergents pour une mise sur les rails de l'entrepreneuriat. Il est difficile d'étudier l'impact d'une telle structure sur un écosystème territorial innovant et

⁶⁰ 2072 exactement dont 878 en Europe, 797 en Amérique du Nord, 176 en Asie, 126 en Amérique du Sud, 72 en Australie, 23 en Afrique.

⁶¹ Des entreprises comme SFR mais surtout Orange se situent comme partenaire privilégié des cantines les plus abouties (Nantes, Rennes, Toulouse, Toulon et Paris, celles qui ont constitué le réseau des cantines numériques).

créatif tant les contextes et les objectifs peuvent être variables. En retenant l'angle de l'innovation marchande, il s'agit de comprendre comment un objet comme une cantine numérique agit sur la dynamique de la création et de l'innovation, et d'explicitier les raisons pour lesquelles son impact peut-être tout à la fois porteur de nouveauté ou au contraire alimenter du conformisme.

2.1.2. La cantine numérique rennaise : créative ou conformiste ?

La cantine numérique rennaise (CNR) est une institution du middleground qui a vocation à identifier et révéler les pratiques de l'underground. Les acteurs de l'upperground peuvent alors plus facilement réduire des coûts de recherche de partenaires ou même de R&D et réduire une prise de risque en identifiant des activités ou des acteurs utilement complémentaires à leur propre activité (en production ou en financement). En retour, les acteurs ainsi révélés peuvent bénéficier de l'audience et de la mise en lumière permise par les acteurs de l'upperground. Pour que le tiers-lieu soit pleinement efficace quant à sa capacité à animer des communautés créatives, ce sont les deux frontières qui tiennent un rôle crucial. Evidemment jouer sur les deux fronts simultanément peut poser problème pour des questions de légitimité d'acteurs. Il peut notamment y avoir de la défiance. Mais cela peut être encore plus complexe s'il faut jouer avec différentes communautés, car dans ce cas, on multiplie les frontières sur lesquelles agir. La proximité cognitive entre les communautés épistémiques fréquentant les tiers-lieux est une condition nécessaire de leur réussite. Une distance cognitive trop importante entre les acteurs, parce que les pratiques, les savoirs, les représentations, les objectifs sont trop éloignés, est un facteur d'échec des collectifs (Nooteboom, 2000). Les usagers ne trouveront dans un espace de co-working rien de plus qu'un tiers-lieu où l'on discute, un starbuck café amélioré. C'est probablement ce risque de basculement vers des sociabilités au détriment de rapports de travail qui rend une cantine numérique facilement critiquable en tant que nouvelle manière de travailler. Dès lors, la légitimité de la CNR peut aisément être mise en cause sous le prétexte qu'il est difficile de mesurer les liens entre les adhérents d'une cantine, autrement que par des entretiens. C'est dans une logique d'évitement de cette fragilité en matière d'image que la CNR déploie actuellement ses forces vives dans la mise en avant de projets collaboratifs avec l'objectif de montrer un dynamisme, tout aussi difficile à mesurer mais qui est visible. Comme toute organisation qui doit défendre sa légitimité, la CNR met en place des actions qui visent à stimuler les communautés, met en avant la diffusion des savoirs en créant divers événements, prouvant ainsi l'activité du lieu. La **visibilité** du lieu devient un objectif fort à côté de l'objectif initial de frottement d'idées entre les créateurs d'entreprises innovantes. En prenant place au sein d'un équipement culturel du centre-ville qui héberge déjà le musée de Bretagne, la bibliothèque municipale ainsi qu'un espace des sciences, la CNR s'inscrit dans la lignée des équipements publics proposés par RM. En 2013, le dispositif mute avec une extension physique tout proche, baptisée *l'annexe*, qui est entièrement consacrée à l'hébergement et à l'accompagnement souple des porteurs de projets. Il s'agit de faire murir des idées innovantes, montrant que le soutien à l'underground n'est pas pour autant secondaire. Ce tiers-lieu rennais, à la différence d'autres projets en France, n'est pas porté par une seule association et donc une communauté, mais par 5 communautés⁶². Les unes

⁶² Une communauté académique et de chercheurs en SHS (ESC et MARSOUIN), une communauté de start-up web (Web2Rennes), une communauté qui promeut les usages citoyens (BUG), trois communautés qui animent ou accompagnent le cœur du réseau constitué par le secteur des télécommunications et des sciences de

sont structurées en association et fonctionnent très bien, d'autres beaucoup moins, certaines sont anciennes, d'autres plus récentes. Le projet est ambitieux car derrière ces communautés, les réalités sont contrastées, situant la CNR dans une culture du consensus. Leur dynamique interne, au sens des trois strates, est donc particulièrement hétérogène mais peu ou prou, ces associations représentent pour leur grande majorité des acteurs installés, à visibilité forte. En ce sens, la CNR est portée avant tout par des acteurs de l'upperground.

RM mène dans un premier temps une action de type 2 en mettant à disposition un local et en subventionnant une partie du fonctionnement de la CNR. En janvier 2012, RM a souhaité entrer au conseil d'administration laissant envisager une action de type f(a) ou f(b) mais ces actions sont plus délicates car l'acteur public est moins légitime pour tenir ce rôle. Par ailleurs, le degré d'aversion pour le risque de la part d'une entité publique comme une communauté d'agglomération (Paris, 2010) orientera la décision entre les types f(a) ou f(b). En effet, les objectifs rationnels de la collectivité mais surtout du décideur public peuvent être la réélection ce qui par conséquent incite à mettre l'accent sur des actions à forte visibilité ou à rendement électoral immédiat. Parce l'accompagnement des acteurs de l'underground est plus risqué et moins visible pour un électeur médian, leur accompagnement peut être laissé de côté au profit de partenariat avec des acteurs en place et souvent de poids économique beaucoup plus fort. RM a depuis décidé de ne plus apparaître formellement au conseil d'administration même si des personnes de la métropole sont invitées à chaque conseil.

On peut vouloir simultanément apprendre, vendre, faire savoir, explorer, développer, découvrir, rencontrer, échanger... au sein de la CNR. Même si le dispositif est jeune et doit encore mûrir, deux grandes faiblesses sont identifiées suite à un travail d'enquête préliminaire mené à l'automne 2010. Tout d'abord, tant l'unité du lieu, que le nombre de personnes permanentes ne permettent pas de jouer correctement le rôle de filtre et de transfert entre l'underground et l'upperground, car la multiplication des fronts et les communautés auxquelles la CNR souhaite s'adresser entraîne un manque de rigueur. Le risque est alors de se satisfaire progressivement d'évènements faciles à monter ou ayant fait leur preuve. La seconde faiblesse découle de la première. Les actions de la CNR ne sont pas séquentielles et s'inscrivent peu dans la durée, ne structurant pas la communauté de l'underground en l'accompagnant vers plus de visibilité (entrepreneuriat, pratiques alternatives et exploratoires...). En ce sens les actions de f(b) sont rares mais c'est aussi parce qu'elles sont longues à mettre en place, incertaines et par nature parfois inaccessibles ou inintelligibles aux personnes en dehors de la communauté concernée. Ce qui domine aujourd'hui, ce sont principalement des évènements qui sont portés par des acteurs de l'upperground notamment parce que les formats sont rodés ou sont adaptés, mais également parce que ces acteurs ont souvent du personnel dédié à une fonction d'animation. Ces structures existaient et fonctionnaient avant la CNR (technopôle, pôle de compétitivité, groupement de chercheurs...) et pourront survivre à une disparation de la CNR. En ce sens l'effet conformisme l'emporte sur l'effet créativité. Les actions menées par

l'ingénieur (MEITO, GRANIT, Pôle de compétitivité *Images et Réseaux*) enfin une dernière communauté représente le monde des arts technologiques (SAGA). Des communautés appartenant clairement au mouvement de l'underground culturel (Jardin Moderne) ou opensource (Gulliver) notamment n'ont pas souhaité participer au comité d'émergence et au pilotage de la CNR.

la CNR sont principalement impulsées par des acteurs de l'upperground, fortement marqués par la culture de l'ingénieur. Les actions en faveur de l'underground sont minoritaires dans le volume d'activité. En conclusion, la CNR accompagne l'existant en le mettant nouvellement en lumière mais peine à faire émerger de la nouveauté et à structurer une communauté créative ou une filière complémentaire de la filière cœur comme par exemples les activités web et service ou les arts technologiques. L'ouverture d'un lieu dédié à l'accélération de projets très émergents laisse à penser qu'une dynamique tournée vers et pour les acteurs de l'underground prend place. De ce point de vue, la CNR pourrait pleinement jouer son rôle d'intermédiation.

2.2. Le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) ou l'exemple d'un accompagnement non-abouti

Parmi les dispositifs de soutien à l'innovation technologique sur le territoire (3 projets ont été mis en place depuis 2006), le projet Innovation Domicile Autonomie fait figure de premier test d'une formule souple, soutien en matière d'ingénierie de projet. Ces projets ont pour caractéristique d'être récents (début du partenariat en 2006-2008) et d'avoir donné lieu à une configuration « ad hoc » entre les partenaires, désignées sous le vocable de « plateforme ». A l'inverse des politiques économiques menées traditionnellement par RM (soutien aux entreprises, aménagement de zones d'activités), ces projets de plateforme donnent lieu à des dispositifs uniques, construits selon les circonstances et s'adaptant aux évolutions et aux besoins. Le choix de la plateforme entre très nettement dans un positionnement de la collectivité comme facilitateur de réseaux et non comme partenaire direct, comme dans le cas de l'aide directe ou indirecte aux entreprises.

2.2.1. L'inspiration des Livings Labs

La conception de l'innovation de RM est en effet particulière et emprunte aux recherches en économie le modèle de Living Labs (Niiitamo *et al.*, 2006). Conçus comme une nouvelle forme de partenariat public-privé, les Living Labs (laboratoires vivants) sont des espaces où les entreprises, les institutions publiques et les citoyens travaillent ensemble pour créer des prototypes, évaluer et valider de nouveaux services, de nouveaux marchés, de nouvelles technologies dans un contexte expérimental assimilable à la réalité (real-life context), ce que peuvent être les villes, les régions métropolitaines ou encore des zones rurales (Niiitamo *et al.*, 2006). L'innovation au sein des Livings Labs inclut l'utilisateur de la technologie dans un système ouvert de co-création. L'idée est de favoriser l'expérimentation et le design rapide de solutions technologiques variées, plus que le développement de produits matures. L'objectif est d'intégrer les intérêts du public dans la démarche de conception, et notamment par le biais des institutions publiques qui les représentent.

A travers l'image de territoire d'expérimentation que veut se donner l'agglomération rennaise, la stratégie économique métropolitaine se positionne sur l'innovation participative, c'est-à-dire la tendance à faire participer les individus – ici les habitants, usagers ou citoyens – dans les processus d'innovation. RM s'inscrit dans les principes de l'open innovation (Von Hippel, 2005). L'innovation participative a pour objectif de déplacer la décision en la faisant passer de la décision politique à la décision publique. L'expertise ne serait pas la bonne solution (Stengers, 2002) qui est à rechercher à travers le résultat d'un

processus d'appropriation. Aussi, dans la réflexion sur le réseau adéquat à mettre en œuvre pour l'innovation, les habitants, en tant qu'usagers, sont parties prenantes des dispositifs de plateforme mis en place. Le territoire d'expérimentation favorise l'idée d'une production de proximité qui est aujourd'hui sous-tendue par le développement durable et la responsabilité environnementale et sociale de l'entreprise : concrètement, les habitants de RM essaient des prototypes issus des laboratoires et des entreprises locaux et participent ainsi de l'innovation.

2.2.2. Le projet IDA : une ambition inachevée ?

C'est à l'initiative d'un enseignant-chercheur de l'université Rennes 1 que cette démarche a été lancée en 2006-2007. Le principe était d'analyser les freins et potentialités d'usage de TIC dans l'habitat des personnes âgées. L'intérêt croissant des élus de Rennes Métropole pour la question du vieillissement de la population a permis de retenir la proposition faite par cet enseignant-chercheur lorsqu'il a été invité aux réunions d'élaboration de la stratégie métropolitaine, à l'instar d'autres porteurs de projet. Au-delà d'un domaine de recherche-expérimentation qui correspond aux préoccupations de la communauté d'agglomération, ce projet a été soutenu car il offrait une configuration intéressante, associant des acteurs locaux de l'aide à domicile (une fédération départementale et une association du pays de Rennes), des partenaires des acteurs publics depuis de nombreuses années, un laboratoire d'analyse des usages des TIC et des entreprises locales de solutions technologiques. Suite au constat que, dans le champ économique, les entreprises de solutions technologiques étaient plutôt dispersées et peu connaisseuses des problématiques des seniors, un cabinet conseil a émergé en 2008 (cabinet Arélia) qui s'est spécialisé dans la veille sur le marché des TIC pour seniors et l'identification des solutions disponibles. Ce cabinet a été choisi comme assistant à maîtrise d'ouvrage de la plateforme IDA.

Une certaine exemplarité de la démarche est recherchée : fonder un écosystème d'entreprises et de partenaires associatifs et universitaires autour de la transformation des objectifs de départ en solutions concrètes et fonctionnelles. La plateforme et sa visibilité repose alors sur la mise en scène de la démarche expérimentale : appartement témoin, expérimentations techniques et psychologiques impliquant un public de personnes âgées, compréhension des usages, analyse et adaptation des solutions, ce qui en fait un projet médiatisable qui peut facilement être montré au grand public. La plateforme IDA est un projet de recherche et développement et en tant que tel, les acteurs scientifiques participant de la visibilité du projet en organisant des conférences « TIC et cité » (2009 et 2010), en participant à des événements scientifiques régionaux et nationaux. Dans ce projet, les réseaux d'acteurs sont un lieu de collusion d'intérêts pragmatiques (et non téléologiques), chacun ayant, pour diverses raisons, intérêt à faire connaître le projet IDA. La finalité de la plateforme expérimentale est de mettre en évidence la richesse des applications possibles en termes de TIC et maintien à domicile, afin de faciliter dans un second temps leur mise sur le marché.

Le leadership du projet s'est vu partagé au fur et à mesure de la démarche entre l'association de maintien à domicile, l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage assurée par Arélia et la Communauté d'Agglomération. Le programme a été rendu possible grâce à un co-

financement public⁶³. L'implication financière des différents échelons territoriaux (supra et infra) est relativement cohérente avec leurs domaines de compétence, même si le Conseil Général semble être resté au second plan. Le rendu du projet (financé entre 2008 et 2010) prend la forme d'un rapport complet, qui épouse les canons d'un rapport d'expertise de bureau d'étude, explicitant principalement la démarche et moins les résultats ou les pistes pour un déploiement des solutions à plus large échelle. La continuité de la plateforme mise en place n'a pas été anticipée par les partenaires, si ce n'est par la réalisation d'un cahier des charges pour la mise en place de solutions technologiques dans les logements seniors. L'accompagnement de RM a ainsi favorisé la mise en réseau des porteurs du projet (associations, universités et entreprises) avec les intervenants du secteur du logement et notamment les bailleurs sociaux du territoire qui ont participé à rendre possible les expérimentations par la fourniture d'un appartement témoin. On peut noter par-là l'effet d'intermédiation du dispositif de plateforme puisqu'elle permet la rencontre des partenaires aux activités exploratoires et d'éventuels acteurs de la standardisation des solutions dans le marché du logement. A l'issue du projet en 2010, d'autres acteurs de l'upperground, représentés par des entreprises telles que Malakoff Médéric ou le groupe Icade – non présents au départ – ont rejoint le système d'acteurs et ont investi dans des expérimentations supplémentaires (projet MAATEIS⁶⁴) sur le territoire rennais. Cependant, les actions menées en termes de déploiement dans l'habitat restent trop confidentielles du point de vue des acteurs économiques, qui prônent une intervention réglementaire de l'institution publique pour assurer un soutien pérenne au marché. En effet, sans une action d'ordre réglementaire (qui passerait par le plan local de l'habitat), un déploiement massif dans le parc social ou privé paraît peu probable. L'effet levier qui aurait pu se matérialiser dans le cadre du Plan Local de l'Habitat, document réglementaire qu'élabore RM, n'est pas encore effectif, ce qui confèrerait un accompagnement non-abouti de la part de l'instance publique.

Le cas de la plateforme IDA permet de mettre en lumière le rôle toujours ambigu que peut jouer l'institution publique dans ces structures de l'intermédiation. Souhaitant se positionner comme facilitateur de réseau, sur la base d'une plateforme souple, dans laquelle elle accompagne, plus qu'elle ne décide, l'institution métropolitaine s'adapte à la demande de l'underground. Cependant à l'issue de l'expérimentation, ces acteurs économiques de l'innovation lui demandent de reprendre son rôle d'acteur de l'upperground pour assurer la standardisation et la mise sur le marché. Dans le cas d'IDA, si la période d'expérimentation qui a été permise par la mise en place de la plateforme peut être considérée comme une intermédiation qui a fonctionné, la finalité de l'innovation, à savoir sa mise sur le marché, n'est pas encore opérée, du fait notamment de la position trop en retrait des acteurs publics l'upperground.

⁶³ 358 000€ de RM, 172 000€ du Conseil Général, 102 000€ de la ville de Rennes, et une centaine de milliers d'euros des mutuelles, de la caisse régionale d'assurance maladie et des caisses de retraite.

⁶⁴ Le projet MAATEIS piloté par Malakoff-Médéric et le groupe Icade permet l'installation de solutions technologiques dans les logements des personnes âgées à l'occasion de travaux de rénovation. Ces installations sont donc coordonnées avec l'action du PACT 35 qui accompagne les personnes dans leur projet de rénovation/réhabilitation.

2.3. La Novosphère : pour une intégration dans les réseaux locaux qui serve l'image du territoire

Depuis mars 2012, RM a mis en place un outil de marketing territorial qui vise les talents créatifs. Cet outil de veille est un label qui met en lumière les créatifs, la cible phare des stratégies marketing des années 2000 (Houllier-Guibert, 2012). Intitulé « Rennes la Novosphère », il s'agit d'un dispositif qui détecte les projets innovants du territoire rennais en leur octroyant un label. En tant que réseau social des acteurs clé de l'innovation d'un territoire métropolitain, la Novosphère aide les porteurs de projets innovants à développer leur activité grâce à une mise en réseau et un soutien à la promotion, ne se superposant pas à d'autres dispositifs d'aide à l'accompagnement d'entreprises innovantes qui existent déjà dans le secteur économique local (cantine numérique, incubateur...). Cumulant le rôle de veille, de sélection et de mise en visibilité, le dispositif de marketing territorial a cette capacité à rendre synergique une action de communication de la communauté d'agglomération rennaise.

2.3.1. Les principes de la Novosphère : entre label et réseautage

La Novosphère est le rassemblement sous une même bannière des différents réseaux d'innovation sur le territoire, tant réels que virtuels, dans plusieurs champs de la société. L'innovation n'est pas resserrée sur le champ technologique, mais concerne aussi l'innovation organisationnelle, de design de commercialisation, l'innovation sociale... dès lors qu'elle est une innovation d'usage qui améliore le quotidien des habitants. C'est bien ce critère qui est retenu dans la politique publique rennaise qui tisse alors un lien avec l'habitant-électeur, tout en tenant compte de la définition large de l'innovation – on sait notamment que seulement 20% des innovations sont de source technique et 80% de nature organisationnelle, sociale, commerciale ou marketing (CAE, 2008). Aussi, une diversité d'acteurs, des domaines de la culture, du sport, de l'environnement... est mobilisée pour former ce réseau qui n'est pas cantonné aux seuls membres d'un technopôle ou d'un pôle de compétitivité. Une trentaine de partenaires locaux comme le Stade Rennais, les deux universités, l'office de tourisme ou le festival des Transmusicales par exemple, ont pour mission d'identifier, chacun dans leur secteur, les porteurs de projet qui pourront prétendre à la labellisation Novosphère, entraînant dès lors une dynamique de parrainage.

Une labellisation territoriale, au travers de ses enjeux politiques, territoriaux, culturels et identitaires, est un phénomène difficile à circonscrire tout en prenant de l'ampleur aujourd'hui, questionnant les jeux d'acteurs qui ont favorisé son existence et à travers eux les intentions d'acteurs d'un territoire – ici de la métropole rennaise. Un label évoque l'idée d'un repli sur soi à travers des vecteurs identitaire et de terroir, afin de ré-enchanter l'espace – ici la ville – et disposer d'une forme de distinction au sens de Pierre Bourdieu (1982) qui se transforme en différenciation grâce à une démarche de management (Porter, 1986). La labellisation repose sur l'identification et la caractérisation des lieux dans le but d'obtenir une protection ou un rayonnement que procurerait une notoriété qui serait corrélée à la reconnaissance dudit label. Son existence fabrique une ressource territoriale (Benko, Pecqueur, 1991) qui peut être mobilisée pour susciter du développement local. Elle prend des formes variées et plus ou moins reconnues car prestigieuses (UNESCO, PNR, Villes et Pays d'art et d'histoire, capitalat européen à la culture et capitalat Vert, Plus beaux

villages de France, Grands sites...) ou gages de qualité spatialisé (AOP, IGP⁶⁵...). Beaucoup d'acteurs peuvent se prévaloir d'être les « labelliseurs » (organismes publics avec en premier lieu l'Etat, organismes associatifs, secteurs professionnels...) que ce soit sous la forme de classement, de certification, ou d'inscription à une liste. En plus d'être des cibles de la labellisation depuis près de 30 ans, notamment avec les nombreuses actions publiques des ministères (Ecocité, ZFU, villes numériques...), Les villes françaises se sont intéressées à la labellisation, notamment à travers le réseau culturel et patrimonial VPah qui repose sur un partenariat Etat-collectivités locales et qui a prouvé la capacité à déployer une démarche de labellisation qui repose beaucoup sur la volonté politique plus qu'à des particularités intrinsèques du territoire (Houllier-Guibert, 2005). La labellisation Novosphère s'inscrit dans cette mouvance dans la mesure où les projets sélectionnés doivent témoigner d'une dynamique et d'une ferme volonté à se pérenniser.

La Novosphère est donc bien un **label** en ce qu'elle offre une mise en visibilité et en lisibilité d'un projet innovant encore en cours de mise sur le marché. Pour l'essentiel, la mise en lumière est permise par des compétences et des moyens du service Communication de l'intercommunalité qui doit mettre en avant le projet et, à travers lui, le territoire rennais. La labellisation peut être apposée sur une action, un événement ou un projet, mais pas sur une personne morale. Elle est ponctuelle et ne peut être sur du long terme, l'idée étant de donner sa chance à chacun et que le projet innovant puisse voler de ses propres ailes au plus vite. Chaque année, une dizaine de projet est accompagné par un budget Communication qui totalise 400 000 euros, sans aucune autre forme d'aide financière. Concrètement, les aides possibles pour les projets labellisés sont une communication sur le projet via les différents supports (print et web) des partenaires et des supports web de la Novosphère ; une mise à disposition d'espaces d'affichage ; un soutien en relations presse et relations publiques, mais aussi en conception, édition et diffusion de supports de communication, dont les salons qui sont des vecteurs essentiels pour les produits et services innovants. Enfin, un accès aux médias locaux (chaîne TV locale et presse locale dont Ouest-France) est possible, renforçant le partenariat local et soulignant la mise en réseau territorialisée.

Par conséquent, le **réseautage** est à envisager de deux manières. D'une part, il s'agit pour l'entrepreneur d'une aide sectorisée, qui se cantonne aux besoins en matière de promotion de l'innovation. D'autre part, le réseautage prend la forme d'une mise en relation entre plusieurs réseaux de secteurs d'activité différents qui ont comme point commun le territoire sur lesquels ils travaillent. Cette gouvernance de l'innovation à l'échelon métropolitain est permise grâce à la Novosphère, alors qu'elle n'existait auparavant que sur le plan de l'innovation technologique. Ainsi, RM propose une action de type 1 en permettant la gouvernance métropolitaine puis une action de type f(a)-f(b). En effet, les entrepreneurs qui souhaitent obtenir le label Novosphère représentent l'underground tandis que les entreprises et acteurs clés constitutifs du réseau Novosphère créé par RM représentent l'upperground. Le middleground incarné par la labellisation offre du frottement de type f(a)-

⁶⁵ Ces sigles sont l'appellation d'origine protégée (déclinaison au niveau communautaire de l'AOC) qui désigne la dénomination d'un produit dont la production, la transformation et l'élaboration doivent avoir lieu dans une aire géographique déterminée avec un savoir-faire reconnu et constaté ; ainsi que l'indication géographique protégée qui désigne des produits agricoles et denrées alimentaires dont les caractéristiques sont étroitement liés à une zone géographique, dans laquelle se déroule au moins leur production, leur transformation ou leur élaboration. On peut ajouter les spécialités traditionnelles garanties (STG) qui mettent en valeur la composition traditionnelle d'un produit ou son mode de production traditionnel.

f(b) dans la mesure où le candidat doit être proposé par les acteurs de l'upperground. Les acteurs de l'upperground reçoivent une forme d'injonction de la part de RM pour identifier des acteurs locaux de l'underground et les proposer à la labellisation. Le croisement des deux univers centre et périphérie (Borgatti, Everett, 1999) est biaisé dans la mesure où le porteur de projet innovant doit au préalable « tourner autour » des acteurs de l'upperground. Pour légitimer l'existence de ce dispositif nouvellement créé et qui a été construit suite à une écoute des besoins des acteurs locaux de l'innovation, l'upperground doit identifier les projets éligibles et c'est la labellisation qui crée une forme d'obligation à parrainer des porteurs de projet.

2.3.2. Les premiers effets de la Novosphère : une visibilité pour tous comme objectif garanti

Dans les faits, une forme de récupération du dispositif Novosphère se met en place pour l'instant, avec, par exemple, l'identification des projets de l'incubateur public régional dont la phase de travail est la mise en place d'une stratégie de communication. Cependant, le rôle de veille assuré par les agents de la Novosphère fait que certaines candidatures issues de l'underground sont proposées, sans passer par les acteurs de l'upperground. Pour l'instant, le dispositif a une marge d'évolution pour se stabiliser dans son mode de fonctionnement.

Il est intéressant, pour comprendre la structuration de ce dispositif piloté par RM, d'observer les critères de sélection et d'obtention du label. La valorisation du territoire est une condition aussi importante que les quatre autres critères d'éligibilité ainsi formulés : le croisement des disciplines qui forment l'innovation, la dimension collaborative, l'utilité sociale et l'approche internationale. Ainsi il est nécessaire que le projet repose sur plusieurs domaines et plusieurs compétences (culture et nouvelles technologies, sciences et urbanisme, recherche et social...), et qu'une dimension collaborative découle de cette pluridisciplinarité. De plus, l'utilité sociale (d'usage ou d'application) doit être explicite et présenter une dimension territoriale, c'est-à-dire que le projet doit participer, par des applications concrètes, à des objectifs d'avancée sociale comme la réduction des inégalités économiques, la solidarité (internationale, nationale ou locale), l'amélioration des conditions de vie des habitants dans des secteurs comme l'éducation, la santé, la culture, l'environnement ou la démocratie. Enfin, le dispositif Novosphère a vocation à renvoyer une image positive de Rennes, soutenant ainsi son positionnement de ville-laboratoire et de ville créative, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants. Pour cela, est attendue une contribution au rayonnement de Rennes à l'échelle nationale, voire internationale, affirmant son statut de métropole européenne, qui explique que l'insertion du projet dans les réseaux vaudra contrepartie, quand il s'agira de se mobiliser dans divers événements pour illustrer l'intelligence d'une ville (des colloques sur les ville-labs, des salons sur les smart-cities, le festival de la Science...).

Encore au stade du démarrage, tous les critères n'ont pu être satisfaits de manière évidente, mais sur les 23 projets labellisés en deux ans (sur 70 candidatures), une grande part est liée au secteur numérique, révélant une forme de soutien au positionnement marketing de Rennes, qui s'affirme comme ville du numérique. Les projets sont très hétérogènes du point de vue du type d'innovation, qui est loin de se cantonner à une dimension technologique, mais ils sont très liés à la sphère des TIC, porte-drapeau de l'économie rennaise.

L'originalité de la démarche Novosphère est cette capacité à cumuler plusieurs objectifs autour des mêmes moyens. Ce travail de synergie par la labellisation répond à la nécessité actuelle de réduction des dépenses publiques. Il s'agit bien de marketing territorial, en ce que RM met en place un outil impliquant (mobilisation des réseaux locaux), qui ne se restreint pas aux outils traditionnels de promotion. Le partenariat de la trentaine d'acteurs locaux est animé par RM et tient l'avantage de poursuivre plusieurs objectifs à la fois : la promotion du territoire rennais tant auprès des habitants qu'à l'extérieur, la promotion d'une innovation issue d'un entrepreneur créatif qui a besoin de se faire connaître, la promotion de la politique publique métropolitaine de soutien à l'innovation. Cette synergie assoit le positionnement de ville créative, en capitalisant sur l'innovation sous de multiples formes et à différents niveaux en même temps. Il est prévu que RM ne reste pas dans son rôle d'animateur de réseau mais qu'une association ou une société publique locale prenne le relai pour la gestion de la Novosphère. Depuis un an que le dispositif existe, aucune structure juridique n'est actuellement formalisée. Aussi, il semble difficile que RM quitte la sphère du middleground qu'il s'est octroyé avec la labellisation au sein du réseau territorialisé de l'innovation métropolitaine. C'est bien la dimension territoriale qui est constitutive de ce réseau. Sans la Novosphère, les multiples réseaux innovants rennais fonctionnent chacun de leur côté. La Novosphère est bien l'inscription spatiale de l'innovation sous ses multiples formes, à l'échelle d'une métropole et elle veille à labelliser des projets qui croisent plusieurs secteurs d'innovation (essentiellement le numérique mais élargi aux secteurs culturels, sociaux, de design...). A travers l'argument du soutien à la communication d'une innovation, ce sont des liens qui se tissent entre des secteurs d'activités qui se côtoient peu mais ont comme point commun d'être sur une même ville.

Conclusion

Le tableau ci-dessous (Fig.3) propose une vision synthétique des trois niveaux du modèle (under-, middle- et upper-) dans les trois cas d'étude qui touchent à trois secteurs d'innovation particuliers : le numérique, les technologies des services à la personne et l'innovation sociale. Sont replacés les parties prenantes de l'underground et de l'upperground qui ont gravité autour des trois dispositifs étudiés. L'intermédiation mise en œuvre à l'échelle des dispositifs met en évidence différentes tactiques de mise en relation des strates : par la mise en place d'un tiers-lieu (la cantine), par l'ingénierie de projet (plateforme) ou par la labellisation territoriale (novosphère).

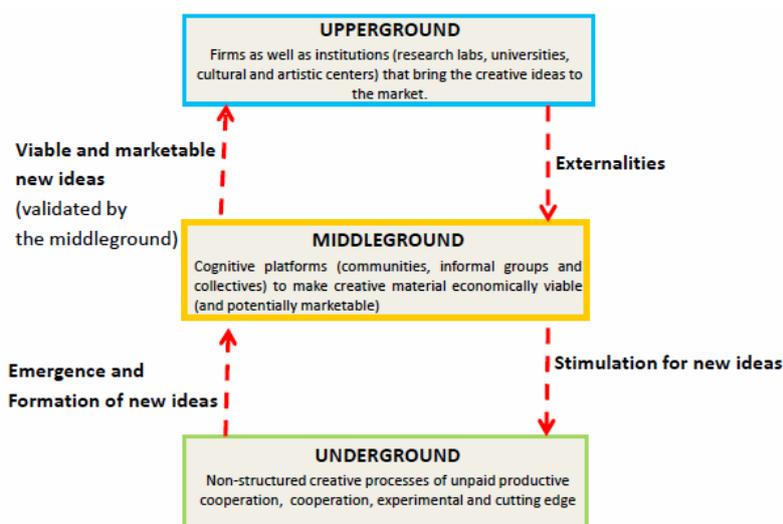


Figure 3. Les 3 strates de l'innovation créative (d'après Cohendet et al, 2010)

	upperground	middleground	underground
horizontale	1	2	3
verticale	f(a)	f(a), f(b)	f(b)

Figure 2. Matrice de l'intervention publique

	Upperground Exploitants et standardisation	Middleground Intermédiation	Underground Activité exploratoire
L'innovation numérique	Les réseaux antérieurs (Pôle Image & Réseaux, technopôle Rennes Atalante, MEITO, GRANIT)	la Cantine numérique en tant qu'espace de co-working ouvert à tous <i>RM rend accessible et finance un lieu pour y fédérer les acteurs</i>	Chaque entrepreneur du numérique <i>RM est perçue comme trop présente et crée un effet d'éviction en faisant « fuir » les participants de l'underground</i>
Les technologies des services à la personne pour les séniors	Assurances et habitat pour séniors (Malakoff Médéric et groupe Icade), bailleurs sociaux, Rennes Métropole en tant que prescripteur dans le cadre de sa politique de l'habitat (PLH)	la plateforme IDA (mise en réseau et expérimentation <i>in vivo</i>) <i>RM facilite l'expérimentation par un soutien à l'ingénierie</i>	- association de maintien à domicile du territoire rennais - un chercheur isolé dans le domaine de la domotique - créateurs du cabinet conseil Arélia <i>RM n'est pas assez présente et n'a pas été au bout du projet (PLH)</i>
L'innovation sociale (avec apport pour le territoire)	Les différents réseaux par secteur d'activités (culture, innovation économique, social, design) qui sont cantonnés à l'échelon métropolitain	le service Communication de Rennes Métropole qui crée le dispositif de labellisation Novosphère en tant que réseau de réseaux <i>RM fédère et sélectionne, puis RM accompagne la promotion</i>	Chaque porteur de projet innovant <i>RM standardise l'innovation par la communication de l'instance publique</i>

Figure 3. Le rôle joué par Rennes Métropoles dans les strates de l'innovation créative

Les différents rôles de Rennes Métropole ne sont pas habituels pour cette institution qui a plutôt l'habitude de s'inscrire comme partenaire des entreprises et associations ou comme financeur qui contractualise. L'acteur public a tendance à impulser une dynamique et aussi à participer à la prise de décision et à la stratégie alors qu'il devrait se contenter de faciliter le réseau. Rennes Métropole est aussi dans une démarche d'institutionnalisation des processus. En effet, l'investissement dans ces dispositifs sert l'image territoriale dont l'acteur public veut garder le contrôle. La présence de cet acteur public est signe d'une volonté de maîtriser les bénéfices et le processus d'intermédiation. Le risque d'une trop forte présence de Rennes Métropole est bien dans l'effet de conformisme qui peut finalement être contre-productif, comme c'est le cas pour la cantine numérique. Toutefois, la trop faible présence constatée avec l'exemple d'IDA où l'acteur public n'a pas été au bout de la démarche de facilitation, montre que les configurations distinctes mènent vers des manières différentes de procéder.

L'inscription territoriale qui situe la métropole comme échelle pertinente pour faire collaborer les acteurs de l'innovation et pour identifier et soutenir des entrepreneurs innovants qui pourront accéder au marché, passe par une mise en réseau fournie par l'acteur public qui en retour espère des effets d'image. Cette attente de Rennes Métropole est conforme à la sociologie du territoire où les actions publiques sont souvent tournées vers les grands événements établis et à forte audience. Les acteurs publics locaux de Rennes sont particulièrement portés sur l'image du territoire (Houllier-Guibert, 2009) ainsi que sur une dimension métropolitaine à affirmer, ce qui est ici envisagé grâce à la symbolique apportée par la créativité. La créativité est fondamentalement une mécanique incertaine et non formalisable et les activités qui se revendiquent créatives sont par nature dans une perpétuelle exploration multipliant les essais et les erreurs. Cette situation de risque pour des acteurs publics est donc compensée par le potentiel d'image qui découle de cet affichage.

Le Tiers lieu, le Label et la Plateforme sont trois manières d'offrir de la liberté à ces situations de risques mais avec en contrepartie des effets d'image à fournir et à prouver par chacun des dispositifs. C'est une manière d'atténuer l'aversion pour le risque d'une entité publique comme Rennes Métropole lorsqu'elle ose investir sur ce type de dispositif. L'image souhaitée est une forme de garantie à minima qui tient lieu et place d'une création d'emploi difficile à évaluer. Les 3 mises en réseau via ces dispositifs ont des effets d'images métropolitaines qui convergent vers le positionnement marketing de la cité du numérique, ce qui soutient la stratégie de développement économique 2013 qui veut positionner la capitale bretonne sur ce même positionnement. Il y a là une nouvelle manière de procéder de la part de l'instance Rennes Métropole qui, par le passé était très habituée à utiliser la communication territoriale pour diffuser de l'image. Avec ces différents dispositifs, c'est bien du marketing qui est mis en place, en ce que le marketing se définit comme des effets d'action là où la communication se restreint à du discours ; et en ce que le marketing passe par la mise en réseau, là où la communication se cantonne à de la promotion. Ce travail de mise en relation que propose RM est une nouvelle manière de procéder des acteurs publics locaux, témoignant d'une entrée dans les modes d'action de la ville néo-libérale, souvent décrits pour des villes de plus grande envergure que Rennes.

Bibliographie

- Balland P.A., Suire R., Vicente J., 2013. Structural and geographical patterns of knowledge networks in emerging technological standards: evidence from the European GNSS industry. *Economic of Innovation and New Technology*, 22, 47-72
- Benko G., Pecqueur B., 2001. Les ressources des territoires et les territoires des ressources. *Finisterra*, 71, 7-19
- Borgatti S.P., Everett M.G., 1999. Models of Core / Periphery Structures. *Social Networks*, 21, 375-395
- Boschma R.A., 2005. Proximity and innovation: a critical assessment. *Regional Studies*, 39, 61-74
- Bourdieu P., 1982. *La distinction, critique sociale du jugement*. Editions de Minuit, Paris.
- Burt, R., 1992. *Structural holes*. Harvard University Press, Cambridge.
- Bouba-Olga O., Grossetti M., 2008. Socio-économie de proximité. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, 311-328
- Godet M., Durance P., Mousli M., 2008. *Créativité et innovation dans les territoires*. Rapport du CAE, Paris.
- Caves R. E., 2000. *Creative Industries: Contracts between Art and Commerce*. Harvard University Press, Cambridge.
- Cohendet P., Grandadam D., Simon L., 2010. The anatomy of the creative cities. *Industry and Innovation*, 17, 91-111
- Crespo J., Suire R., Vicente J., 2013. Lock-In or Lock-Out? : How Structural Properties of Knowledge Network Affects Regional Resilience. *Journal of Economic Geography*, forthcoming
- Dejean S., Pénard T., Suire R., 2010. La gratuité est-elle l'avenir des marchés numériques ? Une évaluation du CAP pour des contenus audiovisuels sur Internet. *Economie et Prévision*, 3, 15-32
- Jacobs J., 1961. *The death and life of great American cities*. Vintage Books, New York.
- Haas M.P., 1992. Epistemic communities and international policy coordination. *International organization*, 46-1, 1-35
- Houllier-Guibert C.E, 2005. La double communication des Villes & Pays d'art et d'histoire. *Revue française Espace & tourisme*, 229, 46-53
- Houllier-Guibert C.E, 2009. La communication du territoire rennais : jeux d'acteurs et types d'action pour quelle cohérence territoriale ?. *Communication & Organisation*, 35, 96-110
- Houllier-Guibert C.E, 2012. Les valeurs urbaines au fil des décennies : historiographie des idéologies territoriales d'une capitale régionale à travers sa politique de communication. Communication au colloque « Valeurs publiques », AIRMAP, à paraître
- Lechner C., Dowling M, 2003. Firm networks: external relationships as sources for the growth and competitiveness of entrepreneurial firms, *Entrep Reg Dev*, 15-1, 1-26
- March, J.G., 1991. Exploration and exploitation in organizational learning. *Organization Science*, 2, 71-87
- Meyer J. and Rowan B., 1977. Institutionalized Organizations, Formal Structure as Myth and Ceremony. *American Journal of Sociology*, 83-1, 340-367
- Niitamo, V.P., Kulkki, S., Eriksson, M., Hribernik, K.A., 2006. State-of-the-Art and Good Practice in the Field of Living Labs. In: *Proceedings of the 12th International Conference on Concurrent Enterprising*, Milan, 349-357

- Oldenburg R., 1991. *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*, Marlowe & Company, New York.
- Paris T., 2010. *Les métropoles créatives*. Prospective et entreprise, Paris.
- Pecqueur B. et Zimmermann J.B., 2004. *Economie de proximités*. Hermès, Paris.
- Porter M., 1986. *L'Avantage concurrentiel*. InterEditions, Paris.
- Rui S., Villechaise-Dupont A., 2006. Les associations face à la participation institutionnalisée : les ressorts d'une adhésion distanciée. *Espaces et Sociétés*, 123-1, 21-36
- Schumpeter J. A., 1942. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Routledge, London.
- Stengers I., 2002. *Sciences et pouvoirs. La démocratie face à la technoscience*. La Découverte, Paris.
- Suire R., 2004. Des réseaux de l'entrepreneur aux ressorts du créatif : quelles stratégies pour les territoires ? *Revue internationale des PME*, 2, 123-145
- Von Hippel E., 2005. *Democratizing Innovation*. The MIT Press, Cambridge.

Table des matières

I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain	8
1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?	9
1.1. Les différentes formes de spécialisation rennaises.....	9
1.2 La créativité comme mode de spécialisation métropolitaine ?	13
2 Les acteurs locaux s’organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?.....	15
2.1 La ville néolibérale comme angle d’observation	15
2.2 La mise en place d’une gouvernance pilotée par RM est-elle possible ?	19
Conclusion	21
Bibliographie	21
II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l’action publique	25
1. L’incubateur, politique publique de soutien à l’entrepreneuriat innovant : une approche top down	26
2. Emergys, une organisation rôdée, porte d’entrée du milieu d’affaires breton.....	28
3. L’intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d’entreprises innovantes : étude du site rennais	31
4. Le partenariat CEI-CM (créateur d’entreprise innovante et chargé de mission de l’incubateur) pour l’encastrement social.....	34
4.1 Les réseaux internes : l’apport de l’entre soi et ses limites.....	35
4.2 Les relations externes : le passage difficile de la sphère publique à la sphère privée	37
Conclusion : de nouveaux modes d’accompagnement	39
Bibliographie	40
III. L’attractivité c’est aussi l’attrait : l’étude d’une politique métropolitaine qui vise les créatifs	44
1. L’attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l’échelon métropolitain	45
2. Le dispositif AIS au sein d’une politique d’enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation	48
2.1 Des critères de sélection fabriqués au fil du temps	49
2.2 La prise en compte spécifique des SHS lors d’un soutien renforcé et équilibré sur une décennie	52
2.3. Un saupoudrage favorable au rayonnement du territoire pour un dispositif ciblé qui vise l’individu	53
3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait	55
3.1. Des critères complexes qui rendent l’AIS peu influente : le réseau professionnel d’abord .	56
3.2 La situation familiale comme prolongement de la complexité	57
3.3. L’intégration dans l’équipe	58
3.4. Le pied à l’étrier	58
3.5. La marque d’estime de l’AIS : l’intrication des liens entre les chercheurs et l’institution Rennes Métropole	59

Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait	60
Bibliographie	61
IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement rennaises : l'opportunité des innovations d'usage.....	63
1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes.....	63
1.1 La valorisation de la recherche : freins et perspectives	63
1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?	66
2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire	69
2.1 L'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS : positionnement métropolitain et territoire d'expérimentation.....	69
2.2 Deux projets co-pilotés par Rennes Métropole : le projet Innovation – Domicile – Autonomie et la Plateforme d'Ingénierie Culinaire.....	71
2.2.1 Le projet IDA : Innovation – Domicile – Autonomie.....	72
2.2.2. Le projet PIC : Plateforme d'ingénierie culinaire	76
Conclusion	80
Bibliographie	83
V. Rennes Métropole Créative ?.....	85
Introduction	85
1. La composition de la classe créative.....	86
2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée	88
3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative	89
4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008.....	91
Conclusion	93
VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique	101
1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé	101
2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience	102
3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?	103
VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?	105
1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative	106
1.2 La prise en compte des frontières entre les trois strates de la ville créative.....	106
1.2 Rennes Métropole en quête de créativité.....	109
1.3. Méthode d'observation des dispositifs	111
2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain	112
2.1. La Cantine numérique : Rennes Métropole, appui ou entrave ?	112
2.1.1. Le tiers-lieu comme lieu de socialisation de l'entrepreneur.....	112
2.1.2. La cantine numérique rennaise : créative ou conformiste ?.....	114
2.2. Le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) ou l'exemple d'un accompagnement non- abouti.....	116
2.2.1. L'inspiration des Livings Labs	116
2.2.2. Le projet IDA : une ambition inachevée ?	117
2.3. La Novosphère : pour une intégration dans les réseaux locaux qui serve l'image du territoire	119

2.3.1. Les principes de la Novosphère : entre label et réseautage	119
2.3.2. Les premiers effets de la Novosphère : une visibilité pour tous comme objectif garanti	121
Conclusion	122
Bibliographie	125

POPSU

PLATE-FORME D'OBSERVATION
DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES



ATELIER
INTERNATIONAL
PARIS

RENNES

AXE THEMATIQUE
GARES ET POLES D'ECHANGES





POPSU 2 – Rennes

Rapport final :

« Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers »

« Economie de la connaissance »

Mai 2014

Chercheurs : Charles-Edouard Houllier Guibert, Hélène Martin-Brelot, Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot, Raphaël Suire, Thibault Le Corre, Magali Hardouin, Bertrand Moro, Marc Dumont, Catherine Guy, Gérard Darris, Benjamin Sabatier, Capucine Lemaître, Emmanuelle Hellier



Laboratoire ESO-Rennes,
Université Rennes 2
Place du Recteur Le Moal
35043 Rennes cedex

« Rennes : produire la métropole, en contexte d'incertitude »

Entre alignement et spécialisation,
quelles reconfigurations des stratégies urbaines ?

Rapport final
Décembre 2013

Axe 1 : économie de la connaissance

Chercheurs :

*Charles-Edouard Houllier Guibert, Hélène Martin-Brelot, Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot,
Raphaël Suire, Thibault Le Corre, Magali Hardouin, Bertrand Moro, Marc Dumont*

 <p>ESO - Espaces et Sociétés UMR 6590</p>	 <p>METROPOLE vivre en intelligence Rennes</p>	 <p>AUDIAR</p>
<p>Laboratoire ESO-Rennes Université Rennes 2 – Place du recteur Le Moal – 35043 Rennes cedex</p>	<p>Communauté d'agglomération Rennes Métropole</p>	<p>Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération de Rennes</p>

Sommaire

Présentation du rapport	5
I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain	8
1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?	9
2. Les acteurs locaux s'organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?	15
Conclusion	21
Bibliographie	21
II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l'action publique	25
1. L'incubateur, politique publique de soutien à l'entrepreneuriat innovant : une approche top down	26
2. Emergys, une organisation rôdée, porte d'entrée du milieu d'affaires breton.....	28
3. L'intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d'entreprises innovantes : étude du site rennais	31
4. Le partenariat CEI-CM (créateur d'entreprise innovante et chargé de mission de l'incubateur) pour l'encastrement social.....	34
Conclusion : de nouveaux modes d'accompagnement	39
Bibliographie	40
III. L'attractivité c'est aussi l'attrait : l'étude d'une politique métropolitaine qui vise les créatifs	44
1. L'attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l'échelon métropolitain	45
2. Le dispositif AIS au sein d'une politique d'enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation	48
3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait	55
Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait	60
Bibliographie	61
IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement rennaises : l'opportunité des innovations d'usage.....	63
1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes.....	63
1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?	66
2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire	69
Conclusion	80
Bibliographie	83
V. Rennes Métropole Créative ?.....	85
Introduction	85
1. La composition de la classe créative	86
2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée	88
3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative	89

4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008.....	91
Conclusion	93
VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique	101
1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé	101
2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience	102
3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?	103
VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?	105
1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative	106
2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain	112
Conclusion	122
Bibliographie	125

Présentation du rapport

Ce rapport restitue le travail de recherche collectif mené sur la thématique de l'économie de la connaissance, à partir d'une analyse des politiques d'attractivité et de rétention, de leurs acteurs, lieux et dispositifs. Rappelons quelques-uns des objectifs initiaux avant de présenter la structuration.

La démarche s'était fondée sur le constat, unanimement observé dans la littérature scientifique autant que par les acteurs publics, d'un impératif de compétitivité pesant aujourd'hui sur les stratégies des collectivités locales, ainsi que sur la dimension plus particulièrement urbaine de cette exigence. Face à cela, dans le cadre de politiques nationale, régionale et locale d'aménagement, les collectivités mettent en œuvre différentes stratégies visant à valoriser les ressources territoriales, à transformer les ressources immatérielles en facteurs de compétitivité.

Des politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces impératifs, visant à travers des objectifs ambitieux à attirer des populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, de faire croître le tourisme, de revitaliser les centre-ville, tout autant de manières de faire globales visant à valoriser le territoire... Cette quête d'objectifs somme toute assez classique ne correspond pas à la situation de l'agglomération rennaise, comme nous le constatons. Localement, les objectifs cherchent moins à soutenir et renforcer une croissance démographique constante qu'à identifier des spécialisations valorisables, tout en s'inscrivant dans des stratégies de mise à niveau passant entre autre par un *benchmarking* constant.

En se soumettant à une autre exigence, celle d'un renouvellement urbain permanent les inscrivant dans les dynamiques du capitalisme, les pouvoirs urbains optent entre des politiques qui exploitent des ressources matérielles, directement visibles, et des politiques plus centrées sur le facteur immatériel dont l'économie de la connaissance constitue l'avatar récent. C'est ce dernier type de politiques que la communauté d'agglomération Rennes Métropole développe depuis déjà plusieurs décennies et dont ce travail a choisi ici de se saisir en les examinant sous l'angle de leurs objectifs de se constituer une capacité d'attraction et de rétention de segments de populations dites créatives résidant sur le territoire de l'agglomération.

C'est en effet aussi dans ce cadre que les agglomérations, dont les ambitions sont d'atteindre un statut métropolitain, sont amenées à rechercher des leviers financiers leur permettant de répondre aux différents enjeux de l'attractivité. Le renforcement de l'attractivité repose en partie sur le développement des fonctions métropolitaines supérieures, des services aux entreprises, des pôles universitaires et de recherche. Dans ces domaines, les pouvoirs locaux peuvent compter sur l'Etat, les Régions et l'Europe qui apportent leur appui aux politiques locales pour que celles-ci soient pleinement efficaces, comme la labellisation ou le co-financement. Mais les échelles supra-locales s'inscrivent davantage dans une logique de saupoudrage et financent des projets impulsés par elles-mêmes. Parmi les éléments producteur d'attractivité, se situent également la réactivité des groupes sociaux et leur capacité à rester dans la spirale de la performance et de l'exigence propre à l'échelle mondiale. Le développement multiscalair de l'invisible constitué par le maillage des activités et des acteurs est un critère d'attractivité difficile à évaluer mais dont

nous souhaitons tenir compte. Enfin, d'autres critères concernent davantage la capacité du territoire à séduire à l'extérieur ou bien à retenir les populations résidentes, requérant de consolider la cohésion sociale ou de renforcer la culture sous toutes ses formes, qu'il s'agisse de patrimoine ou d'arts vivants. C'est sur ces leviers que nous interrogeons dans le cadre de cette recherche la capacité de développement endogène. A côté des facteurs quantifiables (démographie, taux de fiscalité locaux, services, formation professionnelle, offre de locaux...), existent des critères comme l'image médiatique, l'identité, la symbolique urbaine, autant d'attributs qui jouent un rôle déterminant car ils sont des éléments forts de ce que l'on peut appeler l'image d'un territoire. En ce sens, les politiques locales culturelles, urbanistiques ou sociales participeraient au développement économique de la ville. Pour maintenir son attractivité, Rennes a longtemps joué sur des politiques d'image afin de promouvoir une métropole de dimension internationale (Houllier-Guibert, 2008). D'autres visent à attirer des événements et des équipements de prestige. L'agglomération de Rennes n'a pas cette ambition mais pour autant le marketing territorial peut agir de manière plus segmentée, en s'intéressant à des publics précis qui ont des besoins plus spécifiques. Parmi eux, même si sa définition n'est pas clairement établie, la classe créative est un ensemble d'individus que les villes aiment séduire. Sur le plan stratégique, Rennes déploie, outre ces outils de promotion traditionnels, des outils de marketing segmenté qu'il est intéressant d'étudier en termes de capacité de développement métropolitain quand on remarque que leur point commun est l'économie de la connaissance.

De plus, les territoires sont aussi en quête de nouveaux projets d'investissement internationalement mobiles, de personnes physiques, de capitaux financiers, d'opérations de partenariats, de franchising ou de sous-traitance. Mais la question de l'attractivité ne se limite pas à l'accueil des investissements productifs d'autant que dans le mouvement de multinationalisation, la démarche est aujourd'hui moins pertinente.

Actuellement, dans une société en réseaux (Castells, 1998), les facteurs d'attractivité de la ville sont difficiles à cerner mais aussi évolutifs (Florida, 2008). Contrairement à l'époque industrielle, il ne suffit plus de proposer une main-d'œuvre abondante et bon marché, un fort potentiel de consommateurs solvables et des facilités d'approvisionnements en matières premières. La richesse d'un territoire est largement conditionnée par la mise en œuvre et la réussite de stratégies résidentielles (Davezies, 2004), c'est-à-dire de stratégies urbaines globales. Les grandes villes ne se développent pas seulement parce qu'elles sont efficaces au plan économique, mais aussi parce qu'elles constituent des pôles d'attraction des populations au niveau international (Veltz, 2002). Par conséquent, l'économie n'est pas la totalité de ce vers quoi doit reposer l'attractivité et c'est la raison pour laquelle l'attractivité tend vers la désirabilité : les critères d'implantation des villes ne sont plus uniquement d'ordre quantitatif (dont le plan financier), mais de plus en plus qualitatif et ce, pour les entreprises mais aussi les populations locales. Ainsi, la proximité, l'attachement au territoire, l'identité, les festivités, la qualité de vie urbaine sont des attributs mis en avant par les territoires pour être attractifs, désirables auprès de cibles diversifiées, à la fois catégories sociales riches, entrepreneurs, EMS, touristes, jeunes diplômés, population mobile ou constitutive de la classe créative (Florida, 2002).

L'attractivité qui nous importe et que nous avons interrogée dans ce travail, est donc bien cette capacité à offrir aux acteurs des conditions qui convainquent la population de localiser leurs projets sur un territoire plutôt que sur un autre (Hatem, 2004).

Enfin, nous souhaitons également interroger l'économie de la connaissance dans la mesure où elle pouvait se révéler une entrée pertinente permettant de définir des facteurs de rétention de populations déjà résidentes sur le territoire mais aussi plus largement de comprendre dans quelle mesure l'économie de la connaissance pouvait contribuer au développement territorial qu'il soit économique ou saisi dans une acception plus qualitative. En ce sens, nous avons souhaité cibler des acteurs-réseaux dans la mesure où, dans l'économie de la connaissance, les réseaux tendraient à se substituer aux catégories classiques d'organisation des marchés d'où le choix de privilégier une analyse de profils créatifs, tels que les entrepreneurs innovants abordés par ce rapport, soit en tant que catégories ciblées, soit à travers des lieux comme la cantine numérique.

Le présent rapport revient donc d'abord sur les éléments de cadrages nécessaires à la compréhension de ces problématiques, en examinant en particulier à cette occasion le débat autour de la ville néo-libérale, pour questionner ensuite différentes populations de créatifs concernées par ces politiques et mesurer la présence de créatifs ainsi qu'un certain nombre de dispositifs et politiques comme les Allocation d'Installation Scientifique, la politiques des Sciences Humaines et Sociales, l'incubateur Emergys.

Méthodologiquement, et au-delà des précisions qui sont indiquées à ce sujet dans les textes respectifs, le travail de recherche s'est appuyé sur trois types de production de données : des entretiens ciblés auprès d'acteurs, des analyses issues de bases de données statistiques et le suivi ethnographique d'un certain nombre de dispositifs par le biais de réunions ou d'évènements organisés.

Note importante : plusieurs de ces textes ont été soumis à l'expertise de revues scientifiques et ne peuvent être diffusés librement.

I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain¹

En France, le développement local rassemble les actions émises par les acteurs de la base, en soutien ou complémentarité des politiques proposées par les ministères, c'est-à-dire le sommet des politiques publiques. Il en ressort l'idée d'un jeu de complémentarité entre 1) des politiques d'aménagement nationale, au sens d'une quête d'équilibre territorial défendu par la DATAR mais qui, cette dernière décennie, sont guidées par la compétitivité territoriale ; avec 2) des politiques ascendantes, portées par des collectivités ou d'autres instances locales qui concentrent leurs efforts sur leur propre territoire à travers de nombreux champs d'action.

1) Sans entrer dans l'historiographie de l'aménagement du territoire français, ce dernier se définit comme la recherche d'un juste équilibre de la répartition des hommes sur le territoire, en communion avec les richesses des terres, les besoins des populations et les aspirations d'un Etat de moins en moins centralisateur. La DATAR, née en 1963, a mené des politiques aux résultats mitigés à propos des grandes villes françaises. La première d'entre elle est la politique nationale des métropoles d'équilibre en 1965, dont Rennes a été concernée dès 1970. Des schémas directeurs des aires métropolitaines ont planifié de multiples opérations d'équipements lourds (rénovation des centres urbains, voiries rapides, métros, centres universitaires, villes nouvelles de province) permettant à douze métropoles de se transformer en profondeur afin de tendre vers une stature nationale à vocation européenne.

2) Les politiques locales des grandes villes ont impulsé des étapes analogues pour chacune d'elle avec la création de ZIRST pour implanter des technopôles et des parcs technologiques, le déploiement des TIC (câblage puis haut débit) comme nouvel enjeu de modernité, mais aussi des actions culturelles dont les festivals ont été les fers de lance, la piétonisation des centre-villes qui renforce le marketing place (Park, 2005) et plus largement la rénovation des centralités dont parfois les *flagship* ont renforcé l'image métropolitaine (Lyon Part-Dieu et la tour du crayon, Euralille et sa botte, plus récemment les quais de Bordeaux et le miroir d'eau – Fort-Jacques, 2011). Ces opérations ne sont pas propres à la France, comme en témoignent les exemples d'Andoiboira à Bilbao, l'Imperial War Museum North à Manchester ou le Wales Millenium Centre à Cardiff. Le développement de lignes de tramway pour constituer des villes douces est le dernier aménagement urbain de grande envergure que l'on retrouve décliné dans de nombreuses villes moyennes (Reims, Angers, Caen, Brest, Tours...). L'ensemble de ces opérations est souvent accompagné de politiques publiques de promotion territoriale, tant pour affirmer un statut de métropole citadine que pour renforcer une inscription dans les réseaux internationaux. Plus largement, Neil Brenner fait le lien entre l'émergence de l'échelle de gouvernement urbaine et la valorisation de l'échelle métropolitaine sous plusieurs formes (2004), ce qui octroie aux métropoles un développement par leurs propres actions publiques.

Rennes a connu toutes ces étapes avec la création de la technopole Rennes Atalante en 1984, la montée d'une politique culturelle dans la ville dès 1986 (Houllier-Guibert, 2010a), matérialisée par la construction du centre culturel des champs-libres en 2006, le câblage de la ville qui permet notamment la création d'une chaîne de télévision locale en 1987, l'inauguration du métro en 2002. La piétonisation de Rennes au début des années 1980 puis en 2008 par le nouveau maire D. Delaveau, renforce la centralité urbaine qui peut accueillir des flux de population importants dès 1991, suite à l'inauguration de la gare qui connecte au reste de l'Europe en liaison rapide. L'ensemble

¹ Cette partie du rapport a été réalisée par Charles-Edouard Houllier-Guibert

du projet urbain de la gare, repensé aujourd'hui en tant que vaste opération métropolitaine intitulée Eurorennes, confirme la dimension métropolitaine souhaitée par l'aménagement urbain. Ces différentes opérations ont été soutenues par des politiques de communication de plus ou moins grande envergure, dont une forte en 1991 (la création du slogan « Rennes vivre en intelligence ») et dans un deuxième temps, au cours des années 2000, de manière plus régulière, fabriquées par des services dédiés particulièrement puissants à Rennes (Houllier-Guibert, 2009).

Dans ce contexte, différents dispositifs d'attractivité territoriale sont étudiés par une équipe de chercheurs issus de plusieurs disciplines universitaires². Il s'agit de comprendre les moyens mis en œuvre par la communauté d'agglomération Rennes Métropole pour attirer la population créative et retenir celle déjà sur le territoire. Les politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces objectifs ambitieux : attirer les populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, augmenter le tourisme, revitaliser le centre-ville sont autant de manières globales de valoriser le territoire... Mais la détermination d'objectifs traditionnels de ces actions comme la création d'emplois, la modernisation de l'économie, un meilleur tourisme urbain, un pan d'activité à renforcer... ne correspond pas à la situation rennaise qui ne souffre pas de forts handicaps territoriaux mais est plutôt une ville attirante qui voit sa population croître. Chaque territoire cherche à connaître des spécialisations valorisables. Les potentialités et les spécificités des territoires acquièrent un rôle fondateur et deviennent des *prises* (Berque, 2000 ; Governa, 1997) sur lesquelles on peut s'appuyer pour une valorisation territoriale. Chaque ville, pour se réinventer, utilise ses propres ressources matérielles et immatérielles, transforme les ressources latentes en opportunités et base sa valorisation sur un mélange de ressources attractives. Reste à choisir entre les ressources immatérielles comme facteurs stratégiques de compétitivité et de développement (Benko & Pecqueur, 2001) ou des éléments matériels plus visibles, plus communicables mais sans inhérence au territoire et donc plus mobiles, à l'exemple d'une entreprise puissante ou centenaire. A Rennes, le vecteur de l'innovation et plus précisément celui de l'économie de la connaissance est le levier fort sur lequel Rennes repose son dynamisme depuis la création de Rennes Atalante.

D'une part, ce texte s'intéresse à la spécialisation potentielle de Rennes en tant que métropole qui cherche à s'inscrire sur la scène internationale ; d'autre part, la stratégie rennaise est étudiée par le jeu des acteurs locaux, leur organisation pour la prise de décision.

1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?

1.1. Les différentes formes de spécialisation rennaises

Les villes dont la taille et les activités sont considérées comme insuffisantes pour être des métropoles européennes spécialisent souvent leurs activités afin d'apparaître sur l'échiquier européen ou mondial. Ce choix peut rendre fragile le territoire, bien que Panayotis Soldatos défende que la spécialisation puisse s'opérer sur le plan international sans pour autant fragiliser les villes (1989). D'un côté, les territoires ont intérêt à produire des spécificités car s'ils sont interchangeables. Ils favorisent la mobilité des entreprises et donc leur propre fragilité. Ainsi, détenir et entretenir des spécificités peut aider à exister durablement. D'un autre côté, un territoire trop spécifique court le risque d'être hors jeu si sa spécialisation n'est plus reconnue par le marché. Par exemple, l'informatique est un secteur moteur, mais c'est aussi un domaine neuf dans lequel la mortalité est élevée lors des retournements du marché, surtout si la plupart des entreprises implantées sont encore jeunes et peu capitalisées. Chaque secteur, en tant que potentielle spécialisation, doit être

² Géographie-aménagement, urbanisme, économie, science de gestion

étudié de façon à comprendre son impact, la situation des entreprises qui le constituent, la cohérence des activités avec le projet territorial, son insertion dans une économie mondialisée, en faisant attention à ne pas répondre à des effets de mode rendant interchangeable les territoires (Benko & Bouinot, 2003).

A l'ère de la mondialisation, la reconstitution d'une hiérarchie des espaces productifs donne une spécialisation accrue des territoires urbains. Pour les sites qui étaient déjà de renommée mondiale, la situation est plutôt confortable comme à Clermont-Ferrand pour le pneumatique ou Toulouse pour l'aéronautique. Pour ce dernier, Seattle et Montréal sont des villes concurrentes, ce qui ne rend pas le territoire unique mais le situe en compétition métropolitaine mondiale. Plus globalement, les territoires qui étaient de renommée nationale, se trouvent en compétition avec ceux des autres pays qui eux aussi ont leur propre renommée nationale. Ainsi, mondialisation ne signifie pas homogénéisation de l'espace mais au contraire différenciation et spécialisation (Benko, 1999). De grands pôles économiques forment une économie mondiale en oasis, c'est-à-dire un réseau constitué par les régions les plus dynamiques. Dans le cas français, le gouvernement a lancé les pôles de compétitivité. L'Etat donne des moyens aux régions françaises qui se spécialisent sur certains thèmes économiques, en renforçant les partenariats innovants entre collectivités territoriales, universités et entreprises³. Les pôles de compétitivité français sont inspirés de modèles des pays voisins comme les réseaux de compétences allemands lancés en 1998 ou les districts technologiques italiens lancés en 2002.

La Bretagne a déposé quatre dossiers en 2005 pour une reconnaissance dans le secteur des TIC, de l'agroalimentaire, de l'automobile et de la maritimité. Les entreprises Rennaises participent aux trois premières à travers les pôles de compétitivité Image et Réseaux, Valorial et IDforCAR. Les dispositifs auxquels nous nous sommes intéressés ont des liens avec chacun de ces pôles de compétitivité, que ce soit la plateforme d'initiative culinaire qui intègre Valorial, le véhicule vert breton qui est labélisé IDforCAR ou l'incubateur Emergys qui est particulièrement connecté au pôle à vocation mondiale Image & Réseaux. Toutefois, aucun des pôles n'a son siège basé à Rennes, ce qui, à travers les enjeux de management stratégique traduit la difficulté pour Rennes à asseoir un leadership sur la région dont elle est pourtant la capitale. Il en ressort que sur la carte nationale, Rennes n'apparaît pas comme le pôle d'un site économique à vocation mondiale. Il est difficile pour le territoire Rennais d'identifier une spécialisation économique de manière évidente. Peut-être est-ce dû à la faible culture industrielle d'une ville comme Rennes, or la soixantaine de pôles de compétitivité est très orientée sur l'industrie et peu sur le service, ce qui laisse des pistes ouvertes quand on sait qu'en 2009, les activités de services dépassent les $\frac{3}{4}$ des emplois et les $\frac{2}{3}$ du PIB tandis que l'industrie ne rassemble que 13% de l'emploi. Hugues Jennequin distingue 6 types⁴ de services plus ou moins ancrés sur le territoire (2008). A partir des critères d'échangeabilité et de délocalisabilité des services, il apparaît que les services du commerce, du transport, de la manutention, des assurances, de l'informatique, de l'audiovisuel et aussi la R&D, sont délocalisables. L'éducation ou l'administration publique ne le sont pas. Le plus fort taux d'échangeabilité possible se trouve dans les grandes agglomérations et les zones de forte spécialisation sont plus vulnérables si elles tiennent aux activités échangeables en majorité. Dès lors, les 6 types sont les suivants : les services cognitifs souvent

³ Un pôle de compétitivité est une combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées engagés dans une synergie autour de projets communs au caractère innovant. Ce partenariat s'organise autour d'un marché et d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attaché, et doit rechercher une masse critique pour atteindre une compétitivité et une visibilité internationale (DATAR). Cette labellisation ouvre le droit à des subventions, des exonérations fiscales et des allègements de charges sociales pour les entreprises concernées et plus largement, les pôles bénéficient d'interventions prioritaires dont des emplois de chercheurs, de la part des instances nationales.

⁴ Cette typologie remplace les habituels découpages en services non marchands et marchands ; services aux entreprises et services aux ménages ; secteurs entraînants et secteur entraînés.

rassemblés dans les grandes villes, les services collectifs que l'on retrouve à peu près partout⁵, les services logistiques assez présents dans la moitié nord de la France, les services immatériels de consommation (absents à Rennes et Nantes), les services de proximité dont les métropoles ne sont pas les mieux placées, les services fonction support qui rendent le territoire assez vulnérable puisqu'ils accompagnent d'autres types de services.

Contrairement au discours local qui présente Rennes comme un puissant pôle scientifique, la ville n'est pas économiquement spécialisée sur ce type d'emplois, dont la concentration existe plus significativement à Paris, Toulouse, Grenoble et Aix-en Provence. Toutefois, la sous-fonction recherche est bien représentée ainsi que les prestations intellectuelles souvent afférentes. La fonction Administration publique n'est pas si puissante à Rennes (Mouhoud, 2010), seule Saint-Cyr-Coëtquidan est un territoire qui est spécialisé dans ce domaine. Dans son étude, l'économiste observe que Rennes, comme d'autres métropoles françaises (Lille, Nantes) dispose de services cognitifs développés qui, s'ils étaient amenés à se déplacer ailleurs, fragiliseraient le territoire.

Plus largement, de nombreux pôles urbains trouvent leurs origines dans la valorisation d'un atout de localisation et sont des lieux d'interface, de passage comme les villes portuaires, de piedmont ou de transit, ou bien des lieux de ressources minières ou climatiques. Elles ont des fonctions spécialisées qui, au fil du temps, tendent à se diversifier ou à se complexifier. Ces attributs sont des fonctionnalités qu'elles peuvent conserver pour constituer une particularité intrinsèque à leur territoire, que l'on ne peut pas déplacer. La construction de ce que Paul Vidal de la Blache appelait une *personnalité régionale* confèrent aux villes des spécificités territoriales dont la valeur est ancrée dans un territoire à l'exemple du Champagne qui n'est pas un produit délocalisable (Benko & Pecqueur, 2003, p.120). Rennes n'est pas concerné par ce profil, sa localisation sur les rivières de l'Ille et de la Vilaine ne lui conférant pas de rôle nodal particulièrement rayonnant, son histoire n'étant pas liée à l'industrie lourde ou à une activité qui aurait pris le dessus localement et organisé l'activité urbaine. Saint-Malo a connu des traits économiques plus saillants dans son histoire mais la métropolisation de Rennes n'en est pas encore à un rapprochement tel que les deux villes pourraient travailler ensemble leur devenir urbain. De surcroît, Rennes a une carence touristique au sein d'une région maritime qui ne lui ressemble pas. Un pan d'activité peut toutefois être précisé ici qui concerne l'emploi public d'une capitale régionale. L'image de Rennes est celle d'une ville de fonctionnaires qui s'oppose à sa faible puissance privée, sans aucune entreprise d'envergure visible.

L'étude sur les emplois publics de l'aire urbaine rennaise (AUDIAR, 2007) met en évidence la faiblesse de ce type d'emplois délocalisés à Rennes depuis 1991 par rapport à Nantes, Le Mans ou Brest. En 2005, l'emploi public couvre un quart de l'emploi total de l'aire urbaine rennaise, une part s'expliquant avec l'important recrutement au sein des structures intercommunales mais aussi avec les transferts de compétences étatiques vers les collectivités locales. Rennes a le profil d'une ville d'Etat, en tant que capitale administrative régionale qui dispose d'un des taux les plus élevés de fonctionnaire pour 1000 habitants⁶. Ce rôle de capitale explique la sureprésentation de quatre ministères (Défense, Agriculture, Santé et Travail, Economie et Finances) par rapport aux principales métropoles françaises, ce qui confirme le rôle de commandement de Rennes avec parfois un rayonnement supra-régional. L'armée de Terre y a localisé plusieurs fonctions de commandement militaire et compétences d'excellence ; le ministère de l'Agriculture dispose, en Ille-et-Vilaine, des services déconcentrés complets avec un tissu agricole breton dense et diversifié qui fait l'objet d'une administration croissante ; l'EHESP incarne la fonction publique hospitalière dont les différents directeurs en France sont formés à Rennes.

⁵ Notons une moindre présence sur le territoire de Vitré, près de Rennes.

⁶ Rennes est en tête avec Nancy et Montpellier en 2005.

Plusieurs métropoles régionales accueillent des fonctions supra-régionales mais Rennes est assez bien dotée, ce qui conforte son rayonnement extra-breton mais sans pour autant bénéficier d'entités à rayonnement national et qui plus est visible par l'opinion publique⁷. Le choix de Rennes s'est parfois fait en fonction d'une centralité géographique dans l'Ouest mais aussi d'un équilibre dans la répartition géographique des centres publics en France. Ainsi, la cour d'appel de Rennes est la juridiction de second degré pour les départements bretons et de la Loire Atlantique, l'administration pénitentiaire basée à Rennes comprend la Bretagne, les Pays de la Loire et la Basse Normandie, l'Institut National de l'Audiovisuel accueille les archives audiovisuelles des quatre régions Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Limousin, et enfin, la direction régionale France 3 Ouest (Bretagne et Pays de la Loire) est basée dans le centre-ville rennais. Rennes a sa part nationale dans les fonctions de commandements publics, mais en matière d'emploi, Rennes n'a pas de spécialisation particulière.

Une spécialisation qui n'est pas strictement économique est mise en avant, dans l'étude de la DATAR de Céline Rozenblat (2003) avec le pôle étudiant important à Rennes autour principalement de ces deux universités publiques. En termes de rayonnement européen, Rennes appartient à la classe 6⁸ des villes d'importance nationale affirmée aux côtés de La Haye, Gênes, Gand ou Lausanne. Elle se positionne au même niveau que Cannes, Salzbourg et Vérone au 63^{ème} rang européen, derrière Grenoble qui s'affiche en 61^{ème} position. Le positionnement général des villes de la classe 6 au niveau des indicateurs des fonctions métropolitaines ne permet pas de jouer un rôle majeur au niveau européen. En France, ces villes, de faible taille, présentent un certain dynamisme dans les domaines universitaire et culturel, mais leur vocation de rayonnement européen est limitée par une faiblesse dans les fonctions de commandement économique (accueil de grands groupes, places financières, congrès...). Rennes, située à la périphérie de l'Europe, partage des difficultés d'accès à l'échelle européenne, tout comme les autres villes de l'Arc Atlantique. Recemment, la DATAR la situe comme une *ville de services avancées* tout comme 37 autres villes françaises (DATAR, 2012).

Positionnée dans les dernières classes pour la majorité des 15 indicateurs étudiés par C. Rozenblat, Rennes se distingue néanmoins par une forte spécialisation universitaire (elle accueille autant d'étudiants que Stockholm ou Hambourg). Cette spécialisation est appréciée au regard de la proportion d'étudiants dans la population totale de l'agglomération. En classe 2 pour cet indicateur, Rennes est alors au même niveau que Paris, Toulouse, Milan ou Rome bien qu'elle soit peu insérée dans les réseaux de recherche européens. Si le nombre d'étudiants dans les agglomérations favorise la coopération scientifique, ce critère n'est pas déterminant dans la mise en place des réseaux de recherche⁹. Quelques pôles européens (Paris, Londres, Amsterdam, Rotterdam, Stuttgart) concentrent l'édition de revues scientifiques répertoriées par l'Institute for Scientific Information. La France (hormis Paris) est très mal positionnée pour cet indicateur. Rennes, grâce aux PUR, se

⁷ Le Centre d'encaissement de l'impôt basé à Atalante-Villejean depuis 2004 (Rennes, Lille, Créteil sont les 3 seules villes concernées), le Centre national d'encaissement des amendes basé à Atalante-Champeaux et la Trésorerie de contrôle automatisé des amendes basée en centre-ville créés en 2005 pour faire face à la suppression du service national de la redevance, le Pôle interrégional d'apurement administratif (à Rennes et Toulouse), créé également en 2005 pour faire office de cour régionale des comptes pour les petites communes ; sont toutes des entités plutôt invisibles à Rennes et insuffisamment importantes en taille pour constater une spécialisation. Chacune emploie moins de 100 personnes et participe à l'insertion de Rennes dans les réseaux nationaux.

⁸ Parmi les 39 villes de la classe 6, neuf villes françaises apparaissent : Cannes, Rennes, Nancy, Dijon, Rouen, Angers, Clermont-Ferrand, Mulhouse et Brest, c'est-à-dire d'autres villes à rayonnement plutôt régional, avec lesquels Rennes n'a pas l'habitude de se comparer. Rennes et Mulhouse sont dans cette classe depuis l'étude de Roger Brunet en 1989. Dans ce groupe, bien que Rennes soit la mieux placée, à un point de la classe supérieure, elle apparaît comme une ville nationale, avec un faible potentiel européen.

⁹ Mieux que Rennes, les villes de Toulouse et Grenoble sont en classe 3 pour l'accueil d'organismes de recherche, alliant à une spécialisation universitaire, une activité industrielle performante.

positionne au même niveau que Lyon, Lille, Strasbourg, mais aussi Angers et Nancy (1 à 2 revues scientifiques éditées). A la différence de Nantes (classe 5) dont l'économie est fortement liée à l'activité industrielle, Rennes est un pôle économique diversifié qui allie à son secteur industriel spécialisé, des fonctions tertiaires et commerciales. En complément de l'étude de la DATAR sur les services (2010), Ludovic Halbert propose une approche fonctionnelle de l'emploi qui présente 14 fonctions secondaires d'emplois réparties en 4 fonctions principales¹⁰ (DATAR, 2004). Certaines fonctions sont sur-représentées : les aires urbaines des grandes villes de France ont un profil d'emplois abstraits (Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Lille, Grenoble et Montpellier). En termes économiques, Rennes est plutôt considérée comme une aire urbaine faiblement spécialisée en emploi collectif au même titre que de nombreuses villes moyennes (Brest, Caen, Nancy ou Metz). Sur ce critère, Rennes apparaît comme une petite grande ville plutôt qu'une métropole. Néanmoins, les métiers de conception et de gestion sont en forte évolution à Rennes depuis 1982 et plus récemment les métiers de commercialisation depuis 1990, ce que l'étude de S. Chantelot détaille (voir texte Chantelot). Globalement, c'est bien le profil d'une métropole régionale intermédiaire (Dumont, 2007) qu'incarne Rennes.

Certes l'aire urbaine de Rennes accueille près des 3/4 de l'emploi public d'Ille-et-Vilaine et près d'un quart de celui de Bretagne, notamment grâce à la présence de services déconcentrés de l'État, de centres hospitaliers régionaux et de deux pôles universitaires qui en font le principal pôle universitaire de l'ouest de la France en nombre d'étudiant. Il faut toutefois préciser que l'emploi public augmente moins vite dans l'aire urbaine de Rennes que l'emploi salarié privé (10 000 emplois depuis 1990 dans le public contre 53 000 emplois dans le secteur salarié privé, pendant une période de croissance de population de + 100 000 habitants en 15 ans – AUDIAR, 2007).

Parmi les emplois privés, un secteur est en constitution au sein de nombreuses métropoles : les emplois créatifs.

1.2 La créativité comme mode de spécialisation métropolitaine ?

L'économie de la connaissance est au croisement de 4 formules qui sont des concepts scientifiques établis ou bien en fabrication non-aboutie : les industries de la création, les clusters, les territoires créatifs et la classe créative (Paris, 2010). Sans approfondir ici aucun de ces concepts, nous observons que les administrations territoriales qui représentent les grandes villes mettent en place des politiques publiques visant à développer l'innovation au sens large, d'abord technologique mais depuis peu renforcées par la quête de créativité, en tant que nouveaux objectifs métropolitains. Les clusters, l'industrie créative, la classe créative et autres quartiers créatifs sont de nouvelles quêtes pour les métropoles. Sous couvert que l'économie de la connaissance serait plus facilement déployée sur un espace urbain qui concentre les compétences clés, offre un mode de vie favorable et dispose des synergies adéquates à l'émulation créative, plusieurs villes polarisantes soutiennent la créativité au travers de politiques spécifiques. Le mythe du territoire de la créativité repose sur l'idée qu'en mettant des choses innovantes et inventives au même endroit, il va y avoir des étincelles. Cette simplicité incite plusieurs acteurs territoriaux à se lancer sur ce créneau, ce que les technopôles, clusters ou SPL¹¹ ont déjà envisagé.

Les secteurs d'activité qui reposent sur l'économie de la connaissance sont le design, l'artisanat, la mode, la publicité, l'architecture, les jeux vidéos, la gastronomie, c'est-à-dire des univers que les

¹⁰ La production immatérielle (ou abstraite qui est composé des métiers de gestion, de conception et de commercialisation-marketing), la production concrète (composé de la fabrication et de la logistique), les activités en aval (ou des services composé des services pratiques de la distribution et du nettoyage/réparation) et la fonction collective (composé de l'administration publique et de quelques missions d'intérêt général).

¹¹ Système productif local.

villes ont déjà tendance à concentrer sans volonté particulière. L'agrégation de ces secteurs donne une valeur ajoutée plus importante que l'agro-alimentaire ou l'automobile en Europe et presque autant que les TIC totalisant 2,6% du PIB et 6 millions d'emplois en 2004. Mais sa fragilité n'incite pas naturellement à soutenir ce secteur d'activité encore perçu comme différent des habitudes économiques locales.

En effet, la dynamique économique, selon Joseph Schumpeter, repose sur l'innovation et le progrès technique, sous forme d'évolution cyclique parce que le changement est structurel. Il y a eu la phase du coton et du textile au XVIII^e et XIX^e siècle, les rails et l'industrie lourde dès les années 1850, puis la production de masse à partir des années 1880, l'information depuis les années 1960, suivie de l'environnement qui émerge depuis les années 1970 et serait dans une phase de croissance et de diffusion dans les années 2010. Les cycles économiques sont issus de l'adoption de procédés inédits, de techniques et matières premières nouvelles, de l'ouverture de nouveaux débouchés qui transforment les structures. Le secteur de la créativité participe à cette évolution, ce qui, sous la forme d'un choix économique local, n'incite pas les pouvoirs publics locaux à miser dans cette direction dont l'avenir n'est pas garanti. Notamment parce qu'il n'y a pas d'importantes organisations dans le secteur créatif mais plusieurs petites entités. Le manque de structuration de cette économie rend difficile des points d'accroche par des actions publiques stabilisées. D'une manière générale dans le monde des entreprises, de gros acteurs peu innovants savent gérer le risque, tandis qu'une ribambelle de petits acteurs qui innove peut faire peur. Or c'est bien là le problème majeur du secteur créatif : cet univers évoque la prise de risque, notamment financier. Le risque est une attitude qui n'est pas inscrite dans la culture des administrations publiques locales. L'économie de la connaissance est un secteur de gestion non-mécanique, avec une absence de contrôle et une prise de risque trop forte pour elles. Les projets mis en place ne sont pas sûrs en termes de résultat et cette culture du risque n'est pas rassurante pour la gestion territoriale et son mode d'élection récurrent. Les entreprises locales les plus importantes devraient alors supporter ce risque d'innovation culturelle mais pour cela, il faut qu'elles existent.

La présence de talents et l'importance de l'environnement institutionnel, organisationnel et industriel sont les deux critères nécessaires à la réussite économique basée sur l'économie de la connaissance, mais sur le plan collectif, l'absence de structure rend difficile l'émergence d'un univers économique créatif. A Rennes, les interlocuteurs sont difficiles à trouver car il n'y a pas de corporation clairement établie, ce qui ne correspond pas au modèle habituel de collaboration qu'une grande ville entretient avec le secteur industriel ou plus récemment avec le secteur des technologies de pointe. Pour autant, un service Economie au sein de l'administration publique d'une grande ville peut contribuer à structurer territorialement ce type d'acteurs économiques, ce que l'accompagnement de la plateforme d'ingénierie culinaire permet par exemple (voir texte Martin-Brelot – Bailleul – Houllier-Guibert).

Une ville créative supporte plusieurs profils. Elle peut agréger un volume important d'industries de la création comme c'est le cas avec Londres, elle peut supporter par ses infrastructures matérielles et immatérielles le dynamisme de certaines entreprises, ce que propose Los Angeles, ou bien elle peut parvenir à renouveler son image, l'exemple phare étant Bilbao. Thomas Paris s'intéresse à ces exemples et conclut sur l'idée que la ville peut tendre vers une forme de substitution de ce qu'est la grande firme pour d'autres secteurs d'activité. Il distingue trois types de ressources permettant un projet créatif : les créateurs et plus largement une base de talent, la main d'œuvre qualifiée pour le développement commercial et économique, le financement du projet. Une grande entreprise a pour mission de regrouper ces trois ressources, mais dans le secteur créatif qui n'a pas ce type d'instance, le territoire peut soutenir ce triple besoin : en formant des étudiants aux besoins de l'entreprise, en accompagnant les investissements des entreprises implantées ou en les finançant pour qu'elles s'implantent, enfin, en attirant les créatifs par l'image renouvelée de la métropole.

En agrégeant les PME au sein de son espace, en apportant des solutions d'infrastructures, le territoire peut prendre la place de la grande entreprise, formant alors la coquille de ce qu'est habituellement la grande entreprise. Nantes, par son quartier de la création s'inscrit dans cette démarche et plus largement, divers RTO¹² ont pris cette voie pour d'autres secteurs d'activité. Il semble important de veiller pour autant à ce que le territoire ne se réduise pas à une fonction de ressource qui est mise à disposition des entreprises. Les acteurs publics ont pour mission d'éviter un clivage entre le territoire perçu comme une ressource adaptable et le territoire comme producteur de richesse, afin qu'une hétéronomie¹³ du capitalisme n'ait pas lieu (Lamarche, 2003). C'est le cas par exemple des clusters qui sont une forme d'accompagnement territorial, grâce aux équipements et espaces de collaboration mais aussi à l'urbanisme de qualité et à l'immobilier, enfin, grâce au numérique et aux nouvelles technologies. Les actions publiques locales peuvent aider d'autres manières, ce qu'elles font déjà depuis plusieurs années (Paris, 2010). La formation qui est proposée par les centres de formation de la ville est une forme de soutien étudiée pour des villes comme Lille, Marseille ou Lyon (Lusso, 2010), afin d'observer la capacité d'une métropole à former la main d'œuvre adéquate. D'autres soutiens sont déjà mis en place que ce soient des aides directes à la recherche ou l'accompagnement à l'innovation. Enfin, la valorisation, soit par le branding, soit par l'événementiel, peut orienter l'image vers la créativité, ce que Rennes Métropole impulse avec la *Novosphère* (voir encadré). Toutefois, il est important de relativiser le concept de la ville créative qui est aussi un effet de mode. Les villes choisies par T. Paris pour concevoir la métropole créative sont davantage des exemples récupérés pour faire exister le concept que des villes qui ont très tôt décidé de se positionner comme telle. Le concept de créativité est démocratisé comme un modèle à suivre bien après la régénération urbaine de Bilbao ou l'économie des médias à Montréal. Ces villes ont plutôt suivie la mode émergente qui devient idéologie territoriale (Houllier-Guibert, 2011) pour immédiatement se positionner comme créative, puisqu'elles avaient déjà des atouts clés.

Pour conclure sur la question de la spécialisation d'un territoire, la difficulté à identifier des spécificités territoriales tient aussi dans la capacité à saisir ce qui est réalisé et ce qui ne l'est pas au sein des politiques publiques. Ce décalage entre les discours et les pratiques oblige à appréhender le jeu des acteurs, ce qui en science de gestion peut être traduit par le management public ou bien le management stratégique et que nous appelons ici plus précisément le management stratégique public. Comprendre le jeu d'acteurs, c'est décortiquer les mécanismes de décision qui mènent vers l'action, les prises de position qui restent telles quelles en tant qu'intention, les discours exagérés qui ne sont pas vérifiables en action et essaient de le devenir en se réifiant. La performance du discours rennais est évaluée à travers les stratégies déployées. Pour saisir la faisabilité de l'action autour du développement territorial par l'économie de la connaissance, étudions l'organisation des acteurs qui permet d'installer une forme de gouvernance métropolitaine.

2 Les acteurs locaux s'organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?

2.1 La ville néolibérale comme angle d'observation

L'économie de la connaissance rennais peut se traduire comme la sphère de rencontre à l'interface de secteurs parfois cloisonnés que sont la recherche, l'innovation, l'économie numérique et dans une moindre mesure les industries de la création. Ces dernières ne sont pas structurées à Rennes, aussi, le secteur de l'économie numérique, avec sa tête de pont Rennes Atalante, incarne spontanément les ensembles productifs de l'économie de la connaissance. Au sens de Pierre Veltz, la production d'interactions dans les villes y est plus dense et plus riche qu'ailleurs grâce à un environnement

¹² Réseaux territorialisés d'organisation

¹³ Par là l'auteur entend un manque de maîtrise ou une perte d'autonomie

socio-institutionnel qui favorise l'« efficacité d'ordre relationnel » (Veltz, 2000). Cette sphère de rencontre peut exister dans un lieu (la cantine numérique), un bâtiment (la plateforme d'ingénierie culinaire) ou une portion d'espace (le technopôle). La spatialisation de l'interaction correspond à la marge de manœuvre des métropoles qui ont la compétence d'accompagnement au développement économique, notamment via la création de structures dédiées. Mais cette concentration en un seul lieu est une étape difficile à mettre en place notamment à cause de la dispersion de la créativité qui est assez individualisée et peu institutionnalisée.

Les différents dispositifs identifiés à Rennes ont des histoires bien différentes, provenant d'une action étatique (l'incubateur comme outil national adapté à chaque région) ou d'une volonté d'institution d'enseignement supérieur (Fondation Rennes 1), de plusieurs associations qui se regroupent en une méta-association (la Cantine numérique comme initiative civile) ; ou issus des collectivités locales qui ont la compétence économique (l'allocation d'installation scientifique comme outil de sélection ou bien la stratégie de développement économique de Rennes Métropole comme outil de gouvernance) ou enfin une volonté métropolitaine pour mieux saisir l'internationalité d'une ville (Centre de mobilité internationale) et sa capacité d'accueil (cité des chercheurs en centre-ville).

Le secteur économique local est, au même titre que les autres, concerné par la fragmentation des instances de développement. Aussi, à la gouvernabilité des Etats mise à mal par la fragmentation de l'espace, s'ajoutent celle des groupes sociaux et des activités à l'échelle métropolitaine. Les décideurs d'une métropole sont subdivisés avec une multiplication des organismes, des réseaux (plus de 100 réseaux économiques sont identifiés par la CCIT de Rennes), des institutions qui interviennent pour les villes et dans les villes. Dès lors que les intérêts ou les valeurs des acteurs ne se croisent pas suffisamment afin de créer un solide socle commun, une décomposition du pouvoir cloisonne les actions, avec des acteurs qui évitent des collaborations suscitant négociations et compromis. C'est l'étude du régime urbain local à Rennes dont les interactions ont été étudiées autour de l'acteur institutionnel Rennes Métropole. La sociologie des organisations (Crozier et Friedberg, 1977 ; Novarina, 1993) s'intéresse à l'acteur en constatant que chaque individu est placé au sein d'un système organisationnel dans lequel il développe des stratégies et utilise des ressources pour améliorer sa situation au sein d'un jeu¹⁴. En privilégiant ce type d'approche, la ville est un champ de forces professionnelles et institutionnelles, où l'acteur politique trouve des consensus qui améliorent le fonctionnement de la ville et assure son développement.

Le régime urbain est constitué de ces individus représentatifs d'entités qui participent au développement du territoire. Ils communiquent, parfois collaborent et même contractualisent ensemble. Ils vivent des séquences de négociation et de conflit, encadrées par des règles, plus ou moins mouvantes car basées sur des relations humaines et donc des formes de négociation. Gouverner les métropoles impose la construction en continu de compromis entre des institutions et des acteurs publics qui portent des intérêts et des stratégies divergents (Bachelet, Ménerault & Paris, 2006). Le régime urbain n'est pas gouverné par des normes extérieures mais par des règles que les acteurs s'inventent entre eux de manière continue. La création, le maintien et la destruction des règles s'appuient sur une activité de régulation qui est mise en œuvre de façon permanente (Reynaud, 1989), avec la quête d'un accord qui facilite l'échange car chacun participe à contrôler la situation. Cet accord est précédé de négociation et de conflit, autant d'interactions qui se gouvernent de manière endogène. La dynamique locale peut provenir de ces relations entre les acteurs qui deviennent le levier du développement en tant que les forces locales sont responsables de leur devenir. La conséquence, toujours difficile à évaluer, serait la production d'externalités positives qui offrirait une croissance au territoire tant sur le plan quantitatif que qualitatif. L'un des enjeux pour un territoire de la taille de Rennes est de conserver un regroupement d'acteurs unique autour d'une stratégie commune. Par exemple, la mobilisation des forces locales autour de grands projets ou événements d'envergure, de candidatures sélectives, rassemble des types d'acteurs

¹⁴ La notion de *Jeu* élabore un schème d'action qui laisse place à l'initiative individuelle, alors que la notion de *Rôle* fait de l'acteur un reflet de structures (Crozier, Friedberg, 1981, p.112).

(techniques, économiques, politiques) qui fabriquent une culture commune puis constituent parfois une élite du pouvoir urbain capable d'agir à l'écart des scènes officielles de la démocratie représentative (Pinson, 2012). Rennes Métropole n'a jamais été concernée par de tels objectifs, elle balbutie sur ces méthodes avec la mise en place d'une planification stratégique en 1991, 2007 et 2013.

Bernard Jouve et Christian Lefèvre considèrent que l'autonomisation des métropoles est générée par les élites urbaines qui doivent se motiver et déployer une forte implication pour le développement local. La figure du maire-entrepreneur est un profil qui montre qu'en France, le pouvoir de l'édile est fort pour impulser les actions de développement (Huron, 1999). La mise en place de l'intercommunalité autour des grandes villes de France permet souvent au maire de la ville-centre de prendre la présidence de l'EPCI, ce qui renforce la métropolisation de la ville-centre et affecte à l'édile le rôle de double-leader politique. Rennes fait partie de ces villes où l'absence d'opposants dans les communes alentours, permet à D. Delaveau d'être élu Président de Rennes Métropole en plus d'être le maire de Rennes. Malgré des résistances périphériques qui rendent aujourd'hui difficile l'extension de Rennes Métropole (Houllier-Guibert, 2010b), le territoire métropolitain connaît une politique de développement stable dans une continuité politique. Cette implication des forces locales est révélée par des stratégies et des tactiques qui incitent à utiliser ses propres ressources urbaines. Pour cela, les grandes villes doivent s'affranchir du système des partis politiques dont le maillage national répond à des logiques supra-métropolitaines (Jouve & Lefèvre, 2000). Mais les modalités de coopération entre les villes-centres et la périphérie sont dépendantes du rôle de l'Etat qui reste un acteur central de financement (MacLeod, 2001). Neils Brenner considère que le déplacement des échelles (de l'Etat vers le métropolitain) ne fait que refléter les paradoxes d'un capitalisme aujourd'hui fortement globalisé (Brenner, 2004). Il est difficile de connaître la situation de Rennes dont les actions politiques sont portées par la gauche socialiste et dont les idéologies sont en partie emprunte de néolibéralisme. D'une manière générale, le néolibéralisme correspond à des politiques publiques qui suivent l'air du temps et ont tendance à poursuivre les manières de faire d'autres territoires plus ou moins similaires. Cette forme d'assainissement des politiques publiques (Jouve, 2005) répond à une quête de gains de productivité et d'efficacité afin de réduire la taille budgétaire de l'action publique (d'abord de l'Etat mais aussi des collectivités locales). Plus précisément, les dispositifs d'attractivité qui nous intéressent correspondent à la définition faite par David Harvey de l'entrepreneurialisme des villes, celles davantage préoccupées à attirer des populations spécifiques (touristes, investisseurs, grandes entreprises) plutôt que de redistribuer les fruits de la croissance urbaines à partir du maintien ou du développement du facteur travail (1989). Nous n'avons pas évalué la part d'actions sociales portée par les politiques publiques rennaises au regard des actions de développement urbains, ni nous n'avons comparés les différentes formes d'actions publiques qui ne sont pas forcément opposées. En nous concentrant sur l'étude de plusieurs dispositifs d'attractivité, nous avons étudié des choix d'action publique qui correspondent à la « doxa néolibérale faisant de la compétition interurbaine, de l'attraction des groupes sociaux favorisés, des sièges sociaux des entreprises de préférence tertiaire, le credo des pouvoirs publics, quelles que soient leurs couleurs politiques, aussi bien au sein des États que des collectivités locales » (Jouve, 2005).

Le néolibéralisme fait son lit sur les politiques publiques de différenciation territoriale notamment à l'échelle métropolitaine, mais aussi les politiques de gentrification qui traitent de l'appropriation des espaces centraux des centres-villes, les politiques de lutte contre l'insécurité avec le renforcement de dispositifs policiers, de vidéosurveillance, de maîtrise de l'espace public, ou encore les politiques de développement durable urbain qui reposent sur la responsabilisation des individus afin de résoudre un ensemble de problèmes collectifs. Cela met en cause plus largement la démocratie participative qui peut être instrumentalisée. La critique de la ville néolibérale repose fortement sur le rôle des élites locales, ce qui ouvre la voie aux tensions entre les groupes sociaux. Sur le plan de l'urbanisme, elle est associée à la restructuration des activités économiques, à la déréglementation, à la

privatisation qui permet de nouveaux mécanismes institutionnels favorisant les partenariats public-privé. Selon Anne Latendresse, les villes sont désormais des foyers stratégiques sur lesquels s'appuie le néolibéralisme et par lesquels il se déploie. Difficile à cerner, le discours néolibéral est porté par plusieurs acteurs. Dans le cas d'une ville comme Montréal, en plus des échelles gouvernementales (fédéral et provincial), des acteurs comme la municipalité, la Société du Havre ou encore Montréal International et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain peuvent diffuser des discours néolibéraux : « Chacun à leur façon, ces acteurs insistent sur la nécessité de faire en sorte que la ville soit plus compétitive et plus performante pour mieux la positionner sur la scène internationale. Sous prétexte de rendre la ville plus attrayante pour les investisseurs, ils font la promotion de la privatisation des espaces, des équipements et des infrastructures et encouragent, voire imposent, la mise en place des PPP » (Latendresse, 2008). Mais toutes ces thématiques qui composent la ville néolibérale ne trouvent pas leur place l'étude rennais. Par exemple, la question des conflits de groupes sociaux ou sexués trouvent peu sa place en France pour traduire la ville néolibérale dans la mesure où ces combats ont davantage eu lieu en Nord-Amérique il y a quelques décennies. Même si « pour les auteurs radicaux, la ville est avant tout conçue comme le terrain d'affrontement entre des groupes sociaux différents, antagonistes, dont l'enjeu est le contrôle du type de valeur qui se manifeste à travers des politiques urbaines concrètes » (Jouve, 2005), en France, c'est essentiellement à travers la question de la *différenciation territoriale* que l'on observe cette tendance, depuis l'évolution des villes depuis 1982. C'est bien cette quête de différenciation qui est étudiée à Rennes, à travers les dispositifs d'attractivité communément identifiés par les chercheurs et la communauté d'agglomération de Rennes Métropole. Dans des métropoles moyennes comme Rennes, le levier de différenciation est souvent cantonné à l'utilisation du marketing urbain, que ce soit par la communication territoriale, la mise en place de projet urbain phare, de politique événementielle dans la sphère culturelle par exemples. Mais c'est moins l'application de mode de faire néolibéraux qui est à observer avec le marketing urbain, que la normativité de ce paradigme. Pierre Dardot et Christian Laval insistent pour dire que si le néolibéralisme est apparu dans les discours des années 1970, mis en œuvre dans les années 1980 puis 1990, et peut-être en déclin aujourd'hui avec la crise financière (2009) ; il n'empêche que ce mode de pensée va rester dans les pratiques alors que l'opinion publique sait le dénoncer de multiples manières.

Dans la pensée néolibérale synthétisée par Bernard Jouve, la concurrence se joue sur la capacité des acteurs locaux à maximiser la valeur d'échange d'une ville, à faire connaître et mettre en scène ses avantages comparatifs. Dès lors, la ville est envisagée « comme une entreprise devant attirer les groupes sociaux qui apportent le plus de valeur ajoutée, quitte à passer sous silence la satisfaction des besoins des habitants pour lesquels la ville a avant tout une valeur d'usage, non marchande » (Jouve, 2005). Ainsi, la ville néolibérale trouve sa légitimité scientifique dans sa capacité à décrire et analyser des sociétés contemporaines structurées par les inégalités et la domination. Mais c'est davantage en tant que processus de restructuration du capitalisme mondialisé qui repose sur des arrangements institutionnels et politiques et qui s'articulent à différentes échelles, que nous avons traité le cas rennais. Les coalitions d'acteurs organisés peuvent être étudiées mais sur un territoire de la taille de Rennes, la sociologie locale organisationnelle n'est pas autant structurée que dans l'étude d'une ville comme Montréal. Pour autant, le réseautage d'acteur-clés à Rennes, ceux qui pilotent les instances publiques qui font la métropole (théâtre, CRIJ, maison de l'emploi...), laisse entrevoir que le maillage socialiste local tient une part forte dans la configuration des acteurs locaux. La revue journalistique *Le Mensuel de Rennes* s'est intéressée à l'automne 2011 au « système PS » et a montré combien les postes de directions des entités publiques rennaises sont reliés au Parti Socialiste local à travers des relations interpersonnelles. En effet, en France, la corporation des acteurs économiques est souvent moins structurée à l'échelle urbaine mais elle est compensée par une forte présence de professionnels et de techniciens, ou encore de gestionnaires d'organisations et d'équipements publics ou semi-publics (architectes-urbanistes, représentants du monde culturel, responsables des grandes agences et des sociétés d'équipement ou d'aménagement...) (Pinson, 2012). Rennes en est l'illustration.

2.2 La mise en place d'une gouvernance pilotée par RM est-elle possible ?

La problématique de l'ouvrage à venir porte donc sur la nécessité pour l'acteur clé Rennes Métropole de conduire les différentes opérations de développement économique, en tant qu'interlocuteur des politiques nationales et régionales, en tant que fédérateur d'une démarche ascendante, en tant qu'impulseur de diverses démarches locales dont il ne maîtrise pas toujours les rouages, en tant qu'accompagnateur d'un ensemble d'actions qui posent la question de son leadership. Gouverner une agglomération correspond à négocier la coordination locale entre des acteurs multiples. Il s'agit de produire de l'action collective qui prend la forme d'actions individuelles coordonnées entre elles, qu'elles soient ou non complémentaires. Des travaux allemands ont montré que l'interdépendance (légale ou non) entre les acteurs urbains produit de la négociation en tant qu'unique voie possible d'avancée (Benz, Scharpf, Zinti, 1992), même si la structure administrative locale est stable (les EPCI en France). Dès lors, le volontarisme de chacun est l'ingrédient nécessaire à une coordination négociée qu'un leader peut prendre en charge. Ce leadership est un des trois critères nécessaires pour la réussite de ce processus (Kübler, 2005). Les deux autres sont d'une part la démarche positive dans laquelle chaque partie prenante doit être engagée, en ce qu'elle considère tirer un bénéfice dans cette implication collective ; d'autre part, les incitations des niveaux supérieurs de gouvernement, le plus souvent sous forme de label ou de subventions spécifiques octroyées par la région, la nation ou l'UE. Ces derniers sont les partenaires des grandes villes pour des contractualisations comme le CPER¹⁵ ou le contrat d'agglomération. Les métropoles doivent déployer un gouvernement local très identifié afin d'être reconnues par les autres échelons supra tout en s'autonomisant de ces partenaires incontournables (Lefèvre & Jouve, 2002, p.20). La RCT¹⁶ est une manière de légitimer les métropoles qui peuvent définir un statut particulier (métropole ou pôle métropolitain) et offrir de nouvelles pistes de contractualisation. Sur ce point, l'avancée rennaise n'est pas des plus propices comparée à Metz-Nancy, Strasbourg-Mulhouse ou Rouen qui ont chacun constitué dès 2012 leur pôle métropolitain.

La mise en œuvre des politiques de développement économique local suscite de nouvelles relations de leadership, moins basées sur la distribution de ressources sectorielles en faveur de dispositifs spécifiques que sur la mobilisation des acteurs locaux. Le régime urbain existe à travers une motivation reposant sur une identité et un attachement locaux ainsi que des intérêts individuels. La gouvernance urbaine animée par les pouvoirs publics doit retrouver une cohérence territoriale, sous la forme d'une unité de rassemblement régulière et plus largement grâce à des actions publiques produisant des appartenances. Elle doit contrer l'éclatement de la société locale, cet émiettement du pouvoir tant sur les plans horizontal que vertical, lié à la représentation sur un même territoire d'autorités politiques de différents niveaux administratifs qui, au fil du temps, se sont emparées des mêmes compétences d'action publique. Dès lors, les différentes initiatives incontrôlées des gouvernements locaux créent des redondances suscitant parfois des incohérences (Pinson, 2012). Parfois ces redondances permettent l'établissement d'un dialogue interinstitutionnel qui améliore la décision collective. Dans le cas de la fabrication de l'image de la ville de Rennes, il s'agit même de redondances porteuses de pluralisme des discours (Houllier-Guibert, 2011).

La mobilisation multi-acteur répond à la nécessité d'élaborer des projets collectifs permettant de s'adapter aux transformations économiques et de s'imposer face au marché. Les autorités politiques des villes élaborent des stratégies, les traduisent en projet métropolitain pour mobiliser l'ensemble des acteurs de la société locale autour. En existant en tant qu'actant, la ville obtient une identité à travers un projet fédérateur. Ainsi, « la poussée du marché conduirait paradoxalement à une forme

¹⁵ Contrat de projet Etat-Région

¹⁶ Réforme des collectivités territoriales

de retour du politique sur des territoires infra-étatiques comme les villes » (Bagnasco & Le Galès, 1997), constituant un « pouvoir métropolitain » (Pinson, 2012) qui génère une stratégie territoriale que l'on peut dénommer une *vision*. Patrick Le Galès décrit différentes configurations de gouvernance en fonction de l'importance accordée aux différents enjeux et en fonction des mécanismes de régulation adoptés. Ni dominée par l'Etat et les services sociaux (villes italiennes et scandinaves), ni dominée par des régulations politiques et de marché qui leur sont extérieures (Paris, Londres), Rennes est marquée par l'intégration de différents groupes et acteurs qui, selon le même auteur s'organiseraient pour mettre en œuvre une stratégie collective (comme Barcelone ou Bologne). Les stratégies sont élaborées afin de concevoir des instances collectives, des moments de rassemblement où la parole est ouverte à plusieurs partenaires du territoire métropolitain dans le but de parler de politique publique locale. Peut alors être constitué un ensemble de projet de toute nature qui affirme l'appartenance métropolitaine, la volonté de développement local, l'internationalisation de l'économie urbaine... Ces objectifs sont difficiles voire impossibles à évaluer mais pour autant existent sous forme de tentatives. Ils tiennent aussi le rôle d'arguments officiels de rassemblement pour en réalité des intérêts officieux plus difficilement avouables en matière de gestion territoriale. En effet, les intérêts de ces stratégies sont avant tout internes en matière de management des forces locales, plus explicitement de régulation urbaine afin de jauger l'ambiance relationnelle d'une grande ville, ainsi que de faire exister l'entité métropolitaine à travers un projet qui traduit moins les volontés locales que l'existence de la métropole en tant qu'entité organisationnelle. Nous retenons dès lors la définition de Georges Cavallier pour qui « *la gouvernance urbaine c'est donc finalement la capacité et la co-responsabilité de projet, la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, de réflexion stratégique reliant les principaux acteurs autour du niveau de décision politique.[...] A chaque niveau, le partenariat doit pouvoir se concrétiser autour d'une stratégie commune, d'un cadre collectif d'intervention donnant du sens à l'action urbaine, d'un projet suffisamment mobilisateur pour motiver toutes les parties concernées* » (1999, p.39).

Cette nouvelle organisation territoriale qu'est le régime urbain à l'échelle d'une métropole comme Rennes permet d'observer les relations entre les acteurs à travers le prisme de la négociation et des règles qui sont au cœur des rapports sociaux. Ce mode de raisonnement correspond à la théorie de la régulation sociale (1997) qui sert alors de mode d'analyse afin de saisir la gouvernance métropolitaine en matière d'intervention économique. Les règles qui nous incombent, qu'elles existent, aient existées, qu'elles soient formelles ou implicites, sont celles qui offrent une structuration à un groupe social afin d'élaborer une action collective. Les évolutions de ces règles (qui se diffusent comme des normes, ou se diluent en perdant de leur poids, qui sont remaniées, se combinent...) donnent à voir l'activité de régulation (Reynaud, 1997). La part de stabilité qui en découle, malgré les mouvances des négociations, est le cadre d'analyse des différents dispositifs d'attractivité mis en place à Rennes. Ces instruments de l'action collective sont multiples avec une décentralisation qui éparpille les responsabilités de développement et les impulsions, qu'elles soient individuelles ou collectives. La théorie de la régulation sociale¹⁷ s'intéresse à la production des règles sociales qui ordonnent les interactions entre les individus à partir de l'analyse de la rencontre des acteurs dont le résultat est incertain. C'est la négociation qui fonde l'échange social. Ce qui est intéressant dans cette théorie, c'est la mise en avant de l'obligation entre des groupes opposés à mettre en place des règles communément admises pour pouvoir résoudre l'opposition. Dans ce

¹⁷ La régulation qui intéresse Jean-Daniel Reynaud repose sur trois concepts : le conflit, la règle et la négociation (Reynault, 1999). Le conflit incarne la capacité d'un groupe à se rassembler pour agir et construire un accord. La règle est un principe organisateur qui est échangé en permanence entre les individus. La négociation est une production de règles communes qui vise à mettre de l'ordre dans les interactions, preuve d'une volonté de lien social entre les différentes parties. La négociation désigne l'effort sous forme de concessions de chaque partie, tendant vers un compromis qui n'est pas toujours un aboutissement mais peut être une étape.

cadre, l'enjeu pour Rennes Métropole est d'être le meneur de l'action publique locale pour éviter la fragmentation, tout en tenant compte que les redondances peuvent générer des incitations à la coopération territoriale ou institutionnelle. Au final, « *les acteurs politiques et administratifs sont parvenus à intéresser les acteurs économiques à leurs initiatives en matière de planification et de développement économique. Les villes et les agglomérations ont su s'armer de compétences pour investir des domaines d'action toujours plus nombreux* » (Pinson, 2012).

Conclusion

En appréhendant le régime urbain de Rennes, il s'agit de comprendre la construction du mode de gouvernance rennais et sa possible participation à la ville néolibérale. Pour le vérifier, nous avons entrepris d'étudier les trois éléments caractéristiques de la ville entrepreneuriale :

- 1) le discours de la concurrence et du marché, y compris en termes d'image et d'identité ;
- 2) la priorité politique accordée aux enjeux de développement économique et d'attraction des investissements, de flux et de groupes sociaux favorisés ;
- 3) la transformation du gouvernement local vers des formes organisationnelles de type partenariat public-privé qui donnent aux acteurs privés un rôle important dans la définition de l'intérêt général de la ville, des priorités, des modes de gestion ainsi que dans la conception et la mise en œuvre de projets.

Cette triple approche proposée par Patrick Le Galès (2003, p.287) est la méthode utilisée ici. Les discours ambiants des métropoles tendent tous aujourd'hui vers la quête de l'excellence. Le domaine universitaire et le domaine de l'innovation en sont des leviers importants. L'économie urbaine est portée par la formation, la recherche mais aussi des univers connexes comme la culture, l'urbanisme, les médias, le design... qui composent l'économie de la connaissance. L'idée a été d'observer la prise en compte de l'économie de la connaissance à Rennes, pour ne pas l'enfermer dans un discours de promotion territoriale qui ferait de la ville créative une coquille vide, mais d'observer la capacité des acteurs locaux à se positionner sur ce créneau économique, en développant un concept opératoire qui renforce l'image déjà existante de Rennes comme ville de savoir.

Ainsi, dans la mondialisation, les grandes villes d'Europe connaissent une métropolisation avec des pouvoirs locaux qui essaient de s'adapter à ces nouvelles échelles larges, grâce à la gouvernance locale (Négrier, 2005) tout en développant une compétitivité soutenue par les gouvernements (Brotchie, Batty, Blakely, Hall & Newton, 1995) car le cadre d'enjeux compétitifs (nationaux et internationaux) est devenu le modèle de développement métropolitain. Colin Crouch et Patrick Le Galès concluent dans un article que les métropoles sont les échelles les plus propices à la fabrication de stratégie de compétitivité (2011). Il faut rappeler qu'un rapport de l'OCDE soulignait en 2006 le poids de certaines métropoles dans l'économie nationale (Séoul, Copenhague, Budapest, Dublin, Helsinki, la Randstat Holland, Bruxelles) qui représentent chacune près de la moitié du PIB, ce qui pose la question de la pertinence de l'échelon national mais rappelle surtout l'effet métropolitain pour le développement économique. En France, Paris rassemble 30% du PIB (comme Londres, Tokyo, Stockholm), ce qui laisse entrevoir que les autres villes de ces pays peuvent envisager une place dans l'échiquier mondial des villes.

Bibliographie

- Bachelet F., Ménerault P., Paris D., 2006, Action publique et projet métropolitain, éditions L'Harmattan, 380 p.
- Bagnasco A. et Le Galès P., 1997, Les villes européennes comme société et comme acteur, in Villes en Europe, Ed. La Découverte
- Brenner N., 2004, New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood, Oxford, Oxford University Press

Brenner N., 2003, « Glocalization as a state spatial strategy: urban entrepreneurialism and the new politics of uneven development in western Europe », dans Jamie Peck, Henry Yeung (eds.), *Remaking the global economy : economic-geographical perspectives*, London, Sage

Cavallier G., xxxx, *Gouvernement des villes et gouvernance urbaine*, in *Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union européenne*

Crouch, C. & Le Galès, P., 2011, « Cities as national champions? » *Journal of European Public Policy*, pp. 1-15.

Dardot P. & Laval C., 2009, *La nouvelle raison du monde. Essai sur la société néolibérale*, éd. La Découverte, 498 p.

Davezies L., 2008, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, collection « La République des Idées

Fort-Jacques T., 2011, *Labellisation et image de marque de la ville : valeur iconique et valeur d'usage de l'espace public. Le cas du miroir d'eau à Bordeaux, intervention lors du colloque Labellisation et mise en marque des territoires*, Clermont-Ferrand, nov.

Genieys W., 1999, « Le développement local face à l'État. La genèse du "Pays Cathare" », dans Richard Balme, Alain Faure, Albert Mabileau (dir.), *Les nouvelles politiques locales. Dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po

Harvey D., 1989, « From managerialisme to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism », in *Geographiska annaler B.*, vol 71 (1), pp.3-18

Houllier-Guibert Ch-Ed, 2009, « La communication du territoire rennais : jeux d'acteurs et types d'action pour quelle cohérence territoriale ? », *revue GRECO Communication & Organisation*, n°35 "Penser la communication des organisations publics", pp.96-110

Houllier-Guibert Ch-Ed, printemps 2010b, « La combinaison des valeurs de l'urbain et de la culture », *revue Culture and local governance*, pp.161-177

Houllier-Guibert Ch-Ed, 2010b, « Réforme des collectivités territoriales et espoirs métropolitains », *revue Pouvoirs locaux (Paris)*, n°85-juin, pp.111-118

Jarzabkowski P., Balogun J., Seidl D., 2007, "Strategizing: the challenges of practice perspective", *Human Relations*, vol.60, 1, pp.5-27

Jeannot G., 2005, « Les métiers flous du développement rural », *Sociologie du travail*, 47 (1), pp. 17-35

Jennequin H., 2008, *The evolution of the geographical concentration of tertiary activities in Europe*, in *The Service Industries Journal*, volume 28, number 3, avril

Jouve B., 2005, *Ville : le grand retour de la pensée critique* », in *revue Place publique* n°15

Jouve B., Lefèvre Ch. (dir.), 1999, *Villes, métropoles. Les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos

Le Galès P., 1993, *Politique urbaine et développement local. Une comparaison franco-britannique*, Paris, L'Harmattan

Lamarche T., 2003, « Le territoire entre politique de développement et attractivité », in *Etudes de communication*, n°26, pp.111-126

Latendresse A., 2008, *Le néolibéralisme dévore la ville*, in *revue A babord !*, en ligne

Mouhoud E.M., 2010, *Economie des services et développement des territoires*, DATAR - La documentation Française, 103 p.

Park J. 2005, « Comprehension of urban consumption spaces in strategies for urban attractiveness improvement », in *revue Italian Journal of Regional Science*, Milano

Pinson G., 2012, *Des métropoles ingouvernables aux métropoles oligarchiques*, in *DATAR 2040*, La revue en ligne n°1, 3 p.

Reynaud J.D., 1997, *Les Règles du jeu : L'action collective et la régulation sociale*, éd. Armand Colin, Paris

Teisserenc P., 2002, *Les politiques de développement local*, Paris, éd. Economica

Tressac G., 2003, (dir.), *La théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud - Débats et prolongements*, La Découverte, Paris

Veltz P., 2000, *Le nouveau monde industriel*, éd. Gallimard

Encart n° 1 : La Novosphère, outil de marketing territorial aux objectifs combinés

En 2012, la communauté d'agglomération de Rennes a mis en place un outil de marketing territorial qui vise les talents créatifs, l'une des cibles phares des stratégies marketing de ces dernières années. Rennes la Novosphère est la sphère de ceux qui participent à l'innovation, qui créent du nouveau sous de nombreuses formes. En tant que réseaux social des acteurs clé de l'innovation d'un territoire métropolitain, la Novosphère aide les porteurs de projet innovant à développer leur activité. L'aide est une mise en réseau et un soutien à la promotion, ne se superposant pas à d'autres dispositifs d'aide à l'accompagnement d'entreprises innovantes qui sont déjà existants dans le secteur économique local (cantine numérique, incubateur...).

La Novosphère est à la fois :

- le rassemblement sous une même bannière des différents réseaux d'innovation sur le territoire (réseaux réels et réseaux virtuels) dans plusieurs champs de société (pas réservé à l'innovation technologique mais aussi l'innovation organisationnelle, de design de commercialisation, sociale...) dès lors qu'elle est une innovation d'usage qui améliore le quotidien des habitants. Aussi, les acteurs de la culture, du sport, de l'environnement sont mobilisés pour former ce réseau qui n'est pas cantonné aux acteurs d'un technopôle ou d'un pôle de compétitivité. C'est une trentaine de partenaires locaux comme le Stade Rennais, les deux universités, l'office de tourisme ou le festival des Transmusicales par exemple, qui ont pour mission d'identifier chacun dans leur secteur, les porteurs de projet qui pourront prétendre à la labellisation Novosphère.

- car en effet, Rennes la Novosphère est aussi un label qui offre une mise en visibilité et en lisibilité du projet innovant encore non-abouti. Pour l'essentiel, la mise en lumière est permise par des compétences et des moyens du service communication de l'intercommunalité qui doit mettre en avant le projet et à travers lui le territoire rennais. La labellisation peut être apposée sur une action, un événement ou un projet mais pas sur une personne morale. Elle est ponctuelle et ne peut être sur du long terme, l'idée étant de donner sa chance à chacun et que le projet innovant puisse voler de ses propres ailes au plus vite. Chaque année, une dizaine de projet est accompagné par un budget communication qui totalise 400 000 euros, sans aucune autre forme d'aide financière. Concrètement, les aides possibles pour les projets labellisés sont une communication sur le projet via les différents supports (print et web) des partenaires et aussi grâce aux outils en ligne de la Novosphère ; une mise à disposition d'espaces d'affichage ; un soutien en relations presse et relations publiques, mais aussi en conception, édition et diffusion de supports de communication, dont les salons qui sont des vecteurs essentiels pour les produits et services innovants. Enfin, un accès aux médias locaux (chaîne TV locale et presse locale dont Ouest-France) est possible.

Les 5 critères d'éligibilité des projets donnent l'idée du partenariat mis en place : le croisement des disciplines, la dimension collaborative, l'utilité sociale, la valorisation du territoire et l'approche internationale :

- le projet doit concerner plusieurs domaines et plusieurs compétences (culture et nouvelles technologies, sciences et urbanisme, recherche et social...), c'est-à-dire montrer son inscription dans plusieurs secteurs de la société.

- une dimension collaborative doit découler de cette pluridisciplinarité.

- l'utilité sociale (d'usage ou d'application) doit être explicite avec une dimension territoriale : le projet doit participer à la dynamique de territoire par des applications concrètes tout en contribuant à des objectifs d'avancée sociale comme la réduction des inégalités économiques, la solidarité (internationale, nationale ou locale), l'amélioration des conditions de vie des habitants dans des secteurs comme l'éducation, la santé, la culture, l'environnement ou la démocratie...

- le projet doit renvoyer une image positive de Rennes et ainsi soutenir le positionnement de ville-laboratoire et créative, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants, usagers et citoyens.

- enfin, une contribution au rayonnement de Rennes à l'échelle nationale voire internationale, afin d'affirmer le statut de métropole européenne, montre que l'insertion du projet dans les réseaux vaudra contrepartie quand il s'agira de se mobiliser dans divers événements pour illustrer l'intelligence d'une ville (des colloques sur les ville-labs, des salons sur les smart-cities, le festival de la Science... par exemple).

L'originalité de la démarche Novosphère est cette capacité à cumuler plusieurs objectifs autour des mêmes moyens. Ce travail de synergie répond à l'actualité de réduction des dépenses publiques. Il s'agit bien de marketing territorial en ce que Rennes Métropole met en place un outil impliquant (mobilisation des réseaux locaux), qui ne se restreint pas aux outils traditionnels de communication. Le partenariat de la trentaine d'acteurs locaux est animé par Rennes Métropole et tient l'avantage de poursuivre plusieurs objectifs à la fois : la promotion du territoire rennais tant auprès des habitants auprès de qui l'innovation doit être compréhensible qu'à l'extérieur, la promotion d'une innovation issue d'un créatif qui a besoin de se faire connaître, la promotion de la politique publique métropolitaine de soutien à l'innovation. Voilà une bonne manière d'asseoir le positionnement de ville créative en capitalisant sur l'innovation sous de multiples formes. Il est envisagé que Rennes Métropole ne reste pas dans son rôle d'animateur de réseau mais qu'une association ou une société publique locale prenne le relai pour la gestion de la Novosphère.

II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l'action publique¹⁸

L'économie territoriale, dans son paradigme du développement, a placé au cœur de sa dynamique le processus d'innovation comme une quête qui procurerait le bien-être de la société et son enrichissement (Crevoisier, 1994). Dans le contexte de société de l'information et d'économie du savoir, avec des pays émergents qui bousculent l'échiquier des nations et à plus court terme, au sein d'une économie en crise financière qui montre une fragilité du système d'échanges ; la France des années 2000 a misé sur une politique compétitive dont l'attractivité et l'innovation sont les objectifs affirmés soutenant la stratégie de Lisbonne. Plongée dans l'économie de la connaissance, la compétitivité des nations, des régions et plus généralement des territoires, repose largement sur la capacité à produire de nouvelles connaissances, à les absorber et les synthétiser puis à les valoriser sur des marchés à travers de nouveaux produits et services. Joseph Schumpeter a loué les vertus de l'entrepreneur quant à sa capacité à remettre en cause un ordre économique établi, aussi l'innovation issue de l'entreprise est aujourd'hui au centre des préoccupations de l'action publique. Elle peut se mesurer en nombre d'emplois et en nombre d'entreprises pérennisées sur le territoire. L'innovation est une construction sociale aux vertus positives dans la mesure où elle répond à des enjeux de société qui sont les préoccupations du XXI^e siècle : la santé, que ce soit via la sécurité alimentaire, le vieillissement de la population mais aussi l'amélioration des conditions de vie ou le changement climatique.

L'innovation suppose la prise de risque car il s'agit d'aller dans des directions nouvelles. Il en résulte un taux de mortalité des entreprises innovantes important mais qui tend à s'atténuer avec la présence d'incubateurs ou de pépinières¹⁹ (CSES, 2002). Plusieurs structures d'aide et de soutien à la création d'entreprise innovantes ont émergé dans les années 1990 afin d'accompagner la nature risqué de l'action d'entreprendre. Les entreprises peinent constamment à trouver les incitations nécessaires pour s'engager dans des démarches d'innovation de produits, procédés ou méthodes. Dès lors, de nombreux pays ont mis en place des aides publiques à la recherche et développement (R&D) pour les entreprises. Mohamed Harfi et Claude Mathieu (2009) ont montré que les cycles économiques ont pour conséquence une baisse des investissements en R&D lors des récessions économiques, qui ne reviennent pas au même niveau lors des nouvelles croissances, ce qui justifie l'aide des pouvoirs publics pour conserver un fort levier de développement par l'innovation en entreprise (Aghion & al., 2008). Pour que les entreprises osent, les pouvoirs publics proposent des instruments qui permettent d'impulser, d'accompagner l'action d'entreprendre ou d'atténuer les difficultés de l'entrepreneuriat.

¹⁸ Partie rédigée par Charles-Edouard Houllier-Guibert (Université de Rouen)

¹⁹ Aux Etats-Unis, « incubator » se traduit par pépinière, ainsi l'incubation en France correspond à la phase de pré-incubation du système anglo-saxon. Les incubateurs se distinguent des pépinières et des couveuses qui sont des dispositifs d'accompagnement à des stades en aval du processus de création d'entreprise.

Avec la Décentralisation effective depuis 3 décennies, la France suit cette voie lorsque les collectivités locales ont mis en place des dispositifs d'accompagnement du développement économique, en ajoutant le qualificatif « local » afin de se concentrer sur leur territoire d'administration. Les différents dispositifs sont composés d'apports financiers, d'allègements fiscaux, mais aussi d'intégration dans les réseaux, d'avances remboursables, de capital d'amorçage, de préparation à la première levée de fond... L'évaluation semble une étape importante pour appréhender l'efficacité de ces aides dont quelques effets tangibles sont admis comme l'effet de levier sur les dépenses privées de R&D, mais la mesurabilité est difficile. D'autant que les dépenses de R&D des entreprises ne sont qu'une des composantes du processus d'innovation. Il n'est pas tenu ici de proposer une évaluation des actions publiques liées à l'innovation dans l'économie de la connaissance et de saisir leur part d'attractivité. Ce travail demande une méthodologie concertée et quantifiable qui n'a pas été mise en place dans le cadre de ce projet de recherche pluridisciplinaire. Est privilégiée une approche compréhensive de ces dispositifs pour mieux saisir les apports et les limites afférentes. Les incubateurs technologiques constituent un terrain favorable pour étudier le processus d'institutionnalisation, c'est-à-dire la manière de s'insérer, participer et interagir avec les institutions locales. C'est moins l'intérêt individuel (la pérennité de l'entreprise) que l'intérêt collectif (la politique publique de soutien) qui nous incombe ici, en tant que justification du soutien économique que les collectivités publiques portent pour le développement local. La formalisation du soutien économique des collectivités locales n'est pas normalisée et les situations locales sont différentes dans les pays occidentaux selon les grandes villes, mais aussi en France, selon les configurations des acteurs métropolitains. Ainsi, la sociologie des organisations territoriales est importante à saisir pour comprendre les interactions autour de la compétence locale « innovation ». C'est aujourd'hui un questionnement des collectivités territoriales notamment pour les incubateurs publics et aujourd'hui les tiers lieux et autres espaces de co-working, faisant de ces objets parfois un outil au service du développement économique, de la création et de la rétention des activités et à d'autres fois une composante discursive de l'attractivité d'une métropole.

1. L'incubateur, politique publique de soutien à l'entrepreneuriat innovant : une approche top down

La Décentralisation en France a incité les acteurs locaux à s'organiser autour du soutien à l'innovation, grâce à des entités qui se sont structurées de manière incrémentale. Les entités impliquées dans le soutien à l'innovation sont aujourd'hui plus de 90 au sein de la région Bretagne, dont près de la moitié sont coordonnées par *Bretagne Développement Innovation*. Le soutien spécifique aux CEI (créateurs d'entreprises innovantes) se structure autour des dispositifs d'incubation auquel on peut ajouter des suivis de post-crédation, répartis sur les 7 technopôles bretons. En effet, le lieu d'incubation est proposé auprès des grands bassins d'emplois de la région, là où sont les pôles universitaires. C'est dans les années 1990 que l'expression « Entrepreneuriat Innovant » est née, faisant se confronter deux univers qui ont eu et ont encore des difficultés d'échange. Les entretiens menés convergent vers cette difficulté à faire se rencontrer puis collaborer de manière rentable l'univers de la création d'entreprise avec celui de du transfert d'innovation issu des universités. Les incubateurs sont nés pour faciliter ces interactions, en tenant compte du fait que le travail en réseau correspond à de nombreux rapports de force qui aboutissent à des tensions assez

permanentes, ce que David Stark a démontré en étudiant le compromis entre cohésion et diversité dans la sociologie de l'innovation (Stark, 2009 ; Crespo, Suire & Vicente, 2013).

Les incubateurs sont de configurations différentes, l'incubateur public étant doté de moyens importants. Ce dernier est un des deux outils issus d'une loi nationale – la loi Allegre de 1999 sur l'innovation et la recherche – afin d'améliorer l'efficacité du processus de création d'entreprise et stimuler l'entrepreneuriat, en complément de la mise en place de fonds d'amorçage (seed money). Aujourd'hui, 30 incubateurs publics existent en France, dont la mission est de favoriser le transfert de technologies développées dans les laboratoires de recherche publics vers le secteur privé grâce à la création d'entreprises innovantes. Ces incubateurs ont été créés à partir d'un appel à projet basé sur un volontarisme local, dans la même veine que les pôles de compétitivité qui ont suivi en 2005 ou les grappes d'entreprises en 2009. En plus de ces incubateurs publics, d'autres sont créés par des agences de développement économique ou des pôles de compétitivité, ou bien encore des écoles d'ingénieurs ou de commerce. Ces dernières accompagnent les projets de création d'entreprise des étudiants de fin d'études s'intéressant à la recherche comme par exemple, l'incubateur *Produit en Bretagne* qui est hébergé à l'école de commerce de Brest ou celui de Rouen Business School. Certains incubateurs sont d'initiatives privées et ont un souci de rentabilité plus exigeant (l'incubateur privé prend part au capital de la société pour garantir une plus-value) mais ces derniers sont aujourd'hui peu nombreux bien qu'ils ont l'opportunité de crowdsourcer de la R&D exploratoire à des coûts relativement faibles. L'éclatement de la bulle internet a ébranlé ce modèle, orientant vers une reconversion en fonds d'amorçage ou bien dans le conseil aux entreprises.

De leur côté, les incubateurs publics bénéficient d'une structuration nationale et d'indicateurs d'évaluation et de comparaison. Au départ, l'engagement de l'Etat à soutenir financièrement les projets sélectionnés devait être limité à une durée n'excédant pas trois ans, au terme desquels les incubateurs devaient être en mesure de s'autofinancer. L'autofinancement a été abandonné en deux temps : la première évaluation nationale des incubateurs en 2003 a conduit le MER à prolonger les financements de trois ans, avant que la deuxième évaluation en 2006 n'enterme définitivement le principe. Le MER, qui finance et contrôle l'activité des incubateurs technologiques a évolué en une décennie vers une logique de service public plus affirmée. Ainsi, le choix de confier en 2007 la gestion des incubateurs technologiques à l'ANR²⁰ nouvellement créée et présentée comme l'outil phare de la politique nationale de recherche, a confirmé l'ancrage des incubateurs dans la politique de recherche publique. Dans sa thèse, à travers l'exemple de l'incubateur Normandie Innovation, Aurélien Lamy explique que le MER refuse de se conformer à une stricte logique de marché pour gérer les incubateurs, mais la compétition entre les logiques publique et privée qui a perduré au fil des années a inscrit durablement la politique des incubateurs technologiques dans une posture hybride. Actuellement, le principe d'autofinancement est de nouveau mis en avant pour les Sociétés d'Accélération du Transfert de Technologie (SATT), un nouveau dispositif public initié en 2010 qui vise à rassembler les différentes structures de valorisation de la recherche existant sur un même territoire. Cette évolution ne concerne pas directement la politique des incubateurs technologiques, cependant l'appel à projets pour la création des SATT présente l'intégration de l'activité d'incubation comme une option et différents acteurs pensent qu'elle est

²⁰ Agence Nationale de la Recherche

inélucltable à plus long terme. De même, la création récente des 8 IRT²¹ en France les oblige à s'autofinancer d'ici 2019.

L'incubateur nommé Emergys est l'un des 30 incubateurs d'origine publique répartis peu ou prou sur chaque région administrative française, créés par la volonté des établissements d'enseignement supérieur et de recherche (EPSCP et EPST²²) dans le cadre des dispositions légales de 1999. Il s'intéresse à tous les projets du territoire breton et est implanté sur plusieurs sites technopolitains. Financé principalement par les pouvoirs publics (Etat et collectivités locales), il fédère les sept technopoles de Bretagne (Lannion, Lorient, Saint-Brieuc, Brest, Quimper et Vannes et Rennes-Saint-Malo), 22 établissements de recherche et d'enseignement supérieur à travers les laboratoires de recherche, ainsi que les acteurs de l'innovation, qu'ils soient des partenaires financiers ou des institutions²³. En effet, les incubateurs publics sont nés dans le contexte d'un Etat qui existe davantage par son rôle d'impulsion et d'incitation, voire de coordination mais pas d'injonction à faire de la création d'entreprise. C'est donc une réussite de la part du MER de mettre à disposition un outil commun à toutes les régions quand on sait qu'aujourd'hui, l'éclatement des acteurs locaux est tel qu'il est difficile pour un ministère d'imposer une manière de faire aux grandes villes (Hoffmann-Martinot, 1999) qui ont acquis leur autonomie au fil des décennies du XX^e siècle. Car si cette politique top down est régionalisée, dans les faits, l'innovation technologique est concentrée dans les clusters urbains.

2. Emergys, une organisation rôdée, porte d'entrée du milieu d'affaires breton

Les entreprises incubées en Bretagne ne sont pas nombreuses, avec 100 projets sur les 10 premières années que représentent la décennie 2000 (2000-2009). Au 30 juin 2012, le score atteint 130 projets pour une durée moyenne d'incubation de 19 mois. Un ralentissement est observé avec seulement 6 et 8 entreprises incubées en 2011 et 2012 et 6 et 4 autres qui ont été créées. Les performances bretonnes sont honorables au regard de celles des 30 incubateurs français qui, en 9 ans, ont accueillis 2316 projets d'entreprises innovantes qui se sont transformés en 1446 entreprises entre 2001 et 2008 (4000 emplois). Pour la Bretagne, l'incubateur technologique a créé 532 emplois (2000-2012). Le taux de réussite des projets bretons est assez élevé, avec presque les $\frac{3}{4}$ qui sont devenus des entreprises, tandis qu'en 2009, 58 sont encore en activité et en 2011, 80. Dans les faits, les aides et instruments d'accompagnement sont difficilement évaluables dans leur efficacité. Ils sont toujours affichés comme des leviers judicieux mis en place par les politiques publiques sans que des évaluations poussées puissent le confirmer. Plus largement, il est délicat de saisir si la moindre mortalité des entreprises en incubation est liée à l'existence d'un dispositif de sélection (toutes les entreprises ne sont pas admises et seules sont choisies les entreprises

²¹ Institut de Recherche Technologique

²² Etablissements Publics à Caractère Scientifique, Culturel et Professionnel & Etablissement Public à Caractère Technologique.

²³ Les établissements de recherche et d'enseignement supérieur publics sont l'université de Bretagne-Sud, l'université de Bretagne Occidentale, l'université de Rennes 1, l'université Rennes 2, ainsi que l'université Catholique de l'Ouest et les établissements d'enseignement supérieurs que sont l'INSA de Rennes, TELECOM Bretagne, SUPélec, l'ENS Cachan-antenne de Bretagne, l'Agrocampus Ouest, l'Ecoe Louis de Broglie, L'ENIB, l'ENSIETA, l'ENSSAT et les organismes publics partenaires que sont l'INRIA Rennes-Bretagne-Atlantique, le CNRS, le CEMAGREF de Rennes, l'INRA transfert, l'INSA centre de recherche de Rennes, l'IRD et l'IFREMER.

considérées comme de grande qualité) ou si les prestations proposées et l’encadrement de soutien psychologique contribuent à la qualité de gestion des entreprises nouvelles (Chabaud & al., 2002). Mais à l’heure où, dans la société occidentale, les relations publiques prennent le dessus sur l’information « objective » (Miège, 1996), les dispositifs d’accompagnement économique sont présentés comme des opportunités positives. Les organismes institutionnels les considèrent comme des outils féconds (ministère de la recherche, 2001, commission européenne, 2002) qui ne sont pas remis en cause. Une enquête du Schéma Régionale de l’Innovation en Bretagne (2008) souligne que l’appui des entreprises est reconnu satisfaisant par les bénéficiaires dans plus de 80% des cas, bien que les aides proposées soient considérées comme peu lisibles.

Si la mission d’Emergys est basée sur la détection et l’accompagnement de projets de création d’entreprises issus de la recherche publique, il tient aussi un rôle fédérateur à l’échelle régionale. Il dote les partenaires pré-cités d’un outil commun au sein d’un système régional en concurrence, ce qui permet à la région Bretagne de quantifier et de s’imposer comme un territoire qui soutient la création d’entreprises innovantes. Il facilite les relations entre les sept technopoles et les positionnent en coopération²⁴ avec des instances de discussions pour échanger sur l’incubation. Le soutien financier des trois échelons (MER, conseil régional de Bretagne et des collectivités locales dont Rennes Métropole) est une manière d’impliquer les instances territoriales locales.

Les secteurs d’activités des projets de l’incubateur correspondent aux spécialités économiques de la région Bretagne puisque les technologies de l’information et de la communication (TIC) y sont dominantes. La moitié des entreprises incubées concerne le secteur des TIC, un quart les sciences de la vie, un autre quart les sciences de l’ingénieur (chimie, matériaux, mécanique, productique...), tandis que seulement 5 projets se rapprochent des SHS dont aucun n’est récent (voir texte Martin-Brelot – Bailleul – Houllier-Guibert). Cette répartition est proche de la répartition nationale qui montre qu’à peu près 3 tiers concernent les trois premiers secteurs tandis que seulement 5% des projets sont en SHS.

Répartition des projets de création d’entreprises incubées			
	dans les 30 incubateurs français (2000-2008)	Dans l’incubateur Emergys (2000-2009)	Dans l’incubateur Emergys (2000-2012)
Technologie de l’information et de la communication	36 %	47 %	50 %
Sciences de la vie	32 %	25 %	20 %
Sciences pour l’ingénieur	27 %	23 %	26 %
Sciences humaines et sociales	5 %	5 %	3 % (aucun nouveau projet en 3 ans)

²⁴ Néologisme qui mixe les notions de coopération et de compétition. Il s’agit pour des entreprises normalement en concurrence de s’associer ponctuellement de manière stratégique et opérationnelle afin d’atteindre des objectifs communs.

Pour autant, cet incubateur reste multi-sectoriel et n'est pas spécialisé comme le sont ceux de Marseille (multimédia situé à Belle de Mai), d'Ile-de-France (Paris Biotech Santé en biotechnologie) et Eurasanté en Nord Pas de Calais (biotechnologie). Il s'avère que dans les régions à plus fort potentiel de recherche et de formation supérieure, telles que l'Ile-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes, plusieurs incubateurs sont créés, ce qui facilite la spécialisation des formes d'innovation. La puissance économique de la région Bretagne ne permet pas la création de plusieurs incubateurs publics et le seul qui existe s'inscrit à l'échelon régional de manière à unifier les pratiques d'accompagnement et mieux collaborer avec le financeur qu'est le CRB. Le secteur des TIC représente la spécialisation rennaise, ce qui est possible par le large éventail de ce domaine dans la manière d'appréhender l'innovation technologique. L'exploitation de réseaux et des services de télécommunications, la conception et l'édition de logiciels et les services informatiques afférents, la fabrication d'équipements de télécommunications, de matériels informatiques et d'électronique professionnelle, ou bien la fabrication de matériels d'électronique grand public ou encore de composants, sont autant de segments qui couvrent le secteur économique des TIC (Martinez, 2004). En Bretagne, les TIC sont spécialisées sur les nouvelles technologies de l'image et des réseaux, rendues visibles sur le plan extra-local grâce au pôle de compétitivité à vocation mondiale « Images et réseaux » labélisé en 2005 et grâce à l'IRT B-Com depuis 2012. Ce pôle fait le lien entre les PME et les grandes entreprises (Orange Labs, Thomson, Alcatel, Thalès, SFR...), mais aussi les universités et organismes de recherche locaux qui forment les futurs ingénieurs tandis que l'IRT a pour vocation d'accélérer le développement et la mise sur le marché d'outils, de produits et de service innovants à partir d'une collaboration ou d'une mise à disposition de personnels par les organismes partenaires. Dans les faits, la répartition des missions est délicate et la juxtaposition des organismes (technopôles, pôles de compétitivité, IRT, clusters...) montre plus un foisonnement de différentes dynamiques de développement, qu'une organisation structurée et hiérarchisée autour de l'innovation technologique. Nous ne répondons pas ici à l'interrogation de savoir si cette abondance organisationnelle est bénéfique ou constitue un obstacle pour les CEI.

La prise de décision au sein de l'incubateur s'organise grâce à une gouvernance constituée de trois entités complémentaires. Le conseil d'orientation, plutôt politique, le comité de pilotage, plutôt technique et le comité d'évaluation et d'accompagnement qui permet la sélection des projets innovants.

Le conseil d'orientation rassemble les partenaires impliqués dans l'existence de l'incubateur, en tant qu'entités incontournables du système d'innovation local. Composé des personnes morales signataires de la convention constitutive de l'incubateur qui se réunissent une fois par an, le CO doit définir l'orientation stratégique de l'incubateur et faciliter le déploiement des moyens d'accompagnement mis à la disposition des porteurs de projets.

Le comité de pilotage est l'organe de surveillance qui valide le rapport d'activité et les éléments financiers de l'incubateur. Il regroupe plusieurs partenaires institutionnels décentralisés (Oséo, DRRT, DRRT, DRIRE25...), rappelant l'origine nationale de ce dispositif.

Le comité d'évaluation et d'accompagnement est composé d'une bonne partie des membres du comité de pilotage (membres de droit auxquels s'ajoute un représentant du CRB) et de membres représentatifs du tissu économique régional le plus souvent présents au sein des

²⁵ Délégation Régionale à la Recherche et à la Technologie & Direction Régionale de la Recherche, de l'Industrie et de l'Environnement

technopoles bretonnes. Ce comité est pensé comme l'étape d'expertise bimestrielle des différents projets de création d'entreprise soumis au fil de l'année. Il évalue le projet de création d'entreprise qui doit détenir un caractère innovant de technologie ou de service avec la mise en avant évidente d'avantages concurrentiels liés à cette innovation. La liberté d'exploitation doit être garantie et le degré de maturité des projets doit être adéquat à l'incubation (suffisamment mûrs, c'est-à-dire avoir atteint le stade de la preuve du concept scientifique et technique ou de la faisabilité technique). La capacité de mise sur le marché de la valeur créée par l'entreprise est le critère informel principal qui amène le comité à voter l'insertion ou le prolongement dans l'incubateur. Plus largement, c'est la vision proposée par le chef d'entreprise en devenir qui est le critère subjectif donnant confiance à l'instance de soutien. Une équipe compétente et un bon management sont évidemment indispensables et se jaugent de manière subjective. Pour cela, la mise en réseau au sein d'un système d'innovation en tant que structuration (au sens de Giddens) cohérente d'institutions et d'acteurs favorisant les innovations donne une importance à la complémentarité des différentes parties prenantes mais aussi leur hétérogénéité (Malerba, 1999) dans le secteur des TIC.

3. L'intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d'entreprises innovantes : étude du site rennais

L'ouverture des incubateurs aux entreprises du milieu local pour qu'elles participent à la gouvernance du dispositif est considérée comme essentielle à son bon fonctionnement, aussi le personnel des entreprises doit être expert des comités de sélection et de suivi des projets, ce qui est le cas pour Emergys. Les interactions lors de la sélection des projets donnent une hiérarchie des acteurs différente d'autres situations professionnelles. Là où les clubs d'entreprises sont affaires de relations personnelles, là où les réseaux d'entreprises par filière peinent à être animées, là où les événements autour de l'innovation manquent de coordination²⁶ mais restent les moments privilégiés de mise en vitrine du milieu de l'innovation ; le temps de sélection des candidats est un moment fédérateur, celui de la cooptation plus ou moins informelle qui est perçue par les différentes parties prenantes comme très positives. Le passage par l'incubateur procure une légitimité d'autant plus nécessaire que les CEI sont souvent jeunes (la moitié de ceux d'Emergys ont entre 25 et 35 ans) et ce critère est considéré comme une faiblesse pour le bon développement de l'entreprise (Stinchcombe, 1965). L'entrée dans l'incubateur rassure les partenaires et permet alors à l'entreprise d'accéder à des ressources voire à l'encastrement social dans les réseaux professionnels. La légitimité est une étape incontournable pour les projets qui proposent des innovations de rupture (Hargadon & Douglas, 2001). Les incubateurs publics prendraient donc le rôle de label qui garantit la pertinence du projet puisqu'il a été sélectionné (Chabaud & al, 2005, p.13).

L'incubateur Emergys s'intéresse tout particulièrement à ceux aujourd'hui considérés comme une part importante des créatifs que sont les étudiants, thésards ou enseignants-chercheurs, en participant à valoriser les résultats de leur recherche afin de créer une

²⁶ Par exemple, en 2011, trois événements d'ampleur sur l'innovation ont été organisés en Haute-Normandie sur un temps resserré de 6 semaines tandis que peu d'animation étaient prévues le reste de l'année, ce qui témoigne d'une difficile coordination d'ordre stratégique à l'échelle d'une région.

entreprise. S'intéresser aux doctorants a été un moyen de pérenniser l'activité des incubateurs publics, tant les candidats ne sont pas nombreux. L'obligation d'être incubé au sein d'un laboratoire de recherche spécialise l'activité de l'entreprise sur le positionnement de l'innovation de pointe. Plus précisément, cette obligation est inscrite dans le cahier des charges d'Emergys. Reposant sous l'argument de l'apport de la proximité géographique qu'apporteraient les districts, technopôles et autres clusters, les projets situés dans ou à proximité d'un site scientifique, ainsi que des relations étroites avec les laboratoires garantissent la solidité du projet. Quelle que soit leur origine, ces différents projets de création d'entreprise auront, dans la mesure du possible, une collaboration avec un laboratoire public²⁷. Il est aussi possible que des membres des entreprises se rapprochent des laboratoires dans un second temps pour améliorer leur innovation naissante. En France, près de la moitié des entreprises incubées valorise des résultats de la recherche publique, tout comme en Bretagne (54 projets sur 100 de 2000 à 2009 sont liés à la recherche publique par la collaboration avec un laboratoire). Les autres projets sont aussi issus de la recherche et impliquent des personnels scientifiques tout en valorisant leurs travaux ou bien des personnes formées par la recherche (doctorants, post-doc). Seulement 3 créations bretonnes sont liées à la recherche privée entre 2000 et 2011 alors que ce chiffre monte à 5% sur le plan national (52 en France de 2000 à 2006).

Une fois sélectionnés, les CEI, à travers leur projet innovant, bénéficient d'un apport conséquent pour permettre la création d'entreprise. Fonctionnant sur le principe d'une avance remboursable en cas de succès, les incubateurs proposent en règle générale, en plus d'une intégration dans les réseaux professionnels, un hébergement, un accompagnement au développement qui est personnalisé afin de les aider à s'organiser : structuration, réseautage, mise en place du business plan, constitution de l'équipe, choix du statut juridique de l'organisation, accompagnement pour la propriété industrielle, puis une aide pour la stratégie marketing, l'intermédiation financière, la recherche de partenaires de travail et bien sûr la communication. Ces ressources nécessaires sont les plus habituelles à toute entité naissante pour survivre sur un marché (Chrisman, 1999). L'accompagnement prend forme le plus souvent par le financement de prestations extérieures telles qu'une étude de marché ou le dépôt de brevets en plus de l'intégration au sein de réseaux professionnels qui est le facteur-clé identifié comme le principal apport a posteriori par les CEI. Enfin, des locaux sont prêtés par des laboratoires avant d'entrer plus tard dans des pépinières si l'entreprise est créée.

L'incubateur régional a son siège basé à Rennes au sein de la Maison de la technopole, située sur le site de Beaulieu, haut-lieu de l'innovation technologique des TIC car c'est l'association Rennes Atalante qui assure la gestion juridique et financière de l'incubateur Emergys en plus d'être gestionnaire de la technopole de Rennes-Saint-Malo. Rennes

²⁷ Quatre types de projets sont éligibles pour intégrer Emergys : 1- les projets innovants issus de la recherche publique, c'est-à-dire valorisant les résultats des travaux d'un laboratoire public sans que le chef de projet soit nécessairement issu d'un établissement d'enseignement supérieur et de recherche ; 2- les projets innovants liés à la recherche publique, c'est-à-dire issus du milieu économique mais ayant établi une réelle collaboration avec un laboratoire public et bénéficiant de l'appui du laboratoire ; 3- depuis 2004, les projets lauréats du Concours national d'aide à la création d'entreprises de technologies innovantes du ministère chargé de la recherche, même sans lien à l'origine avec la recherche publique, à la condition d'avoir obtenu la validation technique ou scientifique avant l'entrée en incubation ; 4- les projets valorisant les résultats de la recherche privée, via des conventions de partenariat.

Atalante est une structure associative dont l'équipe est recrutée pour répondre aux besoins des entreprises adhérentes au technopôle rennais, une fois l'accueil et l'implantation réalisés. L'association a des missions proches de celle de l'incubateur : elle aide à finaliser les projets d'implantation de toutes entreprises qui sont dans les domaines de spécialisation du technopôle. Pour cela, l'association composée de plus de 250 adhérents professionnels et scientifiques, oriente vers les interlocuteurs clés et introduit dans le réseau du millier d'entreprises locales et organismes impliqués dans le technopôle rennais. 5 chargés de mission mettent en relation les nouveaux membres de l'association pour de potentiels partenariats industriels, de recherche avec les laboratoires existants, ou bien avec les établissements d'enseignement supérieur afin de travailler avec une main d'œuvre qualifiée. Cette proximité de compétence fait que le personnel dédié à l'incubateur est le même que pour les autres entreprises, principalement au travers des 5 chargés de mission. Le directeur de Rennes Atalante est aussi le directeur de l'incubateur Emergys, ce qui complique la lisibilité de ce dernier en tant qu'entité régionale : un créateur d'entreprise, innovante ou non, rencontrera les mêmes interlocuteurs de soutien, même si ensuite, les besoins ne sont pas les mêmes. Cela n'a pas d'effet sur le nombre d'entreprises innovantes qui prend contact avec l'incubateur et lors des événements de Rennes Atalante, les entreprises incubées à Rennes sont traitées de la même manière que les autres membres de l'association. Ainsi, lors des deux actions spécifiques qui facilitent les relations internes entre les entreprises du technopôle, celles incubées ont toutes leur place : des conférences-débats mensuels intitulées *Les Matinales Rennes Atalante* sont reconnues pour avoir un succès d'audience car elles sont l'occasion de faciliter les échanges entre les membres de l'association à la fois pour se former sur l'actualité économique, technologique ou fiscale mais aussi pour réseauter. De même, l'organisation de groupes de travail thématiques réguliers (technologies de l'information, agroalimentaire, valorisation de la recherche...) rassemble des industriels et des scientifiques et sont des sessions ouvertes à tous. De manière plus managériale, ce sont des groupes de réflexion puis d'action de la dynamique territoriale susceptible d'en découler, qui sont ouverts aux membres participant à la stratégie sur le long terme et qui pilotés par Rennes Atalante, lui conférant un rôle d'animation locale. Les CEI y ont leur place s'ils le souhaitent, au même titre que les autres entrepreneurs.

Ces éléments d'intégration dans le milieu entrepreneurial local peuvent toutefois être opposés à un postulat difficile à vérifier : le fait que Rennes Atalante soit le porteur juridique de l'incubateur sans apport de personnel supplémentaire pour celui-ci, ne contribue pas à une dissociation des activités entre le soutien local des entreprises adhérentes à Rennes Atalante et celui des entreprises innovantes incubées. Le métier des CM est le même auprès de toutes les entreprises. Toutefois, les entreprises incubées ont un profil différent avec des dirigeants qui sont très ancrés dans l'univers de la recherche et par conséquent éloignés de la gestion d'entreprise. La principale différence identifiée est l'aspect « psychosociologique » du CEI incubé. Cette expression utilisée par les CM, montre que leur travail est de transformer celui qui a été chercheur vers le métier d'entrepreneur. En effet, la formation supérieure en France est considérée encore comme distante des préoccupations des entreprises tandis que les universités anglo-saxonnes seraient plus favorables à ce type de transfert de technologies grâce à une promotion de la culture entrepreneuriale à tous les niveaux de l'enseignement (Majoie, 1999). A Rennes, la Maison de l'Innovation Sociale et de l'Entrepreneuriat a été créée en 2010 au sein de l'université Rennes 2 et a dû réorganiser ses

objectifs : au départ pensée pour accompagner les étudiants à la création d'entreprise innovante de la sphère sociale, l'absence de candidat l'amène à sensibiliser les étudiants à l'entrepreneuriat, passant d'un rôle d'acteur à celui de promoteur. Le réseau relationnel des CEI est très resserré parmi les acteurs universitaires et il y a tout un travail d'accompagnement vers les acteurs du marché pour que l'entrepreneur intègre un autre écosystème et bascule vers un environnement organisationnel plus élargi. Cette différence de profil rappelle les travaux de chercheurs américains qui distinguent les network entrepreneurs des solos entrepreneurs, les premiers sachant mobiliser un réseau pour reconnaître leur opportunité de création d'entreprise, tandis que les seconds se suffisent à eux-mêmes dans la conceptualisation de l'idée mais s'isolent pour la dimension entrepreneuriale (Hills & al., 1997). La dimension relationnelle apparaît comme un critère fort pour la réussite de l'entreprise, c'est pour cela que l'intégration au sein d'Emergys s'organise autour de phases de sélection qui impliquent les entrepreneurs plus anciens. Cette organisation autour de l'innovation peut avoir comme conséquence l'homophilie structurelle de ce type de recrutement et de cooptation par les pairs (Crespo, Suire, Vicente, 2013). Des situations peuvent être ambivalentes en matière de confiance et de partage de valeurs au regard du type d'innovation soutenue, aboutissant à un verrouillage de l'innovation.

4. Le partenariat CEI-CM (créateur d'entreprise innovante et chargé de mission de l'incubateur) pour l'encastrement social

L'incubateur tient le rôle de filtre par rapport à l'ensemble des prestataires qui essaient d'entrer en lien avec les nouvelles entreprises, garantissant le bon fonctionnement des partenariats (Chabaud & al., 2005, p.7). En effet, les CEI intègrent d'autres réseaux d'accompagnement et ne reposent pas tous leur soutien sur l'incubateur. L'encadrement social s'effectue au sens de Mark Granovetter, combinant l'encastrement relationnel et l'encastrement structural, offrant alors une pérennité des relations dans le milieu d'affaires. Les CM de l'incubateur encadrent les CEI, déterminent les prestations nécessaires au projet et aux porteurs, pour en assurer le suivi. Il est important de savoir juger les réels besoins pour ne pas glisser vers des études peu utiles, confirmant ce qui est déjà sûr ou servant à légitimer autre chose que le soutien à l'entreprise. L'exemple de l'incubateur ardennois montre les limites des financements publics pour une aide managériale (Berger-Douce, 2003). En concertation avec les CEI, les CM qualifient la faisabilité économique et industrielle du projet avant d'aborder la recherche du premier financement. Ils ont donc la responsabilité d'évaluer s'il faut arrêter les opérations qui ne paraissent pas viables. Les incubateurs doivent se cantonner à leur mission et ne pas entrer dans les phases de « pré-incubation » (études préalables de faisabilité technique avant la sélection du projet qui doivent être assurées par d'autres accompagnants) ni de « post-incubation », (phases ultérieures de développement industriel de l'entreprise ni même des conseils apportés aux entreprises sorties de l'incubateur) qui ont d'autres instances dédiées (CEEI²⁸, pépinières...) pour prendre le relai. C'est une restriction d'autant plus difficile à respecter que les différentes étapes n'ont pas les mêmes risques. Les étapes de création qui vont de la faisabilité tant technique qu'économique jusqu'au prototypage sont plutôt considérées comme bien accompagnées par les CM tandis que l'industrialisation et la commercialisation

²⁸ Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation

de l'innovation sont des phases moins encadrées (SRI, 2008, p.12), notamment pour la difficulté de répondre à des besoins de marché d'une innovation qui est trop souvent en décalage avec la société.

Les différentes phases de l'accompagnement proposées par l'incubateur sont clairement d'ordre relationnel et basées sur des expertises en gestion d'entreprise²⁹. Peut y être ajouté le soutien psychologique aussi appelé coaching afin de rompre avec la solitude de l'entrepreneur (Albert, Bernasconi & Gaynor, 2002). Ce coaching est à prendre en compte de manière primordiale puisque dans une enquête auprès des entrepreneurs (Novancia, 2011), ces derniers estiment que la fonction de direction générale, celle qu'ils occupent, est la plus stressante dans l'entreprise, suivie de la fonction commerciale, et de la finance, c'est-à-dire les trois apports proposés par l'incubateur. Interrogés sur les difficultés qu'ils éprouvent dans l'exercice de leurs fonctions, les entrepreneurs citent d'abord le stress lié aux responsabilités et aux résultats (44,8% des personnes interrogées), le contexte économique difficile (34,8%) puis le caractère artificiel des relations humaines (20%). Ce dernier point est important puisque sur une autre question, l'aspect relationnel est mis en avant par les entrepreneurs comme étant leur seconde plus grande source de satisfaction (derrière les résultats visibles) et, loin devant la reconnaissance professionnelle et la variété des missions. Si les travaux scientifiques sur l'accompagnement d'entreprise ont l'habitude de souligner le besoin des futurs entrepreneurs en matière de ressources, plus récemment, des travaux mettent en exergue un second rôle essentiel qui consiste à permettre à l'entrepreneur accompagné d'acquérir des savoir-faire le rendant autonome et apte à gérer sur le long terme son entreprise (Chabaud & al., 2005). La variabilité des différentes aides précitées pour le bon développement des entreprises nouvelles tient au fait que chaque outil est destiné à remédier à des faiblesses diverses de la nouvelle entité. Mais dans l'ensemble des cas, la dimension relationnelle tient une importance majeure, constitutive du succès de l'entreprise. En plus de la proximité géographique, c'est bien la proximité relationnelle des acteurs qui déterminent l'ampleur des externalités de connaissance (Madiès & Prager, 2008), ainsi, dans le cadre de la théorie des réseaux sociaux, est distingué le double apport de l'incubateur : les réseaux internes de l'entrepreneur et les réseaux externes.

4.1 Les réseaux internes : l'apport de l'entre soi et ses limites

L'événement des *Matinales* est ouvert à l'ensemble des membres de l'association Rennes Atalante. Au rythme d'un rassemblement tous les 2 mois environ, cet outil d'échange donne la part belle aux entreprises incubées, notamment lors d'une *Matinale* qui, chaque année est

²⁹ On retrouve le plus souvent le phasage du projet et la construction d'un calendrier des actions à réaliser pendant la période d'incubation, l'assistance en matière de propriété industrielle, l'aide à la constitution ou au renforcement de l'équipe, l'aide à l'élaboration d'un cahier des charges (assistance au choix des sous-traitants, puis sélection, qualification, suivi et évaluation des prestations externes réalisées pour le compte des porteurs de projet), l'accompagnement dans l'élaboration du plan d'affaires, l'accompagnement dans la définition de la stratégie marketing de l'entreprise, l'intermédiation financière et la recherche de partenaires (investisseurs privés, fonds d'amorçage), dans la recherche de financement de haut de bilan, l'accompagnement dans la recherche et le montage de dossiers de demandes d'aides, l'assistance à la recherche de partenaires industriels, l'accompagnement en termes de communication et de promotion de l'entreprise (notamment faire venir les médias comme la presse locale, régionale, nationale, télévision... pour des occasions ciblées, en tant qu'institution territoriale), la mise en place d'actions de formation sur mesure tout au long de la période d'incubation.

un succès d'audience lorsqu'il s'agit de présenter les dernières entreprises implantées à Rennes. De même, celles qui ont achevées leur incubation et viennent d'entrer en pépinière ou se lancent sur le marché sont systématiquement présentées à la communauté technopolitaine à travers ce rendez-vous fréquenté, notamment par des business angels. Cette culture de rencontre sur le site technopolitain contribue aux relations spécifiques liées à l'incubation. Concernant plus précisément les réseaux internes au sein de l'incubateur, il s'agit de prendre en compte la dynamique relationnelle entre le CEI et le CM. Cette relation a une forme intime dans la mesure où chaque chargé de mission est responsable du suivi des projets incubés. L'aboutissement relationnel est la quête d'une autonomie grâce à des apprentissages multiples qui sont basés sur les relations interpersonnelles avec plusieurs partenaires, en tant que compétence clé qui correspond au bon développement des petites entreprises. Pour cela, le suivi psychologique par l'incubateur est important, laissant la place à une confrontation des représentations de part et d'autre (Vertstraete, 1997) pour une mise en confiance. L'écoute mutuelle est un critère essentiel qui n'est pas assez traité en tant qu'outil d'accompagnement. Cette écoute ne concerne pas strictement la relation CEI-CM. Les CEI entre eux ont des relations qui peuvent être professionnelles (il arrive que l'un devienne client de l'autre) mais surtout, une communauté de pratique peut se créer informellement (Lamy, 2012), participant à l'identité professionnelle lorsque chacun se raconte auprès des autres entrepreneurs, eux aussi en quête de repères pour se rassurer. A l'origine, les communautés de pratique étaient considérées comme des entités qui émergent du fait de l'existence d'une pratique commune : *la pratique commune amène la communauté*. Toutefois, A. Lamy ne recommande pas la dimension utilitariste des communautés de pratique, en tant qu'institutionnalisation systématique. Il la réfute comme méthode d'organisation et de management : *la communauté viserait à organiser la pratique*. Si l'on en reste à l'idée de simple échange, favoriser le partage entre praticiens permettra ou non de faire émerger une communauté strictement à partir de la capacité des acteurs à développer une pratique commune. Mais cette situation n'est pas garantie à chaque fois. Or des incubateurs, pour justifier leur rôle, ont tendance à faciliter l'institutionnalisation de ces formes organisationnelles. Cela apparaît comme une légitimation de leur rôle d'accompagnant. Toute la difficulté repose donc sur la dimension ascendante de ces moments qui doivent provenir d'une volonté commune et non être proposé par les CM.

L'apprentissage en incubation se fait grâce à l'échange avec les pairs, ceux qui sont passés par les mêmes étapes pour construire leur entreprise dans l'objectif de rendre pérenne le projet de technologie innovante. Cette forme de réseautage se conjugue avec un rapprochement de l'entrepreneur vers des acteurs complémentaires qui peuvent l'aider à structurer et réaliser son projet. Dans les deux cas, c'est bien le rôle des réseaux dans la dynamique du projet entrepreneurial qui est une condition à la réussite de l'affaire. Des chercheurs se sont intéressés à ces liens ; les travaux de Ronald Burt démontrant le caractère fondamental des réseaux bâtis à partir des intérêts personnels de chacun, tandis que Mark Granovetter analyse la nature des réseaux mobilisés et la tension entre l'encastrement (pour assurer la confiance et la délégation de ressource ou d'autorité) et le désencastrement (dissocier les relations personnelles et professionnelles) qui caractérisent l'activité de l'entrepreneur. Il considère que les liens faibles (épisodiques, sans profondeur relationnelle) sont une condition de la réussite du projet, notamment pour mieux saisir l'environnement dans lequel on est (compréhension des dynamiques individuelles, organisation des communautés professionnelles, accès à des informations issues de réseaux

éloignés des réseaux quotidiens) mais aussi pour tenir un rôle de médiateur entre les différents réseaux (pour combler ce que Burt appelle les trous structurels – 2000). La théorie est la suivante : les individus qui vivent à une intersection de différents univers sociaux ont plus de chances d'avoir de bonnes idées (Burt, 2002, p.1) car l'individu est confronté aux différentes façons de voir divers réseaux et peut ainsi observer d'une part les apports de chaque réseau pour les autres et les manques de chaque réseau, ce qui le place en bonne position pour innover. Il en retire des bénéfices informationnels et un meilleur contrôle de l'information tout en optimisant la capacité à l'innovation disruptive (Crespo, Suire, Vicente, 2013). Cette position de « go between » ou de passerelles permet aussi une très bonne diffusion de l'information afin de communiquer sur les différents projets à promouvoir (Castellan, 1973) : le cheminement de l'information est une diffusion lente d'un réseau à l'autre dans la mesure où les personnes communes à plusieurs réseaux sont rares ; la diffusion est bien plus forte à partir d'individus clés liées à des membres d'autres réseaux.

4.2 Les relations externes : le passage difficile de la sphère publique à la sphère privée

L'incubateur joue un rôle de premier plan pour l'intégration dans les réseaux qui ouvrent vers des partenaires variés et de nature différente en étant des médiateurs dans les trous structurels (Chabaud, Perret & al., 2003). Les liens avec les laboratoires permettent d'identifier les porteurs de projets naissants et les liens avec les autres partenaires sont pour le développement du projet (organismes financiers, CCI, consultants, prestataires de services manageriaux). Le statut de l'incubateur (privé ou public) n'oriente pas vers les mêmes réseaux : les relations d'affaire que l'on peut rassembler sous l'expression de *business* sont l'apanage des incubateurs privés tandis que les incubateurs publics sont plus orientés sur des aides pratiques. Le MER stipule que l'incubateur doit faire bénéficier le CEI de son réseau de relations avec tous les acteurs économiques (entreprises, banques, investisseurs, pépinières...) et préparer au mieux le créateur à la recherche des premiers financements et des premières levées de fonds, qui est l'étape cruciale pour la création de l'entreprise (MER, 2004). Dans sa thèse, A. Lamy conclue que « les incubateurs sont ainsi confrontés en permanence à deux logiques institutionnelles, une logique de marché partagée par les entreprises accompagnées et un certain nombre d'acteurs de l'environnement socio-économique, et une logique de service public largement dominante chez les promoteurs des incubateurs que sont le Ministère de la recherche et les établissements publics de recherche » (Lamy, 2012) et il a identifié dans l'étude de cas de l'incubateur Normandie Innovation, une capacité à équilibrer ces deux manières de fonctionner.

Chabaud et al. accordent une importance au profil du directeur de l'incubateur, celui qui facilite le réseautage selon son parcours, son actuelle insertion dans différents réseaux, tandis que les pépinières sont particulièrement faibles pour cet apport. Un directeur d'incubateur doit idéalement avoir une expérience du monde de l'entreprise, du management et de la valorisation (MER, 2004). Il doit s'entourer d'une équipe aux membres complémentaires et peut solliciter des expertises externes (consultatives et à l'usage du directeur pour l'aider dans sa prise de décision). C'est un individu clé qui est attendu, avec un profil d'entrepreneur qui sait prendre des risques. Plus largement, selon A. Lamy, la contradiction entre les deux logiques (de marché et de service public) peut s'associer à la logique professionnelle de l'entité étudiée, qui s'analyse par le type de recrutement des membres de l'organisation (issus de la sphère public ou de l'entrepreneuriat) et le

réseautage qui en découle. Le directeur de l'incubateur breton a un parcours qui tisse les liens entre l'institution publique et les entreprises et dont on peut supposer une primauté accordée à la sphère publique : issu de l'ingénierie électronique, il a passé 4 années au sein de la direction du développement économique de Rennes Métropole avant d'avoir été lui-même accompagnateur d'entreprises pendant 2 ans. De la même manière, les CM doivent avoir l'expérience du milieu industriel et commercial, le management de projets, l'ingénierie financière, la veille technologique, la capacité à constituer et à animer un réseau. Pour cela, les membres de l'équipe doivent bénéficier de formations régulières. L'équipe rennaise de l'incubateur breton est ancrée dans ce profil, même si certains membres y travaillent depuis plusieurs années, ce qui questionne la capacité de renouvellement des réseaux. L'organisation sociologique de l'incubateur montre que les liens avec l'institution métropolitaine, le principal financeur³⁰ de l'association technopolitaine rennaise, sont forts, au détriment d'un versant entrepreneurial marqué. On est bien dans le modèle observé dans la thèse d'A. Lamy. Le double rôle de dirigeant d'une technopôle et d'un incubateur amène vers une dominante de la sphère publique, ce qui ne facilite pas la mise sur le marché. Toutefois, il est difficile d'identifier si ce penchant vers la logique de service public n'est pas facilitée par la taille des villes bretonnes dont Rennes est la plus importante et qui accueillent peu d'entrepreneurs puissants sur le plan national et international. Les villes bretonnes n'offrent pas un climat d'affaires particulièrement ouvert sur le risque et la dimension business que l'on trouve dans de grandes villes mondiales d'une toute autre envergure. Dans le cadre de la stratégie de développement économique de la communauté d'agglomération impulsée en 2011 et 2012, le climat d'affaires a été l'un des projets à consolider mais les préconisations qui en sont ressorties ne présagent pas une capacité à renforcer ce point faible qui est structurel à la capitale bretonne.

Pour autant, la création d'entreprise innovante est plus forte sur le territoire rennais qu'ailleurs en Bretagne, corrélant le poids économique des pôles bretons. Les projets se répartissent en Bretagne proportionnellement à la densité des activités de recherche des différentes villes, ce qui octroie un projet sur deux à Rennes, tandis que le deuxième pôle, Brest, en concentre moins d'un quart. L'introduction dans la communauté des entreprises technopolitaines locale repose sur une mise en avant d'atouts d'ordre territoriaux et culturels et qui attireraient les nouveaux membres : la proximité des campus pour le recrutement aisé d'un personnel bien formé ; l'environnement technologique valorisant des technopoles qui rassemblent plusieurs milliers de chercheurs ; la proximité de grands donneurs d'ordres industriels et de grands comptes ; l'intégration dans les réseaux de collaborations de l'innovation ; avec la mise en avant de l'attrait (défini dans le texte sur les AIS) composé du cadre de vie, de la proximité de Paris, de la modération des coûts immobiliers... l'Ouest de la France est une localisation recherchée par les entreprises souhaitant assurer leur développement et la connexion avec l'extérieur de la Bretagne est facilitée en étant proche de Rennes. Françaises ou étrangères, ces entreprises connaissent souvent le potentiel scientifique et technologique du territoire grâce à un partenaire industriel déjà présent en Ille-et-Vilaine. En réalité, ces atouts territoriaux ne sont pas prouvés en tant que levier de développement mais il est socialement admis que la proximité de telles aménités facilite le développement de l'entreprise et plus largement le développement du territoire. Aucun de ces atouts n'est spécifique à Rennes ou même la

³⁰ RM finance près de la moitié du budget annuel de l'association Technopolitaine, loin devant le conseil général (18%, le conseil régional (13%), l'agglomération malouine (9%) et les entreprises elles-mêmes (9%).

région Bretagne, mais ce sont bien des atouts que l'on retrouve dans bon nombres de villes françaises.

Le rapprochement vers les pairs et l'orientation vers les soutiens managériaux sont la mission principale des incubateurs, et peu de place est accordée au capital-risque avec une quête de retour sur investissement, formule que l'on retrouve davantage dans les incubateurs privés (Chabaud & al., p.14). Or l'ensemble de l'accompagnement possible par les pouvoirs publics nationaux ou locaux ne sauraient être suffisant dans la mesure où la jeune société a aussi besoin de fonds financiers (Martin & Scott, 2000). Sur ce point, un réseau d'acteurs privés rennais existe, le plus important de Bretagne. Parmi les partenaires financiers, plusieurs entités solides sont impliquées dans un travail récurrent avec l'incubateur. Des investisseurs qui font des choix géographiques comme Bretagne Jeunes Entreprises (BJE) ou Ouest-Ventures. La première est une société de capital-risque qui a un caractère institutionnel (CRB et CDC Entreprises sont actionnaires), dédiée aux jeunes entreprises installées en Bretagne. Grâce à ses apports en capitaux issus de quatre banques régionales (Banque populaire de l'Ouest, Crédit Mutuel de Bretagne, Caisse d'épargne Bretagne-Pays de Loire, Crédit Agricole) ainsi que d'OSEO Bretagne, BJE contribue à structurer et sécuriser les jeunes entreprises bretonnes. La seconde soutient des entreprises basées exclusivement en Basse-Normandie, Pays-de-la-Loire et Bretagne et comme la première, elle est installée à Rennes. Ce n'est pas le cas de la société financière Lorient Développement qui propose de petits investissements pour les entreprises lorientaises, en tant que société de capital risque de proximité. Rattachée à l'agence d'urbanisme du Pays de Lorient, c'est une entité liée à la sphère publique, au contraire des deux suivantes : iSource et Innovacom. Ces deux investisseurs en capital-risque ont une spécialité thématique autour des TIC. iSource est depuis 1998 un investisseur en capital-risque spécialisé auprès des jeunes entreprises (moins de 5 ans d'existence) dans le secteur des TIC (développement de logiciels, conception de composants pour la téléphonie, services Internet ou multimédia nouveaux). Cet investisseur travaille avec d'autres détecteurs que les incubateurs publics. Innovacom est une entité de capital-risque détenue à 50 % par France Telecom Capital Development, entité qui gère les participations de France Télécom-Orange. Acteur majeur du capital-risque en France, Innovacom est l'un des rares fonds français présent à l'international puisqu'en plus de Paris, il est basé à Stockholm. En définitive, l'ensemble de ces partenaires est suffisamment varié pour soutenir la non-spécialisation de l'incubateur, bien que l'on puisse observer une organisation dédiée aux TIC, en tant que secteur porteur. Rennes est en Bretagne une place d'affaires clé de l'ensemble de ces partenariats, par la localisation des investisseurs et la spécialisation des domaines d'activités. Pour autant, la mise en place de financements par la Région Bretagne (comme le PHAR) ou plus largement des fonds d'amorçage régional, c'est-à-dire des financements publics qui fonctionnent sur des principes proches de ceux des financeurs privés, témoignent d'un manque d'investisseurs privés qui seraient disposés à financer les jeunes entreprises technologiques rennaises et bretonnes.

Conclusion : de nouveaux modes d'accompagnement

L'incubateur Emergys offre une dynamique et un milieu fertiles à l'innovation qui s'arrogent d'un climat d'affaire adéquat à la création d'entreprise innovante, répondant ainsi à la

définition communément admise d'un incubateur dans la communauté scientifique : « l'accompagnement se présente comme une pratique d'aide à la création d'entreprise, fondée sur une relation qui s'établit dans la durée et n'est pas ponctuelle, entre un entrepreneur et un individu externe au projet de création. A travers cette relation, l'entrepreneur va réaliser des apprentissages multiples et pouvoir accéder à des ressources ou développer des compétences utiles à la concrétisation de son projet » (Fayolle & Cusin, 2005, p.79). Bien que le marché soit une incitation en soi, l'accompagnement précoce des entreprises pour permettre leur éclosion est un défi. Récemment, l'émergence d'un certain nombre de tiers lieux institutionnalisés (Oldenburg, 1991) et en premier lieu le réseau des cantines numériques, offre une complémentarité aux dispositifs plus anciens en se positionnant en phase amont des projets, que ce soit pour des phases d'idéation, de maturation ou encore de mise en réseau des compétences. Ces nouveaux dispositifs ont le même objectif de sortir l'entrepreneur le plus tôt possible de son isolement. Aujourd'hui ce mouvement en plein essor³¹ en France et dans le monde navigue entre réelle volonté de porter l'innovation collective sur les territoires et un instrument de valorisation des politiques publiques. Le texte de Raphaël Suire dans le cadre du projet POPSU Rennes donne des éléments d'analyse sur la Cantine Numérique Rennaise. Son émergence repose sur une différence forte : les cantines et les tiers lieux sont nés dans un contexte foisonnant d'entrepreneuriat et sont plutôt dans une démarche ascendante (bottom-up), ce qui n'empêche pas la présence de l'acteur public qui peut tenir le rôle de levier du développement local. C'est une démarche qui se différencie de celle descendante (top down) où l'Etat impulse pour que les technopôles portent ensuite les projets d'incubateur. L'espace urbain est immédiatement ciblé, au détriment de l'échelon régional, échelon intermédiaire qui relie à l'Etat. Au regard de ce qui vient d'être expliqué pour les incubateurs, on peut s'interroger sur l'acteur public local qui a souvent piloté, financé et co-construit la décision, ce qui questionne son influence sur l'objet cantine (Suire, 2013). Tout comme la Cantine consulte les membres de Rennes Métropole lors des prises de décision stratégiques, les incubateurs ont connu la même configuration à leurs débuts avec des acteurs publics très présents. D'une part, la volonté de disposer d'un incubateur dans chaque région administrative a été une règle implicite qui n'a pas été imposée dans l'appel à projet de la fin du XX^e siècle ; d'autre part, un commissaire du gouvernement avait accès aux divers fonctionnements juridiques des incubateurs afin d'observer et comparer le mode administratif de chacun d'eux. Ainsi, l'influence du service public a contribué à orienter l'évolution des incubateurs, tout comme aujourd'hui, les instances métropolitaines agissent sur l'évolution stratégique des cantines numériques, que ce soit à Rennes mais aussi à Rouen ou Brest. La situation nantaise est toute autre, montrant un autre modèle de fonctionnement où les pouvoirs publics sont peu présents.

Bibliographie

³¹ En octobre 2012, plus de 2000 espaces de co-working et tiers lieux associés sont recensés dans le monde (2072 exactement dont 878 en Europe, 797 en Amérique du Nord, 176 en Asie, 126 en Amérique du Sud, 72 en Australie, 23 en Afrique). En France, les Cantines sont installées ou en sont en cours, tellement le phénomène est récent et plaît aux acteurs locaux, dans plusieurs villes : Paris, Lille, Lyon et Marseille pour les plus grandes métropoles, puis les grandes villes que sont Strasbourg, Nice, Nantes, Bordeaux, Rennes, Brest, Rouen ou Caen. Les Cantines « historiques » (Paris, Rennes, Nantes, Toulouse, Toulon) se sont regroupées au sein du réseau des cantines afin de protéger et d'accorder le label Cantine aux tiers-lieux qui en feraient la demande et qui présenteraient des caractéristiques conformes au cahier des charges rédigé par le réseau.

Albert P., Bernasconi M. & Gaynor L., 2002, Les incubateurs, émergence d'une nouvelle industrie. Comparaison des acteurs et de leur stratégie : France, Allemagne, Grande Bretagne, éd. Miméo

Aghion P., Askenazy P., Berman N., Crette G. et Eymard L., 2008, "Credit constraints and the cyclical nature of R & D investment: Evidence from France", PSE Working Paper, n°26

Berger-Douce S., 2003, L'incubateur régional, catalyseur du processus entrepreneurial ?, intervention lors du colloque L'entrepreneur en action : contextes et pratiques à Agadir, 23 et 24 octobre

Burt R., 2000, The network structure of social capital, in Sutton R.I. & Staw B (eds), Research in organizational behavior, vol.22, Greenwich, ed. JAI press

CSES, 2002, Center for strategy and evaluation services, 2002, Benchmarking of business incubators, final report, commission européenne

Chabaud D., Charrière V., Ehlinger S., Perret V., Revault, N., 2002, Entrepreneuriat, pépinières et incubateurs: un programme de recherche focalisé sur les structures d'accompagnement, communication lors des 16^è journées nationales des IAE à Paris

Chabaud D., Ehlinger S. & Perret V., 2003, Les incubateurs d'entreprises innovantes: un réseau entrepreneurial reconfiguré, intervention lors de la 12^è conférence de l'AIMS à Carthage du 3 au 6 juin

Commission européenne, 1998, Meilleures pratiques dans le domaine des pépinières d'entreprise et du soutien à l'innovation, Helsinki

Chrisman J.J., 1999, The Influence of Outsider-Generated Knowledge Resources on Venture Creation, Journal of Small Business Management, n°37-4, pp.42-58

Crespo J., Suire R. et Vicente J., 2013, Lock in or Lock out? How structural properties of knowledge networks affect regional resilience? in Journal of Economic Geography, 4, pp.

Crevoisier O., 1994, « Dynamique industrielle et dynamique régionale : l'articulation par les milieux innovateurs », *Revue d'Economie Industrielle*, n° 70, pp.33-48

Fayolle A. & Cuzin R., 2005, « Les dimensions structurantes de l'accompagnement en création d'entreprise », *La Revue des Sciences de Gestion*, n° 210, pp.77-88

Gaujard & Lenclud, 2011, « Regards sur les effets d'une formation en entrepreneuriat sur des élèves-ingénieurs », lors des journées Regards croisés sur les pratiques de l'accompagnement, APCE

Granovetter M. 2000, *Le marché autrement. Les réseaux dans l'économie*. introduction, éd. Desclée de Brouwer, 239 p.

Hargadon & Douglas, 2001, When innovations meet institutions: Edison and the design of electric light, *Administrative Science Quarterly*, n°46, pp.476-501

Harfi M. et Mathieu C., 2009, "Investissement en R & D des entreprises et cycles économiques dans les pays de l'OCDE", La Note de veille, n°153, Centre d'analyse stratégique, octobre

Hernandez E-M., 2006, « Les trois dimensions de la décision d'entreprendre », in revue française de gestion, pp.337-358

Hills G.E., Lumpkin G.T. & Singh R.P., 1997, Opportunity recognition: perceptions and behaviors of entrepreneurs, in *Frontiers of entrepreneurship research*, Wellesley, MA, Babson college

Hite J. & Hesterly W.S., 2001, The evolution of firm networks: from emergence to early growth of the firm, in *Strategic management Journal*, 22-3, pp.275-286

Hoffmann-Martinot V., 1999, Les grandes villes françaises : une démocratie en souffrance », in Gabriel O. & Hoffmann-Martinot V., *Démocratie urbaines. L'Etat de la démocratie dans les grandes villes de 12 pays industrialisés*, éd. L'Harmattan

Lamy A., 2012, « La fabrique de l'accompagnement entrepreneurial : le cas d'un incubateur technologique régional », thèse de doctorat en Science de gestion, Université de Caen-Basse-Normandie

Madiès & Prager, 2008 Centre d'analyse stratégique Note d'analyse 208, Entreprises et innovation Les aides publiques à la R & D : mieux les évaluer et les coordonner pour améliorer leur efficacité

Majoie B., 1999, Recherche et innovation : la France dans la compétition, La Documentation Française

Martin S. et Scott J.T., 2000, "The nature of innovation market failure and the design of public support for private innovation", *Research Policy*, n°29, pp. 437-447

- Malerba F., 1999, "Sectoral Systems of Innovation and Production", *DRUID Conference in National Innovation Systems, Industrial Dynamics and Innovation Policy*, Rebuild, pp.9-12,
- Martinez M., 2004, Etude Rexecode-IDATE, rapport final pour la DIGITIP, 53 p.
- Miège B., 1996. *La société conquise par la communication. I. Logiques sociales*, Grenoble : PUG, 226 p.
- Ministère de la recherche, 2001, Les incubateurs d'entreprises innovantes liés à la recherche publique, bilan intermédiaire
- Ministère de la recherche, 2004, Objectifs et bonnes pratiques de fonctionnement des incubateurs liés à la recherche publique pour la période 2004-2006, 10 p.
- Novancia, 2011, Perception d'entrepreneurs en activité et de jeunes se destinant à cette carrière, septembre, Enquête auprès de 250 entrepreneurs et 250 dirigeants commerciaux
- Oldenburg R., 1991, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*, ed. Marlowe & Company
- Schumpeter JA., 1990 (1972), *Capitalisme, socialisme et démocratie : Suivi de Les possibilités actuelles du socialisme*, éd. Payot, 451 p.
- Stinchcombe A.L., 1965, Social Structure and organizations, in J.G.March (ed.), *Handbook of Organizations*, pp.142-193
- Schéma Régional de l'Innovation de la région Bretagne, 2008, 147 p.
- Stark D., 2009, *The sense of dissonance. Accounts of Worth in Economic Life*, Princeton University Press, 245 p.
- Suire R., 2004, « Des réseaux de l'entrepreneur aux ressorts du créatif : quelles stratégies pour les territoires ? », *Revue Internationale des PME*, 2, p123-145,
- Suire R., 2013, « Numérique : Rennes à la peine, Nantes s'envole » *Revue Place publique* n°23, pp., 131-134
- Versaete T., 1997, Cartographie cognitive et accompagnement du créateur d'entreprise, *Revue Internationale PME*, vol.10, n°1
- Verzat C. & Bachelet R., 2006, "Helping engubeers to become entrepreneurs. Attitudes, behaviours, beleifs, skills: what are the educational factors in their entrepreneurial spirit?", *Proceedings of the InEnt conference in Grenoble*

Encart n° 2 : L'entrepreneuriat basé sur la passion : quel public vise l'incubateur ?

Les personnes visées par ces dispositifs sont des entrepreneurs qu'il n'est pas toujours aisé d'identifier. Avec le développement des CDD (80% des emplois signés en 2012), de la vacation et de l'intérim mais aussi de la sous-traitance, de l'externalisation ou du portage salarial, l'emploi est dans une mouvance qui incite à ce qu'il soit considéré comme une mission (avec des objectifs et des résultats) plutôt qu'une fonction.

Parmi les différents publics concernés, plusieurs profils comme les chômeurs longue durée et les allocataires RSA, les jeunes trentenaires avec une faible expérience professionnelle, ceux de plus de 45 ans qui sont déjà perçus comme des séniors, les femmes qui ont interrompus leur carrière ou les diplômés qui sont dans des emplois précaires (pompiste, caissier...) décalé de leur bac+8, sont susceptibles d'entreprendre afin de rebondir vis-à-vis d'une page professionnelle à tourner. Ces profils peuvent être intéressés par l'entrepreneuriat dès lors que chacun est animé de qualités permettant de vivre professionnellement le parcours de mise en route. L'autonomie, la forte adaptabilité, une grande capacité de travail et un sens de la décision sont les qualités reconnues d'un entrepreneur. Caroline Verzat et Rémi Bachelet ont montré que l'entourage du jeune entrepreneur (amis, enseignants, professionnels dans le cadre de stages) influence l'importance accordée au désir d'entreprendre. Mais nos entretiens auprès des accompagnateurs à la création d'entreprise laissent observer que le tempérament d'entrepreneur est un critère informel qui oriente le choix de ceux qui sont suivis. C'est une sélection qui se fait d'elle-même. Dans la mesure où la durée moyenne d'accompagnement est de l'ordre de quelques heures, il s'avère que le porteur de projet est condamné à être habile :

en effet, le suivi répond plus à des logiques de validation du travail.

Par exemple, trois types de motivations justifient la volonté d'étudiants ingénieurs à choisir les options de cours sur l'entrepreneuriat (Gaujard & Lenclud, 2011) : s'essayer au métier d'entrepreneur, bien souvent issue d'une passion (sportive, culturelle, technologique) ; acquérir les compétences entrepreneuriales (compréhension transversale de ce qu'est une entreprise, bases managériales, atout lors d'entretien d'embauche) ; élargir son champ du devenir professionnel pour ne pas le cantonner au statut d'ingénieur qui déçoit au fil de la formation. Qu'il s'agisse d'oser, de se distinguer ou de disposer de nouvelles compétences, une performance globale est nécessaire pour être entrepreneur, c'est-à-dire une satisfaction de l'entrepreneur qui soit idéalement économique, sociale et environnementale (Renouf, 2011). Jérémie Renouf qualifie la performance globale comme « un ensemble de motivations plus ou moins fortes, intrinsèques à l'entrepreneur mais dont la caractéristique commune guide l'entrepreneur dans ses choix d'affaires. La satisfaction de ses motivations intégrée dans une performance dominante constituant pour lui des étapes en vue d'atteindre une performance globale, à plus long terme. L'ensemble du processus constitue alors sa vision personnelle ». Il se base sur la triple dimension du phénomène entrepreneurial pensée par Emile-Michel Hernandez (2006). Les trois quêtes de l'entrepreneur évoluent au fil du temps dans leur rôle dominant. La création de richesse (pérenniser l'entreprise, faire de la marge, développer l'entreprise, saisir des opportunités, décupler les contrats, améliorer la notoriété, adapter l'entreprise au marché...), la création de sens dans son environnement direct (s'accorder avec ses valeurs personnelles, familiales et les transmettre, fierté du statut de dirigeant, liberté professionnelle pour concilier avec la vie professionnelle, travailler pour soi...), et la création de liens sociaux (satisfaire la clientèle ou faire plaisir, protéger l'emploi de l'équipe ou embaucher, construire une gouvernance participative, transmettre ses valeurs à la clientèle...) sont trois quêtes qui, une fois accomplies permettent la performance globale de l'entrepreneur. Seule la création de richesse est une contrainte et c'est bien sur ce plan que l'accompagnement se fait. La création de sens peut être renforcée, notamment avec les tiers lieux.

III. L'attractivité c'est aussi l'attrait : l'étude d'une politique métropolitaine qui vise les créatifs³²

Dans le sillon de la Nouvelle Economie Géographique (Krugman, 1980) qui considère que les logiques d'agglomération sont au cœur de la dynamique des échanges, des théories de l'économie urbaine tendent à démontrer que la compétitivité d'un territoire se retrouve dans sa capacité à attirer une population spécifique permettant l'essor d'activités innovantes, une valorisation de l'image de la ville et des investissements économiques sur le long terme afin de tirer profit des mécanismes capitalistes mondialisés. En somme, l'attractivité des territoires au XXI^e siècle, dans sa nouvelle définition qui consiste à la fois à attirer mais aussi à retenir, ne peut se décliner en la seule capacité d'aimer directement des investissements de production, mais de posséder au préalable une masse critique de population dite de la « classe créative » (Florida, 2002).

Ces théories font écho aux politiques urbaines qui soutiennent la métropolité, c'est-à-dire la dimension visible de la métropolisation des grandes villes, sous la forme d'une démonstration auprès de différents publics de ce qui fait la « grande ville », notamment via la polarisation (projets urbains, événements phares, mise en tourisme, politique de mobilité innovante...). A partir de discours communicationnels, de projets d'envergure ou d'orientations stratégiques, les politiques publiques des villes s'organisent de concert pour tendre vers l'idéologie de la métropole, celle qui est attirante, qui rayonne grâce à des aménités diverses. Parmi ces aménités, l'investissement des villes dans les projets universitaires devient un objectif important, comme par exemple les plans campus ou la construction d'une cité internationale qui est un projet ambitieux d'accueil d'un public spécifique dans la ville : le chercheur étranger qui vient ponctuellement pour exercer son activité. Bordeaux, Nantes, Brest, Clermont-Ferrand se sont inscrits dans cette démarche et Rennes développe aussi sa cité internationale. Plus largement, c'est l'action publique autour du chercheur universitaire qui est ici traitée, en ce qu'il est considéré comme l'un des talents de la sphère des créatifs³³ pensée par Richard Florida.

Dans un premier temps, le dispositif AIS est étudié en tant que soutien à la créativité et interroge la place de l'économie de la connaissance dans les politiques publiques d'une métropole. Une combinaison de raisons amène les chercheurs à s'installer sur Rennes dont la majorité est de l'ordre d'une imposition plus que d'un choix. Un marché de l'emploi dur dans le secteur de la recherche, pour accéder à une structure d'accueil permettant de nourrir les ambitions de recherche, au sein d'un cadre de travail métropolitain qui offre le plus de service possible, font qu'un recrutement de chercheur dans une ville est plus

³² Partie portée par Charles-Edouard Houllier-Guibert (*Université de Rouen*), Thibault Le Corre (*Université Rennes 2*), Bertrand Moro (*Université Rennes 2*)

³³ La notion de classe créative est assez décriée car considérée comme peu rigoureuse sur le plan sociologique, créée avec des contours flous. Mais on ne peut nier qu'émerge au début du XXI^e siècle un groupe social, hétérogène du point de vue des PCS (architectes, chercheurs, artistes, hommes d'affaires, urbanistes...), dont les membres ont comme point commun de créer au sein de leur activité, réaliser des choses, inventer, afin de s'accomplir. R. Florida désigne le *noyau super créatif* comme étant composé d'individus oeuvrant dans les domaines de l'informatique et les mathématiques, l'architecture et l'ingénierie, les sciences sociales, les sciences de la vie et les sciences physiques, l'éducation, la formation et les bibliothèques, les arts, le design, le divertissement, le sport et les médias.

souvent une contrainte aussi, le dispositif AIS apparaît comme un élément positif bien peu discriminant pour orienter le choix. Mais si l'AIS est, au moment de l'installation du chercheur, (quasi)inconnue et n'influence pas son choix de localisation, nous avons pu observer quelques externalités positives qui donnent à l'AIS une fonction d'attrait et non d'attraction.

Dans un deuxième temps, un aspect quantitatif du travail permet d'observer l'évolution de ce dispositif qui existe depuis plus de 10 ans. Le service Enseignement supérieur a ouvert ses armoires pour permettre la collecte brute des informations sur les AIS qui n'ont jamais fait l'état d'un recensement, c'est donc le premier ici qui donne quelques données quantifiées montrant l'évolution du dispositif sur une décennie. Il en ressort une adaptation du dispositif suite aux demandes des personnes intéressées et en cela, une capacité de l'institution Rennes Métropole à saisir les besoins des chercheurs. Cette politique publique s'inscrit donc dans la mouvance du marketing territorial, en ce qu'elle est la réponse adaptée à une demande des usagers du territoire (ici les chercheurs). L'AIS fait partie de l'offre territoriale rennaise qui peut se définir comme l'ensemble des ressources et moyens mis à disposition des acteurs (futurs ou non) d'un territoire pour le bon développement de leur activité au sein d'un milieu local novateur.

Dans un troisième temps, ce sont les entretiens qualitatifs qui sont le socle des arguments explicatifs de l'intérêt de soutenir ce dispositif. Il offre un confort aux chercheurs qu'il est important de souligner. Ce qui amène à questionner le positionnement de l'AIS, annoncée comme un outil d'attractivité alors qu'il est plus précisément un soutien à l'activité professionnelle. Les entretiens semi directifs ont parfois pu se traduire en entretien libre lorsque l'enquêteur a ressenti le besoin d'élucider une thématique non soulevée au préalable lors de la préparation du guide d'entretien ou bien parce que les chercheurs sont familiers de ce type de démarche et peuvent vouloir s'en extraire en accaparant le dispositif de recueil d'information. Il en ressort un support de travail important, le fruit de 10 entretiens de lauréats récents et anciens (la moitié a été lauréat avant 2006) menés à l'automne 2012 à propos de disciplines universitaires différentes, suivi d'entretiens complémentaires auprès de 4 autres bénéficiaires choisis par « disposition arrangeante » afin d'équilibrer et compléter l'analyse, menés en mars 2013. Un maximum de parité a également été un des objectifs à respecter, ainsi que la prise en compte de l'ensemble des institutions de recherche rennaise (campus de Ker Lann, du centre-ville, de Villejean, de Beaulieu).

1. L'attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l'échelon métropolitain

Afin d'assurer la compétitivité, les grandes villes de France adoptent des mécanismes pour créer les meilleures conditions et attirer des entreprises innovantes ainsi que les classes créatives. A l'échelle d'une agglomération, une symbiose créative entre les secteurs de la science, le marché et les pouvoirs publics est observable aujourd'hui à partir d'une gouvernance encore difficile à établir. A Rennes, les politiques de la communauté d'agglomération proposent des attributs territoriaux, susceptibles de séduire les chercheurs et enseignants-chercheurs, une population considérée comme créative. Des dispositifs

comme la fondation de l'université Rennes 1 créée en avril 2010 qui propose un partenariat public-privé ambitieux (Véolia, Orange, Crédit Mutuel, Biotrial...) ou bien une maison de l'innovation sociale et de l'entrepreneuriat qui s'intéresse à l'insertion des étudiants à l'université Rennes 2, sont deux manières de retenir les populations formées localement en tissant un lien entre les universités et le marché du travail. Ce sont là des méthodes qui se développent partout ailleurs. Il y a, paradoxalement aux nouveaux pouvoirs des villes, un phénomène de mimétisme des politiques urbaines alors que chacune d'elle dispose d'une large autonomie. Le benchmarking est une manière de faire qui rend difficile la singularité. Rennes Métropole a mis en place une politique de soutien à la vie étudiante, à la recherche et à l'innovation. Les actions qui concernent l'enseignement supérieur et la recherche sont variées (plateforme, soutien aux laboratoires, avances remboursables, équipements scientifiques, soutiens aux manifestations scientifiques...). Certaines formes d'aides sont spécifiques à des individus, comme l'aide à la mobilité des doctorants rennais (800 € par mois pour un séjour dans un laboratoire étranger) ou bien le dispositif AIS qui est celui étudié ici. Constitué d'une enveloppe financière conséquente et doté d'une procédure simple et rapide, le dispositif est à l'origine présenté comme un avantage comparatif pour favoriser l'installation de chercheurs jeunes et compétents à Rennes pour leur projet de recherche. Ce dispositif a un caractère singulier puisqu'on ne le retrouve pas dans d'autres villes, ce qui le rend intéressant à étudier dans la mesure où il permet de s'éloigner d'un risque bien réel d'assister à des diffusions assez standardisées de bonnes pratiques en matière de développement économique et métropolitain (Dumont et Devisme, 2007).

Ce dispositif AIS s'inscrit dans le cadre du marché de l'emploi très difficile des universitaires, considéré comme fermé et peu flexible, avec des effectifs relevant d'un fonctionnement « au compte-goutte ». Le peu de place à l'embauche pour beaucoup de candidature fait naître une phase transitoire de CDD qui sont appelés les post-doctorats. Il s'agit de contrat de travail ponctuel (6 mois à 12 mois, parfois jusqu'à 3 ans) qui sont proposés pour un travail de chercheur (rarement d'enseignant) dans un laboratoire. Malgré la connaissance de cette situation qui rend précaire l'accès au métier de chercheur, les AIS lors de leur création en 2001, ne se sont pas portées sur ce type de précarité mais concernent les fonctionnaires qui sont appelés à rester longtemps sur le territoire. C'est bien là la question du risque pour des pouvoirs publics qui est posée (Paris, 2010), rendant difficile le soutien à une créativité en phase de précarité, au profit de créatifs plus établis. Ces places définitives de chercheurs fonctionnaires sont peu nombreuses et localisées principalement dans des aires métropolitaines en France. Aussi, le choix de cette politique ne vise pas les populations en difficultés sociales mais bien une élite qui incarne les créatifs définis par Florida, en ce qu'ils ont une capacité d'innovation technologique, sociale ou intellectuelle.

Le contexte de rareté des postes fait qu'il n'est pas envisageable de penser que de nombreux chercheurs sont en mesure de choisir leur localisation professionnelle. Certes les docteurs ont une forte capacité de mobilité et sont nombreux à postuler dans plusieurs régions à la fois. Mais rares sont ceux qui obtiennent plusieurs postes et choisissent leur lieu de travail. Aussi, l'implantation professionnelle à Rennes est plus subie que choisie. Il s'agit au départ d'un choix (on pose sa candidature sur des postes ou des laboratoires ciblés selon ses thématiques scientifiques) mais ensuite, beaucoup vont là où ils ont été reçus. Toutefois, le recrutement n'est pas un simple mécanisme linéaire entre l'offre et la demande, le chercheur, dans les entretiens, tient à apporter un libre arbitrage sur le choix de la structure

d'accueil, celle-ci devant répondre à plusieurs pré-requis. C'est en cela que les grandes villes peuvent proposer un capital suffisant de potentialité interne à l'environnement scientifique. Ce capital se retrouve d'abord dans les infrastructures d'accueil avec les matériaux de spécialisation à disposition comme du matériel, du personnel et des étudiants impliqués dans des projets de recherche, ou bien des infrastructures liés aux aménités urbaines pour les chercheurs en SHS à l'exemple du TNB pour les études artistiques, des Archives pour les études en Histoire par exemples. Ce capital peut prendre des formes plus subjectives, mais qui vont bien souvent de pair, reposant sur la réputation et l'excellence de la structure d'accueil. Cette réputation est déterminée par les publications internationales, le budget alloué à la recherche au sein du laboratoire et en cela, on peut penser qu'une allocation de plusieurs milliers d'euros attribuée à un chercheur – ce qu'est une AIS – est un critère qui devient important.

Il s'avère, au terme de notre étude, que l'installation des chercheurs à Rennes n'est en rien déterminée par cette allocation mais répond à des stratégies résidentielles relevant premièrement de l'offre des structures de recherche et, dans un degré moindre, des parcours de vie individuels. Dans les entretiens que nous avons menés, la totalité des chercheurs précise qu'ils n'ont pas eu connaissance du dispositif avant de prendre leur poste à Rennes. C'est une fois accueilli au sein de leur laboratoire qu'ils sont amenés à porter une candidature. Aussi les AIS n'ont pas déterminé leur localisation professionnelle. Leur influence directe pour l'attractivité professionnelle et résidentielle est alors dissociée de l'idée que l'on peut se faire de cet outil d'attraction ; il s'agirait plutôt d'attrait (fig.1). Nous analysons ce dispositif afin de comprendre l'apport de l'attractivité territoriale qui prend une forme différente que celle présentée par Rennes Métropole, que ce soit dans les discours promotionnels ou dans les interviews des élus donnés à la presse locale lorsque chaque année, ce dispositif est placée sur la scène locale.

L'attractivité économique et la qualité de vie sont des objectifs qui ne sont pas étanches : par exemple, la dimension culturelle complète la valorisation du cadre de vie et forme une plus-value. Ce frottement entre ce qui a pu être présenté comme deux manières différentes de faire des politiques publiques, forme une *désirabilité territoriale*, en tant que nouvel objectif des territoires pour favoriser le développement sous toutes ses formes. C'est ainsi qu'a été envisagé l'étude des AIS, en tant qu'un des moyens mis en œuvre par la communauté d'agglomération Rennes Métropole pour attirer la population créative et en réalité pour retenir celle qui s'installe sur le territoire. Cette *désirabilité du territoire* en tant que capacité à séduire les personnes extérieures ou bien à retenir celles déjà sur place, repose sur le pilier de la cohésion sociale qui est à consolider, renforçant alors le développement endogène. A côté des facteurs quantifiables (démographie, taux de fiscalité locaux, services, formation professionnelle, offre de locaux...), existent des critères comme l'image médiatique, l'identité et la symbolique urbaines, autant d'attributs qui jouent un rôle déterminant car ils sont des éléments forts de ce que l'on peut appeler l'*image d'un territoire*. En ce sens, les politiques locales culturelles, urbanistiques ou sociales participent au développement économique de la ville. Pour maintenir son attractivité, Rennes a longtemps joué sur des politiques d'image afin de promouvoir une métropole de dimension internationale (Houllier-Guibert, 2008). D'autres villes essaient d'attirer des événements et des équipements de prestige comme les Jeux Olympiques d'hiver 2006 à Turin, l'America's Cup de Valence ou le festival international de théâtre à Edimbourg par exemple ; elles

valorisent une identité spécifique comme les démarches *City Pride* à Birmingham ou Leeds fondées sur la richesse de la diversité ethnique ou bien encore l'affirmation d'une identité catalane à Barcelone. Rennes, en tant que ville de moindre envergure, n'a pas cette ambition mais pour autant le marketing territorial peut agir de manière plus *segmentée*, en s'intéressant à des publics précis qui ont des besoins plus spécifiques. Parmi eux, la classe créative est un ensemble d'individus que les villes aiment séduire. Sur le plan stratégique, Rennes déploie, outre ces outils de promotion traditionnels, des outils de marketing segmenté qu'il est intéressant d'étudier en termes de capacité de développement métropolitain quand on remarque que leur point commun est l'économie de la connaissance.

Figure 1 : Le découpage théorique de l'attractivité

Attractivité	Attraction	Mesurable par les flux entrants et sortants de population, d'emplois ou de capitaux par exemple
	Analyse plutôt quantitative et extra-territoriale	
définie	Attrait	Non mesurable en tant que pan de l'attractivité plus subjectif, envisagé à partir d'une compréhension psychologique du territoire, au sens de l'esprit des lieux
	Analyse plutôt qualitative et intra-territoriale	
aujourd'hui		

Ch.Ed. Houllier-Guibert

Ce tableau organise l'attractivité telle qu'elle est pensée aujourd'hui, à partir de nouveaux enjeux métropolitains qui reconfigurent les actuelles politiques publiques liées au cadre de vie. Il ressort que les AIS jouent bien un rôle d'attrait de Rennes et non d'attraction. Les effets des AIS sont plutôt indirects et sur le long terme. Ils permettent de développer la recherche et la place du chercheur dans son laboratoire et sur le territoire à travers des réseaux. Ils sont ensuite source de retombées collectives pour le paysage scientifique en général, pour les laboratoires et universités et pour la formation des étudiants rennais. Des éléments quantitatifs et qualitatifs argumentent dans ce sens.

2. Le dispositif AIS au sein d'une politique d'enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation

Rennes Métropole associe son action de soutien à la recherche avec celle de la Région, notamment au travers du Contrat de projet Etat-Région. Parmi les huit axes retenus dans le CPER 2007-2013, celui consistant à « conforter la performance de notre système d'enseignement supérieur de recherche et d'innovation au service de l'économie régionale » est doté de 400 millions d'€. Cette enveloppe régionale alimentée par l'Etat, la Région, les collectivités territoriales et des fonds européens, est destinée aux établissements rennais à hauteur de 51,8 % (206 millions d'€), ce qui correspond au poids rennais en Bretagne. En effet, avec 2 universités, 13 grandes écoles, 27 instituts et écoles et 71 BTS, les campus rennais regroupent 58 000 étudiants, soit un peu plus de la moitié des effectifs bretons. Sur les 106 millions d'€ prévus notamment pour la création de la Cité internationale ou des projets d'équipement et de modernisation des cités universitaires et des campus, 10,8 proviennent de Rennes Métropole. La politique régionale vise à conforter à la fois les secteurs phares de la recherche bretonne (sciences et technologies de l'information et de la communication, sciences et technologies de la mer, sciences et technologies agricoles, agronomiques et environnementales) et l'émergence internationale de champs nouveaux ou

culturellement moins dotés (les sciences de la vie et de la santé, les sciences de l'ingénieur, sciences humaines et sociales). Plusieurs types d'actions y concourent, programmées dans le cadre du CPER : aide aux investissements immobiliers de recherche ; soutien à l'acquisition d'équipements scientifiques ; animation de plusieurs réseaux thématiques scientifiques ; aide aux programmes de recherche.

En plus de cette démarche partenariale, Rennes Métropole conduit ses propres initiatives. Dans ce cas de figure, sa politique ne repose pas sur des thématiques prédéfinies mais vise a priori l'ensemble des champs disciplinaires. Ainsi en est-il du dispositif des AIS mis en place depuis 2001. Cet outil de développement représente une faible part du budget alloué au soutien à la recherche publique³⁴ et n'engendre pas de manière visible ou mesurable des retombées directes sur le développement économique de l'agglomération. Il s'affiche toutefois comme un dispositif favorable à l'attractivité du territoire métropolitain : c'est de cette manière qu'il a été présenté sur le site internet de Rennes Métropole, lors des premières années de la décennie 2000 et c'est ainsi que les relations presse de l'institution l'ont décrit. Aujourd'hui, ce même dispositif connaît des critères moins drastiques, la principale règle étant d'être un chercheur recruté depuis moins de 3 ans. Ce délai est plus ouvert alors que les premières années, la demande d'aide devait être réalisée l'année d'arrivée dans l'organisme de travail. Les critères de sélection de l'AIS ont été créés il y a plus de 10 ans pour répondre à la logique d'attractivité dans lesquelles les grandes villes s'engagent en ce début de XXI^e siècle. Aussi, seuls les candidats qui n'avaient pas réalisés leur recherche à Rennes, pouvaient au départ postuler à cette aide. L'idée était bien de sensibiliser de nouveaux habitants rennais, docteurs de laboratoires d'autres villes, en montrant qu'ils s'installaient dans une ville qui les accueillent dans d'excellentes conditions. En choisissant un laboratoire rennais, le chercheur serait incité à s'installer de manière pérenne car il est accueilli avec des aides que l'on ne retrouve pas ailleurs. Il est vrai que le dispositif AIS reste un type d'aide rare qui situe Rennes comme une ville soucieuse des conditions de travail de ses chercheurs. C'est une démarche d'hospitalité dans laquelle s'inscrit le territoire rennais, en plus d'autres types d'aides moins liés à des individus mais à des structures de recherche.

2.1 Des critères de sélection fabriqués au fil du temps

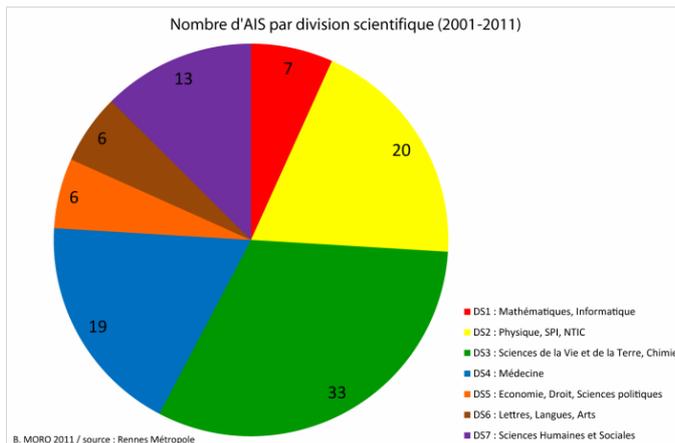
Basé sur des critères d'excellence et de mobilité, intégrant généralement une dimension internationale, cet outil a connu des évolutions depuis son lancement en 2001. Au départ, il devait répondre notamment – mais pas exclusivement – au constat de lacunes prévisibles en effectifs dans certaines disciplines telles que la Chimie avec le départ en retraite programmé d'un nombre important de chercheurs, tandis que d'autres domaines bénéficiaient au contraire des avantages de leur jeunesse, telle que l'Informatique par exemple. D'où l'idée initiale d'une aide ciblée même si, dès l'origine, elle ne devait pas se cantonner à un secteur spécifique.

S'appuyant largement sur les effets positifs de la proximité, à travers une mise en lien des services de Rennes Métropole entretenu avec les laboratoires du territoire, ce dispositif vise à doter ces derniers d'une subvention financière à leur équipement par le biais d'une sélection de chercheurs de haut niveau récemment intégrés. Plus précisément, les critères de base restent assez simples : être âgé de moins de quarante ans et exercer à Rennes

³⁴ 545 000 € en 2011 sur un total d'environ 8 millions d'€ annuels destinés à la recherche et à l'enseignement supérieur.

depuis moins de trois ans, sans y avoir exercé une activité professionnelle ou y avoir été formé auparavant. Puis, sont retenus les meilleurs dossiers de candidature en fonction d'éléments classiques de l'évaluation scientifique : nombre et niveau des publications, établissements fréquentés, expérience internationale, recommandations, intérêt du projet... L'accent est clairement porté sur l'excellence, accordant notamment une importance sur le rayonnement international.

Figure 2 : Répartition des AIS (budget total) par division scientifique de 2001 à 2011



La comparaison entre les montants et le nombre d'AIS alloués par division scientifique (DS) confirme des besoins en équipements plus importants pour certaines thématiques de recherche, en particulier pour les sciences expérimentales. Les répartitions par DS indiquent également le soutien important accordé à la recherche médicale, ainsi qu'aux sciences humaines et sociales, mais pour des budgets moins élevés.

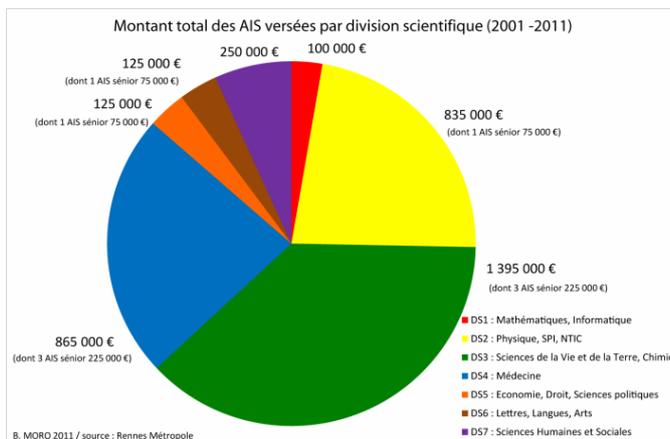
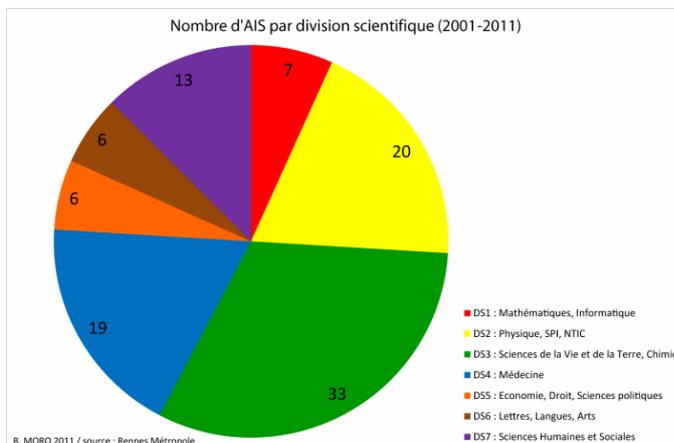


Figure 3 : Répartition des AIS (nombre total) par division scientifique de 2001 à 2011

D'autre part, conformément aux objectifs de départ, et même si les orientations disciplinaires ne sont pas strictement préétablies, un effort significatif se dessine notamment pour la chimie et la physique. D'ailleurs, ces deux domaines ont connu un regain de

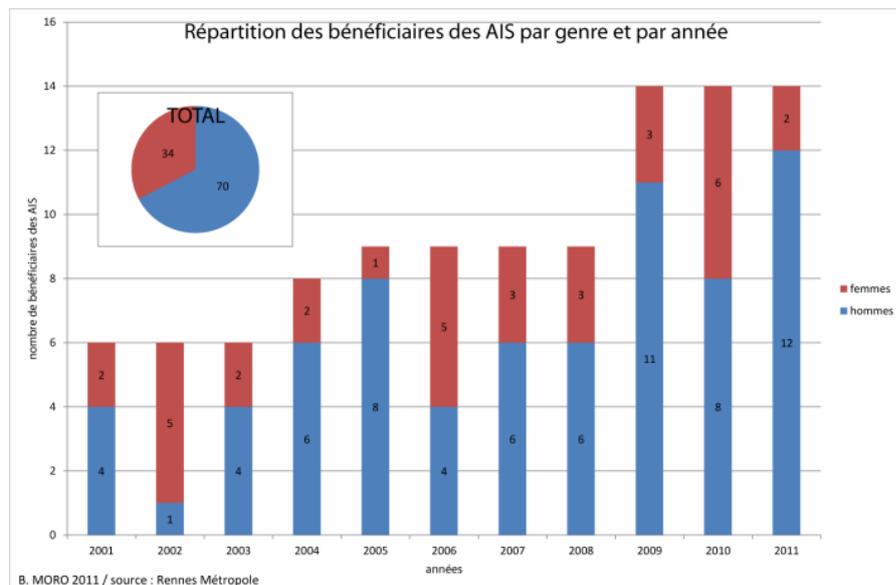
dynamisme notable au cours de la dernière décennie à Rennes. S'il apparaît certain que les



AIS ne peuvent en constituer la seule cause, un effet de levier a pu contribuer à cette évolution. En effet, les dispositifs de soutien à la recherche adoptent le plus souvent un impact cumulatif, non seulement par un phénomène de financements croisés entre différentes institutions contributrices, mais également par entraînement, l'aide octroyée permettant de développer l'excellence de la recherche, qui gagne ainsi en

reconnaissance et peut attirer davantage d'investissements.

Figure 4 : Répartition par sexe des bénéficiaires d’AIS (2001-2011)



La répartition par sexe des bénéficiaires des AIS ne constitue pas un critère de sélection, comme tend à le démontrer l'évolution aléatoire des proportions (fig.4). Il est intéressant de noter que la place des femmes, bien que faible (un tiers du total), dépasse assez nettement les observations

générales telles que décrites par la Commission européenne³⁵, selon lesquelles seulement 7 % des postes d'enseignants-chercheurs leur est attribués dans six Etats membres.

A l'exclusion des AIS sénior, pour lesquels l'âge moyen des bénéficiaires est de 43,8 ans, les chercheurs dotés d'une allocation ont un âge avancé (34,2 ans) qui relate une expérience après l'obtention du doctorat. Le diplôme ne suffit pas à justifier du niveau attendu pour prétendre à la sélection et l'ensemble des scientifiques concernés dispose d'une expérience professionnelle déjà significative, avec comme point commun la mobilité internationale : depuis 2009, seuls huit chercheurs sur quarante-deux n'ont pas effectué de séjour supérieur à six mois dans au moins un établissement à l'étranger au moment de leur sélection. La plupart en cumule plusieurs. Et, pour répondre à l'objectif de départ de l'attractivité scientifique de haut niveau, tous les allocataires sauf un, proviennent de structures extérieures à Rennes. Dans les entretiens, il ressort que ce point commun qu'est le parcours international, grâce le plus souvent à une expérience professionnelle à l'étranger, traduit une volonté de revenir en France ou bien d'y venir (pour ceux qui ne sont pas français). Les possibilités d'embauche pour un poste stable avec une dynamique d'ascension professionnelle rapide sont souvent représentées plus appréciables qu'à l'étranger, malgré un salaire pouvant s'avérer moindre.

La mobilité et l'expérience internationale sont donc les deux critères importants de sélection des profils, et se sont constitués de manière informelle. Ils apparaissent comme des critères favorables à l'excellence scientifique, inscrivant Rennes dans les réseaux internationaux, lors de la médiatisation annuelle des lauréats auprès de la presse locale. En effet, le caractère étranger des candidats ou bien des post-docs, issus des villes lointaines, participent à la dimension internationale de Rennes, la faisant apparaître comme ouverte sur le monde et accueillante pour des profils scientifiques variés. Il peut y avoir des évolutions dans la politique à mener pour ce dispositif avec par exemple, le choix délibéré en 2009, de ne pas privilégier les nouveaux recrutés mais de concentrer les AIS sur des jeunes chercheurs

³⁵ European Commission, 2000, *Science Policies in the European Union: Promoting Excellence through Mainstreaming Gender Equality*.

considérés comme confirmés. C'est un critère clairement inscrit dans le dossier de presse, montrant là que ce dispositif est souple, qu'il peut s'adapter au fil des années, selon l'orientation stratégique qui peut être donnée. De plus, le dispositif AIS n'a pas mis en place de comité scientifique qui examine les candidatures. La sélection est réalisée par les gestionnaires du service Enseignement supérieur de Rennes Métropole. Ce qui apparaît ici comme une souplesse du dispositif, facilitant son organisation, oblige aussi à une forme de légitimité des critères qui n'ont pas été choisis de manière scientifique, aussi, l'expérience internationale apparaît comme gage de qualité de travail.

2.2 La prise en compte spécifique des SHS lors d'un soutien renforcé et équilibré sur une décennie

D'abord constitué par un ensemble de six allocations d'un montant unitaire de 40 000 €, le programme s'est élargi à partir de 2004 en s'augmentant de nouvelles allocations de 10 000 €, essentiellement destinées aux Sciences humaines et sociales, dont les unités ont le plus souvent des besoins moindres en équipement que leurs homologues des sciences expérimentales. Puis, à partir de 2009, une nouvelle formule s'ajoute au dispositif en dotant des chercheurs expérimentés d'une somme de 75 000 €.

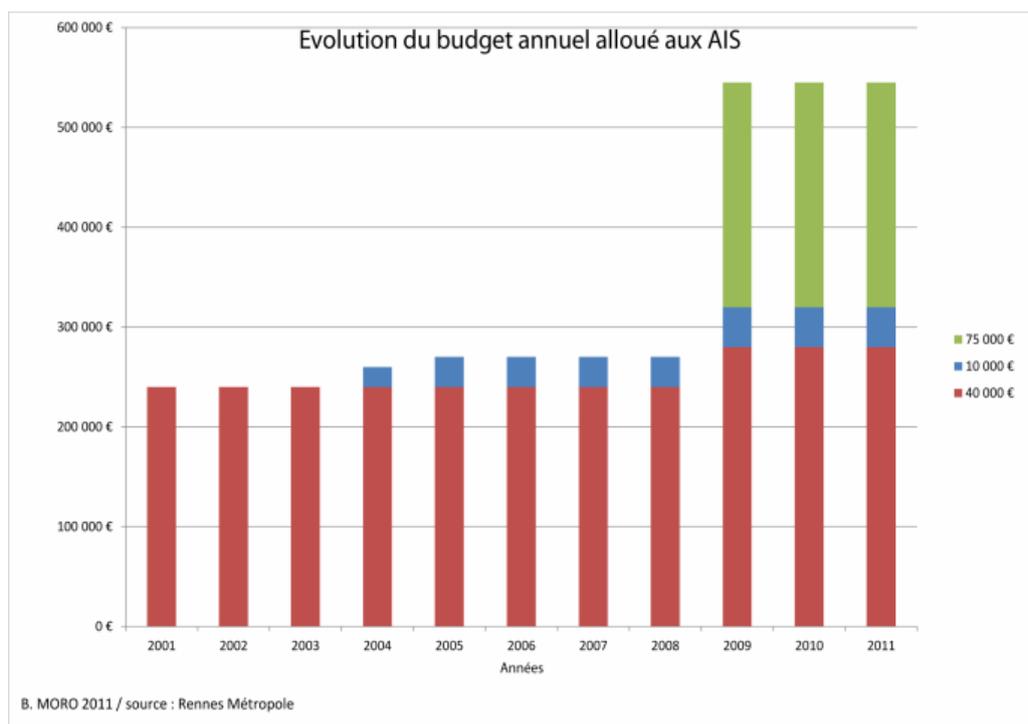
Figure 5 : Description de l'Allocation d'installation scientifique en 2013

Type d'aide	Description	Critères
Les Allocations d'installations scientifiques pour jeunes chercheurs	Des allocations de 40 000 € et de 10 000€ pour le financement d'équipements scientifiques qui certes sont une aide à un chercheur mais dans les faits, les équipements sont la propriété de l'établissement de recherche.	<ul style="list-style-type: none"> - Avoir moins de 40 ans - Des travaux qui correspondent aux axes de l'établissement ou bien particulièrement innovants ou bien proposant la reconversion d'une équipe - Avoir été recruté dans un établissement Rennais depuis moins de 3 ans
Les allocations pour chercheurs confirmés constituant une nouvelle équipe	Trois allocations de 75 000 € maximum, dont 40 000 € pour prise en charge d'équipement scientifique (là aussi propriété de l'établissement) et 35 000 € pour dépenses de fonctionnement ou de personnel	<ul style="list-style-type: none"> - chercheurs confirmés se situant au meilleur niveau international et sur une thématique porteuse - Avoir été recruté dans un établissement rennais depuis moins de 3 ans ; - Insérer ses travaux dans le cadre d'une politique scientifique de l'établissement

Les trois bénéficiaires annuels, dont le critère d'âge limite n'est plus requis, sont alors aidés pour la mise en place d'une nouvelle équipe sous leur direction, la somme pouvant servir non seulement à de l'équipement (40 000 € minimum), mais également au fonctionnement (recrutement de jeunes chercheurs doctorants ou post-doctorants...). Ainsi, le budget total a-t-il lui aussi connu des évolutions, toujours dans le sens d'une augmentation (fig.6). En effet, les 104 AIS octroyées jusqu'à 2011 totalisent un budget de 3 695 000 €, passant de 240 000 € les premières années à 545 000 € pour les plus récentes. Cette construction au fil de l'eau du dispositif répond aux conseils ou exigences de certains chercheurs, témoignant d'une capacité d'adaptation de la politique publique au besoin des allocataires. Le dispositif s'est élargi et a gagné en flexibilité. La période de dépense s'est elle aussi allongée en fonction des besoins des bénéficiaires. Au niveau des SHS (et des mathématiques), les enveloppes sont plus faibles (10 000 €) car le besoin est moindre en matériel. Elles sont alors plus faciles d'accès car réparties pour plus de chercheurs et permettent de répondre partiellement aux besoins que posent les problématiques des SHS : du fonctionnement sur le

long terme qui prime sur le matériel. C'est ainsi qu'en 2011, la première enveloppe de 75000 € est attribuée pour une dépense s'écoulant sur 3 ans à un laboratoire de SHS. Les ajustements ne sont pas pour autant aboutis car les bénéficiaires des SHS revendiquent le besoin d'avoir une enveloppe de fonctionnement bien plus importante que celle du matériel. Pour autant il y a une vraie prise en compte de l'ensemble des sciences sur le territoire à travers une réflexion politique qui s'est construite de manière incrémentale, montrant tout de même une domination des sciences appliquées et des chercheurs CNRS lors de l'attribution des AIS.

Figure 6 : Evolution du budget annuel alloué aux AIS

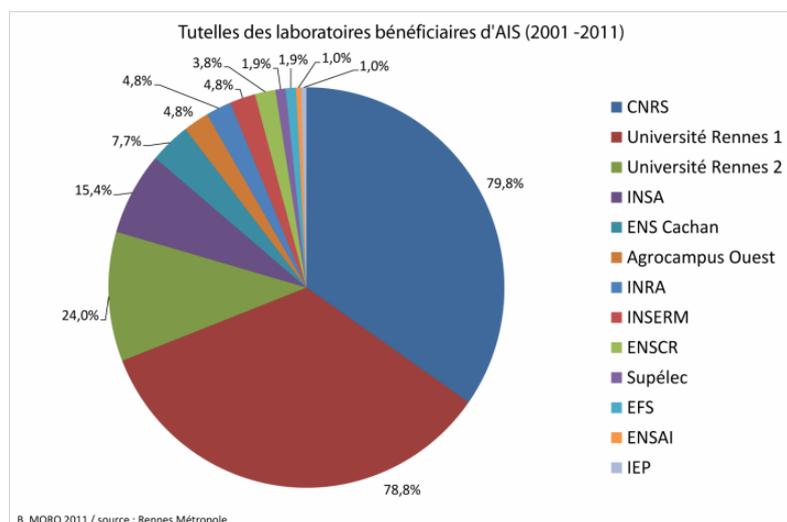


2.3. Un saupoudrage favorable au rayonnement du territoire pour un dispositif ciblé qui vise l'individu

Aujourd'hui, tous les établissements de recherche rennais connaissent le dispositif et portent leur candidature lorsqu'un nouveau chercheur est recruté. D'ailleurs, chaque établissement rennais a bénéficié à un moment ou un autre de l'aide, Rennes Métropole ayant le souci de distribuer à tous les subventions. En effet, l'analyse des laboratoires dotés et de leurs tutelles³⁶ montre que tous les établissements rennais sont concernés (fig.7). Dans les proportions les plus importantes se retrouvent le Centre national de la recherche scientifique (le CNRS est partenaire du laboratoire dans près de 80 % des cas) et l'université de Rennes 1 (78,8 %). Ainsi le dispositif bénéficie-t-il d'un bon écho dans l'ensemble du paysage scientifique rennais, avec le maintien d'un nombre relativement élevé de candidatures compte tenu du critère particulièrement contraignant de nouvelle arrivée sur le territoire métropolitain (fig.8).

³⁶ ces dernières étant multiples dans la grande majorité des cas - 9 exceptions sur 104 AIS puisque les unités sont le plus souvent mixtes et associent plusieurs organismes ou universités

Figure 7 : Tutelle des laboratoires bénéficiaires d'AIS (2001-2011)



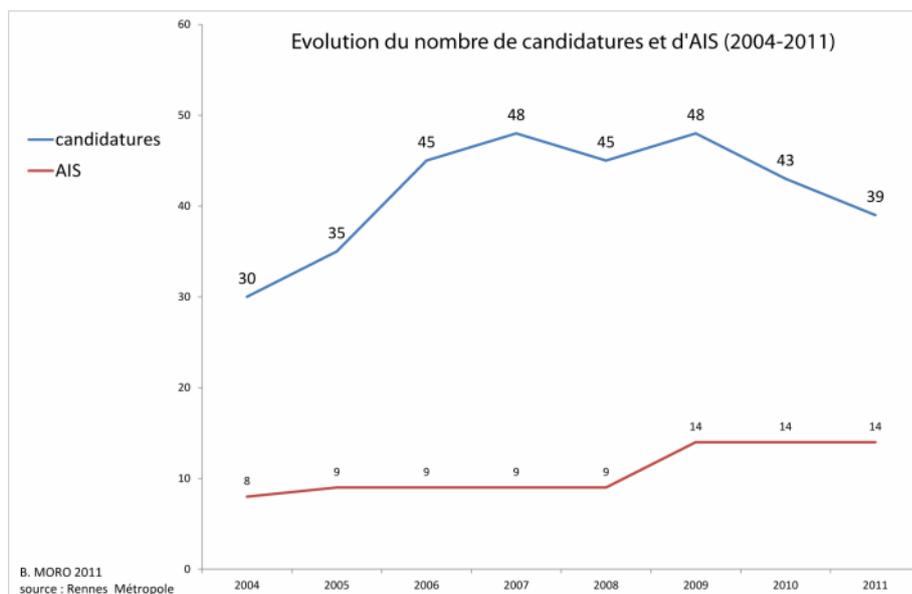
Au sein de tous ces laboratoires, le dispositif des AIS, dans sa portée horizontale, a des répercussions sur la qualité de l'ensemble de l'unité de recherche. Ordinairement, les matériels acquis pour le projet de recherche sont réutilisés dans le cadre d'autres projets des membres de l'équipe, du même laboratoire, ou par des laboratoires extérieurs qui créent des collaborations entre centres de recherche et augmentent ainsi

les potentialités de la recherche. Dans la majorité des cas le « matériel AIS » profite à l'ensemble de l'équipe du laboratoire. Il est d'ailleurs bien stipulé que le matériel acquis grâce à l'AIS doit rester sur le territoire rennais en cas de mobilité professionnelle du chercheur bénéficiaire. Pour ce qui est du fonctionnement, l'équipe de recherche peut être momentanément agrandie par cette enveloppe (recrutement d'ingénieurs d'études, de post-doc, de stagiaires en master), renforçant ainsi les effectifs et augmentant les capacités de recherche. Au final si les recherches se développent et s'internationalisent, c'est la réputation de l'équipe et de tout le laboratoire qui sont renforcés, offrant un effet collectif à la fois profitable au laboratoire et plus largement au rayonnement de Rennes.

Un autre effet collectif peut être mis en avant bien que peu représentatif. La qualité de la formation s'améliore dans la mesure où le matériel est directement utilisé par les enseignants-chercheurs pour innover et rendre accessible des spécialisations, modelant la valeur ajoutée des formations dispensées dans les universités rennaises auprès des étudiants. Certains d'entre eux peuvent bénéficier de stage formateur dans le programme de recherche et gagner en apprentissage technique et réflexif. Cette possibilité d'être formé sur du matériel innovant peut alors se concrétiser comme un atout sur le marché du travail, créer des liens universités-entreprises privées, améliorer l'offre de formation étudiante et la capacité d'attraction de cette population sur le territoire. Par conséquent, le dispositif a une influence pouvant dépasser le seul cadre personnel du chercheur bénéficiaire, il peut de fait, indirectement participer à l'excellence collective de la recherche, à la réputation des laboratoires et des chercheurs qui sont associés ou encore à l'amélioration des formations universitaires dispensées à Rennes.

Pour autant, en termes d'affichage, le dispositif est bien attribué à un chercheur en tant qu'aide individuelle qui peut être utilisée comme telle. Ce caractère individuel rend cette allocation attirante car chacun l'envisage comme une dotation à partir de laquelle il va pouvoir à lui seul mettre en place diverses initiatives. Aussi, le dépôt des dossiers pour cette AIS montre son succès.

Figure 8 : Evolution du nombre de candidatures et d'AIS entre 2004 et 2011



Depuis 2004, le nombre moyen de candidatures s'élève à 42 dossiers annuels avec une augmentation jusqu'à 2007 (de 30 à 48) et une diminution depuis 2009 (de 48 à 39) alors que, dans le même temps, l'octroi d' AIS progressé (de 8 à 14 entre 2004 et 2011). Il ressort de cette analyse générale qu'un large

spectre disciplinaire est concerné au fil des années, ce qui permet de parler de saupoudrage. Pour illustrer ce constat (fig.1 et 2), la classification en sept divisions scientifiques est nécessaire dans la mesure où un des inconvénients de la complexité du monde de la recherche réside dans la difficulté à établir des nomenclatures thématiques, tant le risque de chevauchement est par nature élevé. Ce problème s'aggrave avec l'autonomie relative des établissements et organismes, qui les incite à développer leur propre classement. En outre, si les sections établies par le CNRS ou le Conseil national des universités apparaissent bien complètes, voire trop pour l'utilisation requise ici, elles peuvent parfois sembler déséquilibrées selon le poids accordé aux différents domaines.

3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait

Si la localisation du chercheur repose principalement sur des explications structurantes liées au marché de l'emploi d'un secteur professionnel sélectif, d'autres explications sont mises en avant dans les entretiens, en second rang, donnant l'occasion de comprendre tout l'intérêt d'un dispositif comme les AIS. La hiérarchie des arguments évoqués dans les entretiens est similaire à celle identifiée dans une étude européenne qui a porté sur les talents créatifs dans 18 villes. Cette étude ACRE³⁷ conclut que les critères de choix du lieu de travail des créatifs reposent en priorité sur la présence d'une famille, d'amis de longue date, de réseaux locaux. C'est bien dans un second temps que les aménités urbaines sont avancées comme des atouts. Les entretiens à Rennes, menés sur un échantillon plus resserré en nombre et en profil (que des universitaires), tendent à montrer que les trajectoires professionnelles reposent aussi sur les relations sociales et les situations familiales. Occasionnellement et dans une moindre ampleur, l'image du territoire (de la ville ou de la région) peut avoir une influence. Dès lors, la proximité de Paris est mise en avant.

³⁷ Programme de recherche européen ACRE (2006-2010 – Accommodating Creative Knowledge – Competitiveness of European Metropolitan Regions within the Enlarged Union) sur la compétitivité des métropoles régionales et la place de l'économie de la connaissance et des industries créatives dans le développement urbain.

3.1. Des critères complexes qui rendent l'AIS peu influente : le réseau professionnel d'abord

Tout au long de son parcours professionnel, le chercheur a eu l'occasion de faire des rencontres, de créer des liens qui ont une importance dans le choix de localisation. Le réseau tel qu'il s'est constitué forme un environnement réticulaire qui a un impact dans son choix de poste. Après avoir fait des choix ou des concessions par rapport aux disponibilités d'emplois dans quelques agglomérations, le fait qu'un ou plusieurs membres puissent conseiller au chercheur de venir exercer à Rennes pour des raisons qui concernent le champ professionnel (collègue de travail déjà sur place) ou le champ personnel (amis présents) est d'une grande importance déjà identifiée (ACRE, 2012). Par exemple, des étudiants étrangers qui ne sont pas intégrés dans un dispositif partenarial entre deux universités (type Erasmus) choisissent une ville selon l'un de ces deux critères (Terrier, 2009) ainsi que la sphère familiale pour les étudiants africains notamment. Les candidats à l'AIS ne connaissent pas toujours bien Rennes, certains arrivent directement de l'étranger où ils étaient en post-doc, aussi les recommandations, ou au contraire les mises en garde portés sur le territoire tiennent une importance qui souligne l'importance du rôle d'ambassadeur que peut avoir un habitant sur sa ville. C'est à ce moment que l'information sur les AIS peut être glissée pour inciter untel à postuler à Rennes en plus d'autres villes. Tout comme les décharges universitaires sont proposées par l'université Rennes 1 dans les offres d'emplois officielles, l'AIS est un atout qui peut être mis en avant, en tant qu'argument supplémentaire utilisé par les directeurs de laboratoires pour augmenter l'attractivité du territoire rennais.

Néanmoins, un entretien relate un échange entre un directeur rennais qui expliquait à un docteur postulant, l'intérêt de choisir Rennes par rapport à Amiens, car en tant que nouvelle recrue, il était possible de bénéficier de cette allocation. L'argument était renforcé par le fait que le laboratoire d'accueil était souvent doté de l'AIS sans difficulté, ce qui augmentait les chances. Pour autant, le chercheur a choisi Amiens, notamment pour la proximité avec Paris, son lieu de résidence d'alors. La situation familiale l'emporte sur une hypothétique aide ponctuelle. Et dans l'absolu, le classement des postes d'enseignant-chercheur et de chercheur fait que si le candidat choisi ne vient pas à Rennes, c'est le suivant classé après lui qui devient la nouvelle recrue. Cette situation ne donne pas une place spécifiquement attractive à l'AIS, puisque la qualité des fonctionnaires n'évolue pas selon qu'elle existe ou non.

Un point mérite une précision : l'image d'excellence de Rennes peut toutefois être restituée dans des entretiens, lorsqu'il s'agit pour des chercheurs de l'autre bout de la France, d'être recruté dans un pôle de recherche renommé de Rennes. La ville était préalablement connue pour être un pôle phare dans un secteur scientifique, là où il est valorisant d'être recruté. Il ne s'agit pas de dire que l'image de la ville a facilité le recrutement, mais d'observer que la réputation a joué pour valoriser le chercheur auprès de sa sphère professionnelle, car il a été recruté dans le laboratoire de référence sur le plan national. Face à ce critère, l'existence du dispositif AIS n'a aucun impact.

Enfin, de manière informelle, les politiques du laboratoire jouent un rôle important : un nouveau chercheur sait qu'il aura bien plus de facilités à s'installer dans une équipe de recherche sans *leadership* trop fort dans les orientations de recherche, pouvant ainsi imaginer par la suite de proposer ses propres orientations et sur le moyen terme, se voir

attribuer une équipe de recherche ou la direction du laboratoire. Les perspectives d'évolution au sein de la structure de recherche sont alors déterminantes. Sur ce critère, l' AIS peut apparaître comme un complément qui facilite le leadership au sein de l'équipe.

3.2 La situation familiale comme prolongement de la complexité

Le réseau professionnel est bien un critère déterminant pour fixer un universitaire mais un autre critère difficile à situer comme plus ou moins fort que le premier, montre bien la complexité de l'insertion professionnelle dans un territoire. La situation familiale en couple et avec enfant complexifie les trajectoires professionnelles et résidentielles (Debroux, 2011). L'âge avancé de recrutement des chercheurs fait que souvent, une sphère familiale existe quand le poste de fonctionnaire est obtenu. La dimension métropolitaine tient alors un rôle attractif pour les couples bi-actifs. Les conjoints doivent trouver un environnement professionnel adéquat, répondant à leurs besoins et pouvant concevoir une vie résidentielle commune. Sur ce point, la conjoncture économique de Rennes la rend attractive. L'environnement géographique et les représentations positives associées à la région Bretagne et sa métropole rennaise ne sont pas clairement présents dans les discours des entretiens. Cet argument pourrait par hypothèse relever d'un phénomène psycho-cognitif, comme une bonification de l'espace par le langage performatif tenant à sacraliser le territoire, ce qui correspond à la Bretagne, soutenue par sa communication territoriale à travers des phénomènes identitaires et d'intégration. Le choix de s'installer à Rennes, pour des raisons liées strictement à l'offre territoriale de cette ville, n'est en rien déterminant. C'est plutôt la dimension urbaine ou métropolitaine, donc les infrastructures associées à un pôle urbain qui prime. L'installation est alors mise en concurrence avec d'autres pôles français, pour des travailleurs qui ne souhaitent pas s'installer en Ile-de-France et recherchent une taille critique de population dans la ville où ils exercent. Rennes Métropole correspondrait alors à cette agglomération de « taille humaine » où il est possible de lier le dynamisme de la recherche scientifique avec une vie résidentielle de qualité... au même titre que d'autres grandes villes françaises.

A partir des éléments pré-cités, il ressort que le dispositif AIS est loin d'être une raison directe pour l'installation des chercheurs potentiellement bénéficiaires. La localisation de ses chercheurs est propre aux raisons structurelles du marché de l'emploi et de la qualité (en matériels, fonctionnement, perspectives) des laboratoires, ainsi qu'aux trajectoires personnelles liées au réseau, à la situation familiale et minoritairement à l'influence spatiale. Néanmoins ce raisonnement par rapport aux trajectoires professionnelles et dans une moindre mesure résidentielles, ne prouve en rien l'inefficacité du dispositif des AIS sur l'attractivité du territoire, une valorisation de son image et le développement de « l'excellence scientifique », voire au final d'un phénomène d'attraction ou de rétention sur les classes créatives. Au contraire, par des cheminements indirects et complexes le dispositif semble répondre à la stratégie politique initiale de Rennes Métropole. Le dispositif n'est pas un facteur d'influence sur les trajectoires professionnelles ou résidentielles, pour autant, il propose un apport qualitatif : il est susceptible de contracter un processus de développement de la recherche grâce à des externalités positives qui en découlent. En effet, les AIS facilitent le développement d'une recherche personnelle et l'ascension professionnelle, tout en proposant des répercussions globalement collectives. C'est ce que

nous regroupons ici sous le vocable « attrait » et qui se compose des trois sphères listées ci-après.

3.3. L'intégration dans l'équipe

La recherche de financement est un acte préalable à toute implication dans un projet de recherche. Répondre aux appels d'offres de financement ou porter sa candidature pour une bourse via un projet de fort intérêt scientifique est de ce fait, partie prenante du métier de chercheur. A leur arrivé à Rennes, les nouveaux chercheurs recrutés sont de manière quasi systématique informés par leur hiérarchie de l'existence du dispositif et invités à porter leur candidature. Les AIS ne sont pas les seules opportunités de financement pour les chercheurs rennais (il existe d'autres bourses de la région ou de l'Etat et plus rarement de partenaires privés) et dans le cas des sciences appliquées le coût des matériels nécessaires à la réalisation du projet peut largement dépasser l'enveloppe offerte par les AIS. Il en devient pour autant coutumier d'en faire la demande. S'il n'y a pas de pression par l'équipe de recherche, il est implicitement conseillé de porter sa candidature pour des raisons évidentes : la recherche manque de financements simples et rapides, spécialement pour de nouveaux chercheurs qui sont invités à s'impliquer dans la nouvelle équipe.

Les candidatures aux AIS sont l'occasion pour les membres d'un laboratoire d'évaluer la réactivité de la nouvelle recrue. Lors de son arrivée, elle est conviée à proposer un projet pour l'obtention de l'AIS qui va lui servir mais aussi servir à toute une équipe de recherche. En effet, l'écriture de ce projet doit d'emblée s'inscrire dans les axes du laboratoire. Aussi, le chercheur est immédiatement plongé dans une adaptation à son nouveau milieu. Si d'un côté, les décharges d'enseignements confiés aux nouvelles recrues sont l'occasion de laisser du temps aux chercheurs pour qu'ils prennent leur marque dans leur emploi sans être noyés dans la gestion administrative de l'enseignement ; d'un autre côté, l'allocation d'installation scientifique peut servir aux encadrants d'un laboratoire comme une phase test pour le nouveau chercheur. Il est évalué dans sa réactivité, son adaptation au fonctionnement du laboratoire, son intégration dans les axes scientifiques. L'AIS accélère l'intégration dans la vie du laboratoire. Les laboratoires sont en mesure de signifier leur hospitalité en informant le nouveau recruté de l'existence de ce dispositif. Ainsi, l'AIS participe à l'accueil et à l'établissement d'une hiérarchie dans le cadre de nouveaux rapports sociaux au sein d'un laboratoire.

3.4. Le pied à l'étrier

Bénéficier du dispositif peut alors être un tremplin mais en aucun cas une finalité. Il met « un pied à l'étrier » pour commencer un projet de recherche grâce à l'achat de matériel et, pour les plus récents, grâce à des possibilités de financer ce qu'on appelle le « fonctionnement » qu'implique tout programme de recherche en termes de matières premières ou de personnels. Les premiers résultats scientifiques obtenus ont été par la suite, bien souvent diffusés à travers des publications pouvant être internationales et ont permis alors de faire une nouvelle demande de financement plus élevée (ANR, financement régional...). En d'autres termes, les AIS, pour les chercheurs ayants reçu l'enveloppe avant 2006, ont enclenché un processus dans la dynamique de recherche, permettant aujourd'hui de

répondre à des projets plus ambitieux et de disposer de financements à une échelle plus importante. Il est courant qu'à l'initiative du chercheur bénéficiaire se mettent en place des plateformes de recherche, des colloques ou des collaborations entre différentes structures de recherche, facilitées par le pécule octroyé dès l'arrivée, qui a donné une petite marge d'autonomie. Nous ne restituons pas les exemples ici qui tendraient à identifier les personnes qui se sont entretenues. Ce rôle de facilitateur présenté ici revêt un caractère très relatif dans la mesure où les lauréats ante-2006 n'étaient qu'au nombre de 5 et que les bénéficiaires qui ont suivi n'ont pas suffisamment de recul pour observer le rôle d'impulsion de l'AIS.

3.5. La marque d'estime de l'AIS : l'intrication des liens entre les chercheurs et l'institution Rennes Métropole

En parallèle du processus de développement du projet du lauréat, le dispositif peut avoir une fonction socio-professionnelle d'évolution sociale. L'intégration du chercheur dans son équipe de recherche n'est pas toujours évidente. L'AIS peut amener deux types de réaction dont il est important de saisir les effets sur le plan relationnel. D'une part, bénéficier de l'AIS peut provoquer un certain dépit de la part de ses pairs. Les jalousies implicites ont pu être mises en avant dans les entretiens mais de manière marginale. L'autre réaction est celle d'un cercle vertueux initiée par l'AIS. L'intégration dans la nouvelle équipe prend alors bien plus un sens de légitimité : le chercheur est reconnu car il a pu contribuer au développement du laboratoire grâce à l'enveloppe de l'allocation, ce qui lui procure une influence politique prépondérante dans les orientations de recherche. Dans certains cas, lorsque le besoin de renouvellement est nécessaire et que les tensions peuvent être manifestes au sein d'une équipe, le chercheur bénéficiaire se retrouve légitime à se voir proposer un rôle de médiateur. La direction d'un laboratoire peut aussi être proposée à partir d'un parcours d'accueil reconstruit positivement, dont l'AIS est l'un des éléments clé.

Cette légitimité en interne est couplée à une intégration en externe, c'est-à-dire au niveau de la collectivité rennaise. Parallèlement au fait de recevoir une enveloppe financière, le chercheur se voit reconnu par la collectivité à travers la décision de lui accorder l'allocation. Il est culturellement admis que les chercheurs soient sollicités par Rennes Métropole pour des manifestations qui mettent en avant la recherche rennaise, ou bien pour témoigner de l'apport des AIS dans la presse publique (L'Info Métropole) et locale. Cette implication du chercheur dans la société locale est perçue comme un juste retour des choses, après avoir bénéficié d'une aide. A cela s'ajoute une réception formalisée en remise de prix (les chercheurs la perçoivent ainsi) qui rassemble la presse locale. Les allocataires ont alors une vitrine pour évoquer leur recherche et Rennes Métropole rappelle chaque année sa politique de soutien à la recherche. Sur le plan relationnel, cet événement est l'occasion pour les chercheurs de se connaître, nouer des liens entre les différents bénéficiaires qui sont chacun de récents habitants. Cette démarche événementielle annuelle traduit les liens sociaux dans lesquels les parties prenantes sont inscrites : le « don » pensé par M. Mauss. Rappelons que selon le socio-anthropologue, le don est agoniste, c'est-à-dire qu'il oblige celui qui reçoit à rendre la pareille. Surtout, c'est une confiance réciproque qui s'instaure avec la communauté d'agglomération, l'un des partenaires de la recherche publique, à travers les discours prononcés de part et d'autres. Loin d'avoir un caractère banal, l'accueil et la reconnaissance faits aux chercheurs accentuent leur capacité d'efficacité dans la

recherche. L'excellence de la recherche réalisée est ce juste retour qui justifie l'empreinte de Rennes Métropole dans la recherche. D'ailleurs, couramment les chercheurs remercient la collectivité « qui a permis de mener à bien le projet » dans les publications, remises de prix scientifiques ou encore tout simplement par une vignette « Rennes Métropole » sur leur matériel provenant de l'enveloppe AIS. Ainsi, avec les liens tissés et présentés médiatiquement, Rennes métropole peut tirer profit de la reconnaissance du chercheur à travers un discours attractif pour la recherche.

A partir des éléments précédents, il ressort que le dispositif AIS facilite alors le développement de la recherche avec d'une part un effet entraînant sur les possibilités de financement, d'autre part avec des raisons d'ordres sociologiques pouvant avoir un effet d'efficience et de carrière pour le chercheur. La reconnaissance attribuée par l'obtention d'une AIS peut à la fois asseoir la légitimité en interne mais également permettre de s'intégrer à la vie politique locale. Si l'attractivité du territoire via ce dispositif individuel n'est pas impactée, il s'avère qu'à travers l'excellence des productions et leur diffusion notamment internationale, en partie permise par l'AIS en tant que levier, le dispositif tient un rôle dans les stratégies métropolitaines, en tant que facteur de rétention. Il participe au bien-être du nouvel habitant, en proposant un confort sur le plan professionnel, source de plusieurs bienfaits.

Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait

Les résultats de la partie quantitative de l'étude des AIS ont soulevé l'hypothèse qu'à travers ce dispositif la métropole rennaise est en quête d'une excellence et du caractère international de sa recherche, hypothèse qui est confirmée à travers les discours politiques. Le choix de situer le dispositif en tant que qu'outil d'attractivité est à détailler afin d'observer que la visée de faire venir est en fait un faux objectif, au profit d'une vision plus complète de l'attractivité qui englobe la rétention. En effet, la définition de l'attractivité est bien une capacité à attirer mais aussi à retenir différents flux (capitaux, marchandises, services, touristes, étudiants...). Dans de nombreuses villes occidentales, les politiques d'attractivité sont mises en place pour répondre à ces objectifs ambitieux : attirer les populations sur une zone en déclin d'activités ou de population, augmenter le tourisme, revitaliser le centre-ville... autant de manières globales de valoriser le territoire. Mais la détermination d'objectifs traditionnels de ces actions comme la création d'emplois, la modernisation de l'économie, un meilleur tourisme urbain, un pan d'activité à renforcer... ne correspond pas à la situation rennaise qui ne souffre pas de forts handicaps territoriaux mais est plutôt une ville attirante qui voit sa population croître. Chaque ville, pour se réinventer, utilise ses propres ressources matérielles et immatérielles, transforme les ressources latentes en opportunités et base sa valorisation sur un mélange de ressources attractives. Reste à choisir entre les ressources immatérielles comme facteurs stratégiques de compétitivité et de développement (Benko et Pecqueur, 2001) ou des éléments matériels plus visibles, plus communicables mais sans inhérence au territoire et donc plus mobiles, à l'exemple d'une entreprise puissante ou centenaire. A Rennes, le vecteur de l'innovation et plus précisément celui de l'économie de la connaissance est le levier fort sur lequel Rennes repose son dynamisme depuis la création de la ZIRST Rennes Atalante en 1984. Les idéologies territoriales influent fortement les valeurs posées sur la fabrication de la

métropole (Houllier-Guibert, 2008), ce qui pose la question de la place à accorder à la créativité, actuellement le nouveau levier du développement vers lequel les politiques publiques locales de nombreux territoires convergent. L'AIS rennaise est l'une des solutions concrètes mise en place depuis une décennie, en tant que composante d'une stratégie de communication mais aussi de confort des fonctionnaires dans un secteur d'activité soutenu par l'argent public et qui s'inscrit dans une politique de développement métropolitain.

Si aucun des chercheurs interrogés n'a considéré les AIS comme une forme d'attraction ou bien alors pour la rétention sur le territoire, les externalités positives qui lui sont liées, quant à elles, peuvent avoir prise sur leur trajectoire professionnelle. Il s'agit donc bien d'un attrait qui passe par la notion de confort professionnelle octroyée par ces aides. Dans les entretiens, ce confort incarne la volonté de rester en poste là où l'on est, car la situation peut être moins bonne ailleurs. Bien entendu, c'est une multiplicité de raisons qui font rester les personnes en poste et l'AIS n'est pas un critère fort, mais elle contribue à stabiliser la situation professionnelle, en tant que ressource appréciée qui offre du confort au travail. Les déterminants de la localisation professionnelle en recherche publique sont avant tout régis par les capacités du marché de l'emploi et le capital de potentialité des laboratoires. Ces deux critères pouvant être accompagnés par d'autres causes moins prégnantes, plutôt qu'un rôle d'attraction, les AIS permettent indirectement un renfort de la réputation du laboratoire, passant par le perfectionnement de la production scientifique et sa diffusion à l'international. Les entretiens laissent supposer que le programme de recherche initié par l'aide AIS, cumulé à d'autres financements, apporte une dynamique scientifique immédiate au recrutement. Les conséquences de ces recherches et la réputation afférente sont aussi des résultats à prendre en compte et qui concernent les chercheurs ayant reçu le dispositif il y a plusieurs années.

La dimension hospitalière proposée par Rennes Métropole contribue à la mise en place de conditions de travail agréables qui soutiennent l'idée de qualité de vie rennaise. Aussi, si le dispositif permet d'inculquer par la suite une dynamique positive tant pour le chercheur que pour la structure de recherche, comme nous l'avons précisé auparavant, les externalités qui lui sont propres pouvant également être source de rétention sur du long terme.

Bibliographie

- ACRE, 2012, Eckert D., Grossetti M. et Martin-Brelot H., « La classe créative au secours des villes ? », in revue *La Vie des idées*, en ligne
- Benko G. et Pecqueur B., 2001, Les ressources des territoires et les territoires des ressources, revue *Finisterra*, vol. 36, n° 71, pp.7-19.
- Debroux, J., 2011, « Stratégies résidentielles et position sociale : l'exemple des localisations périurbaines », revue *Espaces et sociétés*, n° 144-145, pp. 123-139.
- Dumont M., Devisme L., Roy E., 2007, « Le jeu des bonnes pratiques dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale », revue *Espaces et Sociétés*, n°131, pp.15-31
- Florida R., 2002 « The economic geography of talent » in revue *Annals of the association of american geographers*, vol. 92, n°4, pp.743-755
- Houllier-Guibert C.E., 2008, *Les politiques de communication rennaise pour un positionnement européen. Idéologies territoriales et Image de la ville*. Thèse en géographie de l'université Rennes 2, 539 p.
- Krugman P., 1980, « Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade », revue *American Economic Review*, vol. 70, 5, déc., n° 1, pp. 950-959
- Paris T., 2010, *Les métropoles créatives*, CCIP - Prospective et Entreprise
- Terrier E., « Les migrations internationales pour études : facteurs de mobilité et inégalités Nord-Sud », revue

Encart n° 3 : La Fondation Rennes 1

La fondation Rennes 1 a pour objet de promouvoir et favoriser une recherche d'excellence, renforcer l'attractivité et la professionnalisation des formations et développer l'internationalisation de l'université. Cette fondation universitaire est donc une composante d'ordre stratégique qui s'inscrit dans une dynamique de développement difficile à quantifier. Des événements à forte visibilité, des chaires et prix d'excellence, des coopérations scientifiques, des partenariats avec des universités étrangères, des forums d'entreprises, le parrainage de promotion, le développement de l'apprentissage, le renforcement de la mobilité des étudiants et des enseignants-chercheurs sont plusieurs des leviers d'action qui doivent permettre à Rennes 1 de soutenir son rang dans les différents classements universitaires dont celui de Shanghai est une référence. Les missions ne sont pas nouvelles, chacune existant déjà dans d'autres configurations.

La Fondation est donc le rassemblement de missions éparses qui étaient auparavant diluées au sein de plusieurs services. Les missions qui lui sont confiées sont souvent annoncées dans les discours stratégiques mais pas toujours initiées avec rigueur ou de manière prioritaire. Aussi, la création de cet organisme révèle l'injonction institutionnelle à renforcer les liens entre acteurs publics et privés. L'outil de développement qu'est la Fondation Rennes 1 tient le rôle d'entité fédératrice des questions de développement stratégique. Son fonctionnement repose sur des liens avec les entreprises et les collectivités. Lancé officiellement en avril 2010 pour mettre en place une levée de fonds des donateurs, les premiers partenaires sont les entreprises Biotrial, Crédit Mutuel Arkéa, Triballat Noyal, Orange, Veolia Environnement Centre Ouest ainsi que Rennes Métropole, qui chacun représente les différents univers thématiques des formations de l'université. Engagés comme fondateurs de la Fondation, ils y ont un rôle prégnant (le Président de la Fondation est membre du groupe Orange, l'un des deux Vice-président est membre du Crédit Mutuel).

Depuis ses débuts, la Fondation agit de manière concrète : prix, bourses de stage, événements... les actions entreprises sont visibles auprès de la presse locale, concernent des aides pour des individus qui en bénéficient directement. Depuis 2010, sont invités ou recrutés des chercheurs d'excellence et sont organisés des événements de réseautage. Un événement important en est déjà à sa quatrième édition : la journée de recherche de la Fondation qui regroupe les membres fondateurs du secteur socio-économique et les chercheurs. Au final, la Fondation recense une série d'actions soit basées sur des apports qui visent des individus, soit sous forme d'événement qui font se rencontrer plusieurs univers (étudiants, chercheurs, entreprises, établissement de formation).

IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement Rennaises : l'opportunité des innovations d'usage³⁸

Ce texte est présenté sous forme de rapport sur la question du lien entre les SHS et les politiques publiques locales. Il repose sur deux séries d'entretiens menés en 2011 et 2012 auprès des acteurs clés du soutien à l'innovation à Rennes. D'abord, des entretiens se sont tenus auprès des acteurs de Rennes Métropole, de la CCI et des participants à trois projets soutenus par Rennes Métropole, dans le cadre de la stratégie de développement économique 2007. Les projets VVB, PIC et IDA ont été décrits et analysés à travers les jeux d'acteurs pour saisir la manière dont la construction de l'innovation s'est produite. Nous avons concentré notre analyse sur deux de ces projets. En parallèle et sur un temps plus long, une autre série d'entretiens a été menée auprès de divers acteurs de l'innovation tant dans les villes de Brest que de Rennes. L'idée de départ reposait sur la volonté de saisir le rôle de l'incubateur public régional pour soutenir des projets basés ou qui reposent fortement sur les SHS. Il s'avère que nos différentes rencontres ont amené à poser la question différemment et à nous intéresser plus largement aux SHS dans le cadre d'une nouvelle forme d'innovation, liée à l'usage. Aussi, nous nous sommes moins intéressés à l'incubateur (qui fait l'objet d'un autre texte) et avons canalisé nos propos sur la place et le rôle des SHS dans l'innovation. Peter Drucker définit simplement l'innovation comme la réalisation de la nouveauté, c'est-à-dire « la conception et la réalisation de quelque chose de nouveau, encore inconnu et inexistant, de manière à établir des contributions économiques nouvelles à partir de la combinaison d'éléments anciens, déjà connus et existants en leur donnant une dimension économique nouvelle » (1986, cité in Mottis, 2007, p.27), c'est-à-dire que sa vision de l'innovation ne passe pas forcément par l'invention d'un produit ; ce qui est nécessaire c'est la créativité pour un résultat économique. Dans cette vision élargie de l'innovation, nous interrogeons ce que les SHS permettent d'alimenter pour favoriser l'innovation. Il en ressort une utilité des SHS dans le cadre de politiques publiques locales, qui s'applique à la situation rennaise, et qui est démontrée dans l'analyse des deux cas. Nous entamons un chapitre d'ouvrage sur cette question mais c'est un travail en cours pour le livre à venir. Sont ici présentés les éléments recueillis, sous forme de rapport structuré mais qui seront remaniés pour la réalisation d'un chapitre d'ouvrage.

1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes

1.1 La valorisation de la recherche : freins et perspectives

La loi de 1999 sur l'innovation a placé la valorisation au premier rang des exigences des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, quelle que soit la discipline concernée. La valorisation est définie comme toute situation de transfert de résultats (méthodes, outils d'analyse, compétences et savoir-faire spécifiques...) issus de la recherche au profit d'un tiers n'appartenant pas au monde académique. En sont donc théoriquement exclus les publications et les colloques, qui font partie intégrante des pratiques de la recherche. Parmi les indicateurs classiques de la valorisation, le brevet ou l'accord de licence

³⁸ Texte rédigé par Hélène Martin-Brelot de l'université de Brest, Hélène Bailleul de l'université Rennes 2, Charles-Edouard Houllier-Guibert de l'université de Rouen.

sont bien adaptés aux sciences technologiques, beaucoup moins aux sciences humaines et sociales (SHS), pour lesquelles la propriété intellectuelle, liée au droit d'auteur, n'est pas déterminante en matière de valorisation. Cette différence, liée à la nature des indicateurs retenus pour évaluer la capacité des sciences à contribuer à la croissance économique, pénalise les SHS et explique en partie pourquoi ces dernières sont souvent encore considérées comme étant « à la traîne » vis-à-vis des nouvelles exigences politiques en matière d'ESR. De récentes initiatives au niveau national témoignent d'une volonté de mieux comprendre les spécificités des SHS et de les hisser au même niveau que les sciences dures concernant leur potentiel de valorisation. L'année 2010 a ainsi vu la création d'une Alliance nationale des SHS (Athéna) dans le cadre de la Stratégie nationale de Recherche et d'Innovation, la sortie du rapport du Conseil pour le développement des humanités et des sciences sociales, la naissance, au sein de l'INSHS, d'un réseau thématique pluridisciplinaire « Valorisation en SHS ».

Des spécificités propres à la recherche en SHS (Lettres, Langues, Arts et Sciences sociales) expliquent les difficultés à utiliser les mêmes indicateurs qu'en sciences exactes (Physique, Chimie, Informatique, Sciences de la vie). Contrairement à ces dernières, l'innovation de rupture n'est pas concevable en SHS, où la méthode s'apparente davantage à un processus intellectuel, les objets scientifiques étant réinterrogés en permanence. Il est difficile pour un sociologue, un géographe ou un psychologue, d'envisager des objets finis et de concevoir un projet avec un résultat finalisé et formalisé, transférable à l'usage d'un tiers. Cette façon particulière de faire de la recherche expliquerait la difficulté des chercheurs SHS à adopter cette culture du projet, aujourd'hui nécessaire à l'obtention de financements. Il subsiste encore beaucoup d'inhibition, de réflexes et de réticences, par exemple sur le principe de la facturation du coût de la recherche. De plus, il faut mentionner une structuration assez tardive de la communauté scientifique, qui reste encore parfois très morcelée et composée « d'électrons libres », ainsi qu'une méfiance persistante de la part de certains envers le système de financement par appel à projets (ANR). La distinction, entretenue volontairement ou non, qui place les SHS comme étant « à part » au sein du monde de la recherche rend difficile la co-conception de projets avec d'autres disciplines plus techniques, qui ne savent pas toujours de ce fait comment s'adresser aux chercheurs SHS et ce qui pourrait leur être demandé.

D'un autre côté, les représentations sur la capacité des SHS à servir l'innovation et le développement économique sont encore assez tenaces. C'est le cas en Bretagne, où une dizaine d'acteurs concernés par les questions d'innovation ont été interviewés entre mai et novembre 2012, principalement à Rennes³⁹. L'examen des projets intégrés dans l'incubateur Emergys⁴⁰ fournit un premier niveau d'information. Entre janvier 2000 et décembre 2011, 122 projets y ont été intégrés pour une durée moyenne d'incubation de 18 mois. La moitié des entreprises (50%) incubée concernait le secteur des TIC, un quart les sciences de l'ingénieur (25%), près d'un autre quart, les sciences de la vie (21%), tandis que seulement 5 projets (4%) étaient issus des SHS. Cette répartition, proche de celle observée au niveau national, révèle en fait un problème de visibilité des SHS, qui sont souvent bien présentes,

³⁹ Il s'agissait de chargés de mission de technopoles, de responsables de valorisation de la recherche ou de services d'aide à la création d'entreprises au sein d'universités ou de collectivités territoriales.

⁴⁰ L'incubateur Emergys a pour rôle de transférer les recherches des laboratoires publics sur le marché (voir Texte Houllier-Guibert)

mais masquées par un système de classification des projets fondé sur de grands domaines d'application : Mer, TIC, Sciences de la vie. On remarque ici une contradiction entre d'une part, le fait de considérer les SHS comme transverses, apportant des compétences potentiellement à tout type de projet, et d'autre part, le maintien d'une catégorie à part entière les concernant. Ceci donne l'impression d'un regroupement par défaut de projets inclassables par ailleurs, et laisse transparaître une faible estime de ces disciplines dans l'univers de l'innovation. Quoi qu'il en soit, un besoin de réflexion se fait sentir chez les acteurs du technopôle ou de la Région (Service Innovation et Transfert de technologie) qui reconnaissent leur manque de vision sur ce qui pourrait faire l'objet de transfert ou de valorisation au niveau des différentes matières qui composent les SHS.

L'idée que leur valorisation se limite à la publication et à la participation à des colloques est répandue et correspond à une vision qui tend à assimiler les SHS à des activités non-opérationnelles. La plupart des interlocuteurs s'accordent à reconnaître leur utilité dans le domaine des innovations dites « non technologiques », c'est-à-dire d'usage, organisationnelle, par le design et le marketing. Pour beaucoup, elles peuvent intervenir lorsqu'il s'agit de travailler sur l'acceptabilité sociale des nouvelles technologies (ergonomie, domotique, gestion des connaissances). Dans ce contexte, deux récents projets bretons sélectionnés par l'Etat dans le cadre des investissements d'avenir, le Labex Comin Labs et l'IRT, sont demandeurs de la participation des SHS. Ces dernières servent aussi d'argument pour rassembler le plus largement possible, pour fédérer au niveau d'un territoire, des acteurs d'universités différentes. Les SHS tiennent l'avantage de dépasser les secteurs d'activité en donnant l'impression d'ouvrir les portes à tous lors de l'étape de la mise en projet, lors de la déclaration d'intention qui est un stade mobilisateur où bon nombre d'interlocuteurs se greffent pour impulser une dynamique de projet.

Le Labex rassemble 1100 chercheurs entre la Bretagne et Nantes sur la thématique des Sciences et Technologies de l'Information et de la Communication (STIC) et doit renforcer la visibilité internationale dans ce domaine grâce à des projets disciplinaires et transdisciplinaires (Codage neural, STIC et efficacité énergétique, Réseaux sociaux, Sécurité et vie privée dans les STIC). Trois défis sont associés à ce laboratoire d'excellence : environnements numériques pour le citoyen, images et media numérique du futur, STIC pour la médecine personnalisée. Le projet d'institut de recherche technologique (IRT)⁴¹ breton B-Com, orienté vers la production d'application et de services dans les technologies numériques, s'inscrit dans la continuité du Labex et dans celle du pôle de compétitivité Image et Réseaux. Du côté privé, les entreprises partenaires sont Orange Labs, TDF, Thalès mais aussi un collectif de PME/ETI. Les images de demain (3D, réalité augmentée et virtuelle...), les réseaux numériques fixes et mobiles ultra haut débit, l'internet du futur dans

⁴¹ Les IRT sont une initiative du gouvernement français pour la constitution d'instituts de recherche technologique d'excellence qui visent le niveau mondial, afin de créer de la valeur et de l'emploi. L'originalité est le partenariat stratégique public-privé en matière de recherche, d'innovation et de formation. Au départ pensé entre 4 à 6 IRT qui se partageraient 2 milliards d'euros d'argent public, il y en a actuellement 8 en France. Parmi les IRT existant, il est intéressant d'observer que c'est probablement l'IRT breton qui est le plus en lien avec l'innovation sociale et les usages. Les autres sites sélectionnés portent sur les nanotechnologies à Grenoble, l'aéronautique à Toulouse-Bordeaux, l'infectiologie à Lyon-Paris, les matériaux, la métallurgie et les procédés en Lorraine-Franche-Comté, les infrastructures ferroviaires à Valenciennes-Villeneuve d'Asq, les matériaux composites à Nantes, l'ingénierie numériques des systèmes à Saclay. La place de l'usage n'est pas présentée comme une composante forte de chacun des IRT.

le secteur médical, sont les secteurs d'activités dans lesquels il y a des liens forts entre technologies et usages. Une mission de l'IRT consiste à repenser complètement l'infrastructure des réseaux afin d'intégrer les nouveaux marchés de consommation qui sont censés se développer dans les secteurs des loisirs, de la santé ou du travail. Penser l'hyperconnectivité de demain implique d'initier des programmes de recherche dans lesquels les SHS seront parties intégrantes. En matière de visibilité, un bâtiment de 5000 m² est en projet dans l'écoquartier ViaSilva, qui accueillera à terme 200 chercheurs. Rennes est le pôle principal d'une organisation sur trois sites (Lannion et Brest), situant ainsi la capitale bretonne comme le porte-drapeau du secteur numérique.

La conception de l'Internet du futur oblige à penser autant les dimensions physiques du réseau que les applications, les contenus et les services qui seront proposés aux usagers. On peut penser que ces nouvelles perspectives vont modifier la façon dont les acteurs rennais du soutien à l'innovation conçoivent les TIC. Jusqu'à présent, c'est une vision essentiellement technicienne et « hard » de leur développement qui a prévalu. Les nouveaux enjeux participent peut-être à la prise de conscience de l'importance des SHS pour promouvoir le « soft ». Il est trop tôt pour savoir si les actions corroboreront les discours actuels. En attendant, les travailleurs du secteur des SHS restent relativement stigmatisés. Ils pâtissent d'une image singulière, pour ne pas dire négative dans l'esprit des responsables de transfert sciences-industrie.

1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?

Au niveau de l'enseignement supérieur, le manque de lien avec le monde professionnel, l'absence d'anticipation sur le devenir des métiers et la transformation des disciplines sont souvent reprochés et constituent un risque de déclassement des étudiants mais aussi de marginalisation des enseignants. La « crise des SHS » serait en fait celle de l'université qui s'est « sclérosée par excès de spécialisation et de mimétismes des carrières » (Wormser 2009). Les SHS cumuleraient éparpillement et centralisation managériales, qui les laisseraient en marge des problématiques de la société. Cette image est particulièrement prégnante à Rennes à travers l'isolement historique de l'une de ses universités. L'histoire de la naissance de l'Université Rennes 2 (Lebrun et Pape, 1994) éclaire l'idée selon laquelle « l'enseignement supérieur sépare excessivement l'implication disciplinaire, la vie administrative des institutions et les lieux de médiation » (Wormser 2009). En accord avec la loi Faure qui, après 1968, remodèle l'enseignement supérieur et crée des universités pluridisciplinaires et autonomes, la faculté des Lettres devait s'associer avec d'autres facultés avant d'investir le nouveau site de Villejean en 1969. Or, aucune discipline, excepté l'éducation physique, n'est alors candidate. La faculté de droit refuse de quitter le centre-ville et de s'associer aux « fauteurs de trouble » de mai 1968, tandis que la faculté des sciences aménage son propre campus à l'est de la ville. Cette dichotomie des Lettres et Sciences humaines avec les autres sciences est donc prégnante dans le système universitaire rennais et inscrite sur le territoire de l'agglomération, phénomène que l'on retrouve à Toulouse, Bordeaux ou Lyon. Yves Morvan (2009) parle de la « mise en quarantaine » des littéraires en 1968.

Pour comprendre les liens avec le territoire et le système économique et d'innovation locale, il est intéressant de comparer les deux universités rennaises. La première est décrite comme

ayant su développer des liens avec l'entreprise et accroître fortement son potentiel de recherche (Place Publique, 2009). La personnalité des présidents qui se sont succédé à la tête de cette université doit avoir joué un rôle dans ce résultat. Ainsi, Claude Champaud, président de l'Université Rennes 1 de 1971 à 1975, se décrit comme atypique « *à la fois professeur et conseiller d'entreprise, apôtre de la formation continue et de l'alternance, chantre de la doctrine de l'entreprise, ami de patrons du temps où c'était gravement pécher aux yeux des grands prêtres universitaires* » (Réseau, 1997). René Dabard, son successeur de 1976 à 1979, deviendra président de l'INSA de 1991 à 1995, institut avec lequel R1 gèrera en commun des équipements communs sur le site de Beaulieu, cohabitera un DEA et organisera des équivalences, avant de passer président de Rennes Atalante en 1996. Les présidents de Rennes Atalante sont culturellement des universitaires de Rennes 1 qui garantissent le lien entre le technopôle et la recherche publique. Mais avec Rennes 2, les liens sont plus faibles. Il faut rappeler que le pôle Villejean de Rennes Atalante fait coopérer les entreprises et le secteur médical de la recherche, c'est-à-dire une partie de l'université Rennes 1 localisée à Villejean. Il n'y a donc là, malgré la confusion possible, peu de rapport entre le technopôle et le campus universitaire de Villejean, qui, dans les représentations locales, évoque l'Université Rennes 2.

Chaque université a développé sa stratégie de professionnalisation : l'étudiant de l'Université Rennes 1 bénéficie d'un environnement et d'un encadrement qui le préparent d'emblée au développement de relations avec le monde de l'entreprise. Pour cela, des filières professionnalisées, avec des débouchés bien identifiés, des stages et des cours dispensés par des professionnels, ont été mises en place assez tôt. De son côté, Rennes 2, avec 5 UFR de Langues, Sciences sociales, Arts-Lettres-Communication, Sciences Humaines et Sports, se définissait, dans les années 1990, comme une université progressiste, tournées vers les métiers de l'animation sportive et la revalorisation des carrières sociales. L'étudiant y est incité non pas à définir son projet professionnel, mais plutôt son parcours de formation, en apprenant, selon le vice-président de l'époque, à « *opérer des choix et à saisir des opportunités* » (Réseau n°128, 1996).

Depuis, prenant peut-être conscience qu'un tissu d'entreprise dense et actif passe par la valorisation du rôle de l'entrepreneur dans le système éducatif (Betbèze & Saint-Etienne, 2006), Rennes 2 s'est dotée d'une Maison de l'Innovation Sociale et de l'Entrepreneuriat (MISE). Créée en 2010, son rôle est de sensibiliser, former et accompagner les étudiants à l'entrepreneuriat sous toutes ses formes, qu'il s'agisse d'entrepreneuriat associatif, d'économie sociale et solidaire ou de création d'entreprise plus classique. Un travail particulier reste à mener pour changer le regard de certains étudiants sur l'argent et le patronat, souvent vu de façon très négative. Actuellement, la MISE peine à trouver une place en tant qu'outil qui apporte aux étudiants, resserrant par défaut son activité à des actions de sensibilisation à l'entrepreneuriat, au lieu de pouvoir réellement accompagner des étudiants de Rennes 2 à la création d'entreprise... puisqu'ils n'existent pas ou si peu dans ce type d'université. D'une manière générale, un élément continue de nuire à l'image de l'Université Rennes 2 et à maintenir une méfiance vis-à-vis de ses membres, étudiants ou personnel : la pratique du blocage systématique lors des contestations de décision gouvernementale (CPE, réforme du statut d'enseignant-chercheur et des concours d'enseignement pour les plus récents). Selon le collectif « Rennes 2, Une autre parole », créé en 2009 pour « *sortir d'une logique mortifère* », les conséquences en sont désastreuses, notamment en termes de

budget, de déficit de formation, de désarroi des personnels et des étudiants, et pour l'accueil de ces derniers en entreprise. Pour Marc Gontard, président de Rennes 2 de 2005 à 2010, une université exclusivement LSHS, qui « *ne travaille pas sur des matériaux mais sur de l'humain* » (Place Publique, 2009 : 32), est forcément plus sensible aux mouvements sociaux. Mais la médiatisation de cette opposition populaire nuit à l'image de l'université à travers la stigmatisation des étudiants qui seraient perçus comme contestataires, révolutionnaires, c'est-à-dire à l'opposé de l'attitude déferente attendue de la jeune génération, à l'aube de leur insertion professionnelle. Cette indocilité jouerait en leur défaveur en matière d'accès à l'emploi ; toutefois il est plus raisonnable d'identifier quel type d'emploi est obtenu au bout de ce parcours à consonance contestataire et plus largement, quelle philosophie de vie choisissent ceux qui sont passés par « Rennes 2 la rouge ». Dès lors, il n'est pas questions ici de comparer les résultats d'insertion de chacune des universités, mais plutôt d'observer la complémentarité d'offres de chacune en matière de posture sociale et professionnelle à venir.

Si Rennes 2 est d'une certaine manière perçue comme la partie fragile du dispositif universitaire rennais, « impossible à réformer » selon certains observateurs (Place publique, 2009 : 3), elle présente certaines spécificités notables au regard des stratégies d'innovation mises en place à l'échelle métropolitaine. Considérons tout d'abord le profil particulier des étudiants, marqué par un taux de féminisation supérieur à la moyenne nationale (66% contre 55%), un taux de salariés (30%) plus élevé qu'à Rennes 1 (moins de 20%) et une implication plus forte dans des activités artistiques et culturelles, mais aussi syndicales et politiques (Place publique : 10-14). En second lieu, la localisation des bâtiments de l'Université au sein d'un quartier d'habitat en majorité à caractère social est un élément important à prendre en compte. Cette situation différencie Rennes 2 de Rennes 1, qui a bénéficié globalement de moyens supérieurs, mais dont le campus s'est trouvé en revanche déconnecté des zones d'habitat (Béchet, 2009 : 16). Or, même si « *les relations entre Rennes 2 et son quartier sont passées de la complicité à l'indifférence, voire à de l'hostilité envers les étudiants* » (Béchet, 2009 : 15-20) du fait, notamment, des perturbations récurrentes liées aux mouvements sociaux, la présence de l'université contribue toujours à l'image positive du quartier de Villejean. Dans les années 1970, habitants et universitaires avaient créé des liens et se rejoignaient autour de certaines revendications, comme le manque d'équipements ou les problèmes d'accessibilité. Par ailleurs, plusieurs initiatives, comme la mise en place du tutorat, des cours publics, la création d'une galerie d'art contemporain et d'un service culturel vont dans le sens des propos du sociologue Yves Bonny. Rappelant que plusieurs grands festivals rennais sont nés d'initiatives d'étudiants de Rennes 2, il affirme que les formations dispensées dans une telle université ont « *un potentiel civilisateur évident, autour du développement durable, de l'économie sociale et solidaire, de l'art et de la culture* » (Bonny, 2009 : 24).

Même si la fusion des deux universités rennaises fait encore débat, cette perspective est fortement souhaitée par Rennes Métropole et la Région. Il s'agit bien sûr de gagner en visibilité internationale, de favoriser l'invention de nouvelles formations pluridisciplinaires, mais aussi d'affirmer, dans le contexte d'autonomisation, le rôle essentiel de ces lieux de formation et de recherche dans la dynamisation des territoires. Pour l'instant, les coopérations entre les deux établissements se font par le biais de structures fédératrices, comme le PRES Université Européenne de Bretagne (UEB) ou la Maison des Sciences de

l'Homme en Bretagne (MSHB) qui abrite le programme LOUSTIC sur les usages des TIC. Cette plateforme de recherche pluridisciplinaire associe des laboratoires des quatre universités bretonnes, de l'Institut d'électronique et télécommunications de Rennes, de l'Irisa/Inria, de l'ENS Cachan antenne de Bretagne, et de l'ENST de Bretagne, montrant que le développement de la recherche depuis les années 1990 est un facteur de recomposition des établissements rennais. Les TIC, mais aussi l'environnement, sont des thèmes sur lesquels des associations entre SHS et sciences dures sont nécessaires, et qui intéressent directement les acteurs locaux. Ceci est particulièrement vrai à Rennes, où les acteurs locaux ont toujours le souci d'ancrer leurs actions dans une perspective de cohésion sociale.

2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire

L'échelle métropolitaine, en tant que nouvelle échelle considérée comme pertinente pour aborder et mettre en place des leviers d'action en direction de l'économie territoriale, s'inscrit dans un contexte institutionnel qui n'est pas toujours en phase avec cette idée. En effet, pour élaborer sa stratégie de développement économique et d'innovation, Rennes Métropole doit adapter son action à la présence de nombreux autres acteurs publics sur la scène du soutien à l'économie territoriale : l'Etat avec le soutien aux pôles de compétitivité et l'accompagnement des Chambres de Commerce et d'Industrie, la Région avec les incubateurs et les politiques d'aides aux entreprises, et même les universités qui, par le biais des Fondations (voir encadré en fin de texte), se positionnent aussi comme prestataires de soutien aux jeunes entrepreneurs dans le champ de l'innovation. Dès lors la position de Rennes Métropole doit être coordonnée avec un certain nombre de chef de file du développement économique territorial. Au-delà des traditionnelles aides aux entreprises, Rennes Métropole tente depuis quelques années de cibler un petit nombre de secteurs d'innovation dans lequel, en accord avec ses partenaires publics, elle prône une intervention souple, fondée sur une logique de projet. Historiquement, le soutien aux innovations est apparu lors de la stratégie de développement économique votée en 2007 et depuis il apparaît comme un levier central de développement que l'on retrouve dans de nombreux document stratégique. Au sein de la politique de développement économique de Rennes Métropole, le soutien à l'innovation occupe une place particulière. Pour mieux identifier le poids de ces politiques de soutien à l'innovation, il apparaît intéressant de les remettre en contexte du point de vue des masses financières et de l'organisation des services. Le budget annuel consacré aux interventions économiques s'élève en moyenne à 20 millions d'euros (22,8 M€ en 2009, 19,7 M€ en 2010) et arrive loin derrière le budget consacré aux transports (100 M€) ou du logement (50 M€). Le coût des projets IDA (350 000€ de subvention à l'ASSAD) et PIC (500 000€ de subvention à la construction d'un bâtiment pour la plateforme) est relativement faible au sein de l'enveloppe budgétaire du développement économique. Ces plateformes sont ainsi des dispositifs légers appelés à accompagner des projets dans une phase d'expérimentation, qui, si elle se concrétise par la suite, s'autofinanceront en ayant recours à d'autres ressources publiques ou privées.

2.1 L'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS : positionnement métropolitain et territoire d'expérimentation

Positionnement relativement original pour une communauté d'agglomération, Rennes Métropole a choisi de développer une compétence en matière de recherche et

d'enseignement supérieur. Ce choix correspond à une stratégie de compétitivité qui passe par l'attraction et la rétention de chercheurs de talent, capables de nouer des partenariats et de favoriser un rayonnement du site universitaire rennais au niveau national et international. Parmi les dispositifs mis en place depuis 2003, un système d'avance remboursable à taux zéro permet le transfert de travaux de laboratoires de recherche vers le tissu économique local. Attribuée aux chercheurs dont le projet a été détecté par Bretagne Valorisation et dont la preuve de concept a été faite, l'aide sert à l'étape de maturation, celle-ci précédant un éventuel transfert commercial. Ce dispositif s'avère complémentaire avec celui du Conseil Régional⁴² qui fonctionne selon un calendrier annuel précis d'appel à projet parfois peu compatible avec la réactivité nécessaire d'un porteur de projet face aux opportunités du marché. L'enveloppe annuelle est de 150 000 euros, un projet pouvant recevoir de 15 000 à 80 000 euros selon les besoins. Entre 2003 et 2011, 27 projets ont été financés. Initialement, le principe est un soutien à l'excellence de la recherche quel que soit le domaine, sans intervention spécifique sur une thématique. Dans les faits, très majoritairement, les domaines représentés relèvent de la chimie, de la biologie et du champ de l'électronique et des télécommunications. Les projets SHS apparaissent à partir de 2009 et couvrent des thématiques variées⁴³. Outre une meilleure remontée des projets SHS par les structures de valorisation depuis peu, le soutien de RM relève d'un intérêt marqué pour ces disciplines. Plusieurs raisons expliquent cette attention, au premier rang desquelles on trouve l'articulation possible des travaux des chercheurs en SHS avec les politiques publiques de l'agglomération et de la ville. Ainsi le projet TACIT a été présenté à la direction de l'enfance et de l'éducation de la ville de Rennes dans le but de constituer un relais avec les établissements et toucher l'inspection académique. Le projet BERCAVE, même si ses applications concernent principalement le secteur viticole, intéresse RM car il peut être un outil d'aide à l'aménagement dans le cadre d'un plan énergie-climat.

Par ailleurs, dans le cadre d'une démarche d'évaluation de sa politique de soutien à l'enseignement supérieur et de la recherche, Rennes Métropole a identifié le besoin de clarifier sa stratégie, ce qui peut conduire à focaliser son soutien sur une ou deux thématiques à l'avenir et à ne pas disséminer les financements. Tout comme il existe une complémentarité avec la politique de la Région, la Communauté d'agglomération pourrait compenser un éventuel désintérêt de la SATT pour des projets SHS jugés peu rentables, ou moins rentables que ceux des sciences dures. Cela passe par l'adaptation de certains dispositifs proposés par Rennes Métropole, comme celui des allocations d'installation scientifique (AIS). Destiné à favoriser l'accueil de chercheurs externes au territoire et à financer exclusivement de l'équipement, il a été revu récemment pour mieux correspondre aux attentes des chercheurs SHS, qui ont des besoins limités dans ce domaine et de ce fait, ne dépensaient souvent pas l'enveloppe attribuée (voir texte AIS). Ce soutien aux SHS va de pair avec l'adoption de règles souples et la mise à disposition de budgets légers pour des projets innovants à impulser. Rennes Métropole affirme l'échelon métropolitain qui est approprié à la mise en œuvre de politique d'innovation. En ce sens, l'institution

⁴² Dans le cadre du Schéma régional de l'innovation de 2008, le Conseil Régional propose un panel d'accompagnement de la sortie du laboratoire jusqu'à mise sur le marché, notamment un fond de maturation qui permet de financer des projets sur toute la Bretagne à hauteur de 600 000 euros par an.

⁴³ Comme la pédagogie (TACIT porté par le Centre de Recherche en Psychologie Cognition et Communication - CRPCC, 35 000 euros), la gestion de plateformes technologiques (ToolTechNov, issu du Centre de Recherche en Economie et Management - CREM, 30 000 euros) ou le suivi climatique pour le marché de l'agriculture et le milieu urbain (Bercave, du Laboratoire Climat et Occupation du Sol par Télédétection - COSTEL, 48 000 euros)

intercommunale répond aux affirmations contenues dans le rapport présenté au Président de la République « *Les fondements d'une stratégie dynamique d'aménagement du territoire* » (2009), où la métropole est avancée comme l'échelle pertinente à laquelle la créativité peut se développer à son maximum : « *l'économie de la créativité est fondée sur l'entrepreneuriat, les talents et la connaissance et puise ses forces principales dans les grandes métropoles* » à partir de l'idée que les racines de la créativité sont dans les métropoles pour ensuite se diffuser dans les régions. Les politiques publiques nationales poursuivent cette idée déjà déployée les années précédentes, pour favoriser les « métropoles de la connaissance ».

La conception de l'innovation de Rennes Métropole est particulière et emprunte aux recherches en économie le modèle de Living Labs (Niitamo et al., 2006). Conçus comme une nouvelle forme de partenariat public-privé, les Living Labs (laboratoires vivants) sont des espaces où les entreprises, les institutions publiques et les citoyens travaillent ensemble pour créer des prototypes, évaluer et valider de nouveaux services, de nouveaux marchés, de nouvelles technologies dans un contexte expérimental assimilable à la réalité (real-life context), ce que peuvent être les villes, les régions métropolitaines ou encore des zones rurales (Niitamo et al., 2006). L'innovation au sein des Living Labs inclut l'utilisateur de la technologie dans un système ouvert de co-création. L'idée est de favoriser l'expérimentation et le design rapide de solutions technologiques variées plus que le développement de produits matures. L'objectif est d'intégrer les intérêts du public dans la démarche de conception, et notamment par le biais des institutions publiques qui les représentent. Avec l'idée d'un territoire d'expérimentation, la stratégie économique rennaise se positionne sur l'innovation participative, c'est-à-dire la tendance à faire participer les individus – ici les habitants, usagers ou citoyens⁴⁴ - dans les processus d'innovation. Rennes Métropole s'inscrit donc dans les principes de l'open innovation. L'innovation participative a pour objectif de déplacer la décision en la faisant passer de la décision politique à la décision publique. L'expertise ne serait pas la bonne solution (Stengers, 2002) mais la bonne décision serait le résultat d'un processus d'appropriation, ce qui vaudrait mieux que le principe de la décision la plus rationnelle. Le territoire d'expérimentation favorise l'idée de production de proximité qui est aujourd'hui sous-tendue par le développement durable et la Responsabilité environnementale de l'entreprise : les habitants de Rennes Métropole essaient des prototypes issus des laboratoires et des entreprises locaux.

2.2 Deux projets co-pilotés par Rennes Métropole : le projet Innovation – Domicile – Autonomie et la Plateforme d'Ingénierie Culinaire

⁴⁴ On a l'habitude de considérer 3 fonctions indissociables d'un individu vis-à-vis du territoire : celle d'habitant, qui se définit par un processus d'appropriation de son espace ; celle d'usager, de l'espace ainsi que des services et des équipements qui lui sont associés ; et celle de citoyen, le terme étant pris au sens de l'exercice d'un droit de participation à la décision. Cette pluralité induit que l'acteur va avoir une perception et une appréciation différente de tout objet ou situation (Bassand M. & Joye D., 1999). Ainsi, l'habitant est celui qui réside sur un territoire mais qui n'est pas forcément usager dans la mesure où ses journées se passent ailleurs, sur son lieu de travail par exemple. Son logement le rend habitant contribuable mais c'est l'usager qui pratique l'espace. L'usager ne fait pas que consommer du logement, mais aussi de la culture, du transport, des équipements scolaires ou sportifs, des prestations sociales. Enfin, le citoyen est celui qui est impliqué dans la vie locale, qui s'investit de manière associative, politique ou autre. C'est l'habitant qui est électeur, l'usager qui dépense et le citoyen qui participe aux décisions du territoire.

Une autre explication, de l'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS tient à une volonté d'apparaître comme un territoire d'expérimentation, d'innovation par les usages, et pas uniquement d'innovation technologique, ce volet étant porté par Rennes Atalante avec le développement des TIC depuis 30 ans. Cette expérimentation par les usages nécessite d'impliquer plus fortement des chercheurs SHS dans des projets conçus pour participer à la vie de la cité. Cette notion de territoire d'expérimentation correspond à la stratégie de développement économique et s'illustre à travers plusieurs projets, dont deux sont ici développés. Dans un document de promotion datant de 2010, Rennes Métropole décrit sa politique de soutien à l'innovation en ces termes :

« L'accès à l'innovation est certainement un des moyens pour les PME de se diversifier et d'accéder à de nouveaux marchés. Dans un contexte de convergences de différentes activités, Rennes Métropole s'emploie à favoriser l'appropriation des innovations technologiques par les PME des secteurs d'activités plus traditionnels, en leur donnant accès à des plateformes mutualisées d'expérimentations, de prototypages, de tests, et de validations. Parmi les projets soutenus par Rennes Métropole :

- Le projet IDA (Innovation - Domicile - Autonomie)
- La plateforme d'ingénierie et de médiation culinaire
- La plateforme OPASS pour systèmes électroniques embarqués dans l'automobile ».

Parmi ces trois projets présentés les deux premiers ont été étudiés dans le cadre du programme POPSU : IDA et PIC. Ces projets de soutien ont pour caractéristique d'être récents (début du partenariat en 2006-2008) et d'avoir donné lieu à une configuration « ad hoc » entre les partenaires, désignée sous le vocable de « plateforme ». Au contraire des politiques économiques menées traditionnellement par Rennes Métropole (soutien aux entreprises, aménagement de zones d'activités), ces projets de plateforme donnent lieu à des dispositifs uniques, construits selon les circonstances et s'adaptant aux évolutions et aux besoins. Le choix de la plateforme entre très nettement dans un positionnement de la collectivité comme facilitateur de réseaux et non comme partenaire direct, comme dans le cas de l'aide directe ou indirecte aux entreprises.

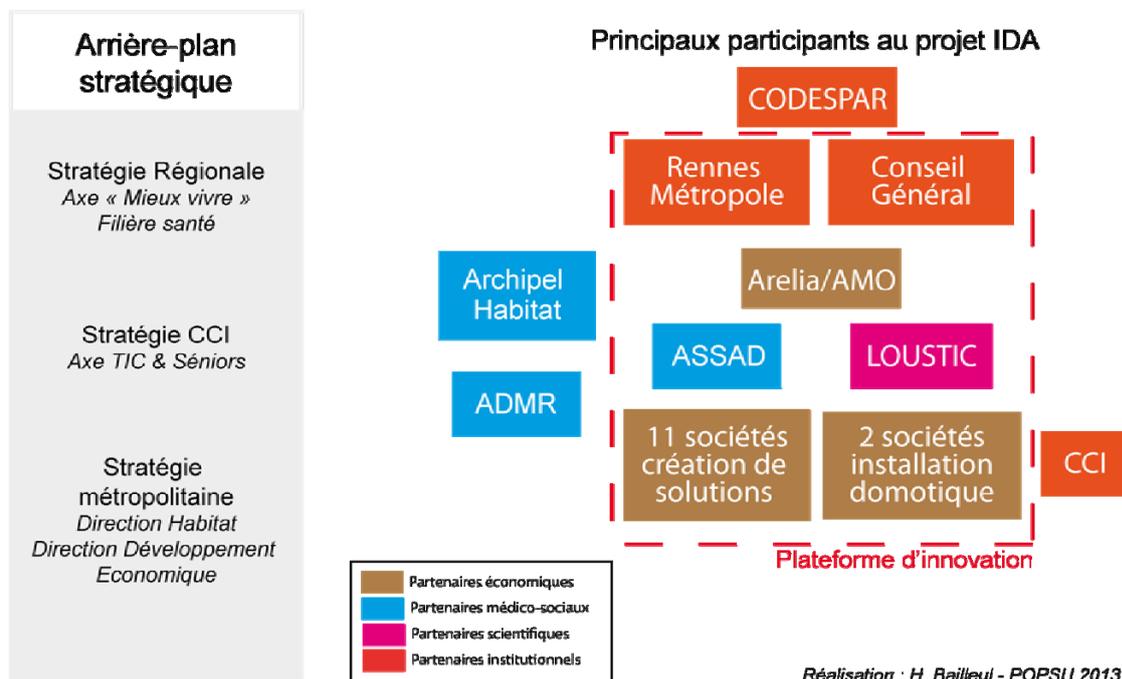
Du point de vue organisationnel, au sein de la compétence « Développement économique » de la structure publique intercommunale, le soutien à l'innovation est un dispositif nouveau et qui est conçu comme une action ponctuelle, répondant à une demande spécifique plutôt que comme une politique de long terme et qui bénéficierait ainsi d'une visibilité. L'analyse de l'organigramme de Rennes Métropole permet de faire ce constat. Au sein de la direction Economie, Recherche et Enseignement Supérieur, trois services assurent différentes compétences (Soutien aux entreprises, Commerce et Tourisme et enfin Enseignement supérieur, recherche et Innovation). Etonnamment l'innovation n'est pas spécifiquement reliée à l'économie ou aux entreprises, mais à la recherche. Cet état de fait montre aussi que les compétences nécessaires à l'innovation au sein de Rennes Métropole ne sont pas les mêmes que celle nécessaires au soutien des entreprises ou à l'aménagement d'espaces économiques. Le service Enseignement supérieur, Recherche, Innovation apparaît jouer un rôle de jonction entre les milieux de la recherche et les milieux économiques, par le pont de l'innovation, ces deux composantes étant essentielles pour la constitution des plateformes d'expérimentations.

2.2.1 Le projet IDA : Innovation – Domicile – Autonomie

La ville de Rennes a obtenu en 2010 le label « Bien vieillir-vivre ensemble » parmi 34 autres villes de France, identifiant les villes qui s'engagent dans un plan d'action en direction des aînés dans le domaine des transports, de l'habitat, de l'urbanisme... La nécessité de mieux prendre en compte le vieillissement est globale, mais avec le projet IDA, c'est plus particulièrement le domaine du logement qui est visé, notamment parce que les chercheurs et l'association à l'origine sont spécialisés dans ce domaine. En outre, les politiques publiques de Rennes Métropole ont, depuis de nombreuses années, clairement identifié l'habitat comme socle de réflexion stratégique de l'action politique locale. En 2008 déjà, le service communication de l'intercommunalité avait réfléchi à déployer un positionnement différenciant sur la question de l'innovation dans l'habitat (mode de vie alternatif, développement durable, innovation dans les matériaux...). Si la thématique de la créativité, insufflée par les valeurs ambiantes des métropoles mondiales, a influencé Rennes pour un positionnement élargi sur l'idée de « ville créative » (Houllier-Guibert, 2012), il n'empêche que ce projet illustre la volonté de s'inscrire de manière originale en tant que territoire innovant sur les questions d'habitat. Créativité et positionnement urbanistique sont compatibles pour fabriquer une image métropolitaine de Rennes qui va dans le sens d'une « ville numérique ». Aussi, lorsqu'un projet est proposé par le CODESPAR (Conseil de Développement Economique et Social du Pays de Rennes) sur la base d'un partenariat entre de multiples acteurs (institutionnels, associatifs, universitaires et économiques), la thématique du vieillissement trouve une réponse par l'action publique locale. La finalité de ce projet initié en 2008 est l'amélioration de la prise en charge des personnes âgées par des solutions technologiques adaptées aux problématiques du maintien à domicile. Il fait suite à une étude lancée par le CODESPAR en 2006-2007 qui avait pour sujet le maintien à domicile et l'habitat intelligent. Ce projet de plateforme a été achevé en 2010 mais continue aujourd'hui sous d'autres formes décrites ci-après.

Dans ce cas, la notion d'innovation sociale est reliée à deux aspects : d'une part la thématique des seniors et la dynamique économique qu'elle peut susciter pour les entreprises locales en matière de services à la personne. Le vieillissement est un nouveau marché pour les fournisseurs de solutions technologiques et il concorde avec des problématiques portées par des acteurs publics (logement, caisses de retraite, assurances, professionnels de santé, bailleurs sociaux). D'après les participants au projet, tous les acteurs concernés avaient intérêt à l'innovation dans le domaine du maintien à domicile et des technologies associées. D'autre part, l'innovation réside dans la forme qu'a pu prendre le pilotage et le montage de ce projet, associant pour la première fois les usagers, les professionnels du monde médico-social et les entreprises de solutions technologiques. Cette innovation rapproche les acteurs de l'offre avec ceux de la demande, inscrivant ce projet dans l'idéologie du management public où l'utilisateur est considéré comme un client dont le mode de consommation doit être identifié afin de répondre à ses besoins. L'enjeu politique est plus précisément la question de l'habitat des personnes âgées, qui est d'autant plus importante que Rennes Métropole bénéficie, à travers le Plan Local de l'Habitat (et les aides qui lui sont associées) d'un puissant outil d'extension des expérimentations menées dans le cadre du projet IDA. La dimension territoriale et politique de ce projet tient donc à son caractère reproductible et à sa capacité à être exemplaire afin d'être reprise par d'autres acteurs du logement (bailleurs sociaux, offices HLM). Mais en second plan l'image novatrice apportée par le recours aux nouvelles technologies est recherchée pour inscrire le territoire dans une dynamique de créativité. En effet, le numérique et l'économie numérique font

partie des grands enjeux de la stratégie économique de Rennes Métropole.



C'est à l'initiative d'un enseignant-chercheur de l'université Rennes 1 que cette démarche a été lancée en 2006-2007. Le principe était d'analyser les freins et potentialités d'usage de TIC dans l'habitat des personnes âgées. L'intérêt croissant des élus de Rennes Métropole pour la question du vieillissement de la population a permis de retenir la proposition faite par cet enseignant-chercheur lorsqu'il a été invité aux réunions d'élaboration de la stratégie métropolitaine, à l'instar d'autres porteurs de projet (et notamment celui de la plateforme d'ingénierie culinaire). Au-delà d'un domaine de recherche-expérimentation qui correspond aux préoccupations de la communauté d'agglomération, ce projet a été soutenu car il offrait une configuration intéressante, associant des acteurs locaux de l'aide à domicile (fédération départementale de l'Aide à Domicile en Milieu Rural et l'association Aides Soins Services Au Domicile pour le pays de Rennes, partenaires des acteurs publics depuis de nombreuses années), un laboratoire d'analyse des usages des TIC (laboratoire LOUSTIC, Université Rennes 1 et Rennes 2) et des entreprises locales de solutions technologiques (dont l'entreprise Arelia, fondée en 2008 et spécialisée dans le conseil en nouvelles technologies). Une certaine exemplarité de la démarche est recherchée : fonder un écosystème d'entreprises et de partenaires associatifs et universitaires autour de la transformation des objectifs génériques en solutions concrètes et fonctionnelles. On assiste à une mise en scène de la démarche expérimentale : appartement témoin, expérimentations techniques et psychologiques impliquant un public de personnes âgées, compréhension des usages, analyse et adaptation des solutions. Le projet IDA est un projet de recherche et développement et en tant que tel, les acteurs scientifiques participent de la visibilité du projet en organisant des conférences « TIC et cité » (2009 et 2010), en participant à des événements scientifiques régionaux et nationaux. Dans ce projet, les réseaux d'acteurs sont un lieu de collusion d'intérêts pragmatiques et non téléologiques, chacun ayant, pour diverses raisons intérêt à faire connaître le projet IDA. La finalité du projet était de mettre en évidence la richesse des applications possibles en termes de TIC et maintien à domicile. Le

leadership du projet s'est vu partagé au fur et à mesure de la démarche entre l'association ASSAD, l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage assurée par Arélia et la Communauté d'Agglomération. Le programme a été rendu possible grâce à un co-financement public (358 000€ de RM, 172 000€ du Conseil Général, 102 000€ de la ville de Rennes, et une centaine de milliers d'euros des mutuelles, de la caisse régionale d'assurance maladie, des caisses de retraite). L'implication financière des différents échelons territoriaux est relativement cohérente avec leurs domaines de compétence, même si le Conseil Général semble être resté au second plan au profit de l'échelon métropolitain. Le rendu du projet (financé entre 2008 et 2010) prend la forme d'un rapport complet, qui épouse les canons d'un rapport d'expertise de bureau d'étude, explicitant principalement la démarche et moins les résultats ou les pistes pour un déploiement des solutions à plus large échelle. La continuité de la plateforme mise en place n'a pas été anticipée par les partenaires, si ce n'est par la réalisation d'un cahier des charges pour la mise en place de solutions technologiques dans les logements séniors. L'accompagnement de RM a ainsi favorisé la mise en réseau des porteurs du projet (associations et entreprises) avec les intervenants du secteur du logement et notamment les bailleurs sociaux, mais l'expérimentation d'un appartement témoin n'a pas donné lieu à un déploiement systématique dans le parc social (ce qui était une attente forte des acteurs économiques). L'effet levier qui aurait pu se matérialiser dans le cadre du Plan Local de l'Habitat n'est pas encore effectif. La réalisation d'un cahier des charges à l'issue du projet avait pour objectif de lancer des initiatives dans le sens d'un déploiement des solutions technologiques dans l'habitat (en rénovation ou en construction neuve). Cependant le passage de la phase d'expérimentation et d'appropriation des solutions innovantes à leur généralisation et installation n'est pas encore réalisé. A l'issue du projet IDA, différents groupements de projet se sont fait jour pour continuer à travailler dans la thématique qui paraît porteuse pour le territoire et les entreprises du Pays Rennais.

1)- Projet SAS : piloté par la Chambre de Commerce et d'Industrie, au travers du Centre de Compétitivité des Entreprises spécialisé dans les TIC. Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme SAS - Sensibilisation, Accompagnement et Stratégies d'accès au marché des seniors – soutenu par la DGCIS (Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services) et en réponse à l'Appel à Projets de l'Etat « les seniors, un marché de croissance pour les entreprises ». Les partenaires du programme SAS – CCI Rennes Bretagne, Meito et Créativ - ont choisi de centrer leurs analyses sur le champ des technologies de l'information et de la communication destinées aux seniors et aux aidants. Ce projet se concrétise par la réalisation d'une veille sur les expérimentations, les donneurs d'ordre, les marchés qui émergent en France (550 abonnés à la newsletter), et l'organisation d'un séminaire bi annuel : Tic et séniors (première rencontre organisée en 2012). Ce séminaire rassemble de nombreux acteurs économiques du territoire rennais afin de mettre à l'agenda des entreprises les opportunités du marché des séniors. Dans un second temps, ont été mis en place des ateliers conçus comme des lieux de rencontre entre offre et demande pour favoriser le passage à la mise en œuvre et à la généralisation. Enfin, en cohérence avec les missions classiques de la CCI, le projet SAS comprend un accompagnement d'une quinzaine d'entreprises (locales et nationales) qui souhaitent se lancer dans ce marché des technologies du maintien à domicile.

2)- Projet MAATEIS : Maintien de l'Autonomie des Aînés par les Technologies et Innovation Sociale. Piloté par Malakoff-Médéric. L'association ASSAD qui avait piloté IDA a reconstitué un partenariat avec des acteurs économiques locaux. Le groupe d'acteurs privés propose des

solutions à expérimenter par les ménages sur le territoire du Pays de Rennes. Grâce aux réseaux constitués lors du premier projet, Arelia et l'ASSAD continuent à expérimenter l'installation de solutions dans des logements sociaux ou à l'occasion de rénovation de logement (en partenariat avec le PACT35). Ce projet est soutenu par la Ville de Rennes, Rennes Métropole, le PACT 35, la Caisse des Dépôts et Consignations.

3)- Projet « e-santé » : réponse à un AAP de l'Etat, dans le cadre des investissements d'avenir, sur le thème « santé et autonomie au lieu de vie grâce au numérique ». Ce projet n'a pas été retenu à l'été 2011, mais il montra la capacité de collaboration entre les acteurs publics et privés sur la thématique. L'opportunité d'un financement national a conduit à déplacer la problématique du maintien à domicile vers celle de l'hospitalisation à domicile, des soins à domicile et du handicap. L'appel à projets concernant « la santé et l'autonomie sur le lieu de vie grâce au numérique » a conduit les partenaires à formuler une réponse se voulant régionale, et à l'initiative du Pôle Image et réseaux (pôle de compétitivité breton). Le projet est plus particulièrement soutenu par Eco Origin (cluster écologique qui intervient dans le domaine de l'habitat) et il est piloté par la CCI de Rennes, Creativ, Rennes Métropole, le CRITT Santé Bretagne, avec la participation de l'ASSAD. Cette dimension « e-santé » ouvre beaucoup plus largement les perspectives de développement, avec plus particulièrement une saisie de la problématique par les acteurs de l'échelon régional. La mise en réseau est très fluctuante depuis le projet IDA d'origine jusqu'à la une profusion de projets aujourd'hui. Dans cette seconde phase, visant à élargir les champs concernés et à consolider les partenariats, apparaît cependant un changement majeur qui réside dans le fait que les partenaires universitaires ont été remerciés. Le laboratoire LOUSTIC qui été impliqué dans IDA continue de son côté, en travaillant sur des *serious game* pour les aidants, mais sans partenariat local. L'innovation peut-elle se limiter à l'industrie et l'ingénierie sociale ? La démarche de projet a-t-elle été capitalisée (possibilité de reproduction) ? A première vue non car chacun repart sur des démarches nouvelles (CCI et la formation des acteurs économiques sur le marché des seniors ; ASSAD et Malakoff sur la fourniture de services aux seniors). Finalement, chaque partenaire repart sur ses compétences propres sans que le projet collaboratif n'ait changé les habitudes de travail.

2.2.2. Le projet PIC : Plateforme d'ingénierie culinaire

Le principe de cette seconde plateforme d'innovation est de soutenir un réseau des acteurs de la filière agro-alimentaire bretonne pour permettre la mise en œuvre d'innovations et l'analyse des nouveaux usages et pratiques culinaires dans le but d'adapter l'offre des industries à l'évolution de la demande des consommateurs. Cette plateforme participe à l'image innovante du territoire rennais tout en favorisant l'image de l'agro-alimentaire breton, un secteur important de l'industrie régionale. Le partenariat lancé en 2009 a consisté en premier lieu à soutenir l'association qui a formalisé un projet de site d'accueil de la plateforme. Dans un second temps, RM a offert une subvention à la construction du bâtiment qui s'est installé au sein du pôle Champeaux de la technopole de Rennes-Atalante, c'est-à-dire la zone d'implantation pour les entreprises du secteur agro-alimentaire et environnement, à proximité du deuxième pôle français d'enseignement supérieur en agronomie et agro-alimentaire (Agro Campus Ouest). Ce site de 20 hectares accueille aussi la Chambre d'agriculture de Bretagne qui fait face à la PIC, ainsi que 18 entreprises et 25 laboratoires. En 2011 RM s'engage dans la construction d'une pépinière pour l'innovation du

secteur des sciences du vivant. 8 à 10 entreprises bénéficient de 2500 m² de bureaux qui disposent en plus de services mutualisés et d'espaces pour des laboratoires. Ce Biopôle est installé à Atalante Champeaux pour un coût supérieur à 8 millions d'euros. Ce type de soutien à l'innovation des IAA renforce les dispositifs existants sur Rennes : en plus de l'incubateur Emergys qui soutient la filière, un génopôle Ouest Mer-Agro-santé et le pôle de compétitivité Valorial stimulent la recherche en biotechnologie. Ainsi, pour la thématique Alimentaire, la PIC devient l'un des symboles phares et un moyen de rayonnement depuis son inauguration en juin 2013 car il s'agit d'un lieu ouvert au public. Ces 3000 m² tiennent le rôle de vitrine d'Atalante-Champeaux auprès du public rennais et breton qui est assez ignorant du fonctionnement technopolitain. Malgré les 30 ans d'existence de la technopole rennaise, une distance perdure entre les habitants de Rennes et ce secteur d'activité, notamment due à son manque de visibilité. La dimension symbolique a existé dans un premier temps au travers d'une œuvre d'art, située sur le site Beaulieu de Rennes Atalante. C'est un totem installé dès 1987, créée par Nessim Merkado et qui est situé sur une route empruntée aussi bien par les salariés du technopôle, les étudiants et les résidents autour de Rennes Atalante. Ce monument s'est imposé comme l'entrée de la technopole pour le grand public, c'est-à-dire un espace réservé à une activité d'innovation qui met à distance les habitants du territoire, ce dont étaient conscients les responsables de la technopole : « Si les gens ne savaient pas le nom de cette œuvre ou ce qu'elle évoquait, au moins, ils savaient qu'elle était là pour symboliser la technopole »⁴⁵. Avec la PIC, cette symbolique de l'activité d'innovation prend un rôle plus impliquant sur un autre espace qu'est Atalante Champeaux : En plus d'accueillir du public, la PIC s'inscrit aussi comme un lieu de formation susceptible d'être identifié géographiquement par la population locale. Une marque s'associe au projet puisque le cercle culinaire devient l'école Gault et Millau, offrant un attrait qui est gage de prestige pour le grand public.

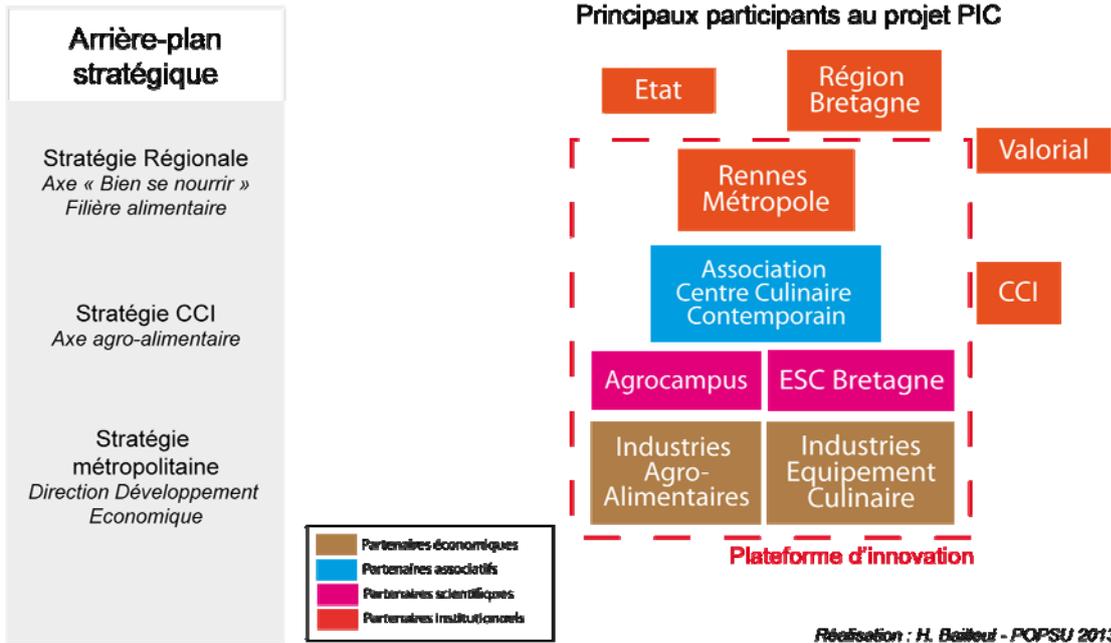
Outre l'aspect symbolique qui a son importance, le mode de partenariat de ce projet montre le rôle qu'a joué RM au fil de sa création. L'association PIC regroupe fin 2011 une centaine de partenaires dont la majorité est issue du milieu industriel. La localisation à proximité de la Chambre d'Agriculture et d'Agro-campus illustre la dynamique de partenariat diversifié souhaitée (collectivités et institutions publiques, organismes de recherche⁴⁶). L'objectif est de construire un lieu d'échange sur les nouvelles tendances culinaires et un lieu d'expérimentation de nouveaux produits agro-alimentaires et de leurs usages. A la fois laboratoire et interface entre les professionnels de l'industrie bretonne, ce centre est également une nouvelle marque de l'innovation rennaise. La PIC a été labellisée par le Pôle de Compétitivité *Valorial* et a obtenu le statut de « plateforme d'innovation » ouvrant le droit à une aide au fonctionnement de la part de l'Etat (Fonds Unique d'Intervention). Les rapports de force ne sont pas clairement identifiables dans la mesure où la PIC est en cours de construction partenariale, au stade où toutes les bonnes volontés s'agrègent au projet. Ce n'est qu'après les premiers mois, voire les premières années de fonctionnement et l'observation de son potentiel succès, que les jeux d'acteurs pourront être mieux cernés afin de saisir où se situe le leadership dans ce secteur d'activité qui a su rassembler dans un

⁴⁵ Propos lié à un entretien avec la chargée de communication de Rennes Atalante, en 2002.

⁴⁶ Les membres de la plateforme sont des industries agro-alimentaires (Henaff, Lactalis, Cilouest), des industries de l'équipement culinaire (Arc-Pyrex), mais aussi des centres de recherche (Agrocampus), des institutions publiques (CCI, CRAB), des associations culturelles (Amann Mad), des agences de développement (France culinaire développement), des investisseurs (Crédit Agricole 22).

premier temps, notamment les membres du secteur des IAA (le Président du projet est l'ancien Président de la FNSEA).

La différence notable avec le projet IDA est l'existence d'un site qui s'inscrit dans une démarche de long terme. Mais cette formule de plateforme permanente, à l'inverse d'IDA, a intégré la nécessité du déploiement des innovations et de l'organisation de la relation entre usagers et créateurs d'offre. Sinon, le modèle partenarial prôné est le même : innovation – plateforme – expérimentation – recherche. Le soutien à cette initiative en matière d'innovation culinaire se justifie par son inscription dans un secteur économique important pour la région, mais aussi par son caractère usager-centré, dans la lignée du principe de laboratoire vivant. Cependant, contrairement au projet IDA, cette dimension du culinaire n'entre pas directement en résonance avec une problématique territoriale ou d'action publique, si ce n'est du point de vue de l'analyse des modes de vie que propose de mener la plateforme avec l'entrée par l'alimentation. Encore une fois, l'innovation soutenue ici est à la fois une innovation techno-industrielle et une innovation sociale. D'après les acteurs de RM, c'est cette dimension de l'analyse des usages qui a primé pour retenir cette initiative. Présenté pour la première fois en 2006 devant les acteurs de la stratégie métropolitaine, ce projet a été soutenu, notamment par l'implication de la CCI et par sa dimension territoriale réaffirmée. Les intérêts de la PIC pour le territoire résident également dans l'image innovante qu'elle peut véhiculer. En effet, la PIC s'appuie sur le Centre culinaire de Rennes, une structure qui joue un rôle social d'initiation et de rencontres autour de la gastronomie depuis une quinzaine d'années. Laboratoire des usages culinaires, ce centre a permis d'étudier les relations entre modes de vie et pratiques culinaires. La pratique de la cuisine est ainsi présentée comme une entrée pour comprendre les modes de vie contemporains (famille, rapport au travail, accroissement du temps de loisirs...). Indirectement, cet intérêt pour les usages est aussi une manière de diagnostiquer un territoire par ses modes de vie. Un autre aspect a été relevé par les acteurs rencontrés : le rôle que peut jouer cette plateforme dans la visibilité du territoire rennais notamment grâce à l'image positive que peut susciter l'excellence dans le domaine de la gastronomie. La PIC pourrait à terme faire partie des atouts d'une destination touristique rennaise qu'il reste à consolider.



Pour mener à bien son objet, l'association Plateforme d'Ingénierie Culinaire se consacre pleinement à la concertation des acteurs et se dote, avec le soutien de ses adhérents, d'une société d'exploitation, la SAS Centre Culinaire Contemporain qui a en charge le déploiement des moyens et le développement de l'offre de services. Le centre culinaire contemporain devenu l'école Gault et Millau se positionne comme un bureau d'étude spécialisé dans le domaine de l'innovation gastronomique qui a la possibilité de répondre, grâce au consortium qu'il réunit (laboratoires de recherche en psychologie et marketing, site d'expérimentation, lieu de formation) à toutes sortes de demande des entreprises (test de nouveaux produits, usages d'équipements de cuisine, analyse des modes de vie et de leurs impacts sur la demande en matière de produits culinaires...).

Le soutien de RM à la PIC s'est essentiellement concentré dans la phase de réflexion sur le contenu du projet. Au-delà d'une aide à la construction du bâtiment, Rennes Métropole s'est positionné comme facilitateur pour une mise en réseau du domaine économique (déjà structuré en fédérations) avec des usagers et donneurs d'ordre potentiels (acteurs publics, cantines scolaires, chercheurs rennais en SHS). La PIC se positionne comme partenaire privilégié de la collectivité, notamment parce qu'elle facilite l'interface avec les usagers. Rennes Métropole a un effet de labellisation des projets d'expérimentations qui facilite l'implication des usagers rennais. Du point de vue de la PIC, Rennes Métropole est aussi identifié comme commanditaire (seul ou en relation avec d'autres acteurs publics) sur des sujets à l'interface entre culinaire et territoire : la restauration collective, l'agriculture et la consommation locale, les temps et les loisirs, etc. Comme dans le projet IDA, le soutien à l'innovation (première phase) suscite une attente de soutien à la normalisation, à la généralisation, par l'inscription territoriale de l'innovation. Afin de trouver un modèle économique viable pour ces nouveaux produits et une possibilité de déploiement à l'échelle locale et régionale, la PIC s'inscrit dans une relation de prestation pour les collectivités locales. L'intérêt de l'expérience du point de vue de Rennes Métropole peut résider dans la consolidation de relations entre la recherche SHS, l'innovation sociale et l'innovation industrielle. Contrairement à IDA, le projet PIC, installé « en dur » à Rennes, peut être

considéré comme un espace de médiation permanente entre les différents acteurs du laboratoire vivant. Il reste cependant que les premiers chercheurs impliqués dans la démarche ne sont pas spécifiquement Rennais (ESC Bretagne à Brest, Agrocampus est une structure multi-site) et que la grande université SHS de Rennes n'est pas partie prenante aujourd'hui.

Conclusion

En étant spécialiste des TIC, le territoire Rennais est installé dans le problème de la trop grande prise en compte des high tech au détriment des low-tech. La polysémie du terme innovation qui désigne stricto sensu « la transformation d'idées en réalisations » tend vers un sens plus large qui place la R&D comme une composante centrale, ce que les médias reprennent abondamment. Thomas Durand critique cette vision restrictive de l'innovation qui n'est que la partie visible de l'iceberg, certes, celle qui est médiatique mais il est important de penser plus largement l'innovation (Durand, 2008). Avec des entités comme l'IRT ou le labex, « on voit que l'intérêt indéniable de l'innovation pour le développement futur d'un territoire se traduit trop souvent par une volonté politique de développer de nouvelles technologies, et débouche in fine sur des actions publiques en faveur de la recherche fondamentale » (CAE, 2008, p.39).

Or, dans l'un des documents de référence pour qualifier l'innovation qu'est le manuel d'Oslo, quatre formes d'innovation sont identifiées : la création d'un nouveau produit ou l'offre d'une nouvelle prestation commerciale ou de service ; la mise en œuvre de nouvelles techniques pour la production de biens ou la réalisation de prestations de service qui amènent à l'innovation de procédé ; l'innovation d'organisation ; l'innovation marketing. Désormais, une place est accordée à ce qui n'est pas purement technique. C'est une prise en compte nécessaire puisque seules 20% des innovations sont de source technique et 80% de nature sociale, organisationnelle, commerciale, marketing ou financière (CAE, 2008), ce qui invite à prendre de la distance avec le modèle classique de l'innovation technologique, celle ou par exemple les TIC ont toute leur légitimité. D'autres formes d'innovation sont à considérer.

L'économie de la fonctionnalité pour l'innovation par les usages est l'une d'elle. On peut penser les choses autrement que de chercher à vendre des produits et services mais il est possible aussi de vendre des fonctions, ce qui est spécifiquement le créneau des TIC (ex : on vend du pneu à Michelin mais aussi des km parcourus ce qui invite l'entreprise Michelin à faire des pneus qui durent). L'économie de la fonctionnalité peut avoir un effet sur l'économie mais aussi sur la dimension environnementale de la société. Il s'agit d'améliorer la manière de consommer des biens et services en pouvant proposer des offres qui n'imposent pas d'acheter des premiers pour bénéficier des seconds. On parle d'une substitution de l'usage à la possession, c'est-à-dire que ce qui est vendu n'est pas l'objet mais le résultat attendu de son utilisation. Michel Debonneuil considère que le développement des TIC accélère l'importance de ce type d'économie dans la mesure où l'open source ou l'économie du gratuit (Anderson, 2009) font rapidement évoluer les mentalités dont celles françaises sont très marquées par la propriété privée.

Nous avons vu qu'il existait plusieurs types d'explications au supposé « retard » des SHS concernant le transfert des sciences vers la société : l'inadaptation des outils de la valorisation, des spécificités propres aux disciplines des Lettres, des Arts et des sciences sociales, et une absence générale de vision, interne et externe au milieu SHS, sur leur potentiel en matière d'innovation. La progression du dialogue interdisciplinaire est aujourd'hui identifiée par les responsables de la valorisation comme un enjeu fort pour répondre aux défis de demain, tel celui de la « ville intelligente », un thème qui mobilise autant de ressources technologiques qu'humaines. Dans le domaine des TIC, le changement attendu consiste à faire intervenir les SHS le plus en amont possible, lors de la phase de conception. Pour l'instant, elles ne servent encore trop souvent qu'à valider l'acceptabilité de telle ou telle solution technique par le consommateur. Dans les autres secteurs (logements, transports, environnement, alimentation, santé, travail...), il s'agit de replacer l'humain au centre des évolutions techniques et du progrès en général. Les SHS sont donc centrales dans ce projet puisque, comme l'affirme Wormser (2009), « *nous sommes les produits des sciences sociales ; de leur qualité dépend notre vivre-ensemble et notre capacité d'organisation collective* ».

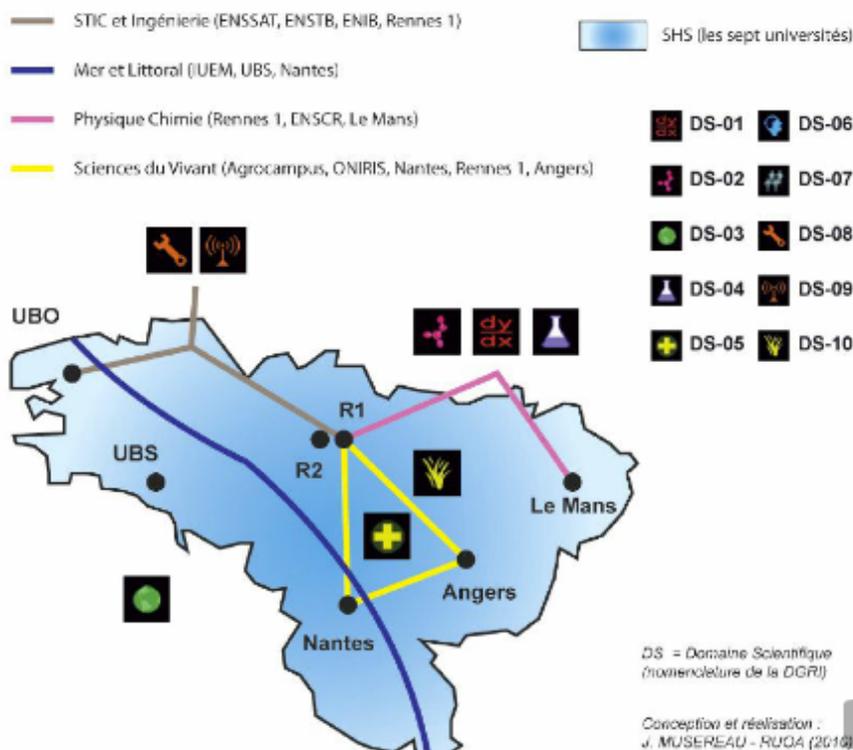
Ces observations conduisent à faire le lien avec le concept d'innovation sociale, qui renvoie à la prise de conscience d'un tournant dans le fonctionnement des sociétés et à l'idée que d'autres valeurs que l'économique et le technologique sont à intégrer. La définition couramment admise est la suivante⁴⁷ : « *L'innovation sociale consiste à élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés, notamment des utilisateurs et usagers.* » Une grande partie de l'innovation sociale est produite dans le champ de l'économie sociale et solidaire (ESS), qui emploie 12% de la population active en Bretagne. Une idée force des défenseurs de l'innovation sociale est que les entreprises peuvent en retirer un intérêt en termes de performance économique. Cependant, elle est confrontée à des difficultés qui rejoignent celles liées à la place des SHS dans l'innovation. En plus de la tendance de la société à considérer que l'économique et le technologique sont les garants du développement économique des territoires, il y a une difficile mesurabilité des résultats de l'innovation sociale en termes de création de richesse, d'emplois, de chiffre d'affaire... (comment *compter* le bien-être ? est une question difficile à saisir ; les acteurs rennais s'y sont intéressés lorsqu'ils ont mis en place en 2010 le forum Libé « Le bonheur, une idée neuve ? »). Cela renvoie au fait que ce type d'innovation relève plus d'un processus et moins d'une action balisée dans le temps, visible et quantifiable. En outre, la dispersion d'un grand nombre d'initiatives, qui ne se connaissent pas et ne sont pas toujours reconnues rend difficile la visibilité de ce champ d'activité. Un défi pour l'innovation sociale est de pouvoir bénéficier de la même considération et d'outils de financements identiques à ceux dont bénéficie l'innovation technologique. Les entreprises pourraient ainsi être soutenues dans leur démarche de R&D sociale. Des outils existent déjà, comme « ALteR'Incub », incubateur d'entreprises sociales en Languedoc Roussillon, qui facilite les liens entre laboratoires de recherche SHS et entreprises, associations ou collectivités pour répondre à des besoins

⁴⁷ Il s'agit de la définition du groupe de travail « innovation sociale » du Conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire (CSESS), utilisée par Bretagne Développement Innovation (BDI), l'agence du développement économique et de l'innovation de Bretagne dont l'action repose largement sur le Schéma régional de l'innovation (SRI) voté en 2008.

d'intérêts collectifs identifiés dans les territoires ou par les filières.

Mais le problème demeure bien celui de la reconnaissance et de la matérialisation de ces innovations sociales issues des SHS. Un défi est celui de leur ancrage territorial, alors même qu'elles sont omniprésentes et diffuses, comme l'illustre bien la carte des polarités qui structurent le territoire breton en termes de recherche scientifique (Place Publique 2011 : 67). On comprend que cette invisibilité peut constituer un frein à leur soutien par des politiques publiques, qui verront mal comment faire valoir ce type d'investissement. Historiquement, les collectivités locales ont toujours privilégié le caractère industriel de la région lorsqu'il a été question pour elle d'aider, par exemple, à la création de chaires spécialisées. Rennes, capitale administrative longtemps dominée par la propriété rurale, est souvent, en comparaison avec Nantes, considérée comme étant moins tournée vers la culture marchande et plus préoccupée par les questions d'égalité sociale et de citoyenneté. En ce sens, elle a peut-être un profil qui correspond bien à la mise en valeur des SHS et de l'innovation sociale, qui implique, comme on l'a vu, la participation de l'utilisateur. Ce profil sociologique a déjà été souligné dans des documents de prospection commandé par Rennes Métropole au début des années 2000 et qui mettaient en avant les capacités du territoire rennais à tenir le rôle d'une « métropole sociale » autour de la démocratie locale à développer, ou bien d'une « ville citoyenne » qui visait à atténuer l'attitude consumériste des habitants de la ville (TMO, 2002). Dans cette étude, l'échelon métropolitain est présenté comme celui qui impulse l'action de développement local.

Les pôles thématiques forts dans le domaine de la recherche



Ces différentes observations de la place des SHS dans l'innovation permettent d'observer plusieurs points qui seront abordés dans l'écriture d'un chapitre d'ouvrage :

- L'échelon métropolitain et Rennes Métropole en tant qu'acteur de soutien à l'innovation semble pertinent pour impulser un caractère participatif envers la population, et les SHS jouent alors un rôle de médiation pour faciliter ce processus.
- Les SHS sont aussi l'occasion d'occuper un créneau laissé libre par la Région ou les SATT, c'est-à-dire les dispositifs importants de l'innovation, ce qui permet à RM de prendre une place dans le champ du soutien à l'innovation, en tant qu'acteur émergent.
- Ce champ est difficile à circonscrire et à unifier : le système de la recherche scientifique d'une part, et celui de l'enseignement supérieur d'autre part, n'obéissent pas aux mêmes logiques. Le premier tend vers la concentration et l'organisation verticale, tandis que le second est régi par la logique de l'aménagement du territoire et du maillage territorial. En Bretagne, il y a une volonté d'équilibrage Est/Ouest dans les deux domaines.

Peut-on envisager que l'échelon métropolitain rennais permettrait de faire « tenir » les deux logiques ensemble, à travers notamment un renforcement de la proximité avec les universités et une incitation à leur rapprochement ?

Bibliographie

- Bassand M., et Joye D., 1999, « L'utilisateur, un acteur complexe », in revue *Urbanisme*, n°307, p.55-60
- Betbèze J.P. et Saint-Etienne C., 2006, *Une stratégie PME pour la France*, La Documentation Française, 166 p.
- Béchet, 2009, « Rennes 2 et Villejean : 40 ans d'histoire... de la complicité à l'indifférence », *Place Publique* n°2, 15-20
- Bigoteau M. et Pehuet N., « La valorisation en Sciences humaines et sociales en quête de ses repères », La lettre de l'INSHS n°12, mars 2013, pp 22-24
- Bonny, 2009, « La société au miroir de Rennes 2 », *Place Publique*, N°2, 21-24
- CAE, Godet M., Durance P., Mousli M., 2008, Créativité et innovation dans les territoires, DATAR, 108 p.
- Anderson, 2009, *Free ! Entrez dans l'économie du gratuit*, Pearson, 314 p.
- Durand T., 2008, Par-delà la R&D et la technologie : vers d'autres formes d'innovation, Rapport du groupe de travail Créativité et innovation dans les territoires, DATAR, p. 35-47
- Houllier-Guibert C.E., 2012, *Les valeurs urbaines au fil des décennies : historiographie des idéologies territoriales d'une capitale régionale à travers sa politique de communication*, intervention au colloque « Valeurs publiques » organisé par l'AIMAP, Association Internationale de Recherche en Management Public, à Paris, du 5 au 6 décembre
- Lebrun F. et L. Pape, 1994, *Entre fidélité et modernité, l'université Rennes 2 – Haute Bretagne*, PUR, 241 p.
- Morvan Y., 2009, « Et la fac de lettres devint université », *Place Publique*, n°2, 6-10
- Mottis, 2007
- Musereau J., 2011, « Les cartes de la recherche universitaire dans l'Ouest », *Place publique*, n°9, p. 67
- Niitamo, V.P., Kulkki, S., Eriksson, M., Hribernik, K.A., 2006, "State-of-the-Art and Good Practice in the Field of Living Labs", In *Proceedings of the 12th International Conference on Concurrent Enterprising: Innovative Products and Services through Collaborative Networks*, Italy: Milan 26 - 28 June, p. 349-357
- Saint-Etienne C., Prager J.C, Thisse J.F., 2009, Les fondements d'une stratégie dynamique d'aménagement du territoire, rapport au Président de la République, La Documentation Française, 157 p.
- Stengers I., 2002, Sciences et pouvoirs. La démocratie face à la technoscience, La Découverte
- Réseau n°132, avril 1997 : « Avant 1968 : la grande scène de ménage »
- Réseau 128, décembre 1996 : Dossier « les formations professionnalisantes des universités », p. 9-16
- Rollet L., 2009, « Peut-on faire l'histoire des pôles scientifiques? », *Histoire de l'éducation*, (2), p. 93-113
- TMO, 2002, « Le rayonnement de Rennes et de Rennes Métropoles : Images et notoriété », 134 p.
- Wormser G. et Januel C., « Est-ce H-S ? », *Cahiers Sens public*, 2009/3 n° 11-12, p. 217-237.

V. Rennes Métropole Créative ?⁴⁸

Introduction

Rennes Métropole est le fruit du groupement de 37 (bientôt 43 en 2013) communes autour de la capitale régionale bretonne. Celle-ci a connu ces trente dernières années un développement démographique et économique soutenu se caractérisant par un métropolisation croissant de son aire urbaine. L'avènement progressif d'une économie fondée sur les connaissances a profondément modifié la composition du tissu économique français : à une baisse significative des effectifs d'emploi dans les secteurs traditionnels de l'agriculture, de l'industrie ou encore du bâtiment sur la période 1982-2008 s'est substituée une remarquable hausse de ceux des services.

Particulièrement, et à part le volet santé social, cette hausse se constate surtout dans les activités dites *supérieures* telles que la recherche et développement, l'art et la culture, ou encore les prestations intellectuelles. Ces activités sont souvent liées de l'innovation, véritable moteur de la croissance économique et désormais devenue activité économique à part entière (cf. tableau 1).

<< Insérer Tableau 1. Composition du tissu économique français >>

Marqueur fort de la métropolisation, l'émergence d'une classe créative dense sur le territoire urbain apparaît simultanément avec ce basculement vers une économie largement fondée sur l'utilisation intensive des connaissances, la production d'idées nouvelles et d'innovations. A ce titre, Rennes Métropole est devenue au fil des années une aire urbaine compétitive dans la course à la créativité et l'innovation. Cette compétitivité se fonde, *ceteris paribus*, sur l'agglomération d'une constellation d'individus de talent, autrement appelé *classe créative* (Florida, 2002).

Ces individus possèdent la particularité d'évoluer dans le cadre de professions qui requièrent une mobilisation forte de la créativité pour en exécuter les tâches. A l'heure où l'innovation est devenue une activité économique permanente (Foray, 2000)⁴⁹, les créatifs constituent la ressource essentielle pour les entreprises. Bien que souvent dégagées des contraintes traditionnelles de proximité des sources d'énergie et des gisements de matières premières, les firmes doivent néanmoins toujours s'appliquer à se localiser près de leurs ressources essentielles. Ces ressources sont désormais le talent, capital humain possédant majoritairement un niveau élevé d'éducation, considéré comme particulièrement créatif ou tout au moins, rémunéré pour l'être. C'est sur ce constat que se fonde la thèse de la classe créative initiée par Richard Florida en 2002⁵⁰.

Celui-ci postule l'existence d'une classe créative, à l'origine de l'innovation, des avancées scientifiques ou encore de la production artistique. Cette classe se compose d'individus créatifs et est supposée constituer un véritable moteur de la croissance économique au sein d'un régime de production se fondant sur l'innovation. Ils possèdent une localisation essentiellement urbaine, et l'enjeu pour les entreprises est de se localiser près de larges

⁴⁸ Partie rédigée par Hélène Martin-Brelot (ANR) et Sébastien Chantelot (ESC Bretagne Brest)

⁴⁹ Foray D., 2000. *L'économie de la connaissance*. Repères, La Découverte, Paris.

⁵⁰ Florida, R., 2002. *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

constellations de tels talents en vue de profiter de leurs compétences dans le cadre de leurs organisations. Cela entraîne alors une véritable compétition entre villes, car la présence de talent, déterminante pour les firmes, est synonyme d'avantage comparatif permettant de concentrer les activités économiques, souvent dans des secteurs de pointe ou innovant, génératrices de valeur ajoutée et donc de richesses pour l'ensemble du territoire urbain. Dès lors, la distribution géographique des créatifs est loin d'être uniforme en France. Ils se retrouvent principalement au sein des plus grandes villes et participent pleinement à leur métropolisation.

1. La composition de la classe créative

Les différentes bases de connaissances utilisées dans le cadre des professions est utile afin de saisir le changement induit par l'utilisation et la production intensive de connaissances et d'innovations au sein de régime de production actuel (Asheim et Coenen, 2006)⁵¹. L'innovation a souvent été considérée comme l'interaction entre la science et l'industrie, soit entre une base de connaissances analytiques liée au développement de nouvelles connaissances et une base de connaissances synthétiques visant à leur application (cf. tableau 2).

<< Insérer Tableau 2. *Knowledge Bases* >>

Or une base tout aussi déterminante pour l'innovation tend de plus en plus à être considérée, celle du design, du symbolique, de l'esthétique, etc. qui s'incorpore de plus en plus massivement au sein des produits et des services actuels. Considérée comme le fruit d'interactions hors marché, cette base n'a pas été souvent mise en avant dans les travaux traitant de l'innovation. La mise en perspective de la créativité a permis d'inclure plus largement cette base, qui traduit le fait que l'innovation peut également survenir de processus créatif et moins méthodiques que ne le sont les processus d'in(dé)duction.

Témoins encore de la mutation de l'économie, les professions créatives se retrouvent ainsi principalement dans les domaines d'activités particuliers que sont la recherche et le développement, l'ingénierie, la science, l'art et la culture, le management et le business ou encore la finance. Etablir une définition précise se heurte à de nombreuses difficultés liées à l'évaluation de la créativité que nécessitent chacune des professions françaises.

Si des tentatives de délimitation de la classe créative française ont pu se montrer relativement concluantes⁵², la nature très hétérogène du groupement de professions obtenu d'une part, ainsi que la difficulté de l'analyse en dynamique sur le long terme due au changement de la classification standard des professions françaises en 2003 d'autre part, rendent cet exercice peu aisé. Le choix est fait ici de se baser sur les fonctions métropolitaines supérieures : elles regroupent l'ensemble des individus actifs possédant une

Asheim B. et L. Coenen, 2006. Contextualising Regional Innovation Systems in a Globalising Learning Economy: On Knowledge Bases and Institutional Frameworks. *The Journal of Technology Transfer*, 31(1), 163-173. Pour plus de détails, le lecteur pourra se reporter à Chantelot, S., 2010a. "Vers une mesure de la créativité : la construction de la classe créative française". *Revue d'Economie Rurale et Urbaine*, 3, 511-540.

profession reliée à l'innovation, la recherche, l'ingénierie, l'expertise, la production artistique et culturelle, l'entrepreneuriat, ou encore le *management* et le *B to B*⁵³.

Caractériser la classe créative à partir de ces fonctions permet de pouvoir analyser en dynamique son évolution de long terme au sein des territoires, sans perte de généralités. Même si toutefois certaines professions ne se retrouvent pas cette délimitation, comme les professions du secteur médical, certaines professions d'ingénierie ou d'artisanat d'art, ou encore les enseignants du supérieur, la valeur très élevée de la corrélation qui unit un construit exhaustif de la classe créative et celle proposée ici est très forte (.637)⁵⁴. A partir de Florida (2002, 328), trois catégories de créatifs peuvent être distinguées (cf. figure 1). En premier lieu, le groupe *creative core* rassemble des individus directement impliqués via leurs professions dans la production de connaissances et d'idées nouvelles. Ces professions appartiennent aux fonctions métropolitaines de R&D, car elles se caractérisent par la dimension d'innovation incluse dans les travaux des métiers concernés, et des Prestations Intellectuelles, car elles œuvrent à la mise à disposition de connaissances spécifiques pour le conseil, l'analyse, ou encore l'expertise. Ensuite, le groupe *creative professionals* regroupe l'ensemble des individus qui encadrent et stimulent le changement et l'innovation. Leurs professions appartiennent aux fonctions métropolitaines du commerce interentreprises, en relation directe avec le commerce de gros, le commerce entre les entreprises que ce soit pour l'achat ou la vente, et la gestion d'entreprise, de la banque et de l'assurance. Les chefs d'entreprises et les entrepreneurs font également partie de ce groupe. Enfin, le groupe *Bohemians* inclus l'ensemble des individus possédant une profession dans le domaine de l'art, de la culture et des médias.

Figure 1. La Classe Créative Française

Creative Core	Creative Professionals	Bohemians
Professions directement impliquées dans la production créative de connaissances et d'idées nouvelles R&D Prestations Intellectuelles	Professions qui encadrent et stimulent le changement et l'innovation Entrepreneurs Commerce interentreprises Gestion d'entreprise	Professions directement impliquées dans les productions créatives artistique et symbolique Arts, Culture Design Médias

En moyenne, la France compte 10,1% de créatifs au sein du marché national du travail français. Pour moitié, la classe créative se structure autour du groupe *creative professionals*, le *creative core* ne comptant que pour 3,8% sur le marché national, les *bohemians* 1,1% en 2008. Il est intéressant de constater que la croissance des individus créatifs sur le marché du travail national a été explosive comparée à la croissance nationale de l'emploi, puisqu'elle lui est près de cinq fois supérieure sur la période 1990-2008, période qui traduit le basculement vers une économie

La méthodologie d'analyse fonctionnelle des emplois et des cadres des fonctions métropolitaines peut être consultée sur le site de l'INSEE à l'adresse :

http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=99&ref_id=analyse.

Cette discussion sur la pertinence de l'utilisation des fonctions métropolitaines pour caractériser la classe créative est à retrouver dans Chantelot S., 2010b. *La classe créative française. Composition, influence économique, localisation, et people's climate*. Editions Universitaires Européennes, Sarrebruck.

fondée sur la connaissance. Particulièrement, ce sont les professions des groupes *creative core* et *Bohemians* qui sous tendent cette croissance élevée (cf. tableau 3).

<< Insérer Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France >>

2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée

Les aires urbaines apparaissent dès lors les théâtres privilégiés de la localisation des individus créatifs : alors qu'elles concentrent 85% de la population et 89% de l'emploi en 2008, les aires urbaines rassemblent 96% de la classe créative en France. La concentration des créatifs au sein des environnements urbains est magnifiée par sa seule valeur à Paris (46,3%), au sein des 17 aires urbaines de plus de 500k d'habitants (73,5%), ou encore au sein des 46 aires urbaines de plus 200k d'habitants (84,4%). A ce titre, les territoires ne sont pas égaux au regard de la localisation des individus créatifs. La nouvelle classification des aires urbaines françaises définie par l'INSEE en 2010 compte 771 aires urbaines, soit plus du double de la précédente (354). L'aire urbaine de Rennes est la onzième aire urbaine française en termes de population, et fait à ce titre partie de la catégorie urbaine des aires de plus de 500k d'habitants. Cette catégorie compte seulement seize aires urbaines, Paris n'étant pas comptabilisée. En termes de classe créative, on retrouve parmi les quinze aires urbaines *leaders*, celles qui concentrent les proportions les plus élevées de créatifs au sein de leur marché local du travail, les aires urbaines les plus peuplées comme Paris (1^{ère} pour la classe créative), Toulouse (2), Grenoble (3), Lyon (6), Montpellier (7), Nantes (8), Lille (9), Rennes (10), Nice (12), Strasbourg (14), Marseille (15). Néanmoins, certaines aires urbaines plus modestes en termes de population comme Lannion (4), Fessenheim (5), Anneyron (11) ou encore Niort (13) concentrent aussi des proportions très élevées de classe créative. Les raisons sous jacentes à ce constat de défiance de la loi rang-taille est à retrouver dans leur spécialisation accrue (Lannion pour les télécommunications, Niort pour les assurances, Fessenheim pour le nucléaire en plus de sa très petite taille qui joue sur le dénominateur du calcul de proportion ou Anneyron qui abrite le siège de l'entreprise Lafuma et dont la taille joue le même effet que celui précédemment cité). Globalement, les aires urbaines les plus pourvues sont quand même celles qui comptent le plus grand nombre d'habitants (cf. figure 2).

<< Insérer Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008 >>

Seules 14 aires urbaines concentrent une proportion de classe créative au sein de leur marché local du travail supérieure ou égale à 10%. Souvent, la proximité d'une aire urbaine fortement pourvue provoque un effet d'ombres pour les aires urbaines voisines (Axe Paris-Rennes-Nantes, Lille, Strasbourg, Nice, Marseille, Toulouse, Lyon-Grenoble). 670 aires urbaines comptent moins de 6% de créatifs au sein de leur marché local du travail, ceci est certainement du au nouveau découpage qui inclus de très petites aires urbaines. L'essentiel des créatifs en France est dès lors concentré, à quelques exceptions près débattues plus haut, au sein des grandes aires urbaines. C'est pourquoi afin de comparer le comparable, le *focus* porté sur l'aire urbaine de Rennes se fera à partir d'un échantillon d'aires urbaines comparables, celles de plus de 200k d'habitants. L'aire urbaine de Paris sera volontairement exclue de l'analyse, en référence notamment à *Paris et le désert français*, mais surtout car sa grande

concentration de classe créative biaise les résultats obtenus à partir des comparaisons moyennes entre aires urbaines. Ces éléments comparatifs visant à spécifier la position de l'aire urbaine de Rennes en France au regard de la classe créative se fera en deux temps : le premier à partir de l'échantillon des 17 aires urbaines de plus de 500k d'habitants (16 sans Paris), le second à partir d'un échantillon élargi des 30 plus grandes aires urbaines de plus de 200k d'habitants sans Paris.

3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative

Rennes Métropole est l'élément territorial central de l'aire urbaine de Rennes : elle concentre 67% de la population totale de l'aire urbaine, 81% de l'emploi total et 90% de la classe créative. Dès lors, nous parlerons indifféremment de Rennes Métropole et de l'aire urbaine de Rennes. Ces proportions relative à Rennes Métropole sont relativement constantes et toujours très importantes dans le temps (cf. tableau 4).

<< Insérer Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial >>

En termes de classe créative, Rennes Métropole est la huitième aire urbaine française au sein de l'échantillon des aires urbaines de plus de 500k, même lorsque celui-ci est élargi aux aires urbaines de plus de 200k d'habitants avec une proportion de créatifs s'élevant à 10,4% de l'emploi total. Cette proportion est supérieure à celle de l'échantillon des villes de plus de 500k d'habitants (10,1% avec Paris, 9,5% sans Paris). La classe créative rennaise se structure autour d'une forte présence d'individus appartenant au *creative core* (4,6% contre une moyenne nationale sans Paris de 4%). Les individus évoluant dans les domaines de la R&D et des prestations intellectuelles sont nombreux, et ces concentrations font de la métropole respectivement la 7^{ème} et 5^{ème} aire urbaine française sur l'échantillon. Les individus du groupe *creative professionals* sont moins structurants pour la classe créative rennaise, puisque sa proportion (4,8%) est sensiblement supérieure à la moyenne nationale (4,6%).

L'aire urbaine de Rennes fait partie des rares aires urbaines dont la proportion de *creative core* est supérieure à celle des *creative professionals*. Ces derniers sont structurés autour d'individus évoluant dans le domaine du *management* (3,5%) et du *Business to Business* (1,3%). Si cette dernière proportion est légèrement supérieure à la moyenne nationale (1,1%), celle liée au *management* est similaire (3,5%). L'aire urbaine de Rennes présente un niveau élevée de classe créative, celle-ci étant plutôt orientée vers l'expertise, la recherche et la conception plutôt que vers l'entrepreneuriat ou le management d'entreprise.

<< Insérer Tableau 5. Proportions locales de la classe créative, aires urbaines de plus de 500k d'habitants, 2008 >>

La présence des créatifs à Rennes Métropole repose sur sa ville centre, Rennes, qui concentre la moitié des créatifs de la communauté de communes. Les autres communes qui comptent au sein de Rennes Métropole sont Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné, Pacé, Bruz, ou encore, entre autres, Le Rheu, communes toutes situées à proximité de Rennes et qui profitent certainement d'un effet vertueux centre-périphérie. Ces communes sont les seules à concentrer plus de 10% de créatifs au sein de leur marché local du travail, tandis que la périphérie se caractérise par des proportions beaucoup plus modestes, au fur et à mesure

qu'on s'éloigne de la ville de Rennes (cf. Figure 3). La communauté de communes de Rennes Métropole constitue le moteur essentiel de la créativité au sein de l'aire urbaine de Rennes.

<< Insérer Figure 3. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008 >>

Si on intègre Rennes Métropole au sein d'un échelon national, le passage de la commune aux cantons permet une analyse exploratoire de données spatiales sur le territoire métropolitain national, tout en gardant la délimitation territoriale de la Métropole. Les cartes suivantes représentent les différents diagrammes de Moran et les statistiques LISA associées. Si seul le département d'Ille-et-Vilaine est cartographié, les résultats obtenus se fondent sur une analyse de l'ensemble du territoire métropolitain français. Les contours visibles sont ceux de l'aire urbaine de Rennes et, en son sein, de la communauté de communes de Rennes Métropole.

<< Insérer Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008 >>

Le diagramme de Moran identifie les schémas de localisation d'une unité territoriale d'observation, ici le canton. Le schéma de localisation détermine le niveau d'une variable observée au sein du canton - ici la proportion de classe créative au sein de l'emploi local ainsi que celles des trois sous groupes de la classe créative - et celle des cantons voisins. Le voisinage retenu ici est déterminé par la contiguïté d'un canton avec ses voisins. Un canton peut être caractérisé par 4 schémas de localisation : HH (resp. LL) signifie qu'il présente une valeur élevée (resp. faible) de la variable observée et qu'il est entouré d'un voisinage de cantons présentant également des valeurs élevées (resp. faibles) pour la même variable. HL (resp. LH) signifie que le canton présente une valeur élevée (resp. faible) de la variable observée mais qu'il est entouré d'un voisinage de cantons présentant des valeurs faibles (resp. élevées) pour cette même variable. Dans le cas d'une grande concentration de cantons présentant un schéma de localisation HH (resp. LL), on peut parler de cluster territorial ou de pôle territorial (resp. de désert), dans notre cas, de créatifs. La présence d'un cluster peut être le fruit d'une dépendance spatiale entre les cantons, à savoir que les valeurs similaires observées dans un groupe de cantons proches résultent d'une influence mutuelle. Cette influence est mesurée par la significativité de la statistique LISA. Pour les cantons dont les schémas de localisation sont HL, on peut parler de pôle isolé. L'ensemble des groupes d'individus créatifs sont représentés à partir des différentes cartes. La première carte montre les différents schémas de localisation obtenus par les cantons d'Ille-et-Vilaine ainsi que leur significativité statistique au regard de la statistique LISA. La première carte montre clairement que la classe créative se concentre au sein de la communauté de communes de Rennes Métropole, puisque l'ensemble des cantons de la communauté possèdent un schéma de localisation HH, composant ainsi un *cluster territorial* d'individus créatifs. Ce *cluster* apparaît de plus statistiquement significatif, ce qui fait que les valeurs obtenues par ce voisinage de cantons sont spatialement dépendantes entre elles. Les schémas de localisation associés aux *bohemians* ne forment pas un cluster cohérent, sauf celui en rapport avec la centralité de Rennes. Les valeurs HH se concentrent surtout à l'ouest de Rennes mais ne sont témoins d'aucune significativité statistique, excepté pour le *désert* identifié à l'est du département. Les groupes *creative core* et *creative professionals*

constituent les *clusters territoriaux* d'individus créatifs les plus marquants de l'aire urbaine : les cantons HH sont nombreux et essentiellement localisés au sein de Rennes Métropole, autour de Rennes la ville centrale. Ils sont statistiquement significatifs dans la Métropole, ce qui atteste d'une dépendance spatiale sur l'ensemble de la communauté de communes. Une fois de plus, Rennes Métropole apparaît comme un moteur pour l'ensemble de l'Il le-et-Vilaine au regard de la classe créative. L'aire urbaine de Rennes constitue donc un territoire fort de la créativité en France. Sa classe créative est essentiellement localisée au sein de Rennes Métropole, qui profite de la centralité de Rennes dont l'influence s'étend aux territoires communaux périphériques.

4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008

L'analyse de la dynamique de la classe créative de l'aire urbaine de Rennes sur le temps long (1982-2008) est riche

d'enseignements : elle permet notamment de remarquer que l'aire urbaine a été témoin d'une évolution vertueuse de sa classe créative, qui au fil du temps a su structurer l'ensemble du marché local du travail. L'aire urbaine de Rennes s'est imposée comme une place forte de la classe créative de manière concomitante avec le basculement de l'économie vers une utilisation et une production intensive de connaissance, l'économie fondée sur la connaissance. C'est à partir du début du siècle que la proportion de classe créative rennaise est supérieure à la moyenne de celles des aires urbaines de plus de 500k d'habitants (cf. figure 5). De nos jours, l'écart en valeur absolue entre la proportion de créatifs rennais sur le marché local du travail et la moyenne de l'échantillon est le même, mais il était négatif en 1982 alors qu'il est devenu positif aujourd'hui. C'est le signe d'une métropolisation accrue de l'aire urbaine et d'une hausse croissante du niveau global de son marché local du travail.

<< Insérer Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008 >>

Seul le groupe *bohemians* suit la trajectoire moyenne nationale sans s'en départir depuis 1982. Pourtant connue pour ses événements culturels forts comme par exemple les *Transmusicales de Rennes*, l'aire urbaine est seulement conforme à ce qu'il peut se passer dans d'autres villes aux rangs comparables. L'écart positif global avec la proportion moyenne de classe créative s'est obtenu à partir de l'accroissement constant et soutenu des individus des groupes *creative core* et *creative professionals* sur la période. Alors qu'en 1982, les proportions locales des deux groupes étaient en deçà de la moyenne nationale, chacun d'eux s'est élevé à un niveau supérieur au cours du temps. Particulièrement, c'est le groupe *creative core* qui a stimulé cette inflexion de trajectoire, puisqu'il a dépassé la proportion nationale moyenne à partir de 1999 tandis que le groupe *creative professionals* n'a connu pareil sort qu'après, pour n'être que légèrement supérieur à cette même moyenne aujourd'hui. Au contraire, le groupe *creative core* accuse un écart positif conséquent avec la moyenne obtenue pour les aires urbaines de l'échantillon, ce qui traduit cette spécialisation de l'aire urbaine dans les professions liées à la recherche, la conception, le développement ou encore la production d'expertises et de tout autres prestations intellectuelles. L'inflexion de la trajectoire de la classe créative rennaise est totalement superposée à celle de son *creative core*. Afin d'affiner ce constat, une typologie des aires urbaines peut être réalisée au regard de la classe créative. L'échantillon utilisé ici est celui des aires urbaines de plus de

200k d'habitants, sans Paris. Un examen du *ranking* des aires urbaines de l'échantillon permet de constater comment la taille urbaine est fortement corrélée avec la présence de la classe créative (cf. tableau 6). Dès lors, la comparaison de la position dans le temps de l'aire urbaine de Rennes au sein d'un environnement d'aires urbaines comparables prend tout son sens.

<< Insérer Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008 >>

Cette typologie met en corrélation, d'un côté, les proportions locales de créatifs au sein du marché du travail en date t , et, d'un autre côté, les variations des effectifs régionaux de créatifs sur la période $t-t+1$, sur la période 1982-2008 laisse apparaître une typologie des dynamiques urbaines de la classe créative en deux fois deux groupes : d'une part, deux groupes d'aires urbaines possédant des proportions de classe créative au sein de leur marché du travail supérieures à la moyenne nationale, mais se différenciant par une dynamique soit supérieure (les aires urbaines *leaders*) soit inférieure (les aires urbaines *en perte de vitesse*) à la dynamique moyenne nationale sur la période. D'autre part, des aires urbaines possédant des proportions plus faibles de classe créative au sein de leur marché du travail se différenciant par une dynamique supérieure (les aires urbaines *émergentes*) ou inférieure (les régions *retardataires*) à la dynamique moyenne nationale⁵⁵.

<< Insérer Figure 6. Typologie urbaine de la classe créative française, 1982-2008 >>

La typologie se fait en quatre temps : trois temps sont consacrés aux différentes dynamiques des aires urbaines de plus de 200k d'habitants sur les périodes 1982-1990, 1990-1999, et 1999-2008. Un dernier temps propose une photographie mettant en relation la proportion locale de classe créative en 2008 et les dynamiques locales passées 1982-2008 des aires urbaines. Les différentes séquences de cette typologie permettent de montrer comment les aires urbaines se sont caractérisées au fil du temps au regard de leur classe créative, la dernière séquence fournissant une réalité actuelle de la classe créative au sein des aires urbaines en France. L'analyse présentée ici obéit à ces différentes périodes. Sur la période 1982-1990, Rennes Métropole fait partie des aires urbaines *émergentes* au regard de la localisation de la classe créative : elle possède une proportion inférieure à la moyenne observée au sein de l'échantillon d'aires urbaines comparables mais une dynamique supérieure, la plus forte hormis celles des aires urbaines *leaders* que sont Toulouse et Montpellier. Rennes Métropole propose ensuite la croissance la plus élevée de la classe créative sur la période 1990-1999, tout en possédant une proportion locale de créatifs tout juste moyenne en 1990. Bien qu'encore considérée comme *émergente* sur cette période, cette forte croissance de la classe créative rennaise lui permet sur la période suivante 1999-2008 de faire pleinement partie des aires urbaines *leaders*. Rennes Métropole affiche en outre encore sur cette dernière période le plus fort dynamisme de la classe créative avec Nantes, ce qui assoit sa position de *leader*. Au final, Rennes Métropole fait partie des aires

⁵⁵ Dès lors, la lecture de la figure 6 se fait à partir des quatre quadrants, délimités par les moyennes de l'échantillon des proportions et des dynamiques locales de la classe créative. Le quadrant supérieur gauche contient les aires urbaines *émergentes*, le quadrant supérieur droit les aires urbaines *leaders*, le quadrant inférieur gauche les aires urbaines *retardataires* et le dernier quadrant inférieur droit les aires urbaines *en perte de vitesse*.

urbaines qui comptent au regard de la classe créative, le basculement de l'aire urbaine s'étant opéré sur la période 1990-1999, de manière simultanée avec l'avènement d'une économie fondée sur la connaissance. A ce titre, Rennes Métropole a parfaitement su répondre aux évolutions du marché et aux mutations de l'économie.

Conclusion

Rennes Métropole est devenue au fil du temps une place importante de la classe créative en France. L'aire urbaine possède un marché local du travail largement structuré autour des professions créatives, lequel en accuse une dynamique soutenue d'intégration et de localisation. L'importance grandissante de l'aire urbaine au niveau des créatifs s'est pleinement révélée sur la période 1990-1999, où elle est passée d'un statut d'aire urbaine émergente à celui de leader en France. La dynamique locale de la classe créative rennaise n'a jamais faibli depuis plus de 25 ans, ce qui laisse penser qu'une véritable dynamique cumulative est ancrée au sein du territoire. La classe créative rennaise est essentiellement structurée autour des créatifs du *creative core*, donc des professions à l'origine de la production d'idées et d'innovations. Centre essentiel de cette dynamique d'accumulation des créatifs, la ville de Rennes au cœur de la Métropole entraîne un schéma centre-périphérie dans laquelle elle joue un rôle primordial pour la structuration des marchés du travail situé autour de la ville centre.

Tableau 1. Composition du tissu économique français

Secteur d'Activité	Emploi 1982	Emploi 2008	Δ emploi 1982-2008
Agriculture	8,2%	2,9%	-57,20%
Fabrication	17,2%	9,6%	-33,0%
Bâtiment Travaux Publics	8,5%	6,6%	-7,2%
Commerce interentreprises	2,6%	3,6%	61,8%
Distribution Commerce	7,3%	7,7%	26,1%
Transport Logistique	8,7%	8,2%	12,6%
Gestion	12,7%	13,2%	24,4%
Administration Publique	6,6%	8,8%	59,3%
Education Formation	4,4%	5,1%	41,0%
Santé Social	4,9%	8,5%	108,0%
Entretien Réparation	7,3%	7,3%	19,4%
Services de Proximité	6,7%	9,8%	74,4%
R&D	1,7%	2,7%	90,8%
Culture Loisirs	1,0%	2,1%	154,0%
Prestations Intellectuelles	1,5%	3,2%	152,0%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 2. Knowledge Bases

	Analytique	Synthétique	Symbolique
Connaissances	<i>Know Why</i> Développement de nouvelles connaissances, systèmes naturels, lois scientifiques	<i>Know How</i> Application ou combinaison des connaissances existantes	<i>Know Who</i> Création de sens Qualités esthétiques Emotion
Composants Créatifs	Connaissances scientifiques Modèles Dédution	<i>Problem Solving</i> Induction Habitudes	Processus créatif
Méthode	<i>Technology Push</i>	<i>Market Pull</i>	<i>Learning by doing</i> <i>Teamwork Project</i>
Nature des Connaissances	Codifiées Abstraites Universelles	Partiellement codifiées Forte dimension tacite fonction de la spécificité du contexte	Essentiellement tacites très dépendantes du contexte

Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France

	1982 08	1990	1999	2006	2008	A 1990-
Classe Créative	5,6%	7,5%	8,2%	9,7%	10,1%	58%
Creative Core	1,5%	2,4%	2,8%	3,5%	3,8%	86%
Creative Pro.	3,6%	4,4%	4,4%	5,0%	5,2%	39%
Bohemians	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,1%	81%
Emploi Total (millions)	21,36	22,06	22,79	25,25	25,59	12%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial

Année	2007	2008	2008	1982	1999	1990
Rennes	387930	223373	24842	1064	17385	11572
Métropole Rennes						
Métropole / Département Rennes	41%	53%	73%	70%	69%	65%
Rennes / Rennes Métropole	54%	57%	54%	83%	64%	72%
Aire Urbaine de Rennes	577158	274201	27558	1144	19184	12904
Rennes Métropole / Aire Urbaine de Rennes	67%	81%	90%	93%	91%	90%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Tableau 5. Proportions locales de la classe créative, aires urbaines de plus de 500k d'habitants, 2008

		Classe créative, 2008							
Rank Pop	Nom de l'aire urbaine	Creative core			Creative Professionals				
		Global	Bohemians	Global	R&D	Prestations Intell.	Global	Management	BtoB
001	Paris	18,9%	2,3%	7,2%	4,1%	3,2%	9,4%	7,1%	2,4%
002	Lyon	12,0%	1,0%	4,6%	2,8%	1,9%	6,4%	4,5%	1,9%
003	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	1,0%	3,9%	2,1%	1,8%	4,9%	3,9%	1,1%
004	Toulouse	14,1%	1,1%	7,7%	5,4%	2,3%	5,3%	3,9%	1,5%
005	Lille	10,7%	0,9%	3,7%	2,2%	1,6%	6,1%	4,4%	1,7%
006	Bordeaux	9,8%	0,9%	3,9%	2,1%	1,7%	5,0%	3,7%	1,3%
007	Nice	10,1%	1,1%	4,8%	2,8%	1,9%	4,3%	3,4%	0,9%
008	Nantes	10,7%	1,0%	4,4%	2,7%	1,7%	5,4%	3,9%	1,5%
009	Strasbourg	10,1%	1,0%	3,8%	2,3%	1,6%	5,2%	3,8%	1,4%
010	Grenoble	13,6%	1,0%	7,7%	5,7%	2,0%	5,0%	3,6%	1,4%
011	Rennes	10,4%	1,0%	4,6%	2,7%	1,9%	4,8%	3,5%	1,3%
012	Rouen	6,8%	0,7%	2,1%	0,9%	1,1%	4,0%	3,2%	0,8%
013	Toulon	5,8%	0,8%	2,1%	0,9%	1,2%	2,9%	2,3%	0,5%
014	Douai-Lens	4,3%	0,3%	1,2%	0,6%	0,6%	2,8%	2,2%	0,6%
015	Montpellier	11,3%	1,3%	5,3%	3,2%	2,1%	4,7%	3,8%	1,0%
016	Avignon	6,3%	0,9%	1,9%	0,7%	1,2%	3,5%	2,7%	0,8%
017	Saint-Étienne	6,4%	0,8%	1,9%	1,0%	0,9%	3,8%	2,9%	0,8%
AU > 500k hbts		10,1%	1,0%	4,2%	2,5%	1,7%	4,9%	3,7%	1,2%
AU > 500k hbts (sans Paris)		9,5%	0,9%	4,0%	2,4%	1,6%	4,6%	3,5%	1,1%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008

Diagramme de Moran et Statistique LISA, Classe créative, 2008

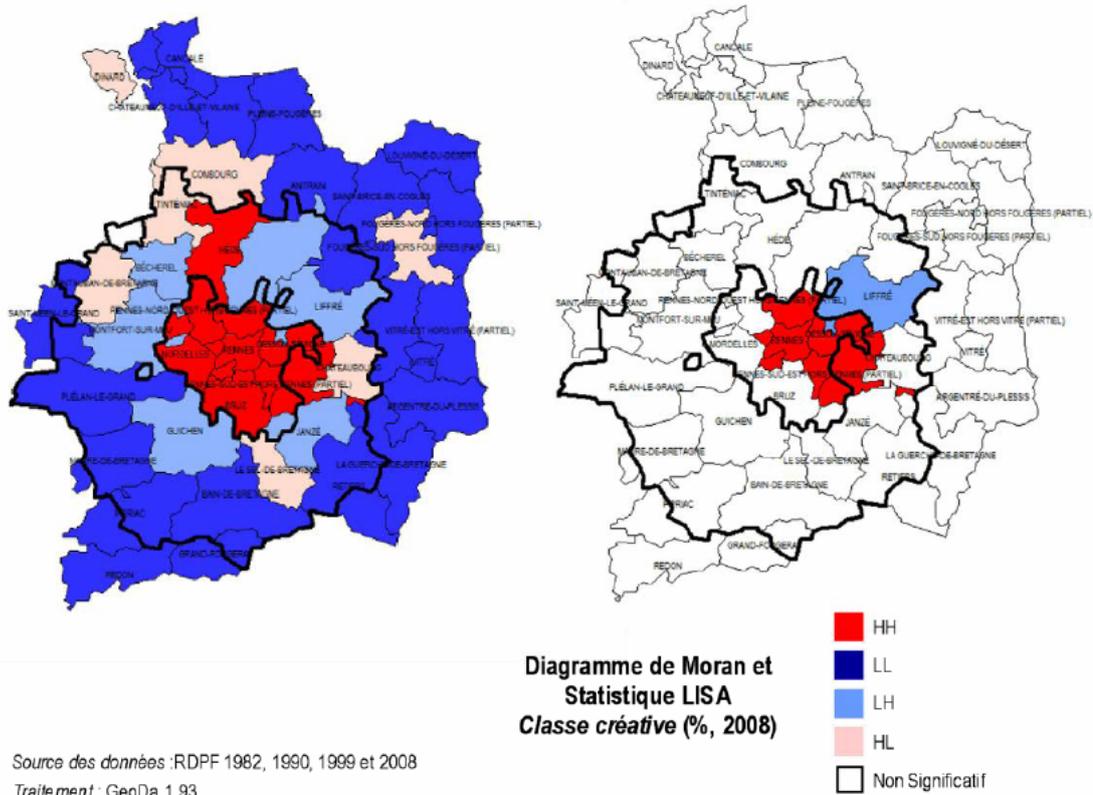


Diagramme de Moran et Statistique LISA, Bohemians, 2008

Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008

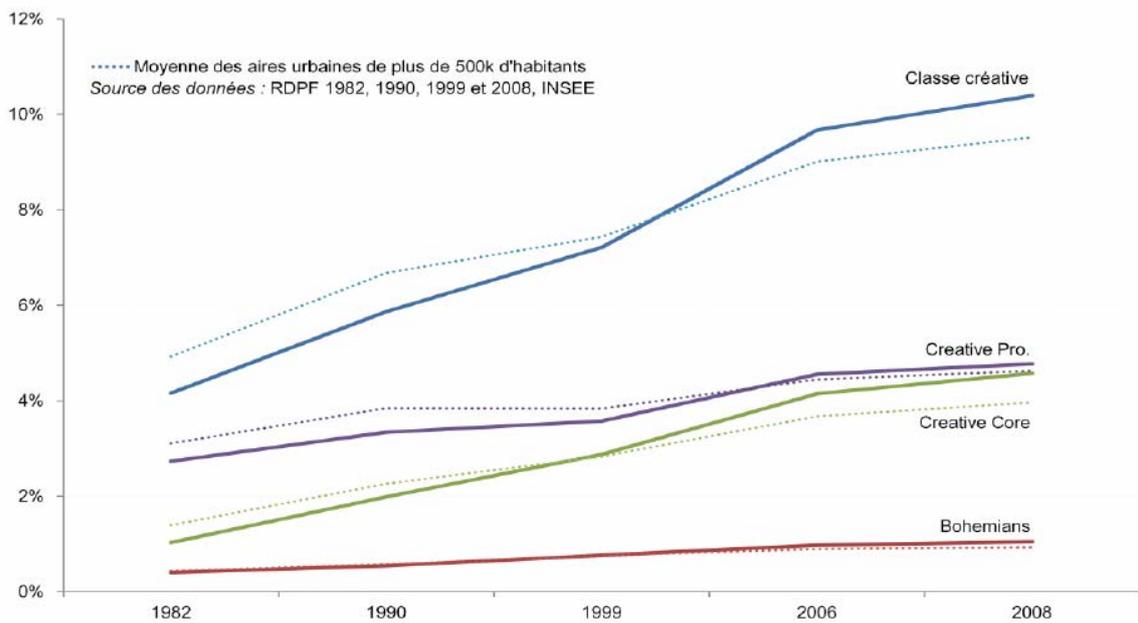


Tableau 3. % et A des créatifs au sein de l'emploi en France

	1982 08	1990	1999	2006	2008	A 1990-
Classe Créative	5,6%	7,5%	8,2%	9,7%	10,1%	58%
Creative Core	1,5%	2,4%	2,8%	3,5%	3,8%	86%
Creative Pro.	3,6%	4,4%	4,4%	5,0%	5,2%	39%
Bohemians	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,1%	81%
Emploi Total (millions)	21,36	22,06	22,79	25,25	25,59	12%

Source des données : INSEE, RDPF de 1982 à 2008

Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008

Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative		Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative	
			% ; 2008	Rang				% ; 2008	Rang
001	10	Paris	18,9%	1	025	8	Dijon	7,7%	16
004	9	Toulouse	14,1%	2	030	8	Brest	7,4%	17
010	9	Grenoble	13,6%	3	029	8	Reims	7,2%	18
002	9	Lyon	12,0%	4	018	8	Tours	7,1%	19
015	9	Montpellier	11,3%	5	023	8	Angers	7,1%	20
008	9	Nantes	10,7%	6	022	8	Caen	6,9%	21
005	9	Lille	10,7%	7	012	9	Rouen	6,8%	22
011	9	Rennes	10,4%	8	028	8	Le Mans	6,8%	23
007	9	Nice	10,1%	9	024	8	Metz	6,6%	24
009	9	Strasbourg	10,1%	10	017	9	Saint-Étienne	6,4%	25
003	9	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	11	016	9	Avignon	6,3%	26
006	9	Bordeaux	9,8%	12	013	9	Toulon	5,8%	27
021	8	Orléans	9,1%	13	026	8	Valenciennes	4,5%	28
020	8	Nancy	8,0%	14	014	9	Douai - Lens	4,3%	29
019	8	Clermont-Ferrand	7,8%	15	027	8	Béthune	4,1%	30

Taille de l'aire urbaine TAU : 10, Paris ; 9, aires urbaines de plus de 500k hbts ; 8, 500k hbts > aires urbaines > 200k hbts

Source des données : RDPF 2008, INSEE

Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008

Tableau 4. Poids de Rennes Métropole au sein de son environnement territorial

Année	2007	2008	2008	1982	1999	1990
Rennes Métropole	387930	223373	24842	1064	17385	11572
Rennes / Métropole / Département	41%	53%	73%	70%	69%	65%
Rennes	207922	128358	13531	888	11195	8352
Rennes / Département	22%	30%	40%	58%	44%	47%
Rennes / Rennes Métropole	54%	57%	54%	83%	64%	72%
Aire Urbaine de Rennes	577158	274201	27558	1144	19184	12904
Rennes / Métropole / Aire Urbaine de Rennes	67%	81%	90%	93%	91%	90%

Source des données : RDPF 1982, 1990, 1999 et 2008

Figure 2. Mapping de la classe créative, Aires urbaines, 2008

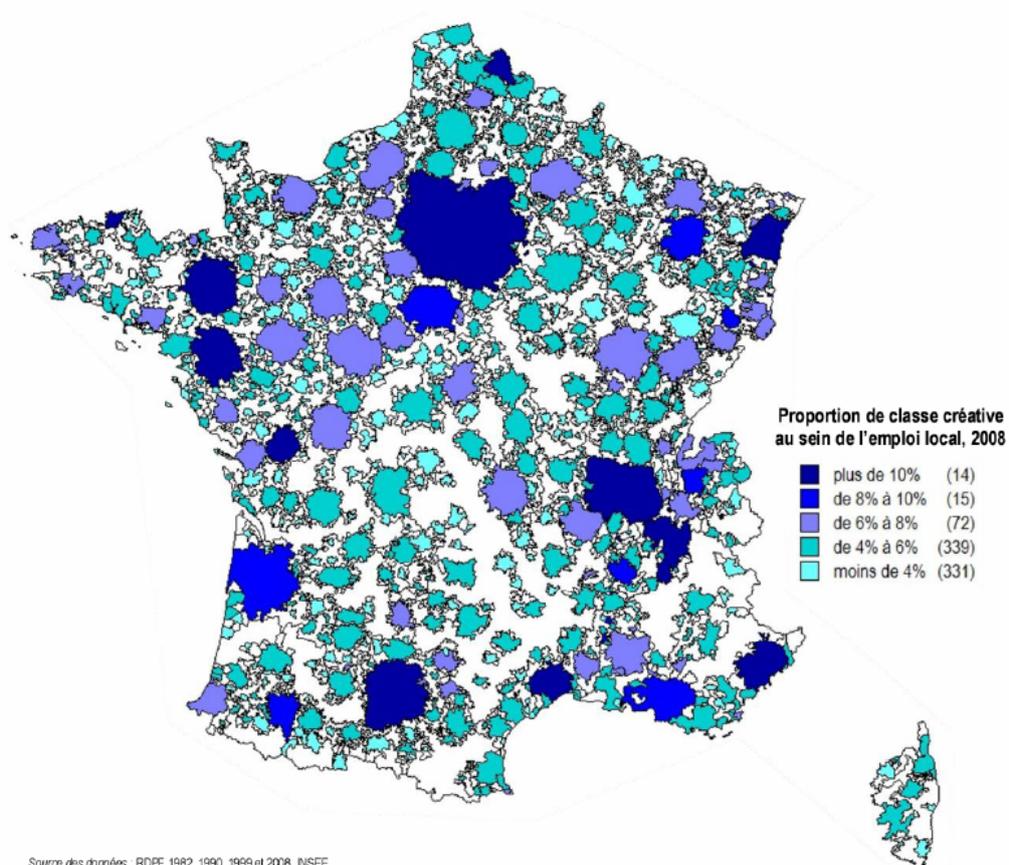


Figure 4. Diagramme de Moran et Statistiques LISA, Classe créative, Cantons d'Ille-et-Vilaine, 2008

Diagramme de Moran et Statistique LISA, Classe créative, 2008

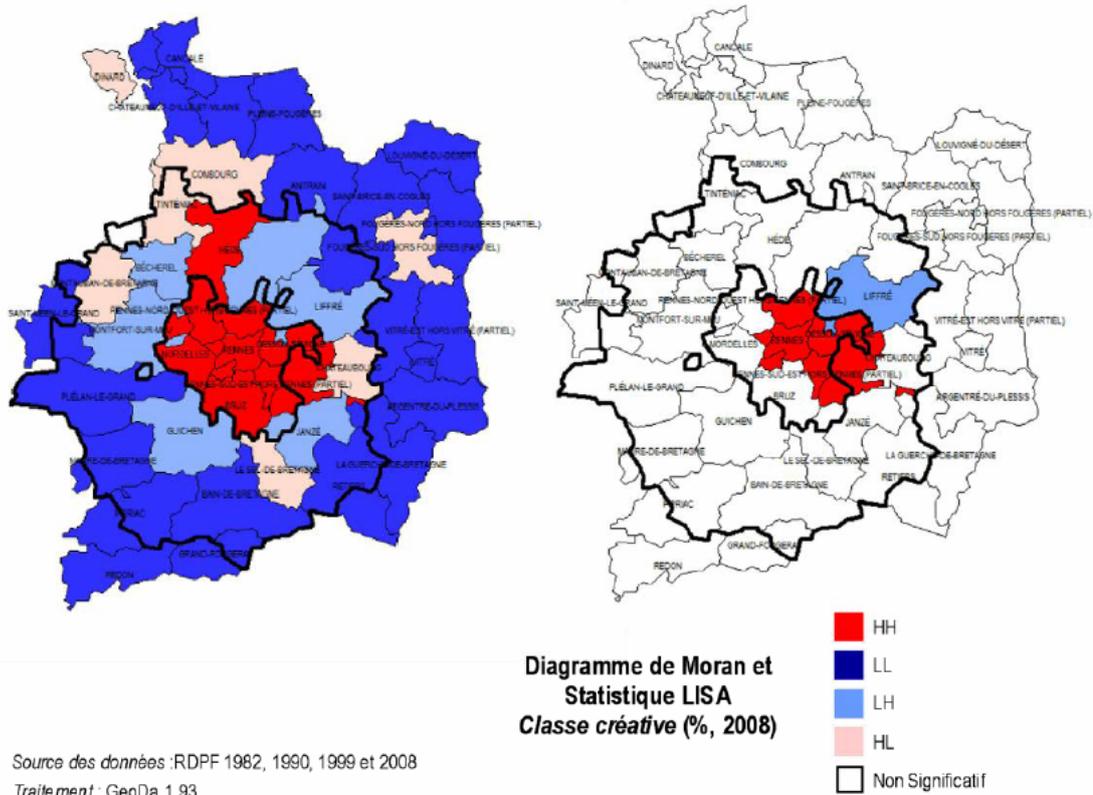


Diagramme de Moran et Statistique LISA, Bohemians, 2008

Figure 5. Dynamique de la classe créative rennaise, 1982-2008

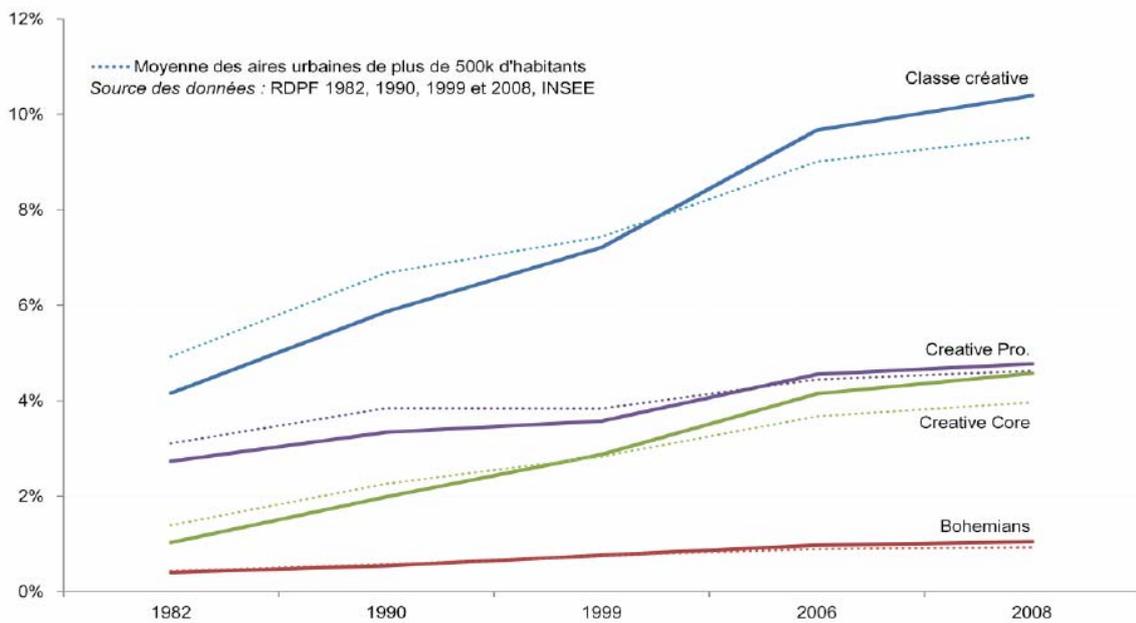


Figure 6. Typologie urbaine de la classe créative française, 1982-2008

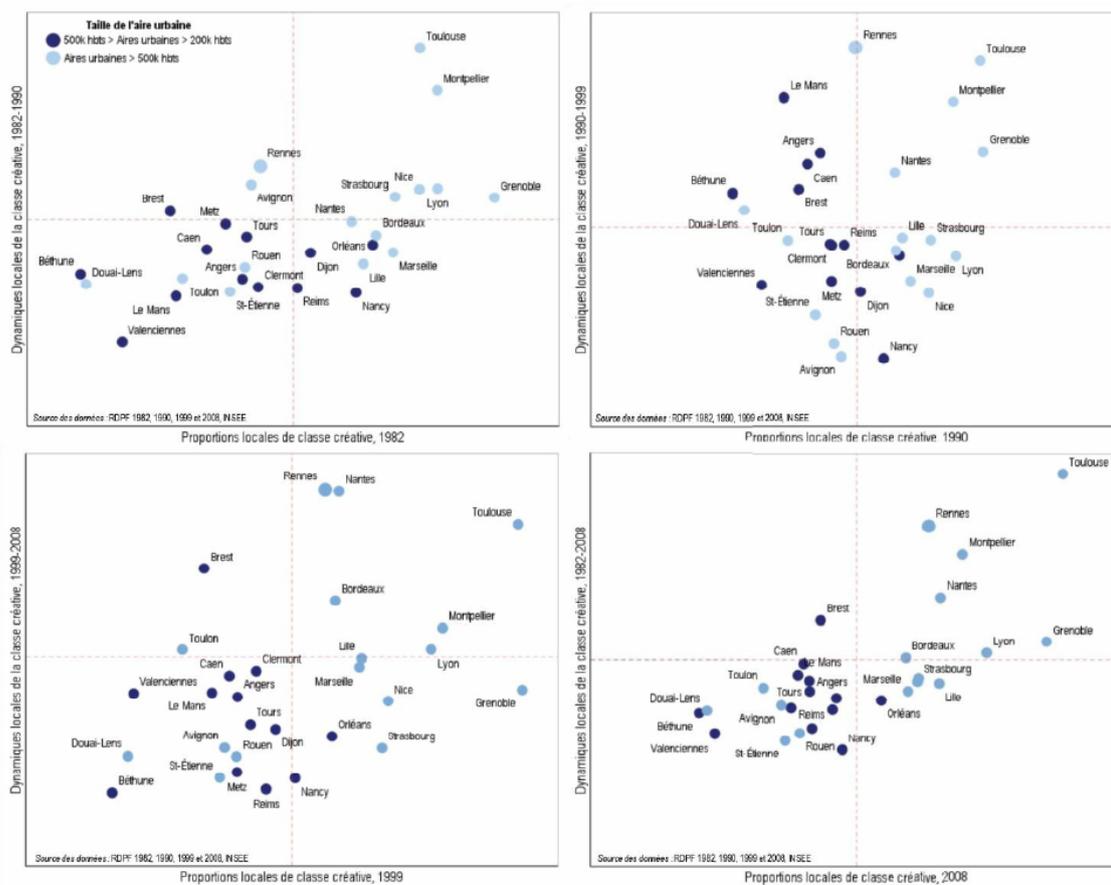


Tableau 6. La classe créative rennaise, Aire urbaine de Rennes et Rennes Métropole, 2008

Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative		Rang Pop	TAU	Aire urbaine	Classe créative	
			% ; 2008	Rang				% ; 2008	Rang
001	10	Paris	18,9%	1	025	8	Dijon	7,7%	16
004	9	Toulouse	14,1%	2	030	8	Brest	7,4%	17
010	9	Grenoble	13,6%	3	029	8	Reims	7,2%	18
002	9	Lyon	12,0%	4	018	8	Tours	7,1%	19
015	9	Montpellier	11,3%	5	023	8	Angers	7,1%	20
008	9	Nantes	10,7%	6	022	8	Caen	6,9%	21
005	9	Lille	10,7%	7	012	9	Rouen	6,8%	22
011	9	Rennes	10,4%	8	028	8	Le Mans	6,8%	23
007	9	Nice	10,1%	9	024	8	Metz	6,6%	24
009	9	Strasbourg	10,1%	10	017	9	Saint-Étienne	6,4%	25
003	9	Marseille-Aix-en-Pce	9,8%	11	016	9	Avignon	6,3%	26
006	9	Bordeaux	9,8%	12	013	9	Toulon	5,8%	27
021	8	Orléans	9,1%	13	026	8	Valenciennes	4,5%	28
020	8	Nancy	8,0%	14	014	9	Douai - Lens	4,3%	29
019	8	Clermont-Ferrand	7,8%	15	027	8	Béthune	4,1%	30

Taille de l'aire urbaine TAU : 10, Paris ; 9, aires urbaines de plus de 500k hbts ; 8, 500k hbts > aires urbaines > 200k hbts
 Source des données : RDPF 2008, INSEE

VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique⁵⁶

Le poids de l'histoire et la dépendance à la trajectoire sont deux principes bien connus des économistes géographes. Les effets positifs procurés par l'agglomération des activités se renforcent au fur à mesure où l'agglomération grandit jusqu'à un point où les congestions urbaines apparaissent. Ce que montre les résultats théoriques et notamment depuis les travaux du Prix Nobel Paul Krugman, c'est que lorsque des effets positifs de l'agglomération existent alors tous les territoires ne gagnent pas. L'inégale répartition des activités économiques et par conséquent des écarts de visibilité, d'attractivité des territoires sont des conséquences du laissez-faire et des forces de marché.

1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé

Rennes et la Bretagne, aidé par Pierre Marzin, ont bénéficié d'une dynamique d'agglomération vertueuse dans les années 60 et probablement pendant une trentaine d'année. A la suite de l'installation du CNET à Lannion, de l'installation de l'Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications à Brest, du renforcement du pôle universitaire scientifique et industriel de Rennes, la Bretagne dans son ensemble, s'est retrouvée favorablement dotée pour l'émergence d'un secteur des télécommunications. Profitant pleinement du mouvement de réaménagement des territoires puis des différentes lois ayant encadré le mouvement de décentralisation, les industries, la recherche et l'enseignement supérieur bretons sont alors dominés par des acteurs publics. Cela veut dire que les décisions stratégiques, le recrutement, les mobilités, les projets, les partenariats sont souvent centralisés ou à tout le moins très hiérarchisés. Avec cette organisation où les échelons intermédiaires, de puissantes directions régionales dominant, le territoire est devenu formidablement riche de ses ingénieurs et de ses innovations technologiques.

La configuration spatiale de cette industrie bretonne des télécommunications et principalement dans les 80 et 90 est très étoilée. Un cœur fort concentre les acteurs publics de l'industrie, de la formation et de la recherche et une périphérie, plus diffuse, est constituée par de petites organisations qui ont grandi dans l'ombre ou en sous-traitant pour les plus grands. Souvent sous perfusion très largement publique, les projets sont nombreux et la culture de la prise de risque est très peu présente. Après tout, le marché du minitel était acquis. Aussi, Rennes et la Bretagne des télécommunications sont des territoires où l'on administre, l'on pense, l'on forme et où l'on développe des produits très (trop) souvent pour le marché public hexagonal. Le rapport Minc-Nora sur la télématique aura, à son niveau, fixé les ambitions nationales et mis à l'unisson l'ensemble des acteurs de la filière Bretonne. Sur les territoires, les technopoles et les villes ont consacré cette configuration en accordant une attention toute particulière aux acteurs majeurs de la filière. Il faut comprendre ce passé pour expliquer le présent.

L'histoire Nantaise est tout autre et plus justement, Nantes n'a pas de passé particulier avec le secteur des télécommunications. C'est une ville historiquement commerciale, peuplée de négociants et naturellement ouverte. Elle est dédiée au commerce et a développé une industrie en rapport avec les échanges. Elle est par nature plus foisonnante. On pensera à la

⁵⁶ Partie rédigée par Raphaël Suire

construction navale évidemment, héritage industriel d'une sombre période coloniale. Mais également au secteur des médias ou des télécommunications avec le télégraphe qui dès la fin du 18ème est mis en place. Les entrepôts, les quais, l'esprit d'entreprise marquent encore aujourd'hui le territoire Nantais et le savoir, la connaissance, la recherche ne sont aucunement prioritaires dans cet univers de marchand. D'ailleurs, longtemps, l'université de Rennes aura fourni des cohortes d'universitaires à celle de Nantes. Ce développement tout azimut a eu un avantage. L'absence de secteurs forts, dominants, organisés autour de quelques acteurs publics eux mêmes très puissants a permis la co-existence de centres de décision et d'organisations de taille plus petite. En terme de rayonnement et d'attractivité, le secteur de la technologie, entendu au sens le plus large possible est un secteur parmi d'autre. Ni plus ni moins. Cela a été particulièrement vrai jusqu'au tout début des années 2000, jusqu'à ce qu'une économie locale portée par, et majoritairement tournée vers les services, croise le numérique.

2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience

Les récents travaux que nous venons de publier sur la résilience des territoires technologiques donnent un éclairage aux possibles futurs (Crespo, Suire, Vicente, 2013)⁵⁷. Dans une compétition mondiale pour les capitaux, la connaissance et les marchés, la résilience se définit comme la capacité d'un territoire technologique à ne pas s'éteindre avec le cycle de vie du produit et des services qu'il produit ou qu'il contribue à produire. Aujourd'hui, l'économie numérique est très largement une économie de standards (les mobiles, les systèmes d'exploitation, les modèles d'affaire, les technologies, les infrastructures numériques, ...), celui qui gagne c'est celui qui impose son standard. Cela vaut pour la firme, pour l'industrie et pour le territoire qui les héberge. Par exemple, les standards de l'Internet sont aujourd'hui très largement pensés et produits à partir de la Silicon Valley Californienne. Et à y regarder de plus près, ce qui caractérise le mieux ce territoire, à l'avant garde depuis près d'un siècle, c'est sa capacité à conjointement exploiter des technologies sur les marchés mondiaux tout en maintenant une très forte capacité collective à la recherche et à l'exploration. La porosité entre les frontières académiques, les start-up mais également les mastodontes du web comme Google ou encore Facebook favorisent l'exploitation immédiate des meilleures idées, modèles d'affaire, technologies sur le marché monde. Et c'est devenu essentiel. Les produits à forts contenus technologiques ont des cycles de vie très court condamnant les industries qui les pensent et qui les fabriquent à l'innovation continue et souvent ouverte. L'incertitude est aussi beaucoup plus forte et notamment parce que les consommateurs sont plus versatiles, s'habituent à l'abondance, à la gratuité sont infidèles aux marques, font et défont des produits ou services par bouche à oreille. C'est ce contexte, précisément, qui impose de l'agilité, de la diversité et de la souplesse tant du point de vue de l'organisation qu'au niveau de la filière, qu'au niveau du territoire. Et à ce jeu, les forces d'hier sont peut-être les faiblesses d'aujourd'hui et les handicaps de demain. En effet, la résilience ne peut s'envisager que sous des conditions structurelles précises.

⁵⁷ Crespo J., Suire R., Vicente J., 2013, « Lock-in or lock-out ? How structural properties of knowledge networks affect regional resilience », *Journal of Economic Geography*, à paraître.



Figure 1 – réseau verrouillé (a)
(source : Crespo, Suire, Vicente, 2013)

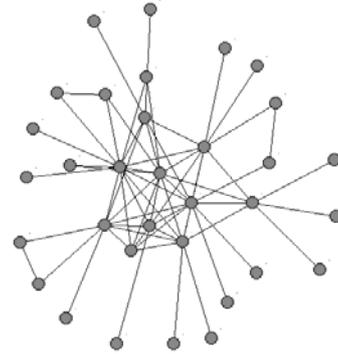


Figure 2 – réseau résilient (b)
(source : Crespo, Suire, Vicente, 2013)

Ce que nous avons montré, c'est que lorsque la structure, qui d'une certaine façon constitue l'invisible force ou faiblesse collective du territoire relevait plutôt d'une situation (a) alors la tendance au verrouillage des pratiques et des représentations était latente. Entendons-nous, cela ne signifie aucunement qu'il ne se passe rien sur le territoire, ni rien de créatif. Cependant cette périphérie exploratoire est très éclatée, faiblement maillée et finalement marginale au regard du poids des acteurs historiques du cœur. Au fond, le conformisme peut souvent l'emporter sur le créatif et les comportements disruptifs. Des territoires mais également des organisations sociales ou productives sont souvent verrouillés dans cette configuration. Pour le dire autrement, il peut y avoir un foisonnement d'idées et de bouillonnement à la périphérie de la structure mais ces pratiques, ces signaux et parfois cette cacophonie ne se diffusent pas ou très mal au cœur du réseau. Avant tout, ce qui marque ces structures, ce sont des rentes de situation, acquises, héritées, reproduites. Elles dominent le cœur du réseau et des questions d'intermédiation, de culture, de confiance, de prise de risque sont souvent invoquées pour expliquer cette absence ou cette faible porosité entre les communautés. Pour reprendre un mot de David Stark, sociologue de l'innovation à Columbia, la dissonance ne fait pas sens. Non, plus justement, on ne cherche pas de sens dans la dissonance.

Les choses sont différentes dans un réseau résilient (b). Le cœur est constitué, c'est une condition nécessaire de la performance et de la visibilité sur des marchés mais en revanche la périphérie exploratoire est bien mieux connectée à ces acteurs. Les idées, concepts, représentations circulent plus facilement entre les différentes catégories d'acteurs. En d'autres termes, c'est la configuration qui permet le meilleur compromis entre la diversité et la cohésion. Les territoires résilients sont à la fois en mesure d'imposer des standards sur des marchés compétitifs mais laissent également la place aux nouvelles pratiques de telle manière que de *l'air frais* irrigue continuellement la structure.

3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?

Les deux villes et n'en déplaisent à ceux qui prônent la coopération, qui l'affichent et qui en font la promotion sont en compétition frontale pour et par le numérique. Cependant, les stratégies sont différentes.

Le territoire Nantais ne souffre pas d'une dépendance excessive à son passé technologique et cela a permis depuis une vingtaine d'années au moins, de faire murir un projet de territoire qui aujourd'hui se cristallise avec le quartier de la création. Une place pour les industries de la création, de la culture mais aussi pour les services numériques. Cela passe par une croyance, aujourd'hui reprise par la ministre Fleur Pellerin, que regrouper, concentrer et

fabriquer un cluster fait sens. Ce n'est jamais aussi simple et la proximité géographique présente bien des ambivalences, mais cela présente au moins l'avantage d'incarner le projet de territoire pour les acteurs des différentes filières. Ils s'approprient ainsi plus facilement les pratiques connexes. L'université, les scènes musicales actuelles, la cantine numérique, des start-up, les ateliers...tout ce petit monde co-existe désormais sur un bout de l'île de Nantes. Cela se voit, cela se sait, cela se montre. Aujourd'hui, Nantes et les différentes communautés qui alimentent ce collectif sont des acteurs d'une périphérie éclatée qui peu à peu constituent un cœur par densification des relations. Nantes n'est pas un territoire résilient, il n'en possède pas les propriétés structurelles et surtout son assise recherche est fragile mais il acquiert peu à la fois la légitimité sur les industries de contenus, de la création et sur les services web et numériques.

Le projet Rennais, tel que nous le comprenons à travers notre modèle, est plus diffus. L'histoire du territoire pèse de tout son poids sur les choix ou les non choix qui sont fait aujourd'hui. Les initiatives numériques sont nombreuses mais elles manquent parfois de cohérence et surtout d'inscription dans le temps long. Sans compter que les lieux et les personnes sont particulièrement dispersés. Le principe du parcours est à privilégier pour découvrir la Rennes numérique et créative. Comme si au fond, le cœur suffisait et qu'une stratégie territoriale et numérique fût secondaire. Risqué, très risqué dans un régime de concurrence internationale où la visibilité compte plus que tout et où les réels gagnants seront peu nombreux. C'est à ce titre, que Rennes est à rapprocher d'une configuration du territoire ossifié avec une périphérie riche et bruyante mais un cœur qui au fond l'écoute par à-coups. Sur le segment des services numériques et les contenus créatifs, c'est à dire sur ce que l'on va mettre dans les tuyaux, Rennes est à la peine alors que Nantes s'envole et l'écart peut se creuser vite.

Dans ce jeu où les forces du marché et les esprits entrepreneuriaux sont structurants, l'acteur public peut voir deux rôles. Renforcer l'existant, le cœur, et mettre en avant ses pépites, parfois ternis, ou se concentrer sur la périphérie de la structure. Il faut pour cela une vision, parfois de l'agressivité et une stratégie d'ensemble pour mettre le tout en musique. Il faut accepter les risques associés aux nouvelles pratiques, à des nouveaux comportements et les assumer. Est-ce dans les gênes du territoire Rennais ? Sans doute plus dans celui du territoire Nantais.

VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?⁵⁸

[Texte soumis à évaluation pour la revue Géographie, Economie et Société (octobre 2013)]

Résumé : Si la mise en réseau est reconnue comme levier de la performance des régions métropolitaines, peu de recherches ont regardé jusqu'où l'accompagnement à l'innovation pouvait faciliter l'intermédiation entre les acteurs économiques, et plus particulièrement entre les entrepreneurs innovants. En nous référant aux théories des réseaux, nous proposons une grille de lecture des différents dispositifs de soutien à l'innovation dans la métropole rennaise. S'appuyant tantôt sur la figure du tiers-lieu, tantôt sur celle de la plateforme, inspirée de la notion de laboratoire vivant, ou encore sur la labellisation, les politiques de soutien menées par l'acteur politique métropolitain ont-elles un réel effet sur la strate de l'underground créatif ? Nous montrons que ces dispositifs n'atteignent pas leur objectif et que le rôle d'intermédiation de l'institution est, soit contreproductif, soit inabouti, révélant par-là la complexité des facteurs de succès de la mise en réseau des entrepreneurs innovants.

La mise en réseau, fondement de l'économie de la connaissance, est unanimement reconnue comme un levier de la performance des régions métropolitaines (Lechner & Dowling, 2003). Ainsi les acteurs métropolitains s'appuient-ils sur ces logiques de réseau pour développer une économie performante et innovante, qui le plus souvent, prend la forme canonique du cluster. Territoire, proximité et réseau sont les ingrédients d'une économie de la connaissance florissante que recherchent les acteurs publics qui ont en charge le développement économique. Mais peu de recherche ont regardé précisément le rôle des acteurs publics dans la conduite d'une dynamique de changement de trajectoire économique. Peu de connaissances sont disponibles sur l'impact des systèmes incitatifs qu'ils mettent en place. Le propos est donc ici de proposer une grille de lecture de l'action métropolitaine s'agissant du soutien aux réseaux de l'innovation collective de l'écosystème métropolitain et ce qui conditionne le succès en matière d'innovation et de soutien à l'économie de la connaissance dès lors qu'il s'agit d'accompagnement des entrepreneurs innovants (Suire, 2004).

Les analyses théoriques sur la résilience et la créativité (Crespo, Suire, Vicente, 2013 ; Cohendet, Grandadam, Simon, 2010) conduisent à affirmer que sur les territoires peuvent exister, co-exister ou se superposer différentes couches allant de la frange exploratoire et éclatée constituée par des acteurs de l'« underground » et, de l'autre côté, un cœur dense et maillé traduisant l'existence d'un « upperground exploitant sur les marchés ». Les conséquences de l'action publique peuvent être ambivalentes et ne pas jouer dans le sens souhaité. A partir du matériau empirique recueilli dans le cadre du programme de recherche POPSU2, ce propos est illustré à travers trois dispositifs de soutien mis en place par la communauté d'agglomération de Rennes Métropole (RM) : la cantine numérique, le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) et la Novosphère.

⁵⁸ Charles-Edouard Houllier-Guibert (NIMEC, Université de Rouen), Raphaël Suire (CREM, Université Rennes 1) et Hélène Bailleul (ESO, Université Rennes 2)

En tant qu'acteur territorial, RM est en charge du développement économique et du soutien à la recherche et investit ce nouveau secteur économique en jouant un rôle d'organisateur du réseau et des proximités (Boshma, 2005). L'action de RM est en principe orientée vers l'accompagnement à l'innovation et permet de faciliter l'avancement d'un projet en fournissant ingénierie et soutien financier. Ces accompagnements à l'innovation cherchent à mettre en œuvre une structure légère, pouvant être peu formalisée, qui permette d'expérimenter sur un court ou moyen terme, et dans des champs qui sont hors ou à côté des grands domaines légitimes et affichés dans le cadre des pôles de compétitivité, des technopoles ou des incubateurs.

Cependant selon les trois cas étudiés, l'action de l'acteur public peut également être considérée comme contre-productive ou inaboutie. Dans ces initiatives, la collectivité se positionne comme une plateforme de moyens (financiers et d'ingénierie) à partir de laquelle les acteurs du projet vont développer leur mise en réseau. Ce rôle de plateforme n'est cependant pas habituel pour la collectivité qui a plutôt coutume de s'inscrire comme partenaire des entreprises et associations ou comme financeur qui contractualise. Aussi, le terrain investigué (trois dispositifs de soutien à l'innovation) permet de déterminer s'il existe un procès d'accompagnement de l'innovation, proprement rennais, et si les acteurs publics sont dans une logique de plateforme ouverte ou d'institutionnalisation (Meyer et Rowan, 1977 ; Rui et Villechaise-Dupont, 2006) des réseaux d'innovation, en déterminant des éléments culturels, cognitifs et normatifs qui influencent l'organisation et sa capacité à innover.

Le papier revient dans une première section sur les grands principes de la ville créative en l'augmentant d'un modèle conceptuel permettant de comprendre le rôle et la place de l'acteur public. La seconde section est consacrée à la présentation des dispositifs de soutien à l'innovation collective à l'échelle de la métropole Rennaise, donnant à voir pour chacun d'entre eux, les frottements établis entre chacune des strates.

1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative

1.2 La prise en compte des frontières entre les trois strates de la ville créative

Joseph Schumpeter (1942) ou encore Jane Jacobs (1961) ont énoncé très tôt le principe selon lequel l'innovation est le plus souvent une recombinaison de connaissances ou de routines déjà produites et que ces recombinaisons sont plus probables dans les grandes villes tant les mélanges communautaires et les routines sont nombreuses. Derrière cette « destruction créatrice » qui pouvait être le fait d'un inventeur isolé, il y aujourd'hui le plus souvent un collectif. C'est désormais une condition nécessaire pour innover durablement dans une économie fondée sur la production massive et l'exploitation des connaissances. En effet, corolairement à l'accélération du rythme de découverte des nouvelles connaissances, leur exploitation sous la forme de nouveaux produits raccourcit les cycles de vie. Les consommateurs ont tendance à s'habituer au prix bas ou à la gratuité, les modèles d'affaire deviennent alors instables et plus délicats à mettre en œuvre (Dejean, Pénard, Suire, 2010). Par ailleurs, les concurrents, souvent à un clic, reproduisent les meilleures des fonctionnalités, ce qui amène à dire que le régime concurrentiel d'une économie de la

connaissance est celui d'une concurrence âpre, avec pour conséquence de rendre toute stratégie individuelle plus risquée dès lors que les gagnants sont finalement peu nombreux. Il s'agit bien ici d'une inversion des temps entre une économie fordiste et post-fordiste. Alors que dans le premier régime, les temps de R&D étaient relativement courts, les temps d'exploitation des découvertes pouvaient au contraire être relativement longs. A l'inverse, aujourd'hui, les temps de R&D peuvent être très longs, alors que le temps d'exploitation de la découverte ou du produit associé peut être très court. Pour toutes ces raisons, les trois dispositifs mis en place ou soutenus par RM ont vocation à sortir le plus tôt possible l'entrepreneur innovant de son garage ou de sa chambre, dans l'esprit d'une mise en réseau considérant que les interactions sociales et les prototypages rapides sont déterminants au lancement d'une démarche entrepreneuriale.

Patrick Cohendet, David Grandadam et Laurent Simon (2010) proposent une analyse convaincante de la ville créative lorsqu'ils la considèrent non pas comme une place qui héberge seulement des industries de la création, mais aussi comme le fruit d'un certain nombre de communautés épistémiques et créatives dont le fonctionnement repose sur les trois strates de *l'underground*, du *middleground* et de *l'upperground*. Bien évidemment lorsque les communautés fonctionnent de façon efficace, elles produisent des industries de la création à audience variable selon leur positionnement. Cependant l'existence d'industries de la création peut ne pas reposer sur un fonctionnement efficace des communautés sous-jacentes. Les activités innovantes mobilisent des champs de connaissance différents selon qu'elles sont proches, éloignées ou désintéressées des marchés (Balland, Suire, Vicente, 2013). En reprenant une classique distinction de James March (1991), les activités à dominante exploratoire sont distinguées des activités à dominante exploitante. Dans le champ des connaissances scientifiques, les premières concernent majoritairement les activités à finalité analytique et très fondamentale alors que les secondes développent une recherche beaucoup plus appliquée ou de l'ingénierie. Le même raisonnement peut se faire pour des pratiques artistiques, où l'on peut distinguer les activités exploratoires et exploitantes. Les premières sont souvent en rupture, expérimentales, souvent le fait d'amateurs et associées à une grande prise de risque. L'audience est souvent faible, voire nulle, alors que les secondes exploitent des recettes éprouvées ou des techniques et savoirs faire éculés, elles adressent le plus souvent un segment de population bien identifié (Caves, 2000). Patrick Cohendet et son équipe proposent de réfléchir cette dynamique en termes de strates selon que les activités relèvent de *l'underground* et de *l'exploratoire*, ou de *l'upperground* et de *l'exploitation*. Entre les deux se situe une strate du *middleground* avec des acteurs ou des institutions de **l'intermédiation**. Un espace de co-working comme la cantine numérique de Rennes, la plateforme d'expérimentation (s'appuyant sur un appartement témoin) dans le cadre du projet IDA, ou encore la labellisation d'un projet innovant par RM sont considérées chacune comme une institution du *middleground* et seront décrit ci-après.

Pour fonctionner de façon optimale, une communauté créative ou épistémique doit s'organiser selon ces trois strates. Il faut entendre optimal ici au sens où si l'une des strates vient à manquer alors la chaîne de valeur qui va de l'exploration à l'exploitation n'est pas intégralement couverte. Si *l'underground* vient à manquer ou est défaillant alors les activités exploratoires, nouvelles et potentiellement porteuses de rupture ne sont plus diffusées vers *l'upperground* et un essoufflement peut avoir lieu dans la dynamique territoriale. Si

l'upperground est défaillant ou inexistant, alors les pratiques et activités peinent à se standardiser, à se rationaliser, sont mal ou peu financées et finalement s'imposent rarement sur des marchés, a fortiori lorsqu'ils sont mondiaux. Enfin, un middleground inexistant, toute chose restant égale par ailleurs, et ce sont les activités exploratoires qui se coupent des acteurs de l'upperground. Les deux strates peuvent cohabiter sur un territoire mais aussi s'ignorer tout en co-existant.

Chaque communauté possède sa propre dynamique interne, des acteurs dédiés et sa propre temporalité. Mais en faisant référence à une classe créative constituée par des artistes, des musiciens, des peintres, des scientifiques, des entrepreneurs... alors invariablement, la même organisation peut être identifiée (Fig.1). Les artistes musicaux explorent de nouvelles pratiques dans des lieux alternatifs, des caves : leur audience est marginale et rarement au-delà du cercle des amis. Puis, des labels indépendants en identifient quelques-uns en fréquentant ces mêmes lieux alternatifs. Leur audience et leur visibilité augmentent. Enfin, des majors du disque peuvent repérer chez les producteurs indépendants des artistes à fort potentiel commerciaux leur donnant une audience nationale voire internationale. Le plus souvent, certains artistes restent dans l'underground ou dans le middleground par choix, par défaut ou par abandon. De façon semblable, les scientifiques explorent de nouveaux champs de la connaissance, publient dans des revues d'audience confidentielle ou sur des niches très particulières (middleground) ou dans des supports d'audience mondiale mais cela exige des méthodes et des raisonnements éprouvés et partagés par tous. Des connaissances peuvent ne pas se diffuser parce que des supports du middleground n'existent pas mais comme pour les artistes, elles peuvent aussi ne pas avoir d'intérêt.

Pour mieux comprendre la dynamique à l'échelle du territoire, il convient d'ajouter la question de la **frontière**. En effet, ce qui se passe aux frontières des communautés est déterminant pour comprendre comment des connaissances ou des pratiques peuvent se diffuser d'une strate à l'autre. Pour que des espaces de friction apparaissent, on peut s'en remettre à une dynamique d'externalités et d'effet de débordement ou alors envisager des agents légitimes pour deux strates successives et qui vont jouer le rôle de passeur, de broker ou de gatekeeper selon le contexte (Burt, 1992). La confiance et la légitimité sont tout à fait essentielles pour que la frontière s'anime (Suire, 2004). Par conséquent, dans le cadre des trois strates, entre l'underground et le middleground, des acteurs légitimes pour les deux strates sont nécessaires afin d'identifier les pratiques ou les acteurs qu'il faut accompagner à l'aide d'une institution du middleground. Puis entre le middleground et l'upperground, il faut des acteurs tout aussi légitimes pour les deux strates. Leur rôle est d'identifier les bons acteurs, les connaissances nouvelles qui sont compatibles avec la cohérence interne et les objectifs de l'upperground. Lorsqu'une telle mécanique existe, à la fois dans sa dimension horizontale et verticale alors le territoire est créatif au sens où il sait explorer, filtrer ce qui fait sens, et exploiter sur des marchés.

Elizabeth Currid (2007) montre comment une telle co-existence des trois strates explique le dynamisme créatif d'une ville comme New-York, mais surtout sa permanence depuis l'après seconde guerre mondiale. L'underground créatif y est toujours très actif et en perpétuelle agitation. Gino Cattani et Simone Ferriani (2008) montrent quant à eux que les majors du cinéma Hollywoodien (acteurs de l'upperground) qui remportent le plus de prix, sont celles qui sont aussi en relation d'affaires avec des studios indépendants qui expérimentent et

explorent des nouveaux formats visuels, d'écriture, de narration. Cette connexion garantit à des acteurs de l'underground une très forte audience en cas de succès, et aux majors de l'upperground l'apport de nouveautés et d'air frais. Ainsi un territoire est continuellement innovant lorsqu'il existe un continuum relationnel, social et institutionnel entre des acteurs de l'underground et des organisations de l'upperground.

Le cadre unifié suggéré ici amène à une matrice d'intervention publique restituée dans le tableau ci-dessous (Fig.2). L'acteur public peut agir dans deux dimensions, l'une est horizontale et l'autre est verticale. Dans le premier cas, l'acteur public joue sur la dynamique des strates et donc l'action est plutôt à vocation intra-communautaire, dans le second cas, l'action est verticale et peut jouer avec les frontières des trois univers, elle est par conséquent inter-communautaire.

Nous suggérons qu'une frontière a, $f(a)$, qui serait active alors que $f(b)$ ne le serait pas, accompagne le réseau vers une situation de lock-in ou l'effet conformisme domine. On renforce un cœur qui fonctionne bien mais qui peine à se convertir à la nouveauté. A l'inverse une situation de lock-out peut apparaître lorsque la frontière b, $f(b)$ est active alors que $f(a)$ l'est toujours. Dans ce cas les 3 strates de la créativité sont actives. Evidemment, il existe d'autres cas théoriques, notamment lorsque $f(b) > f(a)$ et dans ce cas le territoire est principalement un territoire d'expérimentations et d'activités de petite taille mais qui peine à le faire savoir ou qui n'arrive pas à standardiser et imposer des pratiques, des produits ou des services sur des marchés à forte audience.

1.2 Rennes Métropole en quête de créativité

L'échelle métropolitaine est souvent identifiée comme échelle pertinente pour aborder et mettre en place des leviers d'action en direction de l'économie territoriale, dans l'esprit d'une économie des proximités (Bouba-Olga et Grossetti, 2008 ; Pecqueur et Zimmermann, 2004). Cependant le contexte institutionnel n'est pas toujours en phase avec cette affirmation. En effet, pour élaborer sa stratégie de développement économique Rennes Métropole doit adapter son action à la présence de nombreux autres acteurs publics sur la scène du soutien à l'économie territoriale : l'Etat avec le soutien aux pôles de compétitivité et l'accompagnement des Chambres de Commerce et d'Industrie, la Région avec les incubateurs et les politiques d'aides aux entreprises, et même les universités qui, par le biais des fondations, se positionnent aussi comme prestataires de soutien aux jeunes entrepreneurs dans le champ de l'innovation. Dès lors, la position de RM doit être coordonnée avec un certain nombre de chefs de file du développement économique territorial. Au-delà des traditionnelles aides aux entreprises, RM tente depuis quelques années de cibler un petit nombre de secteurs d'innovation dans lesquels, en accord avec ses partenaires, elle prône une intervention souple, fondée sur une logique de projet.

Historiquement, le soutien aux innovations est apparu lors de la stratégie de développement économique votée en 2007. Dans un document datant de 2010, RM décrit sa politique de soutien à l'innovation en ces termes : « *L'accès à l'innovation est certainement un des moyens pour les PME de se diversifier et d'accéder à de nouveaux marchés. Dans un contexte de convergences de différentes activités, Rennes Métropole s'emploie à favoriser l'appropriation des innovations technologiques par les PME des secteurs d'activités plus*

traditionnels, en leur donnant accès à des plateformes mutualisées d'expérimentations, de prototypages, de tests, et de validations ». Ce type de discours reflète les actions de soutien envisagées par l'institution publique autour de différents projets qui vont vivre une évolution plus ou moins pertinente pour tendre vers la mise en marché : parmi eux, le projet IDA (Innovation - Domicile - Autonomie), est initié par RM et présenté comme exemplaire. En plus de ce projet, nous avons identifiés deux démarches qui, à la fin des années 2000, ont lentement émergées pour prendre une place plus ou moins affirmée en faveur du middleground : d'un côté, la Cantine numérique est née en novembre 2010, grâce au « coup de pouce » donné par RM pour faciliter le travail collaboratif de plusieurs associations locales ; de l'autre côté, la Novosphère est un dispositif piloté par RM qui a pour mission de fédérer de multiples acteurs de l'innovation, en proposant une labellisation qui, dans les faits, incite à échanger entre différents acteurs d'un même territoire. A travers ces trois dispositifs, trois objets tiennent un rôle particulier de frottement et peuvent être identifiés *a priori* comme dispositifs d'intermédiation : l'espace de co-working (la cantine numérique) parce qu'il est censé favoriser les croisements, les confrontations, les mutations, mais également la mise en réseau des compétences des entrepreneurs afin d'identifier le plus rapidement les complémentarités stratégiques ; la plateforme d'ingénierie (projet IDA) censée augmenter les capacités d'expérimentation en « conditions réelles » (appartement témoin) et évaluer plus efficacement les usages par l'association de compétences scientifiques, entrepreneuriales et sociales ; enfin la labellisation Novosphère, par sa dimension territoriale, censée garantir une image octroyée tant au projet innovant sélectionné, qu'au réseau des acteurs de l'innovation à l'échelon métropolitain.

Au sein de la politique de développement économique de RM, le soutien à l'innovation occupe une place particulière. Pour mieux identifier son poids, il apparaît intéressant de les remettre en contexte du point de vue des masses financières et de l'organisation des services. Le budget annuel consacré aux interventions économiques s'élève en moyenne à 20 millions d'euros (22, 8 M€ en 2009, 19,7M€ en 2010) et arrive loin derrière le budget consacré aux transports (100 M€) ou au logement (50 M€). Le coût du projet IDA (350 000€ de subvention versée à l'ASSAD) est relativement faible au sein de l'enveloppe budgétaire du développement économique tandis que la direction Communication de RM mise sur le label Novosphère de manière centrale (400 000€ annuel). De son côté, la Cantine numérique a bénéficié d'une subvention d'amorçage pour financer l'accès au lieu et les premiers emplois. Cependant, l'objet Cantine ne relève pas explicitement de la direction Economie. La fonction « animation numérique » semble aujourd'hui partagée entre les services en charge du développement économique et de l'aménagement. Deux directions qui ne sont pas toujours en accord sur le rôle que doit jouer un tel dispositif à l'échelle du territoire : entre animation citoyenne et outil au service du développement économique. Ces dispositifs légers sont appelés à accompagner des projets dans une phase d'expérimentation, qui, si elle se concrétise par la suite, s'autofinanceront en ayant recours à d'autres ressources publiques ou privées, spécifiquement issues de l'upperground. Il s'agit donc bien pour les dispositifs mis en œuvre par RM de tenir un rôle d'impulseur, de facilitateur, sans obligatoirement tenir un rôle de porteur de l'innovation sur le long terme.

Du point de vue organisationnel, le soutien à l'innovation est un dispositif nouveau qui est soit conçu comme une action ponctuelle, répondant à une demande spécifique (projet IDA, les projets labellisés par la Novosphère), soit conçu comme une politique de long terme (la

Cantine numérique, la Novosphère en tant que dispositif) et qui bénéficie ainsi d'une visibilité dont RM sait profiter pour son image de marque. L'analyse de l'organigramme de RM permet d'observer qu'au sein de la direction Economie, Recherche et Enseignement Supérieur, trois services assurent différentes compétences (Soutien aux entreprises, Commerce et Tourisme et enfin Enseignement supérieur, recherche et Innovation). L'innovation n'est pas spécifiquement reliée à l'économie ou aux entreprises, mais à la recherche, ce qui souligne que les compétences nécessaires à l'innovation au sein de RM ne sont pas les mêmes que celle nécessaires au soutien des entreprises ou à l'aménagement d'espaces économiques. Le service Enseignement supérieur, Recherche, Innovation apparaît jouer un rôle de jonction entre les milieux de la recherche et les milieux économiques, par le pont de l'innovation, ces deux composantes étant essentielles pour la constitution des plateformes d'expérimentations. Pour une bonne compréhension du fonctionnement des réseaux, il faut bien comprendre le poids fort des universitaires dans les choix de développement de Rennes. Historiquement, les acteurs de l'enseignement supérieur occupent des postes clés dans les prises de décision, en tant que têtes de réseau (maire de la ville, président de technopôle), ce qui amène à une prise en compte forte de l'enseignement supérieur dans les politiques publiques locales. En 2012-2013, dans le cadre de la mise en place des stratégies de développement de RM, deux planifications stratégiques se sont rapprochées, portées chacune par deux élues : la SDE et la SESR, la stratégie de Développement Economique et la stratégie d'Enseignement Supérieur et Recherche. Ce choix montre la volonté de rapprocher l'univers de l'innovation scientifique du secteur économique mais montre aussi la capacité du secteur ESR à déployer seul au préalable une stratégie, ce qui n'est pas le cas de toutes les grandes villes de France. Cette particularité rennaise souligne la place des instances publiques dans le développement économique local, souvent pilotées par des universitaires. Enfin, l'étude de l'émergence actuelle de ces trois dispositifs est située entre l'écriture de deux outils de planification (la SDE 2007 et la SDE 2013), soutenant l'innovation comme levier de l'action publique de la communauté d'agglomération.

1.3. Méthode d'observation des dispositifs

Le programme de recherche dont est issue cette réflexion sur la gouvernance de l'innovation à l'échelle métropolitaine, s'est appuyé sur le principe d'une analyse croisée de plusieurs dispositifs, basée sur la description et la compréhension de la gouvernance mise en place, afin de saisir la capacité stratégique de chacun de ces dispositifs en vue d'amplifier l'attractivité métropolitaine. Pour étudier ces trois dispositifs, différentes méthodes de sciences sociales ont été mises en œuvre (entretiens, questionnaires, analyses statistiques, analyses documentaires). En complément, un travail d'**observation participante** a été mené dans certains cas, à travers la participation des chercheurs aux instances stratégiques (comités de pilotage, conseils d'administration, évaluation des dispositifs...). Ce choix méthodologique a été guidé par deux dimensions de cette recherche : d'une part, comprendre l'émergence de l'innovation sur un territoire nécessite, au-delà d'une mesure a posteriori, de prendre au sérieux l'affirmation d'une fabrique urbaine en train de se faire qui nécessite de « prendre les choses par le milieu » (Devisme, 2009), d'autre part, l'intérêt pour l'hypothèse du rôle d'intermédiation que pourrait jouer ces dispositifs, nécessitait de mettre au jour les interactions effectives et ressenties entre les acteurs des différentes strates. Ce parti pris méthodologique a abouti à une analyse des jeux d'acteurs mais aussi des cadres de

l'interaction. Elle permet de produire une évaluation contextualisée du niveau d'intermédiation mis en place par les dispositifs du middleground rennais et de conclure sur les différentes configurations de l'intermédiation sur ce territoire particulier.

En détail, l'émergence du projet cantine est la conséquence d'une convergence de vue entre les acteurs issus des deux côtés de l'éco-système innovant, ceux de l'upperground et ceux de l'underground. Cependant et assez rapidement, les acteurs de l'underground stricto sensu se sont retirés des négociations amonts ne trouvant pas le dispositif légitime pour les représenter. Le jeu d'acteurs du projet IDA a été mis au jour par la rencontre des parties prenantes institutionnelles (RM et CCI) ainsi qu'un travail d'identification systématique des ramifications suscitées en aval d'une plateforme qui s'est achevée en 2010. La Novosphère a pu être étudiée par le suivi de son éclosion depuis son lancement en 2010 jusqu'à aujourd'hui, afin d'observer les rectifications nécessaires à sa pérennisation. Ces études de cas font émerger trois formes particulières de l'intermédiation, à savoir le tiers lieu, la plateforme et le label, décrit dans la partie suivante pour saisir les avantages et limites.

2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain

2.1. La Cantine numérique : Rennes Métropole, appui ou entrave ?

Dans le prolongement de la définition qui s'ensuit, la cantine numérique rennais (CNR) comme il en existe en France depuis peu, répond à ce qu'est un tiers-lieu, avec des spécificités : un espace qui accompagne la structuration d'une communauté épistémique⁵⁹ et soutient l'innovation marchande et sociale. La définition de Peter M. Haas parle de « réseaux de professionnels ayant une expertise et une compétence reconnues dans un domaine particulier qui peuvent faire valoir un savoir pertinent sur les politiques publiques du domaine en question » (Haas, 1992, p.3) situant les membres de la CNR comme des individus dont il faut écouter les besoins en matière de condition de travail puisqu'ils sont les mieux placés pour décrire l'environnement professionnel souhaité. Les acteurs publics comme RM sont dès lors les interlocuteurs qui répondent à cette expression de besoin.

2.1.1. Le tiers-lieu comme lieu de socialisation de l'entrepreneur

Les tiers-lieux sont actuellement présentés comme des espaces à développer pour susciter l'innovation et rendre la ville créative. Développée par le sociologue Ray Oldenburg, la notion de tiers-lieu peut être définie comme un espace ni tout à fait un domicile, ni totalement un lieu de travail mais qui, dans son hybridation, favorise le tissage d'un lien social et la production d'un actif relationnel spécifique. En effet, la situation à mi-chemin entre l'espace personnel et l'espace de travail présente des caractéristiques des deux univers qui habituellement ne sont pas combinées, ce qui rend la situation spécifique. Pour mettre en place cette situation, il faut principalement un endroit neutre, libre d'accès où il n'est pas possible de filtrer a priori les individus sur la base d'un trait stigmatisant – professionnel, communautaire, ethnique... (Oldenburg, 1991). Il faut également que la conversation soit facile dès lors que ces lieux ont pour fonction essentielle de stimuler des interactions sociales. Le plus souvent, ces espaces sont au cœur des villes et la stratégie

⁵⁹ Selon Haas (1992), une communauté épistémique est une communauté qui produit et diffuse des connaissances. Elles sont parfois des communautés pratiques.

marketing de la marque Starbuck repose bien sur cette idée de café de travail. Plus largement, des espaces comme les bars, les aéroports et gares, les librairies et bibliothèques, ou encore les hôtels peuvent être considérés comme des tiers-lieux dès lors qu'on leur adjoint la fonctionnalité WIFI et qu'ils sont vécus comme tel, c'est-à-dire qu'ils sont pensés et aménagés de telle sorte que le travail hors les murs soit possible. Ce sont moins les aspirations civiques que le sentiment d'appartenance à une communauté lié à cet espace public informel, ainsi qu'une communion des membres, qui permettent de tisser des liens spécifiques, comme le sont ces espaces tout aussi spécifiques. Il faut donc comprendre que les individus font les tiers-lieux et déterminent leur objet. En prenant l'habitude de se réunir dans un bar, une communauté en fait un tiers-lieu, un point focal pour les personnes concernées.

Les tiers-lieux remplissent des conditions pour être caractérisés comme tel : être un terrain neutre ; qui nivelle les différences entre les personnes présentes ; dont la préoccupation première est la conversation ; au sein d'un espace commode et aisément accessible ; entre des personnes qui ont une récurrence de passage ; et recherchent un équilibre relationnel sans trop de mise en avant des uns ; au sein de cet espace convivial où l'atmosphère est aussi ludique (Oldenburg, 1991, pp.22-37). Ainsi, le tiers-lieu est un second chez soi ou son prolongement au sein de la sphère publique (« home-away-from-home » comme le dit Oldenburg – p.39). Avec ces critères, le sociologue considère que ce type d'espace suscite un sentiment d'appartenance, un sentiment de liberté, de la chaleur humaine dans les interactions, ce qui favoriserait le brassage d'idées diverses car aisément exprimables. Reprenant les travaux d'Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti (2008) sur les dynamiques de proximités, un tiers-lieu est donc un espace qui favorise les proximités temporaires entre des individus appartenant à des communautés très différentes.

Un espace de co-working est donc bien un tiers-lieu qui présente un certain nombre de spécificités. Tout d'abord, les espaces de co-working émergent et se formalisent plus volontiers au sein ou proche de clusters technologiques. Dans le cas français, ces espaces sont portés par mais aussi pour des acteurs du numérique. Plus globalement, ils sont dans ou proche des grandes capitales et des clusters technologiques (San-Francisco, New York, Londres, Berlin, Barcelone, Amsterdam, Paris, Stockholm, Copenhague...). En octobre 2012, plus de 2000 espaces de co-working sont recensés dans le monde⁶⁰ dont une grande partie en Europe. En France, les cantines numériques (installées ou en chantier), ne cessent de se multiplier tellement le phénomène plaît aux acteurs politiques locaux de plusieurs villes : Paris, Lille, Lyon et Marseille pour les plus grandes métropoles, mais aussi Strasbourg, Nice, Nantes, Bordeaux, Rennes ou Caen. Ces lieux sont le plus souvent portés par des associations locales de dimension métropolitaine ou régionale, rassemblant plus de 1000 entités du secteur de l'innovation numérique (grands comptes⁶¹, associations et collectivités territoriales et surtout des TPE et des PME). L'objectif de ces tiers-lieux est d'abord d'accompagner les acteurs émergents pour une mise sur les rails de l'entrepreneuriat. Il est difficile d'étudier l'impact d'une telle structure sur un écosystème territorial innovant et

⁶⁰ 2072 exactement dont 878 en Europe, 797 en Amérique du Nord, 176 en Asie, 126 en Amérique du Sud, 72 en Australie, 23 en Afrique.

⁶¹ Des entreprises comme SFR mais surtout Orange se situent comme partenaire privilégié des cantines les plus abouties (Nantes, Rennes, Toulouse, Toulon et Paris, celles qui ont constitué le réseau des cantines numériques).

créatif tant les contextes et les objectifs peuvent être variables. En retenant l'angle de l'innovation marchande, il s'agit de comprendre comment un objet comme une cantine numérique agit sur la dynamique de la création et de l'innovation, et d'explicitier les raisons pour lesquelles son impact peut-être tout à la fois porteur de nouveauté ou au contraire alimenter du conformisme.

2.1.2. La cantine numérique rennaise : créative ou conformiste ?

La cantine numérique rennaise (CNR) est une institution du middleground qui a vocation à identifier et révéler les pratiques de l'underground. Les acteurs de l'upperground peuvent alors plus facilement réduire des coûts de recherche de partenaires ou même de R&D et réduire une prise de risque en identifiant des activités ou des acteurs utilement complémentaires à leur propre activité (en production ou en financement). En retour, les acteurs ainsi révélés peuvent bénéficier de l'audience et de la mise en lumière permise par les acteurs de l'upperground. Pour que le tiers-lieu soit pleinement efficace quant à sa capacité à animer des communautés créatives, ce sont les deux frontières qui tiennent un rôle crucial. Evidemment jouer sur les deux fronts simultanément peut poser problème pour des questions de légitimité d'acteurs. Il peut notamment y avoir de la défiance. Mais cela peut être encore plus complexe s'il faut jouer avec différentes communautés, car dans ce cas, on multiplie les frontières sur lesquelles agir. La proximité cognitive entre les communautés épistémiques fréquentant les tiers-lieux est une condition nécessaire de leur réussite. Une distance cognitive trop importante entre les acteurs, parce que les pratiques, les savoirs, les représentations, les objectifs sont trop éloignés, est un facteur d'échec des collectifs (Nooteboom, 2000). Les usagers ne trouveront dans un espace de co-working rien de plus qu'un tiers-lieu où l'on discute, un starbuck café amélioré. C'est probablement ce risque de basculement vers des sociabilités au détriment de rapports de travail qui rend une cantine numérique facilement critiquable en tant que nouvelle manière de travailler. Dès lors, la légitimité de la CNR peut aisément être mise en cause sous le prétexte qu'il est difficile de mesurer les liens entre les adhérents d'une cantine, autrement que par des entretiens. C'est dans une logique d'évitement de cette fragilité en matière d'image que la CNR déploie actuellement ses forces vives dans la mise en avant de projets collaboratifs avec l'objectif de montrer un dynamisme, tout aussi difficile à mesurer mais qui est visible. Comme toute organisation qui doit défendre sa légitimité, la CNR met en place des actions qui visent à stimuler les communautés, met en avant la diffusion des savoirs en créant divers événements, prouvant ainsi l'activité du lieu. La **visibilité** du lieu devient un objectif fort à côté de l'objectif initial de frottement d'idées entre les créateurs d'entreprises innovantes. En prenant place au sein d'un équipement culturel du centre-ville qui héberge déjà le musée de Bretagne, la bibliothèque municipale ainsi qu'un espace des sciences, la CNR s'inscrit dans la lignée des équipements publics proposés par RM. En 2013, le dispositif mute avec une extension physique tout proche, baptisée *l'annexe*, qui est entièrement consacrée à l'hébergement et à l'accompagnement souple des porteurs de projets. Il s'agit de faire murir des idées innovantes, montrant que le soutien à l'underground n'est pas pour autant secondaire. Ce tiers-lieu rennais, à la différence d'autres projets en France, n'est pas porté par une seule association et donc une communauté, mais par 5 communautés⁶². Les unes

⁶² Une communauté académique et de chercheurs en SHS (ESC et MARSOUIN), une communauté de start-up web (Web2Rennes), une communauté qui promeut les usages citoyens (BUG), trois communautés qui animent ou accompagnent le cœur du réseau constitué par le secteur des télécommunications et des sciences de

sont structurées en association et fonctionnent très bien, d'autres beaucoup moins, certaines sont anciennes, d'autres plus récentes. Le projet est ambitieux car derrière ces communautés, les réalités sont contrastées, situant la CNR dans une culture du consensus. Leur dynamique interne, au sens des trois strates, est donc particulièrement hétérogène mais peu ou prou, ces associations représentent pour leur grande majorité des acteurs installés, à visibilité forte. En ce sens, la CNR est portée avant tout par des acteurs de l'upperground.

RM mène dans un premier temps une action de type 2 en mettant à disposition un local et en subventionnant une partie du fonctionnement de la CNR. En janvier 2012, RM a souhaité entrer au conseil d'administration laissant envisager une action de type f(a) ou f(b) mais ces actions sont plus délicates car l'acteur public est moins légitime pour tenir ce rôle. Par ailleurs, le degré d'aversion pour le risque de la part d'une entité publique comme une communauté d'agglomération (Paris, 2010) orientera la décision entre les types f(a) ou f(b). En effet, les objectifs rationnels de la collectivité mais surtout du décideur public peuvent être la réélection ce qui par conséquent incite à mettre l'accent sur des actions à forte visibilité ou à rendement électoral immédiat. Parce l'accompagnement des acteurs de l'underground est plus risqué et moins visible pour un électeur médian, leur accompagnement peut être laissé de côté au profit de partenariat avec des acteurs en place et souvent de poids économique beaucoup plus fort. RM a depuis décidé de ne plus apparaître formellement au conseil d'administration même si des personnes de la métropole sont invitées à chaque conseil.

On peut vouloir simultanément apprendre, vendre, faire savoir, explorer, développer, découvrir, rencontrer, échanger... au sein de la CNR. Même si le dispositif est jeune et doit encore mûrir, deux grandes faiblesses sont identifiées suite à un travail d'enquête préliminaire mené à l'automne 2010. Tout d'abord, tant l'unité du lieu, que le nombre de personnes permanentes ne permettent pas de jouer correctement le rôle de filtre et de transfert entre l'underground et l'upperground, car la multiplication des fronts et les communautés auxquelles la CNR souhaite s'adresser entraîne un manque de rigueur. Le risque est alors de se satisfaire progressivement d'évènements faciles à monter ou ayant fait leur preuve. La seconde faiblesse découle de la première. Les actions de la CNR ne sont pas séquentielles et s'inscrivent peu dans la durée, ne structurant pas la communauté de l'underground en l'accompagnant vers plus de visibilité (entrepreneuriat, pratiques alternatives et exploratoires...). En ce sens les actions de f(b) sont rares mais c'est aussi parce qu'elles sont longues à mettre en place, incertaines et par nature parfois inaccessibles ou inintelligibles aux personnes en dehors de la communauté concernée. Ce qui domine aujourd'hui, ce sont principalement des évènements qui sont portés par des acteurs de l'upperground notamment parce que les formats sont rodés ou sont adaptés, mais également parce que ces acteurs ont souvent du personnel dédié à une fonction d'animation. Ces structures existaient et fonctionnaient avant la CNR (technopôle, pôle de compétitivité, groupement de chercheurs...) et pourront survivre à une disparation de la CNR. En ce sens l'effet conformisme l'emporte sur l'effet créativité. Les actions menées par

l'ingénieur (MEITO, GRANIT, Pôle de compétitivité *Images et Réseaux*) enfin une dernière communauté représente le monde des arts technologiques (SAGA). Des communautés appartenant clairement au mouvement de l'underground culturel (Jardin Moderne) ou opensource (Gulliver) notamment n'ont pas souhaité participer au comité d'émergence et au pilotage de la CNR.

la CNR sont principalement impulsées par des acteurs de l'upperground, fortement marqués par la culture de l'ingénieur. Les actions en faveur de l'underground sont minoritaires dans le volume d'activité. En conclusion, la CNR accompagne l'existant en le mettant nouvellement en lumière mais peine à faire émerger de la nouveauté et à structurer une communauté créative ou une filière complémentaire de la filière cœur comme par exemples les activités web et service ou les arts technologiques. L'ouverture d'un lieu dédié à l'accélération de projets très émergents laisse à penser qu'une dynamique tournée vers et pour les acteurs de l'underground prend place. De ce point de vue, la CNR pourrait pleinement jouer son rôle d'intermédiation.

2.2. Le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) ou l'exemple d'un accompagnement non-abouti

Parmi les dispositifs de soutien à l'innovation technologique sur le territoire (3 projets ont été mis en place depuis 2006), le projet Innovation Domicile Autonomie fait figure de premier test d'une formule souple, soutien en matière d'ingénierie de projet. Ces projets ont pour caractéristique d'être récents (début du partenariat en 2006-2008) et d'avoir donné lieu à une configuration « ad hoc » entre les partenaires, désignées sous le vocable de « plateforme ». A l'inverse des politiques économiques menées traditionnellement par RM (soutien aux entreprises, aménagement de zones d'activités), ces projets de plateforme donnent lieu à des dispositifs uniques, construits selon les circonstances et s'adaptant aux évolutions et aux besoins. Le choix de la plateforme entre très nettement dans un positionnement de la collectivité comme facilitateur de réseaux et non comme partenaire direct, comme dans le cas de l'aide directe ou indirecte aux entreprises.

2.2.1. L'inspiration des Livings Labs

La conception de l'innovation de RM est en effet particulière et emprunte aux recherches en économie le modèle de Living Labs (Niiitamo *et al.*, 2006). Conçus comme une nouvelle forme de partenariat public-privé, les Living Labs (laboratoires vivants) sont des espaces où les entreprises, les institutions publiques et les citoyens travaillent ensemble pour créer des prototypes, évaluer et valider de nouveaux services, de nouveaux marchés, de nouvelles technologies dans un contexte expérimental assimilable à la réalité (real-life context), ce que peuvent être les villes, les régions métropolitaines ou encore des zones rurales (Niiitamo *et al.*, 2006). L'innovation au sein des Livings Labs inclut l'utilisateur de la technologie dans un système ouvert de co-création. L'idée est de favoriser l'expérimentation et le design rapide de solutions technologiques variées, plus que le développement de produits matures. L'objectif est d'intégrer les intérêts du public dans la démarche de conception, et notamment par le biais des institutions publiques qui les représentent.

A travers l'image de territoire d'expérimentation que veut se donner l'agglomération rennaise, la stratégie économique métropolitaine se positionne sur l'innovation participative, c'est-à-dire la tendance à faire participer les individus – ici les habitants, usagers ou citoyens – dans les processus d'innovation. RM s'inscrit dans les principes de l'open innovation (Von Hippel, 2005). L'innovation participative a pour objectif de déplacer la décision en la faisant passer de la décision politique à la décision publique. L'expertise ne serait pas la bonne solution (Stengers, 2002) qui est à rechercher à travers le résultat d'un

processus d'appropriation. Aussi, dans la réflexion sur le réseau adéquat à mettre en œuvre pour l'innovation, les habitants, en tant qu'usagers, sont parties prenantes des dispositifs de plateforme mis en place. Le territoire d'expérimentation favorise l'idée d'une production de proximité qui est aujourd'hui sous-tendue par le développement durable et la responsabilité environnementale et sociale de l'entreprise : concrètement, les habitants de RM essaient des prototypes issus des laboratoires et des entreprises locaux et participent ainsi de l'innovation.

2.2.2. Le projet IDA : une ambition inachevée ?

C'est à l'initiative d'un enseignant-chercheur de l'université Rennes 1 que cette démarche a été lancée en 2006-2007. Le principe était d'analyser les freins et potentialités d'usage de TIC dans l'habitat des personnes âgées. L'intérêt croissant des élus de Rennes Métropole pour la question du vieillissement de la population a permis de retenir la proposition faite par cet enseignant-chercheur lorsqu'il a été invité aux réunions d'élaboration de la stratégie métropolitaine, à l'instar d'autres porteurs de projet. Au-delà d'un domaine de recherche-expérimentation qui correspond aux préoccupations de la communauté d'agglomération, ce projet a été soutenu car il offrait une configuration intéressante, associant des acteurs locaux de l'aide à domicile (une fédération départementale et une association du pays de Rennes), des partenaires des acteurs publics depuis de nombreuses années, un laboratoire d'analyse des usages des TIC et des entreprises locales de solutions technologiques. Suite au constat que, dans le champ économique, les entreprises de solutions technologiques étaient plutôt dispersées et peu connaisseuses des problématiques des seniors, un cabinet conseil a émergé en 2008 (cabinet Arélia) qui s'est spécialisé dans la veille sur le marché des TIC pour seniors et l'identification des solutions disponibles. Ce cabinet a été choisi comme assistant à maîtrise d'ouvrage de la plateforme IDA.

Une certaine exemplarité de la démarche est recherchée : fonder un écosystème d'entreprises et de partenaires associatifs et universitaires autour de la transformation des objectifs de départ en solutions concrètes et fonctionnelles. La plateforme et sa visibilité repose alors sur la mise en scène de la démarche expérimentale : appartement témoin, expérimentations techniques et psychologiques impliquant un public de personnes âgées, compréhension des usages, analyse et adaptation des solutions, ce qui en fait un projet médiatisable qui peut facilement être montré au grand public. La plateforme IDA est un projet de recherche et développement et en tant que tel, les acteurs scientifiques participant de la visibilité du projet en organisant des conférences « TIC et cité » (2009 et 2010), en participant à des événements scientifiques régionaux et nationaux. Dans ce projet, les réseaux d'acteurs sont un lieu de collusion d'intérêts pragmatiques (et non téléologiques), chacun ayant, pour diverses raisons, intérêt à faire connaître le projet IDA. La finalité de la plateforme expérimentale est de mettre en évidence la richesse des applications possibles en termes de TIC et maintien à domicile, afin de faciliter dans un second temps leur mise sur le marché.

Le leadership du projet s'est vu partagé au fur et à mesure de la démarche entre l'association de maintien à domicile, l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage assurée par Arélia et la Communauté d'Agglomération. Le programme a été rendu possible grâce à un co-

financement public⁶³. L'implication financière des différents échelons territoriaux (supra et infra) est relativement cohérente avec leurs domaines de compétence, même si le Conseil Général semble être resté au second plan. Le rendu du projet (financé entre 2008 et 2010) prend la forme d'un rapport complet, qui épouse les canons d'un rapport d'expertise de bureau d'étude, explicitant principalement la démarche et moins les résultats ou les pistes pour un déploiement des solutions à plus large échelle. La continuité de la plateforme mise en place n'a pas été anticipée par les partenaires, si ce n'est par la réalisation d'un cahier des charges pour la mise en place de solutions technologiques dans les logements seniors. L'accompagnement de RM a ainsi favorisé la mise en réseau des porteurs du projet (associations, universités et entreprises) avec les intervenants du secteur du logement et notamment les bailleurs sociaux du territoire qui ont participé à rendre possible les expérimentations par la fourniture d'un appartement témoin. On peut noter par-là l'effet d'intermédiation du dispositif de plateforme puisqu'elle permet la rencontre des partenaires aux activités exploratoires et d'éventuels acteurs de la standardisation des solutions dans le marché du logement. A l'issue du projet en 2010, d'autres acteurs de l'upperground, représentés par des entreprises telles que Malakoff Médéric ou le groupe Icade – non présents au départ – ont rejoint le système d'acteurs et ont investi dans des expérimentations supplémentaires (projet MAATEIS⁶⁴) sur le territoire rennais. Cependant, les actions menées en termes de déploiement dans l'habitat restent trop confidentielles du point de vue des acteurs économiques, qui prônent une intervention réglementaire de l'institution publique pour assurer un soutien pérenne au marché. En effet, sans une action d'ordre réglementaire (qui passerait par le plan local de l'habitat), un déploiement massif dans le parc social ou privé paraît peu probable. L'effet levier qui aurait pu se matérialiser dans le cadre du Plan Local de l'Habitat, document réglementaire qu'élabore RM, n'est pas encore effectif, ce qui confèrerait un accompagnement non-abouti de la part de l'instance publique.

Le cas de la plateforme IDA permet de mettre en lumière le rôle toujours ambigu que peut jouer l'institution publique dans ces structures de l'intermédiation. Souhaitant se positionner comme facilitateur de réseau, sur la base d'une plateforme souple, dans laquelle elle accompagne, plus qu'elle ne décide, l'institution métropolitaine s'adapte à la demande de l'underground. Cependant à l'issue de l'expérimentation, ces acteurs économiques de l'innovation lui demandent de reprendre son rôle d'acteur de l'upperground pour assurer la standardisation et la mise sur le marché. Dans le cas d'IDA, si la période d'expérimentation qui a été permise par la mise en place de la plateforme peut être considérée comme une intermédiation qui a fonctionné, la finalité de l'innovation, à savoir sa mise sur le marché, n'est pas encore opérée, du fait notamment de la position trop en retrait des acteurs publics l'upperground.

⁶³ 358 000€ de RM, 172 000€ du Conseil Général, 102 000€ de la ville de Rennes, et une centaine de milliers d'euros des mutuelles, de la caisse régionale d'assurance maladie et des caisses de retraite.

⁶⁴ Le projet MAATEIS piloté par Malakoff-Médéric et le groupe Icade permet l'installation de solutions technologiques dans les logements des personnes âgées à l'occasion de travaux de rénovation. Ces installations sont donc coordonnées avec l'action du PACT 35 qui accompagne les personnes dans leur projet de rénovation/réhabilitation.

2.3. La Novosphère : pour une intégration dans les réseaux locaux qui serve l'image du territoire

Depuis mars 2012, RM a mis en place un outil de marketing territorial qui vise les talents créatifs. Cet outil de veille est un label qui met en lumière les créatifs, la cible phare des stratégies marketing des années 2000 (Houllier-Guibert, 2012). Intitulé « Rennes la Novosphère », il s'agit d'un dispositif qui détecte les projets innovants du territoire rennais en leur octroyant un label. En tant que réseau social des acteurs clé de l'innovation d'un territoire métropolitain, la Novosphère aide les porteurs de projets innovants à développer leur activité grâce à une mise en réseau et un soutien à la promotion, ne se superposant pas à d'autres dispositifs d'aide à l'accompagnement d'entreprises innovantes qui existent déjà dans le secteur économique local (cantine numérique, incubateur...). Cumulant le rôle de veille, de sélection et de mise en visibilité, le dispositif de marketing territorial a cette capacité à rendre synergique une action de communication de la communauté d'agglomération rennaise.

2.3.1. Les principes de la Novosphère : entre label et réseautage

La Novosphère est le rassemblement sous une même bannière des différents réseaux d'innovation sur le territoire, tant réels que virtuels, dans plusieurs champs de la société. L'innovation n'est pas resserrée sur le champ technologique, mais concerne aussi l'innovation organisationnelle, de design de commercialisation, l'innovation sociale... dès lors qu'elle est une innovation d'usage qui améliore le quotidien des habitants. C'est bien ce critère qui est retenu dans la politique publique rennaise qui tisse alors un lien avec l'habitant-électeur, tout en tenant compte de la définition large de l'innovation – on sait notamment que seulement 20% des innovations sont de source technique et 80% de nature organisationnelle, sociale, commerciale ou marketing (CAE, 2008). Aussi, une diversité d'acteurs, des domaines de la culture, du sport, de l'environnement... est mobilisée pour former ce réseau qui n'est pas cantonné aux seuls membres d'un technopôle ou d'un pôle de compétitivité. Une trentaine de partenaires locaux comme le Stade Rennais, les deux universités, l'office de tourisme ou le festival des Transmusicales par exemple, ont pour mission d'identifier, chacun dans leur secteur, les porteurs de projet qui pourront prétendre à la labellisation Novosphère, entraînant dès lors une dynamique de parrainage.

Une labellisation territoriale, au travers de ses enjeux politiques, territoriaux, culturels et identitaires, est un phénomène difficile à circonscrire tout en prenant de l'ampleur aujourd'hui, questionnant les jeux d'acteurs qui ont favorisé son existence et à travers eux les intentions d'acteurs d'un territoire – ici de la métropole rennaise. Un label évoque l'idée d'un repli sur soi à travers des vecteurs identitaire et de terroir, afin de ré-enchanter l'espace – ici la ville – et disposer d'une forme de distinction au sens de Pierre Bourdieu (1982) qui se transforme en différenciation grâce à une démarche de management (Porter, 1986). La labellisation repose sur l'identification et la caractérisation des lieux dans le but d'obtenir une protection ou un rayonnement que procurerait une notoriété qui serait corrélée à la reconnaissance dudit label. Son existence fabrique une ressource territoriale (Benko, Pecqueur, 1991) qui peut être mobilisée pour susciter du développement local. Elle prend des formes variées et plus ou moins reconnues car prestigieuses (UNESCO, PNR, Villes et Pays d'art et d'histoire, capitalat européen à la culture et capitalat Vert, Plus beaux

villages de France, Grands sites...) ou gages de qualité spatialisé (AOP, IGP⁶⁵...). Beaucoup d'acteurs peuvent se prévaloir d'être les « labelliseurs » (organismes publics avec en premier lieu l'Etat, organismes associatifs, secteurs professionnels...) que ce soit sous la forme de classement, de certification, ou d'inscription à une liste. En plus d'être des cibles de la labellisation depuis près de 30 ans, notamment avec les nombreuses actions publiques des ministères (Ecocité, ZFU, villes numériques...), Les villes françaises se sont intéressées à la labellisation, notamment à travers le réseau culturel et patrimonial VPah qui repose sur un partenariat Etat-collectivités locales et qui a prouvé la capacité à déployer une démarche de labellisation qui repose beaucoup sur la volonté politique plus qu'à des particularités intrinsèques du territoire (Houllier-Guibert, 2005). La labellisation Novosphère s'inscrit dans cette mouvance dans la mesure où les projets sélectionnés doivent témoigner d'une dynamique et d'une ferme volonté à se pérenniser.

La Novosphère est donc bien un **label** en ce qu'elle offre une mise en visibilité et en lisibilité d'un projet innovant encore en cours de mise sur le marché. Pour l'essentiel, la mise en lumière est permise par des compétences et des moyens du service Communication de l'intercommunalité qui doit mettre en avant le projet et, à travers lui, le territoire rennais. La labellisation peut être apposée sur une action, un événement ou un projet, mais pas sur une personne morale. Elle est ponctuelle et ne peut être sur du long terme, l'idée étant de donner sa chance à chacun et que le projet innovant puisse voler de ses propres ailes au plus vite. Chaque année, une dizaine de projet est accompagné par un budget Communication qui totalise 400 000 euros, sans aucune autre forme d'aide financière. Concrètement, les aides possibles pour les projets labellisés sont une communication sur le projet via les différents supports (print et web) des partenaires et des supports web de la Novosphère ; une mise à disposition d'espaces d'affichage ; un soutien en relations presse et relations publiques, mais aussi en conception, édition et diffusion de supports de communication, dont les salons qui sont des vecteurs essentiels pour les produits et services innovants. Enfin, un accès aux médias locaux (chaîne TV locale et presse locale dont Ouest-France) est possible, renforçant le partenariat local et soulignant la mise en réseau territorialisée.

Par conséquent, le **réseautage** est à envisager de deux manières. D'une part, il s'agit pour l'entrepreneur d'une aide sectorisée, qui se cantonne aux besoins en matière de promotion de l'innovation. D'autre part, le réseautage prend la forme d'une mise en relation entre plusieurs réseaux de secteurs d'activité différents qui ont comme point commun le territoire sur lesquels ils travaillent. Cette gouvernance de l'innovation à l'échelon métropolitain est permise grâce à la Novosphère, alors qu'elle n'existait auparavant que sur le plan de l'innovation technologique. Ainsi, RM propose une action de type 1 en permettant la gouvernance métropolitaine puis une action de type f(a)-f(b). En effet, les entrepreneurs qui souhaitent obtenir le label Novosphère représentent l'underground tandis que les entreprises et acteurs clés constitutifs du réseau Novosphère créé par RM représentent l'upperground. Le middleground incarné par la labellisation offre du frottement de type f(a)-

⁶⁵ Ces sigles sont l'appellation d'origine protégée (déclinaison au niveau communautaire de l'AOC) qui désigne la dénomination d'un produit dont la production, la transformation et l'élaboration doivent avoir lieu dans une aire géographique déterminée avec un savoir-faire reconnu et constaté ; ainsi que l'indication géographique protégée qui désigne des produits agricoles et denrées alimentaires dont les caractéristiques sont étroitement liés à une zone géographique, dans laquelle se déroule au moins leur production, leur transformation ou leur élaboration. On peut ajouter les spécialités traditionnelles garanties (STG) qui mettent en valeur la composition traditionnelle d'un produit ou son mode de production traditionnel.

f(b) dans la mesure où le candidat doit être proposé par les acteurs de l'upperground. Les acteurs de l'upperground reçoivent une forme d'injonction de la part de RM pour identifier des acteurs locaux de l'underground et les proposer à la labellisation. Le croisement des deux univers centre et périphérie (Borgatti, Everett, 1999) est biaisé dans la mesure où le porteur de projet innovant doit au préalable « tourner autour » des acteurs de l'upperground. Pour légitimer l'existence de ce dispositif nouvellement créé et qui a été construit suite à une écoute des besoins des acteurs locaux de l'innovation, l'upperground doit identifier les projets éligibles et c'est la labellisation qui crée une forme d'obligation à parrainer des porteurs de projet.

2.3.2. Les premiers effets de la Novosphère : une visibilité pour tous comme objectif garanti

Dans les faits, une forme de récupération du dispositif Novosphère se met en place pour l'instant, avec, par exemple, l'identification des projets de l'incubateur public régional dont la phase de travail est la mise en place d'une stratégie de communication. Cependant, le rôle de veille assuré par les agents de la Novosphère fait que certaines candidatures issues de l'underground sont proposées, sans passer par les acteurs de l'upperground. Pour l'instant, le dispositif a une marge d'évolution pour se stabiliser dans son mode de fonctionnement.

Il est intéressant, pour comprendre la structuration de ce dispositif piloté par RM, d'observer les critères de sélection et d'obtention du label. La valorisation du territoire est une condition aussi importante que les quatre autres critères d'éligibilité ainsi formulés : le croisement des disciplines qui forment l'innovation, la dimension collaborative, l'utilité sociale et l'approche internationale. Ainsi il est nécessaire que le projet repose sur plusieurs domaines et plusieurs compétences (culture et nouvelles technologies, sciences et urbanisme, recherche et social...), et qu'une dimension collaborative découle de cette pluridisciplinarité. De plus, l'utilité sociale (d'usage ou d'application) doit être explicite et présenter une dimension territoriale, c'est-à-dire que le projet doit participer, par des applications concrètes, à des objectifs d'avancée sociale comme la réduction des inégalités économiques, la solidarité (internationale, nationale ou locale), l'amélioration des conditions de vie des habitants dans des secteurs comme l'éducation, la santé, la culture, l'environnement ou la démocratie. Enfin, le dispositif Novosphère a vocation à renvoyer une image positive de Rennes, soutenant ainsi son positionnement de ville-laboratoire et de ville créative, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants. Pour cela, est attendue une contribution au rayonnement de Rennes à l'échelle nationale, voire internationale, affirmant son statut de métropole européenne, qui explique que l'insertion du projet dans les réseaux vaudra contrepartie, quand il s'agira de se mobiliser dans divers événements pour illustrer l'intelligence d'une ville (des colloques sur les ville-labs, des salons sur les smart-cities, le festival de la Science...).

Encore au stade du démarrage, tous les critères n'ont pu être satisfaits de manière évidente, mais sur les 23 projets labellisés en deux ans (sur 70 candidatures), une grande part est liée au secteur numérique, révélant une forme de soutien au positionnement marketing de Rennes, qui s'affirme comme ville du numérique. Les projets sont très hétérogènes du point de vue du type d'innovation, qui est loin de se cantonner à une dimension technologique, mais ils sont très liés à la sphère des TIC, porte-drapeau de l'économie rennaise.

L'originalité de la démarche Novosphère est cette capacité à cumuler plusieurs objectifs autour des mêmes moyens. Ce travail de synergie par la labellisation répond à la nécessité actuelle de réduction des dépenses publiques. Il s'agit bien de marketing territorial, en ce que RM met en place un outil impliquant (mobilisation des réseaux locaux), qui ne se restreint pas aux outils traditionnels de promotion. Le partenariat de la trentaine d'acteurs locaux est animé par RM et tient l'avantage de poursuivre plusieurs objectifs à la fois : la promotion du territoire rennais tant auprès des habitants qu'à l'extérieur, la promotion d'une innovation issue d'un entrepreneur créatif qui a besoin de se faire connaître, la promotion de la politique publique métropolitaine de soutien à l'innovation. Cette synergie assoit le positionnement de ville créative, en capitalisant sur l'innovation sous de multiples formes et à différents niveaux en même temps. Il est prévu que RM ne reste pas dans son rôle d'animateur de réseau mais qu'une association ou une société publique locale prenne le relai pour la gestion de la Novosphère. Depuis un an que le dispositif existe, aucune structure juridique n'est actuellement formalisée. Aussi, il semble difficile que RM quitte la sphère du middleground qu'il s'est octroyé avec la labellisation au sein du réseau territorialisé de l'innovation métropolitaine. C'est bien la dimension territoriale qui est constitutive de ce réseau. Sans la Novosphère, les multiples réseaux innovants rennais fonctionnent chacun de leur côté. La Novosphère est bien l'inscription spatiale de l'innovation sous ses multiples formes, à l'échelle d'une métropole et elle veille à labelliser des projets qui croisent plusieurs secteurs d'innovation (essentiellement le numérique mais élargi aux secteurs culturels, sociaux, de design...). A travers l'argument du soutien à la communication d'une innovation, ce sont des liens qui se tissent entre des secteurs d'activités qui se côtoient peu mais ont comme point commun d'être sur une même ville.

Conclusion

Le tableau ci-dessous (Fig.3) propose une vision synthétique des trois niveaux du modèle (under-, middle- et upper-) dans les trois cas d'étude qui touchent à trois secteurs d'innovation particuliers : le numérique, les technologies des services à la personne et l'innovation sociale. Sont replacés les parties prenantes de l'underground et de l'upperground qui ont gravité autour des trois dispositifs étudiés. L'intermédiation mise en œuvre à l'échelle des dispositifs met en évidence différentes tactiques de mise en relation des strates : par la mise en place d'un tiers-lieu (la cantine), par l'ingénierie de projet (plateforme) ou par la labellisation territoriale (novosphère).

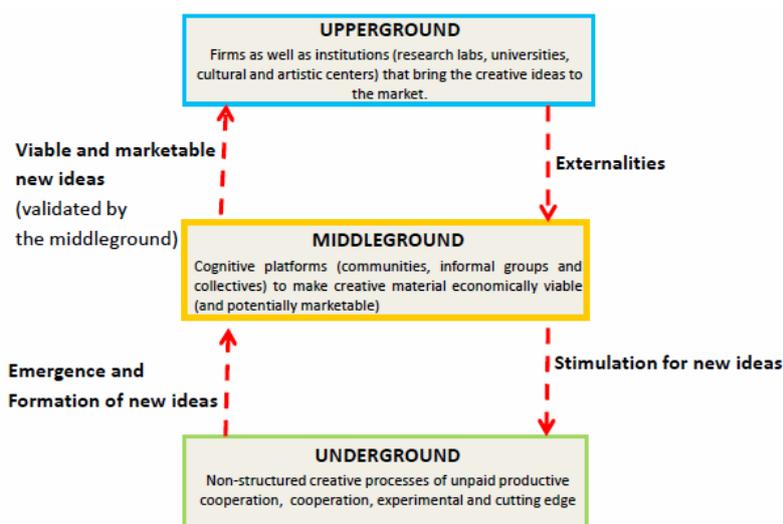


Figure 3. Les 3 strates de l'innovation créative (d'après Cohendet et al, 2010)

	upperground	middleground	underground
horizontale	1	2	3
verticale	f(a)	f(a), f(b)	f(b)

Figure 2. Matrice de l'intervention publique

	Upperground Exploitants et standardisation	Middleground Intermédiation	Underground Activité exploratoire
L'innovation numérique	Les réseaux antérieurs (Pôle Image & Réseaux, technopôle Rennes Atalante, MEITO, GRANIT)	la Cantine numérique en tant qu'espace de co-working ouvert à tous <i>RM rend accessible et finance un lieu pour y fédérer les acteurs</i>	Chaque entrepreneur du numérique <i>RM est perçue comme trop présente et crée un effet d'éviction en faisant « fuir » les participants de l'underground</i>
Les technologies des services à la personne pour les séniors	Assurances et habitat pour séniors (Malakoff Médéric et groupe Icade), bailleurs sociaux, Rennes Métropole en tant que prescripteur dans le cadre de sa politique de l'habitat (PLH)	la plateforme IDA (mise en réseau et expérimentation <i>in vivo</i>) <i>RM facilite l'expérimentation par un soutien à l'ingénierie</i>	- association de maintien à domicile du territoire rennais - un chercheur isolé dans le domaine de la domotique - créateurs du cabinet conseil Arélia <i>RM n'est pas assez présente et n'a pas été au bout du projet (PLH)</i>
L'innovation sociale (avec apport pour le territoire)	Les différents réseaux par secteur d'activités (culture, innovation économique, social, design) qui sont cantonnés à l'échelon métropolitain	le service Communication de Rennes Métropole qui crée le dispositif de labellisation Novosphère en tant que réseau de réseaux <i>RM fédère et sélectionne, puis RM accompagne la promotion</i>	Chaque porteur de projet innovant <i>RM standardise l'innovation par la communication de l'instance publique</i>

Figure 3. Le rôle joué par Rennes Métropoles dans les strates de l'innovation créative

Les différents rôles de Rennes Métropole ne sont pas habituels pour cette institution qui a plutôt l'habitude de s'inscrire comme partenaire des entreprises et associations ou comme financeur qui contractualise. L'acteur public a tendance à impulser une dynamique et aussi à participer à la prise de décision et à la stratégie alors qu'il devrait se contenter de faciliter le réseau. Rennes Métropole est aussi dans une démarche d'institutionnalisation des processus. En effet, l'investissement dans ces dispositifs sert l'image territoriale dont l'acteur public veut garder le contrôle. La présence de cet acteur public est signe d'une volonté de maîtriser les bénéfices et le processus d'intermédiation. Le risque d'une trop forte présence de Rennes Métropole est bien dans l'effet de conformisme qui peut finalement être contre-productif, comme c'est le cas pour la cantine numérique. Toutefois, la trop faible présence constatée avec l'exemple d'IDA où l'acteur public n'a pas été au bout de la démarche de facilitation, montre que les configurations distinctes mènent vers des manières différentes de procéder.

L'inscription territoriale qui situe la métropole comme échelle pertinente pour faire collaborer les acteurs de l'innovation et pour identifier et soutenir des entrepreneurs innovants qui pourront accéder au marché, passe par une mise en réseau fournie par l'acteur public qui en retour espère des effets d'image. Cette attente de Rennes Métropole est conforme à la sociologie du territoire où les actions publiques sont souvent tournées vers les grands événements établis et à forte audience. Les acteurs publics locaux de Rennes sont particulièrement portés sur l'image du territoire (Houllier-Guibert, 2009) ainsi que sur une dimension métropolitaine à affirmer, ce qui est ici envisagé grâce à la symbolique apportée par la créativité. La créativité est fondamentalement une mécanique incertaine et non formalisable et les activités qui se revendiquent créatives sont par nature dans une perpétuelle exploration multipliant les essais et les erreurs. Cette situation de risque pour des acteurs publics est donc compensée par le potentiel d'image qui découle de cet affichage.

Le Tiers lieu, le Label et la Plateforme sont trois manières d'offrir de la liberté à ces situations de risques mais avec en contrepartie des effets d'image à fournir et à prouver par chacun des dispositifs. C'est une manière d'atténuer l'aversion pour le risque d'une entité publique comme Rennes Métropole lorsqu'elle ose investir sur ce type de dispositif. L'image souhaitée est une forme de garantie à minima qui tient lieu et place d'une création d'emploi difficile à évaluer. Les 3 mises en réseau via ces dispositifs ont des effets d'images métropolitaines qui convergent vers le positionnement marketing de la cité du numérique, ce qui soutient la stratégie de développement économique 2013 qui veut positionner la capitale bretonne sur ce même positionnement. Il y a là une nouvelle manière de procéder de la part de l'instance Rennes Métropole qui, par le passé était très habituée à utiliser la communication territoriale pour diffuser de l'image. Avec ces différents dispositifs, c'est bien du marketing qui est mis en place, en ce que le marketing se définit comme des effets d'action là où la communication se restreint à du discours ; et en ce que le marketing passe par la mise en réseau, là où la communication se cantonne à de la promotion. Ce travail de mise en relation que propose RM est une nouvelle manière de procéder des acteurs publics locaux, témoignant d'une entrée dans les modes d'action de la ville néo-libérale, souvent décrits pour des villes de plus grande envergure que Rennes.

Bibliographie

- Balland P.A., Suire R., Vicente J., 2013. Structural and geographical patterns of knowledge networks in emerging technological standards: evidence from the European GNSS industry. *Economic of Innovation and New Technology*, 22, 47-72
- Benko G., Pecqueur B., 2001. Les ressources des territoires et les territoires des ressources. *Finisterra*, 71, 7-19
- Borgatti S.P., Everett M.G., 1999. Models of Core / Periphery Structures. *Social Networks*, 21, 375-395
- Boschma R.A., 2005. Proximity and innovation: a critical assessment. *Regional Studies*, 39, 61-74
- Bourdieu P., 1982. *La distinction, critique sociale du jugement*. Editions de Minuit, Paris.
- Burt, R., 1992. *Structural holes*. Harvard University Press, Cambridge.
- Bouba-Olga O., Grossetti M., 2008. Socio-économie de proximité. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, 311-328
- Godet M., Durance P., Mousli M., 2008. *Créativité et innovation dans les territoires*. Rapport du CAE, Paris.
- Caves R. E., 2000. *Creative Industries: Contracts between Art and Commerce*. Harvard University Press, Cambridge.
- Cohendet P., Grandadam D., Simon L., 2010. The anatomy of the creative cities. *Industry and Innovation*, 17, 91-111
- Crespo J., Suire R., Vicente J., 2013. Lock-In or Lock-Out? : How Structural Properties of Knowledge Network Affects Regional Resilience. *Journal of Economic Geography*, forthcoming
- Dejean S., Pénard T., Suire R., 2010. La gratuité est-elle l'avenir des marchés numériques ? Une évaluation du CAP pour des contenus audiovisuels sur Internet. *Economie et Prévision*, 3, 15-32
- Jacobs J., 1961. *The death and life of great American cities*. Vintage Books, New York.
- Haas M.P., 1992. Epistemic communities and international policy coordination. *International organization*, 46-1, 1-35
- Houllier-Guibert C.E, 2005. La double communication des Villes & Pays d'art et d'histoire. *Revue française Espace & tourisme*, 229, 46-53
- Houllier-Guibert C.E, 2009. La communication du territoire rennais : jeux d'acteurs et types d'action pour quelle cohérence territoriale ?. *Communication & Organisation*, 35, 96-110
- Houllier-Guibert C.E, 2012. Les valeurs urbaines au fil des décennies : historiographie des idéologies territoriales d'une capitale régionale à travers sa politique de communication. Communication au colloque « Valeurs publiques », AIRMAP, à paraître
- Lechner C., Dowling M, 2003. Firm networks: external relationships as sources for the growth and competitiveness of entrepreneurial firms, *Entrep Reg Dev*, 15-1, 1-26
- March, J.G., 1991. Exploration and exploitation in organizational learning. *Organization Science*, 2, 71-87
- Meyer J. and Rowan B., 1977. Institutionalized Organizations, Formal Structure as Myth and Ceremony. *American Journal of Sociology*, 83-1, 340-367
- Niitamo, V.P., Kulkki, S., Eriksson, M., Hribernik, K.A., 2006. State-of-the-Art and Good Practice in the Field of Living Labs. In: *Proceedings of the 12th International Conference on Concurrent Enterprising*, Milan, 349-357

- Oldenburg R., 1991. *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*, Marlowe & Company, New York.
- Paris T., 2010. *Les métropoles créatives*. Prospective et entreprise, Paris.
- Pecqueur B. et Zimmermann J.B., 2004. *Economie de proximités*. Hermès, Paris.
- Porter M., 1986. *L'Avantage concurrentiel*. InterEditions, Paris.
- Rui S., Villechaise-Dupont A., 2006. Les associations face à la participation institutionnalisée : les ressorts d'une adhésion distanciée. *Espaces et Sociétés*, 123-1, 21-36
- Schumpeter J. A., 1942. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Routledge, London.
- Stengers I., 2002. *Sciences et pouvoirs. La démocratie face à la technoscience*. La Découverte, Paris.
- Suire R., 2004. Des réseaux de l'entrepreneur aux ressorts du créatif : quelles stratégies pour les territoires ?. *Revue internationale des PME*, 2, 123-145
- Von Hippel E., 2005. *Democratizing Innovation*. The MIT Press, Cambridge.

Table des matières

I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain	8
1. Quelle spécialisation territoriale à Rennes ?	9
1.1. Les différentes formes de spécialisation rennaises.....	9
1.2 La créativité comme mode de spécialisation métropolitaine ?	13
2 Les acteurs locaux s’organisent : quelle gouvernance métropolitaine et quel leadership ?.....	15
2.1 La ville néolibérale comme angle d’observation	15
2.2 La mise en place d’une gouvernance pilotée par RM est-elle possible ?	19
Conclusion	21
Bibliographie	21
II. Accompagner les entrepreneurs innovants : la mise en réseau local de l’action publique	25
1. L’incubateur, politique publique de soutien à l’entrepreneuriat innovant : une approche top down	26
2. Emergys, une organisation rôdée, porte d’entrée du milieu d’affaires breton.....	28
3. L’intégration dans les réseaux locaux comme critère discriminant à la réussite de la création d’entreprises innovantes : étude du site rennais	31
4. Le partenariat CEI-CM (créateur d’entreprise innovante et chargé de mission de l’incubateur) pour l’encastrement social.....	34
4.1 Les réseaux internes : l’apport de l’entre soi et ses limites.....	35
4.2 Les relations externes : le passage difficile de la sphère publique à la sphère privée	37
Conclusion : de nouveaux modes d’accompagnement	39
Bibliographie	40
III. L’attractivité c’est aussi l’attrait : l’étude d’une politique métropolitaine qui vise les créatifs	44
1. L’attractivité de la classe créative comme objectif des politiques publiques à l’échelon métropolitain	45
2. Le dispositif AIS au sein d’une politique d’enseignement supérieur émergente : singularité et adaptation	48
2.1 Des critères de sélection fabriqués au fil du temps	49
2.2 La prise en compte spécifique des SHS lors d’un soutien renforcé et équilibré sur une décennie	52
2.3. Un saupoudrage favorable au rayonnement du territoire pour un dispositif ciblé qui vise l’individu	53
3. Les AIS en tant que dispositif simple pour une situation complexe : confort et attrait	55
3.1. Des critères complexes qui rendent l’AIS peu influente : le réseau professionnel d’abord .	56
3.2 La situation familiale comme prolongement de la complexité	57
3.3. L’intégration dans l’équipe	58
3.4. Le pied à l’étrier	58
3.5. La marque d’estime de l’AIS : l’intrication des liens entre les chercheurs et l’institution Rennes Métropole	59

Conclusion : une attractivité sur le long terme orientée vers l'attrait	60
Bibliographie	61
IV. La prise en compte des SHS dans les politiques de développement rennaises : l'opportunité des innovations d'usage.....	63
1. Les SHS à la marge et à la mode : un paradoxe que l'on retrouve à Rennes.....	63
1.1 La valorisation de la recherche : freins et perspectives	63
1.2 Un système d'enseignement supérieur en SHS déconnecté de la réalité économique ?	66
2. SHS, innovation sociale et territoire : des liens à construire	69
2.1 L'intérêt de Rennes Métropole pour les SHS : positionnement métropolitain et territoire d'expérimentation.....	69
2.2 Deux projets co-pilotés par Rennes Métropole : le projet Innovation – Domicile – Autonomie et la Plateforme d'Ingénierie Culinaire.....	71
2.2.1 Le projet IDA : Innovation – Domicile – Autonomie.....	72
2.2.2. Le projet PIC : Plateforme d'ingénierie culinaire	76
Conclusion	80
Bibliographie	83
V. Rennes Métropole Créative ?.....	85
Introduction	85
1. La composition de la classe créative	86
2. La classe créative française : une localisation urbaine très concentrée	88
3. Rennes Métropole, une aire urbaine créative	89
4. Rennes Métropole, une classe créative dynamique sur la période 1982-2008.....	91
Conclusion	93
VI. Rennes, Nantes et la bataille pour le Numérique	101
1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé	101
2. L'économie numérique, le verrouillage et la résilience	102
3. Rennes, Nantes une coopération de façade ?	103
VII. La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?	105
1. Rennes Métropole comme acteur de soutien à l'innovation dans le modèle économique de la ville créative	106
1.2 La prise en compte des frontières entre les trois strates de la ville créative.....	106
1.2 Rennes Métropole en quête de créativité.....	109
1.3. Méthode d'observation des dispositifs	111
2. Trois dispositifs qui structurent les réseaux de l'entrepreneur à l'échelon métropolitain	112
2.1. La Cantine numérique : Rennes Métropole, appui ou entrave ?	112
2.1.1. Le tiers-lieu comme lieu de socialisation de l'entrepreneur.....	112
2.1.2. La cantine numérique rennaise : créative ou conformiste ?.....	114
2.2. Le projet Innovation Domicile Autonomie (IDA) ou l'exemple d'un accompagnement non- abouti.....	116
2.2.1. L'inspiration des Livings Labs	116
2.2.2. Le projet IDA : une ambition inachevée ?	117
2.3. La Novosphère : pour une intégration dans les réseaux locaux qui serve l'image du territoire	119

2.3.1. Les principes de la Novosphère : entre label et réseautage	119
2.3.2. Les premiers effets de la Novosphère : une visibilité pour tous comme objectif garanti	121
Conclusion	122
Bibliographie	125



POPSU 2 – Rennes

Rapport final :

« Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers »
mai 2014

- Partie 1 -

**Chercheurs : Thibault Le Corre, Catherine Guy, Marc Dumont (coord.),
Gérard Darris, Benjamin Sabatier, Capucine Lemaître, Emmanuelle
Hellier, Agence d'urbanisme (AUDIAR)**



Laboratoire ESO-Rennes,
Université Rennes 2
Place du Recteur Le Moal
35043 Rennes cedex

SOMMAIRE

CHAPITRE I : ENJEUX URBAINS ET DYNAMIQUE SOCIALES D'UN « QUARTIER DE GARE »

CHAPITRE II : GARE, PARTENARIAT ET STRATEGIES METROPOLITAINES.

CHAPITRE I : ENJEUX URBAINS ET DYNAMIQUE SOCIALES D'UN « QUARTIER DE GARE »

Introduction : leçons d'une mise en perspective historique et sociologique.

Cette partie de la recherche répond à l'objectif de faire émerger certains nouveaux enjeux contemporains intervenant autour de gare, en ciblant un angle restreint et local du projet EuroRennes : celui des mutations sociales et urbaines que celui-ci induit sur un périmètre opérationnel. Il articule cette analyse avec celle des stratégies métropolitaines et leurs différentes échelles dans lesquelles ce périmètre s'inscrit. Il propose une analyse de ces mutations en cours, qui poursuivent des mouvements engagés depuis des décennies d'extension et de recompositions de la centralité rennaise se diffusant du centre historique vers le sud (et son pôle administratif), et de mutation dans la composition sociale de l'occupation de l'espace, d'un secteur jusque là périphérique amené à constituer un des nouveaux haut-lieu phare de l'agglomération.

Le travail de Benjamin Sabatier resitue ainsi la dynamique de ces quartiers de gare dans une perspective historique, et les dynamiques de peuplement autour d'un quartier qui n'est pas enclin, par son héritage historique, à accueillir de nouvelles centralités.

Le nouveau quartier de gare s'inscrit en effet moins dans la suite logique d'une ville constituée, que dans la réforme en profondeur de son tissu à la fois commercial, culturel, ludique, sociologique d'un secteur en retrait de la ville-centre. Le travail est d'autant plus éclairant, sur les différentes dynamiques successive de localisation de populations modestes (phase des HBM, de la cité « cheminote » liée à la Lois Loucheur puis au Plan embellissement) et le maintien d'une composition populaire très largement majoritaire dans ce secteur jusqu'à l'engagement du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) dans les années 1950.

La mutation s'amorce, dans les années 1980, avec l'arrivée de vagues successives et s'accélération de valorisation foncière dont la nouvelle gare TGV sera un moment-clé, une mutation surtout sociale qu'un travail ethnographique de Patrick Le Guirrec avait alors souligné, dans la continuité des apports d'une autre recherche portant l'anatomie des quartiers de gare, sur Lille (Kokoreff et al., 2000). Presque vingt ans plus tard, le contexte a néanmoins un peu changé. D'autres processus s'imposent, dont celui d'une valorisation par « contamination ».

Face à cela, la force et l'enjeu d'EuroRennes seront de « réussir la greffe », c'est-à-dire de *localiser* la stratégie métropolitaine sur un site dont l'héritage patrimonial et historique reste prégnant et en inadéquation – par son offre urbaine existante – avec les enjeux affichés d'un quartier d'affaire. La différence avec les projets d'autres métropoles

comme EuroNantes (POPSU 1), par exemple, est ici que le foncier est largement utilisé, avec peu d'emprises disponibles, hormis certaines zones à lourds enjeux comme la prison des femmes, les ateliers de la SNCF en déplacement, et doit donc pour une large part être recomposé.

Comment interpréter la stratégie métropolitaine dans laquelle s'intègre cette opération EuroRennes ? Si nous y reviendrons dans le second chapitre de cette recherche, le travail mené par Thibault Le Corre montre de son côté de manière plutôt convaincante, en actualisant les travaux récents portant sur la gentrification, une poursuite de ces dynamiques de mutations sociale analysée sous des prismes de lecture néo-marxistes, plutôt critiques, de la ville néo-libérale, de ses recours au marketing et de ses axes stratégiques de politiques urbaines (compétitivité, modes d'urbanisme piétons...). La sur-focalisation sur la partie sud du quartier de gare ne doit pas faire disparaître l'évolution fortement différenciée des secteurs, ainsi qu'entre les secteurs Nord et Sud de la gare, le reflux confirmé des catégories sociales populaires se doublant d'un léger retrait des cadres supérieurs dans la partie Nord

Cette teneur des politiques métropolitaines, assez largement constatée dans d'autres agglomérations françaises, peut être considérée pour une part – et une part uniquement¹ – comme l'expression de réponses d'un alignement sur les attentes d'une « classe » dominante de gentrificateurs. En cela, à rebours d'un projet urbain spécifique, la politique rennaise, entre autres en s'inscrivant dans une logique partenariale, accentuée par le retrait progressif des grandes figures d'élus interventionnistes, cède le pas à une génération de technocrates souvent brillants, mais dont le calibrage des politiques ondule au grès d'un incessant benchmarking et d'un conformisme croissant de principes d'intervention à l'intérieur desquelles s'estompent la plupart des anciens clivage au profit d'une ligne socio-libérale, revendiquant comme une évidence l'exigence de compétitivité, la nécessaire stratégie d'attractivité etc. EuroRennes est donc aussi ce révélateur-là, tout en constituant un des vecteurs de bifurcation de ces politiques.

Ces enjeux de *mise en adéquation* d'un quartier de tradition populaire, comme le montrent encore Capuccine Lemaître et Cartherine Guy, suscitent aussi des débats et questions de patrimonialisation classiques dans toute opérations de mutation en profondeur du tissu urbain. Elles s'expriment aussi comme le montre Gérard Darris à travers les différents partis pris de l'opération, de production de nouvelles *polarités* commerciales, de nouvelles aménités urbaines. Mais celles-ci résistent cependant difficilement à leur programmation : l'espace public ne se décrète pas, reste à voir comment s'opèrera dans le temps cette mutation.

Contamination, enfin. Ces analyses convergent sur l'idée que le modèle sur lequel se structurent les dynamiques de cet espace sont celle de la « contamination » : celle d'une gentrification de « proche en proche », mais aussi de ZAC successives qui tirent la gare et l'extension urbaine vers le Sud (ZAC St Hellier...), remettant à jour ce faisant le vieux projet des années 1990 d'un décentrement de la centralité vers le sud.

Note : ce travail a associé des historiens, urbanistes et géographes

¹ La stratégie métropolitaine au cœur du projet EuroRennes est en effet complexe, plurielle. Elle vise en particulier à répondre au paradoxe métropolitain de la croissance de la fréquentation des réseaux de transport en commun et au changement d'échelle des visions associées. Réduire la politique urbain rennaise à cette stratégie d'adaptation serait faux et contre-productif.

I. Rennes : genèse et enjeux patrimoniaux d'un quartier de gare.

Benjamin Sabatier, Capuccine Lemaître.

EuroRennes vient bouleverser un paysage urbain construit, habité, historiquement constitué. A Rennes, l'histoire du site rejoint celle de l'évolution morphologique de la plupart des quartiers de gare qui ont émergé au 19^{ème} siècle, dont l'occupation fut longtemps à dominante ouvrière, et qui inscrit dans la structure de l'espace urbain la césure entre deux parties nettement distinctes, le Nord et le Sud. Cette histoire est aussi celle d'une mémoire, ouvrière, patrimoniale, de formes de mobilisation que vient réactualiser le projet autour de la création du Pôle d'Echange Multimodal (P.E.M.).

1. L'émergence d'un nouvel « objet urbain ». ²

Le chemin de fer reste lié à l'idée de progrès, au culte de la machine et témoigne d'une intense activité économique et sociale. En Bretagne, l'arrivée du train en 1851 va aussi permettre de répandre les idées républicaines dans l'Ouest. Son exploitation est confiée à deux compagnies : celle de l'Ouest jusqu'à Rennes puis Brest, et celle d'Orléans, pour le sud. A Rennes, son arrivée a relancé la croissance de la ville, ralentie par la perte de sa fonction de capitale provinciale depuis la Révolution française. Il s'agit pour les élus de bien placer cette nouvelle porte de la cité industrielle. Au XIX^e siècle³, les contemporains ont en effet bien saisi l'importance de la gare pour l'évolution de la ville. Son établissement à Rennes fait consensus, mais le choix du site attise les tensions.

1.1 La gare, histoire d'une césure nord/sud

A Rennes, dès 1849, l'enjeu de l'installation de la gare témoigne de la forte influence que possèdent les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour l'aménagement des réseaux. Ces derniers optent pour un emplacement au sud de la ville, en pleine campagne (le site de Lorette, le lieu actuel de la gare). Ce choix rencontre rapidement une vive opposition de la part des élus et d'une partie de la population qui se prononcent en faveur du Mail d'Onges, au nord de la Vilaine, pour renforcer cette partie de la ville qui offre déjà des équipements destinés à la bourgeoisie, comme le théâtre⁴, ainsi que les réseaux routiers et fluviaux. L'enjeu est important pour les élus. Ils se doutent qu'une gare engendre une nouvelle polarité dans la ville et, par conséquent, entraîne le développement de tout un quartier par une importante activité commerciale et industrielle. Ils souhaitent renforcer le noyau existant et le concentrer dans la partie nord où se trouvent les centres de pouvoir et d'activité. Cela montre l'idée que se fait cette partie des Rennais de leur ville, c'est-à-dire une cité au nord de la Vilaine, le sud étant déconsidéré depuis le plan de Gabriel de 1720 qui délaisse cette partie de la ville. Le plan de l'architecte du roi fait office de plan directeur.

Si la pression des élus fait tout d'abord pencher les techniciens pour le site du Mail d'Onges, la décision de prolonger la ligne jusqu'à Brest en 1854, et donc d'installer à Rennes une gare d'étape, rend le choix des ingénieurs plus logique, car il évite un

² Cette partie du chapitre a été rédigée par Benjamin Sabatier.

³ Veillard, Jean-Yves, *Rennes au XIX^e siècle, architectes, urbanisme et architecture*, Rennes, Editions du Thabor, 1978, p. 289-293.

⁴ Le théâtre de Charles Millardet construit en 1836. Par comparaison, l'ancien théâtre de Lille avait la gare pour pendant, à partir de la création de la rue de la gare en 1870. Il sera reconstruit plus loin après l'incendie de 1903.

rebroussement de ligne inutile et coûteux. Devant l'opposition toujours tenace des élus et d'une partie de la population, c'est finalement le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics qui tranche pour le terrain de Lorette, le 6 mars 1855.

1.2. Rennes à l'heure de Paris

Les aménagements qui accompagnent l'arrivée de la gare reflètent les idées haussmanniennes de l'époque de placer un « monument » sur une place dégagée, avec une avenue qui le relie au reste de la ville, une voie triomphale, généralement plantée d'arbres. Le modèle des grandes gares parisiennes têtes de ligne est dans tous les esprits et la tentation est forte de reproduire en province ce modèle à différentes échelles. Chaque fois que le voyageur prend le train, il retrouve à l'arrivée un peu de ce qu'il a quitté, une formule urbaine familière.

Pour les élus, il s'agit aussi de faire entrer la ville dans la modernité, c'est par le réseau ferroviaire que naît la France moderne et la gare en est la clef. Sa construction est un événement et un enjeu majeur. Ce nouveau lieu du départ exotique sera donc excentré à Rennes, à la campagne, comme d'autres villes du territoire.

Au XIX^e siècle, les gares ne sont pas que des lieux de passage mais aussi des espaces où l'on vient rêver, admirer les trains à vapeur au départ de la mer ou de la montagne. Cet espace de rêves, traduit dans la littérature (Emile Zola) ou la peinture (Claude Monet à Saint-Lazare), est aussi un lieu de confrontation, mais aussi parfois de symbiose, entre tradition et innovation, entre architectes et ingénieurs.

A Rennes, le bâtiment érigé en 1857 est sobre et regarde le nord de la ville. De style néoclassique, comme de nombreuses gares en France, il est construit par l'architecte de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Victor-Benoît Lenoir (1805-1863), concepteur de la gare Montparnasse quelques années plus tôt. La gare observe un plan classique pour une ville moyenne. Elle s'organise en U avec un corps principal flanqué de deux ailes en retour d'équerre enserrant une cour fermée par une grille. Une niche à fronton cintré abritant l'horloge, signal de la gare, est placée au sommet du corps de bâtiment principal. L'inauguration de cette « modeste cathédrale » a lieu le 26 avril 1857. Les célébrations durent trois jours où sont présents tous les officiels, dont l'archevêque de Rennes, qui bénit les locomotives.

A cette date, le périmètre de la gare est encore restreint. Par la suite, des ateliers sont édifiés au sud, puis des acquisitions foncières sont réalisées entre 1865 et 1870 pour étendre son emprise : un centre de triage est implanté à la fin du XIX^e siècle, à l'est de la gare. A cette époque, la mise en place de la ligne de Châteaubriant est décisive pour l'extension du site, dont les derniers grands agrandissements ont lieu dans les années 1930 vers la plaine de Baud.

Tandis que, durant plusieurs décennies, il existait l'heure solaire et l'heure de la grande ville, il est décidé, en 1891, d'adopter officiellement l'heure de Paris dans tout le pays⁵. Le chemin de fer va intégrer cette nouvelle donnée et participer ainsi à la centralisation du territoire. Rennes se rapproche de la capitale.

1.3. Une nouvelle limite physique

L'implantation de la gare à Lorette laisse un large espace entre elle et le centre de la ville. Cette configuration se retrouve par exemple au Mans et à Laval. Au contraire, à

⁵ DEBARBAT Suzanne, « 1891. L'heure de Paris devient l'heure nationale », *Célébrations nationales*, Paris, Direction des Archives de France, 1991, p. 97-98.

Amiens, Orléans et Tours, les gares sont placées en dehors du prolongement du chemin de fer, à près d'un kilomètre des voies, donc placées proches du centre de la ville.

Afin de relier la gare au centre de Rennes, une avenue de 670 m de longueur sur 24 de large est tracée en oblique jusqu'aux quais qui viennent d'être aménagés dix ans plus tôt et font la fierté des édiles. L'avenue de la Gare (aujourd'hui avenue Janvier) relie le bâtiment et la ville comme un cordon ombilical qui alimente cette dernière en population et en marchandises.

L'établissement de ce monument en pleine campagne entraîne également des aménagements au sud de la Vilaine. Ange de Léon (maire de décembre 1855 à mai 1861), au départ opposé au projet sudiste, prend le dossier à bras de corps et propose un véritable plan d'aménagement. Il décide de faire de la gare un nouveau pôle d'urbanisation, en tentant de rééquilibrer ville haute et basse ville en s'appuyant sur la Vilaine canalisée. Tout un réseau cohérent de voirie est mis en place pour compléter l'avenue de la Gare⁶. En revanche, une nouvelle barrière nord-sud est posée avec la voie ferrée, qui n'est dépassée que timidement à la fin du XIX^e siècle, le long des lignes de tramways.

La gare, par sa dimension monumentale, est synonyme de valorisation urbaine. Cependant, à Rennes, peu de grands immeubles viennent s'implanter le long de l'avenue au XIX^e siècle. De même, les notables rechignent dans l'ensemble à s'y établir, préférant le quartier du Thabor, prisé par la bourgeoisie⁷. Au XIX^e siècle, ce sont surtout des établissements publics qui sont édifiés, comme le musée des Beaux-arts (ancien bâtiment des Facultés, Vincent Boullé, 1847-1855), qui regarde le Nord de la ville, le Lycée Impérial (actuel lycée Emile Zola, J-B. Martenot, 1859-1870), et, plus tard, la faculté des Sciences (J-B. Martenot, 1888-1898), sur la rive nord de la Vilaine. Le clivage, d'abord physique, devient social.

Le quartier demeure en grande partie populaire jusque l'Entre-deux-guerres. A cette période, devant la pression foncière, les classes moyennes et la bourgeoisie investissent progressivement le quartier. A cette période, de hauts immeubles s'installent sur la rive Est, comme l'immeuble Poirier (au n°7 par Jean Poirier, 1931), couvert de mosaïques de l'atelier Odorico, ou l'immeuble Legaud (au n°55 par Jean Legaud, 1935), dont le pignon un peu disgracieux provoque une rupture d'échelle pour le voyageur qui sort de la gare, ou encore l'immeuble Tomine (au n°3 par Yves Le Moine, 1936), le plus moderne et le plus luxueux.

1.4. Le quartier sud-gare, développement et équipement

L'installation de la gare entraîne l'apparition d'un nouveau quartier, qui s'étend en grande partie à la Belle Epoque au sud de la voie ferrée. Les cheminots se rapprochent de leur travail et s'installent près des ateliers de la gare, construits au sud du bâtiment des voyageurs. Ce nouveau quartier est composé de quelques petits immeubles, de deux étages carrés au maximum, et de maisons d'un étage, mitoyennes, avec pignon sur rue

⁶ A l'Ouest, le boulevard de la Tour d'Auvergne est créé parallèlement à cette dernière. Un second boulevard vient le relier à la gare le long de la voie ferrée (boulevard du Colombier). Le bras sud de la Vilaine est comblé pour la construction de l'actuel boulevard de la Liberté. Enfin, le Champ de Mars, lieu de manœuvres militaires, est remanié. Ces aménagements contribuent à une urbanisation rationnelle du sud de la Vilaine, longtemps laissée de côté.

⁷ Le seul à tenter l'aventure est le commanditaire de l'hôtel des Nétumières qui confie la construction de sa demeure à l'architecte Jean-Baptiste Martenot, en 1870. Cette demeure du 14 avenue Janvier a accueilli durant près de 70 ans le siège de la Caisse d'Epargne et abrite aujourd'hui un office notarial.

surmonté d'une demi-croupe, couverte en ardoises. Au pied de ces dernières se trouvent des jardins potagers, réminiscence rurale d'une population issue de la campagne.

Cet étalement pavillonnaire est entièrement laissé à l'initiative privée et se déploie autour d'édifices publics comme la prison des femmes (Alfred Normand et Charles Langlois, 1860-1873) ou la prison départementale (Jean-Marie Laloy, 1896). En 1924, les principales limites urbanisées sont en place, mais les franges ville-campagne sont floues. La densité des quartiers est peu élevée. Les axes structurants y sont conçus selon les anciens chemins vicinaux et les terrains lotis se branchent à ce réseau par des voies privées non aménagées⁸.

C'est dans ces espaces que sont dessinés des lotissements avec plus ou moins de bonheur qui contribuent à former le quartier sud-gare⁹. La construction suit de près la création de ces lotissements. Ainsi, en 1954, 90 % des logements datent de l'Entre-deux-guerres dans les quartiers de Vern, Margueritte et Sainte-Thérèse (39 % datent de 1915-1939 sur l'ensemble de la ville). Parmi eux, plus des trois-quarts sont des maisons unifamiliales. Le quartier se densifie à la fin des années 1920 et surtout dans les années 1930 par comblement des espaces interstitiels. L'examen des permis de construire indique également que de nombreux habitats sont agrandis ou surélevés (chambre ou cuisine) après l'arrivée d'un enfant. Les garages commencent à apparaître en agrandissement ou au sous-sol des maisons. La voiture commence peu à peu à se démocratiser et n'est plus le produit de luxe de la Belle Epoque.

La municipalité accompagne tardivement ce mouvement d'extension par la création de boulevards et de voies secondaires dans le cadre de l'application du Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension (PAEE) adopté le 6 janvier 1928 et tente ainsi de corriger ce manque de cohérence¹⁰. Dans le quartier de Villeneuve, le réseau est raccordé au sud au boulevard Jacques Cartier, qui vient ceinturer ce premier développement. A partir de 1910, la caserne Margueritte est installée sur cette voie et borne le quartier au sud. Plus tard, une rocade intérieure est mise en œuvre entre 1930 et le début des années 1950 avec au sud les boulevards Georges Clemenceau, Emile Combes, Franklin Roosevelt et Léon Bourgeois.

Dans cet espace sans véritable repère, la Commission diocésaine, par l'intermédiaire de sociétés civiles immobilières créées pour l'occasion, suit cet étalement et érige l'église des Sacrés-Cœurs à Villeneuve (Arthur Regnault, 1912) et un peu plus tard celle de Sainte-Thérèse (Hyacinthe Perrin, 1936), le plus important chantier d'Art sacré à Rennes entre les deux guerres, qui joue un rôle structurant dans cet espace au développement sans cohérence. L'empreinte de l'Eglise se veut visible, comme en témoigne les écoles installées avec salles de patronage et petit square et l'imposant pensionnat Sainte-Thérèse, réalisé en 1939 par l'architecte René Derennes, derrière l'église du même nom. De son côté, la Ville établit de petits équipements sous la houlette de ses architectes attitrés. Un des premiers est le groupe scolaire de Quineleu, réalisé à la fin du XIX^e siècle en schiste violet de Pont-Réan par Emmanuel Le Ray. En réponse aux installations de l'Eglise, la municipalité laïque de Janvier rachète ensuite le manoir de Villeneuve pour y installer une école et aménager un square flanqué d'une crèche, réalisée par le même architecte. Le Ray conçoit également au début des années 1930, de concert avec Yves Le

⁸ Allain, Rémy, *La Maison et la Ville en Bretagne. Politiques urbaines, partis d'urbanisme et comportements résidentiels. Le cas de l'Ille-et-Vilaine*, Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Université Rennes 2, 1992, t. 1, p. 371.

⁹ Les quartiers de Villeneuve, d'Alma-Châtillon, de Riaval, du Cimetière de l'Est, de Vern, de Sainte-Thérèse et de Margueritte.

¹⁰ Les PAEE sont imposés par la loi dite Cornudet du 14 mars 1919 révisée le 19 juillet 1924. Elle impose la mise en œuvre d'un plan d'aménagement et d'extension dans un délai de trois ans pour les communes de plus de 10 000 habitants (et aux villes de plus de 5 000 hab. en voie d'accroissement ainsi que les stations balnéaires et thermales).

Moine, le groupe scolaire de la rue de Vern (Carle Bahon), associant au béton armé le même matériau vernaculaire qu'au Quineleu.

1.5. Les logements des cheminots

En 1936, Rennes compte 2 839 cheminots, correspondant à 9 376 personnes en comptant la famille¹¹. A cette date, près de 10 % de la population de Rennes appartient donc à une famille d'employé des chemins de fer. Dans le canton sud-est¹² (limité au nord par la Vilaine et à l'Ouest par la rue de Nantes), la proportion des cheminots atteint près de 20 %. Ils sont implantés autour de cinq grandes artères¹³ où se comptent 77,2 employés par rue.

D'après les données du recensement de 1954¹⁴, ce canton est le quartier le plus important avec 6 352 immeubles et aussi le plus peuplé avec plus de 42 000 hab., soit 35 % de la population rennaise. C'est aussi une population jeune¹⁵ puisque plus de 40 % d'entre elle a moins de 24 ans (et 25 % moins de 14 ans) et composée de familles nombreuses, avec une moyenne de 3,34 personnes par logement. Certains quartiers, comme le quartier Margueritte sont surpeuplés à plus de 17 %. L'origine de cette population est en grande partie extérieure au département.

Au sein de ce canton, 87 % des immeubles se trouvent au sud de la voie ferrée. Les quartiers sud-gare, comme la plupart des autres points de la ville, sont bien raccordés à l'électricité (plus de 96 %). Près d'un tiers des logements ne disposent ni du gaz, ni de l'eau courante. Moins de 44 % disposent de WC à l'intérieur de l'habitation, ce qui est néanmoins au-dessus de la moyenne communale (39 %). Ce résultat n'est pas surprenant puisque les maisons des années 1929-1936, majoritaires, bénéficient des effets de la loi Loucheur¹⁶, promulguée le 13 juillet 1928, qui impose des critères pour bénéficier d'avantages. Ainsi, plus on s'éloigne de la gare, plus les WC sont présents, mais pas forcément le tout-à-l'égout qui peine à suivre. Sans surprise, seuls 11 % des logements disposent d'une baignoire ou d'une douche (contre 2 % en 1946). C'est en effet un équipement de confort encore rare à cette période. Il existe des disparités entre les quartiers du sud de la gare. Dans l'ensemble, les plus défavorisés sont ceux d'Alma-Châtillon, Vern, du Cimetière de l'Est et de Margueritte où sont aménagés des lotissements dans les années 1930 parfois en dépit du bon sens.

Les données recensement de 1954 indiquent que la population active est composée à 20 % d'employés et à 36 % d'ouvriers. Les quartiers de Vern et de Sainte-Thérèse sont composés de plus de 52 % d'ouvriers. De leur côté, les quartiers de Margueritte, Sainte-Thérèse et Riaval en compte plus de 40 %. Les employés sont certes, à cette époque, plus disséminés, mais sont en général implantés en périphérie où le terrain est moins cher, notamment à Cleunay et au sud de la gare.

La partie nord de la voie ferrée n'est pas exempte de la présence de cheminots (67 cheminots vivent rue Saint-Héliier en 1936). Le quartier de Saint-Héliier est longtemps

¹¹ Le Bollan, Christophe, *La construction des grandes gares de la ligne Rennes-Brest, (1842-1937)*, Thèse de doctorat d'histoire de l'art, Université Rennes 2, 2003, vol. 2, p. 474.

¹² Le canton sud-est regroupe les sept quartiers sud-gare ainsi que les quartiers de Toussaints, Saint-Héliier et Colombier.

¹³ Rue de l'Alma, boulevard Jacques Cartier, rue de Châteaugiron, rue Pierre Martin et rue Saint-Héliier.

¹⁴ Archives Municipales de Rennes, 1788 W 43.

¹⁵ Il existe cependant des disparités entre les quartiers de Vern, Cimetière de l'Est et Margueritte comptant entre 29 % et 31 % d'enfants, et ceux de Riaval, de Villeneuve et de l'Alma qui en comptent moins de 25 %. De son côté, les quartiers du Colombier et de Toussaints n'en regroupent respectivement que 18 et 20 %.

¹⁶ La loi Loucheur est un plan quinquennal prévoyant la construction de 260 000 logements (200 000 HBM et 60 000 immeubles à loyers moyens) en France.

resté à l'écart de la gare. C'est seulement à la fin des années 1930, lors du percement de l'avenue Louis Barthou plantée d'arbres, qu'il est relié à elle. Lors de cette opération, des immeubles en série sont construits selon un même gabarit et dotés du confort moderne de l'époque. Certains programmes sont interrompus par la guerre et les dents creuses de l'avenue ne sont comblées que dans les années 1950, alors que le quartier, durement touché par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale, est reconstruit.

1.6. Les premiers ensembles HBM

Le quartier sud-gare (et plus largement le canton sud-est) devient un vivier électoral pour la gauche. Personnalité méconnue, le socialiste et cheminot Eugène Quessot¹⁷, a beaucoup œuvré pour les employés des chemins de fer. Inamovible élu du canton sud-est, il a été le seul conseiller général socialiste entre les deux guerres dans le département. Il favorise notamment la mise en place d'habitations à bon marché (HBM) dans ce quartier¹⁸. Quelques-unes d'entre elles sont établies dans les années 1920 par le biais de sociétés anonymes coopératives comme *la Ruche ouvrière* ou *Ma Maison*, mais c'est la loi Loucheur qui impulse véritablement la mise en place de ce type d'habitations. Trois cités sont érigées entre 1928 et 1933 aux limites sud de la voie ferrée par les offices publics.

La première, projetée dès 1922, est le Foyer Rennais, situé entre la rue de Nantes et la rue Ange Blaise. E. Le Ray exécute ici l'unique création de l'office municipal entre les deux guerres. Cette réalisation ne trouve en effet son aboutissement qu'en 1932, témoignant des difficultés des offices publics à construire durant cette période. Cet ensemble, qui se distingue par sa couverture en tuiles, est proche de l'esprit des cités-jardins. Il est réservé en priorité aux familles nombreuses, composées d'ouvriers de l'Arsenal et des ateliers de la gare, qui y trouvent un logement sain avec toilettes, eau courante et tout à l'égout.

Les deux autres groupes HBM sont créés spécialement pour les cheminots, sous la ligne de chemin de fer, entre 1929 et 1933¹⁹. La cité Villebois-Mareuil, construite par les architectes parisiens Roger Béguin et Raymond Talma, comprend 136 logements collectifs et 59 individuels, répartis dans 25 maisons, selon le concept de cité-jardin. La rue Arthur Fontaine menant au boulevard dessert les maisons et sépare la cité en deux secteurs, dont l'accès principal se fait entre les deux immeubles en L et en U, qui encadrent l'entrée du lotissement.

La cité Pierre Martin²⁰ est élevée parallèlement par Georges Lefort (1875-1954). L'ensemble HBM comporte 82 logements établis à l'alignement de la rue. Ce sont des immeubles de type barre conçus en ossature de béton armé. Les appartements disposent d'un séjour avec cuisine ouverte, deux ou trois chambres et des WC. L'édifice est en partie détruit durant la Seconde Guerre mondiale, il ne reste aujourd'hui que peu de traces de l'original. Un autre groupe de bâtiments est créé en 1950 dans son

¹⁷ Eugène Quessot (1882-1949) arrive à Rennes en 1910 comme ajusteur aux ateliers des chemins de Fer de l'Etat. Militant socialiste, secrétaire de la fédération socialiste d'Ille-et-Vilaine en 1920, il est élu conseiller municipal et adjoint au maire de la municipalité Janvier en 1919, puis adjoint du premier maire socialiste de Rennes Carle Bahon, de 1925 à 1929. Il est pressenti comme maire en 1935. Une rue du quartier Sainte-Thérèse porte aujourd'hui son nom.

¹⁸ Sur ce point, voir Sabatier, Benjamin, *Urbanisme et architecture à Rennes dans la première moitié du XX^e siècle. De Jean Janvier à François Chateau, maires (1908-1944)*, Thèse de doctorat d'histoire de l'art, Université Rennes 2, 2009, p. 524-566.

¹⁹ Ces deux projets sont en fait des projets initialement projetés par la société anonyme des chemins de fer de l'Ouest en 1929 et repris par l'office départemental d'HBM et la société Bretonne d'HBM quelques mois plus tard.

²⁰ La rue Pierre Martin est créée au début des années 1920, suite à l'extension des ateliers vers la rue Saint-Héliér.

prolongement. Le faible nombre de ces HBM, bien que de ne parvient néanmoins pas à endiguer la crise du logement larvée depuis le XIX^e siècle et qui touche au premier chef les nombreux employés des chemins de fer à Rennes. En effet, entre 1900 et 1940, seuls 10 % des logis construits sont des habitats sociaux réalisés par des offices publics.

Le sud de la ville conserve après guerre son caractère populaire. Le sud de la ville poursuit son extension après la Seconde Guerre mondiale. Des petits ensembles sont édifiés aux marges de la ville, le long des voies structurantes, comme la rocade intérieure mise en œuvre par le PAEE et poursuivie pendant la Reconstruction. L'extension se poursuit sur le même mode que dans les années 1930, par la mise en place de lotissement, mais ici concertés, comme la cité des Castors à partir de 1953. Au début des années 1960, la création de la Zup-sud (Le Blosne) par l'architecte-urbaniste Michel Marty sous la municipalité d'Henri Fréville propose la création de plus de 12 000 logements, d'une usine, d'un centre commercial, d'un lycée et d'un complexe sportif, avec pour but d'absorber les contingents de population qui arrivent à Rennes, notamment en raison de l'installation de Citroën. Cette ZUP achève de structurer le sud de la ville, au-delà de la « rocade intérieure »²¹.

2. EuroRennes : une gare face aux enjeux patrimoniaux contemporain²²

Le patrimoine, bâti ou non, demeure toujours un enjeu lors de la réalisation d'un aménagement urbain. Plusieurs questions viennent immédiatement à l'esprit. Quels bâtiments seront touchés ? Le paysage sera-t-il modifié ? Va-t-on reconnaître telle ou telle partie de la ville ? Quelle population investira ce nouveau quartier ? La mémoire du lieu sera-t-elle préservée ? Ces questions qui apparaissent parfois comme des tautologies sont toujours essentielles, notamment lorsqu'il s'agit de patrimoine industriel. Nous proposons de livrer ici quelques interrogations et hypothèses sur l'impact de la mise en œuvre d'un projet d'aménagement autour de la gare de Rennes.

En France, le patrimoine de la vapeur a une saveur particulière. Ses traces sont nombreuses et font l'objet de multiples attentions de la part des institutions concernées (SNCF, RFF), mais aussi d'associations nationales ou locales. Ainsi, dans le contexte de la rénovation et de la modernisation du réseau ferroviaire français, l'AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer) a lancé un projet pour les années 2012-2017 qui vise à promouvoir une meilleure connaissance du passé et du patrimoine ferroviaire²³. A Rennes, où le projet EuroRennes va conduire à d'importantes transformations du paysage urbain et à de profondes mutations techniques au niveau des transports, « Les amis du patrimoine rennais »²⁴ (APR) souhaitent œuvrer aux côtés de l'AHICF, ainsi qu'avec les multiples acteurs du projet, pour conserver les traces matérielles et immatérielles du passé ferroviaire breton, afin de permettre aux riverains et aux Rennais de mieux comprendre et de s'approprier les nouveaux espaces publics qui en découleront²⁵. Rennes n'est pas la seule ville à connaître ces grandes transformations²⁶ et bien d'autres cités du Grand Ouest sont et seront amenées à réfléchir sur des projets

²¹ SAUVAGE André, *Rennes - Le Blosne, du Grand ensemble au vivre ensemble*, Rennes, PUR, 2013, 192 p.

²² Cette partie et ce qui suit ont été rédigée par Capucine Lemaître et Benjamin Sabatier

²³ <http://www.ahicf.com/2012-2017-les-chemins-de-fer-ont-une-histoire.html>, page consultée le 12 juillet 2013.

²⁴ Cette association est née en 2004 à l'initiative de Jean-Yves Veillard, ancien conservateur du musée de Bretagne.

²⁵ http://www.amispatrimoinerenais.org/?page_id=446, page consultée le 8 juillet 2013.

²⁶ Lyon ou Lille ont par exemple.

liés à la mise en place des nouveaux pôles d'échanges multimodaux (PEM)²⁷.

2.1. Patrimoine, histoire et mémoire (matériel et immatériel)

La gare implantée en 1857 a joué un rôle majeur dans le développement et l'urbanisation de la partie située au sud de la Vilaine²⁸. Des avenues sont percées (avenue Janvier), des bâtiments phares sont implantés, comme la prison des femmes (1863-1876, Alfred Normand et Charles Langlois, architectes) et tout un ensemble de pavillons de cheminots vont constituer une sorte de cité-jardin au sud de la gare. Le projet EuroRennes va donc affecter cette partie du centre géographique de la commune. Le cœur de ville, situé plus au nord, va être étendu avec l'aménagement de nouvelles structures d'affaires et d'activités commerciales ainsi que la création de logements. Dans ce cadre, que peut-on envisager d'inscrire comme objets anciens, comme objets mémoriels, dans ces nouveaux bâtis pour ne pas faire table rase de l'histoire ? Quels sont les souhaits des riverains, des cheminots ? Comment intégrer et conserver la mémoire d'un patrimoine technique devenu obsolète avec l'arrivée de la LGV et la création des PEM?

2.2. Renouvellement urbaine et identité sociale du quartier

En faisant de la gare un fort pôle d'attractivité, le quartier qui l'entoure subit des changements par l'arrivée de nouvelles populations dans les maisons construites par les cheminots dans la première moitié du XX^e siècle. Dans quelle mesure EuroRennes va-t-il bouleverser ce quartier ? Cette modification semble être déjà amorcée avant l'annonce du projet²⁹. L'investissement de ce quartier par une population plus aisée et surtout plus diverse contribue à la transformation du bâti, mais aussi à une importante mutation sociale. Les maisons de cheminots disparaissent parfois au profit de réalisations plus contemporaines ou sont considérablement modifiées. Si l'évolution est inéluctable, pour une question d'esthétique ou de confort (thermique notamment), le paysage du quartier est amené à une transformation radicale. Les usages en sont aussi changés. Cette mutation est dû à une population plus fortunée qui n'a pas les mêmes préoccupations que celle des premiers occupants de ce quartier : il en résulte des évolutions dans les interactions sociales entre les gens.

D'autre part, les petits commerces qui nourrissaient le quartier ont commencé à disparaître il y a quelques décennies pour être remplacés soit par des activités tertiaires, soit par des logements. L'intégration du patrimoine bâti identitaire, de certains monuments occupant une place de choix dans le paysage urbain et l'approche patrimoniale des futures constructions que les architectes devraient inclure dans leurs projets pourraient contribuer au dynamisme et à l'attractivité de ce quartier, tout en conservant sa particularité.

Rappelons-le, la mémoire du site est forte, qu'il s'agisse de mémoire sociale ou de mémoire du travail. Comment la mémoire d'un quartier peut-elle perdurer quand sa population change de manière radicale ? Les associations créées dans le quartier³⁰ suffisent-elles à maintenir cette mémoire ou en créent-elles une autre ? En effet, depuis

²⁷ <http://www.lgv-bpl.org/grand-projet-ferroviaire/projets-lgv/poles-echanges-multimodaux>, page consultée le 8 juillet 2013.

²⁸ Cf. supra.

²⁹ Cf. Textes de C. Guy et T. Le Corre plus loin dans ce rapport.

³⁰ Comme l'association Rennes-jardin fondée en 1991 (Place Publique n°11) qui fait des vendanges.

une vingtaine d'année, la présence des cheminots au sein des mouvements associatifs décline³¹. Cette mémoire témoigne aussi d'une histoire, parfois douloureuse : une plaque commémorative des bombardements de 1943 et 1944 indique qu'il y a eu de nombreuses victimes parmi les cheminots. Sur la gare elle-même, elle témoigne de l'activité industrielle du quartier, activité en déclin ou en profonde mutation en raison de la modernisation du réseau.

2.3. Une mobilisation locale d'intérêt national

Le site de la gare est composé de plusieurs bâtiments du XIX^e et du début du XX^e siècle qui sont parvenus jusqu'à nous et témoignent d'une forte activité industrielle qui touche près de 10 % de la population rennaise au début du XX^e siècle, soit près de 10 000 personnes. Des ateliers, des dépôts sont construits sur le site qui emploie une main d'œuvre nombreuse au début du siècle. Enfin, les arcades conservées de la gare des voyageurs érigée par Victor-Benoît Lenoir en 1857, sans qu'elles soient les éléments d'une architecture particulièrement transcendante, donnent une tonalité particulière à ce lieu. Elles semblent toutefois être amenées à disparaître avec le projet de la nouvelle gare³², reste les autres installations du site.

L'association des APR a lancé, depuis le début de l'année 2012, le projet de conservation d'un poste d'aiguillage à la gare de Rennes, dans le souci de préservation de la mémoire d'un patrimoine technique qui est amené à disparaître³³. Il existe en effet une cinquantaine de postes de ce type dans la région, dont quinze sont encore mécaniques, comme au XIX^e siècle. Il est prévu de centraliser les commandes de la Bretagne et d'une partie de l'Ouest dans un nouveau bâtiment sur le site de la gare, en amont de la gare des voyageurs en venant de Paris³⁴. Son installation entraîne *de facto* l'obsolescence des postes d'aiguillage installés entre les années 1930 et les années 1960. Il se pose alors la question de leur conservation et de leur réhabilitation afin de sauvegarder un patrimoine technique unique et le témoignage d'outils utilisés par les cheminots durant plus d'un siècle et demi. Les postes d'aiguillage et de commande, futurs témoins d'une autre ère, jalonnent régulièrement les voies et présentent un intérêt patrimonial sans précédent, tant au niveau régional de l'histoire nationale des chemins de fer français qu'au niveau national³⁵.

L'élément clef de ce patrimoine technique demeure sans doute le poste central qui est abrité dans un bâtiment facilement accessible pour le grand public et qui mériterait d'être conservé car il s'agit du dernier "poste à pouvoir"³⁶ de type MORS sur les six qui furent installés dans l'Ouest. Mis en service en 1941, ce poste, unique en Europe, comprend 250 possibilités d'itinéraires différents et c'est lui qui aujourd'hui encore permet de réguler le trafic, avant qu'il ne disparaisse définitivement avec l'arrivée de la

³¹ SIMON Lenaëlle, PESNEL Camille, « Le quartier Sud-gare à Rennes », *Place Publique* 11, mai-juin 2011, p. 54.

³² Présentation du projet par Philippe Gazeau. Séminaire-atelier du 18 octobre 2012.

³³ http://www.amispatrimoinerenais.org/?page_id=446, page consultée le 8 juillet 2013.

³⁴ Réunion avec Martin Lemièrre de Gare et connexions, le 14 février 2012.

³⁵ Le poste D, qui est un poste mécanique de type "Saxby-Etat 1890" comportant 52 leviers est le dernier témoin breton de l'ancien réseau de l'Etat. Le poste de triage de type Robert Lévi, appelé plus fréquemment par les cheminots "poste à billes" fut mis en service à Rennes en 1936 pour les trains de marchandises. Il s'agit d'une commande automatique successive des aiguilles établie par des contacts électriques créés par le cheminement par gravité d'une bille métallique dans un circuit correspondant à l'itinéraire demandé. Conçu par Aster, il a la forme d'une grande table verticale de deux mètres par deux mètres et il fonctionne à la manière d'un flipper, pour commander les itinéraires sur un faisceau de 32 voies différentes.

³⁶ Traduction de l'anglais "power working" qui est devenue une appellation propre à l'Ouest. Il est appelé ainsi car les effets mécaniques se substituent à la force directe de l'aiguilleur pour manœuvrer plusieurs aiguilles simultanément.

LGV et un nouveau type de commande, informatisée cette fois, qui couvrira le trafic de l'ensemble du Grand Ouest.

2.3.1. Les prémisses

L'association a rapidement pris contact avec plusieurs acteurs du projet engagés dans celui d'EuroRennes ainsi qu'avec l'AHICF qui s'intéresse également à la conservation de postes d'aiguillage sur l'ensemble du territoire. L'APR apparaît comme un bon relais pour mener ce projet³⁷ qui entre dans le cadre plus large de la volonté de RFF de préserver ce patrimoine en voie de disparition avec la modernisation des lignes LGV, sa centralisation et son autonomisation. Le rôle significatif des associations dans la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine a déjà été démontré, que ce soit en Bretagne ou ailleurs³⁸. Ces associations proposent des actions de sensibilisation au patrimoine local et sont surtout vigilantes sur les projets urbains mis en œuvre dans les villes. D'un autre côté, cela occasionne parfois des tensions avec les personnes chargées de l'aménagement de la ville, et notamment les élus pour lesquels ces associations constituent certes l'opinion d'une partie de la population, mais surtout une entrave aux projets mis en œuvre. A cela s'ajoutent les combats menés par ces associations sur d'autres fronts.

2.3.2 Une gouvernance patrimoniale à inventer.

Afin de pallier ces inquiétudes, l'association propose la mise en place d'un comité de pilotage qui comprendrait à la fois des institutionnels et des représentants des structures culturelles régionales³⁹. Un certain nombre d'acteurs, déjà présent dans la mise en œuvre du projet Eurorennes, se retrouveraient ainsi dans ce comité. La gouvernance opérationnelle pourrait rejoindre une forme de gouvernance patrimoniale. Cette manière de procéder, avec des acteurs sensibles aux questions du patrimoine, pourrait sans doute avoir un résultat significatif et aboutir à une négociation autour de ce patrimoine industriel. Il semble que la SNCF et RFF aient de surcroît une volonté commune de regarder leur patrimoine et de le mettre en valeur, comme une *valeur ajoutée* à la nouvelle architecture de la gare.

La démarche de l'association se veut à la fois volontaire et prudente. Il ne s'agit pas, selon elle, d'œuvrer contre la modernisation du quartier de la gare, mais au contraire de l'accompagner par la concertation⁴⁰. L'idée fondatrice des APR est que la nouvelle gare pourrait elle-même être valorisée par la mise en scène patrimoniale de témoins de son passé technologique ou de certains outils techniques. La connaissance et la conservation des anciens outils technologiques serviraient ainsi de faire-valoir à la modernisation du système et aux nouvelles infrastructures liées aux transports.

Dans le cadre plus large de la gare, nous pouvons nous demander quelle est la place des autres signaux dans le projet de ZAC, comme la prison des femmes ou le centre de tri

³⁷ Entretien avec Robert Bézard, ancien chef de gare et vice-président des APR et Michel Coignard, président des APR, le 13 juin 2013.

³⁸ SAEZ Guy, GLEMAREC Hervé, *Le patrimoine saisi par les associations*, Paris, La documentation française, 2002, et DROUIN Martin, « De Montréal à la Bretagne : les groupes voués à la sauvegarde du patrimoine dans la seconde moitié du 20^e siècle », in Lucie K. Morisset et Patrick Dieudonné (dir.), *Patrimoines pour le 21^e siècle : regards du Québec et de Bretagne*, Québec, Nota Bene, p. 46-62.

³⁹ Réunion avec Robert Bézard et Michel Coignard, le 13 juin 2013. Ces représentants seraient la Région, le Conseil général, Rennes Métropole, RFF, la SNCF, le Musée de Bretagne, l'espace des sciences, la direction régionale des affaires culturelles, l'Université Rennes 2, l'AHICF et les APR.

⁴⁰ Réunion avec Robert Bézard et Michel Coignard, le 26 septembre 2013.

postal qui entre dans le cadre de l'aménagement du Colombier par Louis Arretche. Certains éléments sont pris en compte dans le projet urbain comme des éléments « monumentaux » à conserver, comme le montrent les différents projets présentés par l'architecte-urbaniste⁴¹. Malgré cela, il n'y a pas de réelle considération pour le patrimoine, tant « monumental » qu'immatériel, dans le projet avancé pour la ZAC EuroRennes. Il y a toujours cette logique inhérente à de tels projets urbains : ils regardent vers l'avenir, comme ceux qui les font, or le patrimoine est un témoin du passé. Il apparaît souvent difficile pour des opérationnels de pouvoir concilier les deux et surtout de trouver comment réutiliser l'existant, perçu davantage comme un obstacle qu'une occasion. En conséquence, la réflexion sur le patrimoine d'une ZAC comme EuroRennes se réalise en aval du projet urbain, tandis qu'elle devrait s'accomplir de manière parallèle. Ce vide pourrait être comblé par la concertation, tant avec les associations qu'avec les institutions culturelles en charge du patrimoine.

Nancy offre une étude de cas assez symptomatique du devenir du patrimoine récent dans le cadre d'une opération de modernisation de la gare. Il s'agit en effet de restructurer la gare nancéenne pour accueillir la LGV et en faire un PEM qui porte la ville à 1H30 de la capitale. Le premier projet de Jean-Marie Duthilleul ne prévoyait la conservation, comme le souhaitent les élus, du centre de tri postal de Claude Prouvé (situé près de la gare, sur un terrain de la SNCF). Un concours est organisé laissant le choix de la conservation ou de la destruction au grand dam des historiens et spécialistes⁴². Les débats ont été longs et passionnés⁴³ jusqu'à la clôture du concours remporté par Marc Barani qui prévoit la conservation de la plus grande partie de l'œuvre pour sa transformation en centre des Congrès. Le rôle des institutions culturelles y a été déterminant dans la prise de conscience de l'importance de la valeur d'usage de ce patrimoine du XXe siècle.

Conclusion

Retracer la genèse de la gare permet de souligner la manière dont celle-ci a contribué à l'extension de la ville dans sa partie sud en créant une nouvelle césure qui entraîne l'enclavement du quartier sud-gare. Ce dernier n'est accessible depuis le nord que par trois ponts, un tunnel ainsi qu'une passerelle piéton, jusqu'aux changements intervenus au début des années 1990 par la construction de la nouvelle gare en raison de l'arrivée du TGV. Il ne reste aujourd'hui plus grand chose du bâtiment original de la gare, seules demeurent quelques arcades visibles sur les quais, déjà restaurée après les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. La nouvelle gare, édifiée par les cabinets d'architecture Thierry Le Berre, ARIA et BNR, est un triangle de béton, de métal et de verre qui enjambe les quais. Elle correspond à la mode de l'architecture High-Tech et tente de gommer la césure qu'entraîne la voie ferrée, sans véritablement y parvenir. L'édifice est toujours tourné vers le nord et la partie sud ne dialogue pas avec son environnement. Le quartier sud-gare reste aujourd'hui toujours coupé par le « fleuve ferroviaire ».

Dans ses périmètres les plus proches, se pose donc aussi la question du devenir de ce

⁴¹ Présentation du projet par Philippe Gazeau. Séminaire-atelier du 18 octobre 2012.

⁴² Et notamment de Joseph Abram qui a écrit un ouvrage sur le bâtiment : *Claude Prouvé : le tri postal de Nancy, œuvre majeure des années 1970*, Paris, Éditions Jean-Michel Place, 2006. Une pétition est organisée par DOCOMOMO.

⁴³ THILLEUL Karine, « A conserver, à détruire ? Quels critères pour un tri sélectif ? Le Tri Postal de Claude Prouvé à Nancy », in LEMAITRE Capucine, SABATIER Benjamin, *Patrimoines : fabrique, usages et réemplois*, Québec, Éditions Multimondes, 2008, p. 139-152.

patrimoine ferroviaire. Les ateliers de Rennes, situés près de la gare, sont une activité en déclin. Lorsque le site aura perdu sa valeur d'usage, quelle nouvelle utilité pourra-t-on trouver pour cet endroit ? Sera-t-il possible de conserver les halles, lieux du travail des cheminots ? Quelle place sera donnée à la mémoire du travail des cheminots qui connaît des transformations majeures depuis quelques années ? Les choix de la mémoire font aussi partie des éléments portant les stratégies urbaines.

II. Des dynamiques socio-urbaines de centralités en tension entre mixité, *gentrification* et nouvelles polarités.

1. Esquisse d'une géographie sociale du « quartier gare ».

Catherine GUY, Thibault LE CORRE,

La localisation des gares a été et demeure une question vive du fait de son impact sur l'équipement qui transforme la ville. Au 19^{ème} siècle, la construction des gares a donné lieu à de très fortes réorganisations urbaines, aux conséquences paradoxales. D'une part, elle a ouvert des voies d'accès et construit de larges boulevards, et d'autre part elle a provoqué une profonde coupure urbaine de part et d'autre des voies ferrées. La gare détermine ainsi une partition sociale de l'espace, plus ou moins marquée selon les caractéristiques du site⁴⁴ et les capacités de franchir les voies par des ponts ou passerelles. Les cheminots se sont logés en nombre dans ces nouveaux espaces bien reliés à la gare et ont rapidement formé de nouveaux quartiers d'habitat, qui ont pris le plus souvent la forme de lotissements constitués de petites maisons accolées le long des voies, pourvues de jardins potagers à même de nourrir les familles (Chlous-Ducharme F. et *alii*, 2001). Les gares nouvelles construites à la fin 20^{ème} siècle ont, elles aussi, marqué fortement les territoires urbains des villes qui les ont construites (Lille-Europe, Lyon-Part-Dieu) en modifiant les polarités préexistantes par l'intégration des nouveaux bâtiments à la dynamique d'extension des centres⁴⁵.

1.1. La gare, point d'expression des tensions sociales

La gare rend visible les extrêmes urbains et polarise leur tension, et l'ensemble du quartier s'en trouve affecté. La brutalité de la vie urbaine s'y exprime à travers de multiples enjeux. L'un porte sur l'affectation du *foncier*, car les gares ont perdu la plupart de leurs activités industrielles laissant place à des terrains délaissés. Les propriétés de la SNCF et de RFF constituent de ce fait une réserve foncière décisive pour le futur que ces opérateurs ne commencent à concevoir comme tel que de manière récente (à travers l'élaboration, lente et discutée, de diagnostic prospectif de leur foncier). Un autre élément décisif porte sur l'accès à la *mobilité*, devenu nécessaire pour exercer son emploi. Même si une partie du temps de travail peut désormais s'effectuer à distance

⁴⁴ Le dénivelé de 18 mètres est très visible à Rennes.

⁴⁵ Les gares « hors sol » qui ont accueilli la grande vitesse (Vendôme, Aix-en-Provence, Haute-Picardie, etc.) n'appartiennent pas au même registre. La fonctionnalité ferroviaire domine et ne se connecte qu'à l'automobile, ou exceptionnellement à l'aérien (Lyon-Saint-Exupéry, Roissy).

grâce au numérique, on observe un accroissement des déplacements à l'échelle du bassin d'emploi car la double activité des ménages les oblige à trouver un logement commun compatible avec la double activité. De plus, les emplois salariés du tertiaire supérieur, emplois dits « métropolitains », se localisent dans les centres des grandes villes, et rend nécessaire leur interconnexion.

L'accès à la mobilité est donc un impératif économique et social que la configuration urbaine doit favoriser. Mais, en même temps que la gare est structurée par cette dimension économique, elle demeure aussi un lieu privilégié de la diversité sociale, ainsi qu'un lieu de fixation des marginalités, ce qui renvoie à la frontalité des extrêmes urbains, comme M. Kokoreff et une équipe de recherche l'ont montré dans un remarquable travail sur les quartiers de gare,

L'évolution des gares et des quartiers de gare fait donc apparaître des dynamiques urbaines et sociales majeures, emblématiques du renouvellement urbain à l'œuvre dans les centres villes. Sont en jeu le devenir des emprises foncières, la continuité ou la rupture urbaine, la paupérisation de l'habitat ou sa renaissance à travers des formes de *gentrification*⁴⁶, etc. La réponse à ces questions, que nous examinerons au prisme du cas rennais, esquissera un schéma général et quelques tendances caractéristiques des nouvelles *centralités urbaines*. Le tout dans un contexte de vive croissance urbaine, la population de Rennes étant passée de 151 000 habitants en 1962 à 217 000 en 2012⁴⁷

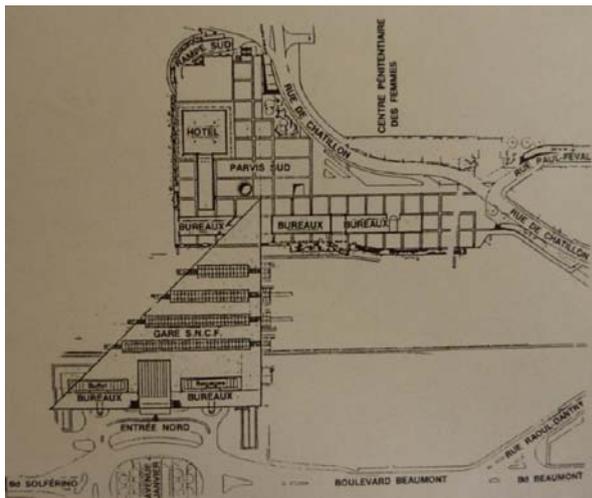


Figure : la gare, projet de la SEMAEB, 1992

Enfin, nous nous interrogerons sur les ambivalences de ce renouvellement et sur le devenir des quartiers concernés.

Méthodologiquement, ce travail s'est appuyé sur une analyse de sources documentaires issues des différents recensements de la population, ainsi que une série d'entretiens menés auprès de résidents de secteurs, présentés plus loin.

1.1.1. La frontière des voies

⁴⁶ Le terme apparaît dans l'introduction de Ruth Glass à un ouvrage commandé par les autorités londonniennes sur la structure sociale et les dynamiques de population à Londres au début des années 1960, *London : Aspects of Change*, Center for Urban Studies, MacGibbon and Kee, 1964.

⁴⁷ En 2012, la Communauté d'agglomération a plus de 400 000 habitants et le département d'Ille-et-Vilaine a dépassé le seuil du million.

La largeur du faisceau des voies, la place occupée par les ateliers de construction et de maintenance, la présence des nuisances du charbon, ont durablement marqué la présence ferroviaire. Elles ont rendu presque étanches les deux quartiers qui se tournent le dos de part et d'autre des voies et introduit une hiérarchie sociale entre eux. A Rennes, le quartier situé au sud de la gare, marqué par l'imposante présence de la prison centrale des femmes, reste un quartier populaire jusqu'aux années 1990 (Allain R., 2001). Au nord, les années 70 voient se dérouler une importante opération de rénovation urbaine qui détruit les casernes du Colombier et construit un habitat collectif dense autour d'une dalle commerciale et d'un immeuble de grande hauteur, « l'Eperon ». Ces logements attirent des cadres jeunes dont le nombre s'accroît avec la tertiarisation de l'emploi. Il s'agit là d'une évolution analogue à celle des centres dégradés, quand les parcelles libérées permettent de remodeler un quartier dans son ensemble.

1.1.2. Au sud de la gare, « un village dans la ville »

Les quartiers qui ont épousé l'activité ferroviaire se sont structurés autour d'îlots de maisons petites et peu confortables, mais comportant un jardin, et d'une vie sociale profondément imbriquée avec le monde cheminot. A Rennes, il existait un nombre très élevé de bars et d'épiceries- buvettes tenus par des épouses de cheminots ou d'anciens cheminots, commerces dont l'on trouve la trace précise dans les angles des rues du quartier sud. Représenté politiquement au conseil municipal par des cheminots, anciens cheminots ou enfants de cheminots⁴⁸, ce quartier correspond assez exactement à la vision idéal-typique du village qui s'incarne dans une vie communautaire idéalisée. D'ailleurs, pour signifier sa singularité dans la ville, la partie est du quartier sud-gare de Rennes a longtemps utilisé une dénomination propre, celle de « Commune libre Sainte-Thérèse », nom de la paroisse catholique⁴⁹. Ce particularisme social est confirmé par les données du recensement de 1954, qui indiquent que les sous-quartiers de Vern et de Sainte-Thérèse sont composés de plus de 52 % d'ouvriers. L'autre catégorie sociale la plus représentée est celle des employés, plus disséminés, mais en général implantés en périphérie où le terrain est moins cher, entre autres au sud de la gare (Sabatier B., 2011). Les logements sont occupés par des familles nombreuses et la population du quartier va culminer à 27 886 habitants en 1968⁵⁰.

C'est cette caractéristique même d'habitat populaire et de propriété modeste qui provoque, lors des premières transmissions entre générations, l'arrivée d'habitants différents. A propos de cette substitution de population, on peut parler d'un processus de *gentrification* décrit plus loin dans ce rapport, de remplacement des ménages ouvriers par des ménages occupant des positions plus intermédiaires dans la hiérarchie des professions et catégories sociales. Mais, sous peine d'en rester à une approche nostalgique, ce constat doit être rapporté, d'une part à l'économie et à la modification simultanée de la structure des emplois, et d'autre part à cette observation maîtresse de la sociologie sur l'investissement croissant sur leur logement par les classes moyennes (Bidou-Zachariasen C., 2002). C'est à cette aune que doit être appréciée l'arrivée dans le quartier sud-gare de ménages « pionniers » (Clerval A, 2008) à partir des années 80. Ces

⁴⁸ A Rennes, deux cheminots engagés à la CGT, Eugène Quessot, conseiller général socialiste du sud gare de 1919 à sa mort en 1949, puis Albert Renouf de 1976 à 1988, et, depuis, Jeannine Huon, fille de cheminot, en cours de mandat.

⁴⁹ La commune libre Sainte-Thérèse a été fondée en 1951 par un commerçant du quartier pour promouvoir et gérer les activités et animations (fête des fleurs). Elle est à l'origine de la création de la maison de quartier Jean Boucher (1982).

⁵⁰ Recensement 1968 : total des îlots Albert de Mun, Coutanceau, Gaetan Hervé, Jean-Baptiste Barré, Haut-Quineleu, Margueritte, Villeneuve et La Madeleine.

ménages sont jeunes, bi-actifs, mais disposent de revenus insuffisants pour accéder aux quartiers neufs (Patton, La Poterie), et même aux maisons cossues des communes de première couronne. Le parc ancien et obsolète du sud-gare va leur servir de lieu d'accueil.

1.1.3. Au nord, des faubourgs en transition

La partie nord de la voie ferrée compte aussi des cheminots, mais en plus petit nombre⁵¹. Ainsi, le quartier de la rue Saint-Hélier reste longtemps à l'écart de la gare et ne lui est relié qu'à la fin des années 1930, lors du percement de l'avenue Louis-Barthou. Rectiligne, plantée d'arbres et présentant des immeubles de qualité, construits selon un même gabarit et dotés du confort moderne de l'époque, elle s'apparente beaucoup plus à un quartier bourgeois qu'à un faubourg. Pourtant, elle voisine avec des voies anciennes : la rue Duhamel, étroite et sinueuse, conserve des immeubles hétéroclites et d'autres fonctions que l'habitat, lui-même assez disparate : cafés à la vie nocturne animée, parkings d'immeubles, commerce alimentaire ouvert le soir. Elle n'a jamais fait l'objet d'un remodelage d'ensemble.

Si la transition de ce faubourg en quartier bourgeois de centre-ville apparaît étroitement articulée à la restructuration de la gare, elle prend beaucoup de temps et entraîne un certain sentiment d'insécurité, avec des immeubles dégradés et squattés avant de disparaître. Le quartier nord-gare abrite d'ailleurs les rares sex-shops de Rennes, rappelant combien les gares polarisent les marges de la société ou les activités exutoires. Mais, paradoxalement, puisque les valeurs foncières de ces immeubles voués à la démolition s'effondrent, de nouvelles activités parviennent à trouver des lieux d'accueil disponibles : à Rennes, deux galeries d'art contemporain⁵² se sont installées dans le périmètre immédiat de la gare, en attente de la réalisation de l'opération incluse dans la ZAC EuroRennes.

1.2. Du péricentre au centre-ville

L'étanchéité de la coupure ferroviaire devient peu à peu plus poreuse, surtout lorsque la gare est remodelée en 1991 pour accueillir le TGV. Tout en conservant son entrée principale au nord, dans la continuité du bel axe 19^{ème} de l'avenue Janvier, le nouveau bâtiment traverse les voies en les surplombant et l'ouvre également au sud. A cela s'ajoute la création d'un parking souterrain automobile, dont l'accès à la gare est aussi situé dans sa partie sud. De ce fait, le quartier sud-gare devient un quartier de passage pour accéder à la gare.

1.2.1. L'idéal de proximité du sud-gare

Les arrivant des années 1990 qui deviennent propriétaires dans le quartier ne sont pas seulement attirés par le prix modéré des maisons. Ils perçoivent clairement les atouts fonctionnels du quartier. Ils pensent rationnellement leur mobilité et à plusieurs échelles : l'îlot où leurs enfants peuvent se déplacer à pied de l'un chez l'autre et à l'école ; le quartier où ils peuvent se rendre au collège en vélo. L'usage revendiqué des « modes actifs » de déplacement – marche, cyclisme - convient à l'organisation du quartier, dont les voies de desserte sont longtemps restées privatives. Aujourd'hui, la ville de Rennes

⁵¹ 67 cheminots vivent rue Saint-Hélier en 1936 (SABATIER B., 2011)

⁵² « L'endroit », rue de Quineleu et « 40m³ », rue de l'Alma.

les a remodelées de telle sorte que la circulation automobile y est limitée à 30 ou 20 km à l'heure. Comme l'organisation commerciale, en très fort déclin depuis 1970, fait défaut, l'idéal de proximité doit s'adapter, en se connectant aux supermarchés de quartiers voisins plus denses et en fréquentant le marché Sainte-Thérèse. Ce marché hebdomadaire, vaste et très attractif, a résisté à l'essor de la grande distribution et permet de réunir classes d'âge et classes sociales autour de produits extrêmement variés, dont l'agriculture locale et/ou biologique que réclament les nouveaux habitants. Enfin, impossible de ne pas souligner l'importance de la proximité domicile-travail : la localisation dans le quartier sud-gare facilite les modes actifs et les transports collectifs, le tout sans empêcher l'usage éventuel de l'automobile comme c'est souvent le cas dans le centre ancien. Ce qu'expriment les habitants ainsi localisés, c'est une distinction nette du mode de vie périurbain basé sur l'automobile et un bilan avantageux de la centralité, sans ses inconvénients.

1.2.2. L'hyperconnectivité du nord-gare

L'arrivée du métro en 2002 a modifié la perception des déplacements : le centre-ville est devenu une destination de proximité et l'accès immédiat à la gare propose une offre d'une toute autre ampleur spatiale. Les habitants du nord-gare, comme les activités économiques qui s'y développent (sièges d'entreprises comme Yves Rocher) en tirent parti. Les ménages présentent une double dynamique : à l'ouest, les îlots construits autour de la dalle du Colombier vieillissent et la taille des ménages diminue ; à l'est, le phénomène est très inégal et la dimension faubourienne régresse au gré des rénovations d'îlots⁵³. Surtout, le statut d'occupation des logements reste diversifié entre location et propriété car c'est là qu'on peut observer des ménages installés dans une logique rationnelle d'hypermobilité : couples jeunes dont l'un travaille loin de Rennes et circule en train, ou ménages plus âgés restés liés à Paris pour des raisons diverses.

Dans ce contexte, l'opération du Pôle d'Echange Multimodale (PEM et la ZAC EuroRennes permettent de prévoir l'apport d'un développement plus complet des échanges et des fonctions : culture, commerces, emploi tertiaire, habitat. EuroRennes achèvera d'éliminer les bâtiments dégradés et adaptera la place nord de la gare à des mobilités sans voiture. Ces projets correspondent à des pratiques urbaines et interurbaines propres aux « classes créatives » (Florida R., 2002) visées par les politiques d'attractivité résidentielle.

Pour autant, il faudra aussi que cette transformation de la gare, cristallisant à terme davantage d'interactions sociales, s'accommode de pratiques qui n'ont pas toujours été anticipées et qui provoquent des conflits d'usage dans les espaces publics⁵⁴. Par exemple, depuis 2006, la place nord de la gare accueille de plus en plus souvent les rassemblements qui préludent aux grandes manifestations. Ceci illustre parfaitement la fonction de pôle intermodal qu'elle joue et son nouveau statut de centre urbain, même s'il reste ponctuel car lié à ce type d'événement. L'interconnexion prévue à la gare entre les deux lignes de métro – la seconde actuellement en construction – ne pourra qu'accroître la part prise par cette nouvelle polarité.

⁵³ Recensements de 1982 et de 2008 (LE CORRE T., 2012)

⁵⁴ A Rennes, les étudiants ont à plusieurs reprises bloqué les voies ferrées lors de leur mouvement du printemps 2006. A Paris, les émeutes qui se sont déroulées à la gare du Nord, en mars 2007, sont restées en mémoire. A Lyon, la gare de la Part-Dieu fait chaque année l'objet d'une intense surveillance lors de la semaine qui précède Noël, etc.

1.3. Un avenir en suspens, entre *gentrification* et mixité

Comme le verra (cf. infra), ce ne sont pas les catégories sociales les plus aisées qui sont à l'origine des mouvements de *gentrification*, objet du prochain chapitre mais celles dont les valeurs se rapprochent d'un idéal villageois. En revanche, une fois que le processus est entamé, dans les années 2000 au sud-gare de Rennes, les premiers arrivant en subissent les effets négatifs, car les prix immobiliers s'élèvent et sélectionnent de plus en plus la population des nouveaux habitants.

1.3.1 Une nouvelle mutation récente de la composition sociale

La dernière génération d'arrivants est composée de familles aisées qui cherchent à devenir propriétaires en ville d'une maison avec jardin. Elles sont prêtes à supporter la charge de travaux importants pour agrandir des dimensions d'origine réduites. Les pavillons sont donc tous modifiés par des extensions, des aménagements de combles, des transformations de commerces en logement, voire par une destruction intégrale suivie d'une reconstruction, de manière à correspondre aux standards modernes du logement confortable. La morphologie urbaine, faite de maisons accolées, révèle des cœurs d'îlots agréables constitués des jardins contigus. Ainsi peut se développer une sociabilité de l'entre soi qui s'exprime par des associations d'artistes, des fêtes de rue⁵⁵, etc. L'association « Rennes-jardin », née en 1991 à l'initiative de nouveaux habitants, organise des visites de jardins et une vendange annuelle des vignes qui ont subsisté. Elle incite les habitants à planter sur les trottoirs et se préoccupe énormément des évolutions urbaines, contestant notamment la construction d'immeubles collectifs qu'elle juge contraires à l'esprit des lieux. Les résultats du recensement soulignent cette évolution du quartier : ainsi l'îlot situé entre la rue Jean-Baptiste Barré, la rue de la Boulais, la rue Marcel Sembat et la rue de Châtillon a vu la part des ménages Cadres et professions intellectuelles supérieures (CPIS) passer de 4,7 % à 22,3 % entre 1982 et 2008⁵⁶. L'entre soi est facilité par le niveau élevé des prix d'acquisition, mais aussi par la manière dont se vendent les maisons : la plupart des transactions se déroulent sans visibilité et un certain nombre de transmissions restent à l'intérieur des familles. Ce qui confirme que la *gentrification* participe à la polarisation sociale de l'urbain plus par effet agrégatif que par volonté ségrégative (Schelling T., 1978). Cela se traduit par une baisse continue de l'effectif des habitants : avec la diminution de la taille des ménages et sans construction nouvelle, la population passe ainsi de 27 886 en 1968 à 18 882 en 1999.

1.3.2 Une mixité à reconquérir par la diversité des fonctions urbaines

La transformation sociale du sud-gare en quartier résidentiel aisé est donc effective et, en dehors du marché Sainte-Thérèse, le quartier n'est pas vraiment attractif pour les non-résidents. Cette évolution s'est réalisée au fur et à mesure de l'éviction des commerces traditionnels et de la disparition de l'industrie⁵⁷. Seuls quelques bâtiments d'activité se sont transformés et ont trouvé une nouvelle finalité à l'échelle de la ville, comme en témoigne l'implantation des « Restos du cœur » dans un ancien garage

⁵⁵ Aux dires de l'élue de quartier, Lénaïg BRIERO, sud-gare est le quartier de Rennes où il y a le plus de fêtes de rue : d'une dizaine il y a 5 ans à plus de 60 en 2012 avec une forte dimension intergénérationnelle (entretien)

⁵⁶ Recensements de 1982 et de 2008

⁵⁷ Dont une usine de vêtements de travail (Mont-Saint-Michel) de 1923 à 1979 et une conserverie (Larzul).

automobile, à proximité immédiate de la station de métro Jacques Cartier. Cette dernière a été localisée par les autorités municipales dans l'intention de permettre le développement du quartier, appuyé sur une polarité nouvelle qui accueille commerces, maison pour personnes âgées, crèche, jardin public⁵⁸. Ces équipements sont inscrits dans une ZAC qui suit le linéaire de l'axe principal du quartier sud, la rue de l'Alma. Cette ZAC s'est réalisée avec certaines difficultés car elle a détruit une vingtaine de maisons au profit de logements collectifs, ce qui a déplu à la fois à des habitants d'origine comme à des nouveaux, peu disposés à voir construire des immeubles d'habitation.



Rue de l'Alma, en travaux (et « caravane des quartiers »)

Ces derniers, respectant les règles du Programme local de l'habitat de la communauté d'agglomération, sont composés pour moitié de logements aidés -soit en accession sociale, soit en locatif- ce qui a pour but de préserver la mixité en âge et en revenus des nouveaux habitants. Ce faisant, on observe que la population du quartier a cessé de décroître puisque, pour 2008, le recensement indique 18 232 habitants, soit la même valeur qu'en 1999, au moment où débute la livraison de ces logements. La ville de Rennes n'a donc pas lésiné sur la diversification des fonctions, stratégie qu'est venue couronner l'implantation de l'imposant siège de la Communauté d'agglomération (600 salariés environ) à l'extrémité sud de l'axe Alma. Ce déplacement du pouvoir politique municipal, inscrit au cœur historique de la ville, vers un pouvoir politique d'agglomération situé au sud de la gare, symbolise l'extension de la centralité urbaine rennaise du nord vers le sud par-delà des voies ferrées et l'intégration du quartier sud-gare au centre-ville.

Au nord de la gare, les îlots bâtis connaissent une évolution divergente. Les logements autour de la dalle du Colombier subissent un vieillissement et un certain appauvrissement. Les CPIS ont tendance à y décroître, de 19,1 % en 1982 à 13,2 % en 2008. En revanche, le quartier Saint-Hélier, qui a connu un fort renouvellement du bâti, présente des valeurs conformes à celles d'un centre-ville attractif : 17,3 % de CPIS en 1982 et 22,2 % en 2008⁵⁹.

L'enjeu pour le nord-gare est de rendre compatibles les multiples fonctions de centralité qui s'y localisent : fonctions commerciales et de services, fonctions touristiques, ainsi que fonctions culturelles puisque l'esplanade du général de Gaulle concentre désormais les principaux équipements de l'agglomération dans ce domaine. Et d'articuler ces multiples activités au maintien d'un habitat de centre-ville rénové et attractif. Connectée

⁵⁸ Qui porte le nom d'Albert Renouf pour la mémoire du quartier.

⁵⁹ Recensements de 1982 et de 2008

à la transformation de la gare en PEM, la mission de la ZAC EuroRennes, dont la limite nord vient mordre sur les immeubles du Colombier, pourra un jour être évaluée selon la capacité qu'elle aura eu à réunir dans une même dynamique la mixité de l'habitat et l'exercice des diverses fonctions de centralité.

2. Valorisation foncière, dynamique sociales et formes de gentrification.

Thibault Le Corre, Marc Dumont

Cette partie du rapport présente le travail de recherche portant sur les « nouvelles centralités et processus de gentrification », visant à interroger les effets sociaux et spatiaux induit par le projet de pôle d'échange multimodal « Eurorennes ». Dans ce cadre, nous avons cherché à comprendre comment pouvait s'apprécier le quartier Gare rennais en termes de dynamiques socio-spatiales, d'évolution de l'attractivité de ce quartier et de ses acteurs sociaux, dans un processus de valorisation du foncier situés aux abords du site.

Le cas du « quartier de gare » est en ce sens instructif et se pose de manière différente des décennies passées. Le mouvement est, certes, très largement connu : après avoir suivi un mouvement de déconcentration du peuplement des métropoles au profit des communes périphériques, la plupart des agglomérations se sont engagées dans des pratique métropolitaines de réinvestissement de secteurs centraux sur lesquels le programme POPSU 1 avait apporté bon nombre d'étude de cas. Cependant, la question de la production de nouvelles centralité, au cœur du projet EuroRennes, nous a semblé interpeller, au-delà des stratégies foncières, de la production de l'action urbaine sous la forme de partenariat, la question même des *effets induits* de ces pratiques d'urbanisme visant à (re)valoriser le foncier périphérique à la gare.

Se réemparer de la question de la gentrification comme entrée dans l'analyse des processus de valorisation, de surcroît sur le secteur Gare à Rennes, pourrait certainement apparaître comme d'un moindre intérêt. Il n'en reste pas moins que cette question apparaît très nettement conçue dans les politiques engagées sous la forme d'un déni, et peu actualisée d'autre part.

De plus, alors que la gentrification a été considérée pendant des années comme une anomalie (Glass, Smith, Bidou-Zachariassen) valable pour les centres des villes globales, on s'aperçoit aujourd'hui qu'elle se généralise aux métropoles secondaires et aux quartiers péricentraux. La gentrification est même parfois au cœur des politiques urbaines répondant à la compétitivité par l'attractivité résidentielle (Smith, Rousseau, Florida), grâce à l'utilisation des outils de la rénovation urbaine, et en particulier dans le contexte des « quartiers de gare ». En France, à travers de nombreux projets d'urbanisme et d'aménagement, les acteurs publics tentent en effet de favoriser une expansion du centre-ville vers la gare, en faisant de celle-ci « un lieu de destination en plus d'un lieu de passage »⁶⁰, à créer des centralités externes (Ollivro) se traduisant par un effet de couture plutôt que de coupure urbaine. Plus de 800 projets de requalification des quartiers Gare sont ainsi en cours ; ces lieux deviennent de plus en plus des espaces privilégiés pour les investissements, dans le cadre de politiques d'aménagement du

⁶⁰ J.P Dupont et Pascal Olivard, Janvier 2012, « Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse », Ceser, Rennes, Page 9 de la synthèse.

territoire.

A travers les réseaux produits par l'infrastructure gare, c'est aussi l'occasion d'adapter le cadre urbain qui l'entoure aux paradigmes constitutifs de notre société actuelle. Eurorennes est l'un d'entre eux. Le caractère bipolaire d'un quartier Gare, séparé par les voies ferrées a provoqué une coupure urbaine et une division socio-spatiale de l'espace inscrite dans la longue durée. La mise en œuvre d'une politique de rénovation urbaine liée au projet EuroRennes tend à la fois à pallier aux effets de coupure, à améliorer la compétitivité du territoire et à répondre à la demande sociale. Divers travaux ont déjà repéré le processus aux abords de la gare de Rennes (Allain, 1991 ; Le Guirriec, 2001), sans pour autant étudier les formes de la manifestation de la gentrification et sa relation avec le reste de la ville dans un cadre dynamique. Au niveau sociologique nous connaissons finalement peu les profils des gentrificateurs. De plus, si le rapport au logement de cette « nouvelle » population a été analysé il y a plus de dix ans, nous ne connaissons que trop peu leurs implications dans les transformations urbaines du quartier.

Ce travail présente donc l'aboutissement d'une *série d'enquêtes démographiques et qualitatives* menées sur ce secteur en vue d'éclairer de manière significative les processus et figures des mécanismes de gentrification à l'œuvre à travers le projet rennais.

Nous reviendrons dans un premier temps sur les débats et avancées récents dans ce domaine (à l'international comme en France), puis aborderons les principaux résultats de la recherche.

Nous essaierons ainsi de comprendre, comment un quartier, souvent aux croisements d'imaginaires multiples, produit des caractéristiques d'attractivités favorables à la gentrification dans sa nature morphologique, sociale et fonctionnelle⁶¹. Ceci, nous permettra de révéler différentes figures de gentrificateurs, en essayant de comprendre leurs implications dans les transformations urbaines à l'œuvre.

2.1. Rennes, un cadre favorable à la gentrification ?

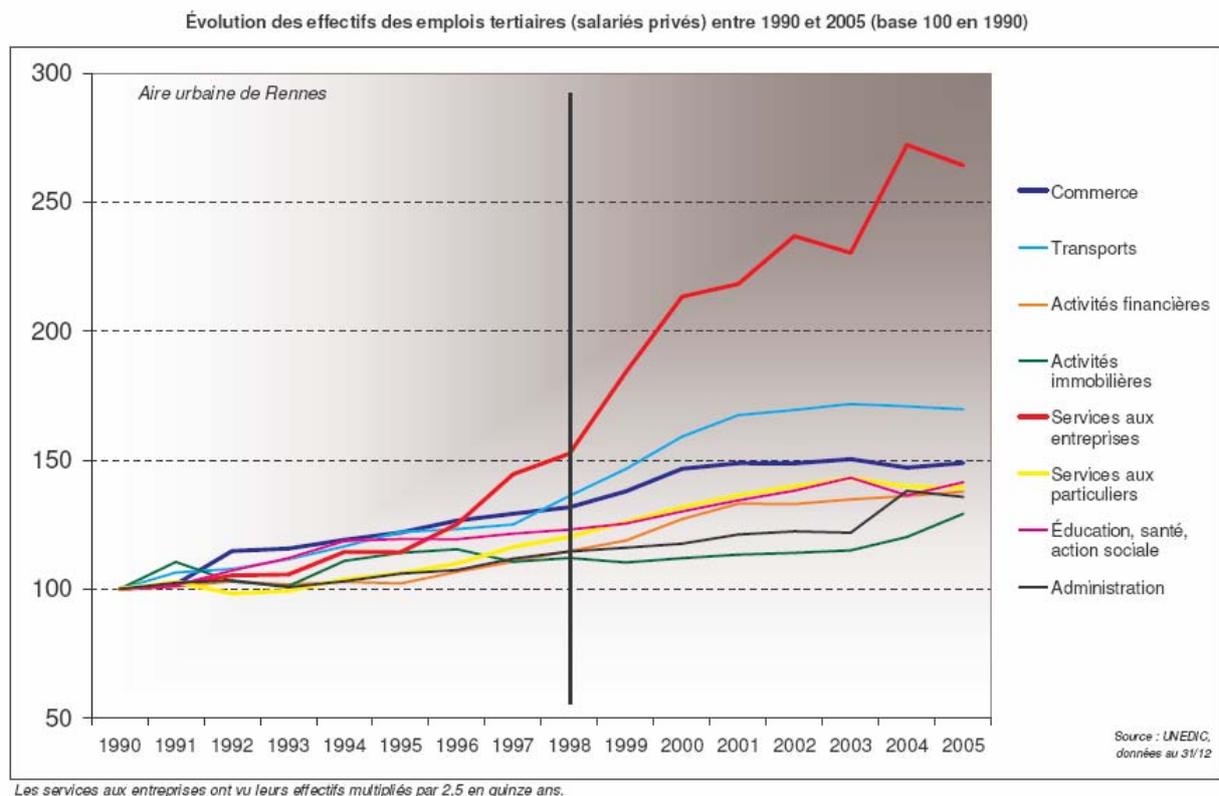
Alors que les formes de gentrification touchent en premier lieu les métropoles à fonctions globales, elles semblent aussi s'inscrire dans des espaces plus périphériques. En effet, à travers le niveau d'intégration au système monde (le néo-libéralisme), les territoires tendent à reproduire les formes sociales du capitalisme. Or, les politiques urbaines européennes, nationales, ou locales favorisent et développent des dynamiques répondant aux impératifs de l'intégration au système, et la gentrification en est une composante. Elle est souvent valorisée à travers des dispositifs d'amélioration (du quotidien, de l'habitat, des offres fonctionnelles et culturelles...) par les transformations urbaines⁶².

L'intérêt du projet de « PEM » porté par l'opération EuroRennes est de permettre

⁶¹ Faisant de ce fait suite à l'étude de Patrick Le Guirriec « du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », Les annales de la recherche urbaine, numéro 90 « les seuils du proche », septembre 2001, Pages 85-92

⁶² Rousseau Max « Brings politics back in : la gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des villes perdantes », Espaces et Sociétés, numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 75

reposer ces question à l'échelle d'une agglomération d'une taille relative. Dans ce cadre, les projets de rénovation urbaine répondent-ils aux enjeux de la ville néo-libérale ? Nous essayerons alors de comprendre que le « quartier de Gare » rennais s'inscrit dans une ville en cours de métropolisation, observable à travers des éléments structurants de l'espace et d'un cadrage des politiques urbaines qui favorise la gentrification. Le quartier Gare possède un caractère historique particulier qui en fait un espace hétérogène avec des composantes multiples, où son phénomène « d'embourgeoisement » n'est pas si récent.



Graphique 1: Evolution de l'emploi tertiaire entre 1990 et 2005⁶³.

Il s'agit ici de donner un rapide « coup d'œil » du cadre structurel dans lequel s'inscrit ce projet. L'aire urbaine de Rennes se positionne en effet dans la lignée des métropoles d'équilibre régional. Son statut de capitale régionale et « l'effet taille » de son agglomération en font l'un des moteurs économiques de la Bretagne. Sa démographie est croissante, favorisée par une migration importante intra et inter régionale. Dopée par un solde migratoire excédentaire depuis les années 1980, la ville connaît un solde démographique positif, confirmant un certain retour en ville de la population. Pour autant, l'augmentation de la population est nettement moindre que son aire urbaine, face au phénomène d'étalement urbain. La ville et son aire urbaine fonctionnent selon ce que Veltz appelle un système urbain en archipel, la métropole « irriguant » ainsi son territoire proche et lointain⁶⁴. Le dynamisme économique de la métropole reflète l'augmentation importante du secteur tertiaire avec la création de plus de 50 000

⁶³ Source : « L'évolution du secteur tertiaire dans l'aire urbaine de Rennes entre 1990 et 2005 », Audiar, novembre 2008, 79 pages.

⁶⁴ « Les équipements et la ville des proximités : Etat des lieux et enjeux », Audiar, Mars 2010, 16 pages

emplois entre 1990 et 2005⁶⁵. C'est notamment dû grâce à la hausse des services aux entreprises dits de "conseils et d'assistance", spécialisés en particulier dans l'informatique, les logiciels et les télécommunications, ainsi que dans la sécurité et le nettoyage

Si le secteur industriel a pu perdre des emplois dans les années 1980 -1990, il se stabilise peu à peu, mais la distribution de ses entreprises a totalement varié passant de zones péri-centrales à périphériques, en deuxième ou troisième couronne urbaine. Celles qui occupent les positions les plus centrales correspondent aux secteurs dits innovants (Télécommunication, pharmaceutique...). Les industries traditionnelles se situent nettement plus en périphérie de la ville, alors que les activités tertiaires se recentrent peu à peu, mais restent néanmoins majoritaires en première couronne comme le montrent les grands parcs d'activités (Atalante, Beauregard...). Le projet Eurorennes s'illustre alors par un réinvestissement de l'activité tertiaire supérieure vers le centre, sans pour autant renforcer un équilibre dans la distribution des emplois tout en développant par ailleurs le projet Via Silva en périphérie avec plus de 200 000 m² de SHON).

Les outils d'urbanisme (PLH, PLU, SCOT) ambitionnent de créer, entre 2005 et 2012, 8000 logements sur Rennes en investissant massivement sur les axes par l'intermédiaire des ZAC. La politique de la ville mène une action de communication massive sur la production de 25% de logements sociaux (5 points de plus que le minimum légal du dispositif loi SRU) et 25% d'aide à la propriété sur le total du parc de logement produit⁶⁶. Ces objectifs ambitieux, déjà présents dans le PLH entre 1999 et 2005, n'ont pu être atteints : seulement 15% du total des nouveaux logements possédant un caractère social.

Le secteur Sud Gare, hors des axes, est quant à lui protégé par les outils d'urbanisme afin de préserver une cohérence dans le paysage urbain, en évitant la construction d'immeubles collectifs à plusieurs étages. C'est sans doute aussi pour satisfaire les revendications des propriétaires des maisons-jardin. Certains logements situés dans les ZAC sont, quant à eux, voués à l'instabilité et à l'expropriation dans le cadre d'un recours d'utilité publique. Un contact téléphonique avec un prospecteur foncier de l'agence ARC, m'a informé que le secteur Ste Thérèse-Villeneuve ne pouvait intéresser les promoteurs car le PLU protège trop cette zone, leur participation dans la rénovation urbaine étant alors possible seulement dans le cadre d'une ZAC. On remarque pourtant de petit collectif (R+2, R+3) sortis de terre. L'un des acteurs rencontrés, Karine Masson, considère certains d'entre eux utiliseraient des techniques habiles et très dissuasives pour acquérir des logements en rachetant une maison et en persuadant d'autres propriétaires de vendre leur bien pour ne pas se « retrouver devant une barre d'immeuble »⁶⁷.

Les aides publiques ne manquent pas pour permettre l'accession à la propriété et la réhabilitation des logements. Le PTZ (prêt à taux zéro) mis en place depuis Janvier 2011 est un prêt entre l'Etat et des organismes financiers pour les primo-accédants à la propriété, c'est-à-dire les ménages voulant passer du statut de locataire à propriétaire. D'abord sans conditions de ressources, il est révisé mais avec une fourchette large. Il varie selon 4 paramètres : « les revenus des emprunteurs, le nombre d'enfants dans le

⁶⁵ « L'évolution du secteur tertiaire dans l'aire urbaine de Rennes entre 1990 et 2005 », Audiar, novembre 2008, 79 pages

⁶⁶ « Le Programme Local de l'Habitat : Programme Local de l'Habitat 2005 - 2012 », Octobre 2005, Communauté d'agglomération Rennes Métropole, partie 3.

⁶⁷ Entretien Karine Masson

foyer, la zone géographique de la résidence et la performance énergétique du logement. »⁶⁸. Il rend possible l'achat d'un logement et de réaliser les travaux nécessaires à sa réhabilitation et à sa rénovation, permettant ainsi une augmentation de la valeur réelle du bien. Pour la réhabilitation du collectif ancien, des mesures OPAH (opération publique d'amélioration de l'habitat), sont mises en place par la ville de Rennes, permettant de subventionner de 65 à 100% les opérations de réhabilitation des copropriétés. Aussi, dans le cadre d'extension ou de surélévation du bâti, des crédits d'impôts sont accordés, encourageant les propriétaires à valoriser la qualité de leur bien et d'augmenter sa taille. Il existe d'autres exemples de mesures concrètes qui peuvent favoriser la gentrification, (loi Scellier, Malraux...) mais nous n'en ferons pas part. L'intérêt ici étant de dire qu'un investissement public se fait à la fois dans un but de favoriser la mixité par la création d'un parc de logement social, et dans un même temps, sur un cadre national et local, on incite les ménages à accéder à la propriété et d'augmenter la valeur de leur bien, afin de se constituer un patrimoine. D'autant plus que les espaces protégés par les outils d'urbanisme, via la patrimonialisation, ne permet que peu de transformations physiques et donc l'impossibilité pour les pouvoirs publics de créer des logements sociaux. Bien d'autres éléments peuvent rentrer dans les conditions à la fois structurelles et volontaires, à travers des mesures incitatives menées par les pouvoirs publics.

2. 2. Quelle définition pour le « quartier de gare » ?

Il est souvent difficile de définir un quartier Gare, perçu parfois comme une zone de non lieux (M. Augé) tant celui-ci renferme des anachronismes. Il relève surtout d'une « pluralité des logiques territoriales et des usages »⁶⁹. Outre le fait que l'espace quartier Gare est structuré de diverses manières dans la fonction de polarisation des échanges et des valeurs productives que représente la gare, il témoigne surtout de particularités très expressives, révélées par la « réalité sociale »⁷⁰ de ses composants. A Rennes, la gare a créé de l'urbanité, au vu de l'étalement urbain qu'elle a produit, hier construite en bordure de la ville, elle permet aujourd'hui une expansion du centre. Elle a aussi créé de la banlieue, pour reprendre les termes de René Clozet⁷¹. Mais la gare est d'abord un espace au service de la mobilité et de l'accessibilité à la ville. Comme le dit Marc Dumont, « l'urbanité (créée par la gare) n'y reste qu'un ensemble d'accessoires de la mobilité »⁷². On ne peut pas voir dans la gare « un simple morceau de ville » mais bien plus une image de référence qui agit sur les pratiques et représentations et qui dans un sens produit un territoire, et donc le quartier Gare. Pourtant force est de constater que ses territorialités, en font un « territoire circulatoire »⁷³, un lieu de marginalité mais aussi un lieu désiré. Nous révélerons ainsi, les facteurs susceptibles de produire le quartier Gare. Cela nous permettra d'inscrire cet objet (le quartier Gare) dans la suite de notre travail. Alors que la gare est avant tout vue comme un espace circulatoire, rassemblant les

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ « Gare du Nord mode d'emploi », Ed Recherches, Plan urbain-RATP-SNCF, 1994. Repris dans : « anatomie d'un « quartier de Gare » : recomposition urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole lilloise », pages 6 (version sans illustrations) Michel Kokoreff Odile Steinauer Philippe Valdenaire Recherche financée par : le Plan Urbanisme Construction Architecture la Société d'économie mixte Euralille la SNCF (Convention n°98.PUCA.09) Novembre 2000, 206 pages

⁷⁰ Kokoreff, Op cit, page 6

⁷¹ Kokoreff, Op cit, page 6

⁷² Marc Dumont, « Le train tire la ville le long de ses voies », place Publique numéro 11, mai-juin 2011, page 8

⁷³ Alain Tarrus dans Kokoreff, Op cit, page 6.

marges et couches supérieures de la société, son quartier ne serait il pas un espace désiré et convoité ?

2.2.1 Un secteur hétérogène en mutation.

La gare s'inscrit dans une logique de flux généralisés. Ces derniers s'effectuent à la fois au sein des métropoles, comme communication entre les espaces du centre et de la périphérie, mais aussi en tant que réseaux entre les métropoles. Avec l'avènement du multimodal, La gare devient à la fois nodale et centre dans ses fonctions de réseaux entre les territoires. La gare a aussi un rôle dans l'image de « porte de la ville ». Pour tout voyageur ferroviaire, la gare stimule des représentations d'attraction ou de répulsion de la ville. Elle est alors un objet de marketing majeur employé par les pouvoirs publics (mais pas que), pour la construction d'imaginaire urbain. Elle permet de rassembler tout ce qui fait l'identité et la mondialité. A Rennes les indications en langue bretonne ou la vitrine en dimension aérienne concourent l'image de la ville et du territoire. Dans un même temps le tout multimodal nous permet de dire que c'est avant tout un espace de mobilité. Cette fonction de mobilité produit des marges et des intégrés, la marge étant les personnes ou les services hors du temps. On y trouve ainsi, bon nombre d'individus en difficulté « faire la manche, ou se prostituer », là où personne ne désirerait stationner, marquant ainsi un fort clivage, un « électrochoc » visuel pour les passants, une distinction sociale entre l'espace « passif » et l'espace « actif ». L'intégré serait alors l'homme du tout vite et du tout partout : les actifs, les hommes d'affaires ou les touristes pressés. Personne ne souhaite stationner dans ce lieu, où l'attente, même dans les meilleures conditions (salon d'accueil pour businessman), est vécue comme une contrainte, et parfois un rabaissement (s'asseoir sur les bagages en attendant le train...). Alors que le rapport à l'espace Gare est fortement inscrit dans la mobilité et que les stationnements sont souvent imaginés comme néfastes ou du moins marginalisés, il y a pourtant un quartier Gare qui se construit, où semble cohabiter l'idéal du centre urbain et celui de la périphérie pavillonnaire. A Rennes, il y a à la fois le côté Nord, vitrine de la ville, qui prime par sa fonctionnalité et son tissu intégré, et le côté Sud, espace en marge au reste de la ville d'un point de vue topographique, morphologique mais aussi social. Le Nord serait alors l'espace fonctionnel voué à la mobilité et aux flux. La gare permet alors de se rassembler, de converger mais surtout d'utiliser la multimodalité. Au sud, au contraire l'espace est résidentiel et peu inscrit dans la fonctionnalité. Si la gare exprime une « couture » face aux voies ferrées, elle est plus encore un passage entre deux mondes distincts, dont les habitants en font la différence entre la tranquillité et le bruit. Vivre aux abords de la gare n'est plus une contrainte ou un signe de marginalisation mais devient au contraire un « luxe » qui permet à la fois de se situer dans son espace personnel, tout en bénéficiant de la proximité du monde réel, paradoxalement lointain (dans la représentation mais aussi grâce aux fonctions des gares).

2.2.2. EuroRennes : les enjeux sociaux d'une rénovation urbaine

Alors que la ville de Rennes s'insère de plus en plus dans la métropolisation, l'arrivée du Tgv et la création d'un quartier Gare autour d'un pôle d'échange multimodal devraient affirmer, voire finaliser, ce processus.

Le projet Eurorennes est d'abord une amélioration des réseaux via le transport ferroviaire et la diminution du temps de trajet de Paris à Rennes à 1h28 minutes, devenant ainsi la seconde métropole régionale la plus proche de la capitale en termes de

temps. Sur le volet de la multimodalité, Eurorennes devrait pouvoir « dessaturer » la gare face à la prévision du doublage de la fréquentation, tout en renforçant son offre de transports doux et de transports en commun (avec la création de parc à vélos, l'arrivée de la seconde ligne de métro, la piétonisation du centre jusqu'à la gare), mais aussi en facilitant la desserte de voiture sur le Sud. La dé-saturation de la gare et le PEM devraient coûter entre 200 et 250 millions d'Euros, avec des financeurs qui s'articulent à de nombreuses échelles entre des institutions publiques et privées. Plus tard, l'aéroport international de Notre-Dame-des-Landes devrait compléter la multimodalité des composantes de transports du territoire. Le PEM pourrait alors servir les habitants de ce quartier « d'être local », tout en ayant « l'état d'esprit global ».

Le projet Eurorennes s'accompagne d'autres grands projets en parallèle, notamment au niveau culturel (avec les Champs Libres, le TNB, 4Bis) et commercial (le centre commercial du Colombier). Et pour la première fois, un cinéma d'Art et d'Essai verra le jour dans le quartier Sud Gare, rue Paul Féval. S'ajoute à cela un programme de développement d'une hôtellerie d'affaire avec des hôtels trois et quatre étoiles. Le rapport du Ceser sur le projet Eurorennes préconise de faire de la gare un lieu de destination plutôt que d'un lieu de passage en transformant son quartier, via des projets d'aménagements d'espaces de respirations urbaines végétalisés et piétons, ainsi que des espaces publics attractifs. D'autres projets urbains sous la forme de ZAC accompagnent Eurorennes. Au nord de la gare, la ZAC Alphonse Guérin prévoit la création totale de 1175 logements résidentiels et 950 m² de commerces de proximité, sur un lieu où les déplacements doux sont privilégiés. Au sud de la gare, La ZAC Alma prévoit, quant à elle, une livraison de 380 logements qui densifieront le quartier, 5000 m² de surfaces commerciales sur une place construite face au métro, une crèche et un espace vert. Elle permettra aussi de favoriser la multimodalité et de créer un double sens pour les automobilistes de la gare à la rocade Sud, pour devenir une véritable colonne vertébrale des quartiers qu'elle traverse.



Photo 1 : ZAC ST Hélier (à gauche).

Photo 2 : premiers logements de la ZAC Alma.

Photo 3 : Alphonse Guérin (à droite).

Citons l'anecdote suivante : lorsque l'on visite les sites internet des agences immobilières et des promoteurs vendant les futurs logements rue de l'Alma, les appartements sont dits, localisés, dans la future zone Eurorennes, au pied du métro et à deux minutes de la gare. Hormis le fait marketing d'inscrire le logement sur la zone Eurorennes, la question est de savoir qui sont les destinataires de ces annonces ? La stratégie des promoteurs et agences immobilières se tourne-t-elle dans un but d'attirer une population du bassin rennais, ou une population de l'extérieur cherchant la

proximité de la gare, pour éventuellement pouvoir établir des migrations pendulaires ? La ZAC St Héliier a pour projet de livrer des logements neufs sur l'ancien emplacement de l'usine « Kronenbourg », qui cohabiteront avec un grand complexe culturel d'art contemporain.

On rejoint ici les analyses de Max Rousseau sur l'investissement des autorités publiques sur une offre culturelle rayonnante, comme une stratégie pour attirer les classes moyennes et aisées dans le secteur⁷⁴. Les différentes stratégies des politiques ne sont elles pas alors faites de contradictions entre un accompagnement de la gentrification et un soutien au logement social ?

2.2.3. Vers la production d'un « quartier d'affaire ».

Les discours qui entretiennent l'image du projet autour du public restent confus. On soutient auprès de la population qu'Eurorennes ne sera pas « la Défense de Rennes »⁷⁵ tout en maintenant que « c'est une véritable opportunité de poursuivre le développement d'un véritable pôle économique du centre-ville »⁷⁶, et le site internet de Rennes Métropole affiche sur la page « Eurorennes : un quartier d'affaire ». Les arguments souvent avancés pour conforter la première hypothèse est que le projet (hors PEM) ne comporte pas seulement une sphère de tertiarisation du quartier à travers le projet de Sky-lynes, vitrine du dynamisme rennais et véritable objet marketing, mais aussi une part importante de logements et de commerces. Seulement lorsque l'on décortique le projet, il s'avère que la part des logements est assez faible et le secteur commercial est très faible et encore une fois destiné aux voyageurs avant les résidents. On est loin des gares nippones multifonctionnelles et lieu de centralité interne des villes. En effet, alors que la surface constructible totale (SHON) est entre 200 000 et 250 000 m², seulement 60 000 m² seront consacrés aux logements, d'autant plus que pour le moment seulement 40 000 m² ont été attribués. Ces logements se trouveront d'ailleurs majoritairement à l'emplacement actuel des « petits ateliers » (30 000 m²). Cela représente-t-il alors l'effacement de la sphère industrielle et des emplois non basiques, face à l'exigence de l'économie résidentielle (Davelzies) ? Nous pouvons d'ailleurs craindre sur un effet de gentrification. Le sol du secteur des « petits ateliers » est détenu par Réseau ferré de France qui recherche à vendre son foncier à meilleur prix aux promoteurs intéressés⁷⁷. Ces derniers ne seront pas en reste pour rechercher un maximum de plus-value une fois les constructions terminées. Certes il y a l'exigence de la SRU, voir de l'accompagnement social à la propriété qui est d'ailleurs particulièrement bien mené par la ville de Rennes sous son étiquette politique socialiste, mais est-il possible de garantir que les prix des logements « normaux », principalement destinés aux classes moyennes, ne s'envoleront pas ?

Une autre perplexité intervient au niveau des surfaces constructibles pour le tertiaire supérieur. Les projets annoncés sont pour le moins ambitieux et demandent certainement un coût financier important. Or, un aspect de la gentrification s'intéresse

⁷⁴ Max Rousseau, Op cit

⁷⁵ D'après l'urbaniste Louis Paillard, en charge du projet : « Le quartier autour de la nouvelle gare ne sera pas un mini-quartier de La Défense. Il mixera différentes activités », à voir sur : <http://www.rennesmetropole.fr/le-projet-eurorennes,183938,fr.html>

⁷⁶ Christian Lepetit, dans rapport du Ceser, page 300.

⁷⁷ D'après un communicant de la SNCF lors d'une visite sur le patrimoine cheminot, toutes les fonctions productives et de maintenance devront être à termes délocalisées en périphérie, (c'est plus ou moins déjà officiel).

particulièrement aux surfaces tertiaires. Lors des projets de cette envergure, il peut y avoir un déversement du profit réalisable d'un produit par le fait de certaines politiques territoriales, contraignant son bénéfice réel (ici, les logements). Un autre produit, destiné à une autre fonction, verra alors ses prix pratiqués bien au-dessus de la norme afin de compenser (ici, le parc tertiaire). On peut alors se demander si les prix de la location de tertiaire seront dans les possibilités financières des entreprises régionales ? Y aura-t-il, de plus, des investissements de la part des entreprises nationales sur ce territoire, loin des économies d'agglomérations de la région parisienne (« effet taille ») ?

Le projet Eurorennes s'accompagne d'un fort marketing urbain. Les promoteurs du projet lors de salons des professionnels de l'immobilier, tentent d'attirer des investisseurs pour une future capitalisation dans ce secteur. Ceux-ci vantent le futur atout TGV, mettant Rennes à une heure trente de Paris, mais aussi de la métropole, avec ses secteurs innovants, ses entreprises et universités dynamiques, induisant une population jeune, diplômée et potentiellement bien rémunérée. En somme, ils affichent tous les atouts pour réaliser un investissement attractif⁷⁸.

Le marketing entrepreneurial se met aussi en route. Depuis peu, un gros groupe régional du

secteur de l'immobilier précédemment installé sur le boulevard de la Tour D'Auvergne est relocalisé sur le périmètre d'Eurorennes, rue de Beaumont, et affiche sur les façades des anciens locaux et sur les panneaux publicitaires du mobilier urbain « Le groupe Launay s'installe à Eurorennes ». Cette entreprise n'est pas la première, elle suit deux autres groupes régionaux très importants et influents : Yves Rocher et Prévadies.

En termes de dynamiques sociales, le rapport du Ceser met en garde sur le risque de gentrification qu'un tel projet suppose. Néanmoins la gentrification est encore une fois vue comme un « simple embourgeoisement » sur des critères économiques, sans véritable processus. Pourtant nous savons que la gentrification ne peut être visible sur une simple lecture de données foncières ou immobilières. On note une contradiction, car le projet d'Eurorennes ne s'inscrit-il pas à la fois dans l'aire de métropolisation et de la compétitivité inter-urbaine grâce aux réseaux et les secteurs d'activités du tertiaire supérieur, produisant ainsi des actifs de la gentrification ? Derrière les autres volets du projet, ne sont-ils pas eux-mêmes la traduction d'une politique de gentrification généralisée, produite et faite pour les gentrificateurs (mobilité douce, espaces verts, offres culturelle, nouveaux espaces commerciaux...) ? La polarisation économique, culturelle et commerciale (donc fonctionnelle) qu'impose Eurorennes condamne-t-elle le quartier Gare à être « l'espace en devenir » de la gentrification dans la ville ?

2.2.4. L'héritage urbain face à l'extension du centre-ville.

Le quartier Gare rennais n'est donc pas une entité homogène. Son Nord fonctionnel et central s'oppose à son Sud résidentiel et péri-central. La gare a créé un fort effet de coupure urbaine qui se reflète dans un urbanisme dense et intégré au nord et pavillonnaire au sud, sur un modèle de village indépendant à la structure globale de la ville. Cette trame urbaine s'est alors traduite en termes de dynamiques socio-spatiales au sud comme un espace d'ouvriers et de cheminots avec une organisation sociale et

⁷⁸ « Ce salon est incontournable. Nous y allons depuis 2010 pour promouvoir auprès des investisseurs des projets urbains d'envergure, à forte dominante tertiaire, EuroRennes en tête », François-Xavier Jullien, chargé de la promotion économique à Rennes Métropole. Phrase relevée au MIPIM, un salon international des professionnels de l'immobilier d'entreprises. Publiée sur le blog Eurorennes

fonctionnelle indépendante au reste de la ville. Face à la restructuration des activités économiques de la ville, le poids de la population ouvrière devient moindre. Mais « l'héritage » urbain de ce « village dans la ville » est conservé grâce à des politiques urbaines réglementant l'activité foncière et immobilière. Le parc de logement (de type maison jardin), vétuste et dégradé, se libérant, est alors peu à peu investi par une population intra-urbaine accédant à la propriété sur ce secteur pour des raisons de « cadre de vie et financière »⁷⁹, supportant ainsi de lourds travaux d'aménagement sur le bâti. Ce choix résidentiel est donc volontaire, et on peut alors y voir une gentrification spontanée du secteur. Depuis une trentaine d'années les politiques de la ville s'engagent à décaler le centre-ville vers le sud (sur la zone Nord du quartier gare) en créant des espaces fonctionnels. Ils cherchent aussi à transformer la coupure urbaine en couture urbaine par des passages Nord Gare -Sud Gare. Enfin, aujourd'hui, elles tendent à favoriser la densification sur les axes importants et une préservation de la trame urbaine des secteurs « enclavés ». L'évolution des prix de l'immobilier sur le secteur Gare Sud témoigne d'une mise en concurrence sociale et territoriale. Enfin, le projet Eurorennes fait apparaître à une politique active en faveur de la compétitivité des territoires qui induit (volontairement ou non) une gentrification des espaces contigus aux secteurs transformés, dont nous avons identifié trois figures. Avant toute chose, revenons sur le concept même de « gentrification » qui concentrent nombre de débats et d'idées reçues.

Eléments de méthodologie

Au cours du mois de Mars et Avril 2012 quatre étudiants ont réalisé des enquêtes auprès d'habitants (non ciblés) sur six îlots au sein du « quartier gare rennais ». 46 entretiens semi-directifs ont été réalisés inégalement répartis entre six îlots (de 3 à 10 entretiens selon les îlots). Pour autant, nous avons pu établir des échantillons statistiques sur le profil socioprofessionnel des interviewés et de leur habitat pour l'ensemble des entretiens et pour chaque îlot étudié (avec une base comparative). Sans faire preuve d'une quelconque recherche d'exhaustivité sur les caractéristiques sociales des îlots, les variables prises en compte nous permettent de dégager des profils de différentes nature entre et au sein des îlots, qui n'a d'utilité sociologique seulement lorsque l'on étudie la deuxième partie de chaque entretien.

1	Boulevard de Beaumont ; rue <u>Gurvan</u>
2	Boulevard de <u>Solférino</u> ; Avenue des français libres ; rue <u>P.H. Teitgen</u>
3	Rue <u>Guinguene</u> ; <u>Bvd J.Cartier</u> ; <u>A.Bouchard</u> ; <u>Lobineau</u>
4	Rue <u>J.B Barre</u> ; <u>M.Semblat</u> ; <u>Chatillon</u> ; de la <u>Boulais</u>
5	Rue <u>Oscar Le Roux</u> . Immeuble collectif
6	<u>Quineleu</u> ; <u>Chapelier</u> ; <u>Ormeau</u> .

L'objectif principal de cette enquête était de dégager des « gentrificateurs potentiels » selon les critères proposés par Chris Hamnett⁸⁰. Ainsi quatre critères sont importants pour impliquer une gentrification : forte présence de la classe moyenne dans d'anciens quartiers populaires, « rénovation ou la réhabilitation physique de ce qui était auparavant un stock de logements très dégradés et son amélioration pour convenir aux besoins des nouveaux occupants. Au cours de ce processus, le prix des logements situés dans les quartiers concernés, réhabilités ou non, augmente fortement. Un tel processus de transition des quartiers implique en règle générale un certain degré de transformation des statuts d'occupation, de la location à la propriété occupante. » (Hamnett, op. cit.). Ce que l'on doit donc retenir pour dégager un profil

⁷⁹ R.Allain Op cit page 295

⁸⁰ Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification, Chris Hamnett, Strates, Numéro 9 (1997) Crises et mutations des territoires, pages 4-5. On aurait pu faire le choix d'autres auteurs mais Hamnett est celui qui semble le plus complet sur la question du profil des gentrificateurs et de leurs actions.

de gentrifieur : catégorisation dans la classe moyenne, des logements réhabilités ou rénovés, une « explosion » des prix des logements, un statut de propriétaire.

Sur les 46 enquêtes nous avons étonnamment retrouvé plus de propriétaires que de locataires, et très peu de locataires HLM. Cette prédominance de la propriété est certainement due aux nombres supérieurs d'enquêtes réalisées dans l'îlot 3 et 4 qui présente un caractère de maisons individuelles. Cela ne reflète évidemment pas le paysage rennais sur le statut d'occupation.

Sur les 46 enquêtes, également la CSP la plus importante en valeur est celle des cadres. Cependant, il y a certainement eu une confusion méthodologique. En effet les chômeurs ont été mis en « inactif », les retraités ont leur propre catégorie sans que l'on soit mis au courant de leur dernier emploi occupé. Ces deux catégories rassemblent 18 personnes sur 46, alors que la CSP 3 et 4 à peine plus avec 19 individus. On a donc majoritairement (37 sur 46), une catégorie de population vieille et jeune ou au chômage, et une population active dans des emplois de cadres ou de professions intermédiaires.

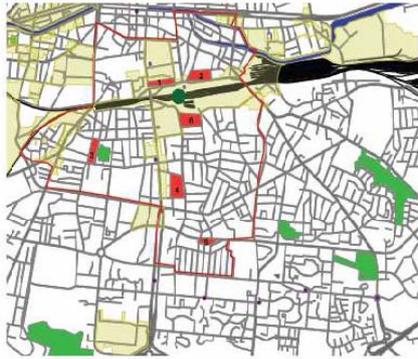


Figure : localisation des îlots (en rouge)

Au niveau de l'emploi du conjoint (attention à la catégorie) deux informations ressortent. Tout d'abord le nombre important de non-réponse (13) synonyme de vie sans conjoint. On peut en déduire que 33 des 46 ménages interviewés sont dans un contexte de double revenus (à nuancer avec l'inactivité).

Il est nécessaire de savoir que sur les 46 interviewés, 30 étaient des femmes, 16 des hommes. Le nombre important des emplois de cadres occupés par les conjoints serait alors dû à une plus forte occupation masculine de ces emplois. On retrouve aussi une baisse considérable des professions intermédiaires, du statut de retraité et d'inactifs.

Du côté des **sources exploitées** (Insee et sources immobilières), la période que nous étudions se situe du début des années 1980 à aujourd'hui. Elle correspond au RGP Insee de 1982 et le RP de 2008. Nous aurions pu réaliser notre étude en rajoutant des données du recensement de 1962 mais le travail se serait révélé trop lourd compte tenu de la nécessité d'obtenir des sources Insee avec un découpage similaire aux autres. De plus la situation de 1962 révèle peu de dynamiques si on la compare aux caractéristiques originelles du quartier. 3.1 Le Recensement Général de la Population (RGP) 1982.

Après de nombreuses demandes auprès de l'Insee, de Rennes Métropole et d'autres organismes administratifs, c'est finalement auprès de l'Audiar, par l'intermédiaire de Loïc Bourriquen, que nous avons pu obtenir des données du RGP 1982 sur base Iris. Ces données sont primordiales pour une analyse quantifiable des dynamiques. Elles présentent la particularité d'être dans une période de grandes transformations physiques du quartier : peu de temps après la réalisation du Colombier et avant la réalisation de la gare actuelle et de son ouverture sur le Sud.

La première de ces sources est le Recensement de la Population (RP) 2008. Ce sont les données du recensement actuel, disponibles sur le site internet de l'Insee. Ces sources nous donneront une idée de l'influence de la métropolisation rennaise sur les dynamiques sociales du quartier Gare. Il sera ainsi question de démontrer pourquoi il y a processus de métropolisation, et en quoi celui-ci se concrétise dans l'espace par des plans de rénovation urbaine. Or, par la connaissance des effets de la rénovation urbaine, nous pourrions affirmer ou infirmer son influence sur les dynamiques sociales.

Nous avons aussi exploité des sources non vérifiées sur les transactions immobilières, entre autre à partir d'entretiens menés avec des responsables d'agence immobilière (Kasa Immo) qui nous avons permis d'obtenir quelques informations sur le parc de logement du secteur Ste Thérèse et Sacrés-Cœurs. Ces informations relatent indirectement l'évolution de la gentrification économique depuis quelques années (montée des prix de l'immobilier), les types de logements concernés et les acteurs du processus. Elles font aussi le lien avec le projet Eurorennes.

Présentation des six îlots

Au nord.

a. Îlot n. 1 : 1-2 Place de la gare ; 35-3 Boulevard Beaumont ; 7 rue de l'Alma ; 2-34 rue Gurvan

Ilôt au bâti multifonctionnel du bâti. Rue de Beaumont, vers la gare, une grande partie des rez de chaussées sont occupés par des commerces et services. Les étages supérieurs sont constitués d'appartements résidentiels. Un immeuble récent est dédié à une entreprise de services et fait face à deux immeubles tertiaires (Yves Rocher et Prevadies). Orienté nord, la rue Gurvan est majoritairement constituée de petits collectifs.

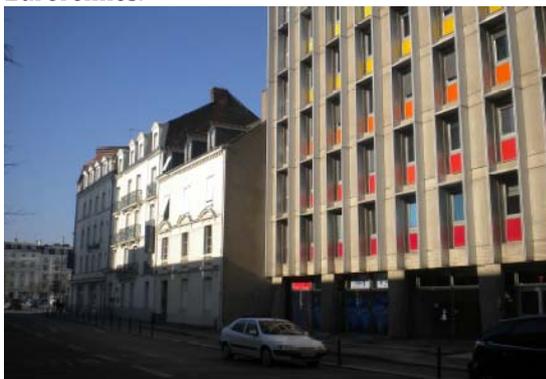


Vue rue Gurvan (à gauche) Vue Place de la gare (à droite)

b. Îlot n. 2 : 15 place de la gare ; 33 - 29 avenue Louis Barthou ; 2-12 avenue des Français libres ; 2 rue Henri Teitgen ; 23-1 boulevard Solferino

Forte hétérogénéité entre formes et fonctions du bâti. L'avenue Louis Barthou est caractérisée par de petits immeubles d'avant-guerre aux fonctions résidentielles et de services (hôtels, restaurants, location automobiles). Sur l'avenue des Français libres, hormis un immeuble du service public (Caisse d'Assurance Maladie), le bâti est partagé en deux grands ensembles de collectifs résidentiels : l'un 1950-1960, l'autre venant d'être rénové. Dans ce dernier (R+6), les appartements de haut standing sont mixés avec des logements sociaux (Archipel Habitat).

Rue Solférino : immeuble récent du groupe Groupama, des bureaux locatifs privés, des bureaux du Trésor Public et des immeubles résidentiels collectifs privés ainsi que des services (bar-restaurant, location automobiles). On observe aussi une pénétration donnant sur des logements privés avec vue dégagée sur l'intérieur de l'îlot. La moitié de l'îlot (la plus vétuste, à l'ouest) est intégrée dans le projet de la ZAC Eurorennes.



Rue de Solférino (à gauche) Avenue des Français Libre (à droite)

Au sud.

c. Îlot n.3 : 36-66 rue Alain Bouchard ; 53-49 Boulevard Jacques ; 75-39 rue Lobineau ; 26-30 rue Guinguené.

Îlot le plus valorisé : logements à dominante individuelle, disposant d'un jardin, réhabilités avec conservation du caractère typique des pavillons de cheminots. Faible fréquentation automobile, proximité avec le collège et le lycée Ste Geneviève, le square de Villeneuve et autres services proches en font un emplacement de choix pour les ménages avec enfants.



Rue Lobineau (à gauche) Rue Alain Bouchard (à droite)

d. Îlot n.4 : 35-51 Marcel Semblat ; 106 -82 rue de Châtillon ; 30-18 Rue J.B Barre ; 1-35 rue de la Boulais : îlot n°4

Forte part de résidences individuelles. Quelques services intégrés (garage, toilettage canin), d'autres fermés (coiffeur). Îlot proche de la ZAC Alma qui suscite de vives oppositions habitantes face aux projets de rénovation urbaine.



Rue Marcel Semblat (à gauche) Rue de Chatillon (à droite)

d. Îlot n.5 : 12 Boulevard Oscar Le Roux.

Immeuble collectif de 169 logements (R+8)



Rue Pascal et Marie Lafaye

d. Îlot n.6 : 18-2B rue de Quineleu ; 25-35 rue de Châtillon ; 1-41 rue Isaac Le Chapelier ; 8T-2 rue des Ormeaux.

Dominante d'hétérogénéité du bâti (maison individuelle, petit immeuble collectif). Secteur des premiers logements cheminots privés. Présence d'une problématique d'accès pédestre, de sentiment de rupture avec le Nord et de stationnement des véhicules



Rue Isaac Le Chapelier (à gauche) Rue des Ormeaux (à droite)

2.3. Etat récent des recherches portant sur la gentrification.

Le phénomène gentrification est largement travaillé depuis des décennies. Force est de constater qu'il fait l'objet de beaucoup de crispation alors qu'il ne recouvre qu'un mécanisme parmi d'autre de dynamique du champ urbain.

Comment l'aborder ? Celle-ci est perçue comme une description du processus « à travers lequel des ménages de classes moyennes [ont] peuplé d'anciens quartiers dévalorisés du centre de Londres, plutôt que d'aller résider en banlieues résidentielles selon le modèle dominant jusqu'alors pour ces couches sociales » (Glass)⁸¹. Chris Hamnett en donne une définition plus large : (la gentrification est) « un phénomène à la fois physique, économique, social et culturel. La gentrification implique en général l'invasion de quartiers, auparavant ouvriers, ou d'immeubles collectifs, en dégradation par des groupes de classes moyennes ou aisées et le remplacement ou le déplacement de beaucoup des occupants originaux de ces quartiers. Cela implique la rénovation ou la réhabilitation physique de ce qui était auparavant un stock de logements très dégradés et son amélioration pour convenir aux besoins des nouveaux occupants.

Au cours de ce processus, le prix des logements situés dans les quartiers concernés, réhabilités ou non, augmente fortement. Un tel processus de transition des quartiers implique en règle générale un certain degré de transformation des statuts d'occupation, de la location à la propriété occupante »⁸².

Ruth Glass fut la première à identifier ce processus en 1960⁸³. Depuis, de nombreux travaux scientifiques ont enrichi cette notion et ont identifié son expansion. Ainsi, pour Neil Smith, la gentrification est passée d'une anomalie locale à une stratégie globale des villes, des années 1960 à aujourd'hui⁸⁴. La notion s'élargit alors, au fur et à mesure de

⁸¹ Alain Bourdin, « Gentrification : un concept à déconstruire », *Erès, Espaces et sociétés* 2008/1 -n° 132-133 pages 23, repris de Catherine Bidou-Zachariassen.

⁸² Chris Hamnett, « Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification », *Strates*, Numéro 9 (1997) Crises et mutations des territoires, pages 4-5

⁸³ Ruth Glass, "London : aspect of change ", University college of London, MacGibbon & Kee,, 1964, 342 pages

⁸⁴ François Cusin, « La gentrification en question. Entre stratégies résidentielles des nouvelles classes moyennes et mutations socioéconomiques des villes », *érès | Espaces et sociétés* 2008/3 -n° 134 page 168

l'emploi scientifique qui lui est fait et on retrouve à la lecture de nombreux auteurs comme une sorte de méli-mélo des formes et des lieux de l'embourgeoisement. De nombreux débats ont eu lieu au sein du monde scientifique (anglo-saxon et francophone) afin de révéler les causes et la validité des processus.

A la fois idéologiques et théoriques, ces débats reflètent la complexité et l'importance de la gentrification comme une nouvelle grille de lecture des villes et des sociétés. La sémantique de la gentrification en France reste cantonnée à la sphère scientifique, contrairement en Allemagne où ce terme est employé par des activistes (voire des terroristes d'après les services secrets d'outre-Rhin), ou dans le monde anglophone où la gentrification est devenue langage courant et n'est plus vue comme un terme péjoratif. Dans le monde scientifique francophone son occurrence remonte aux années 1980 (Dansereau 1985, Bourdin 1989...) mais d'une manière assez sporadique. Il faut attendre les années 2000 pour voir émerger de grands travaux scientifiques sur la gentrification (Catherine Bidou-Zachariassen, Anne Clerval, Anaïs Collet, Jean Yves Authier...). Aujourd'hui ce sujet est un thème courant qui se diffuse assez largement. On peut citer par exemple Henri Coing qui analyse dans les années 1960 les effets sociaux des rénovations urbaines en France, démontrant le lien étroit entre « rénovation urbaine et changement social ». L'imbrication paraît être étroite entre les stratégies politiques de rénovation et d'amélioration du bâti, et la dynamique sociale d'anciens bastions populaires. Les politiques urbaines jouent donc un rôle de plus en plus déterminant pour accompagner ou pour au contraire freiner la gentrification des centres-villes et des quartiers péri-centraux. Les chercheurs francophones ne s'accordent pas tous sur l'emploi du concept de la gentrification. Si certains pensent que c'est une notion réductrice des phénomènes urbains⁸⁵ d'autres l'analysent comme un concept à diversifier et à élargir⁸⁶.

Enfin, les études françaises de la gentrification sont d'une nature différente. Si certains chercheurs privilégient l'approche globale d'une gentrification induite par une « restructuration du système capitaliste et une concurrence inter-ville »⁸⁷, d'autres examinent « des processus très localisés en laissant une large place aux individus et aux ménages impliqués dans ces situations et ces processus, à leurs caractéristiques sociodémographiques, à leurs manières d'habiter, de cohabiter et à leurs façons de concilier vie résidentielle et vie professionnelle »⁸⁸.

2.3.1. Un renouvellement des catégories sociales de référence

Il ne s'agit pas ici de reconnaître les formes multiples de la gentrification qui, selon l'espace étudié, prennent des tournures diverses et complexes. On ne relèvera d'ailleurs pas la forme de *new-build gentrification*, considérée comme un investissement massif d'immobilier haut de gamme sur un espace non-habité au préalable. Il s'agira plutôt de comprendre que ce processus s'inscrit dans un cadre temporel particulier et que la gentrification permet de révéler des dynamiques et des enjeux spatiaux propres aux villes occidentales.

⁸⁵ Alain Bourdin, Op cit, pages 23-37.

⁸⁶ Patrick Rérât et als, « Une gentrification émergente et diversifiée : le cas des villes suisses », espaces et sociétés numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St-Agne, 2008, pages 39-56

⁸⁷ Jean Yves Authier, Catherine Bidou-Zachariassen, "La question de la gentrification urbaine", espaces et sociétés numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St-Agne, 2008, page 16

⁸⁸ Ibid, page 17.

Neil Smith a de son côté montré comment contrairement aux théories classiques de la localisation résidentielle, la nouvelle « classe de service », formée par les modifications structurelles de l'économie des sociétés capitalistes, ne cherche pas dans son intégralité à privilégier les espaces peu denses. Elle tend, au contraire pour une partie d'entre elle, à se rapprocher du lieu de production dans les centres-villes. Ce sont les raisons de ce rapprochement qui font débat au sein de la communauté géographique, entre les défenseurs d'une gentrification par la demande et ceux pointant le rôle essentiel de l'offre et des flux de capitaux (Smith)⁸⁹.

D'autres auteurs comme R. Atkinson⁹⁰ indiquent que la baisse du nombre d'individus appartenant à la classe ouvrière dans les centres-villes est aussi due à une diminution globale de cette classe dans les aires urbaines. On assiste dès lors à un remplacement de la classe ouvrière par les classes moyennes⁹¹ et non pas à un déplacement. Le phénomène de remplacement implique de se référer au contexte structurel et au cycle de vie des individus. Si depuis une quarantaine d'année on ne retrouve plus que peu d'individus de la classe ouvrière, c'est parce que la population d'origine n'a pas été reproduite. En effet, la baisse de l'importance des industries manufacturières dans les économies nordiques n'a pas permis un renouvellement de cette classe. Plusieurs facteurs s'ajoutent à cette explication, tel que le décès, le départ à la retraite, un déménagement, ou encore une mobilité sociale... D'autres encore ont pu vendre leur logement pour tirer profit de la hausse des prix de l'immobilier⁹². Atkinson conclut que la gentrification a beaucoup d'effets pervers non souhaitables, mais qu'elle peut aussi être une solution pour la survie des centres urbains, grâce à une hausse foncière et fiscale permettant aux politiques urbaines d'investir dans les services publics.

La gentrification est donc, aussi, la conséquence d'un remplacement d'une population ouvrière qui n'existe plus et la réappropriation de leurs logements par une classe moyenne en pleine expansion. Il y a donc une notion très étroite entre la diminution des classes populaires dans les centres-villes et le contexte socio-démographique.

Toutefois, considérer que la gentrification est une réaction de classes sociales cherchant à se réapproprier l'espace urbain est exagéré. Différents auteurs ont démontré que « l'entre-soi sélectif » (le regroupement spatial volontaire, d'individus partageant des normes et des valeurs semblables) des gentrificateurs n'est pas la cause de l'installation de ces individus dans les centres urbains⁹³. Il est nettement plus probable que la gentrification soit à l'origine d'une mutation culturelle de la société dont l'avènement de l'individualisme comme paradigme comportemental semble une première explication. Les événements des années 1960-1970 ont eu un impact dans la représentation des individus, de leur société, et de leur espace.

Il ne s'agit pas d'ignorer le contexte social, mais plutôt de mentionner que les individus construisent « leur culture » par rapport à des productions sociales et historiques. Les gentrificateurs ont ainsi été créés par la massification culturelle individualiste post-1968. Afin de ne pas reproduire des faits de classes ou de reproduction comportementale héréditaire, certains individus ont alors développé une antithèse des actions de la

⁸⁹ Chris Hamnett « Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification », *Strates*, Numéro 9, 1997, « Crises et mutations des territoires », pages 2-3.

⁹⁰ Rowland Atkinson, "Gentrification in a Global Context: The new urban colonialism" Routledge, New-York, 2005, pages 1-18.

⁹¹ Chris Hamnett "Gentrification and the Middle-class Remaking of Inner London : 1961-2001", *Urban Studies*, Vol. 40, No. 12, 2401-2426, November 2003, page 2419

⁹² Chris Hamnett, Op cit, page 2419

⁹³ François Cusin, Op cit, page 170

société industrielle. Disposant d'un fort capital culturel, ils font preuve de créativité sur les stratégies sociales et spatiales. Afin d'identifier ces individus en France, on emploie couramment le terme de « bobos ».

« Quartier Gare » : évolution relative de la part des employés / ouvriers

		Part ouvrier/employé en 1982 en %	Part ouvrier/employé en 2008 en %	Variation 1982-2008 en %
	Ville	40,8	29,4	-27,94
	Quartier gare	33,07	23,28	-29,61
	Partie Nord	21,98	-3,24	21,27
	Partie Sud	38,29	24,67	-35,56
LIBERTE CHAMP DE MARS	<i>centre</i>	21,54	25,3	17,45
COLOMBIER SUD ET OUEST	<i>centre</i>	24,83	21,71	-12,57
DALLE DU COLOMBIER	<i>centre</i>	15,01	25,93	72,7
OBERTHUR	<i>Thabor/St Hélier</i>	24,01	15,28	-36,37
SAINT HELIER	<i>Thabor/St Hélier</i>	23,52	19,75	-16,03
ALBERT DE MUN	<i>Sud Gare</i>	37,76	28,8	-23,72
COUTENCEAU	<i>Sud Gare</i>	41,56	22,89	-44,93
GAETAN HERVE	<i>Sud Gare</i>	41,38	24,84	-39,97
JEAN BAPTISTE BARRE	<i>Sud Gare</i>	40,02	20,07	-49,85
HAUT QUINELEU	<i>Sud Gare</i>	33,62	20,51	-39,01
MARGUERITTE	<i>Sud Gare</i>	35,96	18,88	-47,5
VILLENEUVE	<i>Sud Gare</i>	41,39	39,29	-5,07
LA MADELEINE MAUCONSEIL	<i>Sud Gare</i>	33,19	24,25	-26,94

« Quartier Gare » : évolution relative de la part des cadres

		Part ouvrier/employé en 1982 en%	Part ouvrier/employé en 2008 en%	Variation 1982-2008 en%
	Ville	13,33	18,05	35,45
	Quartier gare	13,63	21,09	54,72
	Partie Nord	23,22	22,27	-4,11
	Partie Sud	9,86	20,56	108,47
LIBERTE CHAMP DE MARS	<i>centre</i>	18,58	24,79	33,44
COLOMBIER SUD ET OUEST	<i>centre</i>	19,1	13,24	-30,7
DALLE DU COLOMBIER	<i>centre</i>	46,92	17,49	-62,73
OBERTHUR	<i>Thabor/St Hélier</i>	17,4	31,57	81,41
SAINT HELIER	<i>Thabor/St Hélier</i>	17,39	22,2	27,65
ALBERT DE MUN	<i>Sud Gare</i>	9,7	13,96	43,84
COUTENCEAU	<i>Sud Gare</i>	8,37	21,31	154,56
GAETAN HERVE	<i>Sud Gare</i>	9,77	14,66	50,02
JEAN BAPTISTE BARRE	<i>Sud Gare</i>	4,75	22,35	370,11
HAUT QUINELEU	<i>Sud Gare</i>	13,41	27,3	103,56
MARGUERITTE	<i>Sud Gare</i>	11,17	28,04	151,14
VILLENEUVE	<i>Sud Gare</i>	6,96	19,82	184,82
LA MADELEINE MAUCONSEIL	<i>Sud Gare</i>	7,54	14,69	94,75

La distribution spatiale de ces individus s'exprime par la préférence d'une installation en centre-ville, répondant à une recherche de vie urbaine (esthétisme architectural citadin,

proximité au lieu de travail, attrait pour les mobilités douces, art urbain...). Le nouveau rapport culturel de ces individus à l'espace est donc primordial pour expliquer leurs comportements résidentiels. Il serait peut-être préférable d'utiliser le terme « d'individuation », comme étant la volonté de la part des individus (gentrificateurs) de se distinguer de leur groupe d'appartenance (la classe moyenne). Enfin, les faits culturels se construisent et se réalisent souvent par effets de groupe. C'est pourquoi une grande partie des individus vont reproduire, par imitation et agrégation, les comportements d'autres individus « pionniers ». On peut traduire cela, dans notre cas, par la proximité spatiale et cognitive entre gentrificateurs. Bien qu'il n'y ait pas à l'origine de recherche d'entre-soi, c'est pourtant bien ce qui en résulte spatialement.

La notion de gentrification permet une analyse globale de la société urbaine occidentale remettant diamétralement en question le modèle urbain radioconcentrique de l'école de Chicago et celle des théories de localisation, reflétant le passage d'une société industrielle à post-industrielle caractérisée par une division socio-spatiale très prononcée dans l'organisation hiérarchique des centres urbains. Entre phénomène ségrégatif et de ghettoïsation, induits par un déplacement de la classe ouvrière et de son remplacement dans l'espace au profit des classes moyennes, la gentrification est porteuse de débats théoriques très animés sur ses mécanismes.

2.3.2 Du côté de la demande : l'émergence d'une nouvelle « classe »

Plusieurs théories anglo-saxonnes ont enrichi les connaissances sur les causes de la gentrification. Dans tous les pays occidentaux on observe un passage d'une économie d'industrie de biens manufacturés à une industrie de services. Plus à même à concentrer l'économie, les villes capitales connaissent un bouleversement des classes travailleuses. On connaît une forte transition entre le passage d'une structure des emplois dits de la ville « cols bleus » (faiblement qualifiés et rémunérés) à une structure d'emplois dits « cols blancs » (hautement qualifiés et mieux rémunérés).

Cette nouvelle « classe de services », jeune et aisée, est renforcée par le paradigme individualiste et génère chez ces individus de nouveaux comportements et de nouvelles préférences (culturelles, esthétiques, philosophiques...). Cela se caractérise, dans une partie de la nouvelle classe émergente, par une demande de vivre dans certains quartiers du centre-ville plutôt que dans les zones pavillonnaires périurbaines. Les politiques urbaines sont alors investies par les préférences des classes moyennes et tentent de répondre à leurs attentes, la demande croissante des classes moyennes et aisées étant de s'installer en centre-ville, dynamisant le marché immobilier : les prix connaissent une forte inflation et les logements sont réhabilités.

Selon David Ley, la gentrification est le fruit d'une demande de « gentrificateurs potentiels » (dans quelques centres-villes majeurs concentrant les activités productives). Le renforcement de l'individualisme au sein d'une population ne voulant pas réitérer les choix de leurs parents, fait apparaître une nouvelle classe moyenne au fort pouvoir d'achat et avec des nouvelles préférences consommatrices et culturelles. Préférant profiter pleinement des services, de l'esthétisme, et de la proximité du lieu de travail, qu'offre le centre-ville, cette nouvelle classe choisit de réhabiliter les logements et de s'y installer. Avec la demande croissante, la rénovation des quartiers, liés à un fort pouvoir d'achat des acquéreurs, provoquent une inflation immobilière importante⁹⁴. Hamnett, note que « L'accent mis par Ley sur le pouvoir d'achat de la nouvelle élite suggère qu'il

⁹⁴ Chris Hamnett, « Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification », Strates, Numéro 9 (1997) Crises et mutations des territoires, pages 6-7.

considère le pouvoir d'éliminer d'autres usagers comme un déterminant majeur du paysage urbain, peut-être aussi important que la culture de consommation de cette nouvelle élite » (op.cit.). Ley ne s'est pas attardé sur le rôle majeur de l'offre. Le rôle du logement, de son stock, et l'accessibilité aux gentrificateurs potentiels, ne sont donc pas expliqués. Enfin, il minimise l'idée du rôle spéculateur des promoteurs et de la théorie du « rent gap », en argumentant que l'inflation immobilière est le résultat de la demande effective.

2.3.3 Vers une quantification du phénomène ? Des stratégies plurielles.

Les géographes néo-marxistes pensent que la gentrification est causée par l'investissement en masse des détenteurs du capital économique dans le parc de logement dégradé en le rénovant (opération de démolition-reconstruction) ou en le réhabilitant (mise aux normes et patrimonialisation), avec pour objectif de réaliser une forte plus-value foncière et donc des profits. Ces actions déplacent directement les populations économiquement les plus vulnérables par l'expropriation, ou indirectement par l'inflation immobilière.

La théorie du « rent gap » (différentiel de loyer) est la première théorie quantifiable sur la gentrification. Il y a un écart important entre la valeur du bâti dégradé et la valeur du terrain dans le centre-ville. Cette marge est exploitée par les promoteurs immobiliers (entreprises ou individuels) sur les espaces qui offrent un capital immobilier à investir et débouche sur un « rent gap ». Les logements vétustes sont alors investis et réhabilités ou rénovés, parfois à l'échelle du quartier. Pour finir, on les gentrifie en les vendant afin d'obtenir un maximum de profit. Quand des gentrificateurs habitent dans les logements qu'ils ont réhabilités, ça suppose un bénéfice potentiel, en considérant en plus qu'ils tirent profit d'autres formes de bénéfices sociaux, matériels, ou encore symboliques. C'est donc le capital économique investi dans la ville qui permet une gentrification et non la demande des individus. Smith justifie l'empreinte spatiale de sa théorie en démontrant que la suburbanisation a provoqué une pénurie de concentration du capital dans les villes subissant une dégradation du bâti dans leurs centres. Une fois que cette dégradation est profitable, c'est-à-dire quand le « rent gap » est assez large, les promoteurs et les propriétaires investissent et réhabilitent⁹⁵. La production de l'offre, menée par les détenteurs du capital et les politiques de rénovation, change le paysage urbain en « objet consommant » des classes moyennes et aisées. Cela se concrétise par un déplacement des plus paupérisés⁹⁶. Ces pratiques sont, pour Smith, généralisées dans toutes les villes capitalistes. Les explications fournies ont tout de même quelques limites, car elles supposent de concevoir les choix des individus comme toujours rationnels entre le capital investi et les bénéfices espérés. Or, force est de constater que la gentrification ne résulte pas seulement des choix économiques purement rationnels, mais rentre dans une sphère large de stratégies plurielles de ses acteurs.

Hamnett identifie quant à lui quatre paramètres pour qu'il y ait gentrification : des quartiers propices, une offre pour des gentrificateurs potentiels, un environnement central attractif et une préférence culturelle de la part des gentrificateurs potentiels. Il explique alors la gentrification comme un processus liant offre et demande.

En terme de processus, la gentrification est aussi un processus complexe qui fait d'abord

⁹⁵ Chris Hamnett, Op cit, pages 9-10

⁹⁶ Alain Bourdin, Op cit, page 24.

suite à des changements structuraux repérables. Ceux-ci se caractérisent par la postindustrialisation créée par la diminution des industries traditionnelles et la hausse des emplois autour des services. C'est ce processus qu'a observé Ley, et qui induit une nouvelle classe moyenne « liée à la fonction clé des grandes villes » (Ley, op. cit.).

Puis, seconde étape, cette évolution engendre un groupe de gentrificateurs potentiels qui s'accroît au fur et à mesure que grandit la division sociale et spatiale du travail. C'est ici que rentre en jeu la production des préférences consommatrices et culturelles des gentrificateurs potentiels. Pour ce faire, les centres-villes doivent disposer d'une offre de *propriétés gentrifiables* suffisantes, c'est-à-dire de logements à acquérir en propriété. Les logements sont censés être vétustes car le capital a abandonné le centre-ville avec le mouvement d'exurbanisation et de décentralisation. Et c'est ici qu'intervient que la théorie du « rent gap ». Une ville doit aussi proposer une *offre urbaine* aux gentrificateurs potentiels et des prêts d'accès à la propriété doivent leur être accordés pour investir dans le centre.

Enfin, pour qu'il y ait réellement gentrification, il faut une demande effective. Celle-ci va choisir de vivre en centre-ville, soit par choix financier (moins cher que dans les suburbs), soit par une préférence pour la vie urbaine renvoyant à des investissements par du capital culturel ou social des gentrificateurs potentiels. La production de la demande dépend du marché de l'emploi et de sa structure au sein de la ville, de la démographie des ménages, d'une adaptation des formes urbaines aux classes moyennes et d'un style de vie « plus urbain »⁹⁷. Pour Hamnett, tout se joue dans la production de gentrificateurs potentiels, donc dans la capacité de passer à une post-industrialisation économique et culturelle. Il a réussi à rassembler deux courants de pensées radicalement opposées pour en faire une explication solide du processus, en se plaçant plutôt du côté de la demande. Néanmoins, son explication n'éclaircit guère le rôle essentiel des pouvoirs publics, de plus en plus déterminant dans le processus de gentrification.

Sur ce plan, l'apport de la recherche francophone sur la gentrification vient compléter les connaissances. En dehors des débats sur l'élargissement ou la restriction du concept, ces études viennent transposer l'analyse anglo-saxonne sur le contexte français. Ainsi, on remarque déjà un décalage temporel du phénomène entre la métropole parisienne, en retard dans son adaptation aux nouvelles formes du capitalisme, comparé à Londres et New-York (Bidou, Sassen). Assez tôt, les sociologues français ont essayé de comprendre la gentrification par l'étude des gentrificateurs au détriment de celle passant par l'espace. Bourdieu en tire une définition de « petite bourgeoisie nouvelle » regroupant les métiers du tertiaire³⁶. Bidou-Zachariassen, quant à elle, pense que si ces individus ont un profil économique assimilable à de la « petite bourgeoisie », leurs valeurs culturelles sont toutes autres. Ainsi, la fragmentation des rapports sociaux, liée à la division des tâches et au démantèlement dans les entreprises de « l'esprit collectif », a donné, pour une partie de la population du secteur tertiaire une non visibilité et une perte de l'identité sociale. Cela s'est alors transformé dans l'espace et le temps en un investissement important dans les aspects résidentiels et du quotidien. Les rapports socio-spatiaux, quant à eux, se cristallisent dans la valorisation de la mixité sociale, l'entraide, le multiculturalisme, la valorisation du bâti ancien, la vie locale, « l'authenticité des gens, des relations (et) des bâtiments ».

On en tire en fait, de multiples « sous-socio-types » de gentrificateurs à travers les contextes dans lesquels ils s'inscrivent : ceux qui présentent les caractéristiques de petites classes

⁹⁷ Chris Hamnett, Op cit, page 18.

moyennes à fort capital culturel et qui recherchent le côté convivial et historique du quartier populaire, ceux de l'ancienne couche populaire qui veulent accéder à tout prix à la propriété. Ou encore d'autres personnes plus précaires qui sont contraints de se loger quelque part, qui voient dans le quartier populaire comme un lieu de vie un peu bohème, où ils s'investissent dans de nouvelles pratiques de l'espace, donnant à ce lieu un caractère « branché » (Authier, op.c it.). Ou encore une population constituée de classes supérieures et aisées qui travaillent dans les secteurs innovants, venant s'installer après l'amélioration de l'image du quartier que l'on nomme Yuppies (Lehmann-Frich) ou gentrificateurs fortunés (Authier). Anaïs Collet montre, quant à elle, que la définition de gentrificateurs est conditionnée dans le cadre dans lequel l'étude est effectuée et par l'évolution du processus dans lequel les acteurs s'inscrivent⁹⁸.

2.3.4. Le rôle des politiques urbaines.

Alors que dans les années 1970 d'abord à Londres, à New York, puis à Paris les gentrificateurs potentiels pouvaient faire partie des couches moyennes, des artistes, un peu « aventuriers du quotidien » (Bidou 1984), considérés comme une anomalie au système dominant, ils font partie aujourd'hui d'une catégorie sociale aisée et supérieure, incités à vivre en ville par des politiques de réhabilitations et de rénovations urbaines et d'une forte dose de marketing urbain (Fijalkow, Bidou, 2003). Dans l'analyse de Chris Hamnett, le rôle des politiques publiques dans la rénovation du stock de logements a été sous-estimé. L'auteur mentionne l'importance de ces derniers, mais ne les fait jamais intervenir dans le schéma explicatif de la gentrification. Depuis quelques années de nombreux chercheurs ont révélé l'influence des politiques urbaines dans le processus.

Après les travaux datant déjà d'Henri Coing sur la rénovation urbaine, qui démontraient que le changement dans les formes et dans la nature des habitats et des activités résidentielles, provoquait une redéfinition du quartier induit par un changement social des habitants et de l'organisation socio-spatiale de celui-ci, Neil Smith conçoit la gentrification, à partir des années 1994, comme une politique généralisée à travers les rénovations (dans les textes « régénérations ») urbaines⁹⁹⁴⁵. En effet il ne la présente plus seulement comme un phénomène sporadique propre aux villes globales, mais comme une évolution brutale, horizontale et verticale, du phénomène touchant toutes les hiérarchies des villes, menée par des imbrications très étroites entre les politiques publiques et les promoteurs dans le cadre des partenariats public-privé. Ainsi, après avoir été ancrée par les stratégies privées, pour profiter du différentiel de loyer, la gentrification est aujourd'hui assumée et généralisée par les acteurs publics comme une stratégie de développement afin de faire partie du « réseau globale des villes compétitives ». En utilisant un vocabulaire mélioratif, la/le « rénovation, redéveloppement » des quartiers, et une légitimation de l'action contre le déclin des villes, la gentrification s'impose comme un objectif primordial des politiques urbaines. En effet, les villes majeures, mais aussi les villes secondaires, ont pour une large majorité (dans les pays occidentaux) entrepris ce genre de projet¹⁰⁰.

Au niveau des politiques d'urbanisme, la déréglementation a d'abord facilité la venue

⁹⁸ Anaïs Collet « Sociologie des acteurs de la gentrification des quartiers anciens centraux d'hier et d'aujourd'hui », article internet, GRS-Université Lyon II, http://resohab.univparis1.fr/jclh05/article.php3?id_article=20.

⁹⁹ Neil Smith, Op cit, page 48.

¹⁰⁰ Mathieu Van Criekingen « Comment la gentrification est devenue, de phénomène marginal, un projet politique global », revue Agone, Numéros 38-39, 2008, « Villes et résistances sociales », pages 71-88

des promoteurs. Puis, dans certaines villes, de grands projets publics (musées, résidences haut-de-gamme, marina...) ont encouragé les partenaires privés à investir dans le parc immobilier urbain juxtaposé aux embellissements. Mathieu Van Criekingen note que « la gentrification est de plus en plus assumée par ses promoteurs publics comme l'objectif à atteindre. Ainsi, les réticences à encourager (en connaissance de cause) des processus menant à l'éviction des classes populaires régressent, en même temps que sont démantelées les politiques keynésiennes, notamment en matière de logement social. »⁴⁷ De plus, il semble évident que la gentrification est une stratégie européenne. En effet, à travers les programmes de rénovation URBAN II et surtout dans les revendications de la Charte de Leipzig, les villes de l'Union sont tenues d'imposer un cadre de vie et une offre de logements disponibles pour les classes moyennes et aisées sur du long terme. La compétitivité des villes n'est plus seulement basée sur l'idée d'attirer des acteurs économiques, mais sur celle de réaliser des investissements importants dans les quartiers défavorisés par des politiques de rénovation venant ainsi répondre aux exigences des gentrificateurs. Le problème n'est pas tant d'investir en masse dans les lieux urbains paupérisés, mais de satisfaire les bénéfices du marché et l'intérêt fiscal des villes, au détriment d'un déplacement des plus modestes et une redéfinition totale des quartiers rénovés (dans sa population, son organisation sociale, ses fonctions...). La rénovation est aussi la preuve d'une certaine « spéculation capitaliste » des besoins des villes dans une dichotomie persistante du « laisser faire » et mourir, et d'une nécessité de la rénovation pour survivre et s'intégrer au système.

En relation avec les projets de « renaissance urbaine » initiés par le New Labour en Grande Bretagne et largement imités dans les autres villes du continent, ces politiques urbaine se sont massivement appuyé sur des pratiques de marketing urbain. D'un côté, il s'agit de vanter les avantages pour les classes moyennes et aisées de vivre en ville, avec des publicités mettant en avant les services disponibles en termes d'offres culturelles, de loisirs, et aussi de style de vie : la campagne dans la ville, beauté de l'architecture de la ville, Ville d'Art et d'Histoire...D'un autre côté, il s'agit de jouer sur l'offre en cédant une partie du terrain municipal, ou des logements après expropriation des occupants, à des prix relativement bas en insistant sur les marges profitables possibles pour les investisseurs. Les autorités publiques jouent donc un double rôle. Non seulement elles attirent la demande (les individus) par des publicités répondant aux attentes de la classe moyenne, mais elles donnent aussi à l'offre (promoteurs) la possibilité de se faire une marge pour des bénéfices confortables après les aménagements. La théorie de R. Florida joue un rôle décisif dans ce processus de marketing urbain. Pour lui, les villes se hiérarchisent selon le taux de « classes créatives » qui y vivent. Cette typologie de la classe créative est assez large. Elle prend en compte les artistes, les designers, professions intellectuelles... En résumé, tous les individus qui se réfèrent à un usage intellectuel important dans leurs activités professionnelles. La théorie de Florida est de plus en plus reconnue, notamment aux Etats-Unis, où de nombreuses villes ont adopté ses conseils dans le but d'attirer cette classe créative. L'auteur prodigue des conseils aux villes demandeuses et établit des hiérarchies de villes créatives afin de stimuler la concurrence. La classe créative a, selon lui, une préférence culturelle et consommatrice pour la vie en ville. Mais pour l'attirer et la retenir, il est cependant nécessaire que les villes engagent de vastes plans de rénovation urbaine répondant à ses attentes⁴⁹. Le marketing urbain se spécialise donc pour attirer les classes moyennes et créatives. Celui-ci est le fruit de représentations et de théories donnant des résultats économiques parfois douteux et encourageant la gentrification.

La rénovation urbaine présente des similitudes avec le marketing urbain. Ils cherchent

tout deux à attirer une nouvelle population dans sa structure socio-professionnelle. Or pour pouvoir l'attirer et lui donner les moyens de jouer son rôle, il est essentiel de modifier à la fois l'espace morphologique, l'espace physique et l'espace social. Le changement de population est à la base de toute opération de rénovation urbaine. C'est ainsi, par son biais que l'espace se fonctionnalise dans des logiques socio-économiques adaptées, entraînant un développement du secteur immobilier dans le privé et conduisant tout droit vers un « marquage de l'espace susceptible d'entraîner l'ensemble de la ville dans le sillage de la modernité, l'économie tertiaire et quaternaire, et la résidence pour les nouvelles couches supérieures. »¹⁰¹

Dans le cas de l'objet de cette recherche POPSU, s'attachant aux dynamiques socio-spatiales au sein d'un espace très localisé (un quartier de gare), il n'est alors pas possible de calquer des théories trop généralistes. Nous devons au contraire, faire preuve d'une étude approfondie, notamment des acteurs sociaux dans leur espace. Quelles modifications socio-spatiales les formes de gentrification ont-elles donc induites sur le quartier Gare rennais ?

Nous tenterons donc de répondre à l'hypothèse suivante : alors que la ville de Rennes connaît une phase de métropolisation et que la gare devient objet central des objectifs de rénovation urbaine, les dynamiques socio-spatiales traduisent un processus de gentrification n'offrant pas une description univoque de son état d'avancement au sein du quartier. Ces différences se traduisent par l'hétérogénéité des entités morphologiques, sociales et fonctionnelles propres à un quartier Gare. Nous supposons aussi que la gentrification est variable selon le moment et l'espace étudiés, mais qu'en tant que processus elle se construit en différentes phases impliquant à la fois un rôle des gentrificateurs (individus) mais aussi des politiques urbaines (rénovations urbaines, cadre législatif et politique). Enfin, nous supposons que la gentrification atteint son paroxysme lorsqu'elle intègre pleinement des effets de triage urbain ségrégatifs et une légitimité de l'action politique à sa production. Quelles formes spatiales prend donc cette gentrification sur le quartier Gare ? En quoi l'étude des gentrificateurs permettrait de comprendre le processus dans ses différentes phases ? La gentrification a-t-elle atteint son paroxysme ?

Les résultats présentés ici choisissent de ne considérer qu'une partie du phénomène : la dynamique des prix de l'immobilier et les figures sociales de la gentrification.

2.4 Dynamiques des marché immobilier : un éclairage sur le secteur Sud Gare.

Nous ne pourrions malheureusement pas ici vérifier la théorie du différentiel de loyer de Neil Smith, ne disposant pas de données suffisamment précises. Néanmoins, à partir de données indirectes (entretiens auprès d'agence, données de l'agence d'urbanisme), une

¹⁰¹ Mathieu Van Crielingen, Op cit, pages 71-88

série d'analyses peuvent être posées portant 1) sur l'évolution de la structure des prix de l'immobilier b) sur les caractéristiques renouvelées des profils de « gentrificateurs ».

Alors que la partie Nord Gare aurait dû porter la dynamique de la gentrification par sa situation centrale, et le Sud se laisser « tirer », il n'en est rien. En effet en comparant l'évolution des CSP sur les deux zones, c'est l'inverse se produit. Le Sud Gare, alors en-dessous de la moyenne de la ville en 1982 (9.86% contre 13.33%), dépasse cette dernière en 2008 (20.56% contre 18.05%), avec un taux de variation de plus de 108% durant cette période. Le Nord Gare quant à lui enregistre une régression en cadres et passe à un taux important de 23.22% (10 points au-dessus de la moyenne de la ville de 1982) à un taux actuel moyen de 22.27% (3.80 points au-dessus de la moyenne de la ville de 2008), son taux de variation devient négatif à -4.11%. Cependant la partie Nord reste au-dessus de la partie Sud, même si l'écart a fondu (de 14 points au-dessus en 1982, à 1.5 points de plus environ en 2008). Nous sommes donc en face d'une double dynamique : la partie Nord historiquement plus « bourgeoise » freine le processus de gentrification, alors que le quartier Sud « populaire », l'accroît. La partie Nord a perdu des points dans la population de ménages de cadres, ce qui est essentiellement dû à une variation négative très importante de la zone Colombier, rendant impossible le fait de parler de manière générale de gentrification sur l'ensemble de la zone Nord. Nous nous concentrerons donc ici sur ce secteur Sud.



Photo 1 (gauche) : Au nord, des appartements neufs.
 Photo 2 (droite) : Au sud, des maisons de caractère réhabilitées.

2.4.1 Une hausse largement amorcée des prix de l'immobilier

C'est d'abord le contexte urbain du foncier et de l'immobilier qui explique la distribution de la population, par un « mécanisme de tri urbain ». Habiter la zone Sud Gare, espace péricentral ne serait pas, forcément « un choix naturel », mais le résultat d'une mise en concurrence entre des classes sociales de la ville pour l'accès au logement individuel. Alors qu'à Rennes, moins de 16% des habitations sont des maisons, la stabilité de leur occupation est forte. En 2010, aucune maison d'occasion sur le centre rentre dans une transaction, au sein de la commune le marché des transactions immobilières des maisons d'occasions se situe au plus central sur le péricentre, et il est particulièrement faible (aux alentours de 200 transactions en 2009 et connaît une baisse

tendancielle). Les prix de l'échange immobilier pour une maison d'occasion se situent alors généralement aux alentours de 300 000 euros et pour les maisons T6 plus, à 404 050 Euros¹⁰². Comparé à ceux de 1999, les prix ont doublés. Paradoxalement, alors qu'elles sont plus onéreuses, les maisons d'occasion sur Rennes sont plus dégradées que celles des couronnes¹⁶⁸, nécessitant à l'acquisition, des travaux de réhabilitation, rénovation par extension, voir d'une démolition-reconstruction. Au coût important de l'achat, s'ajoutent souvent des dépenses très importantes pour adapter le logement. Karine Masson habitante du quartier et propriétaire d'une agence immobilière locale constate cette évolution :

« j'ai acheté en 1998 ma maison, à l'époque où on était en franc, les maisons les moins chères se vendaient à 300 000 francs maisons en pierre avec jardin et les plus chères 800-900 000 francs, et ce n'est pas si vieux que cela, ça fait 14 ans. Entre 50 000 et 150 000 euros donc. Donc ça a largement plus que doublé. Une maison à rénover aujourd'hui on est autour de 300 000 400000 euros. Je ne sais pas si vous faites les calculs en euros, ça à beaucoup plus que doublé, c'est absolument phénoménal...400 000 euros pour une maison qui a été abattue, c'est donc 400 000 euros pour le terrain...Comme en plus ces maison là ne sont pas toujours très fonctionnelles, elles ont beaucoup de charme mais il faut souvent faire des extensions etc... »

Le prix des maisons semblerait alors « rattraper » les prix du centre mais il faut surtout remarquer la qualité de l'évolution. En effet la montée des prix immobiliers n'est pas linéaire, elle offre un caractère d'hyperbole par sa brutalité. Nous ne pouvons déterminer avec certitude les périodes marquantes de l'évolution à cause du manque de données, mais le prochain chapitre s'efforcera de remarquer les phases à travers une autre méthode l'analyse. Le manque de stock disponible, la patrimonialisation du secteur et la stabilité de l'occupation sont facteurs de l'évolution des prix. L'offre est ainsi très peu disponible, alors que la qualité de la demande augmente de manière très brutale avec l'arrivée massive de classes sociales supérieures favorisant la mise en concurrence du parc de logement. La montée des prix de l'immobilier amène rapidement à une forme de ségrégation socio-spatiale où ceux ne pouvant s'offrir « le luxe » de la propriété maison-jardin sur le quartier font le choix du périurbain ou du secteur locatif sur la partie Nord. Hervé, ouvrier de 34 ans, et sa femme infirmière de 31 ans, parents d'un petit garçon, installés pour le moment dans un appartement sur notre secteur Nord (îlot numéro 2), feront malgré eux, le choix du périurbain :

« Là on avait vraiment besoin d'être sur Rennes et du coup on a racheté quelque chose mais à 10-15 km de Rennes. -Le Rheu, Mordelles. (...) En fait on ne souhaitait pas venir sur Rennes en appartement au début, on voulait racheter une maison, et du coup quand on a fait le tour, le quartier Ste Thérèse nous intéressait par rapport à l'école de notre fils et à l'accessibilité pour mon travail, et on s'est vite rendu compte que ce n'était pas du tout notre budget, du coup on s'est rabattu sur la location et en appartement. -Oui l'aspect petite maison, petit terrain c'est ça que l'on voulait. -Nous c'est vraiment la première que l'on vit en appartement donc on voulait vraiment une petite maison au début. -Je pense qu'avec une petite maison sur Ste Thérèse on serait resté, quitte à percer un peu le budget. On aurait fait une petite maison bobo quoi. On serait resté sur Rennes mais du coup on a acheté à l'extérieur qui est quand même très cher, mais un peu plus accessible tout de même. » (Entretien 6 îlot 2.)

Même des couples à forts revenus, occupant des emplois de cadres ne peuvent plus venir s'installer. Mireille, cadre, tout comme son mari, proche de la retraite (avec un revenu entre 7000 et 8000 Euros par mois), ont vendu un appartement rue Dupont Des Loges. Face aux prix pratiqués sur le secteur Sud proche Gare, ils ont préféré s'installer dans le

¹⁰² « Observatoire de l'habitat de l'aire urbaine de Rennes : synthèses des marchés », Audiar, Janvier 2012. PDF, 8 pages.

secteur locatif au nord :

« Ici on est locataire alors c'est un prix de location. Ste Thérèse c'est pour acheter, on a visité deux trois maisons mais c'était beaucoup trop cher. » (Entretien 8 ilot 2)

L'accession à la propriété (souvent vue comme une ascension sociale) d'une maison-jardin ne se fait donc pas aisément. On suppose alors que les ménages ouvriers sont ségrégués et partent dans le périurbain à cause des prix de l'immobilier des maisons-jardin sur le secteur Sud. Mais même des cadres « assez fortunés » ne peuvent y habiter. Les prix pratiqués font-ils rentrer le secteur Sud dans une autre dimension de la gentrification ?

2.4.2 Concurrence inter-métropolitaine

Avec le projet Eurorennes, une de nos hypothèses de départ était qu'une population francilienne viendrait peu à peu au fil de l'avancée des transformations urbaines résider à Rennes. Si la ville ne tend pas à devenir une « banlieue parisienne »¹⁰³, sa nouvelle « attractivité temps » pourrait bien en constituer un des « avantages comparatifs ». Karine Masson, semble avoir en effet constaté l'effet d'annonce sur une clientèle parisienne :

« Dans la mesure où je n'ai pas une maison en dessous de 300 000 euros et encore c'est une maison de 80 m² avec terrasse... Forcément la clientèle est une clientèle de cadres et cadres supérieurs. Et depuis un an, un an et demi (et j'en ai parlé avec un client qui travaille à la SnCF et qui me disait que ça correspondait avec l'annonce faite par du train à très grande vitesse,) on a en plus de cela une clientèle parisienne....avant, il y a eu une évolution progressive avec les cadres et cadres sup et maintenant c'est une clientèle parisienne, si ce n'est pas des parisiens c'est une population qui va travailler à Paris tous les jours... Souvent des professions qui peuvent s'organiser, avec des chercheurs d'ailleurs. J'ai des tas de métiers, même des gens qui travaillent dans des ministères à Paris. Et du coup quand je leur vends un bien ils sont vraiment en train de chronométrer le temps de la porte de l'appartement, de la maison à la porte du train, ils sont vraiment dans la recherche d'une très grande proximité du train. Mais compte tenu des prix il y a toute une catégorie de clientèle que je n'ai pas et je m'en aperçois peut être plus à la location et quand je parle avec d'autres agences. »

Ainsi la concurrence sur le marché immobilier dans le parc de logement des maisons sur le quartier Gare de Rennes, n'est pas seulement à analyser dans un rapport vertical de la stratification sociale, mais aussi dans un rapport horizontal de compétition entre les populations des territoires. La dynamique de la gentrification actuelle n'est alors pas seulement le fruit d'une diffusion-expansion des classes aisées du centre-ville, ni un phénomène spontané qui suit un cheminement linéaire. Elle est aussi une diffusion des structures hiérarchisées entre métropoles, conduite par la mise en réseau et la proximité horaire qu'offrent les services de la Gare. Celle-ci devient alors le noyau central d'une *gentrification inter-métropolitaine*. L'annonce de l'arrivée du TGV suscite déjà beaucoup d'intérêt chez les franciliens, qui pensent trouver à Rennes une qualité de vie incomparable avec celle en région parisienne. Et 1h30 de trajet en train ne vaut-elle pas mieux qu'1h30 entre la voiture et le RER ? On peut supposer que cette nouvelle demande dérègle les prix du marché local, car le pouvoir d'achat d'un ménage travaillant à Paris est en moyenne plus important que celui des actifs rennais.¹⁰⁴

Du côté de l'offre de logements (souvent des propriétaires particuliers), les quelques

¹⁰³ En référence aux débats locaux à ce sujet, l'ancien maire de Rennes étant « monté au créneau » via la presse pour démentir une telle évolution.

¹⁰⁴ « Les tendances de l'immobilier par les notaires d'Ille-et-Vilaine », chambre des notaires 35, Notaires de France-Perval, 2011, PDF, 54 pages.

ventes se font parfois en tirant profit des avantages des nouveaux arrivants afin de pouvoir dégager un gain maximum :

« Il s'est vendu récemment une maison qui était clairement à abattre mais avec le terrain exposé plein Ouest de 340m², ce qui n'est pas énorme. J'avais estimé entre 310 et 320 000 Euros ce que je trouvais déjà une très bonne somme, les vendeurs m'ont un peu ricané au nez en me disant « on trouvera bien des parisiens, votre estimation est bien top basse » et visiblement ils auraient plutôt effectivement vendu aux alentours de 400 000 euros le terrain. Ça veut dire qu'en face il y a forcément des clients qui ont des budgets aux alentours d'un million d'euros pour prévoir la démolition, la reconstruction et l'aménagement du jardin. Alors effectivement même moi qui suis installée depuis très longtemps sur le quartier, il se passe des choses que j'ai du mal à saisir et qui pour moi dépassent tout entendement. »

La gentrification progressive du parc des maisons d'occasion a ainsi créé non seulement un phénomène de concurrence entre les classes sociales du territoire mais aussi entre les territoires. Plus les réseaux inter-métropoles s'accroissent, plus les dynamiques sociospatiales sont imbriquées dans un jeu inter-métropolitain.

2.4.3 La confirmation d'un marché de réseaux et dynamique de « contagion »

Enfin, il est apparu clairement que la concurrence pure et parfaite entre un offreur et un demandeur n'existe pas sur le quartier. En effet, déjà en 1991, Rémy Allain avait pu remarquer que les transactions immobilières s'effectuaient entre les ménages d'un même réseau. Ces réseaux sont sous-jacents à une transmission d'une information informelle sur un bien en vente, qui passe dans un cercle autour de la famille, des amis, des amis des amis... Il apparaît alors que les personnes les mieux informées du marché seraient celles bénéficiant d'un réseau solide sur le quartier et pouvant, bien sûr, assumer les coûts d'une transaction monétaire. Les plus modestes, s'ils peuvent éventuellement faire partie de ce réseau, n'auront pas les moyens d'aboutir à leur requête. Mais entre gentrificateurs, il se pourrait que l'information, voire la « cooptation »¹⁰⁵ de réseau fonctionne et aboutisse à un regroupement spatial réticulaire. Il y a alors une formation de « niche » d'un certain parc de logement particulier, témoin de la gentrification sporadique¹⁰⁶. C'est en partie ce que Jeannine Huon, responsable d'une association locale, a pu observer :

« Je vous conseille d'aller voir ce qui se passe dans le jardin de Villeneuve le jour de la fête de la St Jean vous verrez des gens, des familles nouvelles avec des enfants qui fréquentent des établissements scolaires. Ils sont réunis, il y a des transactions immobilières qui se font à l'occasion, c'est un secteur très informel ».

Ce qui a été également répercuté à travers un autre entretien :

« À la naissance de notre premier enfant on s'est dit que ce serait bien de trouver une maison et on a cherché dans le quartier et pareil on a trouvé relativement vite et....en fait la maison n'était même pas en vente encore et....on en a entendu parler donc on a été intéressé voilà donc on a négocié avec l'agent immobilier qui s'en occupait mais qui n'avait pas encore mis la maison dans les petites annonces »

Nous supposons alors que la gentrification d'un territoire se « transmet » : elle est « contagieuse », et doit être analysée aussi sous une approche réticulaire, ce qui pourrait s'avérer comme innovant et constructif pour cette question scientifique.

¹⁰⁵ Authier et Grafmeyer, Op cit, page 54.

¹⁰⁶ Neil Smith, Op cit, page 57

Cette partie a permis de décrire la logique spatiale du processus de gentrification comme une diffusion-expansion sur un modèle centre-périphérie, s'ancrant sur les quartiers péricentraux. Cependant, force est de constater que ce dernier n'est pas linéaire. En effet, les différences de dynamiques montrent un caractère progressif sur le nord-est mais répulsif sur le nord-ouest. Le phénomène est dual entre les anciennes (à l'ouest) et les nouvelles (à l'est) zones rénovées. La rénovation urbaine influence donc fortement les dynamiques sociospatiales. Au sud, l'éviction de la classe populaire d'origine, liée à la restructuration spatiale des activités économiques, a provoqué une baisse démographique et a libéré des logements dégradés. Il y a ainsi eu un phénomène d'invasion-succession qui se consolide peu à peu. Les propriétaires réhabilitant de manière individuelle, nous laisse penser à un phénomène spontané, résultant d'une dépendance vis à vis de l'offre de logements individuels.

Tableau 6 : Les phases de la gentrification

Avant 1990	Valorisations du quartier	Entre 1990 et 2005	Valorisations du quartier	Après 2005	Valorisations du quartier
<p>Gentrification sporadique et spontanée. Cadres moyens et professions intermédiaires. Baisse structurelle des emplois industriels Fin de la vie ouvrière de quartier (ex : fête des fleurs). Population vieillissante et début de remplacement par des familles. Prix des maisons abordables, à moins de 100 000 euros.</p>	<p>Morphologique : Amélioration du bâti. Précurseurs de la patrimonialisation. Sociale : Nouvelle culture urbaine anti industrielle et périurbaine par le milieu associatif, et réappropriation du village dans la ville. Ambiance conviviale. Fonctionnelle : Centre Colombia</p>	<p>Gentrification implantée et en extension. Cadre et inter-métropolitains qui recherche l'aspect social (le village) et fonctionnel (la gare) Hausse forte de l'emploi tertiaire. Baisse emploi industriel Fragmentation des commerces traditionnels Mobilité douces valorisées Remplacement de la population. Prix des maisons en hausse, mais toujours abordables. (entre 100 et 200 000 euros).</p>	<p>Morphologique : Patrimonialisation du bâti. Sociale : Solidarité entre les ménages. Apparition des fêtes de quartier. Effectifs scolaires en hausse Fonctionnelle : Infrastructures culturelles sur le Nord. Ouverture de la gare sur le Sud.</p>	<p>Gentrification en voie de généralisation. Cadres supérieurs rennais et inter-métropolitains. Secteurs de l'innovation et du tertiaire supérieur en hausse. Disparition emploi industriel sur secteur Gare. Restriction automobile. Coût des maisons élevé: entre 300 et 700 000 Euros.</p>	<p>Morphologique : Suite patrimonialisation, et rénovation du bâti New Urban gentrification (la Courrouze , Alphonse Guérin) et autes ZAC. Sociale : Entre-soi sélectif. Représentations culturelles et fêtes de rues généralisées. Fonctionnelle : Piétonisation de l'espace public. Petits cafés « boboisés ». Projet Eurorennes : tertiaire + PEM. Infrastructures culturelles sur le Sud.</p>

Cela se vérifie dans les entretiens que nous avons passés sur des îlots ciblés. En effet, tous nos propriétaires interrogés sur le Sud ont réalisé des travaux de réhabilitation ou de rénovation individuelle. Ils représentaient pour la plupart des ménages familiaux de personnes actives et en retraite pour certains, avec des durées d'occupation hétérogènes (de moins d'un an à plus de 20 ans). Quelles sont alors les phases de ce processus ? Trois figures permettront d'en rendre compte. Nous analyserons ainsi trois figures de gentrificateurs, dépendant chacune de « phases » que nous déterminerons par rapport à l'évolution physique de la gare de Rennes. Par défaut, nous n'utiliserons pas les données de types transactions immobilières, leurs usages auraient certainement été plus explicatifs des différentes « phases ».

2.5. Trois figures de gentrification.

A travers les enquêtes menées, trois profils ou trois « figures » de gentrificateurs ont été identifiés. Celles-ci, au moins pour les deux premières, sont relativement bien connues. Néanmoins, leur repérage permet de travailler de manière fine les dynamiques sociales du secteur d'étude. Présentons-les brièvement. La première catégorie est celle des « pionniers », qui ont plus de 20 ans d'ancienneté dans leur logement. Galvanisés par l'idéal pavillonnaire de posséder une maison avec jardin, modèle d'un cadre éducatif et d'épanouissement familial, régulé par une socialisation à travers des parcours personnels mais aussi d'une culture (cinématographique, littéraire...), la maison devient indispensable pour satisfaire leurs parcours de vie. Comme le souligne Patrick Le Guirriec, l'installation de gentrificateurs peut être aussi de considérer le choix résidentiel comme une reproduction des formes pavillonnaires à l'intérieur de la ville (Le Guirriec, op. cit). Au niveau du profil socio-professionnel, ces ménages présentent le point commun d'exercer une double activité. Celles-ci sont pour la plupart des emplois de profession intermédiaire ou de cadre moyen. (Nous avons ainsi fréquemment rencontré des professeurs), mais aussi des jeunes (à l'époque de l'installation) des métiers de la santé (dentiste, médecin).

La seconde catégorie est celle des « consolidateurs », qui ont de 5 à 20 ans d'ancienneté dans leur logement, regroupant des résidents avec un profil de cadre et de ménages familiaux, doté un profil socio-culturel très proche des précédents, et ici encore inscrit dans la recherche d'une maison-jardin en propriété alors qu'ils vivaient auparavant en tant que locataire dans un appartement. Les revenus sont cependant en moyenne plus élevés.

Enfin, la troisième catégorie, les « néogentrificateurs », a moins de 5 ans d'ancienneté dans leur logement. Ils occupent tous (au moins pour une personne dans le ménage) des emplois de cadres et disposent de doubles revenus, hormis pour les propriétaires de l'appartement qui sont employés.

Nous retrouvons entre les trois profils que nous avons déterminés, certains chevauchements entre ces groupes. Cependant on ne peut nier d'un caractère social hiérarchiquement évolutif, qui justifie la gentrification. Si cette méthode d'identification peut sembler assez peu rigoureuse, nous supposons qu'il peut tout de même nous permettre de comprendre le mécanisme socio spatial de la gentrification à travers la connaissance des stratégies résidentielles et leurs corrélations avec les valorisations du quartier.

2.5.1 Les « pionniers »

A travers les entretiens, il apparaît nettement que l'installation dans le quartier de cette première figure n'est pas nécessairement lié à un choix volontaire mais résulte de calculs entre les avantages fournis par le quartier en termes de prix et de proximité au travail et loisirs. Ces deux constats révèlent en fait une demande des avantages de la centralité sans ses inconvénients de coûts du fait d'habitations plus modestes.

2.3.1.1 Un fort déterminant économique.

Outre le fait que ce secteur présente un des taux les plus élevés du parc de logement des maisons-jardin sur Rennes, il présentait aussi à l'époque un caractère attractif en termes

de prix. Une raison essentielle de l'installation est caractérisée par l'aspect marchand du logement, indissociable à sa valeur du sol¹⁰⁷¹⁹¹. Deux données sont alors rentrées en jeu. Il y a, à la fois la dégradation des habitations, qui, comme le dit N. Smith fait que « la rente foncière liée aux usages actuels du sol est substantiellement inférieure à celle qui pourrait être capitalisée si l'usage du sol changeait »¹⁰⁸. Ainsi, le stock de logement dégradé de l'époque provoque des valeurs moindres que les valeurs potentielles s'il était rénové ou réhabilité, par rapport à la position du sol dans la structure urbaine. Ceci a eu un impact déterminant dans la distribution des catégories d'habitant par rapport à la structure foncière. C'est ainsi que les ménages installés depuis plus de 20 ans, sans grandes ressources économiques n'ont eu guère d'autres choix pour pouvoir jouir d'un bien maison-jardin que d'investir dans un parc dégradé. Or, il se trouve que la zone Sud présentait cette caractéristique, Au vu du niveau de confort présenté dans le PLU en 1990. D'autant plus qu'avant 1990 la valeur du sol était moindre car l'ouverture de la gare sur le sud n'était toujours pas effective. Quoi qu'il en soit, les ménages ont dû venir s'installer sur cette zone, souvent contraints par les prix pratiqués sur d'autres quartiers :

« Le quartier a-t-il eu une influence dans ce choix (du logement)?

Non. Par rapport au prix et le quartier par voie de conséquence, sinon ce n'est pas le quartier qu'on aurait choisi. Je ne connaissais pas Rennes, je cherchais par annonce et pas du tout dans ce quartier là, je cherchais du côté du Thabor comme je trouvais ce coin très agréable. » (entretien 10, îlot 3)

« Ce qui a fait ce choix là c'est qu'on nous a dit ici que la maison correspondait etc.... mais à la limite si j'avais les sous j'aurais plus chois Jeanne d'Arc par exemple qui est un peu un quartier comme ici mais dans un coin différent, plus d'ailleurs vers le centre-ville ... Pour moi le quartier n'a pas eu d'influence, pour moi c'est plutôt l'inverse. » (entretien 9, îlot 3)

Les ménages investissent alors toutes leurs économies dans l'achat du logement (ou plutôt du terrain) et dans ses mises aux normes en termes de confort et de modernité, ce qui se concrétise par de lourds travaux de surélévations, des extensions, des aménagements de combles, de caves, de pièces à vivre, de salles de bain... parfois étalés sur plusieurs mois, voire des années, et monopolisant un réseau important d' « amis », réduisant ainsi les coûts de main-d'œuvre.

Si la raison économique est déterminante dans la distribution des couches sociales au sein de la ville, elle n'explique cependant pas les goûts et les valeurs requises pour vivre en ville plutôt que le choix de la banlieue pavillonnaire. Ainsi, le rapport spatial entre espace résidentiel et espace professionnel (ou scolaire) complète la raison des ressources financières disponibles.

2.3.1.2. La proximité domicile-travail, comme distinction d'un mode de vie périurbain.

Le parc de logement de type maison avec jardin, vétuste et ayant nécessité de lourds travaux de rénovation ou de réhabilitation induisant directement un coût pour l'accès à la propriété relativement faible est la première condition pour l'installation d'une

¹⁰⁷ Authier et Grafmeyer, Op cit, page 51-52.

¹⁰⁸ Neil Smith, 1982, p149, dans Anne Clerval « Le logement et l'habitat, éléments-clés du processus de gentrification. L'exemple de Paris intra muros », géographie cités, page 2.

nouvelle population.



Photo 1 (gauche) : Exemple de surélévation sur Ste Thérèse.

Photo 2 (droite) : Exemple d'extension sur Villeneuve.

Seulement, le quartier dispose d'un avantage comparatif de proximité, imputable à l'évolution des structures de la société urbaine. En effet celle-ci lie l'aspiration de cette population à vivre en ville, à son rejet du mode de vie périurbain. L'idéal du « tout voiture » est remis en cause par l'individuation (ne pas reproduire les tendances du groupe d'appartenance) des individus sur les préférences résidentielles dominantes à cette époque du vivre en banlieue pavillonnaire. Les gentrificateurs, par des préférences de proximité entre travail-famille-loisirs, ne souhaitent pas reproduire des schémas de mobilité contraignants. Le temps passé à exécuter des trajets pour les migrations pendulaires est considéré comme « perdu ». Les gentrificateurs cherchent alors à disposer d'un logement dont la localisation permettrait d'optimiser au maximum le temps passé dans la sphère familiale en réduisant le temps passé sur les réseaux de mobilité. Or, d'après la structure productive de la ville de Rennes, le secteur industriel a peu à peu été redistribué à l'extérieur de la ville et de la périphérie proche, au profit des activités tertiaires, secteur professionnel des gentrificateurs.

Pour Jocelyne, assistante sociale :

« Quelles sont les raisons qui vous ont poussée à venir habiter ici ?

C'était pour être près de mon travail. Je travaille Place du Champs de Mars, donc je voulais qu'il y ait au moins un de nous qui soit près de son travail. Le fait que ce soit une maison avec un jardin, c'est quelque chose qu'on recherchait. On est arrivé ici en 1986, c'était peut-être un quartier moins attrayant que ce qu'il est maintenant. Ce n'était pas le quartier qui nous plaisait spécialement. Le fait que ce soit près du centre-ville, ça nous plaisait aussi. Mais c'était avant tout pour être proche du lieu de travail. On a vécu deux ans en location, avenue Janvier, avant de venir ici. » (entretien 6, îlot 6)

Le quartier a, dès lors, présenté un intérêt particulier dans « sa valeur de localisation centrale », ce qui n'est d'ailleurs pas seulement valable pour le secteur professionnel. La proximité se révèle aussi dans les préférences consommatrices de ces ménages. Directement liée aux structures de loisirs, commerciales et de l'offre culturelle disponibles à une distance courte, le quartier donne un caractère de centralité directe. Cependant être proche du centre sans être central offre l'avantage d'avoir à disposition toutes les offres consommatrices dont la ville dispose, sans subir les désagréments des flux, du bruit, des concentrations visibles dans les centres urbains. Parfois, la contrainte de la proximité sur la localisation peut aussi être sociale. Beaucoup des gentrificateurs avant d'accéder à la propriété vivaient au sein de la ville de Rennes en tant que

locataires. Or, pendant ce temps ils ont pu se créer un réseau professionnel et amical dont ils ne souhaitent pas géographiquement s'écarter. Cette proximité rentre dans une sphère plus large du changement des mobilités et du comportement urbain. La mobilité douce ou l'utilisation des transports en commun, si elle ne révèle pas directement du choix de localisation, elle forme néanmoins un gage de qualité de vie et de *distinction* face aux classes moyennes périurbaines. Pour ces ménages, souvent les plus jeunes venant d'accéder à la propriété, elle signifie la libération des contraintes déterminées par l'utilisation forcée des transports motorisés :

« Justement le fait de s'être installé là c'est aussi de pouvoir faire les choses à pied. Pour les enfants quand ils n'avaient pas leur permis, de pouvoir partir sans que les enfants demandent « maman tu peux nous amener ? », c'est un lieu où ils peuvent y aller seul, sans nous, c'est quand même intéressant. » (entretien 2, îlot 3)

2.3.2 Les « consolidateurs »¹⁰⁹.

Contrairement aux précédents, le déterminant économique par rapport au prix n'est plus tellement évoqué ou devient secondaire. Est-ce du fait du rattrapage des prix sur d'autres quartiers ou par la solvabilité suffisante des ménages, ou des deux ? Ce qui paraît prédominer est tout ce qui rattache au calme et à la tranquillité du quotidien mais aussi à l'aspect visuel.

2.3.2.1 Choisir le village

Que ce soit au niveau de la circulation automobile, ou de la proximité avec le collège, le choix du quartier se rassemble dans un agglomérat de raisons à travers des notions de mobilité. Le caractère villageois revendiqué se cristallise dans un premier temps à travers l'exaltation de la pratique des modes de déplacement. Pouvoir faire du vélo dans son quartier, ou laisser jouer les enfants dans la rue devient une des composantes des stratégies résidentielles des gentrificateurs. La piétonisation de l'espace est de plus appropriée comme critère d'une qualité de vie incomparable, voire un devoir citoyen. On peut supposer que le rôle joué par la fabrication de l'image village a été importante. Nous ne retrouvons cependant pas cette notion de mobilité chez tous les interviewés, notamment pour le schéma du trajet domicile-travail :

« J'étais emballée par le quartier, par sa tranquillité, sa proximité au centre-ville, le fait de pouvoir se déplacer à pied ou en vélo. On avait vraiment envie de trouver une maison dans le quartier, ce qui n'a pas été simple. » (entretien, îlot 3)

« (La piétonisation) ce serait le bonheur, avec des pistes cyclables quand même. Je ne changerai pas mes habitudes, déjà je serais plus embêtée avec les voitures, même si c'est à 30 km/h, qui arrivent en vitesse et qui m'affolent avec la proximité du parc avec des gamins qui pourraient traverser, et l'école rue de Binquenais. Ce serait le bonheur total, je n'attends que cela. » (idem)

Ce qui peut paraître anecdotique mais qui présente tout de même un intérêt, est que les garages construits lors des aménagements des maisons, résultant des standards de l'époque, aient perdu peu à peu leur fonction première, au vu de la perte de l'importance

¹⁰⁹ Terme employé par Catherine Bidou Zachariasen dans « le « travail » de gentrification : les transformations sociologiques d'un quartier parisien populaire. » *Espaces et sociétés* numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 107-

que prenait l'automobile dans la sphère résidentielle¹¹⁰. Ainsi, ils se sont transformés en salle de jeu, de musique ou encore plus classiquement de « fourre-tout » :

« Mon mari qui avait installé ses bureaux dans le garage à côté de la maison voulait en faire une salle d'archive, malheureusement il est décédé trop vite et les enfants en ont fait un espace de jeu, et après c'est devenu un lieu de rencontre pour les copains. Maintenant les petits enfants occupent l'espace de temps en temps pour faire des répétitions de batterie. Cette extension était un garage mais qui a été modifié du temps de l'activité de mon mari en bureau, quand le mari est décédé c'est devenu un peu garde meuble des enfants au fur et à mesure de leurs études. A un moment chacun a récupéré ses affaires et puis j'ai fait modifier le bureau en studio qui est loué maintenant. » (entretien, ilôt 3)

2.3.2.2 La gare comme accroche lointaine et proximité certaine.

L'aspect fonctionnel lié à la transformation de la gare et l'investissement d'une ligne de métro a aussi son importance dans l'attraction des gentrificateurs. C'est d'ailleurs peut-être ici la particularité majeure de cette zone, son avantage comparatif : une gentrification indéniablement due à la morphologie et à l'action des premiers gentrificateurs se réappropriant le village ouvrier. Dans un second temps, des atouts fonctionnels majeurs liés à la mobilité et l'accessibilité que procurent les rénovations urbaines et qui se rendent indispensables pour « l'homme réseau » engendré par des aspects structurant de la société actuelle, où la construction des modèles de références (économiques, sociaux, politiques...) n'est plus dans la relation entre une ville et son hinterland, mais dans des connexions inter-métropolitaines, hiérarchisées par des infrastructures de réseaux, dans un rapport du temporel plus que du spatial. Comme le dit Jacques Donzelot (op. cit., p. 69), ils sont à la recherche de l'ubiquité, « ils sont pleinement ici et facilement ailleurs ».



Photo : L'église des Sacrés-Coeurs, ou la ville effacée.
(Antoine Le Seigle)

Un fort attachement au lieu de vie, n'empêche pas une intégration dans le système monde. Si les deux ne sont pas directement compatibles, c'est la recherche d'une localisation tirant les avantages des deux parties, donc « l'ubiquité », qui déterminera l'espace souhaité.

Pour Maya, cadre et mère de famille, ces deux aspects ont été déterminants dans son choix du logement :

« Alors oui y avait vraiment une (raison) impérative c'était la gare, donc c'était forcément autour de la gare. Une maison autour de la gare, on aimait beaucoup le quartier Saint Hélier aussi d'ailleurs, mais vu qu'on est Lyonnais tous les deux on a besoin de pouvoir éventuellement faire un saut ou aller voir les grands parents de temps en temps à Lyon facilement et pour le coup la gare permet avec le TGV un aller retour assez rapide.

Et du coup un peu sur l'environnement du quartier... ?

Et en plus oui le quartier nous a plu parce que c'était très pavillonnaire avec quelques petits immeubles quand même »

La gare devient alors un pôle d'attractivité du quartier, loin de l'ancienne image

¹¹⁰ Pour contredire Le Guirriec, Op cit, page 88

rebutante dont elle était synonyme quelques années auparavant, elle signifie peu à peu un fort ancrage territorial du proche et du lointain, de la ville au village, du local au global.

2.3.3 Les « néogentrifieurs »

Pour ces ménages à fort capital économique occupant des emplois de cadres supérieurs dans le secteur tertiaire, les caractéristiques du quartier ont très fortement influencé le choix résidentiel.

2.3.3.1 Au sud : l'offre urbaine du quartier décisive dans le choix résidentiel.

Les enquêtes menées sur le sud Gare laissent apparaître une forte prégnance des idéaux de proximité du centre et de la maison individuelle avec jardin. L'installation des résidents enquêtés dans cette zone correspond aussi à un phénomène de distinction face à la « petite bourgeoisie » des beaux quartiers historiques de Rennes. En effet alors qu'ils auraient pu s'installer dans les zones « traditionnelles », ils ont préféré choisir un espace résidentiel se rapprochant plus de leur conception, dépendant de leur capital culturel, aux représentations de leurs pratiques futures de l'espace habité. Cela se concrétise essentiellement par le rejet de l'organisation sociale qui fonde les « beaux quartiers ». Ces ménages ne se retrouvent pas dans la nature, ni dans le genre des relations sociales qui conditionnent le style du « bourgeois urbain », réservant une place importante aux aspects des hiérarchies sociales dans le triage urbain. Ils déterminent avant tout leur choix résidentiel à partir d'une réflexion sur la manière dont ils pourraient investir leur capital culturel et social sur un espace qui n'est pas encore stable, homogène, où tout investissement personnel semble comme voué à s'inscrire dans une norme dictée par les représentations sociales de l'espace. Se met ainsi en place une stratégie d'« évitement social » de l'espace bourgeois rennais. Pour Denise et Bernard, originaires de la région parisienne et arrivés il y a moins d'un an sur l'Iris Villeneuve, habiter au Thabor était inconcevable :

« Oui et puis le côté village du quartier quand on a visité Rennes. Au début quand on est arrivé sur Rennes on ne connaissait pas, déjà on c'était dit qu'on voulait être près du centre sans être trop loin, on a fait tous les quartiers limitrophes du centre et puis... plus on allait, plus on se recentrait sur ce secteur : Ste Thérèse, sacrés cœurs [Ca correspondait plus à vos goûts ?] Oui, en termes d'architecture, d'environnement, de gens. On a visité le Thabor, ce n'était pas pour nous. -ça faisait vraiment la province comme on l'imaginait de Paris. On visitait, et on nous annonçait la profession du voisin : « votre voisin est notaire », on s'en fout nous on préfère plombier. Donc voilà, on a visité ce quartier volontairement, on pouvait mais on y est pas allé. »¹¹¹

Ce couple exprime une préférence pour la mixité sociale qui marque une forte distinction d'avec l'espace bourgeois traditionnel. Paradoxalement, ce même couple défend ardemment les mesures favorables à une gentrification du quartier, ou du moins les atouts du cadre de vie et de l'aspect esthétique offerts par la symbiose de l'espace villageois. De manière caricaturale, la mixité est souhaitable mais ne peut être visible dans la forme urbaine. L'intérêt général est alors dimensionné à travers une variante du phénomène « NIMBY²⁰⁵ ». Ceci est d'autant plus exact que, dans les représentations des gentrifieurs, ceux-ci considèrent que le quartier constitue l'espace homogène où se

¹¹¹ Entretien 8 îlot 3

reproduisent les formes sociales. L'affaiblissement des rapports sociaux au sein des classes se reproduit alors dans la constitution d'un espace identitaire, représentatif des normes et valeurs des individus. L'espace habité devient alors fortement emprunt de recherches collectives normées, que l'on peut considérer comme un entre-soi sélectif.

« Peut être que le futur projet gare va modifier la vie du quartier, sa configuration, il y aura des incidences, mais la vie je ne sais pas. La vie telle quelle est maintenant... On a un peu un îlot fermé quand même. Tant que ça reste la gare...enfin... ça dépend si ça pénètre dans le quartier. Tant que ça ne touche pas le patrimoine des maisons. A moins que la mairie décide d'ancrer des immeubles et de raser des maisons a priori. On aime le quartier ancien, village du quartier. S'ils rasent la prison j'ai peur que le quartier soit enfermé par les immeubles, qu'on soit vraiment un îlot qui soit enfermé. A terme est-ce que l'îlot ne sera pas aussi détruit une fois que tout sera boucle autour, c'est un peu l'impression que ça donne. On a l'impression qu'ils veulent construire des immeubles tout sur les grands axes : récupérer la prison, Alma, la rue de Nantes. Après on va se retrouver un peu enfermé. Après est ce qu'on est destiné à être un village de gaulois rasé pour être aussi... Et puis plus de diversités aussi d'un point de vue architectural..., je ne parle pas de population, de mixité, de tout ça, ça c'est forcément le bienvenu, je parle seulement d'un point de vue visuel, architectural. L'idée d'une rupture avec l'environnement. -Oui ...Les deux univers ne se coordonnent pas. -S'harmonisent pas, il n'y a pas de recherche de passage, de transversalité entre les différentes architectures. C'est vraiment un peu abrupt. Ça se côtoie mais... -C'est pas dans le même univers. »¹¹²

C'est peut être cette dernière phrase qui résume un grand nombre de facteurs explicatifs : « pas dans le même univers ». Cet univers est alors social quand il devient l'élément clé des valeurs individuelles dépendant de « l'habitus capitalisé » (Bourdieu) de chacun. Paradoxalement au niveau des pouvoirs publics, le mécontentement des habitants peut être perçu comme de l'incompréhension car, pour eux, les politiques urbaines s'efforcent de répondre aux exigences collectives des gentrificateurs. La densification de la rue de L'Alma, n'est-elle pas aussi faite pour assurer de nouveaux commerces à Ste Thérèse et aux Sacrés-Cœurs et constituer la vie villageoise rêvée ? La future crèche et le parc ne répondent-ils pas à assurer une attractivité résidentielle importante ? Avoir diminué la taille des nouveaux immeubles collectifs, n'est-ce pas aussi répondre aux attentes fortes des gentrificateurs, tous profils confondus ?

2.3.3.2 Au Nord : la gare comme synonyme du devenir métropolitain.

Dans les stratégies résidentielles, au nord, l'avantage comparatif est lié au fonctionnalisme des logements et de l'espace Gare. Contrairement au secteur Sud, ce n'est pas la recherche d'une stabilité résidentielle dans le parcours du cycle de vie qui prédomine. Les gentrificateurs préfèrent ainsi des appartements neufs dans une logique d'investissement financier lorsqu'ils sont propriétaires, ou d'étape résidentielle lorsqu'ils sont locataires. Le choix de localisation à côté de la gare est central dans leurs décisions, que cela soit pour les migrations pendulaires, les relations inter-métropolitaines familiales ou professionnelles, ou bien encore, comme une représentation de l'« espace en devenir » de la métropole. Cette expression, lucide et froide à la fois, est surtout empreinte de symbolisme vis-à-vis du futur quartier Gare. Ainsi pour Hervé, cadre supérieur dans l'immobilier sur Paris et installé depuis moins de trois ans dans un appartement d'un immeuble rénové :

¹¹² Entretien 8 îlot 3.

« Je vais peut-être paraître abstrait mais l'expression qui caractérise le quartier est « en devenir ». Je sais que le quartier va beaucoup évoluer, il va se passer des choses. En termes d'image cela me plaît plutôt bien. Si on a choisi de venir dans ce quartier c'est quand même le fait que c'est le quartier de la gare et que ça donne une proximité à la gare Montparnasse. Remarquez, je ne sais pas si on utilisera beaucoup, mais dans ma tête cela a une importance. Nous allons à Paris en voiture pour une raison bien simple et économique c'est que j'ai une voiture de société, que je ne continuerais pas à avoir quand je serais à la retraite. Donc quand il y aura la vitesse tgv ça sera très rapide et confortable de prendre le train. Ce qui se concrétise pour l'idée du quartier en devenir pour nous aussi, c'est le fait d'avoir acheté dans un immeuble tout neuf, on n'a pas acheté un vieux machin. Pour moi il y a une cohérence avec l'image du quartier en devenir. »¹¹³

La proximité de la gare donne alors une « valeur rassurantielle » dans les stratégies financières et résidentielles. La gare est aujourd'hui au cœur des stratégies de « l'homo mobilus ». Cette mobilité intrinsèque nourrit les représentations des individus et les limites qu'ils donnent à leur « espace quartier » deviennent floues, voire inexistantes. Elles ne sont plus basées sur une donnée morphologique (contrairement aux habitants du Sud-Gare), sociale, administrative ou historique mais elles sont imprégnées d'un jeu d'échelles, qui correspondent aux mobilités quotidiennes et aux liens sociaux épars :

« Rennes pour moi est une ville suffisamment à l'échelle humaine pour que je vive dans Rennes sans me dire que j'ai un quartier, j'appartiens à ce quartier là et je fonctionne dans ce quartier »¹¹⁴.

On remarque aussi, dans l'accession à la propriété, un phénomène de diffusion-expansion à partir des beaux quartiers sur cette partie Nord. Entre le coût des hôtels particuliers du 19^{ème} siècle et les services que l'on retrouve au centre, le Nord Gare semble être un bon compromis. Pour Pierre et Katia, cadre supérieur dans le social et dans l'ingénierie territoriale, le choix du logement a été posé relativement à sa situation :

«Avant tout sa situation, on cherchait un logement plutôt dans le centre, on était en location place Hoche. Au départ, on voulait acquérir un bien immobilier. Malheureusement le quartier Hoche nous permettait pas financièrement de pouvoir accéder à la propriété. Du coup on a dû s'éloigner un petit peu, tout en souhaitant rester à proximité de la gare. Donc c'est un peu un coup de cœur sur la maison de par sa situation et aussi de la proximité de la gare vu que je travaille à St Brieu, il fallait intégrer cet aspect là. »¹¹⁵

L'installation au sud de la ville correspond à une étape importante du cycle de vie qui signifie bien souvent une stabilité résidentielle sur le long terme. Au nord, l'aspect non figé des stratégies résidentielles prédomine. Le quartier est alors une ressource fonctionnelle. Les avantages du quartier prônés par les uns se retrouvent souvent chez les autres mais on remarque une évolution liée aux transformations urbaines. Les avantages fonctionnels se retrouvent dans les possibilités de mobilité, plus que dans l'offre de loisirs et de services disponibles. La gare et le métro jouent alors un rôle de catalyseur des homo mobilus, or par définition, nous savons que les plus aisés sont les premiers bénéficiaires des réseaux de mobilité, cela pourrait donc en partie expliquer le processus de gentrification sur le quartier et surtout l'évolution des figures de gentrificateurs. Cependant d'autres explications peuvent être proposées, notamment à travers le rôle des gentrificateurs sur leur quartier.

¹¹³ Entretien 4 îlot 2

¹¹⁴ Entretien 4 îlot 3.

¹¹⁵ Entretien 1 îlot 2.

2.4. Le « troisième facteur » : des valorisations multiples.

Dans sa partie Sud, quelles sont, enfin, les dimensions de la construction du passage entre un quartier ouvrier à un quartier gentrifié ? Depuis les années 1980, le quartier est réinvesti par de nouvelles populations portant et inscrivant dans l'espace de nouvelles valeurs, défiant la société industrielle. Ainsi, cette population aurait fait preuve de créativité, passant parfois à travers des luttes, mais valorisant à terme l'image du quartier pour offrir « l'idéal gentrifié ». Plus que l'importance numérique de ces nouveaux arrivants, c'est leur visibilité publique qui fait écho et participe à la transformation structurelle du secteur. Trois facteurs ont pu être identifiés : les gentrificateurs se sont d'abord appropriés la thématique du « village dans la ville » ; ils ont construit des formes d'entre-soi, mais ils participent aussi aujourd'hui directement ou indirectement à la politique citadine.

2.4.1 Amélioration du cadre de vie et production de « l'identité villageoise »

Alors que la venue des nouveaux habitants a amélioré le confort du parc de logement investi via les réhabilitations et rénovations, elle a aussi contribué à produire une nouvelle image du quartier. En effet alors que les raisons de l'installation sont connotées par un fort caractère individualiste et un renfermement sur l'espace social proche (logement-famille), le quartier est peu à peu investi pour satisfaire les attentes de rencontre, de lien social, mais aussi pour améliorer le cadre de vie. Il se pourrait que ces personnes aient été très vite « déçues » face au caractère vieillissant du quartier, du manque de réseau entre les populations, et de l'inexploitation de la trame urbaine « villageoise » par une société industrielle fonctionnaliste.



Photo : Un ancien bar réaménagé dont la façade d'antan est sauvegardée.

Comme pourrait le dire Jacques Donzelot, une fois que la population s'installe, « La promesse du bonheur a été en partie tenue [...] : le confort est là mais tout le reste, tout ce qui fait son esprit n'a pas suivi »¹¹⁶. Face à ce constat, vient le temps de l'organisation citoyenne des nouveaux arrivants afin de s'approprier l'espace. De nouvelles démarches individuelles ou collectives ont vu le jour afin de constituer « l'identité villageoise » du quartier sous forme de « luttes urbaines » pacifistes.

Ces démarches ont pris la forme de rassemblements associatifs dans certains cas. Dans notre quartier, l'exemple de « Rennes Jardin », association créée en 1991, illustre bien ce contexte. Son action prend la forme de « guérilla gardening » : « défoncer les trottoirs à coups de burin pour y planter des fleurs »¹¹⁷. Moins que la taille, fort modeste, de ce type d'organisations¹¹⁸, ce sont surtout les relais médiatiques locaux qui les fondent et les ancrent. Ces idées sont véhiculées peu à peu par la population du secteur et façonnent un caractère identitaire, un esprit, un discours performatif de « l'exception » de cette trame urbaine si particulière, reproduite à travers toutes les couches de la population,

¹¹⁶ Jacques Donzelot, Op cit, page.34

¹¹⁷ Lagadec Antoine, « Rennes jardin cultive l'identité », Jocaseria, Place Publique, Nantes numéro 11, mai-juin 2011 Place Publique, page 60.

¹¹⁸ Rennes Jardin compte en effet à peine 60 adhérents

des classes moyennes aux classes ouvrières. En somme, peu importent les actions qui sont menées par cette association, ce que l'on retient est l'idée du « droit à la ville »¹¹⁹, et plus encore, du droit au « village dans la ville ». Outre l'exigence de centralité et de dynamique qui émane de cette notion, c'est essentiellement « la possibilité pour chaque habitant de recouvrer la maîtrise de son temps de vie et de participer aux événements. Ce droit est ainsi celui des individus d'être reconnus comme membres à part entière d'une même société urbaine »¹²⁰.

Nous supposons que la construction de ce « droit au village dans la ville », face au fonctionnalisme des politiques urbaines, est à la base de la gentrification dans ce quartier en passant par une valorisation de l'image du cadre de vie hérité des couches ouvrières qui est réapproprié, donnant une légitimité à l'action, qui perdure à travers des luttes urbaines et un discours construit¹²¹. Ces valeurs dépassent largement le cadre social de référence du travail, et constituent le nouveau paradigme du cadre de vie de ces nouveaux résidents. Comme le souligne Y. Grafmeyer « C'est par exemple en jouant les uns sur les autres que telles ou telles catégories de populations nouvellement installées dans un quartier ont pu tout à la fois en modifier les manières d'habiter du seul fait de leur présence et aussi, par leurs actions militantes, se placer en tant que porte-paroles des autres habitants et d'interlocuteurs privilégiés des pouvoirs publics »¹²².

Aujourd'hui les nouveaux arrivant s'opposent aux choix publics de rénovation moderne plutôt que de patrimonialisation du bâti; l'imposition de nouvelles normes architecturales, dans le cadre du projet EuroRennes, provoque parfois des oppositions fortes. Il apparaît ainsi que la population post-cheminote s'est appropriée l'image du village, valorisant le quartier face au dogme de la ville fonctionnelle. Face à la diminution de l'importance de la sphère professionnelle dans la composition sociale du secteur, les habitants se sont regroupés dans des valeurs communes que l'on retrouve dans l'espace et qui forme « le cadre de vie » du quartier¹²³.

2.4.2 Dynamiques festives et construction de l'entre-soi.

Cette période a enclenché de nouveaux rapports sociaux entre les habitants de la zone Sud, comme une suite logique de la phase précédente de valorisation. En effet, l'effet image s'établit et s'ancre à travers de nouvelles manifestations que les habitants instaurent et qui pallient la péremption des anciennes festivités ouvrières. Les fêtes des voisins prennent le pas sur l'emblématique fête des fleurs ou certaines fêtes paroissiales. Le lien social s'effectue de plus en plus à travers des espaces récréatifs, parfois improvisés, ou seuls y participent les heureux habitants du même îlot, de la même rue. Une promiscuité s'installe alors. Nombreux sont ceux qui y voient comme de l'entraide de voisinage : on aide son voisin lorsqu'il est malade, on relève son courrier... mais tout le monde ne participe pas à ces petits services. Certains, (souvent les plus âgés) voient dans ces manifestations un certain étiquetage politique ou plutôt idéologique dans la manière de « faire » quartier. La valorisation passe aussi par des moments de « vitrine » lors de la braderie annuelle ou lors des fêtes musicales estivales. On offre aux individus extérieurs l'étendue de ce qu'est devenu le quartier, avec ses maisons aménagées dans cette trame villageoise, ses parterres fleuris, sa tranquillité, et son accessibilité, qui fait

¹¹⁹ David Harvey « Le capitalisme contre le droit à la ville », Edition Amsterdam, Amsterdam, 2011, 93 pages

¹²⁰ Eric Le Breton, Op cit, page 111

¹²¹ Comme l'a montré par exemple Yankel Fijalkow,

¹²² Authier et Grafmeyer, Op cit page 31

¹²³ Cette thèse est en partie soutenue par Bidou-Zachariasen dans « Retour en ville », Op cit

de ses habitants, des privilégiés du quotidien : « Ça fait beaucoup penser à ce spectacle qu'offrent les gagnants d'un jeu de télé-réalité tant ils paraissent naïvement ravis et fiers de se retrouver ensemble, heureux rescapés du grand jeu de la société nationale, membres élus de la société mondiale »¹²⁴



Photo 1 : rassemblement organisé par « Cocotte mécanique »

Un exemple original illustrant cette logique est le cas de cette performance théâtrale « haut les nains !...pot de jardin », organisée depuis deux ans au mois de mai par l'association « Cocotte mécanique ». Des troupes proposent des représentations dans les jardins des particuliers des Sacrés-Cœurs,

ouverts au public pour l'occasion, le stand de la billetterie étant basé au parc Villeneuve. Cette deuxième phase se concrétise par un ancrage de la gentrification. Plus qu'économique elle est fortement culturelle, voir « cultuelle » tellement la manière d'habiter a pu remplacer les dogmes d'une pratique religieuse, une affirmation idéologique, une conception du « chez soi » dépassant le simple logement pour s'étendre aux yeux de tous.

Toutefois, les logiques de ces acteurs sociaux ne peuvent constituer les seuls déterminants du peuplement urbain : le contexte dans lequel s'ancre peu à peu la ville de Rennes à travers l'organisation urbaine, à travers ses réseaux, à travers la réservation de foncier à fonctions productives, s'exprime aussi à travers les mutations de la gare, de son symbolisme, de sa représentation et de ses usages.

2.4.3 Les nouvelles politiques urbaines : vecteur de gentrification ?

Neil Smith a démontré la manière dont la gentrification atteint son paroxysme, avec un phénomène de non retour, lorsque les politiques se généralisent autour de la gentrification comme une *politique assumée*. Reste à déterminer si les institutions urbaines rennaises favorisent ou non la gentrification. Celle-ci est vivement déniée par les acteurs que nous avons rencontrés, qui justifient entre autre le caractère social et hautement intégrateur des politiques menées. Il semblerait pourtant que les politiques urbaines et plus largement les stratégies métropolitaines accompagnent la gentrification, tout en favorisant une mixité à l'échelle de la ville (mais pas des quartiers).

A Rennes, du fait d'une politique de gauche et de politiques intégratrices, le rapport gentrification-politique est, certes, moins aisé à discerner que pour une ville comme New-York ou Londres. Cependant, le système monde qui englobe ces villes est unique et alors qu'elles sont les moteurs du capitalisme, le paradigme dominant est instablement celui de la compétitivité. Celle-ci devrait alors permettre la cohésion d'une société, unie autour des enjeux du territoire dans son cercle vertueux¹²⁵. Mais tout cela est rempli de contradictions et donne une légitimité à la gentrification comme objectif à atteindre, dans une dichotomie persistante. La politique rennaise s'inscrit bien dans cette lignée. Les investissements massifs dans de nouvelles infrastructures culturelles (Musée d'Art Contemporain, Cinéma d'Art et d'Essai) présentent des traits

¹²⁴ Donzelot, Op cit, page 70.

¹²⁵ Comme le dit par exemple la « Charte de Leipzig sur la ville européenne durable », EU 2007.DE, 24 mai 2007

similaires aux politiques menées à Roubaix et Sheffield¹²⁶, avec déjà une gentrification effective.

Eurorennes devrait, certes, constituer un gage de compétitivité, mais probablement pas de cohésion sociale, à l'échelle régionale. La diminution du temps de trajet de la capitale régionale à Paris rendra Rennes plus proche de Paris que de la pointe finistérienne (1h23 pour un Paris-Rennes, contre plus de 2h20 pour un Quimper ou Brest-Rennes). A terme, quels seront les effets sociaux induits par le projet ? Les classes les mieux placées dans l'échelle sociale seront-elles celles qui seront les plus attirées (voire aspirées) par cette compétitivité renforcée ? Quel équilibre sociologique le projet portant sur le Sud Gare vise-t-il, offrant à terme le plus d'avantages en termes de centralité, de mobilité et d'habitat ? Le Nord Gare sera-t-il réservé individus mobiles du partout et du nulle part ? Ces inquiétudes, rapidement soulevées, sont peu mentionnées sur les différents rapports (ville de Rennes ou Conseil économique et social) lié au projet. Seul le CESER mentionne « le regret » que le projet « RBRQ »¹²⁷ en 1h30 ait été relégué pour l'après 2020¹²⁸. Si celle-ci reste complexe, la question d'un éventuel clivage entre deux modèles de développement urbain et social reste posée. Le projet EuroRennes n'induirait-il pas un clivage entre l'Ouest breton et l'Ille et Vilaine ? Quelles seront à terme les stratégies des entreprises du Finistère ou du Morbihan face à une métropole de moins en moins bretonne et de plus en plus parisienne ?

Le second point concerne les politiques urbaines engagées dans le cadre d'EuroRennes. Celles-ci semblent bien accompagner les modes de vie des gentrificateurs (des consolidateurs aux nouveaux, pour l'essentiel), comme en témoigne aussi le projet de piétonisation du secteur jusqu'à la gare. L'actuel Plan Local d'Urbanisme préserve également les zones déjà gentrifiées, et les axes d'entrées de la ville (Alma, rue de Nantes), traite des secteurs où se concentrent les populations populaires, voire marginales, sont totalement transformées et rénovées dans le cadre des ZAC offrant des places publiques, aménités et commerces types de la classe moyenne. L'intégration de l'ancienne présidente de « Rennes-Jardin » dans l'ancien Conseil Municipal ne prouve-t-elle pas à sa manière que les idées des gentrificateurs se retrouvent réintégrées, à la manière de la « critique artiste » (Boltanski et Chiappello) dans les visions politiques ? Sans quelle soit volontaire ni sciemment menée, et mise à part la politique active en faveur de la construction de logements sociaux, il semble bien que la gentrification constitue un des volets de la politique de compétitivité territoriale rennaise.

Conclusion

Interpellée en tant qu'effet social du projet EuroRennes, la gentrification du « quartier de gare » a donc évolué en trois phases : la première est sporadique avant les années 1990, la deuxième se consolide entre 1990 et 2005, la troisième est généralisée, après 2005. Ces phases sont bien sûr flexibles suivant les espaces et ne constituent bien entendu par l'unique dynamique des différents secteurs concernés, qu'un travail plus fin sur l'évolution des prix immobiliers permettrait de confirmer. L'évolution des prix permettrait en particulier de comprendre de manière significative les conséquences du « tri urbain » économique et donc l'influence sur l'évolution des profils gentrificateurs (d'un

¹²⁶ Cf travail de thèse de Max Rousseau

¹²⁷ Rennes-Brest-Rennes-Quimper.

¹²⁸ Ceser, Op cit, page 3 de la synthèse.

faible capital économique à un capital économique élevé).

La gentrification du quartier Gare nous semble à ce stade résulter doublement d'une politique active visant à répondre aux exigences de mobilité des modes de vie contemporains, ainsi qu'en tant que résultat sociologique et culturel d'une fabrique identitaire menée d'abord par les « pionniers » et encouragée par générations qui les suivent. C'est dans leur visibilité sur la scène publique que les valeurs des gentrificateurs se relaient et s'accroissent ; peu à peu la gentrification prend des connotations « d'entre-soi sélectif », ce qu'elle n'est pas à l'origine, par des effets d'agrégations « de ceux qui se rapprochent le plus aux valeurs du village dans la ville. Enfin la généralisation sociologique et politique de la gentrification provoque une concurrence économique portant sur les zones gentrifiées dont il résulte une hausse des prix de l'immobilier et un « tri urbain » vers les périphéries des ménages les plus faiblement dotés en capital économique. C'est ainsi que les « pionniers » de la gentrification, passent d'un état de gentrificateurs à celui de gentrifiés..

Au final, cette analyse des transformations urbaines induites par le projet Eurorennes, saisies sous le prisme d'un mécanisme de gentrification, conforte le constat des politiques d'inscription de la métropole rennaise dans une concurrence inter-métropolitaine, avec un alignement sur les exigences de la ville néo-libérale. Mais ces transformations résultent aussi des transformations sociologiques et de la construction d'une identité socio-spatiale à travers l'appropriation de l'espace par les gentrificateurs. Un jeu complexe apparaît alors entre différents rapports de forces socio-cognitifs qui peuvent être hiérarchisés suivant le « degré de visibilité et de réseaux » des acteurs.

Il serait cependant à la fois naïf et dangereux d'omettre que le dogme de la compétitivité régissant les politiques territoriales ne s'accompagne pas d'effets pervers induit plus généralement par le capitalisme néo-libéral. Les attractivités résidentielles et professionnelles d'un territoire s'imbriquent alors sur des espaces centraux de plus en plus convoités. Le quartier Gare rennais constitue ce liant entre les désirs de vitesse et de mobilité, et les aspirations individuelles.

La gentrification est peut-être alors le nouveau paradigme des phénomènes de territorialisation impliquant les nouvelles sphères productives, mais aussi le cadre résidentiel, dans un espace de plus en plus localisé et mondialisé grâce à des potentiels de mobilités et de réseaux croissants qui font d'un quartier de Gare un espace à multiples facettes qui évolue au gré du système dans lequel il s'inscrit. Resterait à ce stade à mettre en relation cette analyse ciblée de populations « gagnantes », avec les dynamiques des espaces périphériques pour dépasser les limites des études portant sur les dynamiques d'exclusion et de gentrification centrée sur l'échelle d'un quartier ou d'une ville.

3. Le « quartier gare » : émergence d'une nouvelle centralité ?

Gérard Darris.

La réflexion proposée ici s'inscrit dans le « chantier » de recherche relatif à « l'évolution des centralités ». Elle est alimentée par le travail d'atelier réalisé au cours de l'année 2011¹²⁹ : environ 30 entretiens ont été réalisés avec des acteurs divers (Services de l'agglomération Rennes Métropole et Ville de Rennes, Office de Tourisme, AUDIAR, Champs Libres, acteurs économiques (commerçants, entreprises : par exemple Yves Rocher, cycles Guédart...), associations (par exemple Rennes jardins...), habitants du sud gare....

Brigitte Bertoncello, professeur à l'université Provence Aix Marseille 1, lors d'une restitution des travaux du séminaire POPSU 1 sur Marseille en 2010¹³⁰, relevait deux notions lui apparaissant être au cœur de l'analyse des impacts du projet EuroMéditerranée sur la métropole marseillaise : la centralité et la gentrification. Ces questions peuvent s'appliquer pleinement au contexte rennais.

Le projet est sous-tendu par une « triple ambition » : « une gare transformée, un véritable quartier, cœur de métropole et un grand projet pour la Bretagne »¹³¹. Dans ce blog, il est dit par ailleurs : « Etendre le centre ville de Rennes est une des vocations premières du projet urbain EuroRennes (...) La problématique de la liaison nord-sud est fondamentale dans la stratégie de centralité du projet EuroRennes (...) Le nouveau quartier doit devenir un élément nouveau au cœur de l'agglomération et fédérer le centre ancien, les Champs Libres, le Colombier et le quartier Saint-Hélier avec le Théâtre National de Bretagne, ainsi que les quartiers Sainte Thérèse et Sacré-Cœur au sud de l'actuelle gare. »¹³²

Nous nous attacherons ici à examiner la question de la centralité : en quoi le projet EuroRennes réinterroge-t-il les fonctions de centralité urbaine ? Le futur quartier gare peut-il contribuer à une extension significative du centre ville ?

3.1. La future gare, centralité ou polarité ?

EuroRennes se compose de deux projets emboîtés : le pôle d'échanges multimodal (PEM) et la ZAC EuroRennes. Ces deux projets ne mobilisent pas les mêmes jeux d'acteurs. Les acteurs des projets de gare sont focalisés sur les questions de mobilité. Dans ces projets de création ou d'agrandissement de gare, l'essentiel de la réflexion porte sur les capacités de gestion des flux de voyageurs, sur l'optimisation de l'intermodalité entre train et autres moyens de transports. Les projets de gare se basent sur une analyse prospective des flux à long terme pour dimensionner les divers espaces de la gare, anticiper les points de friction potentiels des flux : quais, guichets, etc.

Ces contraintes de flux et d'intermodalité se trouvent au centre des négociations sur le projet gare associant les partenaires institutionnels (le groupe des 8 partenaires EuroRennes). La notion d'urbanité apparaît reléguée derrière les impératifs de la polarité, de l'intermodalité qui feront d'EuroRennes le premier pôle d'échanges

¹²⁹ Un atelier a été confié à des étudiants du master ACT, sur les enjeux du projet EuroRennes aux franges de l'opération – Julie Bourdeaux, Clara Decourcelles, Marion Le Carrer, Régis Nicolo, Solène Touchais, Haude Wendling. Travail d'atelier 2010-2011 dans le cadre de la recherche POPSU 2 associant ESO et Rennes Métropole

¹³⁰ Brigitte Bertoncello, professeur Université de Provence, Colloque « Projets et stratégies urbaines » du 18 juin 2010 à Marseille

¹³¹ Blog EuroRennes, « Un nouveau quartier, une nouvelle gare »

¹³² Blog EuroRennes, « L'aménagement du territoire d'EuroRennes et son architecture »

multimodal de la région. Au dire des concepteurs de gare eux-mêmes, le lieu de la gare reste un lieu de tension entre mobilité et urbanité.¹³³

Le projet PEM est adapté à un doublement des flux voyageurs, de 60 000 (en 2007) à près de 130 000 / jour attendus (en 2020). Il ambitionne d'être le premier pôle d'échanges multimodal de Bretagne.

Les espaces de gare sont conçus comme des lieux de transit, de passage pour les voyageurs, des lieux d'attente temporaire. Leur urbanité est donc particulière. Par exemple, la gare actuelle de Rennes dispose d'une certaine offre commerciale, mais celle-ci est surtout dédiée à l'attente des voyageurs et à une consommation de biens « prêts à emporter ». Au lieu des 2 500 m² commerciaux actuels dans la gare, le projet portera cette surface à 3 500 m² dans la future gare (alors que l'objectif est d'en réaliser 30 000 m² dans la ZAC EuroRennes). La fonction de l'offre commerciale dans la gare restera donc sans doute identique à ce qu'elle est aujourd'hui. Autre aspect : l'espace de la gare est affecté d'un statut hybride, entre public et privé, régi par des dispositifs particuliers (police ferroviaire, fermeture de la gare au cœur de la nuit). Il n'est donc pas un espace public à part entière.

La future gare représentera une polarité majeure, davantage qu'une centralité. Elle polarisera de nombreux déplacements de personnes, elle exercera donc une attraction forte à l'échelle de l'agglomération, mais peut-on dire qu'elle attirera des usagers qui n'ont pas de train à prendre ou qui ne viennent pas accueillir un voyageur ? Une exception cependant dans le projet : le « paysage construit » (parvis nord et sud de la gare, passages au-dessus des voies), qui peut représenter un vrai élément d'urbanité du projet.

Les logiques des jeux d'acteurs et les contraintes du projet gare restent éloignées des conceptions des gares japonaises, qui combinent gestion des flux et densité urbaine, offre de services et d'équipements, et qui sont de vrais centres urbains. Pour exemple la nouvelle gare de Kyoto, inaugurée en 1997 (architecte : Hiroshi Hara), qui voit transiter journalièrement 240 000 voyageurs, et qui abrite dans le même complexe monumental un grand magasin Isetan (125 000 personnes par jour), de nombreux commerces et restaurants, un hôtel de luxe de 540 chambres, une salle de spectacles de 900 places, une terrasse panoramique sur la ville depuis le 11^{ème} étage, des jardins... Cette gare est l'un des monuments les plus visités de l'ancienne capitale japonaise. Comme le note François Bonnefille¹³⁴, s'inspirer des gares japonaises pour les futures gares en France pourrait conduire à leur conférer de nouvelles formes, en faire des lieux de vie très animés, des centralités majeures dans la ville. Toutefois le contexte institutionnel est assez différent au Japon, où la privatisation des chemins de fer a fait apparaître très tôt des opérateurs ferroviaires qui sont en même temps des promoteurs immobiliers, rendant ainsi l'intégration de fonctions urbaines multiples plus facile.

3.2. Une extension antérieure du centre ville vers le sud

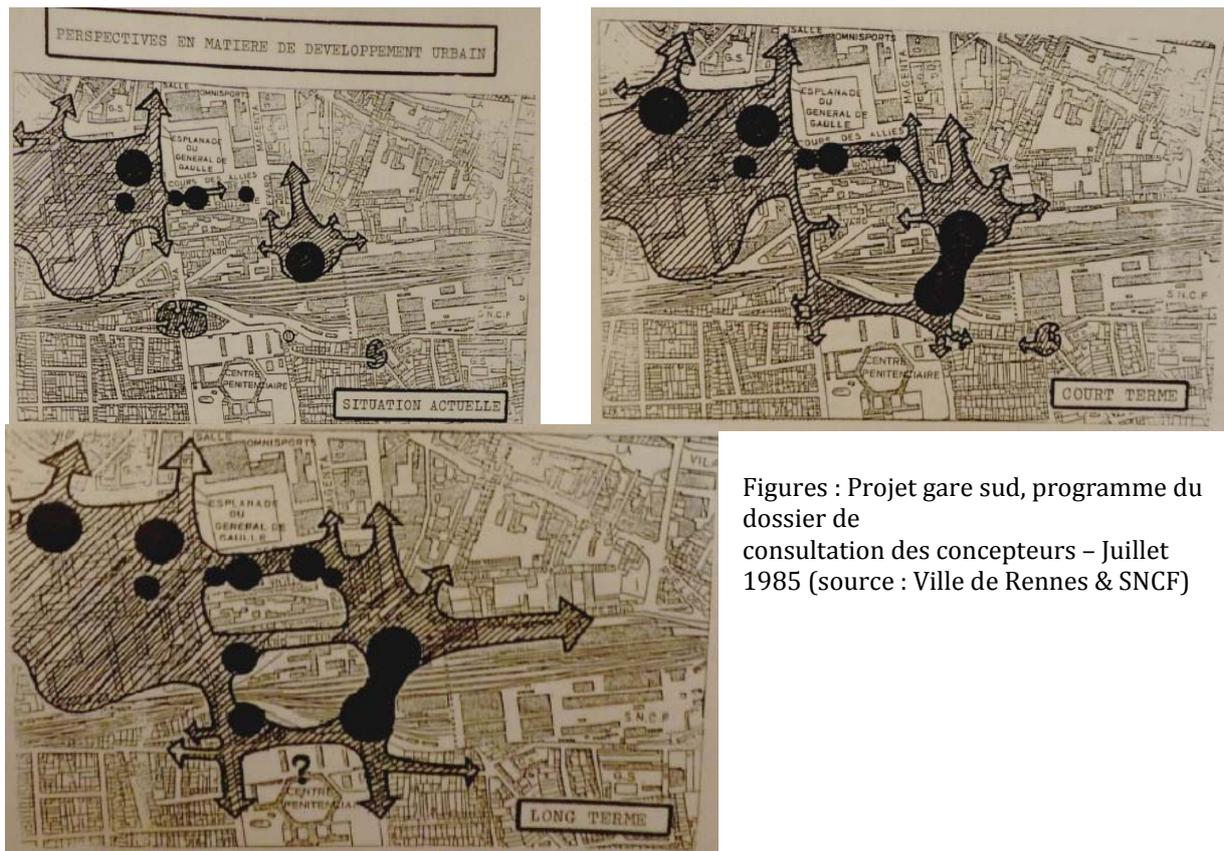
EuroRennes intervient en accompagnement d'une tendance déjà ancienne d'extension du centre-ville vers le Sud. Les enjeux de centralité se jouent à la périphérie de la gare, avec les ingrédients de la ZAC EuroRennes. Associé au PEM, le projet de la ZAC vise prioritairement à développer un nouveau pôle économique dans le centre ville, avec la

¹³³ Jean-Marie Duthilleul, architecte de l'atelier « Gares et connexions » de la SNCF, séminaire POPSU Rennes, 18 octobre 2012

¹³⁴ François Bonnefille, responsable de l'atelier d'architecture « Gares et connexions » à la SNCF – Penser la gare de Rennes de 2030, Place Publique N°11 – Mai juin 2011

création de bureaux et de commerces (et l'arrivée induite d'emplois métropolitains supérieurs sur le site) mais ambitionne aussi la réalisation d'un quartier diversifié, animé, grâce à une certaine mixité fonctionnelle.

Ce futur quartier gare qui viendrait étendre le centre ville s'inscrit dans le temps long de l'évolution de la ville : incendie du centre ville nord en 1720, plan Robelin au XVIIIème qui prévoyait déjà une urbanisation régulière au sud Vilaine¹³⁵, mais c'est la canalisation de celle-ci, vers 1850, qui va marquer le point de départ d'une nouvelle urbanisation du centre sud, avec la création de grandes avenues¹³⁶ et l'arrivée de la gare vers 1860. Puis création d'équipements majeurs dans la seconde moitié du XXème : dans le domaine commercial (centre Colombia) ; dans le domaine culturel (TNB, Salle Le Liberté, plus récemment Champs Libres, multiplexe Gaumont...).



Figures : Projet gare sud, programme du dossier de consultation des concepteurs – Juillet 1985 (source : Ville de Rennes & SNCF)

Un glissement spectaculaire des composantes de la centralité s'est donc opéré au profit du sud Vilaine, dans l'espace compris entre la Vilaine et la gare. C'est particulièrement vrai pour le commerce et la culture, mais aussi pour la fonction hôtelière, dont la logique pousse à une localisation à proximité des gares. Mais à la différence du centre ville nord, il manque à tout ce secteur l'épaisseur, la densité, la qualité d'espaces publics qui en feraient un centre ville à part entière. Cette rupture est encore plus flagrante pour le quartier sud gare, essentiellement pavillonnaire et dénué de tout équipement de centralité.

Nous n'incluons pas ici la fonction résidentielle parmi les composantes de la centralité urbaine. Elle représente davantage un gage d'urbanité conféré au futur quartier. Il faut noter cependant, à mesure de l'évolution du projet, que la part du résidentiel tend à

¹³⁵ Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, tous les grands bâtiments publics sont localisés au nord de la Vilaine

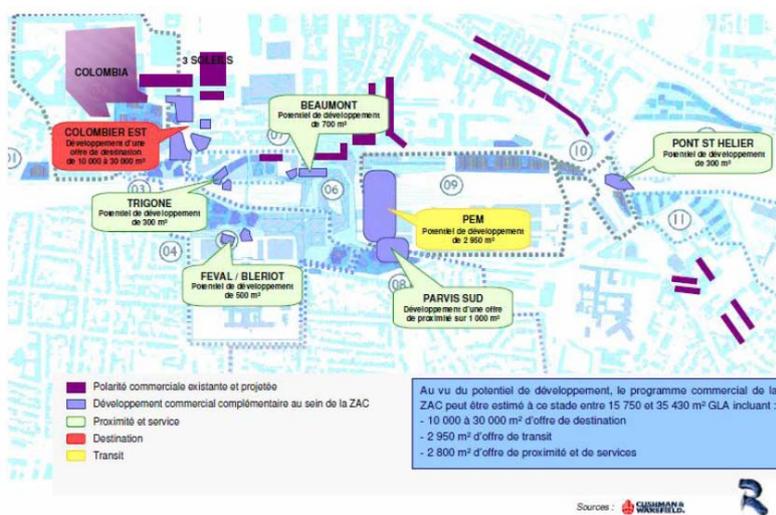
¹³⁶ Boulevard de la Liberté à l'emplacement des anciennes douves et remparts, Boulevard Napoléon III (actuelle Avenue Janvier)..

croître : les premiers programmes évoquaient un objectif de 600 à 1 000 logements ; aujourd'hui cette intention serait portée à 1 450 logements, soit un chiffre significatif pour une ZAC à Rennes. L'importance de la part du résidentiel traduit sans doute la volonté de réaliser un quartier mixte, vivant, et de contrebalancer une trop forte domination du tertiaire.

3.3. Trois fonctions de centralité recomposées

Trois « fonctions » de centralité contenues dans la ZAC EuroRennes nous semblent accompagner, accentuer, la tendance déjà ancienne de l'extension du centre ville vers le sud Vilaine : la fonction commerciale, la fonction hôtelière, et la fonction culturelle et récréative.

3.3.1 Une polarité commerciale



Programmation commerciale de la ZAC EuroRennes. Source : Cushman & Wakefield, Rennes Métropole, février 2011 (document de travail)

Hors commerces prévus dans le PEM, le programme initial de la ZAC prévoyait entre 20 000 et 40 000 m² de commerces, services et loisirs. Les nouveaux commerces seront principalement localisés sur un axe recomposé (prolongement du centre Colombia à l'est, et à travers les îlots existants, notamment l'îlot compris entre la rue de Beaumont et la rue Gurvand) reliant le secteur du Colombier et la gare. On pourrait voir se dessiner une continuité commerciale entre le centre Colombia / les Trois Soleils et la gare. Cette option renforce la tendance au glissement du centre de gravité du commerce rennais vers le sud Vilaine, opéré depuis la création du centre Colombia, glissement un peu tempéré par l'ouverture du centre de la Visitation au nord de l'hyper centre.

Cependant, l'évolution du projet atteste d'une certaine prudence. Le programme semble revu à la baisse (le chiffre de 20 000 m² est plutôt évoqué maintenant), le risque étant de déséquilibrer une offre commerciale existante fragilisée (centre commercial des Trois Soleils notamment).

3.3.2. L'offre hôtelière

Elle est traditionnellement liée à l'activité de la gare (hôtel Accor sur le parvis sud de la gare, divers hôtels place de la gare et avenue Janvier, hôtels Mercure Colombier, Mercure Parlement dans le voisinage...). Les projets annoncés d'hôtels, en particulier projets d'hôtels haut de gamme (3 ou 4 étoiles..) sont également localisés dans le centre ville au nord de la gare (projet avenue Janvier, rue du Maréchal Joffre, Palais Saint-Georges...). Ce renforcement de l'offre hôtelière à proximité de la gare répond à un déficit global de l'offre haut de gamme dans la capitale régionale, qui risque d'être accentué par l'ouverture de la ligne LGV. Dans ce contexte, il s'agit de répondre aux vocations rennaises du tourisme d'affaire (renforcé par la création d'un centre des congrès dans le couvent des Jacobins) et du tourisme urbain (développement de formules tels que : hébergement + city pass avec visite guidée du centre ville, packaging alliant réservation d'hôtel, restaurant, visite guidée ou exposition...).

3.3.3. Une offre culturelle et récréative

Les équipements de culture et de loisirs sont initialement absents du programme EuroRennes. Mais les principaux équipements rennais de ce type sont déjà localisés à proximité de la gare : les Champs Libres (bibliothèque, musée de Bretagne, espace des sciences), le Liberté, le musée des Beaux-Arts, le Théâtre National de Bretagne (TNB), la Criée (espace dédié à l'art contemporain), le multiplexe Gaumont Rennes, le cinéville Colombier, le ciné TNB, le 4 bis (Centre d'information jeunesse)... Depuis une dizaine d'années, s'est opéré un renforcement d'un pôle culture et loisirs majeur autour de l'esplanade Charles De Gaulle, avec l'ouverture des Champs Libres, le Gaumont Rennes et la rénovation de la salle du Liberté.

Le projet de la ZAC Brasserie Saint-Hélier, qui prévoit notamment la création d'une salle pour des expositions d'art contemporain accentue la tendance. Cette polarisation dans le centre ville sud est accompagnée par le réaménagement de l'esplanade elle-même, permettant d'accueillir des manifestations festives éphémères (fête foraine autour de Noël, cirques, etc.). D'autres événements temporaires, tels les soirées Dazibao, trouvent également place dans le secteur (salle du Liberté). Le projet de la gare EuroRennes peut bénéficier de cette polarisation des équipements culturels majeurs de la ville et de l'agglomération dans le voisinage de la gare (par exemple : attrait d'une exposition d'envergure nationale pour des voyageurs de passage, argument pour attirer des entreprises dans le futur pôle tertiaire...)¹³⁷.

Dans cette thématique, il est intéressant de relever l'évolution du programme initial : il est question maintenant de d'inclure un complexe cinéma d'Art et d'Essai dans l'îlot Paul Féval, au nord de la gare. L'émergence de ce projet fait suite à la demande de recherche de nouveaux sites portée par l'Arvor (qui gère deux salles de cinéma Art et Essai à Rennes) à l'étroit dans son site actuel. Cette relocalisation serait véritablement porteuse de centralité pour le futur quartier gare.

¹³⁷ Entretien Dominique Dantec, directrice Office de Tourisme de Rennes – 25 février 2011

3.4. EuroRennes : l'affirmation d'une nouvelle centralité à travers trois fonctions.

Trois autres fonctions porteuses de centralité nous semblent constituer une innovation, une rupture au regard des tendances antérieures. Elles se posent en affirmation d'une nouvelle centralité dans le quartier gare. Il s'agit de la fonction tertiaire, de la fonction espace public, et de la fonction symbolique.

3.4.1. Une fonction tertiaire

Dans le projet, les activités de bureaux représentent 120 000 à 180 000 m² (SHON). Comme pour le commerce, il semble que les évolutions du contexte économique ramènent les objectifs vers le bas de la fourchette, soit autour de 120 000 m². Ce poids reste toutefois important à l'échelle de l'agglomération (offre estimée à 2 millions de m²). Des réflexions prospectives sont à mener pour tenter de préciser le type d'entreprises tertiaires susceptibles d'être attirées : relocalisation d'entreprises déjà implantées dans l'agglomération ou en Bretagne (de type Yves Rocher ou Prévadiès) ? Délocalisation d'entreprises de l'ouest parisien (back office de grandes entreprises) ? Arrivée de sièges sociaux de PME dont les cadres peuvent être séduits par le cadre de vie rennais et l'accessibilité à la capitale ?¹³⁸

La dominante tertiaire induit le risque de voir émerger un quartier trop exclusivement consacré aux affaires, peu animé à certaines heures. L'un des défis du projet est de réaliser un quartier aux fonctions mixtes, mêlant habitat, commerces, bureaux, équipements et services, ce que vise le programme. Mais il faudra suivre comment ces fonctions sont mélangées à l'échelle des îlots.

3.4.2. Une fonction d'espace public

« Le projet ce n'est plus la gare avec son fronton, c'est un objet d'une autre dimension, on va le dire comme ça. Alors on a été obligés de mettre le titre 'Gare de Rennes'. C'est un peu anecdotique mais c'est comme Hollywood avec sa colline aussi. On est aussi dans le 21^{ème} siècle... Warhol est passé par là (...) »

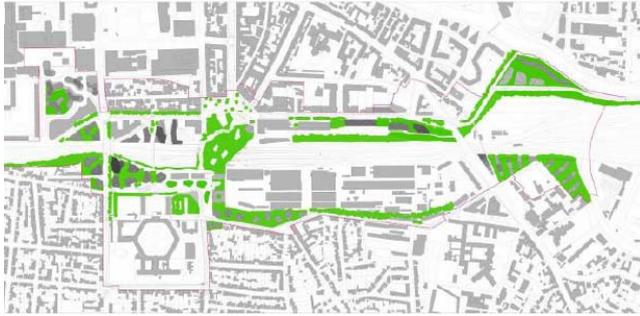
Philippe Gazeau, architecte-urbaniste du cabinet FGP.

L'image qui a séduit le jury du concours d'architecture pour le choix du projet FGP est celle de cette colline verte -un « paysage construit » selon les architectes du projet- qui vient se poser par dessus la gare. Ce concept est central dans le projet, en effet selon l'un de ses concepteurs, Jacques Ferrier *« Cette idée de nature dans la ville dense est le liant qui infuse toutes les parties du projet et qui lui donne vraiment sa cohérence »*.

Cette image rompt radicalement avec la symbolique traditionnelle de la gare, marquée par une façade fronton souvent monumentale, mise en perspective dans la ville par de larges avenues et porteuse du langage des voyages (grande horloge, nom des destinations desservies). L'actuelle (et l'ancienne) gare de Rennes, mise en scène par l'avenue Janvier (ex avenue Napoléon III à l'origine) est une modeste représentante de

¹³⁸ Entretien Alain Lalau Keraly et Ronan Viel, AUDIAR - 24 février 2011

ces monuments. Cette symbolique, même ténue, va s'effacer dans le projet. Cela constitue un traitement original de l'objet urbain gare.



« Le paysage planté »

Site stratégique d'aménagement EuroRennes –
Document de travail – FGP / Agence TER / OGI –
14/01/2011

Dans l'objectif d'étendre le centre ville vers le sud, la question des espaces publics autour de la gare est fondamentale. Le projet EuroRennes ambitionne la création de nouveaux

espaces publics qui viennent s'inscrire dans l'armature des places et espaces publics du centre ville. Il s'agit notamment de desserrer l'extrême pression d'usage qui pèse sur une portion très restreinte du centre ville nord (places Sainte Anne, Saint Michel, des Lices...), notamment la nuit. Cette question est arrivée au premier plan de l'agenda politique local depuis les événements nocturnes de 2004. La volonté de la Ville est d'élargir le centre ville, en particulier vers l'ouest (place de Bretagne, avenue du Mail), vers l'est (place Saint Germain avec la création d'une station liée à la seconde ligne du VAL), mais aussi vers le sud (esplanade Charles De Gaulle, projet EuroRennes).

Ce « paysage construit » marque aussi le désir de réduire la rupture entre le nord et le sud de la gare, en fluidifiant et en renforçant les circulations piétonnes de part et d'autre de la gare (anciennement assurées par une seule passerelle avec l'ancienne gare, puis par la dalle gare au-dessus des voies dans la gare actuelle).

Image du projet : les espaces publics – Cabinet d'architecture FGP



Dans les premières esquisses de l'équipe d'architectes, la colline verte qui recouvre la gare est large, répondant à l'idée de ne pas réduire le franchissement des voies ferrées à la dimension d'une passerelle ou d'un bâtiment pont.

Pour des raisons de faisabilité économique, le projet de « paysage construit » s'est réduit dans sa partie franchissement au-dessus de la gare. L'un des grands enjeux du projet, à l'aune de son ambition initiale

de créer autour de la gare une nouvelle centralité, sera le traitement finalement retenu pour les espaces piétons publics de liaison entre nord et sud gare, mais également l'aménagement des parvis nord et sud gare, à savoir leur capacité à devenir des lieux animés d'échanges, des supports d'activités diversifiées et attractives pour les citoyens.

3.4.3. Une fonction symbolique



L'image du projet est aussi marquée la fabrication d'un nouveau skyline rennais. Il est question de plusieurs tours de bureaux d'une certaine hauteur (25/30 étages, soit environ 90-100 m) qui modifieront le paysage local. Aujourd'hui le skyline rennais (particulièrement lorsqu'on arrive aux abords du bassin rennais depuis la route de Nantes, de Lorient et de Saint-Malo) est dominé par les tours des Horizons, des Eperons, les grands ensembles de Villejean, du Blosne ou encore de Maurepas, ainsi que certains

clochers (Saint Melaine, Mairie, église Sainte Thérèse, etc.). A l'échelle de la ville, le projet EuroRennes pourrait créer une sorte de « down-town », d'autant plus visible que les immeubles s'implantent en rive sud de la gare, sur un terrain plus élevé que du côté nord. Les immeubles de grande hauteur, s'ils ne créent pas nécessairement de l'urbanité, sont symboliques d'une intensité urbaine, ils pourront signifier aux habitants et aux visiteurs : regardez, c'est ici que la ville affirme son dynamisme !

Figure 4 : image du projet : la silhouette – Cabinet d'architecture FGP

Mais l'évolution du projet semble marquer là aussi un certain recul, sans doute inspiré par l'incertitude du contexte économique. Pour l'heure, il n'est plus question que d'une seule tour, dans l'îlot Paul Féval, dont la hauteur ne devrait pas excéder 20 étages, soit environ 88 m, ce qui la situerait à la hauteur des immeubles de l'Eperon ou des Horizons. Des servitudes aéronautiques incluses dans le PLU en seraient la raison. Dans le blog ouvert sur EuroRennes, les internautes sont nombreux à faire part de leur déception face à cette évolution du projet, regrettant pour certains l'occasion perdue de marquer fortement l'image de la ville¹³⁹.

Conclusion

En conclusion, beaucoup de questions restent en suspens pour pouvoir affirmer que EuroRennes réussira in fine à former une véritable extension du centre ville de Rennes. Certains ajustements du projet semblent affaiblir son ambition initiale sur ce plan de la centralité. Cette centralité future sera, ou ne sera pas, constituée par la combinaison complexe des diverses fonctions évoquées ci-dessus, commerciale, tertiaire, culturelle, servicielle, piétonnière, symbolique, etc., et non par l'existence d'une seule de ces fonctions. L'atteinte de cet objectif passe en particulier par la réussite des espaces publics autour de la gare, leur capacité à faciliter les liaisons nord et sud gare et à gommer la coupure constituée par les voies ferrées. Elle passe aussi par la création d'un quartier vivant, qui ne se résume pas en l'addition d'îlots à dominante tertiaire, par l'introduction d'équipements pouvant attirer de nombreux usagers, par la réalisation de logements avec leurs services associés. Ces questions mériteraient d'être évaluées au fil de la réalisation du projet et après sa livraison.

¹³⁹ Blog EuroRennes, « Le périmètre de la ZAC et les grands projets urbains », diverses réactions reçues entre septembre et novembre 2012

Conclusion intermédiaire

Les apports de ce chapitre.

Bibliographie

Bibliographie

- ALLAIN R. (2001) « Dynamiques d'un quartier de gare à Rennes », in MENERAULT . P et BARRE. A, *Gares et quartiers de gares, signes et marges, Lille, Rennes et expériences internationales*, les collections de l'INRETS, n° 77, p. 53-65
- ALLAIN R. « un exemple de valorisation spontanée d'un espace pavillonnaire péricentral : le quartier Sud-Gare à Rennes », *Dynamiques urbaines, Géographie Sociale*, numéro 11, mars 1991, pages 283-296
- ALLAIN Rémy, *La Maison et la Ville en Bretagne. Politiques urbaines, partis d'urbanisme et comportements résidentiels. Le cas de l'Ille-et-Vilaine*, Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Université Rennes 2, 1992, 2 vol
- ROWLAND A, "*Gentrification in a Global Context : The new urban colonialism*", Routledge, New-York, 2005, pages 1-18.
- AUBERT G. (2008) « Pas au sud de la Vilaine ! Géographie des pouvoirs et des élites à Rennes sous l'Ancien Régime », dans COULOMB C. (dir.) *Habiter les villes de cours souveraines en France (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Grenoble-MSH Alpes, P. 11-38
- AUBERT Gauthier, « Pas au sud de la Vilaine ! Géographie des pouvoirs et des élites à Rennes sous l'Ancien Régime », dans COULOMB C. (dir.) *Habiter les villes de cours souveraines en France (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Grenoble-MSH Alpes, 2008, p. 11-38.
- AUTHIER J.-Y., Bidou-Zachariassen C., "la question de la *gentrification* urbaine", *Espaces et sociétés* numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 13-23.
- AUTHIER J.-Y., Grafmeyer Y., « Sociologie Urbaine », Armand Colin, Paris, 2011, 126 pages.
- BARRÉ (A.) (dir.). *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, Les Collections de l'I.N.R.E.T.S, Lille, 2001, p. 101-116.
- BIDOU-ZACHARIASEN C. « retours en villes : des processus de « *gentrification* » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres », Descartes et Cie, 2003, Paris, pages 9-44.
- BIDOU-ZACHARIASEN C., « le « travail » de *gentrification* : les transformations sociologiques d'un quartier parisien populaire », *Espaces et sociétés* numéro 132-133, éditions érès, RAMONVILLE St Agne, 2008, pages 107-124.
- BOURDIEU P., «La distinction : critique sociale du jugement », Ed de Minuit, Paris, 1982, 670 pages
- BOURDIN A., « *Gentrification* : un concept à déconstruire », *Espaces et Sociétés*, numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 23-37.
- BOWIE Karen (dir.), *Les grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987
- CHOAY F., MERLIN P., « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Quadrige PUR, Paris, Janvier 2009, pages 767-770.

CHLOUS-DUCHARME Frédérique, GOURVES Marie, LE GUIRRIEC Patrick, « Du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », *Annales de la recherche urbaine*, n°90, 2001, p. 85-92.

CLERVAL A., « Les dynamiques spatiales de la *gentrification* à Paris : une carte de synthèse », *Espace, Société, Territoire*, 2010, <http://cybergeog.revues.org>.

CLERVAL A., « Le logement et l'habitat, éléments-clés du processus de *gentrification*. L'exemple de Paris intra muros », *géographie cités*, Pdf, 16 pages.

CHLOUS-DUCHARME F., GOURVES M., LE GUIRRIEC P. (2001) « Du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », *Annales de la recherche urbaine*, n°90, p. 85-92

COING H., "Rénovation urbaine et changement social", Les éditions ouvrières, Paris, 1966, 303 pages.

COLLET A., « Sociologie des acteurs de la *gentrification* des quartiers anciens centraux d'hier et d'aujourd'hui », article internet GRS-Université Lyon II, http://resohab.univparis1.fr/jclh05/article.php3?id_article=20.

CUSIN F., « La *Gentrification* en question : entre stratégies résidentielles des nouvelles classes moyennes et mutations socioéconomiques des villes » ; *Espaces et sociétés*, numéro 134, éditions érès, ramonville St Agne, 2008, pages 167-180.

DETHIER Jean (dir.), *Le Temps des gares, catalogue d'exposition du Centre Pompidou*, Paris, 1978.

DI MEO G., « Dynamiques et contradictions de la ville européenne », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 26, 1990, 15-24

DI MEO G., « La géographie culturelle : quelle approche sociale? », Armand Colin, *Annales de géographie* ; 2008/2 -n° 660-661, pages 47 à 66.

DI MEO G., « L'espace social : lecture géographique des sociétés », Armand Colin, Paris, 2005, 303 pages.

DONZELOT J., « La ville à trois vitesses », Editions de la Villette, Paris, 2009, 111 pages.

DUMONT M., « Le train tire la ville le long de ses voies », Joca, Place Publique, Nantes numéro 11, mai-juin 2011, pages 7-10

DUPONT J-P., OLIVARD P. du CESER, « Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse », Région Bretagne, Rennes, janvier 2012, 391 pages.

FOUCART Bruno, Monnier Gérard (dir.), « Les gares, l'espace du voyage », *Monuments historiques*, CNMHS, 1978.

GRAFMEYER Y., « le quartier des sociologues » dans « Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociale », sous la direction de J.Y Authier, La découverte, Paris, 2006. Pages 21-32.

GUY C., « Gare et quartier de gare : la collision des imaginaires », communication colloque Gare et quartier de Gare, 27 avril 2012, 7 pages.

HAMNETT C., "*Gentrification* and the Middle-class Remaking of Inner London : 1961–2001", *Urban Studies*, Vol. 40, No. 12, 2401–2426, November 2003, pages 2401–2426.

HAMNETT C., « Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la *gentrification* », *Strates* [En ligne], 9, 1997, mis en ligne le 19 octobre 2005, 23 pages.

HARVEY D. « Le capitalisme contre le droit à la ville », Edition Amsterdam, Amsterdam, 2011, 93 pages.

HUMAIN-LAMOUR A.L., « le quartier comme objet en géographie », dans « Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociale », sous la direction de J.Y Authier, La découverte, Paris, 2006. Pages 41-52

KOKOREFF M., STEINAUER O., VALDENNAIRE Ph., « Anatomie d'un « quartier de Gare »: recomposition urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole

lilloise », (version sans illustrations) Recherche financée par : le Plan Urbanisme Construction Architecture la Société d'économie mixte Euralille la SNCF (Convention n°98.PUCA.09) Novembre 2000, 206 Pages

LAGADEC A., « Rennes jardin cultive l'identité », Joca, Place Publique, Nantes numéro 11, Mai-Juin 2011, pages 60-61.

LEHMAN-FRICH S., « *Gentrifieurs, gentrifiés* » : cohabiter le quartier de la mission (San Francisco) », *Espaces et sociétés* numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 144-160.

LE BRETON E., « pour une critique de la ville. La sociologie urbaine française 1950-1980. », PUR, Rennes, 2012, 298 pages.

LE BOLLAN Christophe, *La construction des grandes gares de la ligne Rennes-Brest, (1842-1937)*, Thèse de doctorat d'histoire de l'art, Université Rennes 2, 2003, 2 vol

LE GOIX R., « Villes et mondialisation : le défi majeur du XXIème siècle. », Ellipses, Paris, 2005, pages 117-126.

LE GUIRRIEC P., F.C. DUCHARME, M. GOURVES, « Du lotissement au lotissement : l'évolution d'un quartier péri central de Rennes », *Les annales de la recherche Urbaine* numéro 90, Septembre 2001, pages 85-92.

MENERAULT Ph., « Les pôles d'échanges en France : Etat des connaissances, enjeux et outils d'analyse », Lavoisier Editions, Lyon, Certu 2006, pages 12-38.

OLLIVRO (J.). Centralité interne, centralité externe : analyse théorique et graphique de la gare de Rennes dans son environnement, in MÉNERAULT (P.), op. cit.

RAGON Michel, *L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, Editions Denoël, 1984.

RERAT P. et als, « Une *gentrification* émergente et diversifiée : le cas des villes suisses », *Espaces et Sociétés*, numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St-Agne, 2008, pages 39-56.

ROUSSEAU M., « Brings politics back in : la *gentrification* comme politique de développement urbain ? Autour des villes perdantes », *Espaces et Sociétés*, numéro 132-133, éditions érès, Ramonville St Agne, 2008, pages 75-90.

SABATIER B., « Rennes, de la campagne de Lorette au quartier Sud-gare », Joca, Place Publique, Nantes, numéro 11, mai-juin 2011, pages 11-16.

SASKIA S., « *The Global City: New-York, london, Tokyo* », Princeton University Press, Princeton, 1991, 397 pages.

SABATIER B. (2011) « Rennes, de la campagne de Lorette au quartier Sud-gare », *Place publique Rennes*, n° 11, p. 12-17

SAUVAGE André, *Rennes - Le Blosne, du Grand ensemble au vivre ensemble*, Rennes, PUR, 2013.

SCHELLING T. (1980) *La tyrannie des petites décisions*, Paris, PUF (1^{ère} édition 1978)

SMITH N., « la *Gentrification* généralisée : d'une anomalie locale à la régénération urbaine comme stratégie urbaine globale. », Graduate Center, CUNY, New York, dans « retour en villes », Descartes et Cie, Paris, 2003, pages 48-73.

VAN CRIEKINGEN M., « Comment la *gentrification* est devenue, de phénomène marginal, un projet politique global », revue *Agone*, Numéros 38-39, 2008, « Villes et résistances sociales », pages 71-88

VEILLARD Jean-Yves, *Rennes au XIX^e siècle, architectes, urbanisme et architecture*, Rennes, Editions du Thabor, 1978.

YOUNG M. et WILLMOTT P., « Le village dans la ville », centre Georges Pompidou, Paris 1983, pages 6-27.

YOUNG M. et WILLMOTT P. (2010) *Le village dans la ville, Famille et parenté dans l'est londonien*, collection Le lien social, PUF (1^{ère} éd 1957)

Documentation

« Charte de Leipzig sur la ville européenne durable », EU 2007.DE, 24 mai 2007, Pdf, 9 pages.

-Darris G., "étude sur le parcours récent en copropriété à Rennes", Ville De Rennes, cerur, 1992, pages : n.c.

« Les équipements et la ville des proximités : Etat des lieux et enjeux », Audiar, Mars 2010, 16 pages.

« L'évolution du secteur tertiaire dans l'aire urbaine de Rennes ente 1990 et 2005 », Audiar, Novembre 2008, 79 pages.

« Le marché de l'immobilier de bureaux : dynamiques et perspectives. » Agences d'urbanisme de l'espace Loire-Bretagne, Novembre 2011, 5 pages.

« Le Programme Local de l'Habitat : Programme Local de l'Habitat 2005 - 2012 », Octobre 2005, Communauté d'agglomération Rennes Métropole, partie 3.

« Les tendances de l'immobilier par les notaires d'Ille-et-Vilaine », chambre des notaires 35, Notaires de France-Perval, 2011, pdf, 54 pages.

« Atlas du parc social de Rennes, cartes et données par quartier au 1^{er} Janvier 2009 », Audiar, décembre 2009, 38 pages.

Mémoires et travaux universitaires non publiés.

Rollet S., « Vers une amélioration morphologique et urbanistique du quartier de la gare de Rennes », Mémoire de maîtrise en géographie, Rennes2, Juin 2000, 192 pages.

Bertrand M., « Les activités des quartiers gare à Rennes. » Mémoire de maîtrise en géographie, Rennes2, Juin 2000, 238 pages.

Le Corre T. (2012), *Les dynamiques socio-spatiales du quartier Gare rennais. Espaces gentrifiés ou espaces rénovés ?*, Mémoire de Master 2 Mention Géographie, DUMONT M. (dir.), Université Rennes 2

Sommaire

CHAPITRE I : ENJEUX URBAINS ET DYNAMIQUE SOCIALES D'UN « QUARTIER DE GARE »	3
Introduction : leçons d'une mise en perspective historique et sociologique	3
I. Rennes : genèse et enjeux patrimoniaux d'un quartier de gare	5
1. L'émergence d'un nouvel « objet urbain ».....	5
1.1 La gare, histoire d'une césure nord/sud.....	5
1.2 Rennes à l'heure de Paris.....	6
1.3. Une nouvelle limite physique.....	6
1.4. Le quartier sud-gare, développement et équipement.....	7
1.5. Les logements des cheminots.....	9
1.6. Les premiers ensembles HBM.....	10
2. EuroRennes : une gare face aux enjeux patrimoniaux contemporains.....	11
2.1. Patrimoine, histoire et mémoire (matériel et immatériel).....	12
2.2. Renouvellement urbain et identité sociale du quartier.....	12
2.3. Une mobilisation locale d'intérêt national.....	13
2.3.1. Les prémisses.....	14
2.3.2. Une gouvernance patrimoniale à inventer.....	14
Conclusion.....	15
II. Des dynamiques socio-urbaines de centralités en tension entre mixité, <i>gentrification</i> et nouvelles polarités	16
1. Esquisse d'une géographie sociale du « quartier gare ».....	16
1.1. La gare, point d'expression des tensions sociales.....	16
1.1.1. La frontière des voies.....	17
1.1.2. Au sud de la gare, « un village dans la ville ».....	18
1.1.3. Au nord, des faubourgs en transition.....	19
1.2. Du péri-centre au centre-ville.....	19
1.2.1. L'idéal de proximité du sud-gare.....	19
1.2.2. L'hyperconnectivité du nord-gare.....	20
1.3. Un avenir en suspens, entre <i>gentrification</i> et mixité.....	21
1.3.1. Une nouvelle mutation récente de la composition sociale.....	21
1.3.2. Une mixité à reconquérir par la diversité des fonctions urbaines.....	21
2. Valorisation foncière, dynamiques sociales et formes de gentrification.....	23
2.1. Rennes, un cadre favorable à la gentrification ?.....	24
2.2. Quelle définition pour le « quartier de gare » ?.....	27
2.2.1. Un secteur hétérogène en mutation.....	28
2.2.2. EuroRennes : les enjeux sociaux d'une rénovation urbaine.....	28
2.2.3. Vers la production d'un « quartier d'affaire ».....	30
2.2.4. L'héritage urbain face à l'extension du centre-ville.....	31
2.3. Etat récent des recherches portant sur la gentrification.....	36
2.3.1. Un renouvellement des catégories sociales de référence.....	37
2.3.2. Du côté de la demande : l'émergence d'une nouvelle « classe ».....	40
2.3.3. Vers une quantification du phénomène ? Des stratégies plurielles.....	41
2.3.4. Le rôle des politiques urbaines.....	43
2.4. Dynamiques des marchés immobiliers : un éclairage sur le secteur Sud Gare.....	45
2.4.1. Une hausse largement amorcée des prix de l'immobilier.....	46
2.4.2. Concurrence inter-métropolitaine.....	48

2.4.3 La confirmation d'un marché de réseaux et dynamique de « contagion » ..	49
2.5. Trois figures de gentrification.	51
2.5.1 Les « pionniers »	51
2.3.1.1 Un fort déterminant économique.....	51
2.3.1.2. La proximité domicile-travail, comme distinction d'un mode de vie périurbain.....	52
2.3.2 Les « consolidateurs »	54
2.3.2.1 Choisir le village.....	54
2.3.2.2 La gare comme accroche lointaine et proximité certaine.	55
2.3.3 Les « néogentrifieurs »	56
2.3.3.1 Au sud : l'offre urbaine du quartier décisive dans le choix résidentiel..	56
2.3.3.2 Au Nord : la gare comme synonyme du devenir métropolitain.....	57
2.4. Le « troisième facteur » : des valorisations multiples.....	59
2.4.1 Amélioration du cadre de vie et production de « l'identité villageoise ».....	59
2.4.2 Dynamiques festives et construction de l'entre-soi.....	60
2.4.3 Les nouvelles politiques urbaines : vecteur de gentrification ?.....	61
Conclusion	62
3. Le « quartier gare » : émergence d'une nouvelle centralité ?	63
3.1. La future gare, centralité ou polarité ?.....	64
3.2. Une extension antérieure du centre ville vers le sud	65
3.3. Trois fonctions de centralité recomposées	67
3.3.1 Une polarité commerciale.....	67
3.3.2. L'offre hôtelière	68
3.3.3. Une offre culturelle et récréative	68
3.4. EuroRennes : l'affirmation d'une nouvelle centralité à travers trois fonctions.	69
3.4.1. Une fonction tertiaire	69
3.4.2. Une fonction d'espace public	69
3.4.3. Une fonction symbolique	70
Conclusion	71
Conclusion intermédiaire.....	72
Bibliographie	72



POPSU 2 – Rennes

Rapport final :

« Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers »
mai 2014

- Partie 2 -

Chercheurs : **Thibault Le Corre, Marc Dumont**



Laboratoire ESO-Rennes,
Université Rennes 2
Place du Recteur Le Moal
35043 Rennes cedex

Sommaire

CHAPITRE II : GARE, PARTENARIAT ET STRATEGIES METROPOLITAINES.....	81
Introduction générale : un projet de pôle d'échange comme révélateur des mutations de l'action collective.....	81
1. Indéfinissable urbanisme	81
2. Méthodes, objets et paradigmes	82
3. La planification urbaine en révision	83
4. Un contexte (probablement) incertain.....	84
5. Projet : trois modèles pour penser les mutations de l'action	85
Conclusion : un régime de la production urbaine à requalifier	87
I. Rennes en mouvement(s) : à la genèse d'une stratégie métropolitaine	88
1. La lente maturation d'une stratégie à caractère métropolitain.....	89
2. Une « nouvelle ambition » économique et le tournant des mobilités.....	89
3. Des ambitions stratégiques pour le « secteur gare »	91
II. EuroRennes : objet-enjeu de l'affirmation partenariale d'une capitale régionale.	96
1. Le « site gare » : relance et aboutissement d'une série de projets.....	96
2. Réaliser la métropole en gare.....	102
III. Site gare : logiques et dynamiques d'une « mise en partenariat ».....	108
Introduction : « Quartier de gare », « EuroRennes », précisions sémantiques, méthodologie et dispositif opérationnel.....	108
1. Composer, s'ajuster : le tissage d'une forme de coopération.....	110
2. Le partenariat en ses acteurs : intérêt, rôle et motivations.....	116
IV. Construire le commun. Le « P.E.M. » espace partagé à ressources multiples.	125
1. L'établissement d'un cahier des charges, premier acte partenarial.	125
2. L'étude prospective : l'émergence du pilotage de l'Agglomération	130
3. Un objet verrou « achronologique » : la prison des femmes	132
4. Le « pré-programme » : de la définition d'une méthode de conduite du partenariat à la maturation itérative d'une opération.....	136
V. Des esquisses au contrat de pôle : le partenariat en ses épreuves.....	150
1. Faire la ville à partir du mouvement : la base de la proposition de l'équipe FPG... ..	151
2. Partenariat et « points de blocage »	155
3. Petits exercices de partenariat : du difficiles arbitrages entre économie, qualité architecturale et dimension fonctionnelle du projet.....	160
VI. De la création de la ZAC au Contrat de pôle : EuroRennes et le P.E.M. en fiche-synthèse.....	174
1. Les sites d'aménagements de la ZAC EuroRennes.....	174
2. Périmètres, maîtrises d'ouvrages et projet de P.E.M.....	176
Bibliographie	180
Table des matières	182

CHAPITRE II : GARE, PARTENARIAT ET STRATEGIES METROPOLITAINES.

Marc Dumont, Thibault Le Corre¹

Extrait convention POPSU 2.

Rappel des objectifs et attentes des acteurs : « [...] *Pouvoir suivre quelles méthodes, quelles articulations vont se faire entre tous les acteurs (huit partenaires) concerné par le projet. Nous souhaitons que l'on puisse suivre le travail de ces acteurs ensemble, examiner les effets que leurs méthodes de collaboration va produire. Les chercheurs seront invités à participer au processus de décision du projet en tant qu'observateurs. [...]* »

Introduction générale : un projet de pôle d'échange comme révélateur des mutations de l'action collective.

Partant du cas du « site gare » de Rennes, cette partie de la recherche s'attache au processus de production de stratégies urbaines plutôt sur la question des transports,. Elle vise à contribuer, par le biais de l'analyse documentée d'une opération concernant un « secteur de gare », EuroRennes, à élucider une des modalités de l'action urbaine contemporaine, dans un contexte dit d'incertitude, en la rapportant aux évolutions récentes du champ de l'urbanisme et de l'aménagement urbain. Une analyse de la littérature existante révèle sur ce plan deux principaux objets scientifiques structurants, liés aux deux régimes dominants de la pratique urbanistique : la *planification* et le *projet*.

1. Indéfinissable urbanisme

Chercher à qualifier les mutations contemporaines de l'urbanisme reste une tâche ardue. L'urbanisme ressort en effet tout à la fois d'un ensemble de technologies, d'une pratique, d'un champ d'action, d'un domaine de compétences. L'histoire et l'épistémologie de l'urbanisme ont largement été documentées (Claude 2005, Verpraet 2005, Biau & Tapie 2009), donnant lieu à des débats nombreux sur une profession, sur ses contours et ses évolutions. Délimiter aujourd'hui l'urbanisme au champ constitué par les producteurs de formes spatiales et d'environnements construits à l'échelle urbaine, aux différents mondes professionnels intervenants dans la « fabrique urbaine » n'est pas suffisant même si comme le montre A. Bourdin, ce champ a eu de plus en plus tendance à s'affranchir de sa dimension scientifique initiale (Bourdin, 2012). Si l'urbanisme s'est éloigné de ses influences scientifiques, une de ses évolutions fait aussi que ce champ ne peut plus être réduit aux seuls acteurs inscrits dans un champ légitime de production et de gestion urbaine (Ascher, 2008). Des concrétions d'actions qui sont en prise avec le milieu urbain, voient désormais intervenir d'autres opérateurs de manière tout aussi déterminante voire autonome, et avec au moins autant d'effets que ceux qui disposent des compétences et des légitimités certifiées. Des opérateurs entre autres privés qui ont pu se découvrir ces dernières années une sorte de vocation d'acteurs urbains, telles les firmes Eiffage, Bouygues, Suez etc. et non plus seulement limités aux seuls acteurs repérés de la construction (Campagnac, 1992).

Mais l'urbanisme s'est aussi profondément recomposé : le vide doctrinal et l'absence de modèles urbains analytiques cohérents (Lévy, 2006) ont laissé place à l'irruption de

¹ Avec le complément documentaire de J. Busson.

paradigmes tels le *new public management* dont se sont imprégnées progressivement les institutions publiques. C'est ici encore dans ce cadre doctrinal mou qu'interviennent les recours à d'autres méthodes (expérimentation, partenariat...)

Trois questions sont alors posées à l'urbanisme : la mutation de ses objets, celle de ses méthodes et, plus largement, la mutation des formes d'action collective dans lesquelles ce champ s'inscrit mais qu'il contribue aussi à renouveler, ces trois questions étant cependant fortement imbriquées. Nous n'aborderons pas ici la question des objets. Certes, produire des « objets urbains » est une activité spécifique (Arab, 2001), mais l'urbanisme reste incontestablement aussi quoi qu'on en pense une forme d'action collective parmi d'autres. Ceci apparaît de manière particulièrement significative quand on compare, par exemple, gouvernance culturelle, gouvernance urbaine et gouvernance de l'eau que seuls leurs objets différencient et non les méthodes, les paradigmes et les référentiels de l'action.

2. Méthodes, objets et paradigmes

La question des méthodes de l'urbanisme recouvre deux dimensions : l'une *technique*, l'autre *paradigmatique*, c'est-à-dire les raisons pratiques et les rationalités au cœur des pratiques d'aménagement.

La dimension technique des méthodes, tout d'abord, recoupe les objets de l'urbanisme dont quatre modèles – aujourd'hui dépassés – ont été identifiés en leur temps par Pierre Merlin : l'urbanisme de développement (création de nouveaux quartiers), l'urbanisme de gestion (limité à la transformation des centres anciens), l'urbanisme de participation concernant l'adaptation des quartiers anciens d'habitat, et l'urbanisme de préservation qui concerne les espaces ex-ruraux, ultra-urbains (Merlin, 2013). Ces méthodes sont elles-mêmes l'objet de réécritures rhétoriques rendant parfois un peu confuse l'analyse de la pratique urbanistique à travers des thématiques fluctuantes : urbanisme sensoriel (Paquot, 2009), ville désirable, urbanisme flexible etc. font partie de ces mots-programmes qui n'ont souvent pas tellement d'autre portée que de décorer les discours institutionnels et qui se sont diffusés dans le vocabulaire des politiques publiques, des mots entre lesquels la démarche scientifique a à se frayer parce qu'ils obscurcissent davantage qu'ils ne clarifient les dynamiques de la production urbaine. Ces termes sont distincts d'autres approches nettement plus analytiques et sérieuses comme les travaux du *fuzzy planning* qui proposent des modèles de planification floue face à des contextes d'incertitude, autour de notions floues, considérées non de manière esthétique mais comme significatives d'un système et d'objets dont la caractéristique est de ne jamais être figés mais dynamiques et évolutifs (De Roo & Porter, 2007), nous y reviendrons.

Alain Bourdin identifiait quant à lui quatre autres manières officielles de « faire la ville » (autre version du lien méthodes-objet), à partir de quatre types d'opérations urbaines : les grandes opérations d'aménagement urbain dans les zones délaissées à forte tension foncière (friches) et donc de renouvellement urbain, les opérations organisées autour d'un objet spécifique ou d'un concept très déterminé (grands complexes commerciaux, sportifs...), les nouvelles politiques de la Ville dans lesquelles les investissements publics sont prégnants, et les politiques en direction des espaces publics (Bourdin 2001), notant par ailleurs comment l'espace public apparaissait comme l'un des objets à succès du fait que la puissance publique puisse y exercer son autorité sans trop de difficulté (Bourdin, 2009). La limite clairement décelable dans ces deux approches des méthodes de l'urbanisme est de se cantonner aux contextes métropolitains et de considérer le « faire » sous un versant exclusivement matériel dans une acception restrictive sinon

hiérarchique (élitiste) de l'urbanisme. Les politiques de mobilité, par exemple, telle que le déploiement de systèmes de transports alternatifs à l'usage exclusif de la voiture particulière (réseau de vélos en libre service, « smart grid »...), font aussi partie d'un *urbanisme de services* non réductibles à des accessoires d'espaces publics.

Deuxième aspect, la dimension paradigmatique des méthodes, liée quant à elle aux mutations de l'action collective. Nous appelons ici *paradigme de l'urbanisme* non pas uniquement un référentiel ou un cadre cognitif mais l'univers matriciel formatant la conduite de toute intervention dans le champ urbain et caractérisé par trois aspects : une raison pratique visant donc à ordonner le réel, un cadre règlementaire et formel, et des logiques d'action collective. Sur ce plan des paradigmes, deux formes complémentaires restent dominantes : la planification et le projet, toutes deux ayant largement été documentées (Lacaze, 1995 ; Oblet 2005), parfois complémentaires, en étroite relation et dont les problématiques et les modalités tendent ces dernières années à certaines similitudes fortes en Europe.

3. La planification urbaine en révision

La *planification*, d'abord, est classiquement considérée comme un mode à la fois hiérarchique et centralisé d'ordonnement de l'action sur l'espace, fondé sur le volontarisme de la puissance publique. On note à ce sujet une convergence dans la littérature scientifique sur l'idée d'un retour en Europe de la planification (Simmons, 1999 ; Zepf & Andres, 2012), retour lié pour partie à un regain de la réflexion prospective (Gallez & Maksim, 2007), mais qui n'implique ni un déclin de la présence de l'Etat ni la fin d'un système de hiérarchies inhérent à la planification (Kunzmann, 2004, Joye & Kaufmann, 1998).

Le même consensus concerne les caractéristiques actuelles de cette nouvelle planification qui évoluerait vers des formes plus territoriales qu'urbaines et qui suivrait des modalités similaires aux processus de projets, mettant l'accent sur des pratiques de négociation et de partenariat (Zepf & Andres, 2011). Il est à ce stade très difficile de distinguer le modèle analytique de cette nouvelle planification, de sa version normative (la planification optimale, souhaitable). Une des références très éclairantes en ce domaine est celle des travaux de P. Healey laquelle distingue le « collaborative planning » d'un « communicative planning » (Healey 2003, 2004, 2006, 2006b), et propose une grille de lecture des situations de planification comme des processus constants de relations interactives et d'activités de gouvernance. La planification est donc davantage considérée sous l'angle d'interactions continues et mutuelles que celui d'un processus de communication², une perspective inscrite dans les travaux d'A. Giddens sur la structuration (Giddens, 1986).

Tout en assumant d'ailleurs, malgré tout, la tonalité normative de son modèle théorique, Healey appelle cependant à éviter le piège du modèle de la « gouvernance concertée » éludant les rapports de pouvoirs consubstantiels à ces relations interactives. Pourtant, les auteurs qui s'inscrivent dans ce courant de recherche ne pensent pas que cette nouvelle planification coïncide avec l'avènement d'un nouveau paradigme mais davantage qu'elle constitue une évolution dans les référentiels, dans la manière de concevoir l'action publique comme un *processus ouvert*, évolutif, flexible et en constant

² Inspirée de la théorie de l'agir communicationnel de J. Habermas, cf. Habermas, 1987, *Théorie de l'agir communicationnel. Pour une critique de la raison fonctionnalise*, Fayard, 480 p.

mouvement, avec des processus très similaires à ceux des projets urbains (Zepf & Andres, 2011). Nous pensons au contraire que cette recomposition incessante de l'action, à partir du moment où elle est recontextualisée au regard des différents types d'incertitude pesant sur les situations d'action collective en matière d'aménagement urbain, ainsi que de l'évolutivité constante des problèmes urbains, témoigne de l'affirmation d'un régime d'action spécifique exprimée entre autres par le régime de l'expérimentation et nourrie par un paradigme de fond en rupture avec la place dévolue jusque là à la puissance publique, très en phase avec l'ossature idéologique de la ville du capitalisme libéral.

4. Un contexte (probablement) incertain

Ces constats rejoignent nombre d'analyses sur l'émergence et le « succès » de l'urbanisme de *projet*, un succès lié à plusieurs facteurs explicatifs, dont le plus significatif est un élément de contexte, souligné par de nombreux travaux : celui d'un régime d'incertitude.

Certains chercheurs (Mélé, Lefevre, Bourdin, 2006) définissent cette incertitude comme le résultat d'une diversification infinie ou à l'inverse d'une globalisation extrême. Pour eux, elle est liée à trois facteurs : à la démultiplication de modes de vie extrêmement différenciés, au poids des macro-facteurs et à la flexibilité incessante des coopérations entre acteurs. La diversité des modes de vie, liée à l'individualisation, impose en effet d'agir sur l'urbain tout en intégrant des usages et des comportements fortement évolutifs et changeants. Cette vision qui est largement empreinte des cadres analytiques post-modernes, est toutefois contrecarrée par les travaux d'anthropologues comme E. Todd qui démontrent le poids spatial des héritages et des résurgences de systèmes familiaux, les modes de vies n'étant pas an-historiques (Le Bras & Todd, 1991 & 2013). Les incertitudes liées aux macro-facteurs sont autant liées à leurs effets (le poids majeur des variables économiques), qu'à leurs enchevêtrements et interférences multiples dans des contextes urbains localisés, thème cher à Z. Bauman (1996).

Le troisième type d'incertitude est lié aux compositions et recompositions des milieux d'acteurs intervenants sur la ville, recompositions aussi bien internes avec une très grande fluidité des techniciens et acteurs comme nous l'avons montré à l'occasion d'un travail de recherche (POPSU 1), qu'externe, au niveau des coopérations propres aux projets concernés. Nous avons d'ailleurs nommé cette réalité le « pouvoir des clés », pour rendre compte des situations de gouvernement urbain et de projet dans lesquelles seuls subsistent les dispositifs comme actants témoins de l'ensemble d'un processus, aucun des intervenants initiaux n'étant présent à son achèvement. Toujours pour ces chercheurs, l'enjeu est alors pour l'action publique de définir des méthodes permettant d'organiser et d'encadrer des jeux d'acteurs sans chercher à tout prévoir, version atténuée d'une planification stratégique, et ce d'autant plus que les acteurs de la production urbaine ne sont pas seulement concernés par des contextes d'incertitude mais ont aussi à dépasser des différences d'interprétation du réel ainsi qu'un manque de confiance dans la pertinence de certains instruments juridiques. Le régime d'incertitude est donc aussi caractérisé par un enjeu fort de « production de confiance ». F. Ascher apportait une nuance à ce cadre général d'incertitude, y voyant aussi le résultat de logiques et de rationalités multiples et éventuellement contradictoires, avec des variations mineures pouvant induire des évolutions considérables et généralement irréversibles (Ascher, 1995). Un constat similaire était posé par Y. Chalas, pour lequel l'aménagement urbain évolue aujourd'hui dans des contextes post-idéologiques où plus

rien ne va de soi et où aucune certitude ne s'impose, l'incertitude étant aussi liée à la fragmentation et à la multiplication des référentiels, mais aussi, aspect complémentaire, au fait qu'une multitude de choix et de réponses possibles se posent face à des problématiques urbaines, l'incertitude rejoignant une thématique plus large identifiée par des intellectuels comme Ulrich Beck sur la société du risque. Toutefois, l'incertitude risque aussi de se transformer en construction esthétique, avec comme un plaisir à rendre des choses plus opaques qu'elles ne le sont. La complexité postulée, rappelons-le, fait aussi partie de ces souches idéologiques du libéralisme...

L'incertitude justifie voire conditionne un certain type d'organisation de l'action collective en aménagement urbain dont trois modèles de lectures complémentaires peuvent être repérés dans la littérature existante : l'urbanisme incrémental, l'urbanisme post-référentiel, et l'urbanisme de compromis, constituant quatre angles d'analyse d'une même réalité.

5. Projet : trois modèles pour penser les mutations de l'action

Le modèle analytique de l'urbanisme *incrémental*, d'abord, largement inspiré de l'incrémentalisme en science-politique sur lequel on reviendra, peut être formalisé à partir des travaux de F. Ascher qui considérait que la planification ne pouvait plus être linéaire, séquentielle, prévisionnelle, programmatique, systématique et impérative. Ascher en appelait à la construction d'instruments permettant d'intégrer et d'admettre les fluctuations, la créativité, l'incertitude, le flou et l'ambiguïté, incitant à passer de la planification stratégique au management stratégique (Ascher, 1995, 2001). Il y voyait cependant le risque d'un management qui se transforme en empirisme complet, considéré comme antithétique de l'urbanisme, et plaidait pour un urbanisme laissant place aux rétroactions, aux démarches heuristiques, au travail du projet comme mode de connaissance : un urbanisme incrémental et heuristique, donc, qui se construit de proche en proche et fondé sur un travail permanent de communication et de négociation très similaire au modèle de planification évoqué plus haut. F. Ascher justifie en quelque sorte un modèle normatif de l'urbanisme comme expérimentation mentionnant la métaphore de l'ordinateur et la méthode des ingénieurs qui « testent des solutions plutôt qu'ils ne les calculent » (Ascher, 1995, p. 219).

Il est assez fascinant de lire les écrits de l'urbaniste dans la mesure où quasiment trait pour trait on y retrouve les rhétoriques de justification de nombre de politiques urbaines et pratiques de projet formalisées entre autres comme « pragmatiques ». Citons pour exemple ces propos de l'urbaniste Alexandre Chemetoff : « On n'exécute pas un projet, on le réalise. Le projet est une ambition. Quand on passe à sa réalisation, à sa fabrication, il faut qu'il puisse, pour traverser toutes les étapes, être porté par des entreprises. Il ne doit pas seulement être exécuté mais devenir un enjeu de discussion, un lieu de débat. C'est aussi pour cela qu'il faut faire des essais avant de construire, montrer comment on va faire, fabriquer grandeur nature des morceaux de ce projet, entrer dans des détails, s'intéresser à la signalétique, à la fabrication des sols... » (Chemetoff, 2008). Nous avons pu démonter les errements de cette rhétorique du « pragmatisme maîtrisé » tenant en réalité beaucoup plus du pilotage erratique, de la négociation constante, au fil de l'eau et contraint par les circonstances et les conjonctures (Devisme dir., 2009). Ainsi, dans le cas du projet de « quartier d'affaire » produit dans le cadre des deux opérations de renouvellement urbain, Malakoff Pré Gauchet et de l'île de Nantes, les visées initiales de quartiers d'affaire d'échelle mondiale, où aurait fait irruption un hôtel 5 étoiles et un casino, avait finalement rapidement laissé

place à une présentation d'un quartier d'affaire à dimension européenne, puis de « façade Atlantique » le casino étant remplacé par la plus prosaïque délocalisation du siège de la société Castorama, d'un autre secteur de l'agglomération vers ce site. Ce modèle est donc intellectuellement très séduisant mais requiert de qualifier de manière beaucoup plus précise et analytique la logique de l'incrémentalisme.

Le modèle de *l'urbanisme post-référentiel* a quant à lui été formalisé par Y. Chalas, proche également de ce que C. Delfante nommait « l'urbanisme mou ». Cet imaginaire aménageur dit de la « pensée faible » est caractérisé par lui davantage en suivant les propriétés d'un modèle de gouvernance élargi, dépassant les seules sphères des décideurs publics et privés, en les ouvrant aux sphères habitantes. Ce type d'urbanisme prend place dans un cadre spécifique, marqué par un moindre rôle de l'Etat, un processus de décentralisation, une perte des modèles de référence, un déclin de la planification, un essor du projet et de la programmation ouverte, une multiplication des acteurs et des intervenants dans le champ urbain, une irruption croissante de l'expertise, un décloisonnement des compétences et une tendance croissante à la juridicisation. L'auteur définit à partir de là « la pensée faible », allant de pair avec le déclin de la modernité souligné par le philosophe Gianni Vattimo, comme une pensée basée sur un référentiel faible ou froid et à faible légitimité, où la légitimité reste sans arrêt remise en question (Chalas, 2000). Ce modèle s'inscrit d'ailleurs dans les analyses que Thérèse Spector et Jaques Theys avaient pu faire de la configuration dans laquelle évolue l'urbanisme contemporain, celle d'une fin de la rationalité unique à laquelle succède un éclatement des rationalités entre lesquelles il faut arbitrer. Ceux-ci constataient la place prise par les démarches dites « pragmatiques » de projet, supposées susciter un consensus à travers des procédures définies en commun, et accompagnées d'une sorte de nouvelle éthique urbanistique censée se substituer à l'intérêt général défaillant (Spector & Theys, in Genestier 1996). La caractéristique « post-référentielle » coïncide avec l'effacement des doctrines en aménagement urbain ; pourtant, elle laisse aussi place à une dogmatique technologique de substitution, allant des normes techniques à la saturation normative des « belles pratiques et bons usages »³.

Le modèle de *l'urbanisme de compromis* est lié plus directement à la territorialisation de l'action publique, mentionnée plus haut. Celle-ci s'est aussi accompagnée d'une embolie normative, qualifiée par certains auteurs de *juridicisation* de la ville, c'est-à-dire du rôle croissant du droit et de l'intervention des juges dans les régulations de l'action collective urbaine. Cette évolution est vivement critiquée par Serge Wachter, pour qui le retrait - partiel - de l'Etat de l'espace juridique de la ville a largement encouragé et soutenu la mise en place d'opérations d'aménagement, de projet urbains qui s'accommodent mal de cadres normatifs et qui entravent les ambitions d'équipes municipales, leurs visées de compétitivité et de rayonnement international (Wachter, 1998). L'urbanisme de projet ou procédural est aussi une rhétorique, celle du projet urbain et de politiques urbaines marquées par le réalisme, par un pragmatisme dont les techniques sont diffusées sous la

³ Le Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie, qui aura probablement changé encore de nom en cours d'écriture de ce volume, décerne en effet chaque année depuis 2012 un palmarès et un recueil « des belles pratiques et des bons usages en matière d'accessibilité de la Cité ». Le jargon (au détour niais) pourrait être en lui-même un cas d'étude : récompense pour les « Petits plus qui facilitent la vie de tous » ou les réponses locales visant à « créer un environnement partenarial facilitateur ». Le détail est accessible sur le site internet dédié.

forme de « labels et certificats d'authenticité » qui sont décernés par les autorités en charge de l'urbanisme et de l'équipement. Ces bonnes pratiques de projet ont par ailleurs reçu, dit-il, « une caution académique tout en étant nourries intellectuellement et axiomatisées par des universitaires-consultants, familiers des cercles de la décision publique, qui ont troqué leurs anciens dogmes idéologiques contre un pragmatisme opportuniste ». A la fin des années 1990, Wachter y voyait la généralisation d'un nouveau régime, mou, de stratégies urbaines, celui du management stratégique des villes pour lequel pour fabriquer la ville mieux vaut s'en remettre à une succession de marchandage et de compromis. Cette vision rejoint les analyses d'Albert Lévy qui a pu de son côté identifier un régime d'urbanisme qu'il qualifie de *transactionnel*, qui procède par transaction contractuelle (négociation et coopération) ou polémique (conflit et rapport de force) entre acteurs, pour aboutir à des compromis pratiques sur des projets (Lévy, 2009), dont on retrouve certains aspects dans le *process planning* hollandais.

D'autres auteurs convergent très largement sur cette version d'un urbanisme, que nous avons-nous même qualifié d'urbanisme-réalité, pris dans une mise en scène permanente de lui-même (Dumont & Devisme, 2006), une transparence (impérative) du processus et la diffusion de ses méthodes et résultats sous la forme de bonnes pratiques. J.F. Tribillon parle ainsi de « real-urbanisme », stade terminal consistant à renoncer à toute attitude normative, à sortir du régime de la planification pour abandonner tout volontarisme, et renoncer à construire l'unité de la ville : le real-urbanisme limite la planification volontariste aux grands travaux de circulation et de transport qui ont pour objet de doter la conglomération d'une unité circulatoire requise, il pense (et s'organise en conséquence) qu'une large autonomie doit être laissée aux grands acteurs et opérateurs urbains qui font de la promotion foncière et immobilière, créent des centres commerciaux, installent des parcs d'activité de pointe (Tribillon, 2002).

Conclusion : un régime de la production urbaine à requalifier

Au final, il apparaît que ces trois modèles se recoupent quant à leurs constats, éclairant sous trois angles différents les mutations des cadres et des modalités de l'action collective propre à la production des formes urbaines contraignant les acteurs des projets à des ajustements constants entre eux, au regard de contraintes internes et externes et de problématiques évolutives en cours d'action. Mais ils conduisent ce faisant à laisser penser malgré tout à une certaine prise des acteurs légitimes sur le cours de l'action (publique) urbaine, éludant les dimensions erratiques, opportunistes et expérimentales, de la production urbaine que, de manière tout aussi ambiguë et contestée qu'elle soit, l'analyse de Rem Koolhaas vient interpeller (Koolhaas, 2011 ; Baudin et al., 2005). Nous avons nous-même souligné ce régime « pragmatiste » de la production urbaine dans le cadre nantais, régime à la fois descriptif et prescriptif, c'est-à-dire comme modalité de production d'espaces urbains à la fois « racontable » (par les scientifiques) et « racontée » par les acteurs eux-mêmes du projet⁴.

La seconde remarque concerne la nuance entre l'urbanisme et l'aménagement urbain, nuance qui elle-même a fait l'objet de débats derrière d'apparents oxymorons comme celui de l'urbanisme en milieu rural (Lacaze, 2012). La convergence constatée entre les mutations de la planification urbaine et celle de la production urbaine considérée sous le

⁴ Nous renvoyons ici à la recherche menée sur les projets et stratégies urbaines, POPSU 1. A l'occasion de ces projets, les élus locaux racontaient donc le projet en le justifiant comme une manière de faire « pragmatique », c'est-à-dire avançant « un pas devant l'autre ».

prisme du projet répond pour partie à cette tension croisée et nourrie entre une discipline (l'aménagement urbain) et une pratique (l'urbanisme), qui serait une manière que nous proposons de dépasser le vieil antagonisme entre études urbaines et urbanisme (Scherrer, 2010).

C'est donc un éclairage sur ce régime actuel à requalifier de production de l'urbain que nous proposons ici, à partir de la documentation d'une *opération d'urbanisme orienté mobilité*, inscrite entre stratégie métropolitaine et processus de projet, dont le point le plus saillant est la modalité partenariale de sa construction sur laquelle nous insisterons ici plus particulièrement.

I. Rennes en mouvement(s) : à la genèse d'une stratégie métropolitaine

Depuis les années de reconstruction et le Plan d'Urbanisme Directeur (1960), les stratégies d'urbanisme dans l'agglomération rennaise sont restées pour l'essentiel à l'initiative de la ville-centre, Rennes. Celle-ci apparaissait au regard des communes périphériques comme une ville nouvelle, menant des projets dynamiques en lien avec des segments productifs alors performants comme les télécommunications ou le complexe industriel de l'usine PSA-Citroën. Jusque dans les années 2000, la ville de Rennes va tirer vers l'avant le développement de l'agglomération et l'organiser autour d'un contrôle très fort du foncier. Cette tradition d'une volonté de maîtrise du développement et de l'aménagement se retrouve dans la nature de la maîtrise d'ouvrage municipale de l'essentiel des opérations d'urbanisme, appuyées sur un travail performant mené avec des promoteurs locaux. La ville de Rennes reposait aussi sur le couplage entre des sites industriels de premier rang (usines PSA) et des secteurs résidentiels de polarisation des classes moyennes comme dans les quartiers du Blossne ou à Maurepas. Ce couplage va cependant se fissurer avec le départ massif de ces classes moyennes vers la périphérie dont les communes concentrent alors une très forte croissance démographique, d'où la nécessité apparue au cours du mandat du maire Edmond Hervé, de maîtriser l'étalement urbain tout en développant du côté de l'habitat, des réponses adéquates aux nouvelles demandes de logement. Cette politique de forte maîtrise des politiques d'habitat et du foncier, de maîtrise d'ouvrage urbaine, également, fait que l'ensemble du périmètre de la ville de Rennes est désormais l'objet d'opérations d'urbanisme de type renouvellement urbain, hormis le quartier de Beauregard, l'ultime secteur en extension. La ville de Rennes doit alors composer avec ses voisines, pour faire face à la croissance de sa population.

Malgré la vision très quadrillée d'E. Hervé, gérant la ville-centre comme un pré carré, c'est sous son mandat qu'apparaît l'importance de la nouvelle échelle de l'aire urbaine, bien au-delà du seul périmètre de Rennes Métropole, espace des bassins de vie, vécu, habité. Au niveau économique, les choses se posaient de manière différente. Nombre de communes périphériques avaient en effet anticipé ces mutations et saisi que l'accueil d'entreprise passait nécessairement par une démarche d'agglomération. En revanche, sur le plan de l'urbanisme, celles-ci restaient massivement marquées par le modèle issu des années de la décentralisation : celui de maires patrons de leur urbanisme, contrôlant de manière très stéréotypée leur développement urbain par le biais de lotissement pavillonnaires, programmant et calibrant leur offre à leur propre rythme et suivant leurs propres capacités d'accueil.

1. La lente maturation d'une stratégie à caractère métropolitain

Au début des années 2000, l'organisation d'une stratégie métropolitaine, orientée entre autres sur la maîtrise de l'étalement urbain n'apparaît pas simple. L'agglomération ne dispose pas, tout d'abord, de la compétence d'urbanisme, ce qui lui permet sans doute d'obtenir un consensus de principe sur les politiques de l'habitat sans pour autant pouvoir les faire mettre en pratique. Une stratégie « gagnant-gagnant » se met alors en place, pas à pas⁵. Elle consistera à mettre en place un système de gouvernance permettant de faire émerger une logique collective, de dépasser les cartes individuelles jouées par chacune des communes, de penser la nécessaire diversification et l'équilibre du développement à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le nouveau processus urbain toujours très maîtrisé par la collectivité, qui se met alors en place consiste entre autre à apporter de l'ingénierie dans des communes qui n'en disposent pas comme dans la commune de Cesson-Sévigné, à l'Est de Rennes (l'une de celle qui polarise les plus haut revenus de l'agglomération avec Saint Grégoire) et qui ne disposait par exemple pas de services d'urbanisme. Pas à pas, la stratégie urbaine change ainsi d'échelle, avec des formes de contractualisation nouvelles avec les communes périphériques, et le lancement d'un processus urbain très encadré par la collectivité, en particulier sur la qualité des opérations d'urbanisme sorties. Ce processus s'engage à travers une multitude d'opérations (environ 50 ZAC), d'où l'impression pour l'observateur extérieur du « système ZAC » rennais. Cette stratégie, fort maîtrisée, se structure aussi avec le souci d'aborder la totalité du territoire et de réguler son organisation, limitant autant que faire se peut, par exemple, toute prospection foncière des promoteurs.

La construction de cette stratégie métropolitaine au sens très large, n'est pas uniquement liée à des changements de méthode et de collaboration. Elle tient aussi dans les faits historiquement au caractère déclencheur d'un certain nombre d'opérations d'intérêt communautaire qui sont aussi l'occasion d'expérimenter le fait métropolitain, communautaire. L'exemple le plus significatifs en fut le projet de la Courrouze, nouveau quartier structuré sur le format de la génération des écoquartiers, pour partie seulement sur le territoire de Rennes, fut donc ainsi le premier projet auquel la ville de Rennes était associé mais sans en avoir été à l'initiative. A la suite du Plan Local de l'Habitat puis de la création de la ligne de métro, ce projet de la Courrouze (et bientôt celui de la gare), signent la fin d'un système qui avait jusque là dominé autour d'un couple ville de Rennes (prenant en charge ses propres projets) et agglomération (prenant en charge le communes périphériques). Une nouvelle génération d'élus apparaît alors aussi, ayant intégré le déplacement des enjeux stratégiques de la ville vers l'agglomération.

2. Une « nouvelle ambition » économique et le tournant des mobilités.

Face à la prégnance du centre historique de Rennes, la nouvelle donne va aussi apparaître autour de deux objets de débats au cœur desquels doit être situé le projet EuroRennes. Le premier est lié au projet quasi-simultané d'éco-cité, Via Silva, sur un quadrant de 560 ha au Nord-Est de l'agglomération. Un débat sera ouvert par l'urbaniste Bernard Reichen, lequel avait, à l'occasion d'une des présentations de son idée, opposé deux logiques comme autant de choix entre lesquels arbitrer. Le premier choix était d'en faire une ZAC supplémentaire, répondant à des objectifs d'une qualité urbaine poussées, offrant des produits de logements accessibles à toutes les catégories sociales, mais un

⁵ Sous l'égide en particulier de Christian Le Petit, venu de Grenoble

projet d'urbanisme classique. Le second choix était de poser le pari un peu fou à premier abord d'en faire une nouvelle centralité d'agglomération ainsi qu'à l'échelle de Rennes, contribuant avec d'autres sites à jouer la carte d'une « nouvelle ambition »⁶, proposant aussi un volume conséquent d'immobilier tertiaire, ce qui sera au final le cas.

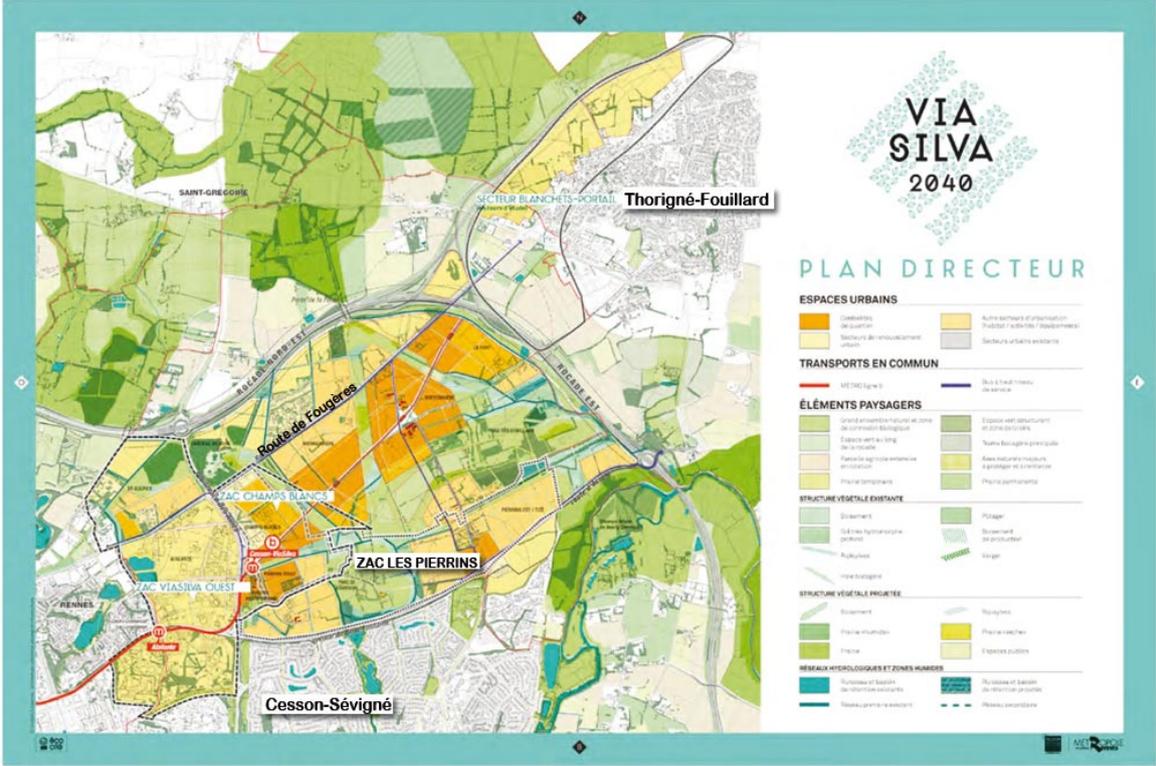


Figure : le premier plan directeur de l'opération Via Silva

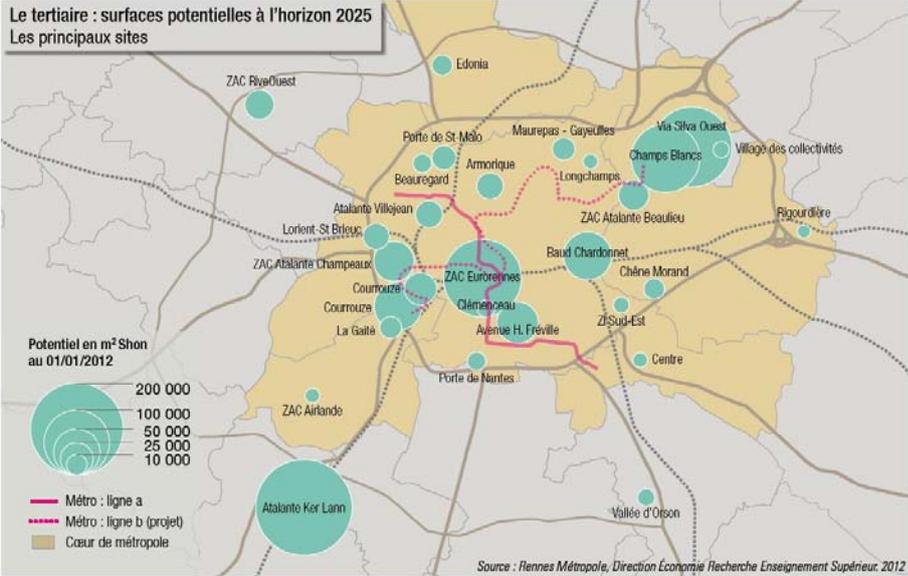


Figure : les surfaces potentielles de tertiaire à l'horizon 2025 sur l'agglomération de Rennes

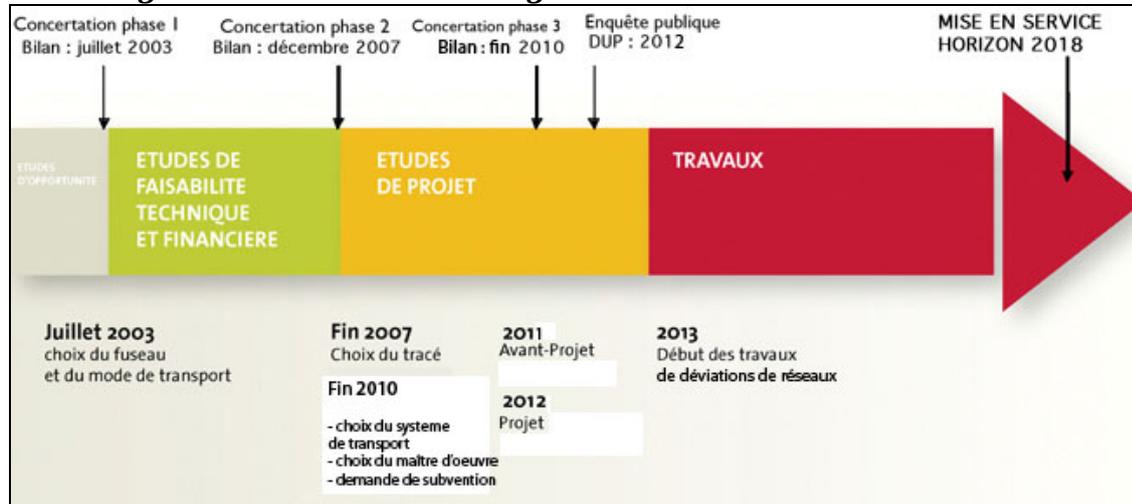
L'opération Via Silva, à horizon 2020, proposera en effet 500 000 m² d'immobilier tertiaire, se couplant à l'opération EuroRennes (160 000m²), le site développant des

⁶ L'expression est de Jean De Legge, ancien directeur de T.M.O.

capacités d'accueil de fonctions tertiaires qui ne pourraient trouver leur place sur le nouveau centre économique décisionnel proche de la gare. Les deux projets viendraient alors renforcer la position montante d'une agglomération rennaise comme capitale régionale, sans pour autant que le contenu de ces activités économiques soit clairement élucidé a priori⁷.

Le second débat émerge autour de la part croissante des mobilités sur le territoire rennais et bien au-delà. L'investissement de la collectivité sur la réalisation du métro inauguré en 2002, l'arrivée du TGV dans les années 1990 et le renforcement du cadencement de l'offre de transport de TER accompagné d'une forte hausse des fréquentations, ont dessiné une nouvelle géographie des territoires irrigués par les transports en commun et des changements réels dans les pratiques de mobilité⁸, une proximité entre les quartiers redessinée à l'échelle de Renne du fait de la performance du métro rapide, dont la ligne B depuis lors acquise, a été conçue comme une dorsale de croissance et de structuration urbaine. Le nouveau maillage par les mobilités liées aux transports en commun a conduit les entreprises autant que les résidents à rechercher des sites bien desservis, à basculer dans une logique de développement urbain qui change d'échelle, à des stratégies d'urbanisation en lien avec les offres de transport en communs, et à des pratiques résidentes de plus en plus multi-modales. Ces trois traits caractéristiques d'une nouvelle donne en matière de mobilité pèse d'une manière certaine sur l'atout de centralité secondaire que pourrait représenter la gare : deux nouvelles centralité économiques stratégiques, reliées par la dorsale de la future ligne B du métro.

Chronologie de la réalisation de la ligne B du Métro



3. Des ambitions stratégiques pour le « secteur gare »

Deux grands axes structurent donc la stratégie urbaine rennaise, à la fin des années 2000. Le premier est celui de la relance de la compétitivité, via des politiques

⁷ Ce sera d'ailleurs un enjeu lourd tout au long du projet, puisqu'il s'agit davantage d'attirer des nouveaux investisseurs que conforter et renouveler un tissu existant.

⁸ Constaté par des études menées par l'AUDIAR et des recherches du laboratoire ESO-Rennes.

d'attractivités, de soutien à l'économie de la connaissance, d'internationalisation ; le deuxième axe, plus urbanistique, constitue la tentative de réponse de la collectivité publique, Rennes Métropole ainsi que de la ville de Rennes, au défi du « changement de trajectoire ». Le modèle de « ville-archipel », politique phare depuis les années 1980 n'apparaît en effet plus suffisant pour soutenir le maintien de la métropole dans une phase dynamique et concurrentielle en Europe ; à travers la métropole rennaise, c'est aussi le positionnement de la Bretagne en France comme en Bretagne qui est interrogé dans un contexte régional de succession de crises économiques (fermeture d'entreprises agro-alimentaire). Le facteur d'une croissance démographique constante propre aux métropole de l'Ouest se révèle très favorable pour la région rennaise qui, avec Vannes, concentrent les prévisions les plus hautes pour 2030 (+ 24% contre +14% pour l'ensemble de la Bretagne). La difficulté reste, pour cette agglomération aux politiques urbaines relativement modeste, où le recours à un urbanisme très encadré par une solide tradition de maîtrise foncière, de dégager son propre « avantage comparatif » à partir de politiques urbaines ciblées. Au cours de la fin du mandat d'Edmond Hervé, et de ses deux successeurs Daniel Delaveau et Nathalie Appéré, trois dossiers complémentaires ont été au cœur de la stratégie métropolitaine rennaise : la création d'un nouveau quartier d'intérêt communautaire sur le quadrant Nord-Ouest de la ville, Via Silva, et le projet EuroRennes. Autour de la gare de Rennes, l'ambition affichée par les politiques urbaines rennaise est précise : l'opération Eurorennes vise à unifier les différents secteurs jouxtant le site de la gare, en les inscrivant dans de nouvelles dynamiques sociales économiques, permettant l'émergence d'un quartier supplémentaire dans la ville. EuroRennes doit aussi répondre à l'ambition d'une stratégie métropolitaine dotant l'agglomération d'un véritable quartier d'affaire de type « CBD », avec les fonctions qui lui sont propres. Elle est aussi d'intégrer pleinement cet espace dans un centre ville en expansion constante vers le sud de la ville. Le projet urbain tel qui est défini, ambitionne de transformer en profondeur les caractéristiques actuelles et hétérogènes du périmètre concerné. Il doit enfin s'articuler avec la seconde grande opération phare de l'agglomération, Via Silva 2040.

3.1. Produire l'unité d'un nouveau quartier

A l'échelle de la ville de Rennes, cette visée stratégique concernant le « secteur gare » se pose d'abord face au constat que l'expansion urbaine au cours du 20^{ème} siècle a conduit ce périmètre « gare » à constituer un centre géométrique de la ville et du territoire métropolitain, alors qu'il fut pendant longtemps un « front de banlieue » du fait de sa situation initiale en périphérie du centre historique et des frontières ferroviaires constituées par les voies le traversant d'Est en Ouest (cf. partie 1 du rapport). La structure morphologique actuelle du site, fragmentée en des secteurs hétérogènes, témoigne de cet héritage de l'urbanisation historique autour de la gare, et peut être distinguée en quatre secteurs :

- Au Nord-Ouest avec un périmètre qui a accueilli d'importantes opérations urbaines à partir de la fin des années 1970, période où la densité résidentielle devient un des maître-mot des politiques locales d'aménagement, après une phase politique de dédensification. Il faut en ce sens rappeler la parenthèse que constitua le premier SDAU (1973) qui, à la suite du Plan d'Urbanisme Directeur de Rennes (1953), avait ouvert cette possible dé-densification le long d'un axe dit « banane de Fréville ». Les perspectives de ce SDAU furent finalement abandonnées (Dumont, 2013). Le premier acte de cette densification fut donc la

création du centre commercial Colombia qui fera à cette époque de Rennes le premier centre ville commercial de la région Bretagne, comme l'illustre la présence d'enseignes nationales et trans-nationales emblématiques (Fnac, H&M...). Ce secteur Nord-Ouest concentre aussi une offre culturelle intensive où se conjuguent divers équipements à vocation commerciale et culturelle : deux multiplexes, des salles de concerts, des maisons de la jeunesse, des équipements culturels de haut niveau (les Champs libres...). Le secteur accueille aussi des « activités de bureaux » : malgré un phénomène intensif de turn-over⁹, le taux de vacation y est faible. Au niveau de sa composition sociale, ce quartier présente une certaine mixité (sociale et générationnelle), tout en s'inscrivant dans un processus de paupérisation lié à l'obsolescence et la dépréciation sociale des formes urbaines et de la forte densité.

- Second secteur, délimité par l'emblématique Avenue Janvier, pénétrante urbaine perpendiculaire au tracé ferroviaire, le Nord-Est se présente de manière plus évidente comme une extension du centre ville historique que l'on retrouve à travers des fonctions supérieures et culturelle : le Théâtre National de Bretagne, des services d'informations et de communications, des antennes d'écoles supérieures, un patrimoine bâti significatif ; sa composition sociale est plus dominée par une population d'étudiants et de jeunes actifs aisés, se mêlant à des générations plus âgées, à fort capital économique.
- Au Sud, troisième secteur, on retrouve les effets liés à la coupure ferroviaire avec une trame et des formes urbaines très différentes (maisons pavillonnaires, immeubles à faible hauteur) où les activités économiques sont peu nombreuses. Les liaisons avec le centre s'articulent autour de trois axes routiers (pont de Nantes, Alma, St Hélier) ainsi que l'ouverture de la gare ferroviaire au sud, passant par un parvis, depuis les années 1990. Traditionnellement résidentiel et ouvrier, ce quartier est en proie à d'importantes modifications sociales liées à un phénomène de mutation sociale depuis les années 1980, auquel la création d'une gare sud dans les années 1990 avec l'arrivée du TGV n'est pas indifférente.
- Enfin, la gare proprement dite, ses abords et son périmètre ferroviaire. Ce secteur intensif cristallise une forte dynamique inscrite entre logiques plurielles de mobilité, activités industrielles et logiques d'urbanité. Le système de la gare se décompose lui-même entre : une partie de services commerciaux classiques offerts aux voyageurs dont l'offre est plutôt limitée (boutiques, cafés...) ; une liaison inter-urbaine via un cheminement piéton interne à la gare, entre le nord et le sud de la ville ; des abords proches qui accueillent des locaux d'entreprises, tertiaires ; un secteur industriel d'ateliers SNCF ; des friches urbaines à fort potentiel de valorisation foncières ; enfin des abords limitrophes avec un objet urbain singulier mais d'une forte emprise foncière, la prison des femmes. Le périmètre ferroviaire quant à lui fait l'objet d'importantes intentions de requalification, impliquées par l'opération urbaine Eurorennes, avec la prévision de l'arrivée de la LGV et de la valorisation foncière de certaines emprises des deux entreprises ferroviaires RFF et la SNCF : c'est l'opération proprement dite du Pôle d'Echange Multimodal.

Le périmètre d'Eurorennes ne forme donc en rien aujourd'hui un quartier unique s'articulant autour de l'objet gare. Il recoupe ainsi trois quartiers distincts de la ville par

⁹ Comme l'indique les différentes enseignes « à louer », la délocalisation partielle des effectifs de L'INSEE...

leurs fonctions, leur histoire et leurs compositions sociales : le quartier Centre-Colombier ; Thabor St Héliier et Sud Gare. Or, un des objectifs du projet urbain est d'unifier ces trois quartiers en gommant leurs ruptures fonctionnelles et morphologiques en vue de favoriser l'expansion « naturelle » du centre-ville vers le sud. Ce gommage doit s'accompagner, au dire des acteurs, d'une réintroduction de l'activité économique au sud de la gare, principalement par l'implantation d'immeubles tertiaires, à l'image de ceux partiellement déjà présents au nord des voies ferrées, mais aussi d'intervenir sur le paysage urbain en vue de favoriser les flux et les échanges. Outre le fait d'appuyer les fonctions métropolitaines par la création d'un quartier d'affaires conséquent, l'objectif d'Eurorennes est aussi de permettre de composer ces différents morceaux de ville tout en les inscrivant dans un projet urbain global.

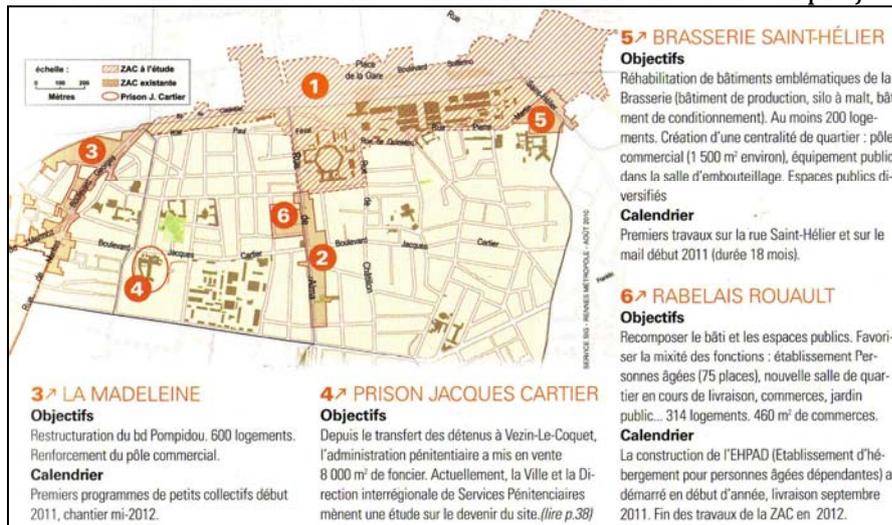


Figure : géographie des opérations concernées sur le site (source : ville de Rennes)

Sur le plan opérationnel, cette articulation est rendue possible par la définition des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) préexistantes au projet notamment les ZAC Alma, Saint-Héliier, Baud-Chardonnet, et Général de Gaulle¹⁰.

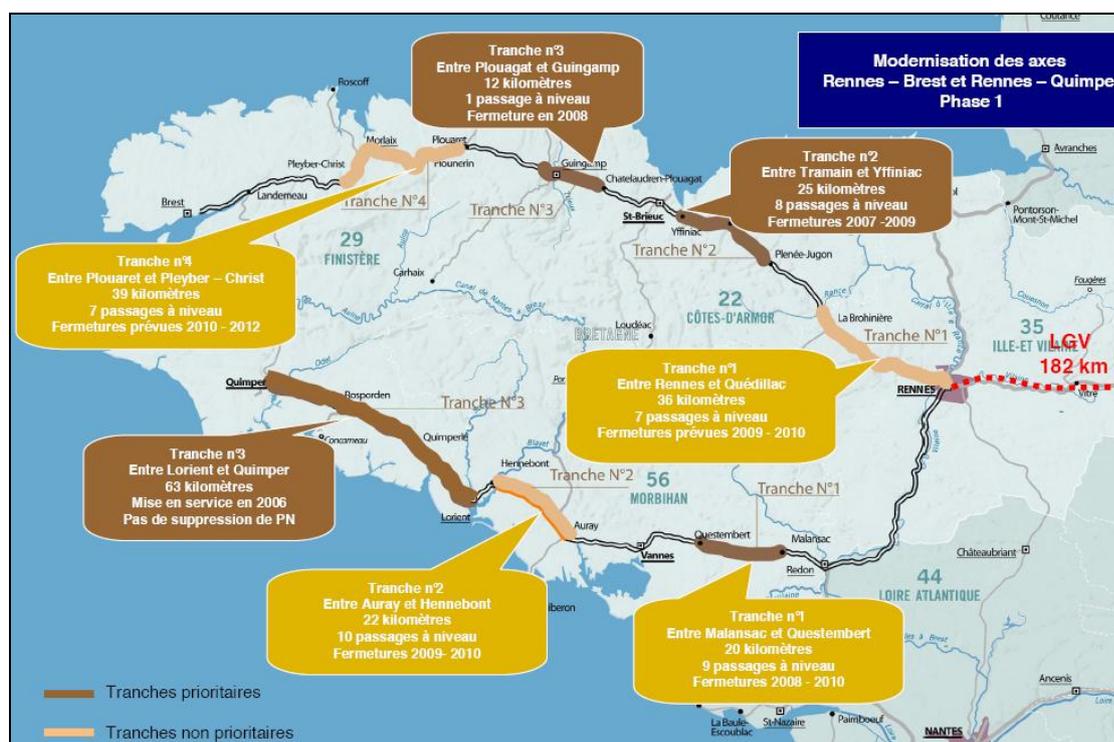
Le périmètre d'Eurorennes, fort de ses 58 hectares et de ses 1,8km longitudinal, permet d'établir une armature et de structurer des opérations qui prennent tout leur sens dans la stratégie générale pensée à l'échelle de l'agglomération. Dans ce cadre, les acteurs restent cependant vigilants au fait de ne pas mettre en concurrence interne ce qui est considéré comme des atouts de chacune de ces portions de ville, jouant sur la complémentarité et sur les « manques » éventuels dans une attitude classique de rééquilibrage urbain.

3.2 TGV/LGV : un site crucial pour un changement d'échelle

La seconde dimension stratégique d'EuroRennes vise à redéfinir l'orientation de ces secteurs de la ville, autour des axes sud et des secteurs ferroviaires, dans une visée qui dépasse leur seule échelle locale. Le renouvellement urbain de ce périmètre doit aussi amener à renforcer l'attractivité de cet environnement « sud » dans un contexte de concurrence interurbaine qui exige de disposer de sites phares, emblématiques et symboliques, permettant de fédérer le plus possible les forces vives de l'économie, autour d'un « environnement attractif ».

¹⁰ Révisions du PLU pour la ZAC Eurorennes, dossier A, document 1, dossier n°11, Ville de Rennes, Mars 2012, 40 pages.

L'exemple le plus significatif d'intégration de cette notion « d'environnement attractif » au cœur du projet, est celui la gare ferroviaire avec son réseau et sa capacité recherchée d'intégration à l'Île-de-France, espace polarisant du système économique français. Il est d'ailleurs couramment démontré dans les différentes études liées à l'attractivité de la région Bretagne et de Rennes que les territoires souffrent d'un désavantage compétitif net lié à leur éloignement à la métropole parisienne et au cœur économique européen¹¹, expliquant ainsi une des raisons de l'insuffisant développement économique de la Bretagne.



Les tranches opérationnelles de modernisation des lignes ferroviaires

Le projet urbain EuroRennes est donc indissociable du dossier de la réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Ouest, liant Paris à St Brieuc à horizon court, et probablement à horizon lointain Paris à la pointe de la Bretagne. La ligne à grande vitesse tend en effet à inscrire Rennes dans une nouvelle ère de la compétition territoriale et de son attractivité : les initiatives urbaines locales relèvent aussi en amont de choix directeur d'aménagement du territoire, pris de manière verticale entre l'Etat, la région et les collectivités.

On ne reprendra pas ici les différentes thèses mettant en évidence l'expansion du capitalisme et de sa puissance, du facteur clé que représente la mise en place de structures de mise en réseau rapide pour la rencontre physique entre acteurs du capitalisme (Polanyi ; Boltanski ; Beaud...). Si elle est le fruit d'un contrat de plan Etat-Région (CPER), la nouvelle ligne à Grande Vitesse concentre aussi les imaginaires des politiques urbaines d'inscrire Rennes dans une nouvelle dimension métropolitaine. La réflexion sur un projet urbain et d'un nouveau Pôle d'Echange Multimodal n'est

¹¹ Ces études ne démontrent pourtant pas pourquoi les anciennes régions industrielles comme le Nord Pas de Calais ou la Lorraine pourtant, fort proches de Paris et du cœur économique européen, cartographié par Roger Brunet sous une vulgaire « banane bleue », présentent le taux de chômage le plus conséquent en France..

pourtant pas intervenue en aval du choix de réalisation de la LGV. Elle fut pressentie comme un futur projet, « dans l'air du temps », les acteurs locaux ayant longtemps spéculé sur un « effet LGV », comme un accélérateur de réflexions, recadrant la place du quartier gare rennais dans la région Ouest et plus globalement contribuant à la situer comme la seconde aire urbaine d'importance régionale, après Lille, reliée en termes de temps de trajet à la métropole parisienne. Cet horizon permettait de dégager ainsi un avantage comparatif majeur pour redéfinir sa place ainsi que celle de ses fonctions productives dans la hiérarchie des métropoles françaises¹².

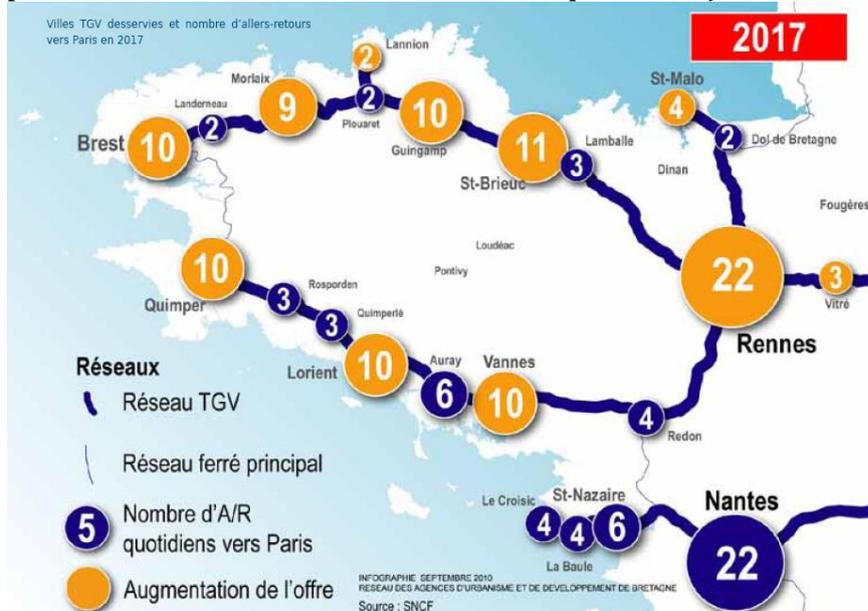


Figure : nombre d'allers-retour quotidien vers Paris en 2017

Par ailleurs, la constitution de l'armature ferroviaire de la région inscrit l'agglomération de Rennes dans une situation de monopole, de carrefour inévitable des trajets ferroviaire en partant et à destination de la Bretagne. Cette situation tendrait à faire de la gare de Rennes le pôle d'échange bretons par excellence (d'où la notion de « porte d'entrée » de la Bretagne), mais également de nœud central d'articulation aux réseaux de transport internationaux. Derrière ce projet se situe également toute la dimension de la liaison au futur aéroport contesté de Notre Dame Des Landes¹³. Le prolongement de la LGV doit aussi être porteur d'implications territoriales plus larges, liées au projet Bretagne Grande Vitesse (BGV) sous la supervision de l'Etat et de la Région, intégrant une rénovation du faisceau ferroviaire intra-Bretagne, lequel avait initialement pour objectif majeur, avant la révision des objectifs prioritaires de l'Etat, de placer Brest et Quimper à 3h00 de Paris).

II. EuroRennes : objet-enjeu de l'affirmation partenariale d'une capitale régionale.

1. Le « site gare » : relance et aboutissement d'une série de projets.

¹² Ceci est très visible à travers l'étude des agences d'urbanisme bretonne, « Les territoires Breton et le projet BGV ».

¹³ Schéma régional multimodal des déplacements et des transports, Région Bretagne, 2010, 258 pages.

1.1. Une dichotomie héritée

Le site de la gare de Rennes est d'abord le révélateur d'une dichotomie historique à surmonter, entre un Nord à caractère haussmannien et un Sud dominée par des faubourgs issus de constructions spontanées et individuelles. Ces différences s'expriment structurellement par des attributs sociaux de la population. Ainsi, si l'espace entre situé entre la Vilaine qui traverse la ville, et la gare, a été durant tout une période délaissé par les classes bourgeoises, ce secteur sera à partir des années 1950, largement investi par les politiques urbaine publiques et privées autour de projets plus ou moins ambitieux en vue « d'élargir et de consolider le centre-ville », une motivation multi-décennale toujours aussi prégnantes aujourd'hui. Ces politiques ont néanmoins rendu possible une intégration certaine de la diversité sociale au Nord de la gare, comme en témoignent le secteur du Colombier dans les années 1980, puis de la place Charles De Gaulle, ou du secteur St Hélier.

Le Sud de la gare présente quant à lui une problématique plus complexe. Paupérisés, les abords de la gare cristallisent une population ouvrière et cheminote, isolée des activités économiques, commerciales et de loisirs urbains présents au Nord. D'abord logée dans des « taudis »¹⁴, ceux-ci verront leur confort amélioré au cours des années 1950-60 par le biais d'une politique sociale de la SNCF ainsi que, partiellement, de la Ville de Rennes¹⁵, qui leur permettront de se reloger dans des programmes de logements sociaux collectifs. Il faudra attendre les années 1980 pour qu'un processus de changement des structures productives modifie les forces sociologiques présentes. La population ouvrière et les activités cheminotes disparaissent peu à peu et laissent place à une population nouvelle, travaillant pour la plupart dans le secteur tertiaire. Ce phénomène de renouvellement est largement consommé et aboutit à une patrimonialisation par la réhabilitation de ce qui fut appelé autrefois des « taudis ». Au-delà de cette dualité socio-urbaine, il est frappant de constater que le site de la gare et de ses abords (surtout au sud) témoigne d'une persistance des enjeux urbains depuis plus d'un demi siècle sur ce secteur visant à y intégrer les logiques de l'économie capitaliste. Eurorennes répond ainsi aujourd'hui à des ambitions longuement définies et construites, au regard d'un territoire particulièrement complexe, et où les producteurs de la « fabrique de la ville » agissent aussi comme des relais locaux d'une logique globalisée d'exigence de renouvellement propre au capitalisme en ses espaces.

1.2. Les moteurs du projet dans les années 1980-1990.

Le projet EuroRennes n'est pas fondamentalement, dans sa genèse, une nouveauté. Il fait suite à une série de démarches entreprises sur et autour du périmètre de la gare, depuis les années d'après-guerre, et en particulier du projet défini au cours des années 1990 dont le projet contemporain dispose de bien des traits similaires.

Au début des années 1950 plusieurs opérations avaient ainsi été envisagées en vue de renouveler le périmètre de la gare mais ont été abandonnés pour cause de désaccord entre les deux acteurs majeurs de ce secteur, la SNCF et la ville de Rennes. La gare atteint alors un premier stade de saturation, au début des années 1980 : au moment où

¹⁴ Benjamin Sabatier, « Rennes de la campagne de la Lorette au quartier Sud Gare », Place Publique numéro 11.

¹⁵ Même si le « foyer rennais » a vu le jour dans les années 1930 suite aux conditions de vie et d'hygiène désastreuse de la population, cette contribution au logement social avant d'être symbolique sera surtout très modeste compte tenu des besoins existants.

se mettent en place les premières lois de décentralisation, les flux de voyageurs ont déjà augmenté de près de 45% entre 1972 et 1982, du fait de la croissance démographique du département d'Ille et Vilaine. A cette forte croissance de fréquentation s'ajoute le fait que les usages du site même de la gare restent inadaptés : l'accès n'est possible que par la partie Nord. Seulement deux passages supérieurs et inférieurs permettent aux automobilistes et aux piétons (via la passerelle Quineleu) de se rendre du Sud au Nord.

En Mars 1981 un premier rapprochement entre la SNCF et la Ville de Rennes est engagé autour de ce dossier, avivé par un projet de parco-train et d'hôtel à toute proximité de la gare. Ce rapprochement est néanmoins de courte durée dans la mesure où les intérêts des uns ne convergent pas avec ceux des autres : la seule perspective apportée au terme de ces négociations serait celle d'une amélioration des installations ferroviaires. Pour la gare de Rennes qui représente alors la 16^{ème} gare française avec 1 500 000 millions de voyageurs annuels, il s'agirait donc surtout d'agrandir le bâtiment voyageur, sans poser les enjeux urbains et d'accessibilité autour de celui-ci.

Cependant, en 1983 deux événements vont apporter un nouveau souffle à cette indispensable réflexion. Tout d'abord, apparaît du côté de l'Etat le projet de réalisation d'une ligne à grande vitesse jusqu'à l'agglomération du Mans, avec dès cette époque les premières spéculations et jeux d'influence pour que celle-ci soit prolongée sur un moyen terme à Rennes, avec l'arrivée du TGV en Bretagne. Le second événement tient à la conjoncture politique locale : une nouvelle équipe municipale présentant de fortes ambitions pour la politique urbaine – dont une proposition d'ouverture de la gare sur le sud et une attention particulière portée aux secteurs ferroviaires – arrive à la tête de la ville, dirigée par l'ancien maire Edmond Hervé, élu pour un second mandat. Les négociations sont réouvertes entre la SNCF et la ville, avec un projet de gare Sud impliquant une rénovation complète du bâtiment voyageur. C'est ce projet qui donnera le jour à la gare de Rennes actuelle, antérieure donc à la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal.

1.3. Un groupe de réflexion entre collectivités et acteurs économiques locaux.

Si les premières définitions du projet de la gare sont le fruit des deux acteurs principaux (Ville de Rennes, SNCF), d'autres acteurs vont rapidement se greffer au groupe de réflexion et aux études menées¹⁶. On peut distinguer deux formes de gouvernance émergeant autour de ce projet sans que celle-ci ne dispose pour autant d'un cadre établi. La première est à caractère vertical et regroupe l'Etat, la région, le département ; la seconde est de type horizontal, rassemblant entre autres des institutions patronales comme les chambres de commerces et d'industries régionales et locales, ainsi que la SCETA (filiale de la Sncf, étude de flux, stationnement et circulation).

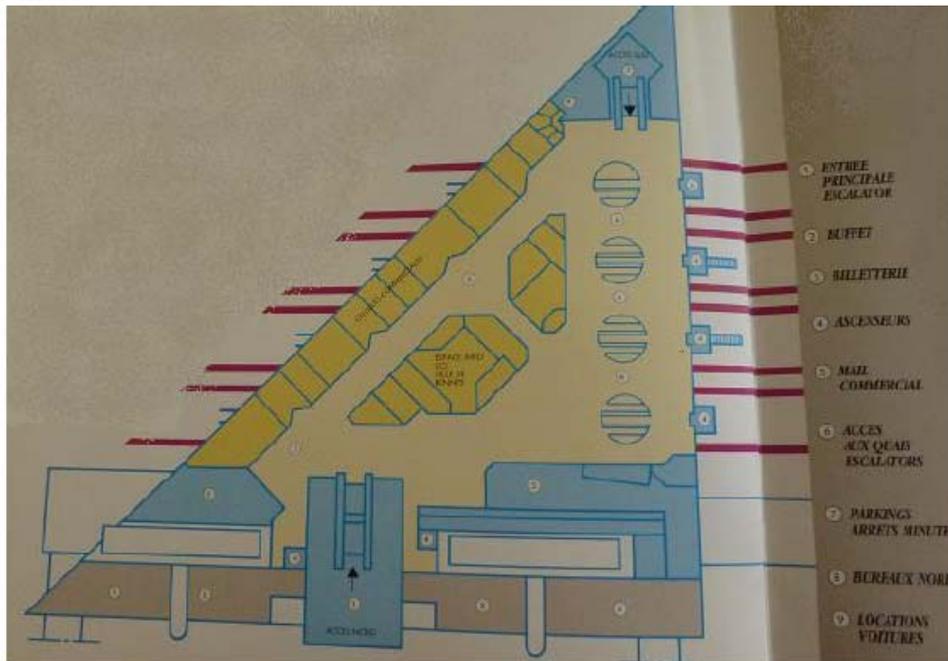
L'intégration de la Région et du département dans ce cadre de réflexion exprime l'irruption des enjeux territoriaux plus larges que ceux du seul bassin rennais, et qu'induirait l'ouverture de la gare au sud. En effet, par le biais de cette ouverture au sud, ce serait tout un trafic qui s'effectuerait désormais en provenance et à direction de la gare, en véhicules autant qu'en transports en communs, par des flux départementaux et Régionaux se situant bien au-delà du bassin rennais.

¹⁶ Documents des archives de la Ville de Rennes : « le projet Gare-Sud, Dossier Programme », Juillet 1984, SNCF et Ville de Rennes ;

A partir de 1984, ces acteurs se joignent aux réunions de travail engagées un an plus tôt entre la SNCF et la ville de Rennes. S'y ajouteront des techniciens de la SNCF, de la Ville, de l'Agence d'Urbanisme (AUDIAR) ainsi que de la Société Mixte d'Équipement et d'Aménagement de la Bretagne (SEMAEB).

1.4. Des objectifs marketing, économiques et urbains.

Du côté de la SCNCF, la création d'une nouvelle gare présente une opportunité indéniable d'accroître le potentiel d'accueil des voyageurs et de croissance des différents trafics.



Ces perspectives prometteuse lui permettraient d'assurer sur le long terme une rentabilité de la future ligne TGV Paris-Rennes, où les coûts de l'investissement, répondant au modèle économique ferroviaire de l'époque, seront répercutés de manière mécanique sur l'augmentation du prix des billets de train.



Figure : Le projet de gare imaginée par la SEMAEB (source : SEMAEB)

De leur côté, les responsables de la collectivité locale sont largement stimulés par les perspectives offertes d'une nouvelle image de gare renouvelée, qui s'intégrerait à un projet urbain « de qualité » sur la partie Sud et qui permettait d'induire des effets économiques positifs et conséquents. Dans leur vision, il apparaît indispensable de renforcer « l'effet TGV » attendu par la création d'une gare qui serait une « vitrine » du territoire. On voit alors se développer dans les différents discours institutionnels, que ce soit de la Ville puis par la suite de la Région, une sémantique commune portant sur

« Rennes » autant que sa gare saisies comme « porte de la Bretagne »¹⁷. Cette sémantique répond aux attentes des agents économiques mais vient aussi exprimer les enjeux de renforcement du maillage et du réseau territorial. En outre, à une échelle plus restreinte, la ville de Rennes souhaite aussi redorer l'image d'un site mal adapté, peu fonctionnel et peu esthétique au Sud de la gare, le rendre plus accessible et à même de porter une certaine « vie urbaine ». Enfin et surtout, le projet nouvelle gare, pour la collectivité publique, doit concrétiser l'objectif de nécessaire requalification de ses espaces environnants, aussi bien au Nord des voies ferrées qu'au Sud par la création d'un « quartier de la gare ». S'il est mentionné que ces opérations prendront nécessairement du temps et se feront par étape, au-delà de la re-création de la gare, elles feront de cette « portion de ville » un ensemble cohérente s'articulant aux autres quartiers environnants et non pas comme une simple transition de départs et d'arrivées – caractéristique première des chétives gares provinciales.



Figure : gare actuelle, vue Nord

Sur le plan de sa structure spatiale, ce nouveau quartier de la gare avait aussi à l'origine pour ambition de restructurer au nord l'îlot Beaumont, les halles logistiques SERNAM et la création d'une voie Est-Ouest suivant « l'axe des gares ». Puis, au Sud, de requalifier l'îlot Féval, Quineleu et Dautry mais aussi le site de la prison des femmes. C'est tout cet ensemble qui devait s'articuler autour de l'objet « gare » et être consolidé par un projet de transports en communs de type « tramway ». Si rien à cette époque n'était encore programmé pour « un quartier de la gare », il était bien stipulé que la réalisation de la nouvelle gare permettrait de requalifier dans le temps ses espaces environnant, sans avoir recours à une nécessaire modification de sa structure.

Outre à ses fonctions ferroviaires et d'accessibilité, la nouvelle gare devait aussi répondre à une fonction urbaine pour y consolider les « effets TGV ». Trois objectifs principaux étaient poursuivis :

- Attirer des organismes bancaires et financiers, avec une réserve foncière programmée sur le long terme jusqu'en 2010, prévoyant la création de 30000 m² de SHON.
- Permettre une extension du centre ville par une offre culturelle et surtout commerciale, sans pour autant concurrencer le centre commercial régional du Colombier, prévoyant pour cela 10000 m² de SHON.

¹⁷ « Introduction au « projet gare sud » ; *op. cit*

- Assurer un accueil efficace des congressistes avec de nouveaux hôtels, des facilités d'accessibilités ferroviaires et routières, un centre des congrès d'environ (5000 m² de SHON étant réservée sur le site de la gare).

La programmation foncière envisagée était censée atteindre d'ici 2010, les 75 000 m², sous condition d'une libération des halles Sernam ou de la prison des femmes – ce qui n'a pas été le cas. A ce stade du projet, toute programmation de logements ou d'équipement spécifiques avait été écartée, pour être réservée aux politiques volontaristes de l'habitat indirectement liées au projet. Au final, ce seront seulement 45000 m² de SHON qui seront effectivement libérées.

Le projet urbain défini dans les années 1980-1990 répond dès lors à un besoin d'intégration de la gare aux exigences économiques, pour faire de cet espace un site stratégique d'implantation d'immobilier et d'activités tertiaires, tout en encourageant la SNCF à faire de la gare de Rennes une place stratégique de son activité ferroviaire tant industrielles que de transport de voyageurs. Il n'est donc pas particulièrement étonnant de retrouver dans le projet urbain actuel des objectifs tout à fait identiques à ceux des années 1980-90, à l'exception de deux dimensions : la première est celle de la mixité urbaine articulant sur le site fonctions tertiaire et habitat, une dimension prégnante dans l'opération urbaine actuelle qui comporte très peu de surface commerciale, limitant ainsi les risques de l'investissement. La seconde est une politique d'adaptation du site aux logiques multiscalaires de flux et de mobilité à la convergence desquels la gare est dès lors censée se situer.

Ce faible renouvellement des problématiques du projet peut alors s'interpréter de différentes manières. On peut le voir comme l'expression d'un dossier jamais réellement concrétisé pour des raisons de complexité des jeux d'acteur. Mais il peut aussi être lu comme le témoin du peu d'innovation réflexive des politiques urbaines, réagissant systématiquement de manière conformiste aux cadres idéologiques dominants dans lesquels ils s'inscrivent.

1.5. Une politique de maîtrise foncière à la base d'une nouvelle opération.

L'ambition de réaliser un quartier d'affaire métropolitain autour de la gare s'était donc déjà nettement affirmée dans les années 1990, mais avait dû être gelé face aux difficultés économiques. L'essentiel du programme avait été révisé à la baisse et la plupart des opérations repoussées dans le temps.¹⁸ Cette conjoncture plutôt défavorable aux orientations initiales s'était confirmée au début des années 2000, avec le désistement de certaines entreprises (comme le groupe le Duff) dont l'installation était initialement prévue sur l'îlot Paul Féval, entraînant dans le même coup l'abandon d'une opération planifiée dans le cadre d'une ZAC. Cette dernière sera cependant reprise puis réadaptée, par les services urbains de la Ville de Rennes, à un périmètre élargi, toujours sur le secteur sud de la gare et transformée en « ZAC Quineleu Gare Sud », avec une très forte dominance habitat comme le voulait le Plan Local d'Urbanisme alors adopté.

Malgré cette stagnation, un certain nombre d'opérations ponctuelles vont alors conduire modifier le périmètre opérationnel autour de la gare, en lui donnant une tonalité

¹⁸ D'après les entretiens passés avec les services urbains de la ville et de la métropole.

d'avantage tertiaire. La plus représentative est certainement celle de la réalisation en 2000 de l'immeuble du siège social Yves Rocher et Prévadiès, qui fait figure notable d'exception en tant qu'opération ayant échappé au cadre des ZAC, pourtant instrument dominant d'intervention à Rennes. Mais celle-ci est loin d'être spontanée : sous l'effet d'une mise en concurrence des différents promoteurs-constructeurs, les politiques urbaines planifient en réalité bien en amont l'usage des espaces et les acteurs concernés dans les opérations. Dans le cas précis, les groupes Yves Rocher et de Prévadiès avaient déjà fait part bien en amont de leur souhait d'implanter un site directionnel près de la gare de Rennes, une attente qui sera largement favorisée par les acteurs de la Ville comme les promoteurs-constructeurs. Le groupe Bouygues par exemple, était bien au courant de cette intention de deux groupes sur l'îlot Beaumont, ayant lui-même alors fait part à la ville de Rennes de son intérêt pour la zone et de sa volonté de coopérer avec les deux entreprises.

Dans cette opération, Rennes, jouera donc un rôle de « facilitateur » lui permettant de capter l'économie tertiaire, tout en assurant simultanément une politique énergique de maîtrise foncière dans le cadre d'une Déclaration d'Aliéner (DIA), de son droit de préemption ou d'une négociation à l'amiable avec les propriétaires. Une fois que le foncier était en totalité détenu par la ville, une consultation des promoteurs-constructeurs fut lancée, dont fut retenu, et sans surprise, le groupe Bouygues comme maître d'ouvrage, associé à l'architecte Christian Devilliers comme architecte urbaniste de l'opération. La ville a alors vendu le terrain avec une charge foncière au groupe Bouygues qui après l'aménagement et les constructions, les ont commercialisées auprès des deux entreprises.

Parallèlement à cela, la ville met en œuvre une politique foncière forte, avec le rachat systématique du foncier sur les îlots à proximité de la gare par la ville et leurs ventes pour des opérations au titre d'établir des immeubles à fonction tertiaire, témoignant ce faisant d'une sorte d'obstination de la ville depuis les années 1980/1990 de faire de ce site un véritable quartier d'affaire.

C'est donc à l'intersection de cette double logique urbaine que l'opération d'EuroRennes s'inscrit, entre deux situations : l'une étant celle d'une ZAC (Quineleu Gare sud) au sud de la gare, en cours de définition, où la ville de Rennes, propriétaire foncier d'une grande partie du périmètre devenait naturellement maître d'ouvrage des opérations. L'autre étant celle des opérations présentées comme « spontanées », situées en dehors des outils de planification traditionnels, répondant en amont à la demande des entreprises tertiaires et des promoteurs constructeurs.

2. Réaliser la métropole en gare.

La relance du projet encore vague à ce stade, va alors passer par une redéfinition en profondeur de l'opération de ZAC, inscrite en amont du projet de création d'un nouveau Pôle d'Echange Multimodal. Cette redéfinition va s'opérer à l'occasion d'études et de réflexion visant à réintroduire de la densité dans l'opération Quineleu Gare Sud, menée par l'architecte urbaniste Choiseul et sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Rennes. Au même moment, des études lancées conjointement par les services de l'agglomération Rennes Métropole et de la Ville de Rennes vont intervenir pour préconiser une refonte complète du projet de ZAC. En effet, pour les services métropolitains, il devenait indispensable de prendre en compte la gare dans une opération urbaine car différents enjeux économiques et urbains allaient se cristalliser autour du nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM) alors envisagé. L'idée était que l'avenir du pôle

d'échanges allait directement influencer le quartier, il ne fallait donc pas en subir la restructuration ou l'augmentation de ses flux, mais directement intégrer ceux-ci aux calibrages de l'offre urbaine. Cette idée a été renforcée du fait d'une imbrication très étroite et historique entre la structure de la gare de Rennes et les problématiques urbaines de la ville, notamment liée à l'effet de coupure de la ville par le tracé ferroviaire.

Cette révision de l'opération initiale aura alors pour effet une inversion de perspective, au regard du pôle d'échange (PEM) : ce n'est plus le projet d'opération urbaine qui intégrera le futur PEM, mais bien la question du devenir du PEM qui intégrera une requalification de l'espace urbain collatéral.

2.1 La stratégie politique et le débarquement de la LGV.

Le moment de transfert de compétences de la Ville de Rennes vers la métropole au moment de sa création sera décisif pour accélérer le processus d'un repositionnement de l'opération urbaine Quineleu Gare Sud. Au préalable, les services de la ville de Rennes étaient réticents à l'idée d'abandonner l'étude de la ZAC Quineleu Gare-sud en faveur d'une étude approfondie autour du PEM, de ses enjeux et avec ses acteurs. La quête d'imbrication de la gare dans le projet urbain s'avérait difficile pour certains d'entre eux ; par ailleurs, les acteurs concernés par le PEM étaient loin de porter eux-mêmes l'idée d'une dimension urbaine voire métropolitaine de ce pôle d'échange. Ceux-ci se positionnaient même parfois en contradiction des politiques urbaines de la ville comme en témoigne un contentieux entre la ville et la SNCF portant précisément sur cette intégration de la gare dans une stratégie urbaine. Quel fut cet épisode ?

Au Nord de la gare, la révision du Plan Local d'Urbanisme en 2004 avait en effet été marquée par un incident notable. La volonté de maîtrise du foncier par la municipalité interféra avec la stratégie de valorisation par la SNCF de son propre foncier : un vieil entrepôt (Sernam), qui ne servait alors plus guère que de parking, fut placé par le PLUS sous un zonage ferroviaire et donc inconstructible. Il y avait pour l'entreprise ferroviaire, un intérêt financier évident à disposer de foncier à valoriser en milieu urbain, supposant une forte plus-value dans le cadre d'une vente à un promoteur-constructeur. Une fois portée en justice pour régler le contentieux, l'affaire se réglera finalement à l'amiable au regard d'une conscience par les deux acteurs d'une impossible manœuvre unilatérale sur ce secteur.

Cette issue n'est par ailleurs pas fortuite et fut liée à d'autres études d'expertises en cours.

La première portait sur un projet d'une ligne de transports en communs le long de « l'axe des gares » reliant directement la future ZAC Beauchardonnet au centre-Est de Rennes et éventuellement à la future ZAC de la Courrouze. Dans les deux cas la SNCF, ainsi que RFF (créé depuis 1997), devaient nécessairement apporter leur expertise du fait que ce projet de ligne impliquerait une modification du faisceau ferroviaire. Pour associer ces deux acteurs à la stratégie urbaine, un compromis intégrant leurs attentes devenait donc indispensable. Compte tenu des différentes études prospectives sur l'évolution des flux, le dossier les intéressant directement concernait le développement des capacités ferroviaires et des gares. Partant de là, le point commun exacerbant à la fois des problématiques d'ordres urbains et de transports sera alors l'arrivée officielle de la LGV :

« L'arrivée de la LGV à Rennes n'était pas encore décidée mais on sentait que c'était dans l'aire du temps...l'arrivée de la LGV aurait forcément des conséquences sur l'attraction du territoire, son attractivité mais aussi sur l'aménagement du quartier de la gare. »¹⁹

Rennes Métropole fait alors dans un premier temps le tour des acteurs ferroviaires pour anticiper les intérêts de chacun face à la Ligne à Grande Vitesse. Si les imaginaires d'un « effet TGV » comme il y en a eu dans les années 1980-1990 se sont, d'après les services urbains, *a priori*, estompés, il en demeure pas moins comme nous l'avons constaté, une très forte spéculation politique et technique face à l'arrivée de la LGV, qui jouera par la suite un rôle de moteur de l'opération urbaine. Si l'arrivée du ligne à grande vitesse peut permettre de rapprocher les territoires, elle joue aussi le rôle d'activateur idéologique reconfigurant le jeu d'acteur et les orientations urbaines. Pour les services métropolitains il s'avérait, dès lors, impossible de poursuivre la stratégie urbaine appuyée sur la seule étude d'une opération urbaine « à minima », prenant majoritairement en compte les nécessités du logement de la ville et non le rôle de l'image de l'espace gare, de l'environnement urbain optimal pour une population et des activités économiques, d'une exigence d'implantation de formes d'attractivité et de compétitivité du territoire, symbolisées par l'immobilier tertiaire à grande hauteur.

C'est autour de l'arbitrage de ces figures importantes qu'aura lieu le repositionnement de la ville sur cette question. Après des pourparlers assez difficiles, la métropole convaincra finalement la direction des services techniques de la ville d'envisager une autre option que le projet d'opération urbaine existant, et d'intégrer la question du P.E.M. Le soutien de Daniel Delaveau, homme politique influent, vice président de Rennes Métropole en charge des transports et futur maire de Rennes, sera crucial. Celui-ci adhère à « la nécessité » de « redimensionner » l'opération de ZAC Quineleu Gare Sud pour étendre un périmètre d'opération plus conséquent et faisant émerger de nouveaux enjeux, notamment vis-à-vis du monde ferroviaire. Relayées par la direction des services techniques de la ville (à l'époque Jean Louis Berthet), le maire de Rennes décide alors de geler l'opération « Quineleu Gare Sud » jusqu'à nouvel ordre et de déléguer à la métropole (confirmé au conseil municipal) les compétences d'urbanisme sur le secteur en mutualisant les différents services d'étude et de l'opérationnel.

Rennes Métropole s'alloue alors la qualité de l'expertise technique en menant un état des lieux mettant en exergue les enjeux. Plus tard cette expertise technique, reconsidérant et délégitimant le projet Quineleu Gare Sud, permettra à la métropole d'être maître d'ouvrage logique de l'opération. Cette légitimité de la maîtrise d'ouvrage par Rennes Métropole se retrouve exacerbée du fait de la définition de ce secteur d'étude comme « d'intérêt public et communautaire » (depuis 2009) au niveau du SCOT mais aussi, du fait de considérer l'arrivée probable de la LGV aura des conséquences territoriales importantes. L'urbanisme rennais devint alors dans ses objectifs et dans ses modalités d'actions, à l'image *métropolitaine*.

2.2. Légitimité de l'expertise et genèse du partenariat

En parallèle aux négociations politiques, une expertise technique est commandée par la métropole auprès de son service d'étude. Celle-ci joue un rôle crucial dans la genèse de la *dimension partenariale* du projet. Cette expertise est menée par l'ingénieur urbaniste

¹⁹ Entretien avec Christian Le Petit, le 1/10/2012

s'occupant du volet de l'amélioration de l'accueil voyageur en gare de Rennes, avec les acteurs du Pôle d'Echange Multimodal. Il sera par la suite chargé par la communauté d'agglomération Rennes Métropole du suivi de l'étude de développement du PEM et du projet urbain, puis par la suite sera muté vers le service urbain opérationnel de Rennes Métropole s'occupant du projet Eurorennes. Le transfert de cette compétence éclaire ce faisant sur la généalogie et la dynamique du projet.

C'est de manière très incidente, au cours d'une réunion de groupement de travail entre les services de la ville et de l'agglomération concernant les questions de « culture » opérationnelle de la ville, de la structure des maîtrise d'ouvrage et de l'agencement des services que l'idée de faire converger le projet de ZAC (secteur urbain) et le projet d'étude sur l'avenir du P.E.M. en une seule entité est communiquée aux services opérationnels de la ville par les services d'études métropolitain. Cette expertise avait mis en exergue la nécessité de prendre en compte l'inéluctable modification du P.E.M. de Rennes au regard des évolutions quantitatives nécessaire (croissance des passagers et de flux) liées à des évolutions qualitatives (une amélioration des moyens de transports et de ses usagers).

Mais cette idée n'est pourtant pas nouvelle. Du côté des acteurs ferroviaires, une problématique se posait depuis quelques années : celle de la désaturation de la gare de Rennes avec en étude, l'accueil d'un cinquième quai et d'un quai spécifique pour le train TER et d'un passage en gare à 90km/h pour les trains n'y s'arrêtant pas. De plus, des explorations se dirigeaient déjà vers l'objectif d'une nouvelle gare à travers une réflexion sur les « enjeux capacitaires ». Des réunions informelles avaient ainsi déjà eu lieu à ce sujet entre l'architecte de la SNCF (Jean-Marie Dutilleul)²⁰, le Maire de Rennes (à l'époque Edmond Hervé) et son directeur des services techniques (Jean-Louis Berthet).

Sur le travail d'expertise, des rencontres bilatérales ont alors lieu, où un travail de récolte d'informations, d'une connaissance des institutions, allié parfois par un effort de réconciliation (dans le cadre de la SNCF) donne le jour à des objectifs communs des partenaires ferroviaires autour de la dimension « capacitaire » du pôle d'échanges avec la prospective d'augmentation des flux autour du projet de LGV, de la (possible) seconde ligne de métro et de l'accroissement du trafic TER mais aussi du trafic de cars inter-urbain. Partant du projet « d'axe des gares » proposé par la ville de Rennes pour les déplacements urbains, l'expertise interroge « le devenir de la gare de Rennes » dans un contexte spatial où les ressources disponibles sont partagées, d'une volonté de renouvellement urbain et d'enjeux futurs liés aux capacités de la gare et de l'augmentation des flux. La solution émise par cette expertise au travers d'une première note de synthèse en novembre 2005, propose de « définir différents enjeux et construire un projet commun entre différents acteurs du secteur des transports et de l'urbain »²¹ en partant du prisme de la gare comme objet « catalyseur » des intérêts communs. Ce qui plus tard sera appelé la « solution du partenariat » est ainsi né, partant d'une part des réflexions sur les problématiques de désaturation de la gare entre les partenaires ferroviaires et collectivités, menées par la région, liés par la suite au scindement des propriétés foncières issues de la convention Sncf et RFF, mais également d'une ancienne commission mixte regroupant Rennes Métropole, Ville de Rennes, la SNCF et RFF. Il est y dès lors proposé de « réactiver cette instance de travail » entre les acteurs pour accompagner les réflexions liée à l'arrivée de la LGV et de la hausse du trafic TER.

²⁰ Ou « Agence des gares » (AREP)

²¹ « Gare de Rennes, un pôle d'échanges à conforter à l'occasion de l'arrivée de la LGV et de la création d'un pôle TER. », note de travail, le 10-11-2005.

2.3 De nouveaux axes, centrés sur la fluidité et les mobilités

Ainsi, l'accent est aussi mis sur la mauvaise gestion du site gare avec une polarisation des moyens de transport au Nord, une intermodalité peu efficace reflétant des conflits d'usages notamment entre les bus et automobiles, des services déséquilibrés au Sud comparé au Nord (taxis, location de voitures) révélant ainsi une gare Sud « mal exploitée » et, enfin un caractère « illisible » (piéton, automobiliste, vélos, pas de places de parkings...) de l'espace de la gare.

La solution préconisée alors est présentée comme celle de l'optimisation d'un pôle d'échanges multimodal pour permettre le développement des opérations urbaines sans que celles-ci soient pénalisées par des carences potentielles de la gare (trop tournée vers le nord, marquée par une mauvaise intermodalité, avec peu d'intégration avec le secteur urbain...). Le projet urbain doit donc se retrouver « en synergies avec le pôle d'échanges », lequel aura un caractère « performant à l'horizon 2020 (qui) dépend entièrement de la capacité de la gare à se retourner au sud »²². Les acteurs vont alors préconiser à partir de là d'accentuer la réflexion d'intermodalité et urbain à l'échelle du site gare. Il n'est pas alors exclu d'abandonner le projet Quineleu Gare Sud mais davantage d'y « intégrer les enjeux d'aménagement du pôle d'échanges dans les études. Le basculement et l'inversion s'opère alors. L'étude note aussi clairement que la gare actuelle présente « un caractère inachevé » ressenti dans le prétendu « caractère illisible » d'accès à la gare et des conflits d'usages, auquel s'ajoute la polarisation excessive des usages sur le nord gare et une hiérarchisation de ces derniers devant être repensés. Enfin, une nouvelle voie pour les trajets urbains sur l'axe des gares devrait permettre d'améliorer cette intermodalité mais aussi de permettre la réalisation d'un projet d'ensemble exploitant la topographie actuelle et une meilleure optimisation du foncier en terme de programmes immobiliers. De manière moins significative, il s'agit aussi de desservir les programmes nouveaux développés dans la ZAC Quineleu Gare Sud en évitant tout dispositif de rampes.

2.4. De l'urbain, vers la mobilité : l'alignement d'une politique urbaine

Convenant d'un indispensable partage des ressources pour mener à bien un projet pour développer l'accueil des grandes fonctions métropolitaines et « affirmer la centralité de la Ville dans l'Agglomération »²³ la métropole lie ainsi les fonctions de transports ferroviaires et urbains aux enjeux d'urbanisme, légitimant ce faisant une action urbaine. Et ce, en partant du prisme de la requalification de la gare ferroviaire afin de rassembler les ressources de chacun, en mettant sur la table la cohérence partagée des intérêts des acteurs urbains et ferroviaires vers une meilleure rentabilité spatiale assurée par les nouveaux flux et la requalification des secteurs.

Au cours d'une réunion suivie en avril 2006, les acteurs se sont alors concentrés sur leurs points communs autour d'une réflexion sur les enjeux de transports et d'intermodalité. A travers ce travail sur les « points communs », vont être alors dégagés des objectifs d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, du réseau, et visant à faciliter les passages intermodaux. Si les enjeux urbains restent bien présents, ils apparaissent désormais en accompagnement de ces nouveaux objectifs.

²² Ibid

²³ Le projet d'Aménagement et de développement Durable arrêté par le Conseil Municipal du 9 juillet 2003

A partir de là, les différents acteurs furent approchés de manières bilatérales par Rennes Métropole, puis à la demande de la région Bretagne, l'Etat, qui, comme organe fédérateur et coordinateur traditionnel des coopérations pour les projets, au même titre que les CPER, organisa une réunion multilatérale entre les huit acteurs dont il prit la présidence, et s'accordant avec l'ensemble de ces acteurs pour la rédaction d'un cahier des charges en vue d'une étude de programmation d'un futur Pôle d'échanges, coordonné par Rennes Métropole.

De ce fait, les politiques urbaines et leurs services n'ont depuis jamais exclu les caractéristiques de transports et d'accessibilité (en somme de la mobilité) des objectifs urbains de développement d'une gamme tertiaire supérieure sur les secteurs contigus de la gare. Avec l'arrivée de la LGV, la carte à jouer est désormais différente : il s'agit de jouer sur l'image de la ville, de son attractivité en s'obstinant sur une rhétorique portant sur la compétitivité territoriale et en offrant aux acteurs économiques dominants l'assurance d'une pleine puissance spatiale. C'est ce que démontre l'articulation d'une LGV Paris-Rennes avec un centre d'affaire tertiaire et un centre des congrès situé à deux stations de métro. Quelles influence territoriale et impacts cette situation aura-t-elle vraiment ? Quelles conséquences ces choix stratégiques auront sur la composition socio-démographique de l'agglomération ? Qui seront en somme les bénéficiaires des investissements stratégiques, présentés comme « d'intérêt public » ou du moins « communautaire » ?

Si l'opération est d'intérêt public, c'est essentiellement pour les forces de l'économie tertiaire et financière, qui dans les pensées des opérateurs de l'urbanisme rennais et par mimétisme du *mainstream* capitaliste dominant les sciences géographiques²⁴, permettraient la fixation et le développement des forces économiques, d'une classe moyenne et aisée sur le territoire, faisant de Rennes, à l'instar de sa voisine Nantes, une « gagnante » dans le jeu du capitalisme inter-urbain mondial. La nouvelle équipe municipale de Rennes, avec un maire issue du monde du journalisme et de la communication, de 2008 à 2014, en est une figure des plus significative, représentative de l'adaptation de l'univers politiques aux impératifs de la ville néo-libérale.

²⁴ Largement relayé par des expertises en tous genre avec la star system académique (L. Davezies, P. Veltz...)

III. Site gare : logiques et dynamiques d'une « mise en partenariat »

Introduction : « Quartier de gare », « EuroRennes », précisions sémantiques, méthodologie et dispositif opérationnel

Méthodologiquement, cette recherche a croisé différents types d'approches. A défaut de ne pas avoir pu nous inscrire dès les prémices du projet dans une phase active d'observation, notre matériau de base a d'abord été celui du recours aux entretiens semi-directifs auprès de certains acteurs du projet et des « professionnels du récit ». Nous avons abordé avec les représentants des 8 partenaires de ce projet ainsi que des élus et représentants des services techniques, la genèse, les phases successives et l'actualité de cette opération.

Nous avons également mené ce travail d'enquête sur la forme d'une ethno-méthodologie (Cefaï, 2003) minimaliste consistant à assister à l'ensemble des réunions impliquées par le processus opérationnel de 2011 jusqu'au début 2013. C'est donc à partir d'un prisme temporel bien cerné (2006-2013), courant quasiment jusqu'aux phases de réalisation concrète du projet (chantiers) que nous avons travaillé à sa reconstitution *ex post* et *in vivo*.

Ce travail s'appuie aussi sur les différents documents répertoriés au fil du projet par les services d'expertise de la communauté d'agglomération Rennes Métropole (à la fois commanditaire et objet d'enquête de la recherche), du prélude du projet jusqu'au choix de l'équipe d'architecte-urbaniste de la Z.A.C. Eurorennes, et listés en annexe. Associé à un terrain par entretiens le travail propose alors aussi une historiographie de la fabrique du projet, s'apparentant dans un sens à une archéologie d'actions de cette opération.

A partir de ces matériaux, nous chercherons à éclairer plusieurs caractéristiques latentes.

D'abord la question spatiale même posée par l'objet étudié, celui des « gares et de leur quartier ». Il s'agit pour nous de mettre ici en exergue les choix organisationnels posés et leurs effets sur le cours du projet, en liant autant que possible l'échelle des stratégies urbaines et l'analyse des périmètres d'opérations urbaines. Nous n'aborderons pas tellement la question mainte fois débattue de la nature et de la limite des « quartiers » de gare, question qui n'apparaît pas ici pertinente. Nous privilégierons l'analyse des rapports entre la production d'un *site*, la nouvelle gare de Rennes (ou Pôle d'Echange Multimodal – P.E.M.) et la production de son *environnement urbain*, de son offre urbaine, une dualité qui est en soi un des enjeux et réalités situés au cœur du projet, une de ses tensions constitutives ne serait-ce qu'à travers leurs périmètres différenciés. Ainsi, « EuroRennes » désigne, dans les récits politiques, un projet d'ensemble portant sur une portion de ville, mais dans les réalités opérationnelles recouvre un périmètre de Zone d'Aménagement Concertée (Z.A.C.), d'abord sous maîtrise d'ouvrage directe puis déléguée progressivement à une Société Publique Locale d'Aménagement (S.P.L.A.). Ce périmètre opérationnel large, de maîtrise d'ouvrage, recouvrant toutes les caractéristiques d'une opération d'urbanisme classique, s'articule avec le périmètre restreint quant à lui de maîtrise d'ouvrage du Pôle d'Echange Multimodal (P.E.M.) ou, plus prosaïquement, d'une nouvelle gare SNCF révisée à l'aune du « Rapport Keller »²⁵ visant à faire de ces sites des objets urbains à part entière, proposant services et aménités, articulant logique de mobilité et logique d'urbanité. En soi, le jeu des limites et

²⁵ Fabienne Keller, « La gare contemporaine », Rapport au Premier Ministre, *La Documentation Française*, 298 pages

de leurs porosités, témoignant d'une évolution dans la manière de concevoir les gares, quoique aussi objet de débats pas nécessairement consensuels au sein des acteurs²⁶, pourrait faire l'objet d'une recherche à part entière. La notion de « paysage construit », portée par l'équipe d'architectes-urbanistes du projet cristallise cette quête peu aisément acceptée par les acteurs de la gare, d'une fusion de l'objet « gare » dans son environnement urbain.

Chronologie de l'émergence du « partenariat » autour des études portant sur le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) et des études urbaines (EuroRennes).

2005 : Première étude sur la gare, proposant « un pôle d'échange à conforter à l'occasion de l'arrivée de la LGV et de la création d'un pôle TER ».

Côté « EuroRennes », cette même étude recommande de redimensionner la ZAC Quineleu Gare Sud en attendant les résultats de l'étude du P.E.M. Cette étude est entendue par les autorités métropolitaines et de la ville.

2006 : Premières réunions partenariales autour de réflexion portant sur l'idée de réalisation d'un P.E.M.. Constitution d'un cahier des charges pour une étude préalable pour un nouveau P.E.M. (avec un enjeu urbain mentionné). Convention pour un « groupement de commande » (1^{ère} convention partenariale)

2007 : Nomination du groupe Secchi pour le lancement d'une étude prospective en trois phases.

Côté « Eurorennes », étude sur la faisabilité d'un centre d'affaire et d'une accessibilité redéfinie (mode de transports doux...) en accompagnement au projet du P.E.M.

2008 : Fin de la phase diagnostic du P.E.M., début de la phase scénario de Secchi et validation du scénario retenu pour un nouveau PEM. Début de la phase 3 sur le phasage et le bilan financier des opérations (fin 2008).

Côté « Eurorennes », fin 2008 : proposition par le maire de la prise de compétence métropolitaine pour le secteur de la gare. Clôture de la ZAC Quineleu Gare Sud pour une nouvelle ZAC.

2009 : Fin et validation de la phase 3 d'étude Secchi, puis fin et validation de l'étude Secchi avec rapport final. Début des études pré-opérationnelles menées par AREP (Gares et connexions). Convention d'association entre les 8 partenaires (2^{ème} convention partenariale). Prise de pilotage par Rennes Métropole.

Côté « Eurorennes » : choix de l'urbaniste FGP pour la nouvelle ZAC.

2010 : Explicitation des « stratégies du projet urbain ». Ecriture des cahiers de prescription. Reprise des études pré-opérationnelle.

2011 : Conception et déclinaison du projet axe par axe. Préparation AVP. Irruption thématique de la « grande hauteur ». Calibrage négocié de l'enveloppe financière prévisionnelle.

2012 : Signature du Contrat de Pôle (23 juin 2012). Intégration étude sur le réseau de chaleur. Lancement exposition et communication autour du projet (juin). Intervention du Bureau des temps. Ateliers créatifs (concertation acteurs privés)

2013 : Signature de la C.P.A., délégation maîtrise d'ouvrage SPLA Territoires.

2014 : lancement chantiers.

²⁶ La SNCF, puis Gares & Connexion n'étant pas si encline à se départir d'une vision de la gare comme bâtiment.

A cette bipartition du processus opérationnel correspond alors une structuration de la conduite opérationnelle : *comité techniques* et *comité de pilotage* dédiés au P.E.M., *équipe projet* et *comité de pilotage* dédié au périmètre EuroRennes. Les interactions entre ces deux structures sont incessantes et, par certains aspects, artificielles du fait qu'elles ne coïncident pas avec des groupes d'acteurs distincts. Mais elle exprime toutefois toute la subtilité d'une double maîtrise d'ouvrage propre à ce projet : malgré toute l'horizontalité qui fonde la nature même du choix du partenariat pris par le projet, celui-ci reste dominé par le couple communauté d'agglomération Rennes Métropole / Gare et Connexion (SNCF). C'est donc aussi l'histoire de la maturation de cette forme partenariale de l'action urbaine, de ses caractéristiques, que l'on placera aussi ici en objet central de recherche.

1. Composer, s'ajuster : le tissage d'une forme de coopération

Par définition, une organisation d'acteurs rend compte d'une mise en « ordre dans un stock de ressources diverses pour en faire un instrument ou un outil au service d'une volonté poursuivant la réalisation d'un projet »²⁷. R. Boudon et F. Bourricaud ont ainsi souligné comment l'organisation d'un projet ne tient qu'aux seules motivations des acteurs à collaborer au sein d'un cadre hiérarchique institué, ce à quoi il faudrait ajouter qu'elle tient aussi à une vigilante relance incessante d'un processus, ce qu'un des acteurs du projet restituait sous les termes d'une métaphore : « un partenariat c'est comme le vélo, il ne faut pas s'arrêter sinon on tombe ». Dans le cas de figure du « partenariat » élaboré autour du futur Pôle d'Echange Multimodal de Rennes autant que du projet plus large d'EuroRennes, la question de l'organisation n'avait pas pour origine la réalisation d'un objectif final commun (le PEM). Elle a pris davantage son essor autour d'une *association exploratoire d'acteurs* reposant sur un espace commun de réflexion, partagé collectivement et permettant à chacun de ces acteurs de poursuivre son objectif en propre à travers des priorités collectivement définies. Il n'y a donc pas de construction d'intérêt commun, mais d'un dispositif (le « partenariat ») solidifié autour de priorités partagées permettant à chaque acteurs de déployer ses propres objectifs en compromis avec ceux de ses autres « partenaires ».

1.1. Effet catalyseur et conditions favorables d'une mise en projet

C'est en cela un des apports et découverte de ce travail : la structure organisationnelle mise en œuvre dans le cas rennais a vu s'établir des formes de *convergence différenciée*, convergence autour d'une opérations aux caractéristiques partagées quoique largement débattues, mues par des déclencheurs jouant le rôle d'attracteurs d'acteurs (l'arrivée de la LGV), mais portée par une différenciation d'objectifs. Nous étions en ce sens partis, avec une certaine gêne, d'un questionnement portant sur « l'effet TGV ». Celui-ci est apparu très secondaire au vu de l'effet catalyseur produit par l'annonce irréversible de l'arrivée de la ligne LGV. Autour cet effet catalyseur, un certain de conditions favorables ont joué de manière positive pour permettre à une agrégation d'acteurs de prendre forme, des conditions favorables bien entendu renforcée par des engagements individuels de certains d'entre eux, et qui ont rendu possible la cristallisation d'une nouvelle opération autour d'un socle de projet pourtant déjà bien ancien. L'objectif d'une nouvelle gare, répondant à ce facteur extérieur (comme aurait pu l'être tout autre « appel à projet » du registre du « gouvernement à distance ») joue donc ce

²⁷ R.Boudon et F.Bourricaud, « Dictionnaire critique de la sociologie », PUF, Paris, 2004, page 432.

rôle de catalyseur des actions individuelles, permettant aux acteurs de ne pas s'entrechoquer lors de la réalisation des ouvrages urbains et ferroviaire. En d'autres termes, « l'objectif retenu par le groupe organisé n'est pas nécessairement le premier choix de tous les membres de l'organisation »²⁸. Pour la communauté d'agglomération Rennes Métropole et la ville de Rennes, à l'origine de la mise en coordination, cette organisation de l'opération permet aux autres acteurs de participer au fait urbain, en libérant des assiettes foncières, en modernisant et réorganisant les activités de transports interurbains au préalable, en s'associant à un phasage divisé des diverses opérations d'ouvrage en rentrant par un objectif qui leur est prioritaire. Toute la subtilité, pour ces deux acteurs publics sera de limiter leur rôle en parvenant à maintenir une certaine équité dans la hiérarchie et les prises de décisions collectives et ce, afin d'éviter les confrontations de pouvoir, les conflits liés à la part estimée comme insuffisante prise par certains acteurs²⁹, et de s'ancrer collectivement à travers un contrat coopératif, légitimant une coopération que tous s'accordent à considérer comme indispensable.

Ces principes théoriques de l'organisation se retrouvent au cœur des rapports de force entre les différents acteurs qui ont eu lieu dès le début de la coopération. L'idée du « partenariat » équilibré (avec financement de la première étude à part égale) fut à ce moment-là un élément incontournable de l'intéressement de chaque acteur. Il s'agissait en effet de donner les possibilités à chacun de rendre compte de leurs intérêts et objectifs sur le secteur opérationnel, en inscrivant leurs priorités comme des éléments indispensables à la réussite globale du projet³⁰. L'organisation interne entre ces acteurs prenait alors, dans les phases très amont du projet, une forme traditionnelle (voire dépassée) dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme : celle d'une présidence et d'une coordination assurée par les services de l'Etat (schéma vertical), revendiquée par celui-ci au nom de sa neutralité et de ses effets jugés par lui positifs, permettant d'assurer ainsi une certaine égalité de traitement entre les acteurs de taille et ceux de moindre envergure, ainsi que de constituer le gage d'une atténuation de rivalités antérieures ou persistantes (entre la SNCF et la Ville de Rennes, ou entre la SNCF et RFF)³¹.

Rapidement le rapport de force et le leadership se sont engagés autour de la communauté d'agglomération Rennes Métropole, à la fois au sein des services internes des acteurs publics urbains (ville, agglomération), mais aussi en externe avec les autres acteurs et financeurs de l'étude, et ce, autour de la perspective de création d'un nouveau P.E.M. Initiateur de la forme collaborative de production du projet, suite en particulier l'activisme d'une responsable de l'aménagement urbain, la Communauté d'agglomération Rennes Métropole va aussi apparaître comme l'organe territorial centralisant les enjeux urbains et de transports mais aussi garante du dynamisme métropolitain. Les autres acteurs (hormis la ville de Rennes) vont se concentrer, au sein de la coopération, sur les problématiques de transports, en laissant aux deux acteurs urbains le choix d'y déployer et articuler leurs problématiques urbaines³².

Cette attitude de consensus et du partage des compétences va laisser pour une large part le champ libre à la métropole pour constituer une opération urbaine *ad hoc*, venant se

²⁸ Ibid, page 433.

²⁹ En témoigne – nous y reviendrons – l'épisode de la position des guichets dans le projet de PEM pour les transports départementaux.

³⁰ Comme l'indique la rédaction plurielle du cahier des charges.

³¹ Entretien avec Valérie Lucas

³² Entretien avec Xavier Cornic, *Gares et Connexions* et Kerdéant, *RFF*.

greffer au projet d'amélioration des infrastructures, du réseau et des bâtiments de transports. La future opération urbaine peut ainsi être considérée comme le résultat de la coalition pour un nouveau P.E.M. (partage des compétences et des périmètres de maîtrise d'ouvrage, phasage programmé), du projet de Ligne à Grande Vitesse dicté par le Contrat de Plan Etat-Région (CPER). Elle est aussi le fruit rhétorique du jeu sur les opportunités de produire une nouvelle image de ville à partir du rapprochement vers Paris et l'Europe, légitimant ainsi la nécessité d'accueillir du tertiaire supérieur sur le périmètre concerné. Toute sa légitimité se construira aussi à travers la capacité du dispositif à maîtriser l'opération, qu'il s'agisse de maîtrise foncière autant que d'une gouvernance optimale de la coalition permettant de ne pas faire vaciller l'ensemble du projet ferroviaire et urbain, des études urbaines.

1.2. Des tactiques politiques au sein de l'organisation

Le cas, décrit plus loin, de la nomination de l'équipe Secchi-Vigano à l'occasion de l'étude préalable portant sur le futur P.E.M. rennais illustre la vision tactique de la politique urbaine rennaise et démontre la capacité de Rennes Métropole à s'imposer comme le leader du processus.

Dans un premier temps, une fois désigné, le bureau d'architecte urbaniste disposait d'une connaissance suffisante des attentes urbaines et des règles sous-tendues par le travail à mener avec le commanditaire principal, étant déjà associé à une opération métropolitaine à Rennes (le quartier de la Courouze), ce qui lui facilitait de surcroît les liens et les contacts directs avec Rennes Métropole³³. Si le cabinet fut chargé d'illustrer et de représenter les enjeux de chaque acteur à travers des scénarii, le travail fut au final autant celui de l'urbaniste que celui des experts et techniciens de Rennes Métropole qui s'investirent lourdement dans le processus à ses côtés. Ce qui se traduit, par exemple, par le fait que les différents rapports à présenter dans les comités de suivi, avant de leur être présentés, devaient faire l'objet d'une phase de validation intervenant en amont, au sein de la structure de Rennes Métropole. Pour ne pas s'éloigner de la logique consensuelle de la collaboration, Rennes Métropole fut assez pointilleux pour sauvegarder les priorités des autres acteurs, en prenant directement part à la rédaction des documents de « rendu » ou en invitant activement le cabinet à modifier certaines de ses illustrations³⁴.

Dans le même temps et sous l'effet d'une certaine dualité assumée des maîtrises d'ouvrage, il était nécessaire de faire apparaître et rendre *imageables* de futures opérations urbaines (en sus des enjeux urbains liés aux échanges nord-sud qu'impliquaient directement une nouvelle gare) comme condition *sine qua non* à l'accompagnement d'une nouvelle gare. Cette phase fut extrêmement précieuse pour l'organisation, permettant d'ancrer chaque petites opérations comme indissociables les unes des autres, et ainsi, d'assumer l'idée pour les acteurs d'une indispensable collaboration sur un projet d'ensemble. L'ancrage commun des acteurs partenaires était bien entendu renforcé par un financement à part égale de cette étude, et permettait aussi à chacun d'assumer sa légitimité dans la coalition.

L'attitude de Rennes Métropole sur la nomination de l'équipe Secchi rentre directement dans le cadre de cette tactique. La collectivité a ainsi posé son veto pour une étude

³³ Entretien avec Jean Louis Berthet, ancien directeur des services techniques de Rennes.

³⁴ Comme le démontre certaines notes de travail dans les documents.

préalable qui aurait été menée par AREP³⁵. De façon officielle, la nomination de Secchi au détriment de AREP (et d'autres cabinets mineurs) exprimait la crainte que l'entreprise ferroviaire ne minimise les problématiques urbaines qui entouraient le site ferroviaire. En d'autres termes, l'aspect urbanistique, du traitement de l'accessibilité et des déplacements, développés chez les candidats prestataires, ont été plus convaincants pour la nomination du cabinet d'architecte urbaniste que la dimension du traitement du ferroviaire et du développement du P.E.M.³⁶. De manière plus abstraite, si le cabinet d'architecte de la SNCF avait été sélectionné dans un premier temps, les contacts entre la présidence de l'organisation (Rennes Métropole) et les prestataires de l'étude n'auraient certainement pas pris la forme d'un co-travail entre services urbains et le cabinet. En ce sens, les services de Rennes Métropole, craignaient sans équivoque une perte de contrôle de la futur étude, voire du leadership de l'organisation qu'ils avaient soutenues jusqu'à alors, caractérisée par la prise en charge du travail pour constituer une convention partenariale, coordonner l'écriture du cahier des charges et valider le prestataire de l'étude au nom de l'organisation. Les acteurs urbains ont ainsi convaincu les autres membres de l'organisation de choisir un prestataire plus externe au milieu ferroviaire, tout en n'étant pas si externe aux services urbains au final, bien que plus coûteux en terme de prestation de service (168 000 € brut pour AREPE contre 205 000 € pour Secchi)³⁷.

1.3. Des divergences surmontées par une répartition organisationnelle des points de discussion.

Comme dans toutes organisation, les divisions entre les acteurs restent bien présentes, imputables d'une part aux visions différenciées de l'opération et d'autre part à la part différenciée prise par chaque acteur dans l'opération. Pour le Conseil Général d'Ile et Vilaine, par exemple, acteur qui dans un premier temps fut considéré comme mineur dans l'organisation, les informations principales ne furent pas aisément partagées. Et cela, du fait que les autres acteurs partenaires pressentaient la nécessité de sacrifier leur périmètre d'exploitation de la gare routière, mais aussi parce qu'ils s'imposaient pas dans une position de leader au sein de la réflexion menée³⁸. A la manière d'un partenaire spolié d'une entreprise de type capitaliste, la collectivité départementale dû reconstruire toute la cohérence de sa position dans l'élaboration des objectifs finaux !

Par ailleurs, une organisation ne se résume pas à un système fermé où les participants échangent et agissent seulement en interne. Derrière la coalition entre les 8 acteurs principaux, se dégageait ainsi de *mini-coalitions ponctuelles d'apprentissage*, rassemblant les acteurs ayant des intérêts communs provisoires et devant tenir une parole commune (par exemple, entre les partenaires ferroviaires, les collectivités départementales et régionales...), ou bien au contraire, des coalitions d'acteurs en divergences mais ne pouvant assumer leurs contradictions au sein des comités de pilotage pour ne pas faire échouer l'organisation (entre Rennes Métropole et la SNCF, par exemple, et qui préféraient reporter le terrain de leur différends au sein de comités techniques et de réunions dites bilatérales et ce, d'un commun accord. La plupart du temps, les acteurs se recoupaient eux-mêmes à travers ces différentes *mini-coalitions*.

³⁵ Entretien Christian le Petit.

³⁶ Voir le document sur la nomination de Secchi, cf. tableau de bord en annexe.

³⁷ Voir tableau de bord.

³⁸ Entretien Christian Le Petit, Rennes Métropole, Régine Le Marchand conseil général et SMGR

Enfin, les formes de l'organisation ont révélé d'autres objectifs et stratégies des acteurs, pas forcément énumérés au préalable, qui se sont peu à peu élucidés derrière un jeu de diplomatie entre acteurs³⁹. Au lieu d'assurer une confrontation directe et intense, les tactiques engagées de négociations visaient à éviter l'emprise sur un autre partenaire, le rapport de force frontal, pour privilégier des négociations en demi-teintes lors de mini-coalitions et d'échanges à distance (via email, par exemple), quitte rallonger les temporalités du projet dans le phasage initial des études⁴⁰.

1.4 Fonder la consistance urbaine du projet, une nouvelle stratégie territoriale ?

A l'inverse de définir de nouvelles stratégies, de nouvelles actions pour un nouvel objectif, le projet d'un « nouveau quartier gare » consolide les ambitions ancrées de la métropole : répondre aux objectifs déjà établis des textes d'urbanisme et d'aménagement (Plan Local d'urbanisme, Plan Local de l'Habitat...), donner une opération d'ampleur et visible au mandat du maire, permettre que les visions urbaines s'articulent dans les stratégies économiques métropolitaines. Mais, aussi, aménager en tenant compte des échecs de l'opération des années 1990 en s'efforçant de renouveler les enjeux de l'époque⁴¹ ce qui démontre l'immobilisme des politiques et techniciens urbains rennais, toujours confinés dans le même milieu pour certains, reproduisant ainsi une démarche réflexive de l'urbanisme quasi identique depuis plusieurs décennies. Les objectifs ne sont donc pas nouveaux, largement hérités des politiques urbaines antérieures depuis le mandat d'Henri Fréville et d'Edmond Hervé, le projet du Colombier et de la gare, avec le discours récurrent d'étendre le centre vers le sud et de doter la ville d'un cadre urbain dynamique. C'est la manière en revanche la manière de constituer le projet urbain qui sera novatrice.

Depuis les années 1990, comme on le détaillera plus loin, le périmètre urbain autour de la gare a fait l'objet de « petites » opérations successives qui malgré leur taille et le côté spontané pour nombre d'entre elles, témoignent d'une continuité avec le projet de quartier autour de la gare dès les années 1990. Si cette dernière a amené essentiellement un parc tertiaire, à partir de 2004-2005, une étude de Z.A.C. menée par le cabinet Choiseul avec maîtrise d'ouvrage de la ville de Rennes, Quineleu Gare Sud, devait intégrer sur les îlots au sud de la gare de nouveaux logements. Or, à l'annonce du lancement d'une consultation pour une étude sur le P.E.M. puis de la nomination de Secchi pour l'étude préalable, ceux-ci se sont retrouvés avec deux architectes urbanistes pour définir un même espace et de ce fait qui rentraient en contradiction. Choiseul, sous l'aval de la ville, devait s'occuper du développement urbain autour de la gare sur un périmètre restreint en tenant compte d'un cahier des charges portant essentiellement sur des ambitions d'habitats résidentiels, Secchi devait travailler sur la gare en y juxtaposant des composantes urbaines avec une capacité d'adaptation du périmètre opérationnel.⁴²

La question était donc soit de privilégier une opération d'habitat pour la ville soit de considérer que cette solution pourrait bloquer un projet à ambitions plus importantes permettant de répondre au mieux aux stratégies urbaines et métropolitaines⁴³.

³⁹ Entretien Régine Le Marchand, conseil général et SMGR

⁴⁰ Entretien Kerdélan, RFF ; Antoine Monnerie, ville de Rennes ; Anne Derrien Malecki, Région Bretagne

⁴¹ Archives de la ville de Rennes sur l'opération des années 1990, cahier des charges de 2006.

⁴² Entretien Antoine Monnerie.

⁴³ Voir dans tableau de bord un document de 2007 mettant en avant le choix du quartier d'affaire

Politiquement parlant, le futur nouveau maire de Rennes alors chargé de l'aménagement à Rennes Métropole, Daniel Delaveau, a joué un rôle déterminant pour mettre un terme à l'étude d'une opération dite « Quineleu Gare Sud »⁴⁴. D'une autre manière c'était également donner un signe fort à tous les acteurs du projet du P.E.M. : on leur donnait la garantie qu'aucune opération limitrophe ne pourrait contraindre l'opération d'un nouveau PEM et que l'on appuyait l'importance de voir la réalisation d'une nouvelle gare qui s'articulerait avec des fonctions urbaines bien définies. Cette décision n'a pu que renforcer la collaboration entre tous les partenaires.

En termes techniques, cette situation a considérablement changé la donne. Premièrement, les services de Rennes Métropole se sont vus considérablement renforcés par la nécessaire mutualisation du personnel technique de la ville et de Rennes Métropole pour être en mesure d'assurer la maîtrise d'ouvrage du prochain projet et le suivi des études⁴⁵. Aussi, de nouveau en termes politiques, dans un même temps, le leadership politique de l'opération urbaine s'est peu à peu décalé vers Rennes Métropole. Derrière un binôme politique ville de Rennes / Rennes Métropole de l'opération urbaine, c'est bien Rennes Métropole qui prend très rapidement les compétences de l'opération, avant même la décision d'inscrire le projet en intérêt communautaire⁴⁶. Ce n'est alors pas vers de nouvelles stratégies, de nouveaux objectifs majeurs que va fait naître le projet Eurorennes : dans le cœur du projet, il n'y a rien nouveau, excepté peut être le déplacement de polarité des transports urbains, du centre historique vers la gare. Avec le lancement d'EuroRennes, on est davantage en présence d'un cadre où se présentent des tactiques ponctuelles rendant compte d'une construction étape par étape qui englobent divers objectifs territoriaux, impliquant alors autant des modifications des services et de leurs actions en interne, que de réussir à l'externe à rassembler divers acteurs aux ambitions partagés pour un projet commun partagé (le PEM), s'assurant ainsi un cadre politique favorable entre ces institutions (chacun ayant intérêt que l'autre puisse réussir là où il entreprend.)

1.5. Face à l'incertitude : d'une maîtrise affichée aux méthodes d'un urbanisme adaptatif.

On peut sans équivoque s'accorder à considérer que la métropole a réussi à vendre son projet urbain aux acteurs directement concernés de la coalition. Malgré quelques interrogations persistantes et un moment assez délicat de remise en cause des études de Secchi qui sera recalé dans le choix final de l'urbaniste du P.E.M. au profit de l'agence F.G.P., et que devra surmonter la collectivité, le projet de « paysage construit » impactant directement la structure architecturale du P.E.M. défendu par l'urbaniste suscitera ainsi de vives discussions entre Rennes Métropole et la SNCF⁴⁷. Mais la pertinence du projet urbain ne sera en fait jamais vraiment remise en cause au sein de l'organisation. L'abandon d'une opération urbaine aurait certainement contrarié les opérations sur le P.E.M., et inversement.

Ils se trouvent pourtant que l'opération urbaine n'a pas seulement un caractère politique, portée entre différentes institutions se regroupant à travers une organisation

⁴⁴ Voir document tableau de bord et entretiens Jean Louis Berthet, Christian Le Petit.

⁴⁵ Entretien Jean Louis Berthet, Antoine Monnerie.

⁴⁶ Entretien Antoine Monnerie.

⁴⁷ Entretien avec Christian Le Petit

compétente à exercer une maîtrise d'ouvrage partagée sur une opération d'infrastructure. Le projet urbain se redéfinit ainsi constamment à travers des exigences d'ingénieries techniques, d'une sous-considération de certains acteurs présents sur le périmètre (ex : le Centre Pénitencier des Femmes...), sous le poids théorique de l'immobilier tertiaire et face à l'incertitude de pouvoir attirer les entreprises ou encore l'incertitude de l'investissement des groupes de promoteurs. Ces éléments rappellent qu'il est fort peu aisé, même pour une autorité urbaine à forte volonté planificatrice, d'assurer le bon déroulement d'une opération. C'est en somme, les contradictions entre une ville à *forte maîtrise théorique*, qui en pratique, rentre nécessairement dans une opération « au fil de l'eau », au cœur d'une pratique expérimentale d'urbanisme, prouvant ainsi *l'incertitude* de pouvoir mener à bien une opération régie par le contexte, les démarches commerciales et les méthodes néo libérales.

Si les illustrations qui rendent compte du futur quartier de la gare sont déclinées sous des images conceptuelles, jouant leur rôle dans toute la dimension de communication du projet (mettant en avant la couleur verte, employant des propos tel « le fleuve ferroviaire » avec les chemins de fer teinté en bleu...)⁴⁸ où l'on ressent la volonté de densifier d'Est en Ouest et du Nord au Sud autour de la gare et de construire de manière verticale (dossier « IGH »), on peut se demander les acteurs urbains ne se maintiennent pas dans un monde de pur fantasme urbain, au-delà d'un entre-soi certain (comme en témoignent les « ateliers créatifs » incluant en réalités tous les membres d'une micro-sphère renno-rennaise d'acteurs culturels et politiques) reculant ou déniaient la reconnaissance du fossé abyssal séparant les espérances virtuelles et la réalité fastidieuse du long terme immobilier dans la production urbaine.

Ainsi, les autorités urbaines, pour diffuser et rendre visibles les ambitions métropolitaines du nouveau quartier gare font l'éloge essentiellement d'une rénovation urbaine mixte, incluant des mètres carrés d'immobilier tertiaire et de logement. Ces mètres carrés résultent un calcul entre des études d'agences privées (Cushman & Wakefield...) sur les mètres carrés commerciaux et d'entreprises solvables dans l'opération ; de répondre aux mètres carrés de logements estimé nécessaires par les politiques locales de l'habitat ; mais aussi d'une exigence marketing permettant de se « positionner » de manière crédible sur le marché international de la production de l'immobilier d'affaire (MIPIM...) moyennant un seuil minimum de 100/150 000 m² constructible disponible afin de pouvoir attirer des investisseurs et gagner de la visibilité auprès des entreprises.

En outre le récit expressif sur les mètres carrés constructibles témoigne aussi d'une demande invisible dans le domaine tertiaire, encore à l'heure d'aujourd'hui, d'être à même de préciser ce qu'il est possible de faire dans le cadre de cette opération, tout en niant le peu d'intérêt des investisseurs potentiels pour le projet⁴⁹.

2. Le partenariat en ses acteurs : intérêt, rôle et motivations.

Il nous semble à ce stade indispensable de clarifier les positions respectives des acteurs impliqués dans le processus de coopération induit et à la base de l'opération

⁴⁸ Voir images proposées par FGP et RM

⁴⁹ Entretien Valérie Lucas. Les techniciens s'accordent à dire que « rien est fait », « nous ne savons pas encore qui va être le promoteur et quelle entreprise viendra s'installer là », d'adoucir l'incertitude : « il y a des discussions, c'est dans les tiroirs... »

EuroRennes et de réalisation du nouveau Pôle d'Echange Multimodal. Plus que de positions contradictoires ou conflictuelle, le partenariat a dû gérer au fil du temps davantage des attentes sectorielles à inscrire dans des priorités communes qu'il s'agit de faire émerger.

« Rennes Métropole s'adapte à nous, on s'adapte à Rennes Métropole, chacun des deux cités s'adapte à la Région, on est dans un partenariat où chacun a le droit de s'exprimer. La voix de l'un est aussi forte que la voix de l'autre et donc Rennes Métropole ne fait pas ce qu'elle veut car la région a ses intérêts, la SNCF a les siens, on a toujours à s'adapter car on a toujours à composer avec les autres. Il y en a pas un plus méchant de l'autre, après sur ce projet RM est omniprésent car d'abord c'est sa gare dans sa ville et le projet Eurorennes qui est majeur et personne ne va discuter la pertinence du projet Eurorennes : la région n'a pas le droit et pas l'envie, moi pas le droit et pas l'envie donc on laisse Rennes Métropole faire comme elle veut. Mais quand on doit discuter sur le P.E.M. on discute tous ensemble sur ce qui a sur le P.E.M, parfois c'est de la contrainte, on peut discuter des règles d'urbanisme, administrative, développement durable que RM veut imposer dans sa ZAC et qui va avoir un impact sur le projet de P.E.M. Ce n'est pas un rapport de force mais juste la recherche d'un consensus sur des projets communs. »
Xavier Cornic, Gare et Connexion

« Ça a toujours été cette difficulté de cette démarche. C'est-à-dire qu'on s'était donné un principe, c'était que le partenariat devait être respecté parce que sinon on n'aurait pas trouvé d'accord entre tout le monde. Ça veut dire être transparent dans toutes les décisions que chacun puissent comprendre les tenants et aboutissants des positions de chacun, que l'on arrive à les rendre compatibles, mais en tout cas que tout le monde soit au courant où l'on est dans la démarche. Donc il ne fallait perdre personne en route, car si un des partenaires se décourageait, imaginons que la région dise « c'est bien trop compliqué, ils sont en train de s'engueuler sur l'architecture de la gare, ça nous intéresse pas et quand ils seront d'accord on verra bien... » Et du coup on se démobilise et le projet prend 2-3 ans où il est remis en question... Donc il y avait cette exigence absolue d'entretenir le partenariat et de faire en sorte que les gens voient la progression et qu'ils n'aient pas l'impression qu'ils reviennent après 6 mois de silence sur un projet qui avait totalement changé. Le partenariat ne s'est jamais arrêté. C'est un peu comme le vélo le partenariat, si vous vous arrêtez, vous vous cassez la figure. »
Christian Le Petit, Rennes Métropole

2. 1. L'Etat : entre intervention foncière et refonte du périmètre des mobilités.

A travers l'appellation d'Etat il est fort complexe de recouvrir un rôle univoque à l'institution nationale. Il s'avère que celle-ci, dans ses choix et orientations politiques, mais également dans des aspects plus techniques, de réglementation d'accessibilité ou de sécurité des sites, implique des ajustements aux autres acteurs, directement dirigés par toutes les formes de la présence de l'Etat sur le périmètre.

De manière stratégique, les grandes orientations politiques d'aménagement du territoire, ont été révélées par le projet de la Ligne à Grande Vitesse, elle-même « moteur » originel dans la réflexion sur un futur Pôle d'Echange à Rennes structuré autour d'une opération urbaine d'envergure. Cette stratégie de mobilité à grande vitesse a été établie en concertation avec les acteurs ferroviaires et les collectivités, notamment Réseau Ferré de France (RFF) maître d'ouvrage et financeur partiel de la LGV Bretagne Pays de la Loire, offrant la concession à Eiffage pour une durée de 25 ans.

A Rennes, et indépendamment de l'arrivée de la LGV, avaient été menées par RFF et la SNCF des études liées à la dé-saturation de la gare proposant une modification du tracé ferroviaire, de ses voies, des garages ferroviaires et des équipements, en collaboration avec les services de l'Etat, via la DREAL (anciennement DRE). Après des études prospectives menées sur les impacts des trafic TER et TGV liés à l'arrivée de la LGV, sur la capacité des gares d'accueillir les trains et leurs voyageurs, sur la saturation des

stationnements aux abords de la gare, les projets de requalification de certains secteurs se sont avérés indispensables. Extrapolant la situation rennais (grâce aux études déjà réalisées), l'Etat et la région ont donc inscrit dans le contrat CPER 2007-2013 le projet Bretagne à Grande vitesse (BGV), encadrant la construction de la LGV et la rénovation de branches ferroviaires intrarégionales, avec des objectifs amenés à être consolidés par la création de pôle d'échanges multimodal performants. L'idée principale de cette optimisation étant de limiter les pertes des minutes de trajet, en dépassant les pertes issues des cas probables de saturation et mauvaise gestion des gares, grâce aux investissements d'amélioration des voies, d'optimisation des services en gares et de développement d'une intermodalité performante. Ainsi au niveau de l'Etat et de la Région, à partir du cas rennais et ses problématiques, 10 gares bretonnes sont rentrées dans les priorités d'actions du CPER (dont Rennes naturellement). De plus, comprenant les enjeux et intérêts des collectivités, le CPER définit également un objectif *d'accompagnement* et *d'aide des projets* des acteurs urbains autour des futurs PEM. Ici l'Etat joue son rôle de planificateur induit par des enjeux multiples par interactions multiscalaires. Il s'agit aussi pour l'Etat d'être naturellement à même de répondre aux problématiques générales qu'implique la réalisation de la LGV, mais aussi à des problématiques particulières, propres à chaque site, et qui explique et motive ici son engagement dans le cas rennais, même si celui-ci n'est pas exactement perçu en ces termes par les acteurs locaux.

En tant qu'acteur direct intervenant sur la réalisation d'un pôle d'échanges, l'Etat assure également un rôle d'expert technique. Portant les orientations et les réglementations exécutées à travers les politiques nationales (mais surtout européennes), il s'agit pour lui d'imposer les directives auprès des différents maîtres d'ouvrages en termes « d'intelligence intermodale », de normes PMR et de développement durable, depuis le Grenelle de l'environnement. Il est certain que cette approche orientée essentiellement *transport* et *mobilité*, favorise les correspondances de l'Etat avec les acteurs ferroviaires, avec une imbrication très étroite intra-entreprise entre l'Etat et RFF, l'Etat et la SNCF, comme en témoignent les conseils d'administration de chacune d'entre elles et les nominations de leur PDG par décision ministérielle.

A ce titre, il faut rappeler que l'Etat a coordonné et rassemblé dès les premiers temps à Rennes, les entités urbaines et les entreprises ferroviaires. Si par la suite il endossera une position plus neutre – comme en témoigne son renoncement de la présidence du comité de pilotage au profit de Rennes Métropole, les orientations portées par l'Etat, à l'origine de la convergence des acteurs, constitue une des dynamiques principales de l'émergence de ce vaste programme.

La présence de l'Etat se retrouve également derrière des intérêts fonciers qui influencent la conception de l'opération urbaine Eurorennes. Contrairement à RFF, l'Etat est, légalement, intégralement propriétaire du foncier de la SNCF par convention de dotation de la propriété publique, ce qui signifie que l'entreprise ferroviaire a le droit et l'obligation de le gérer comme un propriétaire et, dans le cas d'une vente éventuelle du terrain ferroviaire pour valorisation foncière, de le faire au meilleur prix. Unique actionnaire de la SNCF, l'Etat indemnise par la suite l'entreprise au niveau de la valeur de l'échange. C'est par contre bien l'Etat qui définit les stratégies allouées au foncier ferroviaire SNCF. Ce foncier ferroviaire est, on le sait, « rare, précieux et cher et si on la vend, la domanialité publique n'est pas gratuite »⁵⁰. Il est possible cependant que l'Etat déroge à cette règle en cédant du terrain à titre gratuit lorsque a lieu une politique

⁵⁰ Entretien avec Xavier Cornic, directeur gares et connexions de Rennes.

volontariste en faveur du logement, ce qui n'est pas le cas à Rennes, la SNCF y valorisant son foncier essentiellement pour du tertiaire⁵¹ dans le cadre d'Eurorennes.

L'intervention de l'Etat se situe donc autour de trois fonctions.

Premièrement, celle d'assurer la mise en place des grands projets d'aménagement, tel que la LGV, qui s'inscrivent dans les priorités des stratégies de planification comme en témoigne le CPER (en partenariat avec la Région). Ces stratégies sont elles mêmes issues des politiques européennes du traité de Lisbonne ou encore de la chartre de Leipzig, au nom de l'attractivité et de la compétitivité des territoires. A ce titre, il peut être à l'origine de la coordination des acteurs principaux sur un site.

Deuxièmement, l'Etat intervient dans le contrôle de conformité au cadre législatif et réglementaire national, en veillant au bon respect des normes et des expertises de chacun des maîtres d'ouvrage pour la réalisation des infrastructures. Par exemple, les études ont souvent été rediscutées, réajustées, interpellées par les services de l'Etat (DREAL) ou même encore par les EPIC (RFF, SNCF) au regard des normes de sécurité comme le dimensionnement des quais⁵², d'accessibilité et d'intermodalité (normes PMR), de stratégies nationales et européennes en matière urbaines et de transports (favoriser les « modes doux » après le Grenelle de l'environnement), toute sorte de problématiques se cristallisant au cœur d'EuroRennes.

Enfin, sous des modes de gestions particuliers, l'Etat dispose d'un foncier conséquent situé dans le périmètre du PEM et de la ZAC Eurorennes (par exemple celui de la SNCF et du Centre Pénitencier des Femmes). Avec ce foncier, l'Etat comme la SNCF et RFF agissent dans des perspectives de rentabilité et de « bonne gouvernance », visant à assurer une vente foncière « efficace », privilégiant auprès des acteurs urbains, les projets visant à réaliser des programmations de type tertiaire, plus rentable en recette fiscale, sur leur foncier⁵³.

2.2. La construction d'une légitimité par l'expertise du département et le Syndicat Mixte de Gestion de la gare routière

Ces deux acteurs jouent deux rôles principaux impactant le projet. Le premier est d'assurer la desserte de l'ensemble du maillage territorial d'Ille et Vilaine, dominé par un fort étalement urbain et des formes de périurbanisation, grâce au réseau de cars interurbains *Illeno*. Le second est de permettre la pérennité du site et de la gestion de la gare routière.

Par définition, le syndicat mixte de gestion de la gare routière regroupe deux entités : le conseil général, financeur à 95% et Rennes Métropole, financeur à 5%. A ce titre, le SMGR et le conseil général sont portés par la voix du conseil général au sein des comités technique et de pilotage et, le SMGR ne participe pas à la maîtrise d'ouvrage du P.E.M., car cela reviendrait à déléguer une maîtrise d'ouvrage à Rennes Métropole ou au conseil général). Le S.M.G.R. assure la vente de titres aux guichets au sein d'un bâtiment voyageur, procède à l'information et à l'accueil de la clientèle, dispose d'un quai

⁵¹ D'après xavier Cornic

⁵² (Par exemple, indirectement et relayé par Rff, la question du dimensionnement des quais, réglementation nationale, a soulevé diverses reconsidérations techniques et relevé les conflits d'intérêts entre des acteurs. Ainsi l'hypothèse de la création d'un quai TER pour la région et la Sncf prévue au nord-est de la gare ferroviaire n'était pas légalement compatible au regard d'une indispensable réserve ferroviaire de 20m avec l'emplacement de l'aire d'attente pour les cars inter urbains, cher au conseil général)

⁵³ Un service urbain de la DREAL est dédié à ce type d'opérations.

d'embarquement et de dépose pour les voyageurs et, une zone d'attente pour les autos cars.

Le Conseil Général vise quant à lui à assurer les liaisons routières sur tout le territoire départemental à partir et à destination de Rennes, et se pose également une problématique cruciale d'intermodalité et d'accessibilité. .

Peu habitués à mener des coopérations multi-acteurs et s'ajoutant à d'autres dossiers, les services de transport du conseil général ont dû s'adapter au cadre collaboratif que posait la question du P.E.M. Ils ont par ailleurs trouvé leur légitimité auprès des autres acteurs par des *expertises* précisant l'importance du transport inter-urbain collectif routier sur le territoire d'Ille et Vilaine. Le rôle de ces expertises a été d'autant plus crucial que la gare routière se situe sur un terrain détenu par la SNCF et octroyé au SMGR par une concession de 40 ans depuis 1992. Si au départ cela ne posait aucune difficulté, les réflexions en vue du développement de la structure du bâtiment ferroviaire et du développement du trafic ferroviaire TER et TGV, ont conduit les acteurs du ferroviaire à déplacer l'aire d'attente des cars, en dehors du zonage ferroviaire concerné et concerté.

Pour autant, les exigences économiques des transporteurs privés par autocars ne pouvaient envisager les différentes options initialement envisagées pour « bouter les cars hors du nord de la ville » et refusèrent cette situation qui fit l'objet d'un court blocage du processus. Tout au long des études prévisionnelles, cette aire d'attente extérieure fut hypothétique, en attente de confirmation d'autres projets du secteur ferroviaire. Les intérêts des partenaires privés ont aussi été concernés par la stratégie du SMGR du fait que celui-ci, par un service de délégation du service public (DSP), délègue la gestion commerciale de la gare et la vente des titres de transport à une société privée (filiale de la RATP depuis 2013, EM, prélevant une commission de 1% sur les titres vendus). Or la situation d'intermodalité avec d'autres moyens de transports, polarisée sur ce secteur, est un argument essentiel pour l'implantation d'une compagnie à but lucratif. De sa rentabilité dépendra aussi celle de la collectivité, d'où les compromis à son égard...

2.3. Rennes Métropole et la Ville de Rennes : parier sur les dynamiques de mobilité et de centralité économique.

Par leurs dimensions politiques, fédérée sous la présidence et la municipalité de Daniel Delaveau, et par leurs aspects techniques de mutualisation des services d'urbanisme, les deux entités administratives ne peuvent être dissociées pour comprendre les logiques de ce projet. Elles partagent en effet les mêmes considérations et stratégies du fait urbain, imputables aux pratiques historiques des politiques urbaines de la ville et de son agglomération. Alors que l'agglomération a pendant longtemps pris en charge les compétences d'urbanisme des communes hors Rennes, depuis le projet de la ZAC Courrouze et de Via Silva, celle-ci prend le pas également sur la Ville de Rennes pour prendre en charge le développement urbain (même si les compétences restent officiellement à la ville). Renforcés par le SCOT, le PLH et la création du métro, de la seconde ligne, les élus de Rennes ont pris conscience d'objectifs élargis à la communauté qui ne pouvaient être résolus sous deux entités distinctes et parcellisées, surtout sur des sites stratégiques.

La stratégie urbaine de ces deux acteurs institutionnels part d'une vision plutôt claire : le renforcement la polarité du P.E.M. va déplacer le centre des mobilités vers la gare. S'y

l'on ajoute la création de la seconde ligne de métro, et l'accentuation des changements de comportements de déplacement, tout cela conduit plus largement à faire du secteur gare un nouveau cœur d'agglomération placé sous le signe de la mobilité. La stratégie métropolitaine consiste alors à réviser la vision des années 1990 en refondant le projet via le PEM pour insuffler une dynamique urbaine à tout ce secteur.

Quant à la Ville de Rennes, l'enjeu se définit plus clairement sur des objectifs de centralité économique tertiaire permettant de consolider l'image du centre névralgique économique breton mais aussi de favoriser l'idée d'un environnement du « bien vivre urbain » avec l'élargissement du plateau piétonnier, des conceptions urbanistiques très poussées vers des thématiques végétales et minérales comme le démontrera le projet de l'équipe d'architectes-urbanistes FGP, lequel fut par ailleurs maintes fois revisité pour sa cohérence technique (« le paysage construit » en couleur vert, « le fleuve ferroviaire » en bleu).

Au-delà de ça, il faut insister sur la forte composante de marketing et de communication inhérente à la vision des acteurs publics, quoique ceux-ci le dénie du moins en ces termes. Il s'agit bien aussi de vendre un objet spatial dans lequel les dynamiques qui s'y inséreront sur cet espace créeront des tensions favorables, adaptées aux logiques du marché beaucoup plus qu'à la démocratie urbaine. Une fois passé le défi électoral, le caractère tertiaire de la ZAC Eurorennes ne se limite qu'à des prévisions de perspectives d'intention, des ambitions visant des promoteurs et des acteurs économiques potentiels sur la ville. Pure produit spéculatif sur l'avenir urbain le « projet urbain » reste au final, plutôt inconnu localement tant il répond (et tend de manière irrésistible à répondre) à la demande des promoteurs constructeurs. En témoignent là encore les consultations mises en place auprès des groupes et les efforts décuplés de l'agglomération de développer toute une communication autour du projet, d'attirer les instances économiques dans les lieux aussi incontournables que ceux du MIPIM ou du SIMI (salon qui réunit l'offre et la demande de l'immobilier à capital international), dont la préparation constitue aussi des temps forts du cours du projet⁵⁴.

Loin d'être dissociées, les dynamiques de mobilités et de centralité économique s'emboîtent dans une opération globale ayant pour but de requalifier la zone d'opération mais aussi l'idée que la ville et son agglomération doivent être ré-enveloppées dans un récit politique global.

Par cette vision, les acteurs publics urbains tentent de dépasser tout sentiment de la ville comme technocratique, tentent de conjurer les nombreuses expertises plutôt fatalistes menées par nombre d'experts prospectivistes, bureaux d'études, comme les forces vives (qui constatent déjà un risque de « mort » du centre-ville). De cette conjuration d'une telle hantise, inconsciente pour une part, trouve sa source la légitimation d'un nouveau PEM, efficacement corrélées aux enjeux urbains, ainsi que plus largement d'un projet urbain est défini comme indispensable pour le « bien être » d'une population abstraite qui, au final, répond davantage qu'à d'autres choses à des critères quantitatifs de masse (les flux, l'évolution démographique et la densité) et qualitatifs élitistes (le paysage urbain, le cœur de métropole, l'engagement de l'hygiénisme social, la ville douce...).

Ce n'est cependant pas la perspective du nouveau PEM qui offre l'opportunité d'une opération urbaine, comme le démontrent les projets de ZAC initiaux et abandonnés. Celui-ci permet davantage pour les acteurs publics, de mettre en cohérence les stratégies des forces vives et de redimensionner un projet vers une ambition métropolitaine. Au fil

⁵⁴ Il sera ainsi décidé à l'une des réunions que ce sera le vice-président de Rennes Métropole qui se rendra lui-même présenter les deux projets phares à cet événement.

de la collaboration, la collectivité est omniprésente et sur tous les fronts du projet, managant les nombreux comités technique et de pilotage, visant à comprendre efficacement les logiques de chaque acteur tout en faisant preuve d'attention et d'intrusion auprès des concepteurs architectes urbanistes pour ne pas compromettre les intérêts urbains respectif derrière l'image d'un « partenariat » unifié autour d'une nouvelle gare.

2.4. Mise au norme et valorisation foncière : attentes et registres d'intervention de Réseau Ferré de France

RFF, EPIC créé en 1997 en perspective de l'ouverture du réseau européen à la concurrence, est détenteur (propriétaire) de tout le réseau des voies ferrées français. Son rôle est de garantir le bon fonctionnement, la gestion, l'entretien et l'avenir du réseau en se faisant financer par un système de péage par les transporteurs ferroviaires (essentiellement la SNCF, les Régions et potentiellement d'autres avec l'ouverture du marché). RFF s'est engagé dans le processus de coopération du fait qu'un des axes de la restructuration du P.E.M. rennais se structure autour d'un programme de dé-saturation et de réajustement d'un bâtiment voyageur. L'objectif de RFF est également de pouvoir valoriser son foncier au regard des opportunités financières, techniques et de prospectives. A ce titre, l'entreprise cherche à mesurer les évolutions du trafic et à sauvegarder certaine parcelle ferroviaires au détriment d'une possible valorisation urbaine. De plus, si l'évolution des flux de voyageur a pu soulever un problème de capacité du bâtiment des voyageurs, elle en pose également sur les voies d'accès aux quais en raison de l'augmentation du nombre de trains. Le périmètre sous sa propriété intègre cette question de l'accès aux quais, de leurs dimensionnements. Plus encore, RFF a la responsabilité de garantir les mesures de l'Etat, en l'occurrence la refonte des quais oblige à inscrire les normes PMR établies dans l'opération (ascenseurs, signalisations mal voyants...). C'est à ce second titre qu'RFF intervient dans la maîtrise d'ouvrage du projet du P.E.M., sa participation représentant environ 5% du montant global des 107 millions d'euros du Contrat de pôle (chiffre de 2009). Pour autant l'ensemble du périmètre sous propriété RFF représente 20% du budget global de développement du P.E.M. (soit environ 20 millions)

Néanmoins, un des objectifs principal de RFF est la valorisation foncière : dès que le foncier ferroviaire n'est plus utile à l'activité, l'entreprise est tenue de le vendre. Sur ce plan précis, à Rennes au regard des évolutions du trafic il convient de garantir l'avenir ferroviaire en préservant notamment l'emplacement pour un futur quai.

RFF exerce dans ce cas un rôle relevant plus du médiateur entre les juridictions étatiques, les prévisions ferroviaires et les volontés urbaines de valorisations foncières. Ce statut est à l'origine de compromis, de partages de l'espace, comme, par exemple, avec le secteur St Hellier, sous propriété RFF et qui sera divisé au fil du projet en une zone propre de valorisation foncière, et une autre de création d'un nouveau bâtiment ferroviaire.

2.5. SNCF, Gares et Connexions : entre valorisation de foncier, enjeux capacitaires et prestation de service.

Complexe organisation et entreprise (EPIC) au capital détenu à 100% par l'Etat, la SNCF se définit dans une multitude de ses secteurs d'interventions, comme en témoigne la division du groupe en différentes branches indépendantes. Les trois premières

interviennent au titre de l'amélioration du réseau de transports (Sncf Infra, client de RFF avec la LGV), de ses expertises et prospectives de flux, de l'offre ferroviaire de proximité (SNCF de proximité), du voyage ferroviaire longue distance, TGV (Sncf voyage). La quatrième est marquée par le développement du fret et des activités industrielles ferroviaires propres à l'entreprise, Sncf Geodis.

La cinquième, Gares et Connexions, a pour fonction la gestion, le développement, la requalification des gares ferroviaires et la valorisation des friches ferroviaires. Une de ses filiales est AREP, bureau d'architecte traditionnel de la Sncf (90% de ses commandes) où les architectes urbanistes travaillent en collaboration avec les ingénieurs de la Sncf.

Lorsque nous parlons du rôle de la SNCF dans le travail collaboratif, il s'agit pour une grande partie de celui de Gares et Connexions et de sa filiale Arep, représentés par Sophie Boissard et Jean-Marie Duthilleul.

Les attentes et objectifs de la SNCF sur le P.E.M. sont assez claires et de deux ordre. Sa première activité est liée à la valorisation de son foncier, d'où un litige antérieur au projet liée à la révision du P.L.U., souhaitant alors que certains de ses terrains soient indiqués comme constructibles. La gestion des actifs fonciers sont primordiaux pour l'entreprise et permettent sont développement autant pour adapter les gares sur les sites où celui-ci s'avère nécessaire, que dans une stratégie de valorisation et rentabilité. Ce rôle de rente foncière est une obligation, pour la SNCF, du fait de ne pas être propriétaire du foncier, à la différence de RFF, et gérant donc le foncier pour l'Etat. D'où d'ailleurs une impossibilité pour la SNCF de céder du foncier à titre gratuit, à l'exception de foncier fléché logement.

Le second point sensible sur lequel se positionne la SNCF dans le cadre du P.E.M. est la saturation constatée de la gare anticipée depuis plusieurs années par elle, antérieure à la réflexion menée par Rennes Métropole. En tant que gestionnaire de gare, et en tant qu'entreprise de transport la SNCF doit être vigilante à que les gares répondent à leurs enjeux « capacitaires » - d'où une terminologie s'étant imposée comme axe majeur du projet de P.E.M. dont un doublement de fréquentation est attendu et une adaptation d'autant plus requise. Dans ce projet, la SCNF se confronte, enfin, à une mutation d'envergure intervenue dans une de ses prérogatives sensible : celle du bâtiment même de la gare, édifice public, propriété de l'Etat, conçu comme centre de service pour une clientèle à satisfaire. L'optique, double, de Gares et Connexion, très fortement orientée capacité d'accueil et prestation de service, poussera Rennes Métropole à obtenir que la maîtrise d'œuvre du PEM ne soit pas confié à AREP mais à l'urbaniste FGP.

2.6. Région Bretagne : le P.E.M., instrument de diffusion et de raccordement à la Grande vitesse

La position de la Région fut cruciale dans l'établissement de ce partenariat, notamment sous l'égide de Gérard Lahellec. Au regard de ses compétences la région a des logiques essentiellement tournées vers le transport et l'accessibilité régionale. Ces motivations seront connues dès le début de la mise en coopération multi-acteurs pour le développement du P.E.M. de Rennes. Contrairement aux autres acteurs, la région n'est pas maître d'ouvrage de quelconque opération. e plus la région possède une expérience méthodologique, au même titre que l'Etat, pour mener des actions de coopération entre acteur, et qui dans, dans le cadre du PEM prendra une dimension assez proche de l'expérience d'un CPER.

Si la Région est arrivée très en amont du projet, dès les premiers temps de réflexion, elle engageait simultanément l'élaboration de son schéma régional des déplacements et des transports, posé sur deux principaux axes autour de la grande vitesse : l'un sur la question de l'accessibilité de la Bretagne via la grande vitesse, avec le territoire national et international, l'autre sur la diffusion de la grande vitesse, permettant à la région Bretagne de bénéficier des effets de la grande vitesse, les P.E.M. étant dans ce cadre un puissant vecteur de distribution et de diffusion. Son intérêt ne se limite pas qu'au ferroviaire et porte aussi sur les liaisons inter-régionales intra-Bretagne. Plus largement, c'est le *maillage du territoire* qui l'intéresse.

La Région avait aussi inscrit directement dans son Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT) à ce titre la question de ces pôles d'échanges multimodaux. Dix P.E.M. ont été intégrés dans cette perspective du rapport à la grande vitesse, dans le Contrat de Projets Etat-Région (CPER) 2007-2013. L'investissement de la Région, en tant qu'acteur ferroviaire et du développement régional se retrouve donc aussi dans les attendus des effets de l'arrivée de la LGV, avec des réflexions posées simultanément sur les P.E.M. de St Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon. La Région mène à cet égard sur ces différents sites des travaux sur les capacités d'accueil des bâtiments voyageurs. Ses problématiques, de désaturation des faisceaux ferroviaires rejoignent celle de RFF dans la mesure où la Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, privilégie davantage la mutabilité de ces faisceaux, défendant la réserve d'emprises foncières permettant de répondre dans quelques années à des problématiques actuellement insolubles pour des raisons financières, davantage qu'un projet urbain, ce qui constituera parfois un point de blocage dans les négociations avec les acteurs publics urbains largement plus focalisés sur l'entrée urbaine du projet. De plus, le projet de P.E.M. à Rennes, s'il s'avère sans commune mesure avec les autres menés en Bretagne (à l'exception peut-être de celui de Quimper), s'intègre parmi une dizaine d'autres en cours et n'est pas nécessairement aussi prioritaire qu'il ne l'est pour les acteurs urbains.

IV. Construire le commun. Le « P.E.M. » comme espace partagé à ressources multiples.

Si la question d'un Pôle d'Echange Multimodal s'intégrant à une opération urbaine d'envergure est apparue comme « logique » pour les services urbains de la ville et de la métropole, l'établissement d'un cadre coopératif entre les acteurs ferroviaires et urbains ne s'est pas fait sans difficulté. Un lent et patient travail de montage de cette *coopération* a permis de dépasser les intérêts personnels des acteurs, la construction d'un intérêt commun et d'établir une indispensable coopération liée au partage des ressources foncières, d'ouvrages et financières entre les différents acteurs impliqués par le projet, tout en permettant la poursuite des objectifs respectifs. C'est par cette stratégie de gouvernance, expérimentale parce que peu commune à Rennes, que les acteurs urbains (Ville et agglomération), concernées par le développement urbain, ont pu rassembler autour d'eux les acteurs ferroviaires (SNCF, Etat, Région), mobilisés par les enjeux de la « capacité » de la gare de Rennes, mais aussi les acteurs de transports interurbains routiers dont le Conseil Général et le Syndicat Mixte de Gestion de la Gare Routière (SMGR), intéressés par les questions d'intermodalité, de développement du réseau et de sauvegarder la gare routière et des emplacement de son aire d'attente.

Le premier travail d'élaboration du partenariat s'est ainsi noué autour de l'étude prospective de programmation du pôle d'échanges qui a permis de clarifier les enjeux et intérêt des acteurs en présence.

1. L'établissement d'un cahier des charges, premier acte partenarial.

A partir de 2006, la place et le rôle de ce cahier des charges dans la structuration du partenariat s'affirme nettement, avec pour origine une réunion partenariale préalable présidée par les services de l'Etat (la DREAL) où les sept acteurs⁵⁵ concernés par le projet se sont réunis afin d'exposer les projets de chacun en cours ainsi que leurs objectifs et les enjeux qui s'en dégagent. La Région dès ce moment-là, expose son souhait de mener une étude en coordination prenant la forme des coordinations propres aux Contrats de Plan Etat-Région (CPER). Entre le mois d'Avril et de Juin 2006, les acteurs se rencontrent et apprennent à échanger entre eux, à se connaître, à s'accorder et à trouver le bon point d'équilibre pour satisfaire tout le monde et ne froisser les enjeux de personne.

Le 26 Septembre 2006 un cahier des charges est adopté entre les 7 acteurs du projet du PEM pour une étude préalable « prospective de programmation de pôle d'échange » en vue de l'augmentation des flux de circulation, tous transports confondus, ainsi qu'une réflexion sur la nouvelle polarité de l'espace gare. Elaboré par la communauté d'agglomération Rennes Métropole, ce cahier des charges a eu également pour effet d'inscrire l'enjeu urbain comme conditionné à la réalisation d'une nouvelle gare et du PEM :

⁵⁵ En l'occurrence : la communauté d'agglomération Rennes Métropole, la Ville de Rennes, la Région Bretagne, le Conseil Général d'Île-et-Vilaine, RFF, la SNCF, le Syndicat Mixte de Gestion de la Gare Routière

« La mise en œuvre de projets ferroviaires de première importance et le développement du projet urbain rennais renforcent de jour en jour l'interdépendance des différents espaces et de leurs acteurs respectifs »⁵⁶.

Comment ce phénomène d'interdépendance peut-il s'illustrer et comment agit-il sur les acteurs ?

1.1. Maîtrise foncière : l'articulation plutôt que l'innovation au cœur de la programmation urbaine.

A Rennes l'espace gare cristallise des enjeux très forts d'attractivité et des éléments propres à la compétition territoriale ; son inscription en tant que site stratégique est présente dans le SCOT depuis 1994. A partir de là, le secteur a fait l'objet d'une politique d'un rachat systématique du foncier des secteurs limitrophes aux zones dites « d'intérêts communautaire », qui s'inscrivent dans la politique d'aménagement et de développement durable de la ville et de l'agglomération. Cette politique foncière témoigne d'une mise en « planification stratégique » de la ville par îlots, de parcelles qui petit à petit se raccordent et en font un potentiel d'action foncier d'ampleur significative pour lancer une opération urbaine.

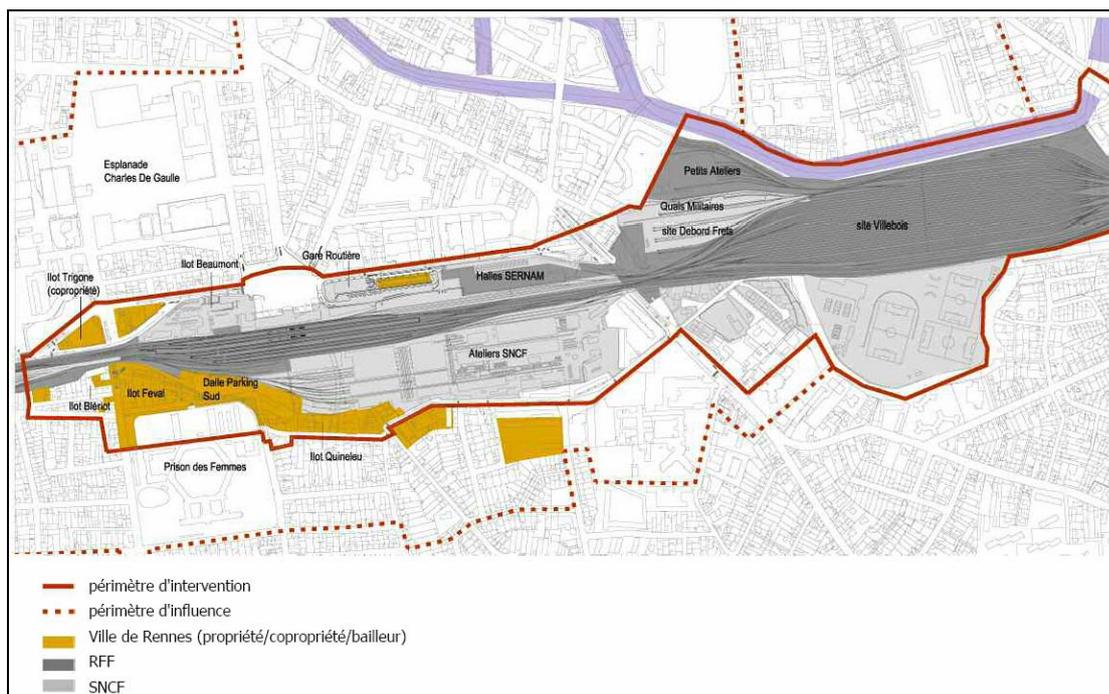
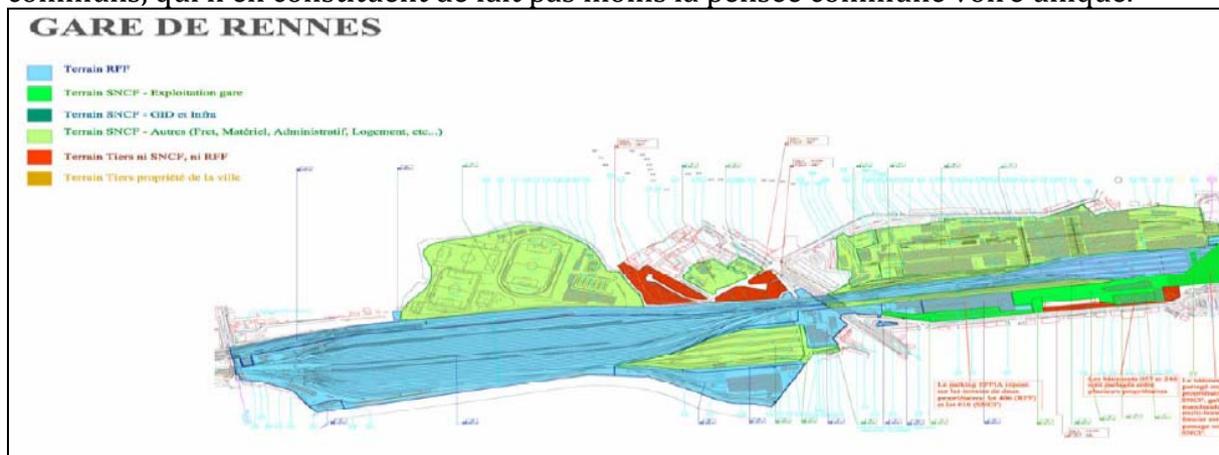


Figure : le périmètre d'étude, en 2006

Si les opérations urbaines sont alors facilitées par la propriété foncière de larges zones par la ville, il en demeure pas moins que les opérations sont menées par des objectifs financiers partagés. En effet, l'interdépendance existante se situe dans la capacité pour tous les acteurs de dégager des « produits susceptibles d'être commercialisés » afin de capter touristes et emplois. Pour reprendre Françoise Choay, on retrouve dans le « projet urbain » tout ce qui fait référence à l'ordre spatial conçu à partir « d'une

⁵⁶ Cahier des charges, 26 Septembre 2006

idéologie pragmatique contextualiste (libérale) »⁵⁷, également soulignée par Philippe Genestier, se déroulant sur des formes architecturales et des fonctionnalités urbaine dans lesquelles elles s'inscrivent. Nous verrons par la suite le rôle à *minima* des architectes urbanistes dans la programmation du PEM de l'opération urbaine. Si en effet, comme le souligne Christian Devillers, « le projet urbain ne peut être l'objet d'une seule pensée », il en demeure néanmoins planifié non plus par des considérations étatiques ou municipales mais par des exigences construites de part un système d'acteur, où la multiplicité de ces acteurs s'y regroupant retrouvent des objectifs et des finalités communs, qui n'en constituent de fait pas moins la pensée commune voire unique.



Fractionnement du foncier autour du site de Rennes (source : rapport Keller)

En ce sens, l'annexe du cahier des charges démontre bien les enjeux partagés d'une capacité de rendement économique. L'objectif principal pour la ville étant d'accueillir du tertiaire supérieur en masse dans un centre ville en expansion, habituellement repoussé vers la périphérie communale ou sur d'autres communes de l'agglomération (premier objectif). Afin d'en assurer une accessibilité maximale, les acteurs à l'origine du cahier des charge préconisent aussi d'améliorer l'intermodalité, aussi bien urbaine, interurbaine mais aussi et surtout nationale et internationale liée à l'arrivée du TGV (second objectif). Elle s'accompagne en cela d'un élargissement par polarisation de ce secteur du centre ville (troisième objectif) et d'une redéfinition par densification et élargissement d'un axe comme entrée, ou « porte de la ville » au sud, direction Nantes, rue de l'Alma (quatrième objectif).

Ce point est fondamental : l'intérêt d'une opération urbaine partant de la redéfinition du Pôle d'Echange Multimodal, n'est pas pour les autorités urbaines d'identifier de nouveaux objectifs mais bien de pouvoir *articuler différentes programmations* de morceaux de villes au sein d'un secteur commun que l'on nommera « projet urbain », dont le secteur de la gare en est son centre géométrique, avec la ZAC Quineleu Gare Sud et permet l'articulation de diverses opérations parcellaires, aussi bien sur un faisceau Est-Ouest (îlot Dautry, îlot Beaumont, Solférino, Axe des Gares) que Nord-Sud (ZAC Alma, Clémenceau, Fréville). Depuis, s'ajoutant aux requalifications foncières des secteurs énoncés, des objectifs de « déplacements urbains » vont faire du futur P.E.M. un objet à fort potentiel polarisant. Il faut dire que dès 2003, la construction d'une seconde ligne de métro avait été envisagée entre le Nord-Est rennais et le Sud-Ouest, où l'arrêt de la gare permettrait une interconnexion entre les ligne et les autres modes de transport,

⁵⁷ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, dir F.Choay, P. Merlin, PUF 3eme édition, 2010, page 640.

faisant du site de la gare un lieu essentiel de cristallisation des flux de mobilités, à la différence de la dualité jusque là dominante entre le secteur de la Place de la République, en centre-ville historique, et de la gare, une ligne « 2 » désormais en phase opérationnelle.

Cette polarisation de « métromobilité » renforcée tient aussi à la programmation de la ligne de bus et de modes doux sur l'axe des gares, ainsi qu'à la redéfinition des plans de circulation au Nord de la gare pour assurer « l'extension du plateau piétonnier » et l'accès des vélos. Au Sud, pour faciliter l'accès à la gare et sa « lisibilité », le cahier des charge a stabilisé aussi entre tous les acteurs l'idée de travailler sur les axes d'entrées et de sorties de la ville, et sur le calibrage des stationnement induits par les fréquentations renforcées du site. Progressivement, mais de manière très nette, un programme consensuel d'accroissement de la mobilité intra et interurbaine s'est additionné à l'ancien projet de redéfinition fonctionnelle de l'espace.

1.2. Un travail de *convergence différenciée* des acteurs ferroviaires

Les moteurs de la coopération, côté acteurs ferroviaires, s'établissent quant à eux sur des constats communs de croissance des flux ferroviaires, avec cependant des perspectives différenciées sous trois aspects. La première dimension de cette coopération est liée au trafic TGV. Côté SNCF, depuis sa mise en service en 1989, le TGV à Rennes est considéré comme une opération rentable et en expansion constante, une « bonne forme » qui s'exprime aussi à travers les aménagements réalisés, le cadencement et la croissance des offres de trajet. Les perspectives ouvertes par la nouvelle LGV sont significatives : entre 2005 et 2015, en gare de Rennes, une croissance de 35 % du trafic est attendue sur les lignes TGV, soit 6,1 millions de voyageurs TGV en 2020 dont 15 % directement imputables à la réalisation de la LGV jusqu'à Rennes⁵⁸. Ces perspectives de croissance requiert de la part de la SNCF une nécessaire mise aux normes du « faisceau ferroviaire », négociée avec RFF ainsi qu'un redimensionnement des quais, la création d'un nouveau quai TGV (qui libèrerait un quai Gare TER) et la recomposition du bâtiment et des services proposés aux voyageurs.

Au trafic TGV en croissance s'ajoute celui du TER, lui aussi en très forte croissance (+ 66% à l'horizon 2020) sur un site avec une fréquentation journalière de 45 000 voyageurs par jours, liée à la périurbanisation intensive du département de l'Ille-et-Vilaine en outre et qui fait de Rennes le cœur d'une « étoile ferroviaire » du département, à la croisée de l'interconnexion des Régions Bretagne et Pays de la Loire. Cette croissance du trafic ferroviaire de voyageurs impacte à son tour la programmations des transports urbains et interurbains routiers, exigeant ici encore de calibrer un nouveau « cœur de réseau » intermodal autour de la gare SNCF.

La troisième dimension, à l'échelle régionale cette fois, est celle de l'opération Bretagne à Grande vitesse (BGV), résultant d'un Contrat de Plan Etat-Région. Le fait que Rennes soit amenée à constituer le terminus de la LGV doit permettre de renforcer le réseau régional, en particulier les liaisons entre Brest et Rennes, ainsi que Quimper et Rennes, en vue de réduire les distances entre le Grand Ouest et Paris⁵⁹. Ce changement de statut de la gare pourrait aussi permettre de renforcer certaines connexions interrégionales mineures, ainsi qu'une partie du réseau Fret. C'est donc autour de cet enjeu de la LGV que va se créer une dynamique de coordination entre les acteurs, constituant le noyau

⁵⁸ Chiffres révisés, donc, compte tenu du report en 2016-17 de la LGV.

⁵⁹ Le rapport de travail de l'AUDIAR sur le chantier « BGV » souligne en effet le basculement du centre de gravité de l'Union Européenne vers l'Est.

dur commun à leurs objectifs respectifs, dont il est alors saisissant de repérer le caractère dès lors consensuel : « Le gain de temps lié au projet Bretagne Grande Vitesse ainsi qu'une densification prévisible de l'offre conforteront les différents atouts de la gare de Rennes au cœur d'un centre d'affaire bien élargi et accessible »⁶⁰.

Rassembler les acteurs ferroviaires et ceux de l'aménagement suppose ainsi de se positionner sur un enjeu principal : le PEM comme objet fédérateur. Ces acteurs doivent construire ensemble un même équipement en un même lieu (en centre ville) qui accueillera un public toujours plus important. A travers divers objectifs propres à des secteurs d'action d'une grande hétérogénéité, se cristallise alors une dynamique commune de réalisation d'un nouveau PEM, soutenue par une spéculation autour de l'effet-LGV et de l'indispensable « positionnement », visant à faire « rentrer Rennes dans l'ère de la grande vitesse ». Le projet fédérateur est là, reste à traiter les tensions existantes et persistantes, entre logique de mobilité et logiques d'urbanité.

1.3. Des objets instables de persuasion et compromis : le cas de la gare routière

Cas véritablement à part, la gare routière apparaît dans ce dossier comme une exception dérogeant à la règle d'une opposition supposée entre acteurs ferroviaires et urbains. Autrefois située au Champs de Mars (à l'emplacement des champs libres), celle-ci se retrouve aujourd'hui accolée à la gare ferroviaire sur des emprises de la SNCF grâce à une convention signée avec l'entreprise ferroviaire au début des années 1990, leur permettant d'occuper cet espace pendant 40 ans. Gérée par un syndicat mixte, le SMGR, dont la communauté d'agglomération Rennes métropole fait partie, c'est essentiellement le département via le Conseil général qui en est le représentant en tant qu'autorité organisatrice du transport en commun routier interdépartemental et financeur à 95%. Dans ce cadre, la coordination des acteurs pour le projet du P.E.M. ne rassemble non pas 8 acteurs financeurs, mais seulement 7, le SMGR et le Conseil Général parlant d'une seule voix aux comités. Considéré au préalable comme un membre mineur dans la coordination auprès des six autres acteurs, le Conseil Général, fortement impliqué dans l'aspect de l'intermodalité, a dû faire preuve de détermination pour légitimer le poids du transport par autocar au niveau départemental et être mis à pied d'égalité avec les autres.



Gare routière, boulevard Solferino

⁶⁰ Cahier des charges, 26 septembre 2006, pages 6.

Cet engagement se transcrira dans trois pages du cahier des charges qui seront consacrés aux enjeux de la gare routière (contre 4 pour le ferroviaire par exemple). Ces pages révèlent le résultat du travail de persuasion mené par le Département visant à faire comprendre aux acteurs du ferroviaire, notamment la SNCF, le rôle des liaisons par autocar dans un département fortement périurbain mais aussi et surtout d'introduire la gare routière comme un élément central du Pôle d'Echange Multimodal, permettant de lui donner auprès des voyageurs une forte lisibilité et une vraie capacité de service, d'assurer un réseau interurbain départemental « en étoile » polarisé autour du P.E.M (le second arrêt départemental en terme de fréquentation en 2006 et le premier point de vente des titres intermodaux « Illenoo ») ainsi que d'assurer des liaisons sur de plus longues distance grâce à la proximité de la gare ferroviaire.

Pour le Syndicat Mixte de la Gare Routière et le Conseil Général, il est primordial d'assurer la « pérennité » de l'emplacement de la gare routière et de son aire d'attente et d'en développer ses usages. Il est alors inscrit dans les lignes du cahier des charges, que le Conseil général et le SMGR ne souhaitant absolument pas repositionner l'emplacement de la gare routière vers un possible déplacement sur la gare sud, le projet visera donc consolider à l'avenir son emplacement sur le nord Gare. Si cette revendication a donc été entendue et comprise par les autres acteurs, au niveau de l'aire d'attente des autocars, le maintien de son emplacement d'alors posera ultérieurement un point d'achoppement. En effet, à l'occasion de la création d'un futur quai T.E.R., l'étude initiale du P.E.M. dirigée par le cabinet d'architecte-urbaniste Studio remettra en question le choix de cette localisation pour des raisons de sécurité, incitant de la placer à l'extérieur de la ville.

Cette hypothèse va soulever de vraies difficultés dans les négociations engagées entre des intérêts prioritaires pour les partenaires ferroviaires pour la réalisation d'une gare TER, et le SMGR, les acteurs représentant la gare routière faisant part de l'incohérence fonctionnelle d'un quai d'attente pour les autocars situés en dehors de la ville, engendrant de surcroît des coûts complémentaires pour les transporteurs privés, craignant également une diminution des bénéfices de l'entreprise en charge de la Délégation de Service Public (DSP), soulignant la contradiction de ce choix avec des objectifs de « développement durable ».

2. L'étude prospective : l'émergence du pilotage de la Communauté d'agglomération

Le quatrième partie du cahier des charges portait sur le « fonctionnement déséquilibré de la gare » (ferroviaire), identifiant un nord gare saturé par les flux de mobilité de nature varié à l'origine de forts conflits d'usages, et une gare Sud bien peu exploitée, illisible, marquée par un axe circulatoire traversant et dangereux de véhicules automobile, par un parking de stationnement saturé et un parvis ne s'insérant aucunement dans un espace public urbain de centre ville. De ce diagnostic largement partagé par les acteurs il ressort une volonté de clarification des cheminements et déplacements, une optimisation de l'intermodalité. Mais plus largement, derrière cela, le P.E.M. devrait correspondre à la futur image du quartier, à son environnement performant, attractif, compétitif dopé par les fonctions tertiaires, que ce soit au Nord ou au Sud. L'objectif environnemental ou de développement durable reste présent sans que son objet soit d'ailleurs bien clarifié : masquer les voitures sur le sud gare ? Permettre

un développement économique durable de l'environnement autour de la gare ? Assurer la qualité énergétiques des futurs bâtiments ?...).

C'est donc autour des réflexions sur cette optimisation des abords de la gare que refait surface la question de l'opération urbaine. Rennes Métropole tente alors de légitimer au sein du processus l'idée d'un « projet urbain » doté d'une influence élargie multiscale, au niveau du territoire régional, de la ville et de la gare. La communauté d'agglomération va alors commander une étude prospective de programmation à l'équipe d'architecte urbaniste Studio avec laquelle elle va travailler en étroite collaboration.

Toute la stratégie de l'architecte urbaniste vise à partir de là à légitimer l'action en partant d'un diagnostic sur l'analyse des flux réalisé par la SNCF et RFF, en s'appuyant sur des modélisations réalisées par Rennes Métropole ainsi que sur le projet de ZAC initial porté par la ville. Trois phases sont proposées par l'équipe : un diagnostic urbain établissant les bases du futur pôle multimodal (phase 1), l'établissement des différents « scénarii » adaptés (phase 2), puis l'approfondissement de l'étude du scénario retenu en comité (phase 3).

L'étude prospective de programmation de pôle d'échanges (future étude dite « Secchi »), inscrit les quatre objectifs du P.E.M. : assurer « le développement des différents modes de transports en commun ferroviaires, interurbains et urbains » (en maximisant le potentiel d'accueil de la gare), « optimiser et hiérarchiser l'accès au pôles par les différents modes de déplacement » (accessibilité du site de la gare), « assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du pôle et la qualité des services » (le pari de l'intermodalité) et, enfin, « d'assurer une insertion de qualité du pôle d'échanges multimodal dans l'espace urbain » (enjeux urbain).

Le rôle de cette étude prospective est aussi décisif dans l'inscription de l'opération à l'intérieur de *deux stratégies d'agglomération*. La première porte sur le schéma des mobilités et déplacements, visant à restreindre l'usage de l'automobile, de renforcer l'accessibilité des pôles d'échanges, à favoriser plus largement les modes de déplacement urbain privilégiés par les politiques urbaines actuelles à Rennes : métro, marche, vélo...La seconde est clairement inscrite dans la stratégie de compétitivité de l'agglomération dont ce projet n'est un morceau parmi d'autre, visant à renforcer le statut de métropole européenne et de capitale régionale.

Le cahier des charges avait donc été validé par les élus de chaque instance représentative des acteurs concernés au cours une réunion dirigée par l'Etat, le 26 septembre 2006. Après ses premières initiatives pour coordonner le cahier des charges et rassembler les acteurs, la communauté d'agglomération Rennes Métropole devient alors le coordinateur légitime pour prendre la tête de l'organisation multilatérale ; elle se charge de nommer le prestataire de l'étude prospective et d'organiser les réunions de travail, comités techniques et comités de pilotages.

Pour Rennes Métropole, il s'agit de ne pas laisser les intérêts des acteurs de l'aménagement de côté en assurant une « mainmise » sur l'architecte urbaniste, en lui proposant les orientations principales et en rectifiant certains points du futur cabinet d'étude choisi. C'est ainsi que Rennes Métropole émettra officieusement son veto pour ne pas avoir affaire à l'agence des Gare (AREP), service d'étude architectural et urbain sur le renouvellement des gares rattaché à la SCNF, lui préférant l'agence Secchi (et Viganò) architectes de Studio, connu par les services de l'agglomération pour leur travail sur le futur quartier de la Courrouze.

Le rôle de Secchi sera alors de légitimer l'action urbaine comme prépondérante et systématiquement liée à la « bonne réalisation » du P.E.M. Autrement dit, en partant

d'une étude de renouvellement de la gare, Rennes Métropole mobilisera les ressources financières et de maîtrise d'ouvrage partagées pour consolider une opération urbaine intégrant le PEM. A partir du moment où la première étude de prospective de programmation du P.E.M. sera réalisée et diffusée au sein des 8 partenaires, les acteurs sont cognitivement tenus de poursuivre la démarche de coopération : les enjeux et interdépendances entre les différents projets de maîtrises d'ouvrages leurs apparaissent mais ils leur semble inconcevable d'abandonner et de poursuivre de manière individuelle leur propre logique. Si le leadership partagé de Rennes Métropole, acteur-clé du processus dès les premiers temps de la réflexion autour de l'opération, n'apparaît pas contesté, c'est aussi parce que la répartition des charges de financement de cette étude, comme celle du futur contrat de pôle apparaît aux yeux des autres acteurs sous un rapport gagnant-gagnant.

3. Un objet verrou « achronologique » : la prison des femmes

L'analyse du périmètre d'intervention des maîtrises d'ouvrage de l'opération urbaine en relation avec le futur P.E.M., fait aussi apparaître un objet urbain à part entière dans le paysage rennais et du quartier Sud Gare : le centre pénitencier des femmes (CPF). Cette prison a été construite en 1861 par l'architecte Normand et est délimitée en sa partie Est, Sud et Ouest par une façade murée, accolée à des voies routières, joutées par l'urbanisation typique du quartier début 19^{ème} siècle. Sur sa partie Nord, se dégage la gare ferroviaire, principale raison de sa construction au 19^{ème} siècle (et d'ailleurs aussi de sa disparition au 21^{ème} siècle). Très peu mentionné dans les documents officiels, le C.P.F. ou « prison des femmes » extrapole en lui-même les visions stratégiques et planificatrices des pouvoirs publics locaux, confrontés aux « verrous » institutionnels de sa possible mutation.

3.1 Un potentiel foncier significatif

Depuis le projet de la gare actuelle dans les années 1980, la ville de Rennes et maintenant l'agglomération n'ont eu cesse de spéculer sur une potentielle requalification fonctionnelle des 9 hectares de l'assiette foncière du périmètre de la prison des femmes et de ses 46 000 m² construits. Site phare faisant l'objet de tous les appétits du modèle de rationalisation et valorisation de l'espace urbain propre à la ville néolibérale, la prison des femmes de Rennes a fait l'objet de projets successifs visant à patrimonialiser son bâtiment hexagonal et en modifier ses usages. Des projets d'architectes dans les années 1980, prévoyaient d'en faire un centre culturel important de la vie rennaise, jouté par des espaces verts. Différentes études non officielles créditées par l'école d'architecture de Bretagne ont aussi été réalisées. Plus récemment après l'élection de Daniel Delaveau à la mairie de Rennes, il avait été annoncé dans le cadre des nouvelles politiques urbaines, l'intention de le reclasser en centre des congrès, mais les difficiles négociations avec l'Etat qui ne souhaitait pas forcément délocaliser le C.P.F. sur un court terme et qui demandait 185 millions d'euros à la ville pour devenir propriétaire foncier, a eu raison d'un choix économiquement plus viable au couvent des jacobins pour une réhabilitation quant à elle d'un total de 90 millions d'euros tout compris.

Le périmètre est composé de deux entités : le centre pénitencier des femmes (formant un hexagone remarquable et a forte valeur patrimoniale) et celui de la direction

interrégionale de l'administration pénitentiaire (incluant les bâtiments administratifs au nord et au sud ainsi que les logements des personnels). Le centre pénitencier est propriétaire de l'ensemble du foncier, considéré comme une prison nationale depuis sa création. Sa gestion, son organisation et son avenir ne dépendent donc ni du département, ni de la région mais du ministère de la justice, autrement dit de l'Etat. Ce statut de prison d'Etat soulève de nombreuses contradictions au regard du projet EuroRennes.

Tout d'abord, contrairement à la prison départementale des hommes, anciennement située sur le site Jacques Cartier à Rennes et qui fut déplacée en périphérie sur la commune de Vézin-le-Coquet pour des raisons financières posées par le montant du coût de mise aux normes requises pour des conditions de sécurité et de salubrité viables, du fait également de plaintes de la part de résidents à proximité de la prison en raison de certaines « gênes » posées par les détenus et leurs proches, s'ajoute à cela un potentiel foncier intéressant pour les promoteurs immobiliers dans un quartier favorable à la spéculation et à la vente des biens immobiliers. Les terrains de la propriété du département se sont donc vus abandonnés pour être rétrocédés à un aménageur potentiel, faisant apparaître aussi le fait que les logiques départementales penchent davantage du côté de politiques urbaines locales, que nationales.



Le centre pénitencier de Rennes est aussi un symbole de la dimension carcérale française et de son architecture, avec une forte fonction symbolique de vitrine du pouvoir de l'Etat coercitif et de son implantation en province. Cependant des signes contradictoires viennent interroger l'avenir du centre pénitencier des femmes.

3.1. Accessibilité, vues et sécurité : les déclinaisons d'un rapport de force.

Les objectifs premier de l'Etat sont assez clair : celui-ci souhaite assurer la pérennité de cet équipement pénitentiaire, en en garantissant la sécurité et le fonctionnement interne comme à ses abords externe, tout en limitant les dépenses induites. Cette logique heurte frontalement celle des politiques urbaines engagées sur le secteur. La création d'une double voie prévue sur la rue de l'Alma et intégrée dans les éléments constitutifs de la

ZAC EuroRennes afin de faire « véritable entrée de ville » avait initialement prévu de démolir ou de déplacer le mur de la prison. Juxtaposé à ce mur, un véritable espace vert aurait été dégagé à l'intérieur du périmètre de la prison. Si les premières intentions de la ville ont été d'intégrer cet espace à la future ZAC, les problématiques sécuritaires évidentes que cela posait ont conduit la collectivité à repositionner les ambitions vers un déplacement du mur Ouest du centre pénitencier sur une bande de 11 mètres. Les négociations entre la ville de Rennes et les services techniques de la prison ont duré près de deux ans pour concevoir les modalités d'un tel déplacement. Ces négociations échouèrent au final, compte tenu de l'impossibilité de l'opération au vu des contraintes techniques liées à un sol particulièrement humide à l'intérieur des enceintes de la prison, de l'épaisseur du mur, d'un coût de reconstruction du mur à l'identique extrêmement élevé du fait de sa valeur patrimoniale.

Par ailleurs, le centre pénitencier dispose de son propre schéma directeur avec des projets conséquents pour l'avenir de la prison, avec plusieurs projets en cours d'étude pour assurer le bon fonctionnement de la prison sur le long terme.

Avec l'arrivée du TGV et le projet de nouveau parvis sud dans les années 1980-90, l'accessibilité à la prison avait déjà été revue en déplaçant le porche de la prison et en détruisant le mur d'enceinte nord. Or, la projection d'Eurorennes comme quartier tertiaire et des nouveaux plans de circulation, mais aussi les problèmes de hauteur posés par le porche actuel incitent à la création d'une porte au sud (sur la rue Carré) afin d'assurer le ravitaillement de la prison (essentiellement des ateliers) pour les gros tonnages, supposant ainsi un libre accès à la voirie pour les services de la prison dans le plan d'accessibilité du projet Eurorennes. Cette accessibilité dévoile un projet ambitieux de nouveaux ateliers pour le C.P.F., dont le Ministère de la justice a demandé qu'il soit repris en 2010, estimant la facture beaucoup trop élevée (5,9 millions d'euros).

Eurorennes a également une incidence sur les projets intra prison *in visu*. Au prétexte d'avoir une architecture « trop futuriste », un nouveau bâtiment pour l'accueil des familles a vu son permis de construire décliné par la mairie. La copie a alors dû être revue pour l'intégrer nettement davantage dans le style architectural de la prison et de son porche. Suite à cet épisode, plusieurs réunions ont eu lieu avec les services de la ville de Rennes pour négocier sur ce sujet, établir une position et dégager d'autres recommandations. L'administration pénitentiaire a interpellé le futur projet d'Eurorennes essentiellement sur des soucis de sécurité et d'accessibilité. La problématique qui a été soulevée à cette occasion était de savoir jusqu'à quel niveau la prison pouvait constituer un élément acceptable pour un projet urbain et un futur parc tertiaire ? L'aspect sécuritaire de la prison soulèvera par la suite d'autres types de problèmes et autant de points d'achoppement du projet. Par exemple les ambitions d'une tour de plus de 100 mètres sur l'îlot Paul Féval, signe de l'irruption de la grande hauteur (IGH) comme une tour signal censée emblématiser le secteur en tant que quartier d'affaire, s'est vite avérée impossible compte tenu des contraintes de vue avec les détenues que cela pouvait poser. De plus, le projet n'avait pas intégré dans les réflexions sur l'accessibilité urbaine à la prison de permettre aux cars de CRS d'arriver rapidement au sein de la prison en cas de difficulté de maintien de l'ordre, ou bien d'assurer les transferts de prisonnières entre les prisons de Rennes-Fresnes et des Beaumettes. Si les critères d'accessibilité sur un moyen terme ne peuvent être garantis, le bon fonctionnement de la prison en seraient ainsi compromis et l'Etat, à travers un contexte local, se retrouverait entravé dans sa logique de planification et de gestion au quotidien. Au-delà du symbole, la prison apparaissait comme une problématique lourde

pour les acteurs urbains locaux, risquant d'entraver le « bon fonctionnement » du quartier d'affaire.

3.2. Composer avec les potentiels d'actions et parier sur l'avenir.

Depuis de nombreuses années la Ville de Rennes espérait un déplacement de la prison des femmes en périphérie afin de requalifier ce secteur, partageant son occupation entre la réalisation d'espaces verts pour les habitants du tissu pavillonnaire, d'un bâtiment culturel et d'emprises tertiaires. A la fin des années 2000, les services techniques ont pourtant été pris de court par les projets de densification de la prison et d'injection de capitaux par l'Etat pour la requalification des ateliers, des bâtiments administratifs et des bâtiments d'accueils, ainsi que par la rénovation et la réhabilitation des cellules, la mises aux normes PMR... Les services municipaux locaux se sont retrouvés devant le fait accompli de la mise en œuvre de unilatérale de stratégies d'échelle nationale entrant directement en contraction avec les projets locaux.

Il est certain que l'Etat vise à faire perdurer la valeur symbolique du C.P.F. de Rennes au niveau national, symbole de sa présence locale, par son soutien aux actions de valorisation des bâtiments et d'amélioration du fonctionnement. D'autre part, et sous l'étiquette de la rigidité structurelle, l'objectif de l'Etat est aussi d'amoindrir les coûts de fonctionnement et d'investissement en diminuant les budgets alloués à la direction de la prison. Ainsi, sur trois ans, le budget de l'entretien et fonctionnement des locaux (chauffage, eau, électricité...), de l'ordre de 1 500 000€, a baissé de près du tiers⁶¹ (il est aujourd'hui d'environ 1 000 000 millions d'euros). La prison fonctionne chaque année sur un budget entre 11 et 12 millions d'euros pour environ 250 détenus, soit un coût pour la société de près de 50 000 euros par détenues par an. Paradoxalement les objectifs d'investissement (nouveaux bâtiments, restauration des cellules, mises aux normes PMR pour 2015, raccordement au chauffage de la ville...) sont de plus en plus nombreux et les coûts de fonctionnement de plus en plus lourds (besoin de plus de personnels, très basse qualité énergétique du bâtiment hexagonal...). Le site parvient alors à un déficit global de plus en plus conséquent et un retard dans l'exécution des projets. Pour la direction du C.P.F. si le projet des ateliers, qui est le plus important projet des centres pénitenciers de Bretagne, est abandonné, ce sera le signe du renoncement de l'Etat pour maintenir un fonctionnement de la prison sur le long terme.

Aujourd'hui, via la ZAC, le projet Eurorennes intègre déjà trois bâtiments au Nord, exploitant au maximum les possibles ouverts à ce jour : deux sont affectés à la gestion interrégionale, auquel s'ajoute les logements des personnels pénitenciers. Dans le projet EuroRennes, et lors des premiers pas de la construction partenariale, il était clairement envisagé de détruire le bâtiment des personnels datant des années 1960 pour y intégrer un espace vert ou un bâtiment pour le personnel de la SNCF. LA vision de la Ville de Rennes s'entend bien : les bureaux de la gestion interrégionale quant à eux seraient délocalisés ailleurs et rasés pour laisser place à la production d'un espace vert ou d'autres activités tertiaires. Si la Ville reste aussi contrainte, elle n'en limite pas moins ses fortes spéculations sur la prison comme en témoigne l'intégration complète dans la ZAC Eurorennes, pariant sur le renoncement futur de l'Etat à garantir l'avenir de la prison. Autour de ce site, se situe clairement un conflit de désirs de perspectives entre les aspirations locales urbaine et celles bureaucratiques de l'Etat, la direction du C.P.F. de Rennes jouant un rôle de médiateur entre les deux niveaux institutionnels. A terme, il

⁶¹ D'après un entretien avec le directeur de la prison et le directeur des services techniques de la prison

semble très probable que la prison des femmes de Rennes sera certainement délocalisée en périphérie ou sur un autre site pénitentiaire d'ici 2025. Les aspirations locales, liées aux exigences structurelles de rigidité économique, à celles du coût de son entretien, rénovation, gestion quotidiens en feront logiquement un patrimoine de l'Etat à vendre et à requalifier. Si l'hexagone s'ouvre à la ville et se lie à l'entrée sud de la gare, la ville réussira son pari du projet de quartier Sud gare et du parvis sud de la gare.

4. Le « pré-programme » : de la définition d'une méthode de conduite du partenariat à la maturation itérative d'une opération

4.1. Convention de groupement et élaboration d'un cahier des charges : l'émergence d'une méthode collective de travail.

Le premier temps fort de mise en projet du site s'articule autour de l'élaboration du *cahier des charges* pour confier à un groupement externe la mission de réflexion sur l'avenir du secteur gare et le nouveau P.E.M. à réaliser au niveau de la gare de Rennes, mission dite « étude prospective ». Un acte significatif dans ce processus est la réalisation d'une *note de synthèse* résultant d'un « premier tour des partenaires », d'une vingtaine de page, achevée en mai 2005 par la direction générale de l'aménagement urbain à la Communauté d'agglomération. Celle-ci fait le point sur les perspectives d'influence des mutations en matière de mobilité au niveau de la gare de Rennes et soulève les problématiques de dé-saturation que ces évolutions vont impliquer. Elle insiste aussi sur l'intérêt d'intégrer un projet urbain dans le cadre d'un futur P.E.M. en redimensionnant la ZAC Quineleu-Gare Sud, et propose, surtout, une participation partenariale pour définir différents enjeux et construire un projet commun entre différents acteurs du secteur des transports et de l'urbain.

La rédactrice de cette note n'est pas étrangère à la forme prise par le partenariat, comme celle-ci le reconnaît :

« J'arrive d'île de France, et là bas il y a ce qu'on appelle les démarches comité de pôles et comités d'axes, et ces comités étaient effectivement pilotés par l'Etat, même si c'était multi partenarial. L'histoire a fait qu'en arrivant ici et voyant que c'était l'opportunité de rassembler les partenaires sur cette thématique, j'ai monté un comité de pôles. »⁶²

C'est donc sur ces bases qu'en avril 2006, une « réunion technique préalable » a lieu à l'initiative de Rennes Métropole rassemblant la Région, la SNCF, RFF, le Conseil Général, le Syndicat Mixte de Gestion de la Gare Routière, la DREAL, à l'occasion de laquelle ces différents acteurs vont formuler respectivement le contexte dans lequel s'inscrit l'objet d'étude, ainsi que les enjeux et objectifs de chacun. Les partenaires ferroviaires RFF et la SNCF présentent également de leur côté la démarche d'étude qu'ils ont déjà engagés, anticipant ces mutations. La Région insiste quant à elle sur la méthode de coordination partenariale à mettre en place. Tous ces acteurs se mettent d'accord à l'issue de cette réunion pour réaliser une « étude de pôle d'échanges de la gare de Rennes », Rennes Métropole étant alors chargé de constituer une convention partenariale et un cahier des charges.

⁶² Entretien avec Valérie Lucas.

Ce choix de confier à l'agglomération cette mission s'explique de plusieurs manières, mais entre autres du fait qu'à ce stade les enjeux restent relativement faibles, et que les acteurs ferroviaires ne se sentent pas compétents sur un dossier dont ils pressentent qu'une part notable soit consacré aux questions urbaines.

Le même mois⁶³, une « *convention de groupement de commandes* » coordonnée par l'agglomération est rédigée et acquise. Celle-ci est divisée en 15 articles faisant état des objectifs, de la démarche à poursuivre pour l'étude, du fonctionnement du groupement, des modalités de financement, du suivi, des informations à disposition du prestataire, et quelques autres aspects de fonctionnement. Elle propose à cette occasion les premiers éléments de cadrage autour d'un travail attendu de différents états des lieux et de trois diagnostic : l'un prospectif en matière ferroviaire, l'autre des déplacements et accessibilité au pôle d'échanges et le troisième sur le volet urbain, en vue de parvenir à la définition d'un pré programme. Ce cadrage va finalement assez peu évoluer au fil du temps et constituer les grands axes structurants du projet.

La convention de commande fait l'objet d'un financement de 210 000 € qui sera divisé entre les 7 partenaires (Rennes Métropole avance le financement). Les partenaires conviennent d'un suivi régulier par des Comités Techniques (CoTech) et des comités de pilotages (CoPil).

Suite à cela, s'engage l'élaboration du « Cahier des charges », toujours coordonnée par Rennes Métropole, pour le prestataire de l'étude prospective, incluant les éléments de contexte et d'enjeux (hormis ceux de la SNCF et du Conseil Général 35), les objectifs, le déroulement de l'étude et les attendus pour la restitution finale. La partie « règlement » rassemble la procédure d'appel d'offre, des compétences requises dans les déplacements, transports et morphologie urbaine. Un rendu est attendu avec note d'intention, méthodologie et devis des coûts d'intervention.

Les offres attendues seront examinées suivant des critères et procédures assez classiques mais pas anodines : compétences requises et composition de l'équipe, références, ainsi que le moyens humains et techniques mis en œuvre dans l'équipe, et, au niveau des production, la valeur technique de la proposition ainsi que le montant de l'offre et sa décomposition.

Il faut attendre le mois de septembre 2006 pour que la Convention de groupement soit approuvée (suite à la *convention d'association* signée entre Rennes Métropole et le SMGR en juin 2006) et que les partenaires parviennent à achever la rédaction du cahier des charges en redéfinissant les enjeux de chacun pour « un pôle multimodal et urbain ». Ceux-ci sont regroupés en 4 catégories : le contexte et enjeux urbains (Ville de Rennes et Rennes Métropole), le contexte et enjeux du transport ferroviaire (Région, RFF, SNCF), le contexte et enjeux du transport, interurbain par car (CG35 et SMGR), le contexte et les enjeux de l'intermodalité (synthèse par Rennes Métropole) »

Le 26 septembre 2006, une réunion rassemble à nouveau ces acteurs, à l'initiative de l'Etat. La DREAL y présente un aperçu de la démarche et récapitulatif des réunions de travail intermédiaires. Rennes Métropole présente quant à elle le cahier des charges du programme de l'étude, qui est validé.

4.2. Le choix « épaulé » de l'équipe Secchi Vigano pour l'étude prospective.

A partir de là, s'ouvre le processus de sélection de l'équipe pour l'étude prospective qui va formater toute la tonalité du projet. A son terme, le choix de l'équipe Secchi-Vigano est significatif du rôle que Rennes Métropole prend dans le processus de pilote de la

⁶³ Source : réunions partenariales préalable ; fiches de synthèse 18 avril 2006 (10 documents)

coopération. Cette sélection de l'équipe censée assurer l'étude prospective et permettant de calibrer le projet pré-opérationnel, va être menée en interne, par la communauté d'Agglomération.

En novembre, celle-ci reçoit donc les candidatures à l'étude faisant l'objet d'un marché passé selon la procédure d'appel d'offres ouvert d'un montant maximum de 210 000 € hors taxes, un avis d'appel public à la concurrence ayant été envoyé le 6 octobre 2006, publié au JOUE, au BOAMP, au Moniteur des Travaux Publics et sur le site internet de Rennes Métropole. La date limite de réception des plis avait été fixée au 23 novembre 2006. Dans le cadre de la procédure d'appel d'offres ouvert, engagée pour l'étude prospective de programmation du pôle d'échanges et de centralité de la gare de Rennes, les plis contenant les candidatures ont été ouverts, conformément à l'article 58-I du Code des Marchés Publics, dès le 24 novembre 2006. 6 plis seulement ont été enregistrés sur les 33 consultations, dans les délais requis ⁶⁴: ceux des groupements AREP – ISIS (1), Patrick Duguet – RR&A – Alfred Peter (2), SEMALY – Stratorial Finances (3), Studio 06 Bernardo Secchi – Effia MTI – PTV (4), AM environnement – Xelis (5) et AUC – ITER (6).

Suite à cela, la Commission d'Appel d'Offres de Rennes Métropole se chargera lors d'une réunion dédiée de décortiquer les offres côté « pôle d'échange ». Après avoir rappelé le contexte, la CAO rappelle la mission de l'équipe retenue : permettre le développement des différents modes de transport en commun ferroviaires, interurbains et urbains, optimiser et hiérarchiser l'accès au pôle par les différents modes de déplacement, assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du pôle et la qualité des services, assurer une insertion de qualité du pôle d'échanges multimodal dans l'espace urbain »

La mission attendue du prestataire a été décomposée en trois phases, qui ponctueront les séquences suivantes du projet. La première, de « diagnostic, enjeux et pré-programme » est censée assurer différents états des lieux, diagnostics prospectif en matière ferroviaires, de déplacements, d'accessibilité, de positionnement de la gare dans le projet urbain et de définition d'un pré-programme appuyé sur une spatialisation des enjeux et contraintes du site.

La seconde phase était consacrée à la définition des scénarios d'aménagement, visant à formuler des propositions et recommandation en aménagement et en fonctionnement du périmètre opérationnel. Les attentes de cette phase maintiennent la dualité entre une réflexion sur un site de mobilité et réflexion sur l'interface et l'articulation avec l'environnement urbain existant, les plans de déplacements.

La troisième phase devait couvrir l'approfondissement du scénario retenu et la « finalisation » du contrat de pôle. Le scénario retenu sera approfondi jusqu'au niveau pré-opérationnel.

Début janvier, ont lieu l'analyse des offres côté « pôle gare ». Les six offres retenues sont étudiées suivant les mêmes critères pour savoir si elles respectent le cahier des charges, emploient une bonne méthode, et les coûts rentrent dans l'enveloppe allouée (finalement pas précisé).

A partir d'une évaluation reposant sur des critères de compétences, de capacités techniques et financières, un classement est établi en trois groupes. Un premier groupe rassemble les équipes dites « équilibrées » présentant de « bonnes capacités professionnelles » et des « références solides » au regard de l'objet du marché. Dans ce groupe, se retrouvent AREP / ISIS (n°1) et Studio 06 B.Secchi / EFFIA-MTI / PTV (n°4). La seconde catégorie classe de bonnes équipes mais estimées moins satisfaisantes sur le

⁶⁴ Cf. « Rapport d'analyse des appels d'offres »

plan de certains champs de compétences : sont ici concernés Studio d'Architecture et d'Urbanisme Patrick DUGUET/ Roland RIBI & associés / Alfred Peter (n°2), AM Environnement / Xelis (n°5), l'AUC / ITER (n°6). Enfin, en catégorie 3, une équipe déséquilibrée peu ou non référencée sur plusieurs compétences requises (SEMALY / Stratorial Finances, n°3). Le classement est identique au précédent.

C'est à partir de ce classement, toujours en janvier 2007, que Rennes Métropole, dans le cadre de la procédure d'analyse des offres, demande par fax aux équipes des précisions sur les détails des coûts et des méthodes dans les trois phases. Le même jour, une comparaison à l'interne à Rennes Métropole est faite entre Secchi et Arep sur la base de l'équipe composée, de l'approche favorisée, du volume de travail par phase et du coût de l'étude. Si Arep demande un investissement moindre, Secchi développe un volume de travail plus important qui « comprend en plus d'AREP, une enquête stationnement, un travail de modélisation et simulation dynamique ». Avant même que les précisions des équipes soient étudiées, il semblerait que la décision de choisir Secchi (et dans une moindre mesure Arep) soit déjà fixée, ce que confirmeront à demi-mot les acteurs publics urbains. Suite au fax du 9 janvier, les 5 candidats ont renvoyé leurs précisions. On note alors une forte différence dans la quantité du contenu de ces notes. Secchi-PTV-Effia se distingue avec une note méthodologique de 37 pages, alors qu'elles sont beaucoup plus courtes pour les autres candidats.

Fin janvier, ont lieu les analyses des propositions pour le « pôle d'échange », avec une procédure identique d'analyse et de notation des offres des 5 bureaux d'études. La note finale est décomposée à 60% sur la valeur technique (réponse au cahier des charges + méthode et démarche proposée) et à 40% sur le montant de l'offre et sa « décomposition ». Les notes sont les suivantes :

Duguet/RR&A/Peter	AM Envi/Xelis	AUC/ITER	AREP/ISIS	Secchi/PTV/Effia
2,1/5	3,1/5	3,2/5	3,9/5	4,1/5

Secchi obtient donc le meilleur résultat grâce à une note plus élevée dans la méthode et la démarche proposée (4.5/5 contre 4/5 pour Arep). Il semblerait que la dimension urbanisme, accessibilité et déplacement ait au final été plus convaincante dans les choix des partenaires que la dimension ferroviaire et du développement du PEM (considérée comme « particulièrement bien développé chez Arep »). La phase 1 est particulièrement développée chez Secchi (voir ci-dessus) alors que Arep se concentre essentiellement sur la phase 2. Il s'avère cependant que le montant de l'offre globale est plus élevé pour Secchi (205 000 € contre 168 000 € pour Arep), alors pourtant que les deux groupements se sont vus attribuer une note identique (3/5) sur le chiffrage....

Tout début février, la commission d'appel d'offre confirme que Secchi obtient la première position dans l'appel d'offre pour un montant total de l'étude de 246 175 € TTC. Elle synthétise le détail des offres pour chaque bureau d'études. Le 7 février, le maire de Rennes et président de Rennes Métropole confirme au sein de ses services la nomination de Secchi.

Début mars, a lieu la première réunion pour un « calage de méthode » avec l'équipe Secchi, censée déterminer « le déroulement de l'étude, rythme des réunions, méthode et organisation » durant les 3 phases de l'étude. Seule la méthode de la phase 1 est un peu explicitée avec de l'« immersion, rencontres bilatérales et thématiques avec les partenaires », chaque partenaire se voit ainsi attribuer un rôle spécifique à jouer auprès de Secchi pour la phase du diagnostic.

Le véritable moment de lancement sera la journée du 21 mars 2007, autour d'un séminaire rassemblant les membres du comité technique et du comité de pilotage. Ce moment est crucial : l'ensemble des membres de la coopération en voie d'affirmation se sont rassemblés afin de partager les connaissances transversales et soulever « l'intérêt » pour chaque « partenaire » de participer au projet. Le séminaire se déroulera sous la forme d'une visite collective du site, puis de présentations et d'exposés, du même ordre de ceux qui avaient déjà produits auparavant (avant l'attribution de l'étude à Secchi), complété par une présentation d'une étude menée sur la ZAC Quineleu Gare Sud...le « facteur » urbain monte alors en puissance.

4.3. Pré-programme : une première phase de spatialisation et de « temporalisation ».

En mai 2007 un premier comité technique lance la première étape de la phase 1 d'établissement du diagnostic portant sur les dimensions ferroviaires, urbaines et intermodales, reprend la présentation de Secchi et commande le diagnostic. L'équipe Secchi va travailler intensément sur ce dossier et apporter au second comité technique un mois plus tard un conséquent dossier de 127 pages, en quatre parties (grande échelle territoriale, échelle d'agglomération, échelle urbaine, échelle du pôle d'échanges) auquel font défaut certaines informations propres à l'étude des déplacements réalisée par PTV, des cartographies, des diagnostics socio-démographiques des quartiers (seul la zone « ville ancienne » est monographiée !).

Les réunions suivantes concerneront la précision de ces premières études et, surtout, la préparation du premier comité de pilotage avec les partenaires. Une note critique de Rennes Métropole demande à Secchi d'essayer de tenir en une heure et de « réduire le nombre de diapos en choisissant celles qui font le mieux ressortir les enjeux et les analyses nouvelles ». Ce Comité de pilotage doit permettre de clôturer la phase 1 (« éléments clés du diagnostic et principaux enjeux ») et passer à la phase 2.

En octobre, Comité technique où il est question de définir d'une manière définitive en vue du prochain comité de pilotage les enjeux liés aux échelles, le pré-programme qui en découle (objectif concret pour répondre aux enjeux) et les actions sur l'espace envisagée pour répondre au pré-programme. Cette étape marque une progression vers le pré-programme : il s'agit d'une étape importante de validation de bases essentielles à la déclinaison des scénarios, dont les bases doivent être assez justifiées pour ne pas être remises en cause en phase scénarios ». A cette occasion, parmi les nombreuses questions soulevées, celle de la mutation d'emprises ferroviaires, c'est aussi le volume symbolique de tertiaire qui fait son apparition il est alors question de l'impératif de disposer au moins de 50 000 m² de tertiaire (« masse critique »).

Le pré-programme est détaillé au cours du mois de novembre, autour de deux types d'études : l'une, de PTV concerne exclusivement le volet « déplacement », les autres, de Secchi, portent le volet urbain, le lien entre le P.E.M. et son territoire, l'agglomération, la métropole, exposant des premiers scénarios possibles avec des comparaisons avec d'autres villes.

En novembre, la réflexion sur les échelles du projet se translate vers une réflexion sur le périmètre d'influence et d'intervention, les propriétés et les disponibilités foncières, ainsi que sur le phasage des opérations jusqu'en 2025. Le secteur se met en projet, dans le temps et dans l'espace.

En décembre, un comité de pilotage valide le « pré-programme » d'aménagement du pôle d'échanges multimodal, la première phase d'étude et engagement de la 2^{ème} phase (scénarios).

Le rapport définitif de la phase 1 « diagnostic et enjeux » est présenté à cette occasion, en une centaine de pages. Son plan est quasi identiques au pré programme (ci-dessous) mais avec un plan plus affiné (sur le dossier Gare, PEM et Ville, PEM et Métropole, PEM et Territoire). Il sera modifié jusqu'en février 2008. Trois dossiers constituent le pré-programme.

Le premier, de cartographie, expose le périmètre d'intervention, établissant les propriétés foncières de la ville, de la SNCF et de RFF sur celui-ci. Une autre carte identifie les zones dites « sensibles et les points durs » complétée par une autre avec un périmètre et les îlots d'intervention phasés.

Le second dossier présente le calendrier de l'étude, les phases de maturation et les objectifs attendus. Un autre document présenté par Secchi de 80 page précise le diagnostic (phase 1), « formalise le pré-programme sous forme de tableau » et étudie des scénarios envisageables pour le P.E.M.

Au final, le pré-programme est construit par une articulation d'échelles qui reprend la spatialisation progressivement acquise au cours des réunions autour de trois axes qui posent systématiquement les données du projet :

- PEM et Gare (Noeud ferroviaire, Gare ferroviaire, Gare routière, Métro et bus urbain, Stationnement Gare et Ville, Loueurs, Dépose minute et Taxis, Deux roues et piétons, Livraisons, Informations aux voyageurs)
- PEM et Ville (Accessibilité urbaine, Hiérarchie viaire, Centralité du PEM, Un projet de mixité, Cartographies: Propriétés foncières, Disponibilités foncières)
- PEM, Métropole et Territoires (noeuds et les réseaux métropolitains, relations territoriales)

4.4. Franchissements et « boucles de desserte » : la mise en scénarios.

Le lancement de la phase 2 ouvre une période chargée en extension du système de gouvernance, à travers des comités techniques, de pilotages, mais aussi des *ateliers thématiques*, tout au long de l'année 2008. L'ensemble de cette étape du projet travaille sur le mode des scénarios, autant globaux, que thématique (comme le scénario d'accessibilité). Tout doit à ce stade rester ouvert en terme de priorité et d'arbitrage possible, même si concrètement la nature de ces scénarios s'apparente de plus en plus à un programme. A travers la définition de ces scénarios plusieurs nouvelles problématiques majeures du projet apparaissent comme la réflexion sur les nouveaux franchissements du site de la gare du Nord au Sud, ainsi que les « boucles de desserte » en matière de plan de circulation.

A la fin du mois de janvier, les techniciens de Rennes Métropole affinent le travail engagés avec les bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens) sur la première trame des scénarios d'aménagement du P.E.M. et pour le calage de la méthodologie de construction des scénarios. Ceux-ci visent à intégrer le raccordement à la seconde ligne de métro, le plan d'accessibilité au PEM et de circulation autour de deux approches de l'intermodalité (élargies et restreintes), ainsi que la programmation urbaine et la mutation du foncier disponible (terrains ferroviaires et terrains maîtrisés par la collectivité). A ce stade, deux emprises restent d'ailleurs délicates : les grands ateliers SCNF au sud des voies sur lesquels il n'est pas possible de développer de scénarios au vu de son enjeu économique et social, et la prison des femmes, notamment l'emprise nord

de bureaux et de logements, une rencontre avec le Ministère de la Justice n'apparaissant à ce stade pas envisageable avant les élections.

Dans chacun des cas, les scénarios sont « phasés » pour limiter les réactions vives des partenaires, notamment ferroviaires.

Début février 2008, l'étude Secchi rend ses conclusions, à travers un document de 85 pages définissant les scénarios du projet autour de 3 axes : « P.E.M. et stratégies urbaines, Accessibilité, Emprises et fonctions ferroviaires ».

Concernant le P.E.M., deux scénarios de franchissement sont envisagés, l'un « inférieur » et « supérieur ».

Sur la réflexion urbaine, deux « stratégies » sont appuyées : traverser les rails (enjeu urbain) ou longer les rails (potentialités foncières, ex : Barcelone), mais l'étude « longitudinale » est fortement déconseillée par Secchi). Le scénario préconise alors la création de passerelles et de « bâtiments ponts ». Secchi présente des opérations urbaines potentielles mixtes, différenciées selon les secteurs, et les scénarios sont appuyés sur des exemples de villes européennes.

Concernant l'accessibilité, des scénarios maximum et minimum sont envisagés. La réflexion se porte d'abord sur l'option de contraindre les véhicules au Nord et de favoriser le plateau piétonnier et en transports en communs jusqu'au P.E.M. Le scénario propose aussi de favoriser les flux des voitures sur le Sud en y incitant au stationnement. L'approche favorisée est alors celle de boucles de desserte par coupures physique pour les véhicules, au nord comme au sud. Les stationnements au sud existant doivent être consolidés.

Pour les emprises et fonctions ferroviaires, Secchi (étude Effia) pointe la nécessaire délocalisation de certaines activités liées au ferroviaire et l'adaptation des voies face à l'arrivée du TGV (étude SnCF)

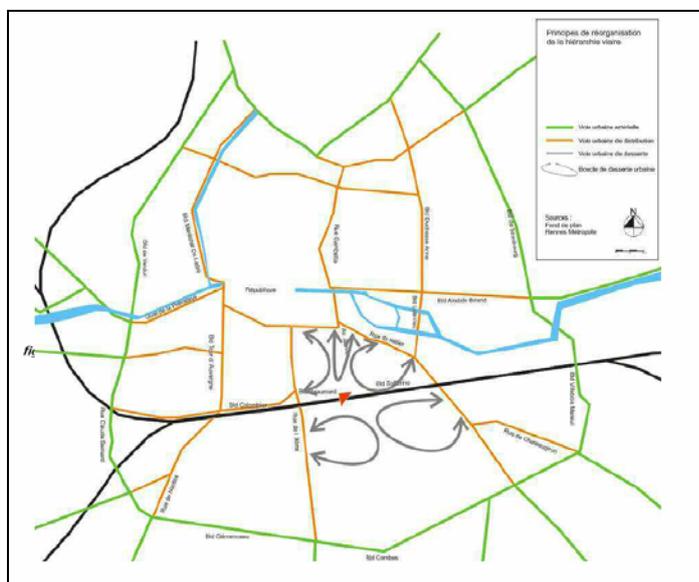


Figure : l'irruption des « boucles de desserte »

Ces éléments issus des scénarios alimentent les premiers débats au sein des partenaires, entre autre sur la question de la mutabilité des secteurs ferroviaire sur laquelle les acteurs publics urbains demandent à la Région, à la SNCF et à RFF de travailler en coordination.

La feuille de route donnée au groupement Secchi pour les prochaines étapes est celle d'un approfondissement des scénarios sur lesquels les partenaires ont pu pointer des imprécisions ou paradoxe.

Une étude de PTV, associé à Secchi, propose une nouvelle ligne de transport en commun (suburbaine et interurbaine) sur l'axe des gare, de la gare, voire de la Courrouze, jusqu'au site de Beaulieu, avec une étude de faisabilité au regard du temps de parcours, comparé à l'actuel centre des mobilités sur la place de la République, et la densité de fréquentation attendue de cette nouvelle ligne (croissance démographique attendue sur la plaine de Baud, via le projet de ZAC). Un document en image met en relation cette possible future ligne avec les 2 lignes de métro et les 2 lignes de transport interurbain sur le même tronçon (axe des gares).

Le travail en avril se concentre surtout sur les questions d'accessibilité et dans une moindre mesure sur les valorisations foncières. A la fin du mois, Secchi propose une nouvelle version, très technique et appuyés de coupes, de ses scénarios sur le P.E.M., l'accessibilité, et les stratégies urbaines.

Les deux scénarios du PEM par un passage inférieur ou un passage supérieur sont largement approfondis et complétés par des dessin techniques (ex : présence d'un centre commercial et d'un restaurant sur terrasse pour le scénario bas), les équipements sécuritaires (douanes, polices...) prennent un place importante dans les projets.

L'accessibilité urbaine se résume surtout à la contrainte des véhicules, à la circulation piétonne et des transports en commun, ainsi que la réduction des conflits d'usages aux abords du PEM. Différents scénarios sont ainsi envisagés pour un futur plan de circulation et de voirie, au nord et au sud, par rapport aux hypothèses du PEM (passage bas ou haut).

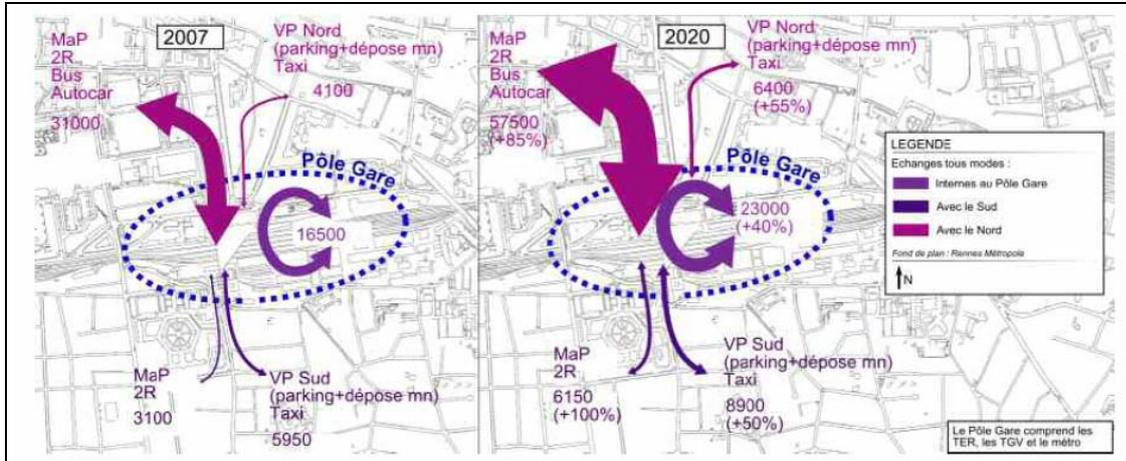


Schéma d'accès des flux à la gare

Enfin au niveau de la « stratégie urbaine » est présenté une réflexion sur les transports en commun, avec cette nouvelle ligne suivant l'axe des gares, une étude sur la faisabilité d'un nouvel axe des gares et les possibilités de valorisation foncière.

Cette version fera l'objet de nombreux débats, comme sur le choix d'un P.E.M. en haut plutôt qu'en bas (auquel est favorable la SNCF), sur la rue qui aura à accueillir une croissance des trafics ou encore sur la transformation des emprises des petits ateliers.

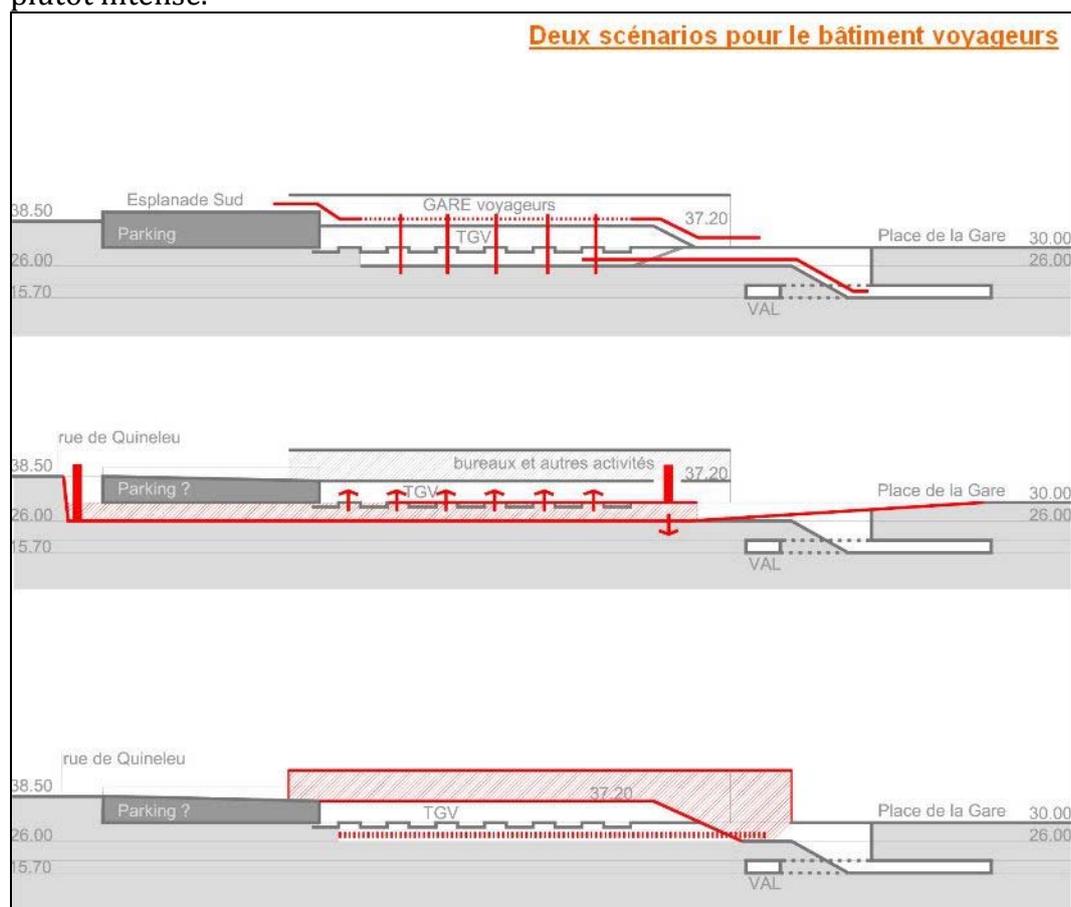
Mi-mai Secchi présente en comité technique un document de présentation finale de 73pages qui modélise les différents secteurs concernés « dans le PEM » suivant le scénario (en bas/en haut/alternatif), l'accessibilité au PEM et ses déterminants, et les scénarios de la stratégie urbaine à à conduire (au regard de l'accessibilité urbaine au

site, de la requalification de l'axe des gares comme voie de Transport en Commun ainsi que la valorisation foncière possible).

En juin 2008, un comité technique récapitule avec Secchi les points forts et faibles des deux scénarios envisagés pour le P.E.M., suite au travail réalisé par les partenaires). Il tend aussi à montrer les travaux (démolition et construction) envisagés pour chaque scénario et établit le phasage et l'enveloppe financière nécessaire pour ces derniers. Une première indication estimative apparaît pour le PEM : un passage par le haut se chiffrerait à environ 200 millions, par le bas à 270 millions d'euros). Le Comité technique pose aussi le problème de la gare routière et propose des variantes au scénario envisagé, travaille sur l'axe des gares et donne enfin les éléments pour préparer le comité de pilotage à venir.

4.5. Un traitement de la complexification des problématiques par des ateliers thématiques.

Face à la complexité de ces questions, les partenaires conviennent de l'intérêt d'organiser des *ateliers thématiques* permettant d'approfondir les scénarios et d'apporter des éléments de chiffrage. Ces ateliers thématiques porteront par exemple sur le thème des activités ferroviaires ou la gare routière, qui sera un objet de débat plutôt intense.



Scénario haut – scénario bas

Il est également amusant, quoiqu'anecdotique, de relever qu'en juillet 2008, les partenaires feront appel à un cabinet...pour mettre en œuvre le partenariat, s'appuyant

sur une société de conseil en management (Algoé) qui conseille de tenir la « bonne méthode » à mettre en place pour que le « partenariat » puisse aboutir⁶⁵.

Mais auparavant, le 20 juin 2008, se tient un comité de pilotage dont l'objet est de boucler **la phase 2** en suggérant le scénario souhaité pour le futur P.E.M. Bien qu'aucun document ne mentionne à cette date la préférence, le scénario du « Haut » est convenu de manière tacite entre les partenaires puis formalisé :

« Ces principes ont amené le Comité de pilotage à retenir un des deux scénarios, c'est à dire à privilégier l'intermodalité optimale ou bien une bonne insertion urbaine au sud et des aspects économiques plus favorables. Il est évident que le choix n'est pas facile, parce que s'il est vrai que à terme le scénario qui privilégie l'intermodalité est préférable, il est aussi nécessaire de donner une réponse immédiate au développement du trafic voyageur d'ici à 2025. Ce qui nous préoccupe est le fait qu'il s'agit de choix partiellement irréversibles. En regard de cette analyse multicritères, le comité de pilotage du 20 juin 2008 a validé le choix du scénario en haut »⁶⁶.

Le Maire, Daniel Delaveau exprime à cette date son souhait de passer plus rapidement à la phase 3 mais des divergences interviennent entre les partenaires ferroviaires et urbains sur la question de l'accessibilité du site : les acteurs ferroviaires souhaitent une liaison Est-Ouest entre le secteur de l'Alma et St Helier, une option qui va à l'encontre du pré-programme et des avis de la Ville de Rennes et de l'agglomération qui est selon eux un « nouvel axe de transit défavorable au bon fonctionnement du P.E.M. »), tout comme ceux-ci souhaite le maintien d'une part de stationnement au Nord de la Gare.

Ces divergences seront surmontées par le choix final, issu du comité de pilotage, d'arrêter le scénario haut « considérant que les éléments étudiés étaient suffisant pour prendre une décision et qu'il n'était pas utile d'aller trop dans chacune des deux hypothèses contrastées ». L'objectif du Comité Technique est défini comme l'« approfondissement du scénario en haut et finalisation du projet de pôle, sachant que certains éléments non approfondis en phase 2 le seront en phase 3 ». La coopération se structure, en repoussant dans le temps et à d'autres niveaux de discussion (comités techniques) les débats risquant de mettre en péril le partenariat. Un nouvel horizon apparaît alors plus clairement : celui du contrat de pôle, pour lequel l'étude préalable doit avoir été bouclée d'ici là (début 2009).

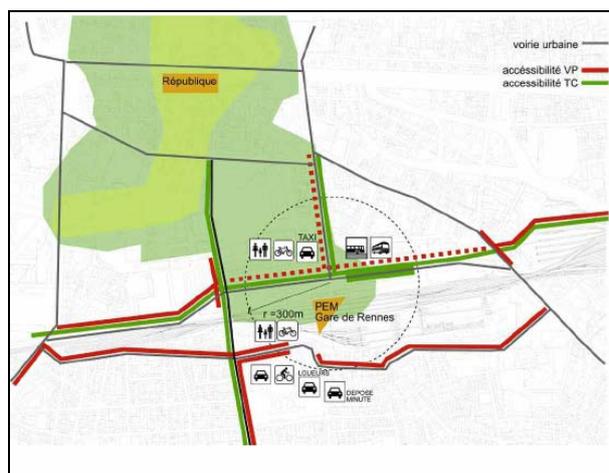


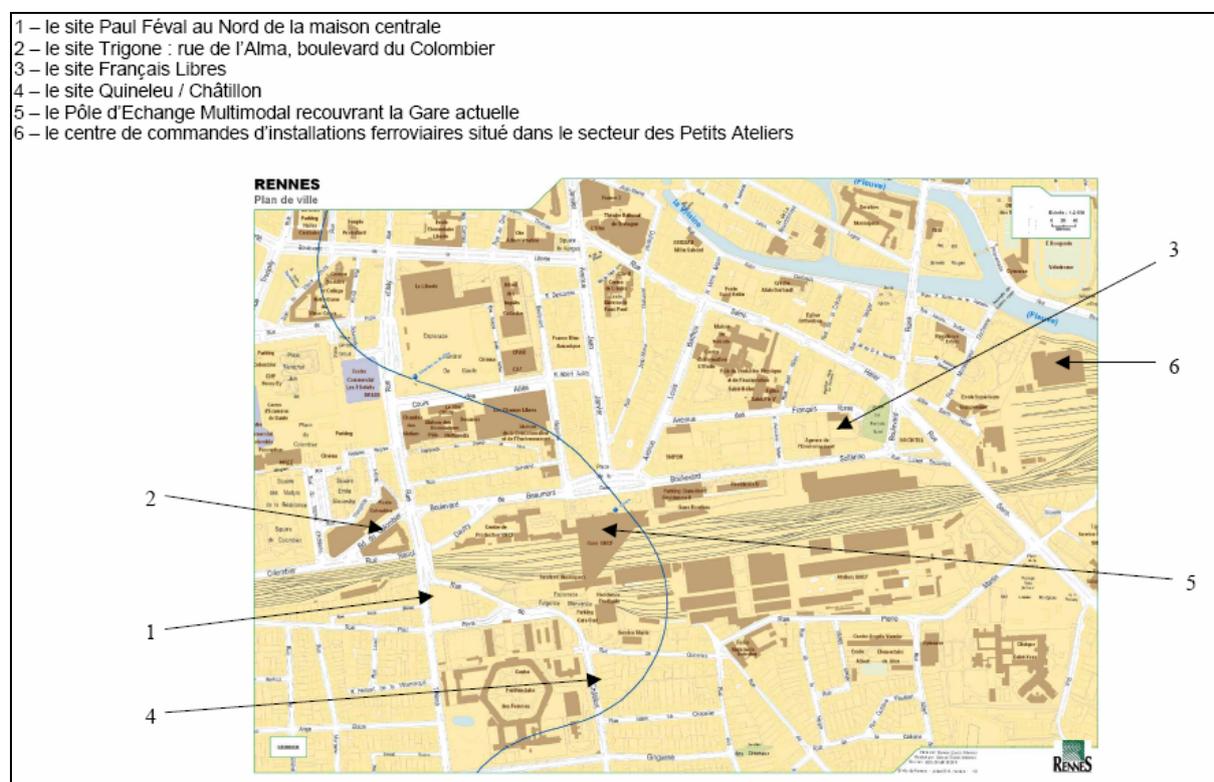
Figure : « scénario D » d'accessibilité au P.E.M.

⁶⁵ Cf. 4 pages « Pôles d'Échanges Multimodaux : faire converger les objectifs des acteurs du transport et de l'aménagement du territoire »

⁶⁶ Rendus définitifs de la phase 3 de l'étude Secchi, conclusion du chapitre « scénario », page 52, le 19/03/2009.

En septembre 2008, sont alors lancés les *ateliers thématiques*, dont le premier porte sur les questions ferroviaires, avec les partenaires ferroviaires. Ces ateliers permettent de décentrer certaines problématiques vives, dont celle de la viabilité financière du P.E.M. (des demandes de « benchmarking » sont faites à cette occasion, rassurante !) ou des précisions sur la programmation urbaine, les opérateurs ferroviaires craignant que l'enjeu urbain, défendu par les acteurs publics, vienne perturber le développement du P.E.M.

Ces ateliers sont aussi les lieux de poser de multiples problématiques liées comme la nécessité de disposer d'études précises sur les flux et capacités de poids-lourd, l'évacuation des flux, la prise en compte des PMR, la précision du phasage au regard de l'arrivée de la seconde ligne de métro et de l'arrivée de la L.G.V. C'est aussi à l'occasion de l'un d'entre eux qu'apparaît la nouvelle exigence d'une offre de 100 000 m² de SHON de tertiaire.



Intégrant ces intenses interactions, Secchi propose en octobre une version de 75 pages approfondissant à la fois le projet urbain et le scénario du PEM retenu. Pour le projet urbain différentes hypothèses sont ainsi développées, avec une programmation qui se précise quant à la SHON réservée sur le périmètre opérationnel : 20-30 000 m² logements, 50-70 000 m² bureaux, 3-15 000 m² commerces nouveaux. Les précisions sont spécialement apportées aux emplacements aux abords de la gare sud (îlot Quineleu, Féval). Mais quelques semaines plus tard, un nouveau document, final celui-ci, propose une nouvelle programmation au regard du pré-programme avec 157 000 en lieu des 115 000 prévus initialement, ainsi qu'un scénario privilégié d'accessibilité dit « scénario D ». Rennes Métropole propose alors les premières pistes de « phasage » en novembre. Apparaissent ainsi des « secteurs stratégiques », comme Trigone, Solférino (cf. figure)... : en phase 1 l'îlot Féval (2014-2015), en phase 2 l'îlot Quineleu (dès l'achèvement de

la dalle de la gare), en phase 3 les îlots Beaumont, Blériot, Trigone, et Solférino, mais aussi l'axe des gares (dont le « phasage [reste] à préciser »).

Les ultimes « retouches », mais conséquentes, concernant les deux mois suivant toute la dimension de sécurité et des matériels de transport des flux internes au P.E.M. (ascenseurs, escalator...). Le premier chiffrage de l'ensemble du P.E.M. apparaît à cette date, estimé à 245 millions d'euros, et 326 avec « aléas et honoraires, chiffre qui apparaîtra rapidement intenable.

4.6. Le nouvel horizon du Contrat de pôle.

En décembre 2008, se tient un comité de pilotage, de validation du programme, qui sera déterminant pour préfigurer le futur contrat de pôle. C'est ce comité qui aura à déterminer la proposition de phasage la plus adéquate (malgré le fait que la ligne de métro arrive « trop » en avance au regard de l'avancé prévisionnelle du P.E.M.)

Parmi les points sensibles de ce comité, l'absence de visibilité sur la politique foncière de l'Etat, soulignée par la Région, qui ne permet pas à ce stade de percevoir les recettes financières à dégager. Derrière cet aspect, c'est toute l'économie du P.E.M. qui se déroule, questionnée autant par la SNCF intéressée à la synchronisation du P.E.M. avec l'arrivée de la LGV (au point de parfois hâter le processus ultérieurement !). C'est à l'occasion de ce comité que, sommé d'une certaine manière par l'Etat qui demande des garanties de la fiabilité du partenariat passant pour lui par une véritable coordination formalisée (« il faut que les acteurs se positionnent dans le partenariat »), que se précise l'horizon du contrat de Pôle partenarial, affiché de manière irréaliste par la communauté d'agglomération pour la fin de l'année 2009.

Un programme de travail en quatre étapes successives est définie au terme de cette période, entant que prochaines échéances de la mise en projet. Le travail technique doit d'abord être poursuivi en vue de finaliser le Contrat de Pôle partenarial, définissant plus précisément les périmètres de maîtrise d'ouvrage et leur coordination, l'économie globale du projet intégrant les potentiels de valorisation foncière, commerciale, tertiaire et logement, les partenariats financiers et les montages d'opération.

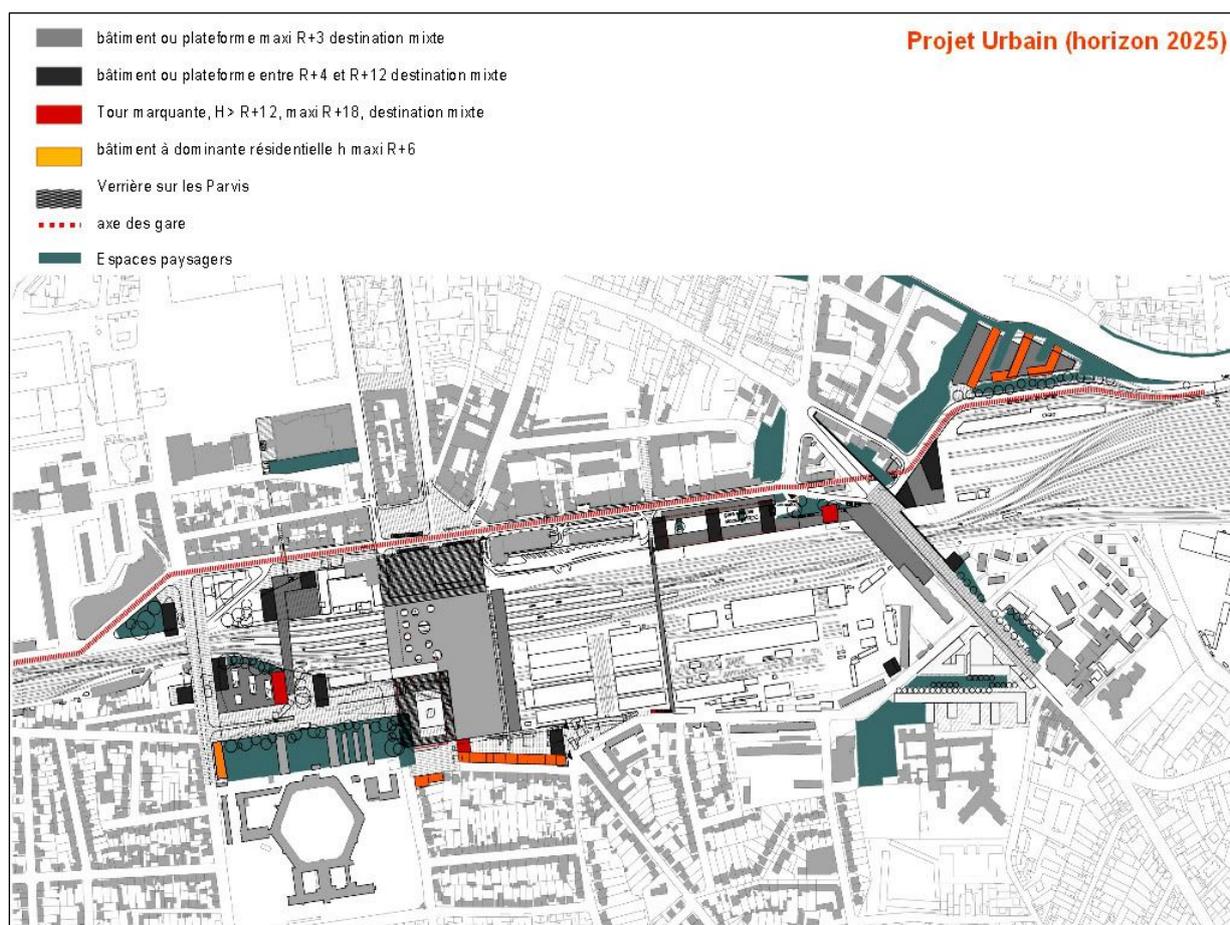
Puis, d'ici la fin du premier trimestre 2009, seront menées les études complémentaires à l'étude de programmation du PEM, distribuées suivant les partenaires, avec entre autre une étude de flux interne (SNCF), des études déplacements-accessibilité (Ville de Rennes), de développement commercial du site de la gare avec un volet gare piloté par SNCF et un volet urbain piloté par Rennes Métropole etc. Une troisième étape concernera les deux études pré-opérationnelle synchrones, menées pour l'une sur le P.E.M (SNCF) et pour l'autre la ZAC (projet urbain, agglomération). La dernière étape serait celle de la signature du contrat de pôle, à partir des analyses croisées de l'économie globale du projet

4.7. Le basculement doublement accéléré vers la « stratégie opérationnelle » : un pur acte politique.

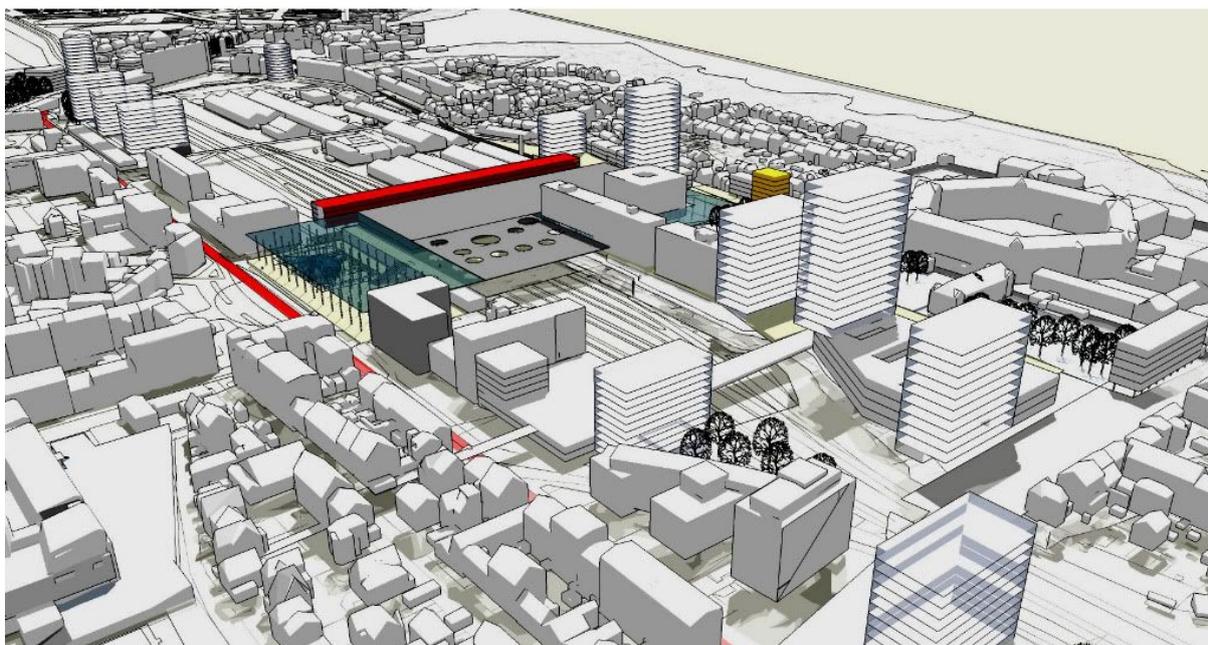
L'achèvement de la phase des études Secchi et du « dialogue » inter-partenaire de calibrage progressif de l'opération, signe un basculement certain du processus de genèse de l'opération autour du P.E.M. et du secteur gare. Il faut, certes, attendre le printemps 2009 pour que soient rendues les versions finales une fois encore réajustées des études

Secchi, intégrant des comparaisons européennes, des propositions sur la maîtrise d'ouvrage, une détection poussée des problèmes identifiés lors du diagnostic et du pré-programme. Celles-ci se résumeront autour d'un pré-programme révisé mais aussi d'un pré-projet correspondant aux réponses possibles aux problèmes soulevés.

Toutefois, dès la fin décembre 2008, à peine le comité de pilotage terminé, intervient une réunion cruciale entre les principaux directeurs des services de l'agglomération, de la ville de Rennes, avec le maire de Rennes accélère la dimension urbaine du projet. La raison d'être de ce temps singulier est de clôturer la ZAC Quineleu Gare Sud pour en créer une nouvelle, au vu de l'étude de Secchi. Rennes Métropole est amenée à prendre la compétence de cette nouvelle ZAC, sur la décision du Maire qui soumettra au Conseil Communautaire. La ZAC prendrait le nom de « Aménagement du secteur gare (libellé provisoire) ». En sus de la clôture de l'ancienne ZAC, l'agglomération doit alors s'engager dans une procédure de rachat du foncier détenu par la Ville de Rennes sur ce périmètre (environ 6,5 million d'euro). Le périmètre alors décidé de cette nouvelle ZAC englobe le Pont St Helier jusqu'au secteur Alma, en passant par les petits ateliers (au minimum). L'aménagement se fera par concession car « l'intérêt d'une concession est de permettre de donner davantage de visibilité internationale à l'opération, ce qui est l'ambition des élus. Une consultation d'opérateur sera donc engagée. L'opérateur devra disposer d'un réseau de commercialisateurs capables de convaincre une clientèle européenne. »⁶⁷



⁶⁷ Rapport de la réunion.



Restitution et préconisation de l'étude Secchi (sources : Studio 9)

Pour Rennes Métropole ne disposant pas des moyens internes, il est décidé de mettre à disposition de Rennes Métropole du personnel municipal qualifié. Cette phase en régie devra permettre de créer la nouvelle ZAC, de désigner un urbaniste d'opération via un marché de type « accord cadre » (pas de concours, vu les acquis de l'étude Secchi) et d'avancer le plus possible sur les études de réalisation. Le Maire demande à cette occasion un phasage « beaucoup moins long », pour des questions d'agenda politique. Il annonce un prospect demandant 15000m² de SHON tertiaire « au plus près de la gare » pour l'arrivée de la LGV, et est demandé de répondre favorablement à sa demande en étudiant les possibilités sur l'îlot Féval. La décision de clôturer la ZAC Quineleu gare sud et d'en ouvrir une nouvelle plus large est prise à cette date : Eurorennes est née.

Les mois qui suivront, en 2009, seront ceux de la préparation de l'accord-cadre. Celui-ci aura lieu en octobre 2009 avec le choix de l'urbaniste de la ZAC. Rennes Métropole va tout faire pour que l'urbaniste retenu se détache du programme de P.E.M. pour permettre de respecter sa stratégie urbaine. Le « coup de théâtre », sera la surprise de l'élimination de Secchi (Studio), l'agglomération avançant que le projet était trop timide au regard de l'ambition. Seront alors retenus pour la première phase Studio 9 (sous-traitants : AMCO, Dirck Jasepaert, Tribu et Cert), BAU B (co-traitants : Atelier Ruelle et Iosis), Ferrier Gazeau Paillard (FPG, co-traitants : Agence TER Paysagiste et Omnium Général d'Ingénierie), Atelier des Paysages (co-traitants : EuroStation, Bres + Mariolle&Associés, Soberco Environnement, ETC, Cabinet Guillemot et ACOGEC).

L'accord-cadre va devoir départager au final trois équipes : Ferrier, Gazeau Paillard (puis French Global Project, FGP), Studio (Secchi), et Atelier des Paysage (Marguerit), sur les 3 volets du projet urbain (constitution du dossier de ZAC, suivi urbanistique et architectural de la ZAC, mission et maîtrise d'oeuvre). Studio se révèle le moins coûteux, suivi par FGP (+8%) et Marguerit (+18%). Ici encore, l'évaluation se base sur la note

d'intention, la note méthodologique, la structuration de l'équipe, et l'offre financière (noté sur 5 pour chacun).

	Note sur la structuration de l'équipe (note/5)	Note d'intention (note/5)	Note méthodologique (note/5)	Note globale sur le critère technique (note/5)	Note sur le critère prix (note/15)	NOTE GLOBALE (note/20)
Studio 9	4	3	4	11	5	16
FGP	5	4	4	13	4	17
Atelier des Paysages	5	2	5	11	3	15

Figure : tableau de synthèse d'analyse des offres



FGP, quoique architecte davantage qu'urbaniste, sort ainsi premier de cette analyse, confirmé comme l'urbaniste de la ZAC Eurorennes. Les explications de ce revirement sont multiples et divergentes suivant les acteurs, on avance que le caractère ambitieux de son « paysage construit », unifiant le Nord et le Sud de la gare n'y serait pas secondaire. Ce choix, assumé par Rennes Métropole nécessitera de sa part un fort travail de conviction face aux vives réactions d'incompréhension des autres partenaires.

V. DES ESQUISSES AU CONTRAT DE PÔLE : LE PARTENARIAT EN SES EPREUVES.

A partir de la sélection de l'équipe, au delà de sa fonction d'articulation des flux de transports, le PEM apparaît comme un défi urbanistique, la figure de proue de la « nouvelle proposition urbaine » que constitue l'opération EuroRennes. En effet, dépassant le cadre de l'organisation des transports, plus qu'une insertion urbaine, c'est une véritable « greffe » qui est proposée, avec à la clé « l'infusion » de nouvelles fonctionnalités urbaines. L'enjeu soulevé est celui de la couture nord-sud, la gare devenant liaison entre les deux rives du « fleuve ferroviaire ». Dès lors, le PEM est l'interface qui réconcilie les lieux de la ville, et la ville avec son système de transport, éloignant une fois pour toute l'image d'une esthétique urbaine sacrifiée à la mobilité, conséquence du primat de la mobilité et des flux sur les fonctions urbaines (Choay, 1983). Le référentiel de l'aménagement urbain sollicité est donc celui d'une intégration positive des infrastructures de transport dans la fabrique de la ville, comme en témoigne la sémantique développée autour du projet.

Avec la création en novembre 2010 de la ZAC EuroRennes, le projet de PEM est désormais au cœur de ce dispositif opérationnel. Le PEM se présente donc comme une opération particulière à plusieurs niveaux : l'équipement, entre infrastructure de transport multimodale et objet urbain, concentre et articule les échelles de déplacements locale, régionale et nationale.

Bien qu'intégré à l'opération EuroRennes, le PEM jouit de sa propre « vie » administrative. La ZAC EuroRennes, déclarée d'intérêt communautaire, est pilotée par

Rennes Métropole. Sur le même modèle que l'ensemble du processus mené jusque là, les décisions sont approuvées par un comité de pilotage, réunissant techniciens et élus. Le travail de fond est fourni par les services de Rennes Métropole, qui s'appuient sur l'expertise d'opérateurs tiers (architectes, urbanistes, paysagistes, aménageurs). Chaque comité de pilotage est préparé en interne par des réunions « équipe projet », qui réunissent les services concernées de Rennes Métropole. Mais désormais, le P.E.M., du fait de sa complexité technique et politique, fait l'objet d'un dispositif de gouvernance particulier en propre. Il est fabriqué par un comité technique qui réunit les techniciens des huit partenaires, au gré des phases du projet. Les orientations adoptées remontent en comité de pilotage EuroRennes, et les décisions engageant les partenaires sont approuvées par un comité de pilotage spécifique.

1. Faire la ville à partir du mouvement : la base de la proposition de l'équipe FPG

La proposition présentée par F.G.P. lors du processus de sélection des équipes dans la procédure d'accord-cadre, est relativement élémentaire, appuyée sur une série de principes simple constituant l'ossature d'un projet dont les termes au fil du temps, feront apparaître des interprétations différentes et divergentes, mais restera stable malgré les aléas auquel l'opération aura à faire face. La pauvreté des images produites par cette équipe est parfois déconcertante, travaillant à partir de modélisations minimalistes, de vues aériennes auxquelles se surajoutent des tracés.

Au moment de la réponse à l'accord-cadre, l'équipe FGP se compose principalement de Philippe Gazeau, Jaques Ferrier, Louis Paillard, trois agences d'architecture associées au sein d'un laboratoire de Recherche urbaine et tous trois associés avec le paysagiste Michel Hoessler. Le groupement a appuyé la proposition retenue par le jury sur trois constats fondamentaux :

- L'articulation entre le court et le long terme. Les urbanistes sont conscients qu'ils auront à travailler, à la fois sur un projet qui va durer une vingtaine d'années, et sur un projet à courte échéance : la gare, le Pôle d'Echange Multimodal, à gérer dans le court terme, l'arrivée de la LGV étant prévue d'ici 4 puis 6 ans.
- L'importance du traitement de échanges et la communication entre la partie Nord et la partie Sud de la ville. Celle-ci, au niveau de la gare actuelle, soulève des difficultés de liaisons en raison de la spécificité topographique rennaise. Parallèlement à cela, constatent-ils, le Sud de la ville se développe très rapidement d'où une nécessité absolue que le Pôle multimodal soit vraiment le coeur de la nouvelle agglomération. A travers ce pôle multimodal, les urbanistes affichent leur souhait de créer des relations faciles et urbaines, ainsi que des communications pour tous les habitants de l'ensemble de la ville.
- La conception d'une gare contemporaine. A travers ce projet, l'équipe souhaite relancer un questionnement sur ce que c'est qu'une gare moderne, et avancer une approche non-fonctionnaliste de la gare, non comme un bâtiment technique et uniquement fonctionnel, mais davantage saisie comme un « univers ».

Les trois partis pris ou principes d'intervention qui structurent leur réponse reprennent ces constats. D'abord, le fait que les liaisons urbaines Nord / Sud ne peuvent réussir que dans le cadre d'une réflexion qui aura à intégrer et utiliser les caractéristiques topographiques du site. Puis, la gare et le nouveau pôle d'échanges doivent selon eux dépasser les limites d'un bâtiment-pont pour être intégrés dans un nouveau paysage. Cet

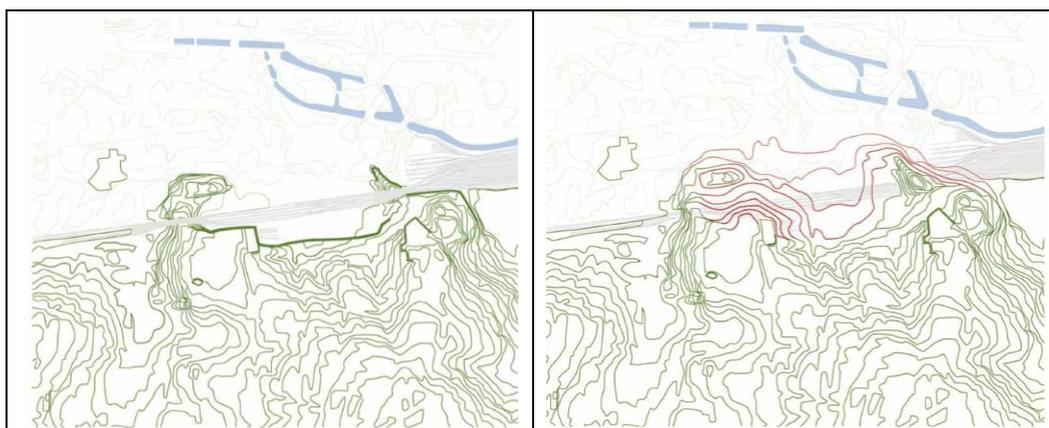
ensemble constitué par la gare et le pôle d'échange, troisième principe, doit être un lieu animé d'échanges superposant des activités diverses, franchissant largement les infrastructures ferroviaires et tissant des liens différenciés avec les secteurs environnants. Enfin, le projet urbain général doit relier les rives d'un « fleuve ferroviaire » aux berges de la Vilaine.

Topographie, paysage construit, fleuve ferroviaire : c'est autour de ces partis pris, que trois idées phares, plutôt conceptuelle qu'autre chose vont être développées par l'équipe, directement liées au fait de leur association avec le paysagiste Hoessler.



La première est la notion de « **paysage construit** » (cf. figure ci-contre), dont on verra à travers le projet que son sens sera évolutif. Au moment de la négociation du contrat-cadre, celle-ci est davantage une méthode de travail. L'agence TER, associé, via Michel Hoessler, la présentait comme une manière de décloisonner les savoir-faire, les approches, comme une méthode collective de travail sur la production d'une métropole :

« Nous sommes au service de la métropole, nous travaillons pour la ville de demain et cela nous oblige à oublier chacun notre fonction d'architecte, d'urbaniste, de paysagiste, d'ingénieur. L'idée c'est de travailler tous ensemble sur ce que peut-être le programme d'une métropole, d'une gare, que tout cela fonctionne ensemble et que cela soit toujours la ville et pas un objet fonctionnel, que représentent la gare et la ville autour. L'idée est vraiment de travailler en interpénétration et de superposer ces approches pour avoir le plus possible un résultat satisfaisant en terme de fonctionnement, d'usages et de qualités. »⁶⁸



Topographie existante

Topographie projetée

Au fur et à mesure, cette notion de « paysage construit » s'affirmera comme une manière d'aborder le différentiel topographique entre la partie Sud et Nord de la Gare, d'introduire l'idée d'une sorte de coulée urbaine se déroulant vers le centre ville. Le

⁶⁸ Extrait de la proposition.

paysage construit est censé signifier qu'il n'y a pas un bâtiment entouré par un parvis, puis un basculement vers la ville, mais que la ville peut aussi arriver dans la ville, la gare peut aussi déborder dans la ville.

Le paysagiste insiste sur le fait que l'on puisse être tour à tour usager du TGV, piéton, puis se rendre au cinéma, dans un commerce, à l'Hôtel de Ville, sans nécessairement que les espaces changent radicalement de nature entre ces différentes activités, introduisant donc un « liant » dans l'expérience visuelle de la ville.

Enfin, derrière la notion de « paysage construit », s'explique la nouvelle approche du site de la gare contemporaine : « On ne démolit rien (...) La grande innovation, c'est que la gare disparaît. Elle se glisse sous le paysage urbain. La ville ne traverse plus la gare, mais continue au-dessus. On enfouit tout ce qui pollue, et au-dessus on privilégie la promenade, dans un espace verdoyant, intégrant des terrasses, des commerces... »⁶⁹



Le second concept est celui de « rives ferroviaires » (et par extension de « fleuve ferroviaire »), censé dépasser tout au moins sémantiquement, le fait que les voies ferroviaires tracent une coupure. Ironiquement, la métaphore est d'autant plus forte que l'on se situe dans une ville manquant cruellement de grands espaces majestueux de nature, imprégnée comme obsessionnellement par sa rivale nantaise. Les rives permettent de déployer

l'approche particulière du paysage urbain : elle doivent permettre de faire face à un horizon, d'une rive à l'autre, en sublimant au moins de manière conceptuelle, la réalité fonctionnelle des voies.

Hoessler justifie aussi cette sémantique du point de vue de l'utilisateur de la gare, comme une manière d'arriver dans la ville et d'en repartir : « Avant d'arriver en gare, il y a ce long travelling de part et d'autre du wagon qui fait que l'on commence à aborder la ville. C'est dans la manière dont la ville va se présenter au voyageur, que nous considérerons que ce travail sur le bord, sur la limite de rupture entre la ville et la voie ferrée. Celle-ci doit être traitée un peu comme une rive, avec ses qualités, où l'on puisse se promener et découvrir le ciel, ce qui est une grande qualité de la gare de Rennes »⁷⁰. On pourra aussi suivre les déclinaisons ultérieures de ce concept au sein du projet avec la perspective, pour les usagers du train, d'arriver entre deux rangées d'immeuble, image fantasmée de



certaines gares de la capitale française ?

La Gare serait ainsi le plan-fixe d'un long « travelling urbain » en amont et aval de celle-ci, un travelling offrant une lecture à « l'envers » de la ville : les arrières cours, les délaissés deviennent les premiers plans, pour offrir une véritable façade urbaine à cette nouvelle séquence. Les programmes immobiliers en rive et les franchissements sont conçus pour être dans cette double démarche champ contre-champ.

⁶⁹ Entretien avec Louis Paillard, Ouest-France, 8 avril 2010, après la présentation publique du 7 avril 2010.

⁷⁰ Présentation publique du projet, 2010.

Dernière dimension, celle d'un jeu fin sur la *topographie sur site*, davantage développé par Louis Paillard, visant à jouer avec les niveaux du sol pour en faire l'équivalent d'un pliage, passant au dessus de la gare, pour atteindre un belvédère. Les métaphores paysagères évolueront avec le changement interne à l'équipe⁷¹.

PAYSAGE CONSTRUIT CONTRE «PROJET URBAIN» GÉNÉRIQUE

« Je pars d'un point et je vais le plus loin possible » John Coltrane.

Aujourd'hui l'urbanisme traite davantage des questions de transformation et de valorisation de territoires déjà construits que de l'extension ou de la création de villes ex-nihilo. C'est pourquoi il faut substituer au « projet urbain » officiel, à l'urbanisme de composition, des stratégies à la fois plus radicales et plus sophistiquées pour inventer une ville transformée et reconnue comme un milieu instable, vivant et habité. Les opérations urbaines doivent mettre en place de nouveaux concepts privilégiant les situations dans lesquelles l'architecture accélère la mutation urbaine en déformant et reformant le contexte.

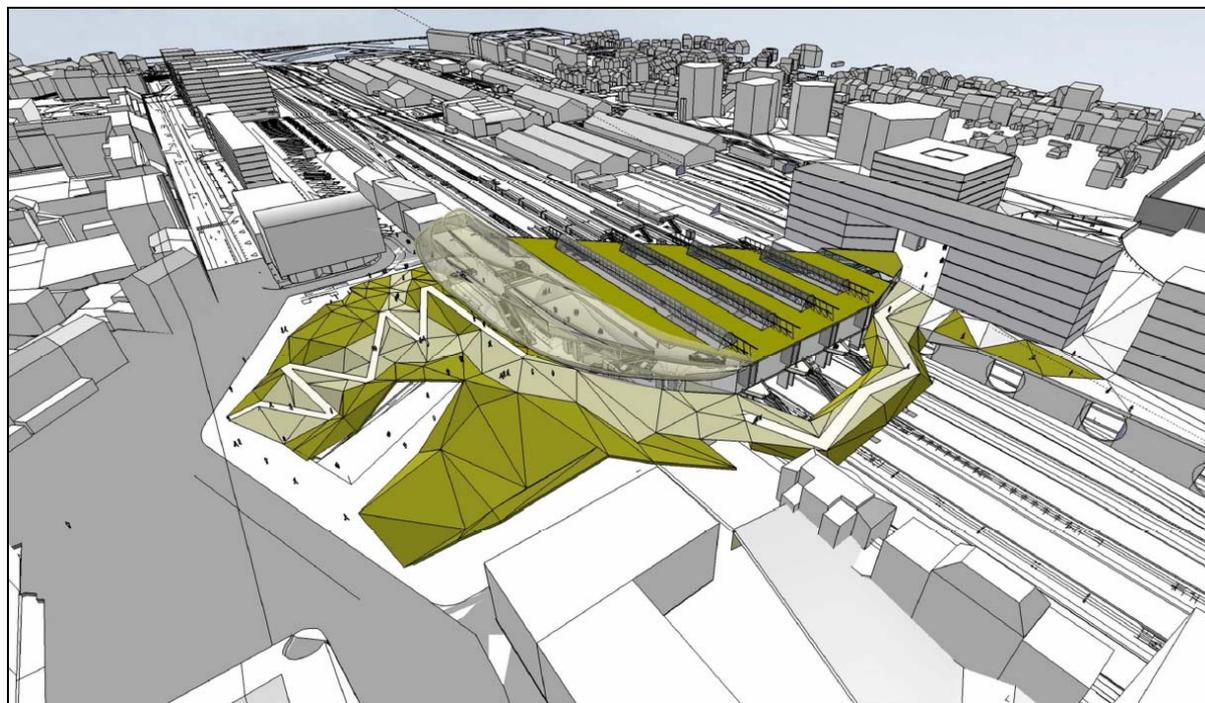
L'architecture est alors un instrument d'évaluation et de décryptage du site existant, un vecteur inédit capable d'inventer et de proposer de nouveaux codes. Chaque élément affirme à la fois une position particulière et une disponibilité locale favorisant un nouveau droit d'ingérence urbaine permanent sans être le produit générique d'un plan de composition général.

Notre pensée urbaine est indissociable d'une prise de position architecturale, alors que la plupart du temps on est habitué, en France notamment, à dissocier urbanisme et architecture. On sait bien que tout plan urbain ne trouve sa qualité et son intensité qu'en fonction de l'architecture qu'il provoque. Il n'est donc pas inutile de renverser la question : quel type d'urbanisme peut être provoqué par une certaine architecture ?

Si la ville ne peut plus être issue du « projet urbain », il faut l'explorer et la reconnaître comme un territoire à partager plutôt que de la penser comme un décor urbain.

Si notre réflexion aborde les différents sites en mutation comme des points de départ disponibles et ouverts à de nouvelles histoires urbaines, elle ne se prive pas d'avoir une intervention intégratrice au niveau des sols et de l'espace public. L'apparition d'ensemble construits hybrides, la mutation de certaines infrastructures ou de territoires réévalués initient les évolutions des nouvelles centralités métropolitaines dans lesquelles l'espace public est conçu comme un paysage construit, et réciproquement.

Texte-manifeste de Philippe Gazeau et Louis Paillard



Projet de « fusion » de la gare dans la ville : le « paysage construit »)

⁷¹ Avec le départ de Jacques Ferrier

2. Partenariat et « points de blocage »

« Vous êtes toujours en réunion... quand est-ce que vous travaillez ? »

Un représentant de Gares & Connexio

A la fois méthode de travail et cadre organisationnel, le « partenariat », identifié en tant que tel par les acteurs, est un mode de management public donc le recours se généralise dans les collectivités locales, mais demeure sans contenu juridique (Damon, 2002). Il serait un dispositif d'échange et de co-apprentissage des acteurs, permettant en l'occurrence de dépasser une approche « conventionnelle » des transports basée sur l'ingénierie et la planification, pour un développement urbain soutenable et des transports durables (Banister, 2007). Il serait en cela à la fois l'outil et l'architecte de la construction d'un nouveau référentiel de l'action publique locale. En intégrant les acteurs de l'aménagement et des transports, leurs échelles et périmètres d'intervention, le partenariat dans le cas rennais fait émerger un objet hybride, homogène et multifonctionnel, à la fois objet urbain, événement architectural et infrastructure de transport.

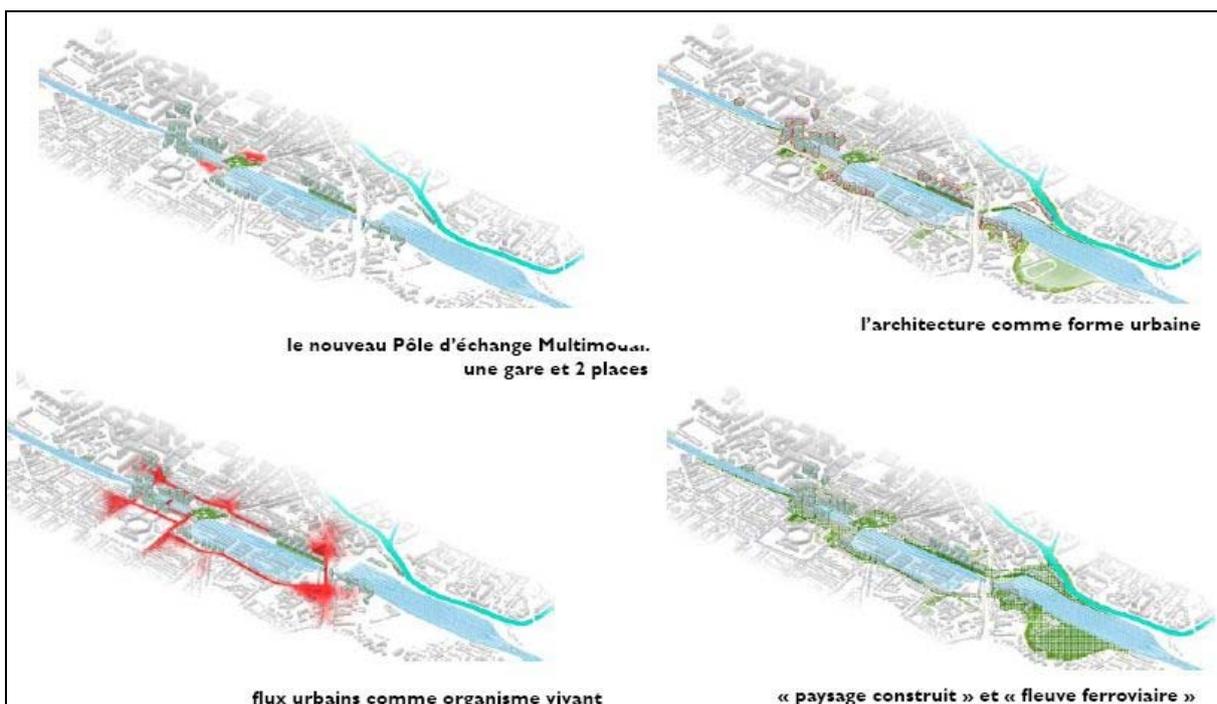
Les acteurs de l'opération EuroRennes portent chacun une vision du territoire et des intérêts différentes, dont la compatibilité n'est pas admise a priori. En témoignent les points de blocage récurrents au sein du processus de coopération entre les visions ferroviaires et les visions urbaines du projet rennais. C'est la délibération qui doit permettre leur dépassement : la démarche de projet doit permettre de dépasser les contradictions, en produisant des données, en forgeant des normes et des identités communes, pour formuler une interprétation collective des besoins des territoires (Pinson, 2002). Le projet serait négocié au sein d'une « arène », et s'apparenterait à un « tournoi » comportant plusieurs épreuves, au cours desquelles s'opérerait une liaison entre les identités des acteurs plutôt qu'une opposition entre elles (Lascoume et Le Bourhis, 1998). Dans la démarche de projet, la sanction du vote est écartée, c'est la recherche du consensus qui prévaut. Lascoume et le Bourhis voient dans l'issue du tournoi un changement relationnel entre les partenaires, l'acculturation forgée à l'occasion constituant un capital sur lequel la coopération peut s'appuyer à l'avenir. Néanmoins, le consensus ne va pas de soi en fonction de la nature et de l'importance des contradictions. Lorsque les conflits sont présents, plusieurs cas de figure sont envisageables.

- soit, version optimiste, la logique délibérative est poussée à son terme, et dans ce cas, les parties prenantes, au terme d'une acculturation, élaborent un projet collectif qui sert non pas les intérêts de chaque acteur, mais un intérêt devenu collectif. Ce n'est pas le cas dans le projet EuroRennes où la forme de coopération induit clairement des intérêts différenciés poursuivis jusqu'à leur terme.
- soit, version médiane, les acteurs s'appuient sur un « consensus appauvri », en s'inscrivant dans une logique incrémentale (Lindblom, 1979). La dispersion des intérêts en jeu neutralise la décision, amenant à un consensus plus « réaliste ». Ce sera le cas le plus courant observé dans le processus.
- soit enfin, version pessimiste, les acteurs produisent un compromis. Dans ce cas, les conflits subsistent au long du processus délibératif, la délibération se rapproche d'une négociation, où les intérêts, plutôt que de converger, en restent au stade de la confrontation. Le bien commun naissant d'un tel rapport de force exprime de la

suprémie d'un groupe d'intérêts sur un autre, et le consensus recherché devient compromis. La situation très nettement horizontale de la coopération rennaise rend impossible un tel cas de figure, d'autant que chaque acteur agit sous l'effet « catalyseur » d'une échéance qui tous les concerne (l'arrivée de la LGV).

L'observation du projet *in vivo* de cette phase plus complexe du projet partenarial ne s'est pas limitée pas aux réunions exclusivement relatives au PEM. En effet, si le partenariat dont il est question se cantonne au PEM, son étude nécessite l'approche élargie du contexte de la ZAC EuroRennes. La période d'observation aura permis, au fil des mois, d'assister à la préparation et la concrétisation plusieurs étapes déterminantes : la validation des études de pré-projet par le comité de pilotage en juin 2011, la rédaction et la signature du contrat de pôle, le lancement des études d'avant projet et de la concertation. Au total, nous avons pu suivre 35 réunions, dont la moitié exclusivement dédiées au projet du PEM (cf annexe). Ces réunions font l'objet de comptes-rendus bruts, qui viennent alimenter le suivi chronique des différents « dossiers » du projet (évolutions des esquisses, financement, contrat de pôle, concertation...). L'étude *in vivo* des lieux et des moments du projet, au départ descriptive, permet d'alimenter les questionnements posés en amont. Sur le plan de la gouvernance, il s'agit de mettre en lumière la construction de la coopération entre les acteurs du projet

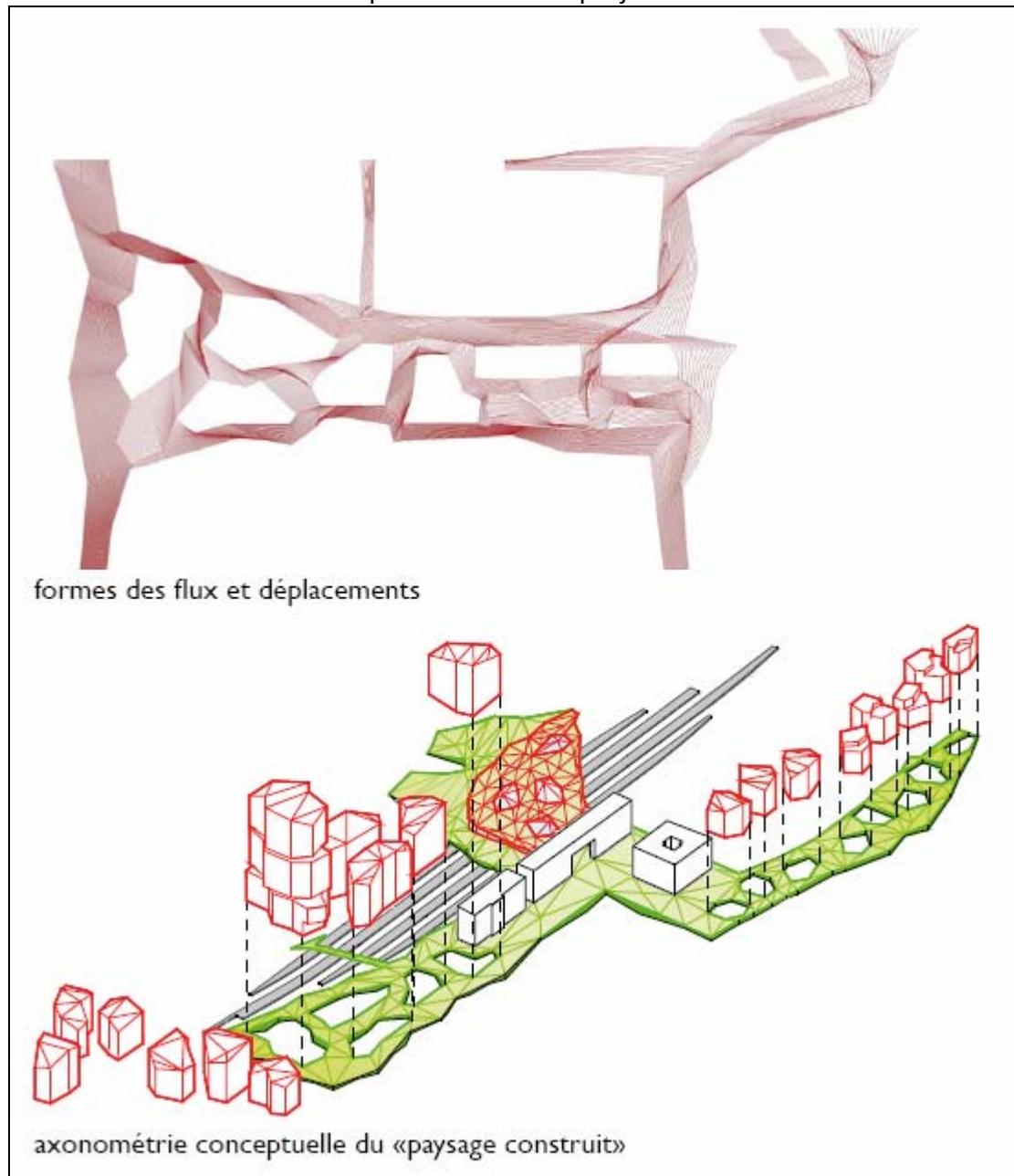
2.1. L'étude de pré-projet : l'émergence d'un partenariat à double pilotage



FGP : exemples de principes d'intervention

La phase d'esquisse du projet (début 2010) vise à expliciter les dimensions des ouvrages et de la fourniture en équipements, en cohérence avec le cahier des charges et l'enveloppe prévisionnelle du projet. Gares & Connexions prend une fonction de coordination des expertises et suit l'ensemble des études et formalisation des esquisses pour les soumettre aux partenaires lors des comités techniques, Rennes Métropole restant garante des grandes orientations du projet. Le couple Rennes Métropole – SNCF s'impose dès le début de cette

phase comme la locomotive du partenariat, du fait de l'étendue de leurs champs d'intervention, et de leur participation. Néanmoins, chaque enjeu étant indispensable, tous les partenaires disposent *de facto* d'une sorte de capacité de veto, puisque le moindre désaccord est de nature à bloquer l'avancée du projet dans son ensemble.



Précision des esquisses

Chaque partenaire, à force de propositions et de négociation porte la vision de l'équipement qui lui est propre, en fonction de ses intérêts. Par intérêts, nous entendons aussi bien le positionnement des équipements, comme l'espace de vente du Conseil Général, que les intérêts à financer pour les partenaires n'étant pas maîtres d'ouvrage (l'Etat et le Conseil régional de Bretagne). C'est l'incertitude financière⁷² qui va forcer les partenaires à durcir leurs positions, mais également à expliciter leur vision du projet. De plus, en mai 2011, le

⁷² Entre avril et septembre 2011, l'enveloppe financière prévisionnelle passera de 120 à 90, puis à 110 M€, avant de se stabiliser à 107 M€(CE 01/2009).

périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF n'est pas clairement défini ; en découlent des difficultés à chiffrer le projet. Gares & Connexions présente des esquisses remettant en cause en certain nombre de partis d'aménagement, qui vont faire l'objet d'âpres discussions. Le caractère praticable du paysage construit qui se voit notamment menacé et Rennes Métropole réaffirme alors sa vision d'un projet urbain. De nouvelles marges de manœuvre financières sont finalement dégagées côté SNCF, qui permettront de trouver un compromis accueilli favorablement par l'ensemble des partenaires.

Finalement, la forte contrainte financière, plus qu'un handicap, apparaît à ce stade comme l'occasion pour les partenaires de donner corps à la notion de pôle d'échange multimodal. Les questions d'objectifs capacitaires, d'usages et de qualité architecturale sont intensément explorées et croisées. La réalisation des études de pré-projet pousse alors, à divers degrés en fonction des partenaires, à la formulation commune des problèmes, condition préalable à leur résolution, et à l'apparition d'un consensus.

2.2. Un processus de stabilisation des relations entre les acteurs

La rédaction du contrat de pôle intervient après la validation de l'étude de pré-projet par les huit partenaires en juin 2011. Ce document marque une étape déterminante de la vie du projet, puisqu'il engage les partenaires sur le périmètre de leur intervention (maîtrise d'ouvrage), ainsi que sur leur participation financière. C'est la signature du contrat de pôle qui permet de lancer à la fois les études d'avant-projet (phase AVP), ainsi que la procédure de concertation préalable. Il fixe alors les règles de communication des partenaires sur le projet.

Le document réaffirme les éléments déclencheurs et les objectifs du projet, les périmètres et les enjeux, le phasage des opérations, les périmètres de maîtrise d'ouvrage, le plan de financement et fixe les règles de pilotage et de suivi du projet. Si le contenu général fait l'objet d'un consensus global au départ, le détail des dispositions nécessite d'explicitier les questions laissées en suspend, particulièrement concernant le financement. Après le consensus trouvé sur l'esquisse du projet, les intérêts se manifestent à nouveau, et les acteurs abattent successivement leurs cartes. A mesure de l'écriture itérative du contrat de pôle, chacun va tenter de se couvrir au mieux, par exemple en obtenant des garanties financières sur la gestion future du bâtiment gare. Ces tentatives sont autant de points de contradictions entre les partenaires, qui seront levées à force de discussion, et de la réaffirmation de la logique partenariale.

C'est l'épreuve du bouclage financier du projet qui semble, peut-être paradoxalement, fédérer les acteurs autour du projet, par la difficulté qu'il pose. En effet, à ce stade, les participations exactes de sept financeurs sont connues, et conséquemment le coût prévisionnel du projet est stabilisé. Mais les acteurs découvrent que les règles comptables s'accommodent mal d'un projet aussi complexe. En effet, les participations de RFF et du Conseil Régional consistent en un montant global, ventilé sur des ouvrages spécifiques, à hauteur de pourcentages fixés par leurs propres instances : c'est le principe des clés de financement. RFF va par exemple financer 25% du montant de son périmètre, pour une participation plafonnée à 5M€. Hors, ces clés ont été définies pour un montant prévisionnel global du projet de 110 M€, alors que celui-ci est finalement ramené à 107 millions, soit une baisse de 2,5% sur chacune des opérations. Dès lors, si le montant des opérations diminue, le principe des clés de financement va abaisser mécaniquement la participation des

financeurs sur ces opérations. De plus, les déficits ainsi créés ne pourront pas être équilibrés par une participation accrue sur n'importe quelle opération, les acteurs finançant le projet uniquement sur les missions qui leur sont assignées.

L'apparition brutale de ces difficultés, en décembre 2011, va transformer le bouclage financier du projet en véritable casse-tête occasionnant un retard sur la signature du contrat de pôle. Finalement, à force de calculs et de discussions, les marges de manœuvre nécessaire seront dégagées. Cet épisode n'est plus celui de l'énonciation commune des problèmes, mais celui d'un certain apprentissage collectif où les acteurs doivent trouver des solutions non conventionnelles à une difficulté inédite.

2. 3. La construction du discours commun : une mise à l'épreuve du partenariat.

Jusqu'à 2011-12, aucun discours commun n'a véritablement émergé du partenariat ; Rennes Métropole et la Ville de Rennes se sont jusque là chargées, pour l'essentiel, de communiqués de presse. Les premières nécessités de tenue d'un discours commun était apparues dès la signature de la convention d'association : celui d'un projet d'agglomération au service des échanges locaux, régionaux et nationaux, d'un équipement qui, par le travail commun des acteurs, dépasserait le statut d'infrastructure de transport pour devenir un projet d'urbanisme. C'est donc logiquement ce premier discours qui dessine les grandes lignes du projet, qui en fixe les objectifs, les qualités attendues. Mais au moment où il est formulé, les acteurs ne peuvent encore en connaître la véritable substance, du fait du caractère inédit de l'opération. La mise en œuvre du projet constitue alors une mise à l'épreuve continue du discours commun, il le précise et l'oriente. Le projet et son récit font preuve d'une nécessaire adaptation continue et réciproque dont le partenariat est garant de la cohérence. Dans ce processus, au fur et à mesure que le PEM approche de la phase de concertation, ce discours commun va émerger et se consolider, non sans quelques hésitations.

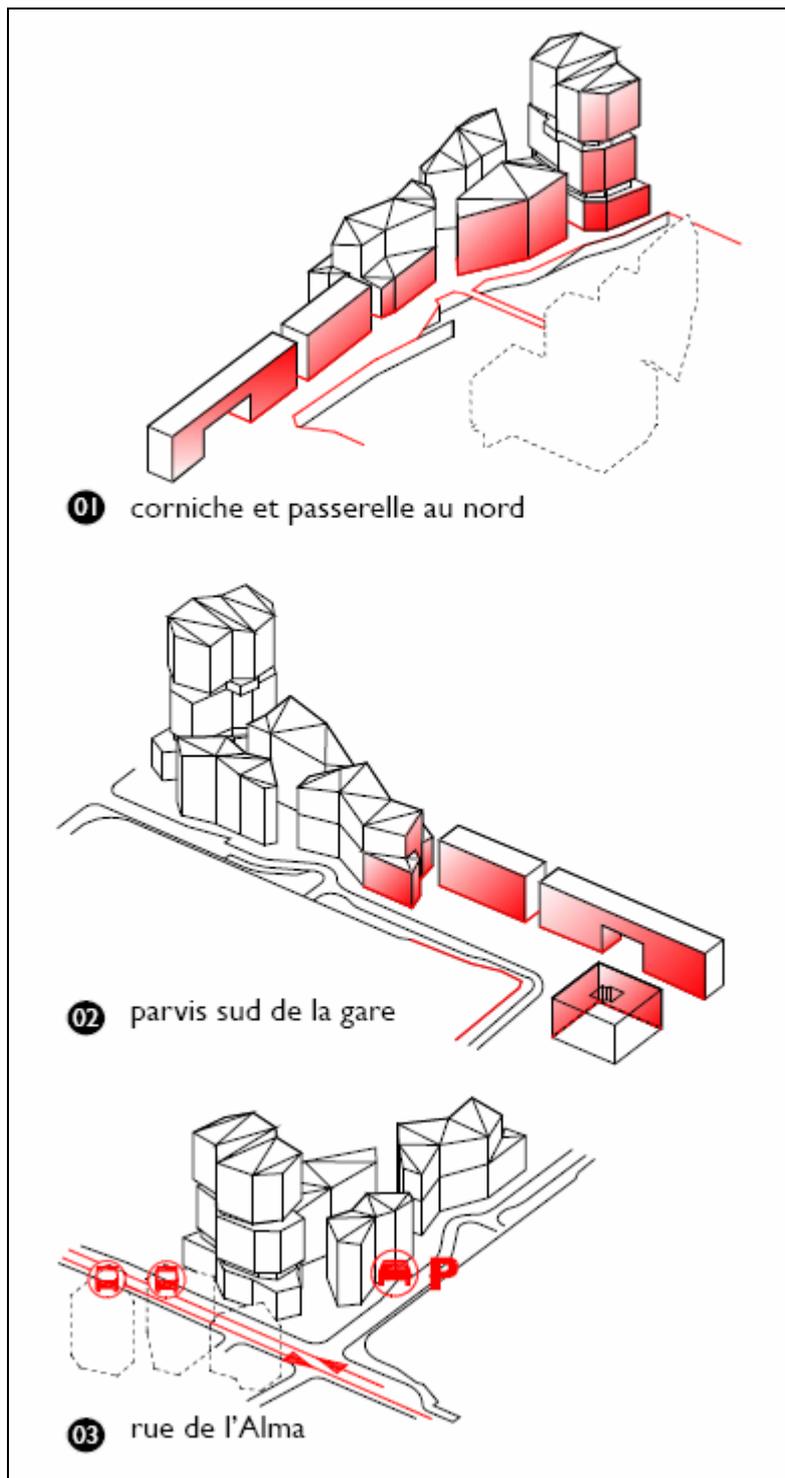
La construction du discours sur le PEM connaît peu ou prou les mêmes étapes que le partenariat lui-même. L'étude de pré-projet est l'occasion d'un débat assez fourni sur la qualité architecturale et les fonctionnalités. Si l'on considère que le partenariat prend corps lorsque les acteurs s'attachent à formuler la question : « *Qu'est-ce qu'un PEM ?* » et plus précisément : *Qu'est-ce que le PEM de Rennes ?* Au travers des différentes esquisses, nous pourrions considérer que leur manière d'y répondre conditionne le discours formulé. Il en va de cette logique pour les controverses sur l'architecture du bâtiment. Rennes Métropole devra user de beaucoup de persuasion pour que le caractère de projet urbain du PEM soit accepté, sinon intégré par les acteurs, et particulièrement la SNCF. En effet, à l'issue du comité de pilotage du mois de juin 2011, un désaccord manifeste persiste sur la façade du bâtiment-voyageurs, qui apparaît alors comme verticale, tombant sur le paysage construit. Malgré les prescriptions architecturales de Rennes Métropole, l'architecture du bâtiment est du ressort de la SNCF, qui se montre dans un premier temps relativement hermétique à la continuité avec le paysage construit, que Daniel Delaveau appelle ses vœux. La proposition d'une façade inclinée en matière plastique thermoformable, présentée par l'architecte de la SNCF en comité de pilotage EuroRennes, réconciliera à la fois les ouvrages et les parties prenantes. Pour autant, il demeure difficile de dire si ce revirement signifie une adhésion au discours commun portant sur EuroRennes, ou davantage d'une logique de compromis acceptée en vue de ne pas menacer le calendrier du projet.

Si la consolidation d'un discours commun semble difficile à appréhender à l'aune des transactions entre acteurs, le lancement de la concertation préalable offre l'opportunité de refonder sa mise en récit. L'étape de concertation s'ouvre par l'inauguration, le 19 juin 2012, d'une exposition sur le projet en gare de Rennes, largement préparée en amont par le comité technique depuis le début de l'année, les discussions oscillant entre mise en forme du discours et supports de communication. Au final, le contenu de l'exposition est finalement peu instructif, le discours développé étant attendu. En revanche, l'exercice de sa préparation révèle encore une certaine hésitation dans la formulation de ce discours. En effet, au fil des kakemonos, les acteurs relisent le projet, les intérêts se manifestent à nouveau. La charte graphique, propre au PEM, fait l'objet d'un débat, entre affirmation des partenaires et du partenariat : le service communication de Rennes Métropole revendique plus de visibilité pour EuroRennes, la Région aurait souhaité une charte dans la continuité du projet BGV... La question est cependant rapidement tranchée : la charte PEM n'est celle d'aucun des partenaires, elle les réunit. Mais de la même manière, diverses réactions sont suscitées par des formulations, la position des puces, le choix des photographies. Le projet, en tant que construction collective émanant du partenariat, ne semble à ce moment pas figé dans les esprits. L'exposition serait alors un moment de validation, qui permettrait aux acteurs une certaine distanciation, après la focalisation sur méandres techniques et financiers. Ils se réinterrogent sur l'essence du projet, et on réalise qu'il y a encore confrontation d'idées, d'intérêts. Finalement, les points de détail discutés auront un faible impact sur l'appréciation du public. Au-delà du public, l'exposition revêt également le rôle de ciment du partenariat, qui l'empêche de se fragmenter et de tendre vers la scène d'agrégation des projets qu'il entend dépasser.

3. Petits exercices de partenariat : des difficiles arbitrages entre économie, qualité architecturale et dimension fonctionnelle du projet.

3.1. Financement partenarial : le projet en ses petits objets de conflit

Après la nomination l'équipe d'urbaniste un travail intensif d'esquisse s'engage au cours de la seconde moitié de l'année 2010 avec les partenaires ferroviaires autour des principes généraux du projet. Ce travail vise à préciser au fur et à mesure le programme, secteur après secteur, à partir de la proposition architecturale de FGP. Mené de manière très étroite avec Gares & Connexions, c'est au cours de celui-ci que le traitement du Nord de la Gare fait apparaître la figure de l'entrée de gare comme celle d'une « grotte ». Parallèlement à ce travail croisé de précision du pré-programme, les partenaires préparent l'établissement du « contrat de pôle » annoncé pour 2011. Le « contrat de pôle » apparaîtra comme le point d'aboutissement d'un nombre impressionnant d'ajustements progressifs ainsi que de procédures d'acquisition foncière, des dossiers qui vont se succéder de manière itérative sur près de deux ans (la signature interviendra finalement fin juin 2012, le jour même de l'inauguration d'une exposition consacrée au P.E.M.).



La corniche et passerelle, objet crucial de débat.

Cette période est à la fois très riche, foisonnante dans les problématiques qu'elle implique autant du calibrage des nouveaux quais d'accueil SNCF/TER en gare, de la destination de certains îlots qui deviennent des îlots phares de l'opération (Beaumont/Féval), de l'affirmation du principe d'intermodalité. Ce seront aussi des moments où le partenariat sera soumis à des épreuves, pour certaines rudes. Dessin, nature du projet et financement de l'opération sont consubstantiellement liés à partir de cette étape tout au long du projet, de manière globale et transversale, autant qu'opération à opération. Ces financements sont

issus autant des transferts de charges foncières issues de la vente de terrain que des participations financières des partenaires.

Dans l'ensemble des dossiers émergents au long de cette période, nous en retiendrons trois plus significatifs sans doute que d'autres : la communication et la construction d'un discours commun, le double dossier du développement durable (charte et réseau de chaleur) et l'établissement de la maquette financière du contrat de pôle. Ce dernier est un dossier transversal qui influence directement l'ensemble des autres sections du programme urbain. Pour tenter un parallèle, si la LGV apparaissait clairement (et le restera tout au long) le catalyseur initialement partagé des 7 partenaires, concernés au même moment par la décision unilatérale mais attendue du CPER, la diminution incrémentale du budget de l'opération sera le catalyseur de la phase pré-opérationnelle jusqu'au terme du contrat de pôle.

Les termes sont posés à l'occasion d'un comité de pilotage du 7 avril 2011, qui fait suite à une réunion entre Rennes Métropole, Sophie Boissard (Gare et Connexions), RFF et le présidente de Rennes Métropole, Daniel Delaveau, où un nouveau montant global du projet est déterminé, passant de 115 millions d'euros à 90⁷³. Suite à cela, de nouvelles esquisses produites par Gares et Connexion remettent en question un certain nombre de partis pris du « paysage construit », dont la continuité paysagère au Nord de la gare, cas particulièrement sensible qui occupera fortement les services techniques, et mettant plus largement en question la perception de la gare dans le paysage urbain. Le refus de ces nouvelles esquisses par les autres partenaires entraîna le report de plusieurs mois d'un comité de pilotage initialement prévu en avril. Le projet a certes, déjà connu des évolutions significatives depuis 2010, dont le renoncement d'un espace public sur la gare. Mais la suppression de ce passage urbain, sur l'ouest de la gare (liaison Alma) réduirait cette portion de site au seul accueil des circulations des voyageurs.

Face au risque de glissement du projet, de la réduction du P.E.M. et du projet EuoRennes à un aménagement fonctionnel, les partenaires conviennent d'une position commune en terme de méthode : sanctuariser un certain nombre d'équipement, de parties du projet, et travailler sur la réduction des coûts sur les autres aspects du projet.

Les discussions porteront sur les rampes, les ascenseurs, les escalators (un seul de ceux-ci coûte 250 000€), le maintien de certains espaces commerciaux intérieurs. Les partenaires acceptent de manière consensuelle de réduire dans une certaine mesure le confort usager, pour répondre aux nouveaux montants attendus. Au fil des mois, les plans avancent, presque au stade de l'écriture architecturale. Mais ces nouvelles propositions produisent aussi des blocages au sein du partenariat, comme dans le cas quelques semaines plus tard autour de réajustement proposé par Gares & Connexion qui a pris le leadership du travail rapproché avec FGP, autour du repositionnement des guichets internes à la gare. Ce petit conflit oppose fortement le Conseil Général (et la Région) à Gare & Connexion : si celle-ci ne souhaite pas, pour des raisons de coûts, dédier de nouveaux mètres carrés aux espaces de vente, le Conseil Général considère que cette localisation contredit formellement le principe d'intermodalité.

Quelques mois plus tard, la même problématique surgit, mais cette fois du côté de Rennes Métropole. L'agglomération souhaite en effet implanter dans le cadre de sa promotion de l'usage du vélo, un service de location et réparation au Nord de la gare, dans l'actuel bâtiment « rame » de la SNCF. Gares et connexion s'y oppose pour des raisons de bilan

⁷³ Après avoir fait réduire les esquisses de Secchi qui portaient sur un chiffre de 300 millions.

économique pensant que l'implantation envisagée jusque là d'un cabinet de radiologie est plus pertinente. Si l'agglomération revendique la nécessaire visibilité de la politique vélo des élus avec ce bâtiment comme témoin, défendant aussi la contribution de cet objet à l'animation du site, le Conseil Général s'y oppose pour les risques d'interférence avec la gare routière.

Ces conflits se résolvent de deux manières complémentaires. Ils sont d'abord traités dans la majeure partie des cas (c'est un choix méthodologique de la maîtrise d'ouvrage) en comité techniques, quitte à retarder la tenue des comités de pilotage pour ne pas interférer avec l'équilibre fragile tissé entre les partenaires, si un accord n'est pas obtenu à ce sujet. Il est hors de question, sauf sujet d'ampleur (comme par exemple la cession du foncier du secteur Solférino par RFF⁷⁴ ...), de faire « remonter » ces différends en comité de pilotage. La seconde issue répond au modèle identifié plus haut : l'arbitrage politique (lorsque se surajoute une différence de vision entre élus et techniciens), le compromis par rapport de force, ou encore le report dans le domaine des probabilités. C'est précisément le cas lorsque la question de l'utilisation du *parcotrain* revient deux mois plus tard : Gares & Connexions insiste, et ce n'est à ce stade plus discutable (on parle au sein du projet « d'invariant ») sur la location du *parcotrain* à un cabinet de radiologie. Rennes Métropole fait savoir qu'ils ont aussi des demandes, et peuvent loger le radiologue ailleurs, le charge d'opération de la ZAC renchérit en se disant en mesure de présenter des candidats, mais Gares & Connexion reste inflexible en indiquant leur accord sur le principe mais préconisent de ne pas perdre de temps à en débattre : « l'implantation interviendra dans cinq ans, on peut faire confiance au temps pour que le radiologue se retire de lui-même ». Et les partenaires en restent là sur ce dossier.

A ce stade, Gares et Connexion, qui s'impose comme le maître d'ouvrage du pré-projet, se retrouve écartelé entre les exigences économiques et les exigences respectives des partenaires. Cette problématique de réduction des coûts irradie chacune des dimensions du projet, dont par exemple la largeur d'un tunnel de circulation des voyageurs.

Elle est aussi percutée par les logiques différenciées des acteurs du partenariat, et aux effets des retards de la mobilisation de certains partenaires. Lors d'un travail de définition du projet sur les circulations voyageurs, RFF, peu présents, découvre début 2011 une solution élaborée en leur absence à l'occasion d'un comité technique. En réponse, ses représentants avancent que cette solution est intéressante mais qu'ils ne valideront rien le jour de ce comité en l'absence de « vrais schémas ». S'ils sont d'avis de garder les escaliers fixes côté « Brest », avec les mécaniques en option ils rappellent qu'il leur faut trois mois pour traiter un dossier après réception, en fonction de leurs instances de gouvernances. Le chiffrage ne sera donc pas validé par le Comité de Pilotage prévu mi-juin, repoussant de fait l'accord en raison de la période estivale au mois de novembre. L'agglomération, leur demandant au moins la validation d'une orientation, soulignant le fait que ce décalage posera une difficulté au regard de l'écriture de l'avant-projet, la société leur rétorque que le projet est prévu pour 2016 et que rien n'urde.

En décembre 2010, le montant du projet était de 121,2 millions d'Euros, réduit à 114 en début d'année. Le nouveau projet à 107 millions ne compte plus que trois enjeux : le cœur ferroviaire, l'intermodalité, l'interface urbaine, puisque à la demande du conseil Général, l'aménagement de la gare routière a été intégré dans le dossier de l'intermodalité. Mais en

⁷⁴ Pour ce secteur, RFF revendique près de 10 Millions d'euros, valeur très largement surestimée aux yeux de Rennes Métropole. Ce dossier va constituer un objet pénible d'achoppement pour la collectivité.

mai 2011, une nouvelle évolution intervient : suite à la rencontre entre le directeur de la SNCF Guillaume Pépy-Delaveau, et intègrera des marges issues du produit de cession future de foncier SNCF à l'agglomération sur le secteur Solferino⁷⁵. Début 2012, le financement se précise autour des études d'Avant Projet (AVP)

Le travail à base de tactiques reste aussi toujours bien présent : en juin, le comité technique se met aussi d'accord pour présenter un coût global de 110 M€ à l'assemblée du comité de pilotage pour comparer avec les 120 M€ de décembre, sans évoquer le détail, au profit de la « démarche de projet ». Les mots pour qualifier les économies sont soigneusement discutés et font l'objet d'une entente entre tous, au sein du comité technique : il ne s'agit pas de cibler le niveau 37 qui a fait l'objet de réduction mais plutôt d'évoquer une « réduction globale des surfaces ». De même, les chiffres seront présentés en valeurs absolues, et la toiture serait à considérer comme une « cinquième façade » (FGP)

Financiers	Montants en millions d'€ (HT aux CE 01/09)
Rennes Métropole et Ville de Rennes	31
SNCD – G&C	31
Conseil Régional de Bretagne	25
RFF	5
Etat	10
Département d'Ille et Vilaine	5
Total	107

Répartition financement contrat de pôle

En mai 2012, de nouvelles esquisses sont produites ; les économies portent sur la diminution des surfaces régulées et apparaissent comme « un bon compromis entre la proposition du

⁷⁵ En décembre 2010, le montant du projet était de 121,2 millions d'Euros, réduit à 114 en début d'année. Le nouveau projet à 107 millions ne compte plus que trois enjeux : le coeur ferroviaire, l'intermodalité, l'interface urbaine, puisque à la demande du conseil Général, l'aménagement de la gare routière a été intégré dans le dossier de l'intermodalité. Mais en mai 2011, une nouvelle évolution intervient : suite à la rencontre entre le directeur de la SNCF Guillaume Pépy, et Daniel Delaveau, et intègrera des marges issues du produit de cession future de foncier SNCF à l'agglomération sur le secteur Solferino. Une rencontre jugée « très positive » : Guillaume Pepy approuve le projet EuroRennes et propose un nouveau plan de financement à 105 M€, répartis comme suit : SNCF : 31 M€ (25+6), Ville / Agglo : 31 M€ (25+6), Région : 25 M€, Etat : 5 M€, CG : 5 M€, RFF : 8 M€. Mais le flou sur le périmètre RFF (absent des réunions) empêche un chiffrage fiable du projet.

paysage construit et la contrainte budgétaire » (FGP). Le travail restant concerne la toiture et la façade et un consensus est établi entre chez les élus sur le niveau fonctionnel du P.E.M.

Au final, le document du contrat de pôle, dont la signature devait intervenir avant la fin de l'année 2011, sera signé en juin 2012. Il réaffirme les objectifs du PEM, le calendrier de la réalisation, les enjeux financiers et les engagements de chacun. Portant sur la répartition des engagements, il ne déclenche toutefois aucun financement. Le retard de sa signature aura à des raisons multiples, mais entre autre l'absence de l'Etat en 2012, du fait des élections présidentielles. L'autre raison est liée aux visions divergentes des acteurs de ce contrat. En octobre, à l'occasion d'un comité de pilotage, le représentant de RFF exposait ainsi que pour sa société, le contrat de pôle ne représenterait pas un engagement contractuel, mais plus une *déclaration d'intentions*. Une posture qui ne correspond pas à la vision des autres partenaires, en particulier de Gares & Connexions et de l'agglomération, pour lesquels le contrat de pôle est un document co-écrit par les partenaires, matérialisant les intentions du pré-projet (approuvé par le copil du 17 juin), avec des engagements financiers précis.

EuroRennes apparaît comme un projet long, coûteux, requérant des engagements fermes des acteurs-financeurs. Plus ceux-ci sont nombreux, plus ils sont amenés à s'engager de manière ferme, car c'est la certitude de l'engagement des autres parties prenantes qui permet à chacune de s'engager. Malheureusement, les caractéristiques du projet rendent impossible un chiffrage précis au stade de l'avant-projet (AVP). Cette incertitude repose sur quatre facteurs cumulatifs.

- le caractère insuffisamment défini du projet, inhérent au stade d'AVP, concomitant à la période des engagements financiers.
- ce caractère indéfini du projet renforce l'incertitude sur les périodes d'imputation des coûts du projet, dont dépendent les niveaux d'actualisation
- ces taux d'actualisation dépendent de conditions économiques plus difficiles à anticiper qu'elles sont lointaines dans le temps.
- à terme, les risques et les aléas impactent le phasage et font croître les coûts.

Les partenaires sont donc confrontés à un choix difficile : rendre compte de la réalité de cette incertitude suscite des débats qui exposent le projet à de probables prises de retards conséquentes. A l'inverse, éluder le problème expose le projet à des risques de blocages futurs en cas d'explosion des coûts, pouvant remettre en cause la capacité des partenaires à financer leur part. Le débat sur l'utilisation du parcotrain est par ailleurs symptomatique de la fragmentation des intérêts dans le cadre d'un projet partenarial, de la manière dont les logiques de rentabilité individuelles prennent comme inévitablement une part plus importante que l'esprit partenarial du projet. On touche là une limite de la construction d'un bien public territorial lorsque sont associés des partenaires privés, et que l'institution publique défend une politique sectorielle montée en généralité par elle-même, davantage que co-élaborée. Or, Rennes Métropole ne peut contraindre, il lui reste qu'à convaincre...

2.2. Le développement durable et ses bifurcations fortuites

L'irruption du développement durable montre toujours des choses étonnantes et imprévues dans le cadre d'une opération urbaine, avons-nous souligné à l'occasion du programme

POPSU 1. C'est encore le cas, avec EuroRennes. Partis d'une réflexion large des élus et des membres du partenariat visant à doter EuroRennes d'une « identité, le dossier du développement durable concernera au final deux aspects, l'un portant sur la réalisation du réseau de chaleur urbain, l'autre sur la mise en oeuvre d'une charte de développement durable déclinée au sein des opérations.

Le « tirage » du réseau de chaleur urbain illustre de manière typique les aléas issus des situations d'incertitude propre à l'urbanisme. Début 2012, le « service public Energie » a mené un travail approfondi sur les hypothèses de desserte du périmètre EuroRennes par un réseau de chauffage urbain permettant de produire du chaud comme du froid, issu de la centrale Sud. Ce travail leur a permis de dégager des orientations. Suivant les secteurs, des cas de figures sont abordés : soit avec raccordement obligatoire (RCU) avec les risques courus, soit le recours au passif dans les bâtiments. 180 000 m² sont potentiellement raccordables et concernés, avec 75 % en tertiaire et 25% en logement. Au cœur de cette opération, le Centre pénitencier des femmes, qui s'était penché le premier sur ce sujet, et qui était un déclencheur puisque le centre était alors prêt à financer 600 000 € sur les 1,8 M€ du coût total de réalisation du réseau. Simultanément à l'engagement de ces études favorables, l'administration pénitentiaire (Direction Interrégionale des Services Pénitentiaires - DISP) va faire part de ses réticences, annonçant qu'elle engage des études de coûts. En septembre 2012, une réunion avec la DISP ne peut finalement pas avoir lieu mais l'étude transmise à défaut de présence confirme qu'une des parties raccordée serait légèrement sous-estimée (secteur Alma). La Ville de Rennes vote néanmoins dans sa séance publique du 12 novembre, l'extension du réseau de chaleur Sud jusqu'au périmètre EuroRennes. Mais à la fin du moins, la DISP annonce par courrier de manière unilatérale qu'elle se retire du financement de ce réseau.

Le projet Alma prévoyait le raccordement au réseau de chaleur. Les accords signés avec les promoteurs comportaient en option la solution alternative au chauffage urbain. La nouvelle inconnue ouverte par le retrait de la Prison les met en difficulté avec leur acquéreur. Face à cela, l'agglomération lance des études pour un nouveau scénario de financement du réseau de chaleur. Trois hypothèses sont alors dégagées. La première est une solution de desserte uniquement au Nord, ne desservant ni le secteur Féval, ni le secteur Alma, solution neutre financièrement et entrant dans le bilan de la ZAC. La seconde est celle d'un raccordement par une double alimentation, au Nord (par le Colombier) et au Sud (par le poste de transformation de Clémenceau : desserte plus réduite de 9 immeubles de la ZAC), à assurer dans ce cas en parité par la ville de Rennes et l'autre moitié par Rennes métropole. La troisième vise à raccorder les parties Nord.

La troisième est celle également d'une double alimentation, mais à la différence de la première, l'alimentation Sud serait assurée par un caniveau du Pont de l'Alma (desserte plus importante). Cette solution, très onéreuse, ne permet pas de desservir les zones les plus denses. En septembre 2013, la solution n'étant pas encore retenue, comme le souligne un Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pôle d'échange, mais sera finalement fixée comme en témoigne le cahier de prescriptions architecturales et urbaine de l'îlot Féval (cf. figure). Le seconde dossier, plus clairement orienté sur la maîtrise d'ouvrage, ouvre un débat intéressant sur la manière de passer d'une « charte de développement durable » plutôt poussée (élaborée avec un cabinet), à une contrainte des promoteurs. Débat sur les solutions retenues, et sur les références aux norme internationales, mais aussi un débat sur le choix entre une approche « à la carte » spécifique à EuroRennes et l'imposition ou pas d'une certaine certification (norme internationale) ?

Définition des objectifs thématiques et ambitions de Rennes Métropole

OBJECTIFS THEMATIQUES

1 MIXITES PROGRAMMATIQUES

La mixité programmatique interroge ce que l'on pourrait **mettre en commun comme usages**, comme **espaces** ou comme **paysages**. Elle interroge aussi la conception de l'altérité et des modes de cohabitation.

Ambition de Rennes Métropole

Ouvertures programmatiques et développement de mixités fonctionnelles, sociales et d'usages fines en lien avec les atouts et les contraintes du site dans les bâtiments et les espaces publics (art, culture, sport).

2 MOBILITES DURABLES

La mobilité ne fait pas uniquement référence aux flux mais interroge aussi la **complémentarité et l'acceptabilité des modes de déplacement** les uns par rapport aux autres. Le site d'EURORENNES dispose déjà d'une connectivité élevée au territoire. Pour saisir ce « déjà-là » en terme de mobilités durables, le projet devra adopter une **densité et une intensité optimale**. Les continuités douces et les services de proximité y sont parties intégrantes.

Ambition de Rennes Métropole

Réussir l'intermodalité du nœud « PEM », en terme d'infrastructures et de services ainsi que le traitement de la rupture urbaine actuelle (assurer la continuité Nord Sud pour les piétons, vélos). Corréler densité et connectivité. Limiter le besoin de voiture par une offre de mobilités alternatives de qualité.

3 GESTION DES NUISANCES

La gestion des nuisances et des risques implique d'**adapter le projet aux contraintes du site**. Réaliser un projet dans une zone soumise aux risques et/ou aux nuisances induit généralement des coûts de construction et d'infrastructures d'atténuation très importants. La posture la plus vertueuse serait alors de **s'adapter d'abord dans le choix des programmes, des morphologies, des usages et des dispositifs**.

Ambition de Rennes Métropole

Adapter la programmation et l'aménagement aux nuisances pour garantir des ambiances de qualité malgré les contraintes initiales du site.

4 ENERGIE ET RESSOURCES

L'approche énergétique a vocation à être appréhendée dans sa totalité (énergie blanche et énergie grise) et s'inscrire dans une **logique de sobriété** visant à travailler sur la conception bioclimatique, l'efficacité des systèmes et utiliser les matériaux et techniques à haut rendement énergétique, et à s'approvisionner à partir de **sources renouvelables** (énergies, matériaux).

Ambition de Rennes Métropole

Concevoir avec le climat et employer les énergies renouvelables pour réussir la sobriété énergétique et carbone tout en s'assurant de l'atteinte des ambitions et du suivi des performances.

5 QUALITE DES AMBIANCES ARCHITECTURALES ET URBAINES

L'ambiance architecturale et urbaine peut se définir par l'ensemble des phénomènes physiques qui participent à la **perception sensible de l'environnement construit et au confort de l'usager** : lumière, chaleur, vent, sons, vues,...

Créer des liens visuels avec le paysage, conserver des espaces propres à l'identité locale, travailler sur la forme urbaine et architecturale pour optimiser la densité, l'accès à la lumière du jour et à la vue, sont des pistes à explorer pour favoriser la **qualité des ambiances et le confort des usagers**. Les ambiances sont indissociables des usages.

Ambition de Rennes Métropole

Créer des ambiances architecturales et urbaines permettant l'appropriation des espaces par l'ensemble des usagers de la ville. Renforcer et intensifier la présence de la nature sur ce quartier en veillant aux fonctionnalités écologiques des aménagements.

6 GESTION DE LA PERFORMANCE ET NEGOCIATION

Une gestion des réseaux doit permettre de **préserver la ressource** (gestion de l'eau), de **redonner de la valeur** (gestion des déchets) et de **générer des économies de matières premières**, ainsi qu'une **réduction des coûts de gestion** (gestion des déchets et des réseaux de chaleur).

Ambition de Rennes Métropole

Définir un niveau d'ambition et une mode de suivi permettant à un projet visible de rester attractif et performant.

THEMES DE DEVELOPPEMENT DURABLE	A	B	C	D	E
	PROGRAMMATION	MORPHOLOGIE URBAINE	ESPACES PUBLICS ET PAYSAGES	INTERFACES CONSTRUITES	BATIMENTS
	RENNES METROPOLE	MOEU	MOEU	PROMOTEURS	PROMOTEURS
1 MIXITES PROGRAMMATIQUES	●	●	●	●	●
2 MOBILITES DURABLES	●	●	●	●	●
3 GESTION DES NUISANCES ET DES SORTANTS	●	●	●	●	●
4 ENERGIE ET RESSOURCES	●	●	●	●	●
5 QUALITE DES AMBIANCES ARCHITECTURALES, URBAINES ET PAYSAGERES	●	●	●	●	●
6 GESTION DE LA PERFORMANCE	●	●	●	●	●
	PERFORMANCE(S)				

Tableau de croisement de la charte de développement durable

Ambition promoteurs à afficher dans leur réponse, permettra de distinguer les promoteur qui ont de l'ambition et laquelle. Pas très original...Trois échelles de suivi (différents niveaux d'exigence) et débat sur la méthode de suivi.

Le dossier du développement durable au sein de l'opération est d'une autre nature. Son irruption était en premier lieu liée à une quête du facteur singularisant de EuroRennes. Dans cette visée, en septembre 2011, une prestation est passée avec l'agence Boutté, qui va accompagner toute la démarche d'élaboration du référentiel de développement durable EuroRennes autour de trois thèmes : les « enjeux du territoire », le « partage de valeur » et le « cadre opérationnel ». L'intérêt de la démarche est moins dans le vocabulaire générique qu'elle brasse (« il convient d'éviter l'effet « top-down », de promouvoir la territorialité, la connectivité, de concilier le slow & fast, la vitesse dans le territoire. » etc.) que par l'interpellation posée aux acteurs de l'opération de normes qualitatives dans leurs opérations. Appuyée sur les recommandations de cette agence, FGP va présenter un premier cahier des prescriptions architecturales et urbaines sur le PEM, pour Gares & Connexion, qui sera renvoyé à sa copie par l'équipe projet, pour être beaucoup trop abstrait dans sa démarche de développement durable. En Janvier 2012, l'agence une version nettement plus abordable de son travail de charte, appliquée au projet et à sa méthodologie. Le premier niveau de cette charte concerne désormais les ambitions communes, moment de clarification pour les partenaires, soulignant trois ambitions : « La recherche d'une performance à forte valeur ajoutée », « la ville mixte réinventée », et le « paysage augmenté » (pérenniser la nature en ville). Elle propose de coupler les objectifs de développement durable avec les objectifs stratégiques du programme de PEM. En février, suite à cette proposition, l'équipe FGP renchérit en mentionnant axe par axe tous ses objectifs énergétiques et la manière dont ils seront traités : par façades végétalisées, par façades bioclimatiques....

De son côté, l'agglomération considère, à cette date, que le site d'EuroRennes a une très forte valeur ajoutée, et rien moins qu' « une attractivité exceptionnelle qui le situe hors-marché, que le MIPIM va confirmer, d'où le fait de pouvoir imposer des prescriptions forte » ! La réalité prosaïque, d'incertitude majeure sur la capacité à attirer des investisseurs, répondra d'elle-même à cette vision un tant soit peu excessive.

En mars 2012, l'agence aboutit sa démarche en la déclinant autour de 3 échelles : la programmation de Rennes Métropole, les Orientation de maîtrise d'oeuvre, les prescriptions des opérateurs. L'agence propose des prescriptions spécifique par programme qui adapteront les charges au contexte de la parcelle. Du côté des promoteurs, elle préconise de s'entourer d'un AMO ou d'adopter un principe de certification. Pour chaque nouveau programme d'Eurorennes, une figure spécifique au projet sera demandée. Cette figure portera « l'ambition du promoteur » sur l'aspect environnemental de son travail et sera la signature du bâtiment du point de vue du développement durable. La charte se déclinera ainsi à ses trois échelles : de l'aménageur, de l'équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine, du promoteur.

Les élus sont en fort désaccord entre eux sur les hypothèses de suivi des prescription : entre une hypothèse de suivi minimal, en interne, jusqu'au permis de construire, par l'aménageur, entre l'application stricte d'une norme internationale, ou, troisième hypothèse, le suivi d'un AMO. C'est finalement l'hypothèse 3 qui l'emporte, du fait entre autre de pouvoir constituer un référentiel commun sur lequel s'appuie les promoteur (dont l'un est présent...), la collectivité préférant une démarche plus lourde à mettre en oeuvre, mais d'éviter le piège de la certification générique au vu de la diversité des programme concernés.

2.3. Exposition, ateliers créatifs et participatifs : l'impossible projet commun ?

Le troisième exercice de partenariat ici retenu est celui de la communication et concertation autour du projet. En juin 2011, les comités techniques commencent à se pencher sur cette question et décident de réfléchir à un « plan de communication ». Les outils de communications ont été jusque là des plus minimalistes, la concertation ou la communications s'étant limitées principalement à la mise en route d'un « blog EuroRennes », et greffée aux opérations de dialogues inter-quartiers avec les habitants, la « caravane des quartiers » de Bréquigny. C'est la présence au MIPIM, qui a fait apparaître l'inexistence d'un discours commun, et le même problème se posera 8 mois avant les élections en 2013) : comment résumer EuroRennes, se demande à l'occasion d'une équipe projet les partenaires, en 2011 ?



Les partenaires explorent plusieurs pistes qui feront là encore apparaître non la fragilité, mais plutôt la nature singulière du partenariat et de sa convergence différenciée.

La première piste se tient en septembre 2011, avec le premier « atelier créatif », sur le thème « Gare et attractivité économique du territoire », d'une série de sept volets organisés par la communication de Rennes Métropole (Jean De Legge, Anais Lucas). Ces ateliers

sont abondamment mis en valeur au cours des comités de pilotage, et vise à répondre à un manque estimé d'association des différents acteurs concernés par le projet Gare. Le second sera assuré avec « les enfants ». Sur le volet économique, on retrouve toutes les instances culturellement dominantes à Rennes : Idéa 35, Citedia, les Champs Libre, Comité régional du tourisme Bretagne (Michael Dodds), la SNCF, le Comité départemental du tourisme, l'OTC, la CCI Bretagne, le Triangle, l'UMIH 35, la Fédération des Taxis, le Stade Rennais, Bretagne développement et le Parc des expositions. Après une présentation du projet, les participants évoquent la manière dont ils conçoivent une gare dans l'absolu, et circulent une sémantique usée : gare facile, lisible, sécurisée, accueillante, stimulante, autant que toutes les métaphores masquant difficilement les fantasmes qu'elle portent : ville douce, cohabitation entre lenteur et vitesse etc.

Du côté de l'exercice engagé par de Rennes Métropole, l'objectif de création de « leaders d'opinion positive » laisse perplexe : les acteurs ont semblé exprimer un certain intérêt pour le projet, mais cet intérêt existait déjà au préalable. Ce type de rencontres serait-il susceptible de créer une forme d'émulation collective ou bien de renforcer une acculturation interne au « milieu » rennais dominant, peu diversifié, se croisant et recroisant d'une instance à l'autre⁷⁶. Quant aux ateliers participatifs, sorte de diagnostics habitants minimaliste, il n'est pas nécessaire ici de rajouter davantage aux analyses dont ce type de dispositifs ont fait l'objet.

⁷⁶ On peut d'autant mieux le qualifier comme tel que nous en faisons nous-même partie, contribuant à sa propre reproduction.

Le lendemain même de l'atelier a lieu en comité de pilotage un second point de communication. Le travail graphique sur l'opération va débuter en octobre, l'agence graphique a été sélectionnée. Le blog retraçant la concertation est en cours de réalisation. La collectivité affiche alors son souhait de multiplier les supports après une année 2011 considérée comme « blanche » dans ce domaine : « L'enjeu, c'est d'installer un climat de communication, une toile de fond sonore avec des temps forts »⁷⁷. Les deux communications sont pour autant différenciées, œuvre là encore de la structure du partenariat. Gares & Connexion travaille de son côté déjà sur la préparation d'une exposition sur le P.E.M., objet de débat quant au site qui l'accueillera. Le financement de cette concertation fait là encore l'objet d'ajustement interne aux partenaires : Gares & Connexions se charge de la réalisation des procédures communes, mais Rennes Métropole demeure le porteur politique. Gares & Connexions prépare déjà l'exposition, mais sont obligés d'avancer masqués dans un premier temps, pour ne pas avoir à attendre les financements qu'ils comptent l'imputer à la convention de financement de l'Avant Projet (AVP), de sorte que le Conseil Général participe à la concertation via sa participation à l'AVP. RFF, en revanche, n'y participera pas.

L'exposition est aussi le moment où réapparaît une des dimensions issues du travail de pré-projet avec l'équipe FGP : la grande hauteur, dont il s'agit d'affirmer les intentions sur plusieurs opérations, la rendre qualitative et durable.



En mars, le thème global retenu au final, porte sur la construction sur les enjeux du contrat de pôle, qui sera appuyé sur des présentations et des « kakémonos ». Des débats ont lieu à cette occasion autour de l'*imagibilité* du P.E.M. : faut-il ne laisser qu'une image TGV, ou plutôt centrer « l'accroche » sur le fait générateur du PEM (évolution des trafics TER, métro, cars) ? L'identité visuelle d'EuroRennes n'est par ailleurs toujours pas avancée⁷⁸. La communication doit aussi s'articuler avec les procédures de concertation contiguës, comme celle de la nouvelle ligne de métro. Ici encore, les intérêts respectifs refont surface : la Région regrette que le caractère national ne soit pas développé, alors que l'offre de transport de la gare, c'est l'interface entre la Bretagne et les grandes villes françaises (concept BGV, associé à LGV), RFF regrette une carte qui accroche le PEM au réseau Européen et le fait plus largement qu'à force d'intermodalité, la gare ferroviaire s'efface... Les partenaires défendent

leurs intérêts dans l'expo, mais l'ensemble se questionne sans solution sur la manière de « vendre » le PEM. C'est aussi un temps de marketing du projet, avec l'exhibition du travail

⁷⁷ Jean De Legge. D'autres pistes vont dans ce sens, comme la commande à « Vivement lundi » d'un documentaire... filmant les réunions des comités techniques et de pilotage !

⁷⁸ Quelques mois plus tard, à l'occasion de l'évènement VivaCités, on fera appel aux prestations d'un consultant, Alain Renk, pour avancer sur « l'identité visuelle d'EuroRennes ».

de la sémantique architecturale au service de l'urbanisme : signaux urbains, fleuve ferroviaire, l'architecture comme forme urbaine, couture nord sud.



Les débats autour de la Charte graphique seront du même ordre : le service communication de l'agglomération aurait privilégié la charte EuroRennes plutôt que le vert mousse retenu. Gares & Connexions oppose une fin de non-recevoir : EuroRennes est certes de plus en plus présent, mais le PEM doit conserver son identité. La DREAL renchérit considérant que si on affiche de plus en plus EuroRennes, cela dépasse la seule compétence des instances de coordinations P.E.M. Mais la couleur verte pose aussi problème à la région, qui aurait souhaité que la communication PEM se fasse dans la continuité de BGV (orange / jaune). Gares & Connexion obtient au final la validation de la plupart de ses propositions.

La préparation de cette exposition est une occasion singulière de réaffirmer les qualités propres du projet que les acteurs relisent à leur propre niveau. Le débat sur la visibilité de la gare régionale (BGV) et la porte d'entrée de la Bretagne (TGV) sont issus de réactions suscitées par des positions de puces, de photos qui donnent lieu à des débats de fond que l'on aurait pu penser achevés... Au final, l'exposition constitue un temps de remise à plat du contenu même du projet, révélant fortement que le partenariat n'implique pas un projet commun. En mai, un cabinet conseil, Art Scénic, est retenu et prend en charge la scénographie de l'exposition. Il propose différents dispositifs dont des livres d'or, frise chronologique, écran LCD... Sa vision par BD sera refusée par un élu qui propose davantage le recours à la maquette 3D urbaine (fascination pour le modèle lyonnais !), et finalement bien intégrée aux visuels retenus.

A partir de quelques idées simples, très schématiques dont il ressort qu'ils constituent les fondamentaux du programme à ce stade : les flux démultipliés à grande vitesse, l'intensification des échanges entre les modes de déplacement à l'horizon 2020, les liaisons interurbaine, le « coeur ferroviaire » agrandi, l'intermodalité au coeur du projet, et la gare au coeur du cour du projet EuroRennes.



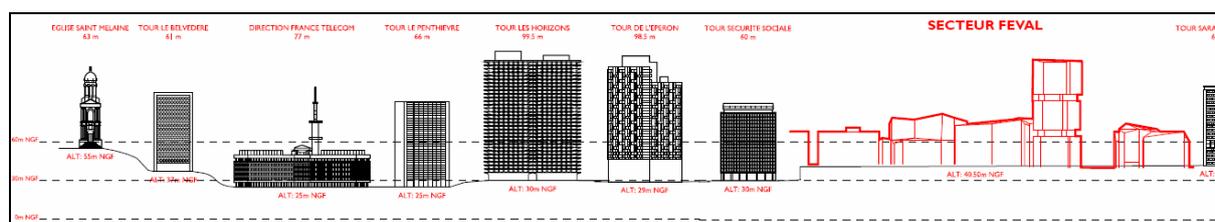
Des vidéos (dont l'une sur l'histoire de la gare de Rennes de 1800 à 2020), modélisations animées du projet de PEM, seront diffusées à cette occasion, réalisées Gares & Connexion, et appuyée sur une maquette physique. L'exposition sera diffusée en simultanée dans le hall de Rennes métropole et dans la gare, après plusieurs reports de dates d'inauguration du fait de l'allongement des

temporalités de la signature du contrat de pôle.

Les axes du projet sont bien présents, mais aucun discours ni signature spécifique, unique, n'a été possible. Les prochaines échéances seront, après la signature du contrat de pôle et une première réunion publique plutôt houleuse le 22 octobre, suivie de des réunions thématiques (taxis, commerçants..) et de la communication de ces supports au SIMI (novembre 2012), à Paris.

2.4 Hors-champs. Féval, la « grande hauteur » et le serpent de mer de l'attractivité économique.

En matière de fantasmes et mythologies, la « grande hauteur » fait sans doute effet sur EuroRennes ce que firent en leur temps les « quartiers d'affaire » dans les agglomérations européennes dans les années 1980-1990. Sans doute la « passion » d'un des élus de la ville de Rennes pour la ville de New-York n'y est pas pour rien au point de présenter le futur parking verdi de l'actuelle gare comme un Central Park... Issu directement des propositions du groupement FGP, la grande hauteur est autant arrivée que disparue tout au long de la chronique de cette opération, se cristallisant à travers les îlots Féval et Beaumont. Un de ses dérivés lointain fut le débarquement à l'institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes d'une journée consacrée... à « la grande hauteur », d'un numéro spécial que lui consacra la revue locale Place Publique. Concrètement, l'îlot Féval, dont la consultation fut lancée en novembre 2012, vise à réaliser un programme mixte composé entre autre d'un cinéma d'Art et d'Essai. L'annonce de la réduction du nombre de place à 900 fixées comme un « invariant » fut l'occasion d'un vif débat interne aux élus de la ville de Rennes et de l'agglomération, soumis à l'arbitrage du Maire en dernier ressort. La composition de cet îlot, estimé ou voulu « exemplaire », fera l'objet d'une promotion soutenu au SIMI. Il fait suite aux études du bureau Cushman & Wakefield qui avaient alors réalisé un certain nombre de préconisations pour la programmation commerciale de la centralité rennaise recomposée.



La « skyline » (cahier des prescriptions architecturale, consultation promoteur)

Sur cet îlot, la tour Féval d'abord culminant à 120 mètres, dû prendre des mesures plus modestes de 88 m en raison de multiples paramètres dont la vue trop imprenable sur la prison des femmes et les incertitudes de la venue concrète des promoteurs et investisseurs parisiens. Cette tour isolée mais intégrée, point culminant accompagnant le fleuve ferroviaire et participant à la couture urbaine, illustre une des difficultés majeures d'EuroRennes, de faire correspondre à l'ampleur de ses ambitions une réalité métropolitaine.

Cette tour avait déjà soulevé de vifs débats mi-2001, lorsque dans le cadre de la modification du SCOT et du schéma de développement commercial, le président du syndicat mixte du SCOT et la chambre des métiers ont l'ensemble des acteurs de la grande distribution dans l'objectif de faire un point sur le projet EuroRennes. Le même mois (juin), Philippe Gazeau présentait une évolution majeure du secteur Féval : la tour passe de 120m à 88m, à cause d'une servitude aéronautique. La Direction Générale de l'Aviation Civile ayant indiqué que cette servitude n'allait pas être assouplie, et pouvait même devenir plus contraignante à l'avenir. Ces 88m correspondent à une hauteur de construction de 125m NGF. Suite à cette limitation, la difficulté réside dans la reconfiguration de l'aménagement, pour conserver les 30 000 m² de SHON pour le preneur.

Même plus basse, la tour conserve sa qualité de signal. Elle est construite sur un promontoire à l'intersection de la rue Féval, au bord du réseau ferré. De la même manière, la corniche qui relie les entrées sud et nord de la gare à la rue de l'Alma va favoriser cette notion de tour axée sur un système de circulations intensives.

La nouvelle configuration de la tour a alors amené à reconsidérer les deux îlots qui la constituent, avec un système de grande hauteur à l'articulation de la corniche et de la rue de l'Alma, et une partie plus basse séparée par un porche, qui va à la fois séparer et relier les deux parties de la tour.



Visuels non-officiels du projet de tour

Le secteur Féval fait partie de l'ensemble Féval-Blériot-Trigone, et forme à ce titre une homogénéité de volumétrie, de traitement de façades et de programme (occupation majoritairement tertiaire). La volumétrie sera reprise pour les deux autres îlots avec la même idée : ne pas envisager l'îlot comme un bloc compact, mais de travailler le creusement, la fragmentation et l'évidement, par des failles paysagères. L'accolement de bâtiments crée une entité cohérente, un super-îlot architectural. Il allie forte densité à l'homogénéité de façade et d'architecture. Des images ont circulé, produite par Louis Paillard puis finalement retirée....

Les ambiances sur Féval, sont basées sur la transparence et la translucidité, avec des matériaux capables d'absorber et de restituer les ambiances climatiques, atmosphériques et lumineuses. Le promoteur, intéressé par la Tour Féval, fut déçu : pensant être le plus haut, la servitude fut une désillusion pour lui. Un débat s'engagea dans les mois qui suivirent, pour développer aussi de la grande hauteur sur le secteur Beaumont, ce qui s'avéra impossible pour un opérateur économique.

VI. De la création de la ZAC au Contrat de pôle : EuroRennes et le P.E.M. en fiche-synthèse.

Cette partie du rapport présente une brève synthèse des périmètres concernés par la reconfiguration du site Gare, des deux opérations emboîtées de la ZAC Eurorennes et du PEM.

1. Les sites d'aménagements de la ZAC EuroRennes

Le périmètre du projet PEM s'inscrit dans celui, plus large, de la ZAC EuroRennes, dont le dossier de création a été approuvé par délibération du conseil communautaire de Rennes Métropole du 18 novembre 2010, malgré les réticences de l'opposition municipale. Ce périmètre fait suivre au *site stratégique d'aménagement* « Gare de Rennes » qui avait été déclaré d'intérêt communautaire par délibération le 23 avril 2009.

1.1. Programmation estimative

	SHON	
Programmation prévisionnelle (2012-13)	Immobilier tertiaire	120-180 000 m ²
	Commerces, services, loisirs	40 000 m ²
	Activités et équipements	4-12000 m ²
	Offre d'hébergement (hôtel...)	10-15 000 m ²
	Logement	De 600 à 1000

1.1. Spatialité de la ZAC

Le périmètre de la ZAC EuroRennes couvre une superficie de 58 ha, centrée sur le site de la gare de Rennes ; il intègre une multitude de petits secteurs, dont cinq secteurs opérationnels :



L'îlot Paul Féval : il accueillera le principal ensemble de bâtiments du programme tertiaire de la ZAC. C'est un secteur stratégique, situé au croisement de l'axe Alma-Fréville et du faisceau de voies ferrées (Est-Ouest), intégré au « paysage construit ». Parmi les bâtiments constitutifs de ce secteur, il est envisagé d'implanter une tour identifiant le lieu sur la rue de l'Alma, dont les aléas ne se comptent plus (annoncée puis disparue...). Ce sera désormais un groupe de 3 immeubles réalisés par 3 architectes sous la direction du groupe de promotion immobilière Giboire incluant un Cinéma d'art et d'essai. Les parkings en sous-sol seraient ouverts sur les voies de chemin de fer. Les connexions piétonnes seraient conçues pour permettre un franchissement Nord-Sud entre la corniche sur rails et le centre pénitentiaire.

L'îlot Trigone : situé sur la rive Sud du boulevard du Colombier et à l'Ouest du pont de l'Alma, s'y trouve l'actuel parking des employés de la Poste. Une programmation mixte

ainsi que la réalisation de trois immeubles tertiaires y sont prévus, auxquels s'ajoute une liaison avec le P.E.M via un passage entre le square du Colombier et le boulevard Beaumont, ainsi que des parkings en souterrain.

Le site des Français Libres : au croisement des boulevards Solférino, René Laennec, de la rue Lucien Decombre et en contrebas du Pont Saint-Hélier, qui accueillera un bâtiment longeant le boulevard de Solférino ainsi qu'une façade sur parc.

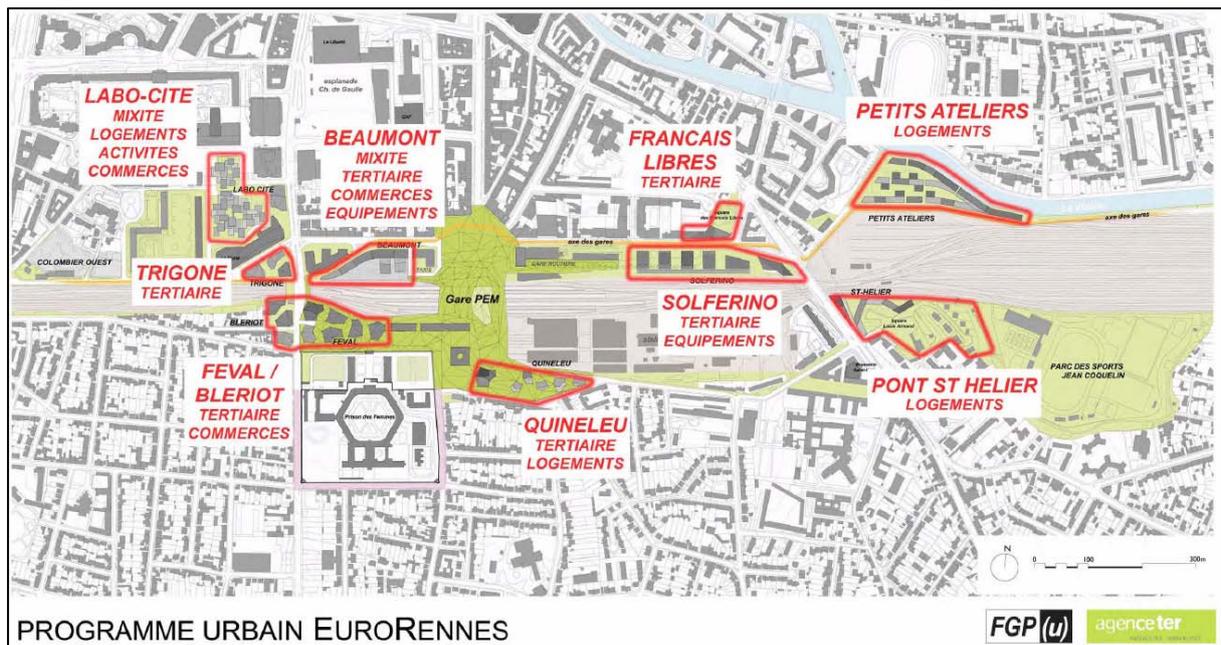


L'îlot de l'angle Quineleu-Châtillon : il devrait être un des premiers terminés avec un programme hôtelier pour les personnels roulants du rail, en transit à Rennes, ainsi qu'une programmation à plus longue échéance de logement (R+7 sur le secteur Quineleu). Ci-contre, le bâtiment de la future Résidence hôtelière (Agence Alain Lagadec).

Les Petits Ateliers : ce secteur, intégrant le quai sur la Vilaine dans les promenades paysagères de la ZAC, a déjà accueilli dans le cadre du projet le nouveau centre de (CCR) et la Centrale sous-station (CSS), dans le cadre du plan de restructuration du réseau des chemins de fer français (architecte : Alain Le Houedec)



Ce CCR-CSS de Rennes constitue le poste de commandes ferroviaires du Grand Ouest (LGV Paris-Rennes et LGV Paris-Bordeaux), prenant la suite du poste de commande construit en 1941, rénové en 1964 et aujourd'hui saturé. Sa construction doit permettre, en lien avec la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire, d'accompagner l'augmentation du trafic ferroviaire TGV et TER, estimé à 400 trains par jour dès 2017..



2. Périmètres, maîtrises d'ouvrages et projet de P.E.M.

Le pôle d'échange multimodal constitue un seul projet. Cependant, sa réalisation demande la conjugaison des ouvrages, des compétences et des périmètres. L'équipement doit émerger d'un montage complexe décliné en 3 enjeux, 18 ouvrages réalisés par 4 maîtres d'ouvrage et 7 financeurs. A cela, il convient d'ajouter l'articulation avec les travaux de la ligne B du métro, directement concernés par la réalisation du paysage construit.

Note : le plan des maîtrises d'ouvrages n'est pas celui des domanialités futures

2.1 Caractéristiques du projet de PEM.

Le contrat de Pôle s'appuie dans les axes de programmation, sur les principes de l'étude pré-opérationnelle. Le projet prévoit un réaménagement global de l'ensemble de la gare actuelle de Rennes avec 4 axes de travail :

Axe 1 : le réaménagement du bâtiment voyageur au prisme de l'intermodalité

Le projet prévoit une réorganisation complète du bâtiment voyageurs afin d'augmenter ses capacités d'accueil et d'offrir un espace lisible. Pour se faire, le projet prévoit la création d'une salle d'échanges intermodale au niveau -1 (26,50), en relation directe avec la ville, la gare routière, les deux lignes de métro a et b et le passage sous voies de la gare. L'organisation d'un hall départ/arrivée sera mise en place sur l'actuelle dalle voyageurs, au-dessus des voies des trains. Il sera mis en place de multiples dispositifs de liaisons verticales, escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs lisibles et dimensionnés entre la gare haute et le paysage construit, dans la lumière naturelle. En effet, la toiture sera aménagée d'un film transparent dit « ETFE » permettant à la lumière naturelle de traversée l'ensemble de la gare jusqu'au niveau -1.

Les espaces d'accueil et de services seront augmentés. Les espaces commerciaux de la gare seront restructurés et l'offre commerciale sera augmentée afin de répondre aux nouveaux besoins. La station de taxi sera réaménagée au nord de la gare afin de répondre aux attentes des professionnels.

Axe 2 : le réaménagement des quais et de leurs accès face au « capacitaire »

Afin d'obtenir une qualité d'accueil à la hauteur des flux attendus, les accès aux quais seront élargis. Egalement, des rampes d'accès et des ascenseurs seront créées. Le quai E sera allongé pour permettre l'accueil des Trains à Grande Vitesse (TGV). Nécessaire aux besoins d'accueil des trains en phase travaux, un nouveau quai sera créé au sud de la gare, le quai F. Celui-ci permettra l'accueil des Trains Express Régionaux (TER). L'actuelle galerie souterraine sera allongée pour permettre son accès.

Axe 3 : la gare routière et la réorganisation des mobilités.

La gare sera modifiée afin d'améliorer le cheminement, notamment d'un point de vue sécuritaire. Se situant actuellement du côté du parking Nord-Gare, les emplacements de stockage des cars seront déplacés face aux voies. L'espace d'accueil de la gare routière sera déplacé dans le bâtiment voyageurs. Le programme du PEM est aussi complété d'aménagements englobés dans la ZAC EuroRennes, avec la modification de boucles

d'accès pour les riverains, une spécialisation du Nord de la Gare pour les transports en commun, et le reports des véhicules sur le Sud, une réorganisation et une extension de l'offre de stationnement au sud du PEM incluant une dépose minute

Axe 4 : l'enjeu urbain (« paysage construit »).

Le projet urbain EuroRennes est axé autour du PEM, de ses évolutions futures, ainsi qu'autour des autres modes d'échange, totalisant 128 000 voyageurs/jour à l'horizon 2020. A partir de ces évolutions déterminantes, le dossier de création de la ZAC EuroRennes a prévu de proposer une offre urbaine et des aménités inscrivant l'urbanité dans le mouvement. D'où une vaste « colline plantée », il s'agit d'un large espace public, aisément accessible depuis le nord et le sud ainsi que depuis la gare, qui offrira à la population et aux voyageurs un panorama inédit sur le paysage urbain rennais. Cet espace intégrera différents cheminements (accès pour les personnes à mobilité réduite, rampes, emmarchements, etc.) ainsi que des espaces de terrasse et d'assise (plateformes, gradins, bancs, etc.). Les espaces plantés seront couverts d'une végétation basse mais riche et variée (lande composée d'arbustes, de vivaces et de graminées). Certains espaces seront aussi traités en pelouse pour permettre au public de s'installer sur la végétation. Mais aussi une nouvelle entrée sud de la gare développée sur les niveaux 37 et 41

A ces 4 enjeux majeurs, se rajoutent deux enjeux transversaux qui se sont surimposés au fur et à mesure, entre autres sous l'effet de l'irruption des directives règlementaires : l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et l'enjeu de sûreté / sécurité, tous deux s'étant invités dans les études de conception, l'AVP et le PRO.

2.2 Maîtrises d'ouvrage et nature des opérations à mener

Quatre périmètres de maîtrise d'ouvrage sont identifiés dans le périmètre du PEM, faisant pour chacun l'objet d'une convention de gestion :

Périmètre 1 : sous maîtrise d'ouvrage RFF, il concerne les travaux d'aménagement du souterrain, des quais et l'allongement du quai E,

Périmètre 2 : sous maîtrise d'ouvrage du SMGR/Département, il concerne le repositionnement des quais des cars de la gare routière et de son stockage,

Périmètre 3 : sous maîtrise d'ouvrage Rennes Métropole, il concerne la construction du paysage construit ouest et est, le lien urbain nord-sud, la salle intermodale nord interfacée avec le métro et l'entrée sud au niveau 41,

Périmètre 4 : sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares & Connexions, il concerne le réaménagement du Bâtiment voyageurs, des liaisons verticales entre la dalle et les quais, la création d'une salle intermodale au niveau 26.50 entre le souterrain ferroviaire et la station de métro de la ligne a, et la création d'un espace multimodal au niveau 30.

Bien que la salle intermodale au niveau 26.50 et l'espace multimodal au niveau 30 soient réalisés sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares & Connexions, les autorités organisatrices des transports, partenaires du PEM, ont convenu du statut spécifique de ces espaces et se sont engagées à en supporter collectivement les coûts futurs de fonctionnement.

La SNCF – Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage unique (MOAU) concernant certaines procédures administratives relatives au PEM.

Si à l'échelle de leur propre opération, les maîtrises d'ouvrages disposent de leur propre OPC, les partenaires ont convenu qu'à l'échelle du PEM, les maîtrises d'ouvrages du PEM

désigneront un OPC référent de l'ensemble des aménagements. A l'échelle des projets urbains limitrophes (Métro, ZAC, plan de circulation), l'OPC référent du PEM assurera la coordination avec l'OPC urbain à désigner.

Enjeux	Ouvrages	Maîtres d'ouvrage
Cœur ferroviaire	Réaménagement du N37	G&C
	Passage souterrain, quais, allongement voie E	RFF
	Couverture sur extension	G&C
	Réaménagement des bureaux du N34	G&C
	Accès à la dalle et au 5 ^{ème} quai	G&C
	Rachat des bureaux Nord	G&C
Intermodalité	Espace multimodal N30	G&C
	Salle intermodale N26.50 (ERP gare)	G&C
	Espace intermodal N26.50 (ERP ligne A)	RM
	Zone taxis	RM
	Parc vélo Nord	RM
	Réorganisation de la gare routière	CG35
Liaison urbaine et paysage construit	Liaison urbaine	RM
	Paysage construit	RM
	Bâtiment sous paysage construit côté ouest	G&C
	Couverture liée au paysage construit	G&C
	Parvis Nord	RM
	Entrée Sud (n.41)	RM

Maîtrises d'ouvrages et enjeux de recomposition du site

A l'échelle des projets d'aménagements ferroviaires du site de Rennes sous maîtrise d'ouvrage RFF et maîtrise d'ouvrage SNCF, une structure de coordination des maîtrises d'ouvrages ou de leur(s) mandataire(s) sera mise en place pour s'assurer de la compatibilité globale des travaux et de l'exploitabilité de la gare.. Cette organisation sera décrite dans une convention d'organisation des maîtrises d'ouvrage.

Le statut de Rennes Métropole, encadré par le contrat de pôle, est celui de « référent » du PEM, censé assurer la cohérence entre les maîtres d'ouvrage du projet et veiller à la cohérence de l'ensemble du projet. Il a pour mission de centraliser et de diffuser l'ensemble des informations concernant l'avancée globale du projet de PEM auprès des signataires et de veiller au suivi et à la coordination des opérations. Il est chargé d'organiser les réunions du comité technique de suivi et du comité de pilotage.

2.2. De la réalisation à l'aménagement : les deux phases du projet

Une première phase permettant la réalisation dans le cadre du P.E.M. des réaménagement du bâtiment voyageur, les travaux sur les quatre quais existants avec la création de rampes, d'escaliers mécaniques (en option) et d'ascenseurs entre les quais et le passage souterrain, l'allongement du quai E, la réalisation du paysage construit côté ouest et du lien urbain nord-sud, l'agrandissement de la partie sud de la salle intermodale. Cette phase doit permettre dans le cadre de la ZAC EuroRennes de réaliser une première phase de construction de l'offre de stationnement au sud du PEM, incluant une offre Vélos ainsi qu'une première phase d'aménagement du plan de circulation. Date

prévisionnelle de livraison de ces ouvrages : fin 2017.

La seconde phase, *d'aménagement* du P.E.M., passera par la réalisation du paysage construit côté Est, l'agrandissement de la partie nord de la salle intermodale, la création des liaisons verticales entre la dalle et le quai sud (quai F), l'aménagement du parvis sud, la réorganisation de la gare routière, l'aménagement des zones taxis et modes doux. Egalement cette phase sera l'occasion, dans le cadre (non-exclusif!) de la ZAC EuroRennes de construire l'offre de stationnement au sud du PEM, et d'engager la seconde phase d'aménagement du plan de circulation. L'horizon d'achèvement de cette phase est 2020.

2.3. Pour suivre, les temporalités à venir....

Une démarche d'adaptation du programme du PEM au projet urbain EuroRennes s'est alors engagée en 2010 pour aboutir à un programme fonctionnel et urbain partagé par l'ensemble des partenaires. La perspective de réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Rennes a fait l'objet d'un dossier d'esquisse fin 2012. La concertation obligatoire a été menée par les acteurs publics du 19 juin 2012 au 30 avril 2013. En parallèle, la collectivité menait ses études techniques d'avant-projet (AVP) de septembre 2012 à juin 2013 en lien étroit avec la réalisation d'une étude d'impact. L'enquête publique, portant sur la cession des terrains et la DUP du projet de PEM s'est déroulée de décembre 2013 à janvier 2014 (la DUP a été déclarée fin juin 2014).

En termes de temporalité du projet, les travaux du P.E.M. proprement dit débuteront au 1er trimestre 2015. La livraison de la première phase du pôle d'échanges multimodal est prévue pour 2017. La première phase du projet traitera le réaménagement du bâtiment voyageur, la redistribution des espaces du hall, la création d'une salle intermodale, le doublement des accès aux quais et l'allongement d'un quai, l'augmentation de l'offre de stationnement au sud de la gare, la réalisation du paysage construit côté ouest

Pour la seconde phase, prévue pour 2020, la programmation est composée de la réalisation du paysage construit côté Est, l'agrandissement de la salle intermodale, la création de liaisons verticales entre la dalle et le quai sud, l'aménagement du parvis sud de la gare, la réorganisation de la gare routière et l'aménagement des zones de taxis et des modes doux.

Bibliographie

- Albrechts L., Healey P., Kunzmann K.R., 2003, « Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe », in *Journal of the American Planning Association*, vol. 69 n.2, p. 113-129.
- Arab N., 2001, « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception », in *Espaces et sociétés*, n° 105-106, pp. 57-81.
- Arab N., 2007, « Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme », in *Management & Avenir*, 2/2007, n° 12, pp. 147-164.
- Ascher F., 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, Edition de L'Aube, 110 p.
- Ascher F., 2008, *Les nouveaux compromis urbains : lexique de la ville plurielle*, éditions de l'Aube, 141 p.
- Biau V. & Tapie G. (dir.), 2009, *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Marseille, Parenthèses, 222 p.
- Bourdin A., 2001, « Comment fait-on la ville aujourd'hui », in *Espaces et sociétés*, n° 105-106, pp. 147-166.
- Bourdin A., Lefeuvre M.-P., Mélé P.(dir.), 2006, *Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance*, Descartes & Cie, Les Urbanités, Paris, 316 p.
- Bourdin A., 2009, *Du bon usage de la ville*, Descartes & Cie, 174 p.
- Bourdin A., 2010, *L'urbanisme d'après crise*, Editions de l'Aube, 140 p.
- Bourdin A., 2012, « L'expertise réflexive est la vocation actuelle de la sociologie », *revue SociologieS* [En ligne].
- Campagnac E. (dir.), 1992, *Les grands groupes de la construction : de nouveaux acteurs urbains*, l'Harmattan, 204 p.
- Chalas Y., 1998, « L'urbanisme comme pensée pratique. Pensée faible et débat public », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 80-81, pp. 205-214.
- Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Antropos, Economica, 206 p.
- Chemetoff A., 2008, « Il n'y a pas de grands projets urbains », in Francis Cuillier (dir.), *Les débats sur la ville vol. 7. Fabriquer la ville aujourd'hui*, Editions Confluences, pp. 83-107.
- Collectif (Club des maîtres d'ouvrage d'opérations complexes), 1997, *L'aménageur urbain face à la crise de la ville*, Editions de l'Aube, 254 p.
- Dormois R., 2008 « Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines post-keynésiennes », in *revue Métropoles*, n° 4 [En ligne].
- Epstein R., 2005, « Gouverner à distance. Quand l'Etat se retire des territoires », *revue Esprit*, pp. 96-112.
- Genestier Ph. (dir.), 1996, *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville comment ? Pour qui ?*, La Documentation Française, 275 p.
- Harvey D., 2012, *Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution*, Editions Verso, 206 p.
- Healey P., 2003, « Collaborative Planning in Perspective », in *Planning Theory*, vol. 2, pp. 101-123.
- Healey P., 2006b, *Collaborative Planning : Shaping Places in Fragmented Societies*, Palgrave Macmillan, Second Edition, 368 p.
- Lacaze J.P., 2012, *Les méthodes de l'urbanisme*, 6^{ème} édition, PUF, 128 p.
- Lévy A., 2006, « Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? L'exemple de la ZAC Paris Rive Gauche », in *Revue Esprit*, novembre 2006, pp. 61-76.

- Lindblom C.E., 1959, « The Science of "Muddling Through" », in *Public Administration Review*, Vol. 19, No. 2, pp. 79-88.
- Mélé P., Lefeuvre M.P., Bourdin A. (dir.), 2006, *Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance*, Descartes & Compagnie, Paris, 316 p.
- Merlin P., 2013, *L'urbanisme*, collection Que-sais-je, 10ème édition, PUF, 110 p.
- Motte A., 2005, *La notion de planification stratégique spatialisée (Strategic Spatial Planning) en Europe (1995-2005)*, Paris, PUCA, 90 p.
- Oblet Th., 2005, *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection « Le lien social », 306 p.
- Paquot Th., 2010, *L'urbanisme c'est notre affaire !*, L'Atalante, 128 p.
- Pinson G., 2006, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, vol. 56 (4), pp. 619-652.
- Pinson G., 2009, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 420 p.
- Scott A. J., 2007, « Capitalism and Urbanization in a New Key? The Cognitive-Cultural Dimension », in *Social force*, vol. 85, pp. 1465-1482.
- Simmons M., 1999, « The revival of regional planning: government intentions: local reality? », in *Town Planning Review*, n° 70, pp. 159-172.
- Toussaint J.-Y., Zimmermann M., (dir.), 2001, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Coll. Sciences Appliquées de l'INSA de Lyon, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 294 p.
- Tribillon J.F., 2002, *L'urbanisme*, La Découverte, Paris, 122 p.
- Wachter S., 1998, *Économie politique de la ville. Les politiques territoriales en question*, Paris, l'Harmattan, 205 p.
- Zepf M. (dir), 2004, *Concerter, gouverner, concevoir les espaces publics contemporains*, Lausanne, PPUR, 175 p.
- Zepf M., 2009, « L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence », in *Tracés. Revue Suisse d'aménagement*, n° 13-14, pp. 13-15.
- Zepf M. & Andres L. (dir.), 2011, *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Lausanne, PPUR, 310 p.
- Zepf M. & Andres L., 2012, « Vers de nouvelles articulations entre plan territorial, plan d'urbanisme et projets urbains », in *Géocarrefour*, Vol. 87, pp. 71-73.

Table des matières

CHAPITRE II : GARE, PARTENARIAT ET STRATEGIES METROPOLITAINES.....	78
Introduction générale : un projet de pôle d'échange comme révélateur des mutations de l'action collective.....	81
1. Indéfinissable urbanisme	81
2. Méthodes, objets et paradigmes	82
3. La planification urbaine en révision	83
4. Un contexte (probablement) incertain.....	84
5. Projet : trois modèles pour penser les mutations de l'action	85
Conclusion : un régime de la production urbaine à requalifier	87
I. Rennes en mouvement(s) : à la genèse d'une stratégie métropolitaine	88
1. La lente maturation d'une stratégie à caractère métropolitain.....	89
2. Une « nouvelle ambition » économique et le tournant des mobilités.....	89
3. Des ambitions stratégiques pour le « secteur gare »	91
3.1. Produire l'unité d'un nouveau quartier	92
3.2 TGV/LGV : un site crucial pour un changement d'échelle	94
II. EuroRennes : objet-enjeu de l'affirmation partenariale d'une capitale régionale.	96
1. Le « site gare » : relance et aboutissement d'une série de projets.....	96
1.1. Une dichotomie héritée.....	97
1.2. Les moteurs du projet dans les années 1980-1990.....	97
1.3. Un groupe de réflexion entre collectivités et acteurs économiques locaux.....	98
1.4. Des objectifs marketing, économiques et urbains.....	99
1.5. Une politique de maîtrise foncière à la base d'une nouvelle opération.....	101
2. Réaliser la métropole en gare.....	102
2.1 La stratégie politique et le débarquement de la LGV.....	103
2.2. Légitimité de l'expertise et genèse du partenariat.....	104
2.3 De nouveaux axes, centrés sur la fluidité et les mobilités.....	106
2.4. De <i>l'urbain</i> , vers la <i>mobilité</i> : l'alignement d'une politique urbaine	106
III. Site gare : logiques et dynamiques d'une « mise en partenariat ».....	108
Introduction : « Quartier de gare », « EuroRennes », précisions sémantiques, méthodologie et dispositif opérationnel.....	108
1. Composer, s'ajuster : le tissage d'une forme de coopération.....	110
1.1. Effet catalyseur et conditions favorables d'une mise en projet.....	110
1.2. Des tactiques politiques au sein de l'organisation	112
1.3. Des divergences surmontées par une répartition organisationnelle des points de discussion.....	113
1.4 Fonder la consistance urbaine du projet, une nouvelle stratégie territoriale ?	114

1.5. Face à l'incertitude : d'une maîtrise affichée aux méthodes d'un urbanisme adaptatif.....	115
2. Le partenariat en ses acteurs : intérêt, rôle et motivations.....	116
2. 1. L'Etat : entre intervention foncière et refonte du périmètre des mobilités....	117
2.2. La construction d'une légitimité par l'expertise du département et le Syndicat Mixte de Gestion de la gare routière.....	119
2.3. Rennes Métropole et la Ville de Rennes : parier sur les dynamiques de mobilité et de centralité économique.....	120
2.4. Mise au norme et valorisation foncière : attentes et registres d'intervention de Réseau Ferré de France	122
2.5. SNCF, Gares et Connexions : entre valorisation de foncier, enjeux capacitaires et prestation de service.....	122
2.6. Région Bretagne : le P.E.M., instrument de diffusion et de raccordement à la Grande vitesse	123
IV. Construire le commun. Le « P.E.M. » comme espace partagé à ressources multiples.....	125
1. L'établissement d'un cahier des charges, premier acte partenarial.....	125
1.1. Maîtrise foncière : l'articulation plutôt que l'innovation au cœur de la programmation urbaine.....	126
1.2. Un travail de <i>convergence différenciée</i> des acteurs ferroviaires	128
1.3. Des objets instables de persuasion et compromis : le cas de la gare routière.	129
2. L'étude prospective : l'émergence du pilotage de la Communauté d'agglomération	130
3. Un objet verrou « achronologique » : la prison des femmes	132
3.1 Un potentiel foncier significatif.....	132
3.1. Accessibilité, vues et sécurité : les déclinaisons d'un rapport de force.....	133
3.2. Composer avec les potentiels d'actions et parier sur l'avenir.....	135
4. Le « pré-programme » : de la définition d'une méthode de conduite du partenariat à la maturation itérative d'une opération.....	136
4.1. Convention de groupement et élaboration d'un cahier des charges : l'émergence d'une méthode collective de travail.....	136
4.2. Le choix « épaulé » de l'équipe Secchi Vigano pour l'étude prospective.....	137
4.3. Pré-programme : une première phase de spatialisation et de « temporalisation ».....	140
4.4. Franchissements et « boucles de desserte » : la mise en scénarios.....	141
4.5. Un traitement de la complexification des problématiques par des ateliers thématiques.....	144
4.6. Le nouvel horizon du Contrat de pôle.....	147
4.7. Le basculement doublement accéléré vers la « stratégie opérationnelle » : un pur acte politique.....	147
V. DES ESQUISSES AU CONTRAT DE PÔLE : LE PARTENARIAT EN SES EPREUVES.....	150
1. Faire la ville à partir du mouvement : la base de la proposition de l'équipe FPG...	151
2. Partenariat et « points de blocage »	155
2.1. L'étude de pré-projet : l'émergence d'un partenariat à double pilotage.....	156
2.2. Un processus de stabilisation des relations entre les acteurs	158
2. 3. La construction du discours commun : une mise à l'épreuve du partenariat.	159
3. Petits exercices de partenariat : du difficiles arbitrages entre économie, qualité architecturale et dimension fonctionnelle du projet.....	160

3.1. Financement partenarial : le projet en ses petits objets de conflit.....	160
2.2. Le développement durable et ses bifurcations fortuites.....	165
2.3. Exposition, ateliers créatifs et participatifs : l'impossible projet commun ?....	169
2.4 Hors-champs. Féval, la « grande hauteur » et le serpent de mer de l'attractivité économique.	172
VI. De la création de la ZAC au Contrat de pôle : EuroRennes et le P.E.M. en fiche-synthèse.	174
1. Les sites d'aménagements de la ZAC EuroRennes.....	174
1.1. Programmation estimative.....	174
1.1. Spatialité de la ZAC	174
2. Périmètres, maîtrises d'ouvrages et projet de P.E.M.....	176
2.1 Caractéristiques du projet de PEM.	176
2.2 Maîtrises d'ouvrage et nature des opérations à mener	177
2.2. De la réalisation à l'aménagement : les deux phases du projet.....	178
2.3. Pour suivre, les temporalités à venir.....	179
Bibliographie	180
Table des matières	182



POPSU 2 – Rennes

Rapport final :

« Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers »
mai 2014

- Annexes -



Laboratoire ESO-Rennes,
Université Rennes 2
Place du Recteur Le Moal
35043 Rennes cedex

Sommaire

Annexe 1. Entretiens conduits avec des acteurs du projet	4
1. Entretien avec Christian Le Petit, Directeur général de l'aménagement urbain à Rennes Métropole.....	4
2. Entretien avec Antoine Monnerie, ancien chargé d'étude pour la ville de Rennes (aujourd'hui sur Euratlantique).	12
3. Entretien avec Valérie Lucas, chargée d'étude puis chargée d'opération pour Rennes Métropole.....	18
4. Entretien téléphonique avec Xavier Cornic, directeur de développement des gares de Rennes, Nantes et Orléans pour Gares et Connexions-SNCF depuis 2011.	33
5. Entretien avec Christian Bescond, directeur adjoint du service Infrastructures, sécurité et transports de la DREAL.	39
6. Entretien téléphonique avec Denis Kerourédan, responsable à la direction Bretagne-Pays de la Loire de RFF.	45
7. Entretien avec Régine Le Marchand du Conseil Général 35 (et SMGR).....	52
8. Entretien Anne Derrien Malecki, Région Bretagne, chargée de mission Schéma régional de mobilité.....	60
9. Entretien auprès de Michel Beuzon, directeur du centre pénitentiaire de Rennes et Mickael Garnier, directeur des services techniques du centre pénitentiaire de Rennes.....	71
10. Entretien auprès de Jean Louis Berthet, ancien directeur des services techniques de la ville de Rennes.....	82
Annexe 2 : lecture analytique de la documentation établie auprès de la Communauté d'Agglomération Rennes métropole	89
1. Documents concernant l'émergence et le diagnostic pré-projet.....	89
2. De la mise en scénario du diagnostic aux études complémentaires et pré-opérationnelles.	98
3. Les documents transversaux du projet.....	108
4. Les études pré-opérationnelles.....	114
5. Le choix de l'urbaniste de la ZAC.....	114
Annexe 3. Comptes-rendus analytiques des réunions suivies dans le cadre de l'élaboration du projet de Pole d'Echange Multimodal (P.E.M.)	116
1. Comités techniques (CoTech) P.E.M.....	116
2. Comités de Pilotage PEM	135
3. Equipe Projet EuroRennes	138
4. Comités de pilotage EuroRennes.....	147
5. Ateliers participatifs	157

Annexe 1. Entretiens conduits avec des acteurs du projet.

1. Entretien avec Christian Le Petit, Directeur général de l'aménagement urbain à Rennes Métropole.....	4
2. Entretien avec Antoine Monnerie, ancien chargé d'étude pour la ville de Rennes (aujourd'hui sur Euratlantique).....	12
3. Entretien avec Valérie Lucas, chargée d'étude puis chargée d'opération pour Rennes Métropole.	18
4. Entretien téléphonique avec Xavier Cornic, directeur de développement des gares de Rennes, Nantes et Orléans pour Gares et Connexions-SNCF depuis 2011.	33
5. Entretien avec Christian Bescond, directeur adjoint du service Infrastructures, sécurité et transports de la DREAL.	39
6. Entretien téléphonique avec Denis Kerourédan, responsable à la direction Bretagne-Pays de la Loire de RFF.	45
7. Entretien avec Régine Le Marchand du Conseil Général 35 (et SMGR).....	52
8. Entretien Anne Derrien Malecki, Région Bretagne, chargée de mission Schéma régional de mobilité.....	60
9. Entretien auprès de Michel Beuzon, directeur du centre pénitentiaire de Rennes et Mickael Garnier, directeur des services techniques du centre pénitentiaire de Rennes.....	71
10. Entretien auprès de Jean Louis Berthet, ancien directeur des services techniques de la ville de Rennes.....	82

1. Entretien avec Christian Le Petit, Directeur général de l'aménagement urbain à Rennes Métropole¹.

Quel était votre rôle sur ce projet ?

Moi, à l'époque, ça remonte à 2005-2006, j'étais directeur général des services techniques de RM, en charge des questions d'aménagements, de transports etc.... Je crois qu'à l'origine du démarrage, il y a eu une réflexion qu'on s'est faite avec Eric Decker de RM, directeur des études et de la programmation, en se disant que l'arrivée de la LGV à Rennes n'était pas décidée mais on sentait que c'était dans l'aire du temps, on connaissait la détermination des acteurs locaux, de la région, de l'agglomération pour y arriver ; On s'est dit que l'arrivée de la LGV aurait forcément des conséquences sur l'attraction de son territoire, son attractivité mais aussi sur l'aménagement du quartier de la gare. Or, rien n'était en réflexion, personne n'en parlait, et il y avait même plus que ça : une opération d'urbanisme qui avait été décidée par la ville de Rennes (Quineleu gare sud), une ZAC avait été créée un urbaniste avait été choisi et la ville de Rennes était prête à aménager des terrains juste au sud de la gare. S'appuyant là-dessus, et aussi que la ville de Rennes depuis longtemps avait mené une action foncière, ça c'est une caractéristique ici, Rennes depuis 10-15 ans avait repéré le secteur de la gare comme secteur cible en disant que c'est un quartier qui devra muter et donc a concédé très régulièrement à des acquisitions foncières, soit à l'amiable soit par le droit de préemption.

¹ Le 1^{er} octobre 2012

Ça remonte à quelles années ces acquisitions foncières ?

Je ne sais pas, je crois fin du 20^{ème}, les années 1990. La ville a toujours été très anticipatrice sur la politique foncière que l'on a ici.

Voilà, on était dans cette situation : l'intuition que la LGV allait arriver et qu'il fallait réfléchir sur ses conséquences sur le quartier de la gare. Et puis ce qu'on a considéré comme un risque : un aménagement opérationnel qui partait sur une vocation uniquement habitat en disant qu'il fallait produire du logement...

Nous, ça nous a beaucoup interrogé et on allait voir nos collègues de la ville, la direction de l'urbanisme, et mon homologue de la direction générale des services techniques de la ville, Jean Louis Berthet à l'époque. Et on leur a dit qu'il faudrait geler l'opération d'urbanisme et mener une réflexion élargit, notamment aux acteurs du monde ferroviaire : SNCF, RFF, la région qui est autoritaire organisatrice en matière de transport ferré. Après quelques discussions, cette idée a été retenue, la ville a accepté, dans un premier temps en tout cas, de geler l'opération.

Ça s'est fait sans difficultés ?

Non, pas sans difficultés, au départ il n'y avait pas tellement de volonté de la part de la direction d'urbanisme de la ville d'arrêter l'opération, c'est clair. C'était un peu l'arbitrage dans un premier temps de JL Berthet qui a dit « il y a quand même une idée, il faut la piocher ». On s'est donc adressé aux élus, et en particulier à D.Delaveau qui était vice président en charge des transports à RM qui adhérer à ses idées. A ce moment là on est allé voir la région en disant nos convictions. La région n'est pas très à l'aise avec les problèmes urbains, par contre elle est très sensible aux questions de déplacements et en particulier ferroviaire. Toujours est-il que l'on s'est retrouvé sur ce début de dialogue à amener à provoquer une réunion qui a été fait sous l'égide du directeur de la DRE (Dréal).

C'était l'Etat qui avait la présidence de la réunion ?

Oui, enfin, la région avait été voir la DRE, comme la région a souvent besoin d'aller s'abriter sous l'aile de l'Etat sur ce genre de sujet. Du coup la DRE de l'époque a organisé une réunion technique, il me semble qu'elle n'était que technique, il n'y avait pas d'élus, et il y avait donc là tous les partenaires potentiels du sujet : l'Etat, la région, SNCF, RFF, département, SMGR, RM, ville de Rennes. La conclusion de la réunion a été de dire « oui, il y a un enjeu, mais ça ne peut pas être un enjeu uniquement transport, mais faut aussi que ce soit un enjeu d'urbanisme ». Tout le monde est tombé d'accord là-dessus, tout le monde avait des convictions plus ou moins étayées. La DRE, service de l'Etat, eux ils avaient bien compris, ils fondaient la dedans, nous c'était notre idée, puis les autres ils étaient moins à l'aise avec les problèmes d'urbanismes mais il y a un consensus très fort qui c'est fait ce jour là. Donc on s'est dit qu'il fallait que l'on propose à nos instances de décisions d'engager une étude qui sera sur les besoins de développement du PEM mais qui soit aussi une étude d'urbanisme qui situe ce PEM dans un développement urbain et dans le centre de Rennes. Evidemment à partir de là, la question à 100 balles c'était de savoir comment on fait ? Et là, silence dans les rangs, tout le monde attendait que ça se fasse mais personne n'était d'accord pour prendre l'initiative. A ce moment j'ai proposé, au nom de RM, « écoutez, nous on peut le faire, on va essayer d'écrire une esquisse d'un cahier des charges à proposer. Quelque chose qui pourra être l'esquisse finalement : « quel est l'étude, qui on va chercher, quelles sont les compétences, pour faire quoi ? » A ce moment là, comme d'habitude, à partir du moment où quelqu'un dit qu'il va bosser, tout le monde est d'accord. Voilà, c'est un peu comme ça que ça a commencé, à partir de là tout s'est enclenché, on a fait des propositions en travaillant avec nos techniciens, chacun dans ses instances, et ça c'est terminé avec une réunion avec les élus, toujours sous l'égide de l'Etat. D.Delaveau, était venu... me souviens plus trop, la région, Gérard Houellec, chaque représentant au meilleur niveau. Du coup on s'est engagé dans cette étude commune. Etude d'urbanisme qui, le premier enjeux était « qui allait

faire cette étude, à qui la confier ? », car assez traditionnellement sur ce genre de chose, les archi de la SNCF : Arep, JM Dutilleul, sont des partenaires assez naturelles, très poussés par la SNCF, car ils sont sur les rails avec l'habitude de bosser avec eux, et ce sont plutôt des bons, faut le dire, ils ont de belles références, ont fait beaucoup de projet... Enfin, on était quelques uns à penser que c'était quand même un peu embêtant d'avoir dès l'origine (même si on travaille très bien avec Dutilleul), mais ça me gênait beaucoup que dès le départ, l'un des partenaires soit impliqué aussi dans l'équipe de conception, car ça revient à ça. Finalement l'appel d'offre a été lancé, elle a été assez ouverte. Et l'urbaniste choisi n'a pas été Arep, ce fût Bernado Secchi et Vigano (studio 8-9). Il y a eu un groupement autour de Studio, avec un bureau d'étude PTV qui est bien reconnu en matière de mobilité, et puis il y avait également Effia qui est une filiale de la SNCF mais qui été très compétente sur la question du stationnement, c'est quand même sa spécialité. C'est une filiale de la SNCF mais en même temps, elle a aussi de la capacité à se gérer. Non mais on n'était pas en train de refuser tout partenariat avec la SNCF, ce que je ne voulais pas, on était un certain nombre, que toutes les billes soient dans la même main. Pour le coup quand on dit l'expression « regarder passer les trains » c'est ce qui nous serait arrivé.

N'était ce pas car vous aviez peur que l'enjeu capacitaire prôné par la SNCF prenne la main, au-dessus du projet urbain ?

Oui bien sûr il y a toujours ce risque. Et puis ce n'est pas seulement la SNCF, je vous l'ai dit en filigrane, c'est le partenariat, on est 8 : Etat, région, département, RM, la Ville, SNCF, RFF, SMGR. Au départ, le partenariat à 8, tout le monde se regardait un peu en se disant ' » il ne faut pas que je me fasse doubler par les autres ». Donc là dedans, il y a quand même une grosse majorité qui sont dans les enjeux de transports, capacitaires, fonctionnels. Et c'est faire injure à personne de le dire, ils ont des responsabilités en la matière. RFF c'est très technique, la région ce qui les intéresse c'est la circulation des trains, le confort des voyageurs. L'Etat forcément des questions plus larges : beaucoup d'inter modalité mais aussi des questions plus pointues comme l'accessibilité aux handicapés. Des choses comme ça qui sont de la préoccupation de l'Etat. Donc la question urbaine était portée par la ville et l'agglo. Mais institutionnellement RM a plus de compétences en matière de transports qu'en matière d'urbanisme. Enfin nous on ne dissocie pas trop les deux car je ne pense pas que l'on puisse travailler sur une mobilité sans travailler en étroite relation avec l'urbanisme. Résoudre les problèmes de mobilité, ce n'est sûrement pas uniquement se pencher sur les transports en communs, ce qui a été fait très longtemps où chacun était dans son silo... Maintenant les gens sont convaincus de ce que l'on appelle l'inter modalité : les voyageurs passent d'un mode de transport à l'autre, « comment ils ont l'information, le parcours est il aisé, confortable, attractif... ? » ça c'est déjà un gros progrès. N'empêche autour de cela, il y a la question urbaine. Que cela soit sous l'angle de l'accessibilité à la gare elle même, mais aussi dans la façon des rapports que la gare entretient avec son environnement urbain autour. Alors, oui bien sûr il y avait ce risque, et rien que ce terme affreux de capacitaire il est régulièrement ressorti dans nos discussions partenariales. C'est vrai aussi que les architectes de la SNCF sont, là dessus, beaucoup plus ouverts aux questions urbaines. Mais bon, on sent bien quand même qu'ils ont leur vision de la gare dans la ville, et je pense qu'elle mérite d'être discutée, je pense à la vision architecturale. Une des questions que l'on a du a traiter finalement c'est « est ce que la gare est un monument dans la ville ? » au XIX XXème siècle c'était ça. Est-ce que aujourd'hui c'est toujours ça ? En tout cas pour le cas de Rennes, dans ce contexte là. Et le projet retenu, s'écarte un peu de cette conception.

Entre RM et Arep le débat était théorique ?

Non, il y a plusieurs étapes. Dans un premier temps Arep n'était pas dans le circuit avec la première étude. Ça, ça été déterminant car tout ce temps de travail, environ 2 ans, ce temps a permis aux gens de se parler, de se connaître, de se mettent d'accord sur un certain nombre de choses ; et puis sur certains d'autres aspects de bien formuler là où vous n'êtes pas d'accord, ou quelles étaient les

limites de chacun. Le but étant d'arriver à un accord où chacun trouvait la satisfaction de ses objectifs et acceptait confrontation entre ses objectifs avec les objectifs des autres. Ça, ça a quand même était essentiel et ce fût un processus long, et ça a été se télescoper, avec nous parallèlement, avec la recherche d'un urbaniste pour la gare dans lequel le PEM devait se trouver. Et c'est à partir de là que les visions se sont confrontées, car on s'était bien mis d'accord sur le capacitaire... Secchi avait bien travaillé sur le multimodal et il avait commencé à esquisser sur le projet autour, mais c'était sous un certain nombre d'aspects pas tout à fait satisfaisant. Quand il s'est s'agit de dire, « ça y est on sait que l'on va vers un nouveau PEM, attention mettons une opération d'urbanisme autour pour que le PEM trouve sa place dans la ville ». On s'est posé la question du parti d'urbanisme « est ce que l'on continue sur ce qui avait dit Secchi ou est ce que l'on continue sur la réflexion ? ». Secchi été concurrent et a fait un choix naturel, sans éléments nouveaux. Les deux autres équipes apportaient des éléments nouveaux qui ont portés l'adhésion de la ville et RM, et c'est comme ça que l'on a choisi FGP. C'est vrai que ça, ça a créé un problème car tout le monde on avait réussi à être rassuré, à se mettre d'accord à travailler deux ans avec Secchi qui a fait vraiment un travail remarquable et preuve de beaucoup de pédagogie. Ce n'était pas évident, les premières réunions étaient très tendues, et finalement tout le monde s'est retrouvé autour de la table. Et nous on arrivait avec un nouvel acteur qui proposait un parti urbain, dont on pensait qu'il été tout à fait compatible avec le capacitaire, avec le fonctionnement d'un PEM, mais qui en terme de vision de la gare était pas du tout ce qui avait été imaginé. Et qui d'ailleurs niait la notion de la gare comme monument dans la ville. C'était plutôt « la gare va s'inscrire dans un paysage que l'on va construire et la gare se fondra dans ce paysage ». Je dois préciser qu'avant que le choix définitif de cet urbaniste, ce parti urbain soit fait, on est allé l'exposer à deux à JM Dutilleul, il y avait Emmanuel Couet, vice président de l'aménagement et moi-même. On lui a dit « voilà, voilà les premières esquisses que l'on a. Comment vous réagissez ? » On s'est dit qu'il ne faut pas qu'on le prenne par surprise, ce n'est pas une adhésion qu'on lui demandait mais de sentir comment ils réagissent. Donc ça c'est bien passé, et il a dit que c'était une solution intéressante.

C'était directement ok ?

Oui. Enfin, sur la base d'une esquisse, d'une entrevue de deux heures, JM Dutilleul a répondu favorablement. Ce qui ne veut pas dire qu'après, quand on est rentré dans le concret, quand on est passé des idées générales à la conception architecturales elle même, il y a encore eu quelques étapes à franchir. Et là pendant plusieurs moi il a fallu... à la fois avoir des convictions fortes de maître de l'ouvrage « voilà pourquoi on croit à ce projet », et puis suffisamment ouvert pour se dire « on est aussi en train de fabriquer un, faudra bien s'inscrire dans une économie donnée... » Donc ça, ça nous a pris plusieurs mois et pas mal de rencontres tendues entre les urbanistes FGP, Gares et Connexions et Arep qui maintenant commençaient à aller comme maître d'œuvre de la gare, on était plus dans le domaine des études d'urbanistes, comme tout le monde s'est mis d'accord pour Arep et la SNCF sur la maîtrise d'œuvre ; Mais en gros on leur a dit que « cette gare vous allez la faire dans un contexte urbain définit par la ZAC, dans le cadre d'un cahier des charges de prescription architecturale et urbaine » ce qui n'était forcément ce qu'ils avaient l'habitude. Souvent ils ont la main à la fois sur l'architecture et sur l'urbanisme et leur conception s'impose aux autres. Là c'était un peu l'inverse. Là il y avait la conception urbaine et il fallait que leur projet se coule dedans, soit compatible. Au final on y est arrivé, mais c'est toujours ça les grands projets, ce n'est pas un long fleuve tranquille, et je crois qu'aujourd'hui les conceptions sont admises, cette image de la gare convient à tout le monde et voilà.

Au final RM a joué un grand rôle dans la maîtrise d'œuvre ?

On n'a pas de rôle de maître d'œuvre, ça reste Arep Gares et Connexions, la maîtrise d'œuvre urbaine c'est FGP. Le rôle que l'on a joué c'est une rôle de maître d'ouvrage, c'est-à-dire quelqu'un qui passe une commande, fait des choix et qui s'assure que les propositions qu'on lui fait sont compatibles

avec ses objectifs, que tout ça rentre dans une économie dont il peut assumer les conséquences et puis qu'il va chercher les accords avec les partenaires quand c'est nécessaire. Mais maître d'ouvrage ça veut dire quelqu'un qui a des convictions, qui est capable de se défendre, et quand il y a des conflits entre la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage, qui est capable de prendre position, de pousser le processus pour que l'on arrive à des résultats. Mais ça reste un rôle de maîtrise d'ouvrage, ce qui n'est pas du tout valorisant, mais il y a rien de pire qu'un maître d'ouvrage qui se contente de recevoir les propositions d'un maître d'œuvre et qui donne des coups de tampons sur ce qu'on lui propose. Ce n'est pas l'idée que je me fais sur la maîtrise d'ouvrage.

Les différentes réunions que vous avez eues avec vos partenaires ce sont elles faites d'une façon bilatérale ou multi partenariale ?

Il y a eu les deux. Ça a toujours été cette difficulté de cette démarche. C'est-à-dire qu'on s'était donné un principe, c'était que le partenariat devait être respecté parce que sinon on n'aurait pas trouvé d'accord entre tout le monde. Ça veut dire être transparent dans toutes les décisions que chacun puissent comprendre les tenants et aboutissants des positions de chacun, que l'on arrive à les rendre compatibles, mais en tout cas que tout le monde soit au courant où l'on est dans la démarche. Donc il ne fallait perdre personne en route, car si un des partenaires se décourageait, imaginons que la région dise « c'est bien trop compliqué, ils sont en train de s'engueuler sur l'architecture de la gare, ça nous intéresse pas et quand ils seront d'accord on verra bien... » Et du coup on se démobilise et le projet prend 2-3 ans où il est remis en question... Donc il y avait cette exigence absolue d'entretenir le partenariat et de faire en sorte que les gens voient la progression et qu'ils n'aient pas l'impression qu'ils reviennent après 6 mois de silence sur un projet qui avait totalement changé. Pour autant quand il y avait des situations de blocage à certains moments, du type de celle que je viens d'évoquer sur les deux types de maîtrises d'œuvres, on n'allait pas toujours régler ça en faisant une assemblée des 8 partenaires, on ne règle pas ces questions là autour de 30 personnes autour la table. Et il y a des moments il faut dire des choses désagréables, on n'a pas envie de les dire devant... on peut dire des choses désagréables quand on a l'impression que ça va permettre de débloquer la situation, de faire un choc, on le fait en petit comité mais pas devant une AG. Donc on a eu quelques réunions en plus petits comités ou RM et ville, car on est service mutualisé, travaillaient avec Gares et Connexions, donc bilatérale. Parce que là il fallait se dire les choses, pour pouvoir revenir ensuite devant le partenariat. Donc on a eu 5-6 réunions en bilatérales.

Pour ne pas avoir de conflit durant l'AG ?

Bah oui, car si on s'engueulait devant tout le monde, il y avait de fortes chances que le partenariat éclate. Donc voilà, c'est un savant dosage, mais il y a jamais... les réunions partenariales se tenaient tous les 15 jours ou tous les mois et elles n'ont jamais été interrompues. Mais de temps en temps il y a des réunions où il faut s'expliquer en petit comité... Voilà, il y a eu les deux mais il ne c'est jamais arrêté. C'est un peu comme le vélo le partenariat, si vous vous arrêtez, vous vous cassez la figure.

Il n'y a pas eu des phases d'accélération et de freinage total du projet ?

Non, c'est un processus assez lent, ça se construit le partenariat avec des temps forts qui sont par exemple les réunions de comités de pilotage où on réunit les décideurs, les représentants de Gares et connexions... le directeur régional de RFF, le président de RM et maire de Rennes vice président en charge de la région... C'est des comités de pilotage qui sert à acter des accords. Il faut que l'on soit à peu près d'accord sur tout. Ça nous fait une référence pour dire « ce jour là officiellement tout le monde s'est prononcé sur cette décision là »

Mais il y a des réunions en amont...

En amont il y a des comités techniques et c'est ça qui permet de construire les idées. Et puis il y a des réunions bilatérales, tout ça, avec Gares et connexions... mais nous on était un peu cheville ouvrière donc on a eu pas mal de réunion bilatérale avec la région, tous les mois à peu près. C'était avec Pierre Jolivet, DGA de la région. Après on a eu aussi quelques contacts avec les politiques, c'est-à-dire G Haellec pour la région, Delaveau et Couet pour la ville et RM, oui de temps en temps il y avait ces rencontres bilatérales. Car en fait sur le plan technique les liens étaient très forts avec la SNCF, sur le plan politique c'était surtout avec la région ville et RM qui étaient les chevilles ouvrières. Il ne fallait aussi ne jamais perdre la SMGR, le département, Ok. Mais les deux groupes de collectivités dans la cheville ouvrière c'était quand même la région et nous.

Quels étaient les objectifs de la région et de RM ?

La région c'était le service ferroviaire et les conséquences financières de tout cet investissement sur son budget ferroviaire. Comment une gare est financée : par les péages que payent les trains. Ça, ça va permettre d'assurer l'équilibre de la gare ; la région quand elle fait circuler les TER, c'est elle qui paye les péages. Donc à la fois la région avait des soucis qualitatifs : il faut que le voyageur soit bien traité, dans le confort, que l'on réussisse bien l'inter modalité. Mais il y avait aussi des motivations financières dans ses relations avec la SNCF et sur le coût du TER. Voilà ça c'était ses préoccupations majeures. Nous, RM on partageait les préoccupations de tout le monde, en matière de transports, pareil l'inter modalité : avec les deux lignes de métro, la gare, les bus... ça, ça en fait partie. Mais il y avait aussi tous les enjeux urbains pour la ville et RM « il faut aussi que l'on réussisse une gare qui soit de qualité, qui puisse permettre l'aménagement du quartier mais aussi que l'on est une qualité architecturale et urbaine de cette gare. Bon, ça c'est un terrain sur lequel on a entraîné la région. La région, à partir du moment que la prise en charge était partagée... si on n'avait pas été très virulent la dessus, la région ce n'était pas sa préoccupation. Donc voyez, à la fois des intérêts communs et des intérêts différents, et notre travail c'est de faire qu'ils soient complémentaires et pas contradictoires.

Quelle est votre vision sur ce projet urbain ?

Je pense que le projet urbain d'Eurorennes il est très intéressant. Je crois que là les élus ont su prendre un parti novateur, un parti qui marquera le paysage urbain de cette ville, avec aussi un certain nombre d'enjeux au niveau du fonctionnement « comment un quartier de gare peut devenir un lieu agréable, fréquentable, attractif dans la ville ». Il faut quand même bien le dire que les quartiers de gare à peu près partout n'ont pas très bonne réputation. C'est souvent des quartiers moches, avec des friches, avec de l'activité ferroviaire, pendant longtemps de l'activité industriel même si c'est moins aujourd'hui, la SNCF et RFF ne se soucient pas trop de l'optimisation foncière de leur patrimoine, mais ça évolue sans doute... Enfin quand même ça évolue lentement, ça fait longtemps que je suis à Rennes et que Sernam est parti du BVD Solferino, ça fait 20 ans en tant qu'aménageur je me dis qu'il faut développer de la ville la dessus ? Alors en 20 ans il ne s'est rien passé, c'est resté des hangars sous lesquels il y a des automobiles.

C'est foncier de la SNCF ?

Mélangé SNCF et RFF.

Et le PLU de la ville de Rennes ne les empêchaient pas ?

Attendez, ils les invitaient à en parler. Car si vous donnez les droits à construire sur des emprises pareilles, sans s'être mis d'accord sur un projet, franchement il se passe tout et n'importe quoi. Regardez les projets de la SNCF qui ont souvent été courts termes, rentabilité immédiate. Le plus bel exemple c'est juste entre la gare routière et la gare SNCF, vous avez un bâtiment qui renferme l'espace, il a été construit il y a 15-20ans, c'est la cantine du personnel et le service médical.

Franchement, quand on a discuté avec Dutilleul, quand il a vu que l'on était capable d'implanter le service médical et la cantine en plein milieu du pôle intermodal, les bras lui sont tombés. Donc si je reviens à mon propos, les quartiers de gare sont souvent dévalorisés...Un peu partout, tout le monde a pris conscience, ce qui a changé ce n'est plus seulement une gare, mais 2 lignes de métro, toutes les lignes d'auto bus... Le pari c'est d'en faire vraiment une nouvelle polarité du centre ville, un agrandissement du centre ville et qui ne peut se faire uniquement sur la base du fonctionnel. « Est-ce que le quartier de la gare sera agréable, a fréquenter le soir, le week-end, pourra t'on y aller s'allonger sur la pelouse et regarder les étoiles ou bénéficier du panorama sur la ville, ou aller boire un coup ? »

C'est ça l'enjeu, et je crois que dans une ville comme Rennes, on a besoin d'agrandir le centre ville, de développer des pôles différents dans la ville : la rue st Michel c'est très bien, Charles de Gaulle c'est très bien, et il faut que la gare ce soit super bien.

Mais avec une autre centralité ?

Voilà, faut que ce soit autre chose, il faut que l'on puisse y développer. Dans la journée c'est un lieu très actif avec les trains... mais faut aussi que ce soit un lieu où les gens aient envie de s'arrêter, pas seulement de flux, un lieu où on puisse se dire « c'est sympa, j'ai 15 min en attendant mon train », ou même pousser à « Tiens je vais me prendre 30 min pour en profiter pour aller chercher quelqu'un à la gare car c'est agréable... à rêver à cet endroit...où je vais trouver des services...lire l'on journal sur mon I pad car il y a wifi ». Voilà, faire un lieu où on a envie d'y aller et pas un lieu repoussoir où on va dans angoisse et que l'on essaye d'y repartir le plus vite possible car on n'a rien à faire à cet endroit. Le projet comme il a été imaginé, c'est ça son propos. Par exemple c'est tout l'enjeu de l'esplanade au sud. Il y a 25 ans, quand la gare a franchi les voies ferrées, il y a eu l'idée de faire une esplanade devant la prison de femmes. Aujourd'hui elle est ratée : battue par les vents, moche, il n'y a rien à faire, rien qui n'ouvre dessus, aucune raison d'y aller sinon se dire « vivement que je m'en vais »... c'est une horreur. J'espère que le projet avec le lien urbain est-ouest, la façon de raccorder différemment le dessus du parking avec le reste du quartier, en implantant des immeubles, des immeubles dont les RDC vont être actifs, pas des RDC de bureaux qui sont fermés, pas des immeubles passé 20H le soir quand les bureaux sont fermés sont vides. D'où l'idée de trouver là des cinémas, des bistros... Pour que ce quartier il vive 7/7, et si ce n'est pas 24/24, au moins 20/24, comme la gare. Et ça, ça peut être un plus pour Rennes. Je pense qu'à partir du moment que la métropole grandit... elle a le même centre ville aujourd'hui que quand la métropole avait 200 000 habitants. (La place) Charles De Gaulle a déjà permis d'étendre le centre ville, mais tout ça prend du temps, l'aménagement c'est un temps long, ça ne se fait pas en trois ans. Si on réussit bien ce quartier gare... je pense que ça passe aussi par une expression qui est celle du XXIème, on ne va pas en faire une gare comme au XXIème. Et là je trouve qu'à la fois la gare elle-même, le paysage construit, et puis l'architecture même des bâtiments que l'on imagine trouver leur place, ces origamis comme disent nos urbanistes, il y a là une volonté d'originalité dans le bon sens du terme. De toute façon on est dans un quartier avec une architecture extrêmement différente. Certaine très belles, d'autres pas du tout, donc avoir une architecture un peu différenciant, un peu ostentatoire pourquoi pas, c'est quand même une porte d'entrée sur la Bretagne, on peut donc permettre de jouer sur une image, on est pas là pour faire une architecture balnéaire ou néo bretonne, et puis on est au XXIème, on va pas continuer à faire de l'architecture de ... Après on dit ça aujourd'hui mais ce n'est jamais évident, chaque époque est persuadée qu'elle va faire des choses nouvelles et de grandes qualités. L'histoire jugera les projets, elle est souvent un peu rude. Mais c'est sur ces idées là qu'est construit le projet.

Les ambitions que portez pour Rennes, n'étaient elles pas aussi là pour le pôle d'échange actuel ?

Oui, enfin d'abord moi je n'ai vécu que partiellement ce projet, car quand je suis arrivé la gare était encore en travaux, donc le projet urbain était déjà fait etc.... Il y avait déjà des embryons de ça dans les années 1980, car c'est là qui a été décidé que la gare franchissait les voies ferrées, l'installation du

bâtiment voyageur au dessus des rails... qu'est ce qui a changé depuis l'époque ? Deux choses principales : A l'époque on disait qu' « autour des gares ferroviaires on va faire des quartiers d'affaires », c'est-à-dire essentiellement de l'activité tertiaire, avec un pari qui disait « puisque le train va nous amener rapidement les gens, ça va être attractif ». L'histoire a montré que c'était totalement faux, pas plus à Rennes qu'ailleurs. Et donc l'idée d'un quartier d'affaire, à l'époque, ça voulait dire mono fonctionnel. Et si vous voulez un quartier qui ne vive que 5 jours sur 7 et 10 ou 12 h par jour, il y a qu'à faire un quartier mono fonctionnel. Et donc aujourd'hui pour mettre les chances de notre côté pour mieux réussir, c'est la mixité fonctionnel de cet aménagement. Deuxième chose qui a changé je crois, c'est aussi le dialogue avec la SNCF. Je crois que la SNCF a changé. Dans les années 1980, quand il s'est fait de rénover la gare, ça a été fait à petit bras, pas du tout par la volonté de la ville mais parce que la SNCF a refusé un projet ambitieux. Notamment c'est pour ça que l'ancienne façade de la gare a été gardée, les bureaux de la façade nord de la gare ne sont pas des bureaux de la gare mais des bureaux privés, que la ville et ses aménageurs de l'époque ont construit pour donner une façade à la gare. C'est pour ça que le centre commercial et même pas propriété de la SNCF totalement, mais en copropriété, une situation qui a été une vraie difficulté dans le projet d'aujourd'hui. Car comment on va étendre la gare ? On va l'étendre sur les bureaux qui sont des bureaux privés, donc il va falloir les racheter ces bureaux. On veut remembrer les commerces, il faut donc aller discuter avec les propriétaires des commerces car ils ont des droits ces gens là. C'est des choses qui ont vraiment changé. Ce n'est pas que la SNCF a plus d'argent, mais elle est capable de comprendre qu'autour de la gare il y a d'autres enjeux que de faire arriver des voyageurs et les faire monter dans les trains, mais tous les enjeux d'inter modalité, de services pour les voyageurs etc.... Et donc la façon dont c'est organisé le dialogue a beaucoup changé. Je ne sais pas si on va mieux réussir que dans les années 1980, je le souhaite, mais en tout cas ce n'est surtout pas parti sur les mêmes bases.

Au contraire d'avoir amorcé le projet Eurorennes, ces années là ont elles freinées le projet en termes techniques ?

Non, je ne sais pas cette gare a été livrée en 1992-1993, la prochaine 25 ans après. Je ne crois pas que ça ait freiné. La difficulté du projet de l'époque sur aujourd'hui c'est plutôt les aspects de maniabilité foncière. C'est-à-dire quand vous discutez avec la SNCF pour agrandir la gare et qu'en fait la SNCF n'est même pas propriétaire de la gare, c'est quand même un problème. Quand vous voyez les opérations que la SNCF a fait récemment, par exemple la gare St Lazare, la SNCF est totalement propriétaire de l'immeuble, donc c'est plus facile. Même si vous voulez faire du partenariat avec le privé, c'est plus facile quand vous êtes chez vous et si pouvez dicter vos conditions. Alors que là, c'est plus compliqué. Donc l'économie qui a été faite à l'époque je pense que on la paye un peu chère aujourd'hui.

De par le projet Eurorennes, aujourd'hui qui mène la danse sur l'urbanisme rennais à ambition métropolitaine, la ville ou RM ?

D'abord, les compétences d'urbanisme elles sont à la commune. Donc qui mène la danse, c'est la ville. Les décisions elles se prennent au conseil municipale de la ville, dans les instances de la ville etc.... Qu'est ce qui a changé ? Déjà qu'il y a un Maire et président qui est le même. Deuxième chose, ce qui a beaucoup changé depuis 12 ans, l'opération de la Courrouze en fait, RM mène des opérations d'urbanisme qui ne sont pas seulement des opérations d'activités. Car jusqu'à la Courrouze, RM avait les opérations d'urbanisme, ce que l'on appelle la ZAC des Longs Champs, d'autres opérations, mis toujours sur sa compétence de développement économique. Sur la Courrouze pour la première fois on a fait une opération mixte avec de l'habitat et de l'activité économique. Et puis RM a commencé à investir ce terrain là. Maintenant ça a tellement évolué que l'on dit « il ne faut surtout pas faire d'opérations mono fonctionnelles mais des opérations mixtes ». Ça, ça concernait le territoire de la ville de Rennes mais ça concerne aussi d'autres communes. Sur Rennes, les deux opérations

emblématiques de la Courrouze et Eurorennes, mais sur tout le secteur de Cesson avec deux Via Silva, qui concernent rennes – Cesson – Thorigné, là il y aura forcément de la mixité. Le propos est de dire que l'on va développer la technopole Rennes Atalante, mais il faut que l'on renouvelle la technopole urbaine. Donc on est plus dans la même conception que la technopole des années 1980, ça veut dire qu'il faut garder tous les atouts de la technopole des années 1980 mais qu'il y a à la fois l'extension de cette technopole mais aussi du renouvellement urbain sur la technopôle d'aujourd'hui. On était parti sur cette idée là et tous les conseils que l'on peut avoir dans la matière nous poussent dans ce sens là et la réalité aussi car les premières cohabitations commencent à se faire, donc on tire partie pour intensifier la technopole et pas l'affaiblir. Voilà, il est incontestable que l'investissement de RM dans l'urbanisme et dans l'aménagement opérationnel est beaucoup plus important, pour autant RM ne mène jamais une opération d'urbanisme sur le territoire d'une commune sans avoir l'accord de cette commune. RM peut être de plus en plus important mais ce sera surtout le conseil municipal de la commune qui reçoit le projet, qui est le siège du projet et qui donnera son accord et jamais sans la volonté communale.

2. Entretien avec Antoine Monnerie, ancien chargé d'étude pour la ville de Rennes (aujourd'hui sur Euratlantique)².

Quel rôle avez-vous eu sur la genèse du projet Eurorennes ?

Je crois qu'il faut déjà articuler ça avec l'arrivée de la grande vitesse à Rennes en 1989. Là c'était JY Chapuis qui était à la main d'œuvre avec C. Lepetit. Oui Eurorennes ça a vraiment commencé avec l'arrivée du Tgv fin 90 à Rennes. Déjà à l'époque l'idée s'était de faire un projet de centre d'affaire à proximité de la gare. Par contre c'est arrivé en pleine crise économique des années 1990, donc l'ambition a dû être revue. Moi je suis intervenu par ce qu'il y avait à l'époque un projet de faire une ZAC autour de la gare qui s'appelait ZAC Féval, vers 2004, 2005. L'objectif de cette ZAC s'était de pouvoir accueillir de grands groupes régionaux autour de la Gare, notamment l'entreprise Le Duff, et puis, ils ne sont pas venus, donc ça a été en suspens. Après moi j'ai repris le secteur en étude et en fait on a élargit le périmètre à la ZAC Quineleu Gare Sud. Et puis on a géré la concertation : on a choisi un architecte urbaniste qui était l'Atelier Choiseul avec Monsieur Cohen, et là c'était des projets sous maîtrise d'ouvrage ville de Rennes, c'est important d'avoir ça à l'esprit (Eurorennes la maîtrise d'ouvrage c'est RM, donc il y a eu un basculement logique dans la répartition des rôles du fait des compétences des différentes institutions. Et puis dans l'histoire d'Eurorennes il y a eu aussi le projet sur l'îlot Beaumont, ça c'est le projet avec Yves Rocher aujourd'hui. Ça en fait c'est du terrain qui aurait pu être dans une ZAC mais qui est parti un peu plus tôt parce que Bouygues avait des projets, donc c'est 10 000m² de mémoire, par contre les dates j'ai complètement oublié, tout ça, ça a été mené par la ville de Rennes. Pour Yves Rocher le foncier a été racheté par la ville auprès de particuliers, de copropriétés, et puis il y a une consultation promoteur-concepteur qui a été faite. Et ça a été attribué à Bouygues et à Christian Devilliers qui après a commercialisé auprès de Y. Rocher et une mutuelle (Prévadiès).

Ce n'était pas sous un PPP ?

Non, non, c'était la vente de terrain avec une charge foncière, par contre ce n'était pas en ZAC. Et puis, Valérie vous racontera cette histoire car elle travaillait sur l'amélioration de l'accueil voyageur en gare de Rennes, mais elle, elle était au service étude de la ville et de RM, et il y avait une juxtaposition avec à la fois moi qui travaillait sur l'aspect opérationnel, projet de ZAC avec ZAC Quineleu Gare Sud, (le projet urbain) et d'un autre côté Valérie qui travaillait avec plus de partenaires autour de la table : la SNCF, RFF, l'Etat, la région, le département qui parlait du PEM en

² Le 24/09/2012

fait, du pôle d'échange multimodal. Parce que tout le monde avait comme horizon le rapprochement de Paris qui mettait Rennes à 1h30 au lieu de 2h actuelle, je ne sais si ça a changé mais on est toujours sur 2016-2017. Donc c'est elle qui pilotait ça et puis à un moment, sans rentrer dans le détail...

Justement, le détail m'importe beaucoup.

Oui, il y avait des GCPU (groupe de coordination sur le projet urbain), donc nous à l'époque c'était Monsieur Berthe (?) de la ville de Rennes, Philippe Feltz (?) et puis Valérie devait présenter la démarche du PEM, moi la démarche de Quineleu gare Sud et puis on s'est dit que c'était dommage que chacun reste dans son coin et pourquoi ne pas faire de ces deux projets un tout ? Et donc ça a mûri dans ce sens là, je vous raconte la version technique après politiquement il y a eu d'autres considérations j'imagine. Et puis il y a surtout des changements car à cette époque là RM c'était tout petit en termes de moyens humains, donc il y a eu la mutualisation du service entre la ville et la structure intercommunale. Ça, ça a changé aussi la donne, et puis, le fait que, je suis en train de chercher comment ça c'est passé. Un moment où à un autre les services de RM ont dit « on prend la compétence à la fois pour le PEM et pour le projet urbain ». Donc ça a changé le leadership, c'est RM qui a pris la main.

C'était plus politique ou technique cet aspect ?

Les deux. La mutualisation au niveau des services a favorisé ça, puis je pense que le président D. Delaveau avait bien ça en tête pour que cela soit un projet à la hauteur de l'ambition il fallait que ça soit porté par RM. Et puis, à titre personnel j'étais mis à disposition de RM pour piloter ça. Et donc du coup le nom Eurorennes c'est Daniel Delaveau qui l'a proposé, c'est lui qui est à l'origine du terme en référence à Euralille, Euratlantique. Après l'histoire elle est officielle, c'est la consultation d'urbanistes... Il y a une petite anecdote car il y a eu des débats car on était parti sur ne ZAC Quineleu Gare Sud sur maîtrise d'ouvrage ville de Rennes et on avait déjà l'architecte urbaniste qui était l'atelier Choiseul, et puis pour l'étude sur le PEM dont Valérie pilotait une étude multi partenariale et là c'était Secchi qui travaillait sur le sujet. Donc on les a fait se rencontrer puis du coup ça n'a pas forcément très bien marché. Il y avait vraiment un problème parce qu'on avait à la fois un urbaniste qui avait été missionné en son temps pour travailler sur le développement urbain autour de la gare et puis on avait un urbaniste qui travaillait sur la gare et son accroche au milieu urbain, donc il y avait un souci. Donc on a résilié avec Choiseul, la ville de Rennes, et puis Secchi il a été jusqu'au bout de sa mission et il l'a fini, et puis après on a engagé une consultation d'urbanistes, et le « on » c'est RM cette fois ci et on a choisi FGP là. Donc après il y a eu les études, tout ce que vous avez pu voir, et puis la création de la ZAC, c'était il y a un an et demi et moi je suis parti à ce moment là.

Et quel rôle très précis aviez-vous en tant que chargé d'opération ?

Moi c'est un rôle de chef de projet sur un projet urbain, donc chef d'orchestre et de coordination de l'ensemble, à la fois des acteurs mais aussi des études à mener, de tous les aspects qui sont liés à la manière de faire la ville : à la fois le foncier, la relation habitant, la relation politique, aux promoteurs éventuels... là on retombe sur un schéma classique. On travaillait en binôme avec Valérie qui elle était vraiment sur la partie PEM, où là après l'étude de Secchi et l'étude de l'architecte Dutilleul de Arep qui a travaillé sur le projet, on a fait des workshops, il y a eu l'équipe d'urbanistes de RM : FGP et des équipes d'architectes : JM Dutilleul. JM Dutilleul était venu pour travailler, des séances aussi dans leur atelier à Paris.

Quelles étaient les articulations entre les différents partenaires ?

Là c'est un peu... déjà RM-Ville de Rennes. Rennes, la compétence urbanisme sur l'ensemble de l'agglo est attribuée aux villes, on n'est pas sur (je travaille sur Bordeaux c'est la cc qui a la compétence urbaine...). Donc forcément ça change la donne sur tout ce qui est permis de construire PLU, ce sont les villes qui pilotent sur l'agglo de Rennes. Et puis là, c'est la première opération d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage (RM) pour un projet mixte. Autrement RM quand il est maître d'ouvrage pour des opérations d'aménagement c'est avant tout pour un développement économique : des zones d'activités, donc du mono fonctionnelle. La seule exception avant c'était la Courrouze avec l'activité du logement, la justification avait été que cela soit sur deux commune : St Jacques et Ville de Rennes. Là c'est la première fois que RM est maître d'ouvrage d'un projet urbain avec une vision de mixité fonctionnelle. Donc ça, forcément quand on dit RM et ville de Rennes, il y a deux sous-entendus : il y a un niveau aigu du pilotage politique qui est forcément Rennes métropole maintenant, et en l'occurrence Manuel Couet, vice président à l'aménagement, et puis l'urbanisme à la ville de Rennes est piloté par Florine Boursier, l'adjoint à l'urbanisme, donc il y a un binôme politique qui s'est constitué pour piloter le projet avec un leadership plutôt de Manuel Couet (pour simplifier). Ça c'est vrai au niveau des politiques, des élus. Et maintenant au niveau des services, forcément c'est un petit peu différent, c'est des trucs qui sortent de la mutualisation (ville-RM) qui est derrière tout ça, je ne sais pas où ça en est, Valérie en saurait plus, ça n'a pas été simple. Il y a des enjeux financiers aussi. La ville de Rennes a fait pendant très longtemps de la réserve foncière, a acheté du foncier, donc maintenant si c'est RM qui est maître d'ouvrage urbain, ce sera à RM de racheter le foncier acheté par la ville, c'est une somme assez conséquente.

Le foncier acheté sur cette zone a été acheté de la ville à RFF ou à la SNCF ?

Non. Il y a deux ans le foncier maîtrisé par la ville de Rennes c'était du foncier acquis au gré des opportunités, c'est-à-dire quand il y a une vente qui passait il y avait une DIA, puis il y a le droit de préemption et de la négoce à l'amiable au fur et à mesure. C'est pour ça que je vous parlais de 1989, faudrait demander à Valérie mais il y a un tabou là-dessus, je crois qu'il y a du foncier qui date des années 1960, la ville de Rennes ça fait 30-40 ans qu'elle préhende, qu'elle achète à côté de la gare.

Donc aujourd'hui la ZAC en tant que telle le foncier est détenu en grande majorité par la ville ?

Oui, le foncier maîtrisé par la ville de Rennes c'est du foncier public, foncier ville de Rennes. Après il y a un autre sujet c'est le foncier ferroviaire, ça c'est encore une autre donnée. Les partenaires RFF et SNCF ils sont à deux titres : en tant que transporteur, RFF est propriétaire des rails, SNCF des wagons, donc ils sont forcément parties prenantes dans le devenir du PEM, mais ils sont aussi propriétaires foncier. Donc ça avait un intérêt d'avoir une approche globale Eurorennes c'est de les intégrer dans cette logique là : à la fois de les faire participer dans le projet de PEM mais aussi de les intéresser à une valorisation potentielle de leur foncier. Je sais pas si ça a abouti mais il y a le secteur des Petits Ateliers de mémoire, il y avait un petit foncier qui se baladait à droite à gauche. Après c'est un petit peu compliqué le foncier SNCF car il y a du foncier qui appartient à leur filiale ICF, je ne sais pas où ça en est aujourd'hui. Donc voilà, après les autres acteurs, partenaires : conseil régional, département, SMGR, tout ça. Bon, là on est vraiment sur le cœur de la logique multimodal, c'est uniquement, beaucoup sur les questions de transports, de mon point de vue. Et puis, les autres partenaires : les architectes urbanistes, je vous ai raconté un peu l'histoire les premiers urbanistes que l'on avait choisi ce fut Choiseul, après Secchi qui a fait une étude, et puis une nouvelle consultation que j'ai piloté et Bernardo Secchi avait candidaté mais avait manqué un peu d'ambition, était resté très dans le cadre de l'étude qu'il avait fait en amont, il a pas voulu se renouveler, donc RM a préféré choisir FGP. Et puis il y a eu, ça c'était intéressant, des échanges entre FGP qui était urbaniste de ZAC et JM Dutilleul qui est architecte de la SNCF : Arep, même si c'est une filiale indépendante, ça c'était un moment assez intéressant. Pour concrétiser ce concept de paysage construit et puis de relier le Nord et le sud de Rennes, c'était ça l'enjeu, j'imagine que c'est toujours l'enjeu du projet, et ça, ça passé par une transformation de la gare. Et la gare des années 1990 avait déjà portée une réponse en

devenant une gare pont, ce qui n'était pas auparavant, donc elle avait déjà une partie de la réponse même si ça n'a pas été satisfaisant, mais c'était vraiment d'améliorer cette gare pour étendre la ville de Rennes vers le sud et pour accrocher le quartier Gare Sud au centre ville. Après les autres partenaires promoteurs-constructeurs, moi je ne suis pas retourné, c'était un peu trop en amont, il y avait des prospects c'est tout.

Quelle est votre vision sur le projet ?

Je ne veux pas faire le grand urbaniste qui prend du recul mais on est dans une histoire et on apporte une petite pierre à cette édifice là. J'allais dire, c'est à vous dans votre programme de recherche de repositionner les choses, mais je crois que c'est 1857 l'arrivée de la gare et puis elle était hors de la ville à l'époque. Maintenant ça c'est urbanisé autour. On y contribue, ce n'est pas aussi net que ça de dire « est ce que c'est ça qui va apporter la réponse ? », en tout cas c'est une tentative pour permettre à Rennes de jouer dans la compétition des métropoles. La grande vitesse par elle-même ce n'est pas elle qui apporte du développement, il y a un développement que si il y a un accompagnement autour de la grande vitesse, ce n'est pas parce que Rennes sera à 1h30 de Paris que ça va changer du jour au lendemain. Ça va changer parce qu'il y aura eu un projet autour d'accompagnement. Donc la proposition qui avait été faite par FGP, c'est là où ils ont été assez malins, c'est vraiment cette idée d'étirer le centre ville. Historiquement Rennes c'était plutôt développée au Nord de la Vilaine, il y a toujours eu cette dichotomie Nord Sud avec la séparation de la Vilaine, avec le Colombier, Général de Gaulle, Les Champs Libres, on voit bien qu'il y a un étirement vers le sud. Tout l'enjeu du projet ce n'est pas uniquement sur la forme, c'est aussi sur le contenu. Ça c'est à la charge de ceux qui sont entrainés de piloter le projet maintenant, d'y trouver des contenus qui soient suffisamment attractifs pour donner envie au Rennais d'aller au sud. Je pense que la réponse architecturale de FGP est assez intelligente, de paysage construit, mais ce n'est pas que la forme qui va faire, c'est aussi le contenu. Je ne sais pas si je réponds à la question, il y a quelques éléments...

Quelles sont les phases qui ont accéléré ou au contraire bloquées le projet ?

Une fois que ça a été clair que RM prenait la compétence, ça a donné un petit coup d'accélérateur, au moins ça clarifiait les rôles. Moi je rejoins C. Lepetit et puis j'ai répondu au commande avancée : consultations d'urbanistes... on est dans la dynamique. Il y a eu une phase de consultation avec Bernardo Secchi qui avait candidaté, FGP et Marguerit. Donc ça c'était plutôt des phases assez intenses d'échanges. J'avais un peu la pression car il fallait aller assez vite avec une volonté politique forte incarnée par Emmanuel Couet qui voulait que ça avance très vite pour être prêt pour le RDV de la LGV. Et puis ce qui a été long, ça Valérie vous en parlera plus, c'était toute la négociation multi partenariale sur le PEM, avec des partenaires aux intérêts parfois divergents, et puis surtout c'est que ça coûte très cher tout cela. Donc se mettre d'accord sur qui paie quoi, ça, ça prend énormément de temps. D'après ce que j'ai cru savoir, car j'ai un peu coupé les ponts, c'est que il y a un accord partenariale qui a été signé récemment donc ça permet d'engager une cession d'activité importante. Et puis le véritable indicateur c'est quand il y aura un grand groupe régional, voire national qui décidera de s'implanter à côté de la gare, mais à ma connaissance il y en a pas encore eu.

Au niveau du financement, comment les débats se sont effectués ?

En fait il y a deux économies sur ce projet là. Il y a une économie aménageur en aménagement classique où l'aménagement c'est affiché du foncier, faire des travaux de viabilisation et vendre des droits à construire : la charge foncière, ça c'est l'économie d'aménagement. Ça c'est de la compétence de RM et c'est RM qui prend le risque si ça dérape sur ce bilan là. L'autre économie c'est sur le PEM, et là il y a pas de recettes, c'est que de la dépense. Et là autour il faut que RFF, SNCF en

tant qu'opérateur national, la région en tant qu'opérateur régional, RM en tant que pour tout ce qui est agglomération, le département pour les cars... Tout le monde mais un peu la main au sac, c'est ça qui est un peu compliqué.

Donc il y a forcément déséquilibre financier ?

Oui mais ça ce n'est pas récent, c'est comme de consommer l'école si vous voulez, une école ça ne génère pas de recettes par elle-même, donc c'est pareil. Sauf qu'entre temps est arrivé Gares et Connexions, c'est une filiale de la SNCF qui a été créée notamment pour être en capacité pour voir plus clair sur les budgets des gares et de développer les gares. Là il ya l'histoire du touché de train (?), là il ya des recettes par rapport à ça, mais Valérie en parlera mieux que moi. Y n'empêche que c'est forcément déficitaire et donc les partenaires publics peuvent y mettre beaucoup d'argent, je crois que c'est de l'ordre de 100millions à se partager. Et ça c'est une économie, après il y a une autre économie qui est liée au projet de ZAC. C'est ce que je vous ai expliquait : acheter le foncier, faire des travaux et vendre les droits à construire. Par contre les droits à construire sont des recettes qui permettent de compenser en partie les dépenses, après il en manquera toujours au bout.

Et du PEM, et du projet urbain ?

Après il y avait la question « est ce que l'on fait des liens entre ces projets ? » après je ne sais pas ce qu'il en est aujourd'hui.

Le choix de FGP-ter est il celui de ses idées ou de sa capacité à réduire les coûts du projet ?

Oui une réponse officielle par rapport à ça faut demander à Valérie le rapport de l'offre, qui est public de toute manière. Maintenant de mémoire, les honoraires de la maîtrise d'œuvre urbaine ça représente rien, c'est marginal dans un bilan d'opération, ce n'est pas là-dessus que ce fait vraiment la décision. ensuite, de mémoire aussi, il y avait très peu d'écart aussi. C'est vraiment par l'approche qui était plus séduisante, plus ambitieuse qu'a été choisi FGP, c'est vraiment sur les concepts. Car cette idée de liaison Nord-Sud c'était la maîtrise d'ouvrage qui les avaient déjà fixée, ils devaient apporter une réponse à cet enjeu. Donc c'est de la manière dont ils ont proposé. Le vrai plus de FGP c'est d'être sorti de la logique Gare comme un bâtiment objet et d'avoir vraiment englobé dans la ville avec ce concept de paysage construit.

Au niveau de l'organigramme FGP est maitre d'œuvre et RM maitre d'ouvrage ?

Oui, le maître d'œuvre urbain est FGP et le maître d'ouvrage urbain c'est RM.

En résumé c'est l'élargissement des compétences envers RM qui a permis au projet de ce mettre en place ?

Oui, qu'il prenne une autre envergure, je le reconnais. Même si moi à l'époque j'étais « ville de Rennes » et donc j'étais un peu réticent pour des raisons personnelles à l'époque, mais avec du recul c'est une très bonne chose, ça a permis de donner une autre ampleur au projet, je le reconnais. Et puis on rentrait complètement dans le discours de rayonnement métropolitain, de concurrence à l'échelle nationale et internationale, tout ça, ça n'a été que bénéfique.

Et la première fois que fut énoncé le mot Eurorennes par D.Delaveau, ce fût une fois que les compétences soient agrégées à RM. ?

Je ne sais plus. Je crois Que la première fois que j'ai vu Eurorennes, c'était dans un article du rennais. Je crois que c'était avant la prise de compétence.

C'est un nom qui a séduit tout le monde dès le début ?

Oui, c'est aussi lié à la personnalité de D.Delaveau, il est issu du monde de la communication donc il est très attaché à ce genre d'attention.

Y a-t-il des liens entre Euralille et Eurorennes, similitudes et divergences ?

Je ne connais pas suffisamment Euralille. Par contre les points communs c'est la grande vitesse et un développement urbain assez ambitieux et assez dense. Maintenant il faudra regarder, c'est un peu votre travail, en termes de programmation, de quantités je veux dire. Et puis est ce qu'il y a... en tous cas la volonté de l'époque selon le discours de Manuel Couet et qu'Eurorennes ne soit pas un quartier d'affaire mais une mixité fonctionnelle, je ne sais pas où ça en est aujourd'hui. Par contre je peux comparer à ma nouvelle fonction, je suis à Bordeaux sur Euratlantique, on est sur une autre cour quand même. Effectivement ce qui a motivé c'est le rapprochement de Paris aussi, le rapprochement au sud avec l'Espagne, mais c'est une aire d'influence avec son Business district center et c'est 2 millions de m2 à développer.

De tertiaire ?

Non pas de tertiaire. Maintenant il n'y a plus personne qui résonne comme à la défense. On sait très bien que les quartiers mono fonctionnels ça a beaucoup de désavantage, donc c'est vraiment l'ensemble des composantes. Effectivement du tertiaire, souvent au plus proche de la gare, mais aussi des logements car il y a besoin des logements au centre ville pour accueillir des familles, il y a du logement social, autrement il y a toutes les composantes qui suivent.

Donc en même temps ce n'est pas sur la même durée que le projet Eurorennes. Donc là je suis plus à l'aise pour pouvoir comparer, maintenant il y a beaucoup de similitudes. Mais même si il y a une mobilisation forte grâce à la mise en main par RM, ça reste une ambition à l'échelle de l'agglomération rennaise.

Et par rapport à la LGV, l'idée d'Eurorennes est venue après l'annonce de la LGV ?

C'est toujours l'histoire de la poule et l'œuf, ce n'est pas l'un avant l'autre, on n'est pas dans une approche séquentielle, ça c'est nourri l'un et l'autre au fur à mesure.

3. Entretien avec Valérie Lucas, chargée d'étude puis chargée d'opération pour Rennes Métropole³.

Pouvez-vous me présenter un peu l'origine ce projet ?

Donc je vais faire un petit retour en arrière puisque si on revient en 2005, parce que l'histoire du projet a sans doute commencé bien avant, mais 2005 et 2006 ont été des années très importantes, notamment dans la constitution d'un partenariat. Je suis arrivée en 2005, dans un contexte partenarial très houleux puisqu'en 2004 la ville avait révisé son PLU. Et la SNCF avait attaqué le PLU de la ville de Rennes, par rapport à des secteurs que la ville n'avait pas souhaité toute la valorisation foncière possible et donc la SNCF a mal compris le message, il y a eu un blocage. Il y avait depuis lors de petits échanges pour essayer de retrouver du liant entre les 2 institutions sur divers sujets. Un sujet qui fait toujours beaucoup de débat, c'est ce qu'on va appeler « l'axe des gares » qui est un lien transports en communs, qui doit faire une continuité entre le boulevard Solferino et la ZAC Beauchardonnais. Un deuxième sujet lié au programme de dessaturation de la gare de Rennes en termes d'infrastructures qui était la création d'un quai au sud des voies, la création d'un quai TER. Et puis, troisième sujet, m'en souviens plus trop, c'était l'accompagnement de la création de ce bâtiment là (gare ?) avec une éventuelle dépose minute à l'intérieur. On voyait bien que les discussions étaient d'une part bilatérales et qu'il n'y avait aucun projet commun par rapport à l'ensemble de ce territoire très très important qui émergeait. Parallèlement la ville de Rennes avait en cours d'étude une ZAC qui n'a jamais été créée, qui s'appelait ZAC Quineleu-Gare Sud, (qui comprenait ce périmètre là). Déjà au début des années 2000 il y avait des études sur le secteur, et encore avant il y avait eu une ZAC Féval sur cet îlot là, avec déjà à l'époque un projet de tours, mais je pourrai pas trop en parler en détail mais la ville depuis longtemps sentait l'enjeu de ce secteur là, et au PLU figure encore un emplacement réservé qui indiquait et indique toujours le passage d'une voie permettant de créer un lien voiture plus aisé depuis la rue de Châtillon qui passait sous le parking et qui rejoignait la rue Féval. Lors des études préalables à la création de cette ZAC Gare Sud, la ville se posait la question de maintenir ou pas cet emplacement réservé, parce que c'est vrai qu'au niveau urbain on pouvait se poser un peu la question, c'était déjà un peu obsolète comme réflexion. Et donc il y a eu discussion entre Rennes Métropole et la ville sur ce sujet là, parallèlement pour justement donner une orientation sur cette voie, on a commencé, finalement, à creuser davantage ce qui allait se passer sur la gare et se dire « finalement, cette ZAC Gare Sud elle jouxte une gare et on ne sait même pas le devenir de cette gare ». Donc il y a eu une enquête rapide de l'évolution des flux dans cette gare. A l'époque c'est moi qui est fait le travail, je suis allé voir tous les partenaires, notamment la SNCF, le conseil général, la région... On s'est aperçu que, sans faire des études très poussées, si on accumulait les projets de chacun on s'apercevait que la gare à l'horizon 2020 allait doubler ses flux et que de toute façon en plus de ce projet d'un arrêt Tgv on avait le conseil général qui avait une nouvelle délégation de service public en cours avec un doublement de ses flux attendus, une demande qui était totalement découplée, la région avec une croissance TER à deux chiffres, le projet LGV, le métro avec un projet deuxième ligne, et donc très vite on s'est dit qu'il fallait que tout le monde se mette autour de la table et de mettre un coup de frein sur Gare Sud, dont la programmation était tacite et surtout pas du tout en lien avec la gare. Donc les partenaires se sont réunis tour à tour, là, il a été décidé que sur un périmètre qui comprenne à la fois cette question capacitaire de flux, car c'était ce qui intéressé les partenaires ferroviaire finalement. Ils sont quatre : RFF, la SNCF, la région et l'Etat. Eux leur préoccupation c'était le capacitaire. On leur a demandé s'ils étaient partants si on faisait une étude, tous ensembles, sur cette question sur ce projet de pôle d'échange ? Et tout le monde a dit Ok, on est prêt à financer à parts égales ;

C'est qui l'Etat sur ce projet là ?

³ Le 7 Mars 2011

C'est à l'époque la DRE, maintenant c'est la DREAL.

Donc on est parti sur une étude avec une sous gouvernance Rennes Métropole, même si l'Etat a dit au début « Je serai président du comité de pilotage ». Très vite l'agglo a tenu les rennes de ce groupement de commande, c'est-à-dire à l'époque on a coécrit un cahier des charges et tenu les rennes de ce cahier des charges, on a commencé à animer des comités techniques qui depuis lors se sont toujours tenus mensuellement. Tout le monde se regardait un petit peu...

Le rapport de force Etat, Collectivités territoriales et SNCF a-t-il changé par rapport à l'ancien projet gare de 1990 ?

La région était très contente que l'on prenne l'initiative mais elle ne l'aurait pas prise. L'Etat c'est pareil, il est très observateur mais il ne prend jamais l'initiative. Donc ça aurait pu être nous ou la SNCF et au final ça c'est fait chez nous.

Quelles sont les aspects de la vision de l'Etat sur la mobilité ?

Il a une vision d'une part sécuritaire et accessibilité PMR, enfin je résume mais l'Etat n'a jamais été moteur dans la réflexion de l'intermodalité, même si ils ont une division sur l'intermodalité, mais franchement ils ne nous ont pas aidés.

Qu'est ce qui les pousse à adopter une démarche de pilotage des projets alors ?

Je pense que c'est au niveau préfectoral. Ce type de démarche politique partenariale ressemblait étrangement aux partenaires du contrat projet et donc l'Etat, tout de suite, voulait avoir l'impression que c'était très important d'être leader. Surtout quand on regarde... j'arrive d'île de France, et là bas il y a ce qu'on appelle les démarches comité de pôles et comités d'axes, et ces comités étaient effectivement pilotés par l'Etat, même si c'était multi partenarial. L'histoire a fait qu'en arrivant ici et voyant que c'était l'opportunité de rassembler les partenaires sur cette thématique, j'ai monté un comité de pôles. La consigne du cahier des charges était assez fondamentale car tous les partenaires se sont exprimés sur leurs enjeux. Au début on avait écrit quelque chose qui devait mettre à plat rapidement les enjeux de chacun, il y a vraiment une demande très forte pour que chaque acteur écrive noir sur blanc ses ambitions, ses intérêts, ses enjeux. Il y avait donc un cahier des charges d'une trentaine de pages avec tout un livret d'annexes qui est la parution de chaque acteur de son ambition. C'était très important car dans cette démarche il y avait un besoin de partage et de faire entendre ses intérêts. Nous on a dit que pour la collectivité l'enjeu urbain est très fort, le passage du nord au sud, la question de l'axe des gares vers (?)... et Baud. On a fait une grande patate qui couvrait déjà ce périmètre, pas aussi précisément mais pas loin. Les études se sont déroulées : Secchi/Vigano a fait un travail assez important. PTV qui a une approche des déplacements très importants, car dans ce type de dossier, l'approche des déplacements est fondamentale. Avant de parler d'urbanisme c'est une démarche partenariale avec les partenaires ferroviaires, la question des déplacements était fondamentale. Donc il y a eu tout un travail sur la matrice des déplacements, quelles sont les échanges aujourd'hui ? Et surtout D'une manière prospective à l'horizon 2020 ? Il ya eu tout un travail prospectif : « étude prospective de développement du pôle d'échange et de centralité de la gare de Rennes ». Donc à l'horizon 2020 ça, ça a été bien travaillé, et ont été développés tous les liens qui existaient entre le mode d'accès au PEM, mode de transport existant. C'est là où c'est fait le destin du pôle d'échange, ce qu'on a appelé le pré programme, validé fin 2007, qui était un doublement des flux à l'horizon 2020, donc un doublement capacitaire des flux au niveau du pôle d'échange, un lien très fort a été développé au niveau du souterrain, le niveau bas ce qu'on a appelé le niveau 26, donc le lien entre la salle de billet du métro et le TER, le fort développement de la gare ferroviaire et son rapprochement avec les fonctions du pôle d'échange, le

lien nord-sud a été développé, toute cette série de programmation sur les différents niveaux du périmètre.

Cette étude prospective 2020 a-t-elle été faite en interne ?

Non c'est PTV qui a fait un gros travail : des enquêtes de stationnement, tout ça... Un énorme travail qui a permis de définir d'une manière quantitative les besoins du pôle d'échange.

Pour revenir à ma question précédente... La SNCF en tant qu'acteur évolue t'elle dans un projet partenariale de ce type là ? Est-ce un acteur difficile ?

Non. Plus RFF qui est compliqué.

Car RFF détient le foncier ?

Non c'est 50-50. SNCF et RFF depuis 1997 ont fait 110 ans d'arbitrage pour savoir qui était détenteur du foncier. Pour résumer RFF détient le faisceau ferroviaire et tout le foncier qui est lié à la gestion du faisceau ferroviaire, et puis SNCF détenteur historique du foncier : Tout ce qui est implantation (bâti) mais pas forcément lié à l'infrastructure. Par exemple SNCF est quand même un proprio foncier très important : il détient tous les ateliers au sud, qui ne sont pas du tout en projet pour des raisons politiques, économiques et sociales. Deux îlots très importants au nord : Beaumont et Solferino partagés entre les deux (SNCF RFF), donc des discussions futures difficiles en tri parties. Le secteur dit des petits ateliers qui longe la Vilaine appartient à la RFF, donc un secteur de projet aujourd'hui quasiment opérationnel en partie pour un projet ferroviaire et habitat qui pourrait voir le jour à plutôt court terme. Donc un foncier relativement partagé. Pour revenir à l'époque du dossier , PTV et Paola Vigano/ Bernardo Secchi, il y a eu un projet défini qui s'appuyait sur un doublement de la dalle au-dessus des voies qui répondait aux besoins capacitaires, car on passe au niveau du PEM de 63 000 à plus de 120 000 voyageurs au jour, le PEM c'est pas que le ferroviaire : c'est le métro, tous les liens bus, car, taxi etc.... donc il y a eu 2 scénarios : un dossier de passage par le dessous, passage par le dessus. Il y a eu un choix de scénario par le dessus pour justement préserver au max ce lien avec le sud qui était beaucoup moins facile à réaliser si on avait un développement très large du souterrain car il y avait tout l'enjeu d'emprise topographique au sud. Donc le passage par le dessus a été retenu, retravaillé, à l'époque il a été chiffré à plus de 250 millions d'euros au titre d'une étude préalable et initiale, ça a été pris comme tel et il n'y a pas eu de fortes crispations car c'était la première étude. Une étude pré opérationnelle a été adoptée par « Gares et Connexions ». Pour la petite histoire, d'une manière générale sur ce type de projet c'est AREP, une filiale de la SNCF, qui globalement fait ce type de projet. C'est vrai qu'il y a donc eu un petit acte (pas de rébellion) de maîtrise par Rennes Métropole qui a demandé de faire autrement quand les partenaires ont tous choisi, dont RFF en sorte de défiance de son cousin, que ce ne sera pas AREP ce sera PTV et EFFIA ; EFFIA c'est une filiale aussi comme garant de la bonne démarche. EFFIA ils font tout ce que fait AREP, sauf qu'ils sont plus spécialisés dans le stationnement et les déplacements mais ils ont aussi fait des études de projet urbain, de pôles d'échanges : Quimper, Bordeaux, en Ile de France ils ont fait plein de comité de pôles. Donc 250 millions c'est bien mais c'est cher : il faut fiabiliser. Gares et Connexions on dit que « maintenant on a dépassé le stade de l'étude urbaine, il faut nous passer le bébé en stade pré opérationnel puisque nous sommes maître d'ouvrage classique des gares donc nous prenons le leadership au niveau de la maîtrise d'œuvre et donc cofinancez moi les études complémentaires ». Donc il y a eu un accord, les partenaires ont décidé de cofinancer de manière égale à nouveau une étude pré opérationnelle confiée à Gares et Connexions, AREP qui est son bureau d'étude. Donc là il y a eu une première étude qui était très cadrée car on était sûr de notre premier projet, on tenait bien les rennes car on avait un peu peur de ce partenaire là, mais il n'a pas pu faire baisser les coûts : on est arrivé peut-être à 200 millions au lieu de 250 millions. Donc il y a eu demande encore de travaille complémentaire et parallèlement Rennes Métropole était en cours de sélection de son

urbaniste. Parce que l'étude pré opérationnelle était ciblée sur le PEM, mais le projet urbain proposé par Vigano était resté en plant. Donc il y a eu une démarche pour sélectionner un urbaniste qui au final a désigné FGP.

Était-ce sur un marché public ?

Non accord cadre avec procédure négociée avec trois concurrents différents. Ce genre de concours c'est une note d'intention illustrée.

Quels sont les critères de retenus des trois concurrents ?

Il y avait eu une note cahier des charges assez pointue, définie par la collectivité. Après les trois urbanistes ont fait des propositions d'interprétation de ce cahier des charges. Secchi/Vigano est resté dans l'épure initialement travaillée. FGP est arrivé avec une idée très révolutionnaire par rapport à ce travail qui avait été engagé par avec une idée de redéfinition de la gare non plus comme un monument mais comme un espace public. Donc tout un travail reprenant la topographie et avec une idée novatrice. Et puis troisième candidat, Marguerit, de Montpellier, qui a une approche, pour le cout, urbaine très très large, qui a interrogé beaucoup la question du pôle d'échange et qui remettait en cause le programme fonctionnel. Donc le débat eu lieu entre Secchi et FGP. Il y a eu plusieurs échanges et résultat final, il a été dit que comme FGP, ne remettant pas en cause le programme fonctionnel, ce qui était une base, on ne pouvait pas mettre à zéro tout le travail fait initialement, il a donc été décidé qu'il serait intéressant de les faire travailler pour qu'ils nous démontrent que finalement ce projet d'espace public qui est quand même un axe fort du développement urbain, de ce secteur là avec des liens qui ont toujours été très difficiles entre nord et sud, ça serait bien que FGP pousse sa réflexion jusqu'au bout. En sachant que Vigano/Secchi s'était heurté à cette dimension là : à la fois son projet en-dessous, son projet au-dessus qui a toujours utilisé l'intérieur de la gare comme lien urbain, ça posait question. Mais c'était quand même un pari de partir sur eux, ce sont des architectes, ce ne sont pas des urbanistes. Eux quand ils sont arrivés, ils n'ont rien chiffré. Ils arrivent avec une idée que Rennes Métropole décide de porter. Donc Rennes Métropole la présente courageusement aux partenaires, car on avait déjà fait une deuxième étude qui avait coûté deux millions d'euros, donc on vient avec notre urbaniste et on dit « on veut étudier une troisième proposition ». Là il a été défini du fait qu'il y aura un atelier entre RM, FGP et Gares et Connexions (AREP). Un atelier commun qui a duré à peu près 6 Mois, qui a été financé à 50% par la ville et Rennes Métropole, pour le cout on ne pouvait plus tenir l'idée le fait de rester seul, de copartager plutôt, car c'était un projet urbain qui demandé trop de choses. Donc il y a eu un atelier de 6 mois avec un reporting régulier auprès du comité technique et puis est arrivé un projet, qui n'est pas encore celui là mais qui en est pas loin car encore une fois on était sur un doublement de la dalle, avec par contre, toujours cet espace public très généreux, à l'époque accessible au-dessus de la toiture du bâtiment voyageur, avec des gens qui se promenaient partout, très généreux etc....Très bien mais avec un chiffrage encore aux alentours de 200 millions. Là, énième revoyure du projet, il a été demandé à Gares et Connexions en lien avec FGP, tout en gardant l'esprit du paysage construit, le concept fondamental qui a permis aux urbanistes d'être retenus, de revoir la copie dans un format économique. Aujourd'hui on arrive à ce projet de l'ordre de 115 millions d'euros, qui a été défini comme un plancher, un plancher de projet par les études et par les partenaires.

Qu'est ce que vous appelez les coûts ?

La gare, les trois niveaux, le PEM.

Y compris le traitement de la place de la gare ?

Oui, tout ce secteur là. Vous voulez rentrer dans le concret ?

On voudrait éventuellement consulter les différents documents que m'avez mentionnés...

Oui car après on n'est pas entré dans ce que la SNCF appellerait le moteur. Là on parle de l'espace public. On retient la ZAC mais dessous il y a le moteur avec la constitution des différents couchent du pôle d'échange, notamment la dalle au niveau 37, c'est la dalle commerciale actuelle, là du coup elle n'est plus doublée, car c'est ça qui était très cher et compliqué, donc on reste sur le triangle initiale, par contre les bureaux Nord devant la gare d'aujourd'hui, l'idée est que ces bureaux là soient annexés au bâtiment voyageurs, que Gares et Connexions les achètent et que l'on puisse développer la dalle voyageur sur cet espace là.

Quelles sont les grandes fonctions de la gare par rapport à ce qui existe aujourd'hui, notamment les 3000m2 prévu dans la gare par rapport au 30000 de la ZAC, est ce que c'est une croissance significatives des m2 commerciaux ?

Non, sur ce volet là il y a eu il y a deux ans à peu près, l'émergence de la ZAC Eurorennes et Dutilleul est arrivé. Il y avait aussi tout le montage du projet gare à imaginer et qui dit montage dit enjeux financier et donc Gares et Connexions est arrivé avec une masse commerciale très importante. J'ai vu des projets avec un centre commercial devant et tout ça. A l'époque on s'est dit « on ne pas répondre à ça ». Il y a eu une étude confié à Cushman et Wakefield sur la question des commerces dans l'agglomération qui a permis de définir la jauge commerciale nécessaire et souhaitable pour ce qui concerne le commerce de destination, c'est du commerce régional type Colombier : les gens viennent pour le loisir et les achats non quotidiens. Du commerce de flux, donc la gare, et le commerce de proximité. Il a été dit pour ce qui concerne le commerce de destination qu'il ne fallait surtout pas le déconnecter du Colombier. C'est-à-dire que la force du centre ville sud était un petit peu aujourd'hui fragile, enfin, pourrait être fragilisé à moyen terme si on n'y prenait pas garde. C'est à dire que le centre ville nord est très fort avec le projet de la visitation qui marche bien. On a aussi le projet par rapport à Alma qui n'est pas très bien parti, mais projet de modernisation du centre Alma. Et puis, il y a le Colombier au milieu et en fait on se rencontre qu'il aurait bien besoin dans ce paysage là, si on souhaitait que le centre ville de Rennes reste le premier centre commerçant régional, de le renforcer. Et créer un pôle commercial de destination à l'endroit de la gare, ça aurait plutôt tendance à concurrencer l'activité et un projet 28000m2 ici ne marcherait pas. Ça explique aussi l'extension du périmètre jamais imaginé du temps des premières études, d'accrocher le secteur Eurorennes au secteur Colombier. C'était surtout un enjeu économique et d'accroche urbaine. L'idée aujourd'hui c'est d'avoir le centre sud qui se développe jusqu'à la gare, la gare est aux limites du centre ville, l'idée c'est de l'englober complètement, voir de le faire passer de l'autre côté des voies ferrées. Parce que aujourd'hui dans le cadre de ce projet urbain très compliqué on est face à une difficulté que les élus perçoivent vraiment autour de : est ce qu'on peut complètement passer les voies ferrées ? Est-ce que l'on va y arriver ? Parce que c'est physiquement très compliqué. D'une part parce que les études commerciales disent que ce n'est pas la peine d'aller au sud, que ce que l'on peut faire c'est à la limite 1000m2 de commerces de proximité, ce n'est pas ça qui fait le centre ville au sud. Pour revenir à la gare, la conclusion de l'étude était de dire que « l'équivalent de ce qu'il existe aujourd'hui c'est pas mal refait dans le cadre de votre aménagement transféré ce qu'il a, voire augmenter un petit peu ce sera bien.

Quand vous dites passer au sud c'est de la circulation du nord au sud ?

Non, c'est de dire qu'il faut des usages plus importants au sud. On sent bien qu'on risque d'y arriver par là (par l'englobement de la gare au centre ville), on sent qu'il y a un potentiel très fort. Mais au sud on nous dit que commercialement on ne fera pas grand chose et que l'on n'a pas intérêt à en faire, autrement on affaiblira côté colombier. Donc la grosse question que se posent les élus : « Si on

fait des bureaux, une super tour, si on fait du logement et si on fait aucune programmation atypique qui fera vivre l'espace public au-delà de 19, on aura tout raté. Et aujourd'hui on se dit quelle programmation ? On n'a pas de réponses.

Ce qu'on sait, c'est ce que l'on ne pourra pas construire au-dessus des voies ferrées car la dalle à une importance pas extensible. Car au début, la proposition de FGP retenue était une grande tache verte et une tour au-dessus des voies, sur la dalle. Mais ça, ça s'est avérée très vite complètement impossible car ça voulait dire recréer une dalle au-dessus des voies, c'est énorme financièrement, c'était plus 200 c'était 400, 500 (millions). Et la SNCF au niveau du financement du projet est minoritaire par rapport à ce qu'elle dit mettre dans le projet, donc il y a un gros problème de montage financier. La problématique posée aujourd'hui c'est de se dire que l'on a une super programmation avec un site emblématique, une tour... ici, finalement pour ne pas heurter ce qui se passe de l'autre côté ce sera du logement finalement, même si c'est des formes architecturales assez atypiques, c'est une programmation plutôt classique, ce que l'on dit c'est que l'on peut faire 1000m² de surface commerciale complémentaire plutôt du côté de la gare pour capter les flux, mais aujourd'hui il n'y a aucune programmation d'équipements spécifiques. Physiquement c'est de toute façon un site très compliqué : on a une prison dont la pérennité est affichée, un atelier SNCF qui aujourd'hui fonctionne, même si à terme on peut se dire que ça va bouger, aujourd'hui on n'y touche pas. C'est vrai que c'est un site très compliqué. La question du passage qui n'est pas neutre dans le montage financier du projet pôle d'échange est paru un peu inutile car « passer, oui, mais pourquoi faire ? ».

Alors les 30 000m² commercial c'est un trait d'union entre le Colombia et la gare ?

Voilà, alors 30 000, ça semble une échelle haute. L'idée c'est de renforcer Colombia, sous quelle forme ? Vous voyez bien qu'aujourd'hui c'est émergent et pas arrêté. L'idée est d'avoir un liant aussi urbain vers le boulevard de Beaumont. Ici il y a aussi une programmation commerciale boulevard de Beaumont en accroche avec le PEM, avec un enjeu de mutation des vitrines du boulevard de Beaumont qui sont du commerce de sortie de gare. Donc il y a tout un enjeu d'espace public, de requalification, de développement de terrasses au sud, de faire en sorte que l'on est peut-être au même niveau de restauration par exemple sur ce qui se passe sur l'avenue Janvier.

Très vite dans les études, c'est PTV ça a déjà 4 ans, l'idée c'est de dire qu'aujourd'hui les enquêtes de trafic montrent que sur les boulevard Solferino et Beaumont il ya une forte quantité de trafic qui est du trafic de transit, ça veut dire beaucoup de voitures car les gens ne font que traverser. Et, en regard du doublement des flux en gare, d'une deuxième ligne de métro, du renforcement du trafic gare par rapport au conseil général, des bus toujours plus nombreux, des flux piétons, on ne pourrait pas continuer d'avoir autant de véhicules et de conflits d'usages, le principe était donc de dire qu'il fallait réviser le plan de circulation du centre ville. Le principe a été de dire qu'on va réserver sur le site gare : des transports en commun et modes doux. Et donc la voie de transit : exit, mais pas forcément au sud des voies, sinon ce serait la fin de la paisible...

Donc Clémenceau ou Jacques cartier

Oui, l'idée c'était d'étudier un plan de circulation permettant de repousser encore une fois les limites du contournement du centre ville avec quand même pour ce qui concerne l'accessibilité du pôle d'échange au sud, ce qui n'a jamais été fait, historiquement il y avait pas de déposes minutes au nord, ça a créé un problème, pourquoi ? Parce qu'au niveau de la voiture il n'y avait jamais vraiment eu de contraintes réelles. Donc il faut vraiment contraindre, empêcher la circulation des véhicules particuliers sur la place de la gare par un système du boucle au nord comme au sud. C'est-à-dire qu'il n'y aura que la population riveraine qui passera par la gare. Donc un système de boucle qui permet l'accès des riverains et qui dégage totalement la place de la gare. Donc ça c'est en cours de travail, il y a tout un schéma de circulation qui est en cours d'expertise par les personnes *ad hoc* de Rennes

Métropole, donc il y a un nouveau plan de circulation qui accompagne, qui est assez révolutionnaire dans le sens que ça changera drôlement les habitudes des Rennais.

Comment la prison des femmes est arrivée dans le projet ? Comment ça évolue ? Quelle est le statut de cet objet par rapport au projet ?

Il a toujours été vu comme un objet pérenne sur le site. A la fois par l'étude précédente et maintenant par FGP. En fait FGP, quand l'équipe est arrivée, on s'est dit qu'il faut mettre en valeur ce monument, ce n'est pas une contrainte, y compris au niveau de son mur. Il faut savoir que le mur de la prison avait pour ambition d'être reculé dans le cadre de l'aménagement de la rue de l'Alma. Donc il y a eu un premier contact avec l'équipe en charge de l'aménagement de la rue de l'Alma pour dire que le mur a toute sa place dans la ville, c'est un repère urbain, un symbole, il faut le valoriser et trouver d'autres solutions pour l'aménagement de la rue de l'Alma. Pour ce qui concerne la pérennité du site les élus ont toujours été très clairs sur la présence de cet équipement comme un équipement de centre ville, un « équipement qui dit faire entièrement sa place à l'endroit d'une gare notamment pour l'accueil des familles qui viennent de très loin, car c'est une des seules centrales de France pour femme. Donc on a des détenus de France et de Navarre, des Antilles et de partout, donc pour les élus c'était très important d'afficher ça avec quand même la partie nord qui est une partie administrative, qui elle pourrait être mutable, en tous cas sur ses franges, notamment il y a un bâtiment de logement de gardien qui pourrait être muté mais il faut des discussions avec les services pénitentiaires, qui sont là très peu avancées.

Il n'a jamais été évoqué un déplacement de la prison ?

Ça n'a jamais été porté politiquement. Ça a été porté par l'opposition au moment des discussions sur le couvent des jacobines pour mettre un équipement culturel à l'endroit de la prison. En tous cas pour les élus de la ville de Rennes c'est un discours récurrent comme quoi on assume complètement l'équipement ici.

Après si vous voulez ce n'est pas non plus innocent d'avoir mis la prison dans le périmètre de ZAC. D'une part c'est au niveau, ce que l'on disait sur l'espace public, sur la manière d'avoir la main sur le traitement de ses apports, et puis je pense que la vie d'une ZAC étant de 15 à 20 ans c'est aussi la possibilité de voir un discours évoluer. Je pense qu'en arrière pensée c'est un petit peu ça... un petit peu comme les ateliers SNCF. Si on ne touche à rien aujourd'hui, ils sont quand même inscrits dans un périmètre opérationnel ça laisse une petite porte ouverte mais qui n'est pas du tout affichée politiquement pour le moment.

Comment a évolué la question du dimensionnement des quais par rapport à l'arrivée de la LGV ?

Il y a une étude aussi financée par le contrat Etat-Région actuel, qui s'appelle étude de la dessaturation de la gare de Rennes, sur maîtrise d'ouvrage de RFF qui travaille à l'échelle du territoire Rennais ferroviaire. Dessaturation car on parle de saturation d'une gare mais c'est surtout la saturation d'une gare au niveau de l'infrastructure. Donc aujourd'hui, y compris en termes de cheminement des trains, du temps de stationnement des trains à quai, ça devient un vrai souci la gare de Rennes. Donc il y a plusieurs études, dont une qui est très vieille qui est la création d'un 5ème quai au-dessus des voies, c'est aujourd'hui un projet qui se concrétise à peu près, car son phasage est toujours en projet de discussion, son financement aussi, étant donné que ce 5ème quai implique la démolition partielle d'un magasin du technicentre et dès que l'on veut toucher à une fonction SNCF vous devez la reconstituer, et la question des reconstitutions est incluse dans tous les textes de la SNCF et de la RFF. Ça veut dire que au-delà de réaliser un quai, vous devez démolir et reconstituer ce bâtiment là au frais du porteur du projet. Autant dire que c'est des enjeux financiers colossaux qui ne sont pas encore aboutis entre les partenaires. Donc dans un premier temps l'idée serait de faire ce quai sur la longueur de 100 mètres aux lieux de 150 mètres. Mais on peut encore

rien dire, c'est encore un montage complexe dans nos discussions. Sinon le projet de dessaturation de la gare de Rennes, c'est l'aménagement de garage ferroviaire du côté de St Hélier, de Châtillon, des aménagements de signalisation, mais entre les quais il n'est pas question de toucher à la largeur des quais, même si ils sont très minces aujourd'hui c'est un peu délicat. Je pourrai rentrer en détail du pôle d'échange mais l'idée principale pour le niveau bas c'est non pas élargir le souterrain car c'est très cher, mais c'est de créer des rampes qui viennent chercher les voyageurs sur les quais de beaucoup plus loin et permettre d'évacuer les quais beaucoup plus rapidement. Donc il y avait un projet de fluidification de sortie de trains, des études de flux qui ont été faites...

Est-ce que vous avez fait la relation avec les gares périphériques et l'agglomération ?

A l'époque des études Secchi il y a quand même des différentes échelles emboîtées, peut être pas l'échelle régionale mais on travaille avec les aéroports locaux, les autres gares locales etc.... Il y a eu un travail qui aujourd'hui est un peu mis de côté c'est vrai, y compris pour les études de ZAC car nous sommes plutôt dans un volet urbanisme autre que déplacement, urbanisme qui est aussi vu par différents côtés à l'échelle nationale ou internationale pour tout ce qui est valorisation foncière. Il y a une étude tertiaire qui a été réalisée par Secchi...

Y-a-t'il une intégration des acteurs économiques dans ce projet ?

Ils font partis, dans le cas des études de ZAC des consultations publiques, consultations promoteurs. Aujourd'hui les acteurs économiques sont ciblés à l'échelle nationale voir internationale car RM participe au MIPIM à Cannes, on était aussi au SIMI en décembre.

Sur quoi ont-ils réagi sur le projet ?

Je n'ai pas eu de retour du SIMI. Après on est en phase très amont de l'opération, donc est-ce qu'il ya des retours très concrets... il me semble que c'est plutôt du marketing territorial et les retours se font surtout au niveau local.

Si vous voulez toute la programmation tertiaire telle qu'elle est présente elle est issue des études qui ont permis de jauger globalement les ambitions tertiaire. Après sur les moteurs c'est aussi un pari plus de l'agglomération, on sait aujourd'hui que c'est un chemin parcouru d'embûches mais...

Où en est le débat sur la grande hauteur, les tours ?

Au niveau de RM il y a plus franchement de débat, si ça pouvez se réaliser... Après c'est plus en termes d'économie et de montage de projet. Au niveau de la majorité politique municipale et métropolitain, elle adhère complètement. L'idée, c'est trois signaux qui ont été ciblés : une tour conséquente sur Féval à R+33, après ce n'est qu'un dessein. Un signal urbain au niveau du site Beaumont qui est qu'une attention, on sait que c'est un site déjà utilisé avec la direction régional de la SNCF qui y est aujourd'hui, c'est un site qui sera vraisemblablement valorisé sur le long terme. Autant sur Féval ça pourrait se concrétiser sur les 5 ans qui viennent, autant sur Beaumont c'est un peu plus complexe d'autant plus que c'est un partenaire ferroviaires qui est complètement propriétaire. Le troisième signal urbain il est au niveau du quartier St Hélier, dans la continuité du boulevard Solferino, là aussi sur du foncier ferroviaire dont le montage reste à développer. C'est d'abord du tertiaire. Sur Féval il y aurait 55 000m2 de tertiaire.

Pourquoi ne pas étendre la zone ?

C'est clair que c'est une question qui est posée. Posée sur Quineleu en faisant attention à la confrontation. L'idée des élus est de dire que l'on veut assumer cette urbanisation mais on ne veut pas quelque chose de trop gros difficile à assumer dans le quartier. Cette parcelle R+6 a été décidée

d'être redescendue à R+2-3 pour ne pas qu'il y a un signal difficile à comprendre pour les habitants. Par contre il est clair que sur le site Nord de Quineleu on ne fera pas du R+2, c'est clair. Dans les études Secchi Vigano on se disait qu'autant ce projet devait porter une ambition forte, un rayonnement spécifique, autant à l'échelle de la quotidienneté la proximité ne devait pas être occultée. Dans l'étude au niveau de l'école, l'idée c'était d'offrir une placette, à travailler sur quelque chose de différent. Aujourd'hui ça n'a pas été réintégré mais encore une fois ce n'est que des images de travail et ça peut encore évoluer.

Tout le liant, même si c'est un secteur très diversifié c'est tout le projet d'espace public. L'idée c'est d'avoir un paysage comme liant, toute la mise en valeur du fleuve et du ferroviaire, tout le travail de liaison par le paysage...

Vous travaillez avec le service jardin de la ville de Rennes ?

Oui, dans l'équipe de FGP il y a un paysagiste qui est l'agence TER qui est très important. Le projet paysager prend une place très importante, autant que l'architecture et les projets urbains. Donc le projet d'espace public dans sa forme, et ses fonctions avec ses trois liens Nord-Sud forts, ZAC Alma, Le pôle d'échange et son espace public continu, c'est quand même quelque chose de très fort que les élus souhaitent aboutir. Et aussi développer le culturel sur St Héliier.

La ville assume t'elle cette confrontation avec un projet qui bouleverse l'image de la ville accès sur le modernisme et puis les quartiers Sud Gare qui ont la vocation patrimoniale affirmée pour tranquilliser les gens ?

C'est vrai qu'autant le discours je le trouve assez bien construit ici, autant là il reste encore du travail à faire car effectivement il y a quand même...

Comment vous travaillez en termes de gouvernance avec FGP ? C'est eux qui pilotent la réflexion sur le périmètre de la gare ?

Non FGP est l'urbaniste de l'ensemble de la ZAC, qui est piloté par RM car la ZAC est quelque chose métropolitain. J'ai en charge le pilotage technique de FGP, et FGP intervient juste comme prescripteur du pôle d'échange, au titre de son interface urbaine, de l'enveloppe et donc de l'espace public. Sur ce site là au même, titre qu'il y aurait un îlot constructible, FGP a pour mission de définir un cahier de prescription urbaine. Mais vu que l'interlocuteur ce n'est pas n'importe qui, on le coécrit.

Ça n'a jamais été envisagé que la ZAC soit concédée à Scène Territoire ?

Si, tout à fait. Là si vous voulez la ZAC vient juste d'être créée en novembre 2010, c'est tout récent. La scène territoire s'est transformée partiellement en SPLA (société publique locale d'aménagement), donc effectivement il y a un projet de concession en 2012 avec Territoire mais l'idée aussi c'est de dire que l'on ne passe pas des études préalables depuis le montage RM à la concession du jour au lendemain. Donc l'idée 2011, c'est de travailler en commun, en binôme entre nous et Territoire qui va sans doute faire l'objet d'un mandat d'étude ou d'assistance en maîtrise d'ouvrage pour permettre fin 2011, début 2012 de valider ensemble un bilan d'aménagement et donc de passer la concession en toute connaissance de chose avec eux. Dors et déjà, je travaille avec Eric Bauger qui est pressenti comme chargé d'opération qui s'immerge progressivement dans le dossier, m'accompagne à diverses réunions. L'année 2011 est une année transition pour la Métropole et Territoire. Donc effectivement à partir de 2012 l'opération sera concédée.

En tout il y a 150 000m2 de tertiaire, où se répartissent-ils ?

Le tertiaire on en trouve sur Trigone, sur Blériot, en partie sur l'îlot Beaumont, sur Solferino et sur Trocante aussi (îlot de l'avenue des Français libres).

Est-ce qu'un avec un projet relativement dessiné les enjeux des partenaires ont-ils changés ?

Par rapport à l'écriture des enjeux des différents partenaires, ce que l'on voit émerger ce sont les enjeux urbains, portés par la collectivité. Les enjeux tertiaires ne sont pas la compétence de la région par exemple. Par contre ce qui est sous entendu par le travail partenariale et le copilotage des différentes études, est que les partenaires ont mentionné, à travers les différentes thématiques, de dire que les préalables des différentes études de ZAC devraient passer à l'analyse du bilan financier du pôle d'échange multimodal. L'idée est qu'il est vraiment un croisement des approches économiques qui soit global. Les partenaires ont un peu l'impression que RM va bénéficier très largement d'une opération comme cela et que les partenaires n'auraient pas de retour. Alors que l'on sait déjà qu'une ZAC avec cette importance du foncier à acquérir on est plutôt déjà sur un bilan négatif.

Quels étaient les enjeux de l'époque lors de la création de la ZAC antérieure (1990)?

Disons que je n'ai pas d'éléments là-dessus. J'ai les plans de la gare qui a été défini, mais l'histoire de la ZAC Gare je ne la connais pas. A mon avis les thématiques sont exactement les mêmes. Parce que les périmètres sont différents etc.... mais moi j'ai vu, par un collègue qui m'avait transféré une vidéo historique d'un reportage de l'époque sur l'opération de la gare –image INA) où s'est interviewé de JL Chapuy, ça vaut le coup. On a l'impression qu'il raconte le projet actuel alors que ça été fait il y a 20 ans. Comme quoi entre la théorie et la mise en œuvre... parce que les enjeux financiers sont là et les contraintes techniques s'accumulent.

Le déblocage en lui-même est l'enjeu partenarial ?

Oui. Mais il y a des remises en cause quotidiennes. Par exemple Du Tilleul revient en ce moment sur ce projet là.

Oui car eux sont plus sur le bâtiment que l'espace public ?

Oui, le sujet du PEM dans sa configuration n'est pas clos, du tout, alors que l'on pensait que c'était à peu près acquis, en fait non. On n'est pas encore au bout du chemin.

Et les autres partenaires ?

RFF lui il a son petit périmètre, sauf qu'il dit qu'il payera rien donc c'est un peu gênant. Lui il est bien, il est chez lui. La région regarde son porte monnaie et les enjeux capacitaire, elle veut faire marcher ses Ter, c'est purement ferroviaire. L'Etat il regarde les comptes. Le conseil général il a sa gare routière donc il ne faut pas qu'on l'oublie au passage. Mais le débat pour ce qui concerne le pôle d'échange c'est surtout la SNCF et nous. Après pour le reste, en ce qui concerne la valorisation foncière RFF est très présent.

Les partenaires sont-ils ouverts à des propositions d'acteurs extérieurs ?

Là c'est plus une stratégie de concertation et de communication qui est aujourd'hui à mon sens pas beaucoup développée. Il y a des idées de forums et outils numériques qui ont émergées mais pas mis en œuvres, il y a un atelier à la concertation plus développé sur l'ensemble du périmètre. J'avoue que sur le projet il me semble que c'est un volet qui est à développer.

Dans le projet il y a aussi une partie hôtelière avec 7000m2 de surface, y a t'il une réflexion sur l'offre hôtelière à développer ?

Là-dessus je n'ai pas de réponses concrètes à faire car il me semble que l'on n'a rien de clairement défini.

Mais RM sent qu'il faut développer l'offre hôtelière par rapport à la grande vitesse ?

Oui tout à fait mais ce n'est pas encore une discussion très précise. Donc on sait qu'il y en aura, om et sous quelle forme mais au niveau du volume non.

Le projet LGV était avant celui du PEM ?

Oui bien sûr, il a du commencer au minimum au début des années 2000. en fait l'histoire du projet elle a commencé par là. La ville de Rennes avait son projet en gros sur les emprises jaunes (Quineleu Gare Sud). Moi par rapport à ce qui était inscrit au PLU on m'a demandé de faire une enquête pour RM. RM se disait que cette voie là est sans doute bloquante pour l'avenir, il faut se méfier. Donc RM était dans le doute et voulait démontrer à la ville qu'elle s'embarquait sur un projet assez bloquant. Alors j'ai fait la tournée et j'ai pondu une note de 12 pages (ça vous dirait, c'est vraiment l'histoire du truc sorti en décembre 2005, c'est la première note sur le sujet) et ça disait qu'il est temps d'arrêter les frais sur Quineleu Gare Sud et de regarder plus globalement le devenir de la gare de Rennes et de ses franges urbaines. Et donc ça a cheminé, ma hiérarchie a pris conscience de cela, c'est remonté assez haut. Et de fil en aiguilles... Parce que pour la petite histoire les relations étaient très tendues entre la SNCF et la ville car le PLU avait été attaqué par la SNCF. En fait en 2004, le PLU de la ville a été révisé et donc la SNCF aurait voulu que certains de ses terrains soient identifiés comme constructibles.

Pour valoriser le foncier ?

Oui, bien sûr. Et la ville de Rennes c'était dit « comme il n'y a pas de projet urbain, il y a pas d'accord sur l'avenir de ce site là, moi je laisse en UF : zonage ferroviaire », c'était surtout sur la zone Solferino. A l'époque il n'y avait pas de partage foncier comme maintenant car RFF et la SNCF se sont partagé le foncier qu'en 2010. Donc à l'époque c'est la SNCF qui avait la main sur tout ça et n'étant pas content des décisions politiques sur le zonage du PLU, ils ont attaqué la ville, même si ça c'est réglé à l'amiable. Mais en 2005 2006, c'était la guerre froide, c'était bloqué. Il y avait quand même des petits échanges avec monsieur Dupont qui est directeur régional (il coordonne les différentes branches sur une région, la diplomatie locale, c'était à l'époque l'interlocuteur principal, pas encore Gares et Connexions qui n'existait pas, Arep aurait bien voulu venir plutôt..).

Donc à l'époque avant même cette note (la première) il y avait la SNCF qui travaillait un peu avec la collectivité car il y avait le projet de quai sud, le projet d'axe des gares avec la continuité bus vers Beauchardonnais, et puis sur la gare de Rennes pas tant que ça. Et donc je voyais bien qu'il fallait élargir le périmètre. On a vu aussi rapidement que le seul sujet qui intéressait la SNCF, RR par la suite et les partenaires c'était le développement de la gare et que tous les petits sujets petits ateliers, axe des gares... c'étaient le cadet de leurs soucis.

C'était l'enjeu capacitaire qui primé ?

Voilà. Et j'ai dit à mon responsable de l'époque qu'il faut y aller sur le PEM, sur la gare, c'est ce qui nous unira qui nous permettra de développer le projet urbain autour, sinon on n'y arrivera jamais.

Pour vous il y avait derrière l'idée du projet urbain directement ?

Voilà, il y a eu un cahier des charges de fait pour une étude initiale, qui est un gros bouquin. Ça c'est la première étude qui a été démarrée en 2006 et qui s'est faite sur la base d'un cahier des charges. Et donc ce travail là ça était un an de travail, de partenariat, car si vous voulez prendre la décision de s'engager à 8 sur une étude ça ne s'était jamais fait, ni même à l'échelle de la Bretagne. Car il faut savoir que le dispositif de partenariat sur la gare de Rennes a été copié sur toute la Bretagne : par exemple la notion de faire une étude préalable partenariale, de faire une convention d'association avec les études opérationnelles puis le contrat de pôle : toutes ses différentes étapes.

C'est que rien que le cahier des charges est déjà un état des lieux, une prise de parole des différents partenaires sur leurs enjeux. Ça c'est important : contexte enjeux urbain, contexte enjeux du transport ferroviaire, contexte enjeux du transport inter urbain, contexte enjeux de l'inter modalité. Ça a mis du temps à se faire mais ça a montré aux partenaires qu'ils auraient des voies dans l'ensemble du dispositif. Donc cette étude là où le partenariat s'est formé à ce moment là, on s'est tous mis d'accord à participer à part égal financière sur une première étude et la notion de projet urbain était finalement déjà née parce qu'elle était là. En fait on avait gagné notre truc car en faisant ça (un grand rond autour de la gare) on avait déjà gagné car on avait un périmètre correspondant à la ZAC avec des partenaires prêts à financer une étude à la fois urbaine, capacitaire et intermodale. Donc le cabinet qui a été retenu c'est PTV, Secchi Vigano et Effia. Pour la petite histoire, pour parler d'Arep, Effia est une filiale de la SNCF, et dans ce partenariat la SNCF a expressément souhaité qu'il y ait une filiale de la SNCF pour cette première étude. On a préféré Effia car Arep se positionnait déjà comme pilote, mandataire, et on s'est dit que de toute façon on les retrouvera bien assez vite donc autant faire une étude sans eux. Et ça, ça était bien accepté par tous les partenaires qui voyaient bien l'emprise de la SNCF trop développée si on y mettait une de ses filiales direct. Donc on a joué à la carte avec Effia qui finalement a été assez peu présent.

Donc Effia n'a plus de rôle aujourd'hui ?

Non. A cet époque là ce qui a été important s'est faire des études de flux, du capacitaire, là où les fameux chiffres sont sortis, les matrices avec les flux d'accès au PEM qui sont sorties, la matrice 2007-2020 qui a montré que la gare devenait hyper importante liée à la LGV, au cadencement TER et à l'arrivée de la deuxième ligne de métro. A ce moment là, 2007-2008, qu'on a bâti le préprogramme sur la base de ce périmètre. Et donc il y a eu un pré programme du PEM validé par les partenaires en 2007. Donc avec toutes les notions de nœuds ferroviaire, la gare ferroviaire, routière, l'accessibilité urbaine au PEM, donc là on avait déjà l'échelle urbaine, ça c'est des documents qui servent encore, surtout ce qui est plan de circulation. Et donc ça c'était dans le cahier des charges.

Les études étaient à la charge de RM pour le PEM?

Non, car encore une fois 2006-2008 on était en finance égale avec nous comme coordonnateur du mouvement, on s'est toujours positionné comme leader, mais pas financier mais leader car on a une légitimité par rapport aux autres collectivités et puis la SNCF a demandé d'être cohérent.

Et comment s'est fait l'articulation entre RM et la ville de Rennes sur le projet urbain?

Sur le projet urbain qui est né à ce moment là, de toute façon le service des études urbaines auxquels j'appartiens, sont des services mutualisés donc Ville de Rennes-RM c'était la même chose. Faut savoir qu'en 2009 le site a été déclaré d'intérêt communautaire et qu'il était déjà inscrit comme zone prioritaire du Scot. De toute façon c'était un site physiquement dans la ville mis à une échelle métropolitaine. Avec les services mutualisés la question ne s'est pas posée.

En 2009, ça c'est validé « donc on ne peut pas en rester là c'est une études urbaine, beaucoup d'objectifs mais il faut concrétiser ». Donc derrière on a passé une convention partenariale que l'on appelle la convention d'association. Nous on s'est dit « ensemble on continue on fait des études complémentaires, des études pré-op et on va jusqu'à un contrat de pôle ». Faut savoir que ça c'est

en 2009 mais le contrat de pôle a été signé en 2012, à l'époque on s'était dit qu'en 2010 ça, ça serait bouclé. Et aussi on engage une démarche de concertation, de communication.

Parallèlement à ça en Novembre 2009, le projet urbain qui a déjà, dont les contours, pas trop dans les formes mais dans les contours qui a déjà était pressenti, le projet urbain lui enclenchait une nouvelle dynamique puisque RM seule décide de désigner un urbaniste pour sa future ZAC qu'elle décide fin 2009 de baptiser Eurorennes. Et là c'est vraiment où le mot Eurorennes sort, juste suivie de cette étude et parallèlement au PEM on va dire que le périmètre va mettre un an à se stabiliser. L'urbaniste FGP (french global Project puisque Ferrier à quitté) est retenu, sur pas loin d'être l'inverse de ça (étude Secchi vigano) en disant que le pré programme du PEM est bien mais au niveau de l'urbain il faut que l'on reprenne tout à zéro. Ils ont dit qu'ils allaient travailler à partir du paysage construit, de la topo et tout... Donc avec une image hyper importante (la ville sur la gare) en disant que ce n'était pas la gare qui allait faire la ville mais la ville qui allait faire la gare. Du coup Eurorennes né en et donc le périmètre de la ZAC, les prémices du projet urbain apparaissent avec tout le discours que l'on connaît et puis la programmation commence à émerger et la ZAC est créée en Novembre 2010.

Parallèlement à ça, le PEM est resté la dessus (étude Secchi) et donc l'étude pré op que l'on a lancé, qui a été livrée en Mars 2010, suite à ça elle n'est plus bonne parce que l'on a nos amis du projet urbain qui ont dit qu'il y aura le paysage construit et la conception de la gare doit être complètement revue. Donc pendant toute l'année 2010 à partir de Mars, on faisait des allers retours à Paris pour réussir à faire avaler le truc et mettre d'accord Gares et Connexions sur les questions d'insertions urbaines et architecturales.

Auprès de Dutilleul ?

Alors il y a cette étude, ensuite il y a une première étude pré opérationnelle confiée à Arep, car Arep est arrivé. A partir du moment où Secchi a rendu sa copie on passe aux études pré op et la SNCF dit que c'est Arep et nous on a dit d'accord. Donc Arep arrive suite à ça. Nous proposons une adaptation de cette étude qui n'est pas si mal et le projet urbain il arrive là, après. Pour la deuxième, pour la petite histoire les partenaires les ont financées à valeur égale, pour la troisième on tire un peu à la corde RM l'a financé à 50% mais on a réussi à trainer nos partenaires sur cette étude.

Il faut savoir que la ZAC c'est une affaire de RM, 100% RM, financement RM. Le seul dossier partenarial du truc c'est le PEM. Il faut bien distinguer, quand FGP il travaille c'est pour RM. Et là quand FGP va travailler avec Gares et Connexions c'est eux (G et C) qui sont payés par les partenaires dont un gros bout par RM, et FGP lui est payé par nous (RM). Et donc l'étude pré op a été reprise courant 2010 pour aboutir au projet que l'on connaît actuellement, mais c'était plein de versions. Donc en février 2011 on arrive quasiment à la forme que l'on connaît. Et donc pour tenir nos rennes, évidemment on est dans la ZAC donc on s'est dit que on n'allait pas réussir à tenir AREP, donc on a dit à FGP de faire un cahier de prescriptions pour le PEM qui va obliger Gares et Connexions à suivre les prescriptions du projet urbain. En fait le cahier de prescriptions du PEM qui a été fait par FGP-TER c'était pour obliger Gares et Connexions à suivre le truc, sans en faire le projet car c'est quand même Gares et connexions-Arep l'architecte, on a défini les pentes, les fonctions...patati patata. On a plein de documents la-dessus.

Donc le maître d'œuvre du PEM c'est Gares et Connexions mais un peu FGP aussi ?

Oui car le prescripteur de la ZAC c'est FGP, c'est nous. Et RM est aussi partenaire du PEM. Donc RM à travers sa ZAC a su finalement contraindre Gares et Connexions à accepter son projet. Car évidemment c'était une hérésie complète pour la SNCF ce projet, c'était la grosse blague lourde quand tu arrives chez eux... Et puis finalement, un jour...(interruption de l'interview)

Pour revenir à vos difficultés avec Gares et Connexions dans quels aspects du PEM c'était une hérésie ?

Bah si vous voyez là le paysage construit c'est quand même dans l'imaginaire des gares classiques quelques choses qui les gênait beaucoup car le bâtiment voyageur que l'on connaît actuellement serait bouleversé... ça a été vue comme, y compris d'autres partenaires qu'il fallait convaincre, notamment la région, il a fallu beaucoup d'énergie dépensée par la collectivité pour convaincre les élus d'y aller.

C'était qui vos interlocuteurs à la région ?

La direction des transports, le partenaire qui suit les dossiers : Jollivet... ceux qui mènent les billes. Et donc voilà, on a quand même réussi à signer le contrat de pôle. Ça a été approuvé par les partenaires en Avril et surtout signé officiellement le 19 Juin, parallèlement à ça, on a mis en place une expo.

Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu ceux qu'étaient les GCPU ?

Mouais, mais le GCPU c'est une instance interne au service qui a pour objectif de donner un avis, même pas un avis mais de comparer, c'est un peu une instance de culture générale urbaine ou les dossiers sont présentés, ça n'a aucun enjeu sur le projet, c'est absolument anodin dans le processus du projet. C'est plus de la culture partagée inter RM, ville de Rennes.

Vous avez une cartographie des propriétaires fonciers sur la zone ?

Elle est un peu grossière mais elle est dans le document.

...

Quelles ont été les phases d'accélération et de ralentissement du projet ?

Le projet n'a jamais ralenti. Fin 2009, FGP est choisi, un an après le dossier de création soit sorti, là le gros dossier c'est le dossier de réalisation qui va être approuvé en Novembre. C'est une opération qui va très vite. Le PEM il a un petit peu plus de difficultés car il y a des enjeux financiers tels, qu'il y a des phases de recherche d'économie qui ralentissent le processus, et qui dit recherche d'économie dit reprise d'étude et recherche d'accord en très les partenaires, c'est tout ça. Après le projet urbain dans sa procédure, en tant que t'elle, avance bien. Après la mise en œuvre, si on prend un sujet comme Féval c'est des montages compliqués, quand on a affiché une tour Féval actuellement dans l'air du temps c'est un peu compliqué de la sortir car les promoteurs du projet se raréfient, car il y a des difficultés quoi. Donc c'est surtout ça, c'est la dimension économique qui fait que par exemple Féval va un peu moins vite, des choses comme ça.

Le terrain appartient à la ville qui vend à RM ?

Alors là on rentre dans des montages compliqués car là on est dans des montages internes RM, donc a priori la ville de Rennes apporterait en nature foncier dans l'opération à RM et ensuite RM valorise le terrain... De toute façon dans une opération comme Eurorennes il y a une participation de la collectivité, on est sur une opération de renouvellement urbain donc ça cout cher et même si y a des recettes très importantes attendues, il y a une participation de la collectivité.

Et les recettes c'est du tertiaire essentiellement ?

Oui mais c'est un projet mixte, tertiaire, commerces et habitat.

Et le bilan financier du projet urbain PEM est rassemblé ?

Oh non, pas du tout. Enfin officiellement pas du tout. La SNCF dans le montage financier du contrat de pôle met quand même 31 millions, RM et ville de Rennes rassemblés 31 millions (total 107 millions) et donc dans la participation de la SNCF elle a souhaité que l'on fasse le lien avec Solferino. Si on veut sur Solferino la recette de la vente du foncier sur Solferino devrait abonder en partie le financement du PEM. Ce n'est pas totalement déconnecté. Mais RFF, elle, déconnecte complètement. Les liens sont existants pour la SNCF mais pas pour les autres.

4. Entretien téléphonique avec Xavier Cornic, directeur de développement des gares de Rennes, Nantes et Orléans pour Gares et Connexions-SNCF depuis 2011⁴.

Quel est votre rôle depuis votre venue sur le projet Eurorennes ?

Alors, moi je ne suis pas sur le projet Eurorennes, je travaille sur le PEM de Rennes, nous on est engagé avec des partenaires dont RM, sur un projet qui s'appelle PEM de Rennes, qui est lui dans la ZAC Eurorennes, donc il est intégré au projet Eurorennes, qui est un projet urbain porté par RM. Moi je suis sur le projet depuis le 16 janvier, car j'ai quitté mes précédentes fonctions de directeur agence gares centre ouest, et j'ai changé de poste le 16 janvier, j'ai pris trois directions de projets nationaux qui sont Rennes, Nantes et Orléans. Précédemment j'avais un collègue qui y était depuis 2-3 ans, c'était Didier Piquet.

Êtes-vous au courant de ce qui s'est passé avant votre arrivée ?

Oui, un petit peu, mais pas forcément dans le détail, car on gère surtout les choses d'actualités, plutôt que celles qui se sont passées, mais dans les grandes lignes oui.

Pouvez-vous me parler des étapes successives auxquelles la SNCF a participé pour le projet de PEM ?

Avez-vous eu le contrat de pôle ? Le protocole de partenariat du projet.

Non...

Parce qu'en fait , ce préambule, le préambule du contrat de pôle, il resitue toujours le pourquoi de l'engagement des partenaires sur un projet d'intérêt général : les enjeux et les raisons qui font que chacun trouve un intérêt et une nécessité à se réunir pour s'engager ensemble sur un grand projet puisque ça correspond aux objectifs de chacun et puis ça rappelle aussi les études précédentes qui ont été réalisées, et qui permettent justement d'élaborer un programme, un pré programme on va dire et de sortir un coup d'ouvrage, ça rappelle un peu les étapes précédentes.

C'était en quelle année ce contrat de pôle ?

Enfin, ça a commencé dès 2007, où il y avait eu des études sur un projet de PEM de Rennes, engagée en Mars 2007, Une « étude prospective de programmation de pôle d'échange pour la gare de Rennes ». Donc, ça été confié au bureau d'étude Secchi et Vignano et à cet époque là, ils ont posé les premières bases d'une réflexion autour de l'aménagement d'un PEM, qui s'inscrirait aussi dans l'urbain, le but étant de relier et d'interconnecté, bien sûr, l'ensemble des transports sur le site de Rennes et de faire en sorte que cette interconnexion, elle soi sans couture (coupure ?) avec la ville, qu'elle soit très perméable et très transparente et qu'elle permette à la ville de fonctionner. Donc ça c'était en Mars 2007, et depuis il y a eu des marchés d'études qui ont été passés, là c'était Secchi qui travaillait. Et puis les études de faisabilité souvent elles appellent d'autres études, et jusqu'à, on va dire, un aboutissement qui passe par des études préliminaires qui sont menées en générales par la SNCF quand on est sur le domaine particulier de la gare c'est la SNCF qui réalise ses études avec ses propres cabinets, structures d'ingénieries. Donc ensuite il y a eu ce que l'on appelle Gares et Connexions et il y a Arep dedans. Arep est une filiale SNCF, qui est une filiale de la branche Gares et Connexions, mais quand on fait des études, la maîtrise d'œuvre elle est sous traitée pour une énorme partie à Arep mais elle est aussi assurée par des salariés de la SNCF qui sont dans l'entreprise

⁴ Le 4/10/2012

SNCF, et pas dans une filiale juridiquement séparée de l'entreprise. En fait au sein de la SNCF vous avez dans la branche Gares et connexions qui s'occupent des gares, on a ce que l'on appelle « l'atelier architecture de la SNCF », ce sont des architectes diplômés qui sont salariés de la SNCF, qui ont la fonction de maîtres d'œuvres et représentant, selon les cas, de la maîtrise d'ouvrage, et qui travaillent sur les projets Gares. Et beaucoup de la production d'études est faite, quand même, par notre filiale outil qui s'appelle Arep, car elle travaille à plus de 90% avec nous, sur les contrats qu'on lui passe. Arep c'est une grosse entreprise de 400 personnes, d'études urbaines et d'études de bâtiments.

Voilà ce que je peux vous dire sur l'historique. L'histoire elle est jalonnée, comment ça se passe quand un projet émerge, nous SNCF on a des perspectives d'augmentation de voyageurs, donc on se dit que la gare va être trop petite, et on s'en rend compte notamment car on est exploitant de la gare. Donc on se dit « tiens le week-end il y a des moments où c'est tellement saturé que l'on se dit que la gare devient trop petite ». Comme par ailleurs les transporteurs au sein de la SNCF et le conseil régional de Bretagne qui est l'autorité organisatrice du TER, eux même essayent d'anticiper ce qui va venir et font leur propre prospective de flux voyageurs, nous SNCF en général on a un constat qui nous permet de dire « la gare va être trop petite, ou elle a tel ou tel problème : il va falloir que l'on la modernise, voir qu'on l'agrandisse » à Rennes c'est évidemment le cas. La région, elle a sa propre vision prospective qui consiste à essayer de mailler son territoire régional entre des relations Tgv et des relations TER, à faire en sorte que les grandes métropoles comme à Rennes on puisse prendre le TER en venant de chez soi et si possible en prenant un transport en commun que RM aura développé ou que le CG aura développé, le CG a sa propre dynamique, et RM a sa politique et ses ambitions de déplacements qui est dictée au niveau de son territoire. Du coup tous ces acteurs se sont rendus comptes qu'il y avait des besoins pour l'avenir et qu'il fallait ensemble en parler, car seul on ne ferait rien, on avait besoin des autres pour les compétences, au sens de l'autorité, en tant qu'autorité organisatrice ou de la compétence transports, on avait besoin des autres pour leur argent aussi, car ces projets sont tellement importants qu'ils ne peuvent être financés par une seule entité. Ces constats font que l'on partage avec nos partenaires, avec lesquels on est pas encore engagé sur un contrat particulier mais ce sont des partenaires avec lesquels on travaille fréquemment, on partage le constat qu'il faudrait quand même faire quelque chose, du coup on lance une étude prospective pour voir quelle programmation il faudrait intégrer dans un futur pôle d'échange : quel pourrait être la forme de ce pôle d'échange ? Comment il pourrait se développer ? Sur quel niveau ? Et puis assembler ensemble les prévisions de trafic, parce que parallèlement il y a RM qui ramène sa deuxième ligne de métro en 2020. Voilà ça naît comme ça. Donc Mars 2007 : une première étude avec secchi. Et tout ça c'est appréhendé : ça coûte trop cher, ou ce n'est pas forcément ce que l'on aurait vu, parce que il y a des inconvénients dans les scénarios qui sont présentés et donc on prolonge les études souvent car on a besoin d'approfondir. Et enfin quand on tient un scénario qui nous semble assez pertinent, on fait une étude préliminaire qui consiste à l'affiner, à le dégrossir, pour savoir déjà de quoi on parle : de 100 millions, de 50 ou de 1 milliard. Sachant que l'a on a aboutit à 107, mais au départ il y avait des chiffres de 300-400M. Donc il faut, c'est important de mûrir ces phases d'études pour que chacun se les approprie pour son propre périmètre, se demande si ça correspond à son besoins et si il est capable de le financer. Notamment pour les espaces urbains, il a fallu que RM, enfin le projet a beaucoup évolué, il a fallu que RM s'approprie l'espace urbain, le reconfigure au titre de son projet Eurorennes. D'ailleurs à l'époque on ne parlait pas d'Eurorennes, en tout cas pas avec nous, mais peut être que RM avait déjà anticipé sur cette appellation et cette idée que Rennes était une grande ville de France qu'il fallait relier un peu plus à Paris et à l'Europe, mais on ne parlait pas, je pense, d'Eurorennes de façon aussi direct. Et petit à petit en mûrissant, en faisant des études et puis en se mettant aussi dans l'actualité du moment, parce que vous avez sur Bordeaux le projet Euratlantique, à Nantes je suis directeur du projet du PEM se Nantes, je suis sur Euronantes, donc maintenant tout le monde va de son Euro quelque chose. Donc les années qui passent font que l'on affine les programmes, on précise un peu les projets : en montant, en coût, en planning. On blinde les objectifs, les ambitions de chacun sur un projet commun qui va être un projet d'intérêt général à la fin car il est tellement important qu'il

pourra avoir son appellation Et enfin, on les entoure d'une cosmétique, enfin c'est plus qu'une cosmétique, on les entoure de l'actualité du moment qui fait que là, il y a ZAC Eurorennes par ce qu'il y a le projet Eurorennes et dans le projet Eurorennes il y a le pEM, parce que une ville et une métropole comme Rennes, si elle a pas un réseau de transport bien organisé et une accessibilité à sa ville bien organisée, ça ne sert à rien de prétendre à être une grande ville d'Europe. Voilà à peu près comment les choses se sont passées.

Et les ambitions de la SNCF étaient elles seulement autour de ses enjeux capacitaires ?

Evidement, chacun est près de sa mission. Dans la SNCF il y a deux fonctions, enfin même 3 très grandes qui sont majeurs : fonction transport : circuler les trains de fret et de voyageurs, c'est une entreprise qui entretient le réseau ferré national, pour le compte de RFF, c'est la branche de l'infrastructure, et puis c'est une entreprise qui entretient et exploite les gares, c'est la branche Gares et Connexions c'est récent de 2009, c'est l'Etat qui a réaffirmé au sein de la SNCF cette compétence là. Nous, notre intérêt en tant que SNCF, gestionnaire de gares, dans les projets, et tant que SNCF entreprise de transport, c'est à la fois de s'assurer que les gares vont répondre aux besoins capacitaires, enfin de leur clientèle. Et la clientèle des gares ça peut être à la fois des entreprises de transports, ça peut être toutes entreprises ferroviaires européennes peut venir dans n'importe quelle gare de France, depuis l'ouverture du réseau. Donc nous ce qui compte c'est que l'on soit en capacité de bien servir nos clients que sont les transporteurs quand on est gestionnaire de gares et les clients des transporteurs eux-mêmes qui sont le public, les voyageurs. Et comme la gare est aussi un élément dans la ville, l'important c'est que la gare : édifice public, soit aussi un objet de satisfaction pour le public, qui ne prend pas forcément un train, mais qui passe forcément par le bâtiment. Et si on ajoute aujourd'hui les connaissances en termes de ce qu'est une gare, on ne parle plus des gares ferroviaires on est sur des pEM, et je dirai même plus, des pôles des services : la gare devient un centre de service, et ce n'est plus du tout le bâtiment voyageur comme l'on a connu dans le passé. Donc ce que l'on veut c'est s'assurer que nos ouvrages en charge, et la gare par l'Etat, car la gare est propriété de l'Etat, sont en capacité d'assurer et d'accueillir les voyageurs ou le public de demain, c'est pour ça qu'il faut adapter les gares aux perspectives de trafic qui sont connues, donc ça c'est des enjeux capacitaires. A Rennes il y a un doublement du trafic voyageur, donc il faut que l'on adapte les capacités de la gare, donc il y a un premier enjeu car notre souci c'est qu'il faut que la gare fonctionne et donc pouvoir accueillir des gens. Deuxièmement comme on est sur un centre de service, c'est délivrer le service adapté à la gare, pour qu'elle puisse délivrer le meilleur service à sa clientèle. C'est une clientèle qui peut être marchande avec un pouvoir d'achat, même selon que l'on est client du Tgv un peu plus fortuné, un professionnel, ou un pendulaire avec un TER, un bus ou un métro, toutes ces personnes ont des besoins dans la gare. Les services peuvent être payant ou gratuit, payé avec le titre de transport (un salarié de la SNCF qui vous accueille, une gare qui est chauffée...trouver des commerces de proximité, du médical...), le service c'est de trouver dans un lieu public, un ensemble de services qui répondent aux besoins des populations qui passent dans ce lieu public, et qui y passent pour des raisons légitimes et quotidiennes, et en fonction de la clientèle ou du public qui passe il y a des services qui se développent différemment. On sait très bien que le sandwich il faut le mettre à côté du train, celui qui doit passer une heure en gare, il cherchera une offre de restauration différente, celui qui a 1h30 et pas du coin voudra aller chez le coiffeur, ou comme à Montparnasse trouver une cravate ou une chemise à acheter. Enfin le service s'apprécie dans un lieu public où des gens passent tous les jours, il faut que dans ce lieu on est des moyens pour leur permettre de vivre et profiter de façon utile, c'est un rapport d'utilité du temps, du temps qui passent dans la gare. Nos deux objectifs à nous (SNCF) c'est un enjeu capacitaire, et dans le PEM de Rennes on a clairement, avec les autres partenaires, affichés cet enjeu capacitaire : il faut que la gare puisse accueillir toute cette augmentation de trafic en 2020-2030. Et qu'elle les accueille dans des conditions de service qu'elles soient satisfaisantes, meilleurs qu'aujourd'hui, meilleurs à tous point de vues.

Pourtant il n'y aura pas d'accroissement des services ?

Ce n'est pas vrai. Après je ne sais pas ce que l'on appelle accroissement, mais il y aura une amélioration des services. Les services, ne serait-ce pour l'utilisateur du quotidien, c'est une amélioration du cheminement, de l'orientation dans la gare, c'est le fait de trouver au bon endroit et en nombre suffisant, les info sur tous les modes de transports, pas que le train, mais d'avoir une lecture rapide, immédiate de ces informations. Ensuite, de situer très rapidement, dans la façon dont on aménage l'espace, les zones où c'est les commerces ou plus...Zones d'attentes, accueille, des renseignements sur l'attractivité du territoire... Nous on va aussi développer des commerces, qui certes ne sont pas... à Rennes on y travaille, mais dans la réflexion que l'on a sur les gares nous, on peut trouver des salles de réunion pour les hommes d'affaires qui finalement font des réunions dans les gares car c'est directement connecté aux transports, donc on réalise des centres de bureaux, d'affaires, on peut trouver des labos d'analyse, je sais qu'un radiologue est intéressé pour aller en gare de Rennes car il a sa clientèle qui y passe tous les jours, et ça arrange tout le monde. On ne va pas faire des supermarket mais une espèce de combinée de commerces, qui permet. Vous voyez les stations d'autoroutes ? Bah en mieux. Les services aussi ça va être une conciergerie aussi... (Il ne parle que d'exemples de services, ça radote...). Ces services là sont en recherches, je ne dis pas qu'ils seront délivrer dans la gare de Rennes, mais c'est ça les nouveaux services : comment on facilite et favorise l'usage du transport en commun par la délivrance de services qui rendent le temps de passage en gare utile ? Et je pense qu'il y aura beaucoup plus de services, tout comme on ne conçoit plus l'accueil comme dans le passé, ça se partage avec les partenaires, pas seulement pour dire que tel train part à quel heure, c'est aussi pour répondre aussi à une clientèle qui serait intéressée sur l'activité du territoire de RM, voir de la région, il faut que l'on puisse en termes de tourisme renseigner sur l'actualité et même l'attractivité du territoire. Dans la gare de Rennes, il y aura aussi un espace congrès, il y a de fortes chances qu'un espace soit dédié dans le PEM à l'accueil des congressistes, aux renseignements, voir à la vente de titre, de billets etc.. Tout ça ce n'est pas forcément la SNCF qui va le faire, c'est dans la programmation du PEM.

Par rapport à la valorisation foncière détenue par la SNCF y a-t-il une motivation ?

Oui, toujours. Nous on est une entreprise, nos actifs servent à développer l'entreprise, si on a besoin du foncier on le garde pour adapter nos gares, là où notre foncier ne serait pas utile au chemin de fer, aussi bien RFF que SNCF, on est d'accord pour le vendre. Si on le vend ça nous fait des recettes foncières et c'est une façon de ramener des produits dans l'entreprise, l'entreprise n'ayant pas droit de perdre de l'argent. Donc effectivement la valorisation foncière est un moyen pour une entreprise de gagner quelques produits supplémentaires, c'est même obligatoire car nous, nous ne sommes que sur de la domanialité publique, c'est-à-dire que l'Etat est propriétaire du foncier et il nous a laissé le gérer, c'est différent de RFF car eux ils sont propriétaires, nous nous sommes pas propriétaires. L'Etat, évidemment, a dit que le domaine public était rare précieux et cher et a fixé des règles qui font que la domanialité publique si on la vend elle n'est pas gratuite. Nous on a obligation de valoriser ce qui appartient à l'Etat. C'est important pour la SNCF car c'est des recettes mais aussi car l'Etat, l'impose, défend son patrimoine et est surtout l'unique actionnaire de la SNCF. Donc on ne peut pas vendre gratuitement le foncier, sauf quand l'Etat le décide pour améliorer l'offre du logement. En ce moment il y a une discussion pour que le foncier ferroviaire soit attribué gratuitement ou pour très peu aux collectivités qui veulent édifier des logements, mais c'est des cas très particuliers de politiques.

Cette politique n'est pas présente à Rennes ?

Non, on n'est pas là dedans car il n'y en a pas besoin. Sur Rennes il y a sa propre dynamique avec moitié logement et moitié bureaux. Nous on va vendre essentiellement des bureaux qui vont être

construits, et on n'est pas parti pour vendre gratuitement le terrain si on vend, mais en tout cas on vendra au prix qu'il vaut.

Vous séparez complètement les recettes du foncier et les dépenses que vous faites sur le PEM ?

Elles sont naturellement séparées car dans un cas c'est des produits, dans d'autres cas c'est des charges.

Ce n'était pas une condition *sine qua none* de vendre le foncier pour investir sur le pem ?

Non, mais par contre, pas spécifique au pEM de Rennes, mais c'est quand même des produits supplémentaires, donc la SNCF à un moment donné elle trouve de l'argent que par la vente des billets...Mais moi je ne suis pas concerné par l'activité transport, mais les moyens de gagner de l'argent c'est de vendre confortablement ses services et de réduire ses charges. La vente d'actifs que l'on considère pas utiles à notre activité sont des produits exceptionnels qui permettent que l'on investisse dans la gare, car c'est toujours de l'argent en plus et ça donne de l'argent en plus pour investir dans la gare. Mais ce n'est pas pour ça, que l'on vende ou pas du foncier que l'on investirait moins sur le pEM de Rennes. Mais au final tout ce que l'on fait dans la valorisation d'actifs, ça favorise dans le développement des gares, parce que ça ramène de l'argent qui permet d'investir dans les gares. Donc en règle générale je répondrai oui à votre question, et sur Rennes ce sera également le cas car je pense vendre du foncier ferroviaire pour les besoins de la ZAC Eurorennes, et évidemment cet argent sera, et c'est prévu dans le contrat de pole, une partie permettre son réinvestissement dans la gare, dans le pEM. Donc oui, la réponse est oui. Les commerces c'est pareil, plus on en met, plus on donne du service, plus on se donne les moyens si ils sont rentables d'avoir de l'argent supplémentaire qui permet de développer la gare. Sinon il faut prendre l'argent des transporteurs, pour que la gare se développe parce qu'ils payent un droit d'accès en gare, plus on a besoin d'agrandir la gare, plus on devra augmenter le prix d'entrée en gare, et ceux qui payent l'accès en gare c'est le transporteur et qui c'est qui paye le transporteur c'est le client. Donc nous le fait d'avoir des commerces dans la gare c'est non seulement des services mais aussi une recette supplémentaire qui permettent de demander encore plus au transporteur, si je schématise. Car ce sera inévitablement le client du transporteur qui va payer. Et si le train est cher, le coût de la voiture devient moins élevé et les gens font du covoiturage en évitant de prendre un transport en commun. Si on veut favoriser le transport en commun car, métro, train, il faut que le prix ne soit pas dissuasif.

Le projet urbain autour du PEM avec le paysage construit n'a-t-il pas compliqué ?

Si bien sur ça a compliqué, si on était tout seul, on ferait ce que l'on veut, comme on est plein d'acteurs on ne fait pas ce que l'on veut, on doit rendre compte des intérêts des autres. De toute façon si on était tout seul on ne ferait rien car on n'a ni les moyens ni la compétence. Donc ça complique d'être nombreux mais sans aucun des partenaires on fait pas grand-chose et moins bien de toute façon. Donc pour faire mieux faut être nombreux. On est dans la recherche de consensus, de compromis, mais il n'y a rien de simple.

Comment s'est faite l'articulation entre SNCF-Gares et Connexions et les autres partenaires ? Il y a-t-il eu des étapes avec conflits ?

Oui comme toujours, les conflits majeurs il y en a pas eu, ça ne se passe jamais comme ça. On peut être en désaccord, mais pas de conflits majeurs. SNCF n'est jamais en conflit avec une collectivité, un partenaire et inversement...

Mais il y avait eu des soucis au début des années 2000 par rapport à la valorisation du foncier avec la ville de Rennes ?

Oui, ç a je ne sais plus car en 2000 la gare était déjà construite. Il y avait pas de conflits majeurs mais il y a des intérêts et des désaccords. Quand on fait une vente, c'est qu'il y a un vendeur et un acheteur qui se sont entendus et à la fin la vente est faite si les deux sont d'accords, sinon ils ne font pas la transaction. Oui il y a des péripéties qui font que parfois c'est tendu parfois moins, et parfois il y a des gros coups d'accélérateur. Dans l'histoire du projet il y a eu des sujets foncier évidemment, dans les villes les foncier ferroviaires sont importants donc il faut les valoriser, quand ils sont nécessaires au chemin de fer, personne ne les discutent car ils sont utiles à la ville, dès lors il n'y a plus d'activité il faut trouver un moyen de les céder, mais c'est pas gratuit car c'est en pleine ville, c'est coûteux et l'Etat a besoin de rémunération sur son foncier. Et ce n'est parce que c'est du foncier ferroviaire que ça ne vaut rien car derrière on va faire une opération immobilière qui est rentable. Ces sujets là ne sont jamais simples, où on ne s'embrasse tous les jours mais c'est des sujets où on est habitué à travailler et on s'entend bien. Pour reprendre d'une façon plus historique, vous voyez le projet Secchi il a été abandonné car maintenant on est sur le projet FGP, donc il y a des moments dans l'histoire d'un projet où on se dit « tiens, on réoriente le projet », mais il y a jamais de conflits majeurs. On se rend compte juste de l'inadéquation du projet ou des accords trop forts entre certains partenaires et donc du coup il faut qu'il évolue pour que chacun puisse être dans le partenariat, car sans partenariat pas de projet. Par exemple une fois que le contrat de pôle est signé, il faut que je fasse des études d'esquisses et tout le monde demande quand ce sera fini. Il faut des années pour se prendre, il faut plusieurs mois pour définir l'ensemble du projet, des ouvrages et répondre au planning.

N'avez-vous pas le sentiment de vous adapter sans cesse à RM ?

La question ne se pose pas comme cela : RM s'adapte à nous, on s'adapte à RM, chacun des deux cités s'adapte à la région, on est dans un partenariat où chacun a le droit de s'exprimer. La voix de l'un est aussi forte que la voix de l'autre et donc RM ne fait pas ce qu'elle veut car la région a ses intérêts, la SNCF a les siens, on a toujours à s'adapter car on a toujours à composer avec les autres. Il y en a pas un plus méchant de l'autre, après sur ce projet RM est omniprésent car d'abord c'est sa gare dans sa ville et le projet Eurorennes qui est majeur et personne ne va discuter la pertinence du projet Eurorennes : la région n'a pas le droit et pas l'envie, moi pas le droit et pas l'envie donc on laisse RM faire comme elle veut. Mais quand on doit discuter sur le PEM on discute tous ensemble sur ce qui a sur le pEm, parfois c'est de la contrainte, on peut discuter des règles d'urbanisme, administrative, développement durable que RM veut imposer dans sa ZAC et qui va avoir un impact sur le projet de pem. Ce n'est pas un rapport de force mais juste la recherche d'un consensus sur des projets communs.

Avez-vous une vision, un avis a donné sur le projet du PEM ou du projet urbain ?

Personnellement, je ne réponds pas à ce genre de questions au travail. Donc je ne peux pas vous dire ce qu'il en est. En tant que salarié de la SNCF je vais vous dire que le projet du pem est très bien. Il est très bien de toute façon, sinon il n'y aurait pas autour de la table tous ces partenaires. C'est un projet de mixité et de mobilité durable comme jamais car on fait du développement durable car il y aura des millions de gens qui vont prendre les transports en communs et empêcher x milliards de voiture sur des routes encombrées, donc un vrai projet de mobilité durable, un très bon projet. Après RM fait son boulot sur Eurorennes et je ne vais pas aller le critiquer.

5. Entretien avec Christian Bescond, directeur adjoint du service Infrastructures, sécurité et transports de la DREAL⁵.

Depuis quand êtes vous sur le projet du Pem, quel a été votre rôle ?

Moi je suis intervenu là-dessus, comme je vous le disais au téléphone, nous on a été un peu à l'initiative quelque part en 2006 ou 2007. A l'époque on été dans la même structure sauf qu'avant les évolutions qu'elle a connues, elle était la DRE, où je m'occupais d'une division qui s'occupait des problèmes de transports en général. On avait de nombreux contacts avec les acteurs ferroviaires : SNCF, RFF mais également la région en tant qu'autorité organisatrice, car ces 4 acteurs intervenaient assez régulièrement en préparation du Contrat Projet Etat Région (CPER). Donc au fil des réunions que l'on a pu avoir avec les uns ou les autres à cette époque, nous Etat, on s'est rendu compte que l'on entendait parler de réunions bilatérales : un coup RFF-RM, RFF-SNCF, la région etc... sur les problématiques qui tournaient tout autour de la gare de Rennes au sens large, et sur les aspects un peu ponctuels, pas tout à fait les mêmes mais malgré tout, dans la mesure où elles avaient trait au même site géographique avec de manière évidente des interactions, des répercussions, de l'une sur l'autre éventuellement. Notre souci à ce moment là c'était de nous dire « il n'en faut pas continuer comme ça, sinon chacun réfléchi dans sa cour, sans se préoccuper des objectifs et des préoccupations avec les problématiques des voisins qui ne le concernent pas directement. » On a donc provoqué une réunion, en 2006 ou 2007 avec l'ensemble des acteurs concernés : la région, nous, RFF, SNCF et RM.

Et le département ?

Je ne sais plus, mais probablement... Donc, le seul objet était de mettre sur la table finalement l'ensemble des problématiques des uns et des autres et de se poser la question « il y a-t-il un intérêt de travailler en commun sur ce sujet là? ». la conclusion de la réunion ça a été oui, du coup on a construit un cadre... quand on a répondu oui et comment, on a convenu qu'il y avait intérêt de lancer une étude commune sur le devenir de la gare de Rennes et son périmètre urbain proche et sous forme d'un marché commun, administrativement ça, ça se règle par un groupement de commande, c'est-à-dire un marché unique avec 7 ou 8 maîtres d'ouvrages avec, en l'occurrence RM, comme étant le mandataire commun, c'est comme ça que ça a été initié. Par effet boule de neige ou par voie de conséquence, comme en même tant on était dans le contexte à cette époque sur la gare de Rennes, d'abord d'un certain nombres de réflexions et travaux auxquels nous avons participé sur la désaturation de la gare de Rennes, principalement avec la SNCF et la RFF sur comment faire au niveau des voies, des garages, enfin un certain nombre de réflexion sur les équipements à ce niveau là. Il y avait aussi en perspective l'arrivée de la LGV, à l'époque d'ailleurs l'échéance devait être 2013, donc il y a eu un petit décalage dans le temps depuis. Du coup ce contexte là, très impactant sur la gare de Rennes, avait néanmoins aussi des conséquences, notamment l'arrivée de la LGV, sur les autres gares de la région. Et cette action menée sur la gare de Rennes, nous a conduit entre l'Etat et la région a proposer à inscrire au CPER un action sur les PEM bretons, destinés à faire en sorte que les principales gares soient en capacité physique d'accueillir des trafics supplémentaires au moment de l'arrivée de la LGV et du développement du TER régional, qui connaissait déjà une croissance importante et qui s'est confirmée depuis. Et en même temps qu'on augmentait leur capacité pour accueillir de nouveaux flux, d'avoir une réflexion et une amélioration en termes de services à la personne, d'inter modalité Etc. Le premier cas de la gare de Rennes a conduit a mettre en place cette action destinée à prendre... on a finalement retenu 10 sites en Bretagne sur lesquels on a des

⁵ Le 9/10/2012

réflexions multiples, comme sur la gare de Rennes, à la fois sur la gare et sur l'intégration urbaine correspondante.

L'enjeu pour vous, service de l'Etat, et la région, c'est plutôt avoir une vision plus large ?

Historiquement, surtout pour l'Etat, on a toujours été attentif à ce genre de problématique. C'était de jouer le rôle d'ensemblier, de s'assurer que le projet était bien traité dans sa globalité, et on ne risquait pas à l'issue des études des uns ou des autres de découvrir des incohérences, contradictions etc....La région était plus concernée sur les problématiques d'autorité organisatrice de transport TER.

Pour vous, il ne faut donc pas isoler le PEM de Rennes à lui seul, mais il a été un moteur pour l'ensemble de la région ?

Disons que le rôle d'ensemblier c'est surtout gare par gare sur un projet, que les aspects urbains ne soient pas traités au détriment des aspects ferroviaires et vice versa, donc vraiment une synergie globale. Et puis effectivement d'une manière plus globale sur l'ensemble du territoire, les problématiques de mobilité, inter modalité, consécutives à l'arrivée de la LGV, soient traitées sur l'ensemble du territoire d'une manière correcte, mais il y a pas d'articulations direct sur un site et l'autre. Mais c'était surtout l'idée que ce n'est pas la peine de gagner 37 min avec l'arrivée de la LGV, si dans les gares on en perdent 20 car il y a pas de stationnements, pas de possibilités d'arriver avec des modes doux etc.... donc une idée globale, mais qui n'impliquait pas d'articulation autre que ça entre les différents sites entre eux.

Le projet urbain, du point de vue de la Dréal, a t-il freiné le projet du développement du PEM ou a t-il donné une nouvelle dynamique ?

Je ne sais pas si on peut le dire. C'est sur que c'est plus compliqué de travailler à huit, et que si dans le projet urbain on ne s'était pas préoccupé des problématiques ferroviaires. Mais globalement on peut dire que l'on a un résultat de qualité qui correspond à l'ensemble des enjeux, que l'on aurait pas obtenu si on avait peut être été plus vite mais de manière partielle. Mais quand on dit que ça a freiné, par rapport à quoi ? C'est difficile à dire. Mais c'est clair que sur ce projet là on y est depuis 2006 en gros, dont tout ça, ça prend du temps, mais le temps nécessaire à la qualité.

Comment se sont faites les articulations entre les différents partenaires ? Ça été facile de consolider les différents enjeux de chacun ?

Globalement on a l'habitude de travailler souvent en partenariat. Ça a été complexe, il y a eu des tensions à certains moments etc.... mais non, globalement on ne peut pas dire, je pense que l'ensemble des partenaires publics ont le même objectif globalement. Même si dans un premier temps peut-être si on était pas intervenu, ça aurait mis plus de temps à se réaliser, mais globalement l'ensemble des partenaires publics (les 8 partenaires) a évidemment comme préoccupation de traiter ... chacun ont en premières intentions la nécessité ou l'envie de traiter leurs problématiques, mais chacun comprend bien que même si au départ elles les avaient peut être pas prises en compte, il fallait aussi faire avec les contraintes des autres sur un site comme ça. Il y a le métro aussi qui interfère sur ce site là d'une manière forte. C'est clair que le métro est un peu en avance par rapport à la réalisation de la gare de Rennes, on peut, peut-être considérer que ça le freine sur certains aspects sauf qu'il indique ses impératifs et du coup ça provoque des synergies car effectivement l'expression des contraintes et des impératifs des uns obligent les autres à s'articuler avec.

L'enjeu pour l'Etat est seulement au niveau des transports et de l'inter modalité ?

Oui transports au sens large donc inter modalité, accessibilité des personnes handicapées, défense des modes doux et des questions de développement durable. Effectivement en tant qu'Etat on essaye toujours de porter la totalité des orientations nationale.

Ces exigences ont donc été portées à un certain niveau lors des comités techniques ?

Oui tout a fait.

La position de la Dréal a toujours été dans un cadre multi partenarial ou avez-vous eu des réunions bilatérales sur ce projet là ?

Oui, effectivement.

Avec quels partenaires ?

Plutôt avec les partenaires ferroviaires car là, dans ma division, on est plutôt dans les problématiques de transports, même si l'ensemble des autres que j'ai évoqué, moi je suis le moins urbain. On a aussi un service qui a été concerné sur l'approbation de la ZAC, mais c'est moins mon service. Moi je suis sur les problématiques transports même si on articulait avec le reste, donc on a eu le besoin d'un certain nombre d'étapes de consolider ou d'harmoniser nos positions en tant qu'acteur ferroviaire avant d'aller discuter avec RM en tant qu'acteur urbain. Mais même entre acteurs ferroviaire, les visions de l'Etat, de la région, de RFF et SNCF ne sont pas forcément les mêmes. Du coup en termes de réservation pour l'avenir sur les besoins ferroviaires, on a préféré dégrossir le sujet sur un certain nombre de cas pour consolider une position partagée... (Interruption)...

Y a t il eu des divergences qui ont un peu freiné le projet ?

Des conflits majeurs, des divergences, pas vraiment mais des points durs à traiter à certains moments. La vraie crainte qui nous a conduit les uns ou les autres que l'on était pas sur de la réussite du projet c'est le bouclage du plan de financement.

Dès le début ?

Non parce que on est souvent dans un processus de ce type là. C'est-à-dire, ça c'est vrai dans tous les domaines, les projets mûrissent dans un premier temps sur des considérations techniques, d'objectifs etc.... quelque soit le projet, au mieux en fonction des desiderata des uns et des autres, et d'ailleurs au moment où on bâtit on ne peut pas non plus avoir des estimations fines, et même si on peut en avoir, personne ne peut se dévoiler sur ses intentions ou ses capacités de financement. Donc le projet mûri et à un moment donnée il y a un RDV avec les chiffres, et là ce RDV était incompatible avec les possibilités des uns et des autres, on était au début sur un projet de l'ordre de 300 millions, et là on l'a bouclé à 107. Et 107 c'est la limite extrême de ce que l'ensemble des partenaires s'estime en capacité de pouvoir mettre, donc ça montre le *gap* quand même. Du coup il y a eu des étapes de retravail sur le programme, avec un compromis entre les objectifs idéo de départ et le réalisme financier.

L'Etat a un rôle particulier par rapport aux autres partenaires car entre le projet urbain et le pEM, ils ne font aucune recette au final ?

Non l'Etat est complètement... Enfin, peut être sur la partie urbaine il y aura les taxes d'urbanisme, des choses comme ça, que je connais moins bien, mais l'Etat n'est pas complètement sans intérêts mais ce n'est pas ça qui le guide c'est clair, c'est éventuellement une conséquence. De toute façon c'est évident que le projet urbain avec la venue d'entreprises etc., ce sera aussi des recettes fiscales,

probablement. En tout cas, ce n'est pas du tout ce qui le guide dans un projet de ce type là. Donc effectivement l'Etat est quand même considéré comme assez neutre, et du coup a été demandé par l'ensemble des autres partenaires dans un certain nombre d'étapes comme facilitateur. Au départ, la première réunion de 2006, qui s'est traduite par l'idée de cette convention de groupement de commande et d'une étude partenariale, et donc forcément d'un dispositif de suivi associé : comité technique, comité de pilotage, l'Etat avait été demandé pour être président du comité de pilotage. Ce qui dans les faits est difficile parce que c'est vrai qu'un projet de ce type là, pour avancer il faut qu'il soit porté, ça été le cas de la collectivité, et de fait c'est elle qui a pris la main et on a laissé faire car on a vu que ça ne portait pas de difficulté et que ça nous semblait souhaitable.

C'est cet esprit de coordination qui vous poussé à prendre la présidence, vous étiez un peu avant-gardiste sur le projet ?

Oui tout a fait. On sentait à la première réunion, ça n'a pas été facile de la monter, car les différents acteurs ne comprenaient pas de quoi on se mêlait, on nous l'a dit comme ça. Et du coup ils avaient des craintes que l'un ou l'autre tire la couverture à lui, c'est pour ça qu'il nous a été demandé de coordonner ou d'animer... Après la qualité des relations que j'évoquais et les objectifs, fait que c'est facile de travailler malgré tout en commun, et ces questions là sont tombées d'elles mêmes.

Mais pouvez vous dire qu'ils avaient un peu peur de l'Etat interventionniste ?

Non non. Enfin, c'est plutôt une incompréhension de « qu'est ce que l'on venait faire la dedans » au départ, plutôt qu'une peur. Par contre une fois qu'ils ont compris pourquoi on les sollicitait, et l'intérêt, parce que tout le monde a décidé de travailler en commun, la présence de l'Etat avait plutôt un caractère rassurant, gage de neutralité dans les décisions, les arbitrages et les compromis éventuels.

Et en même temps le projet LGV porté par l'Etat.

Oui mais ce n'était qu'un des enjeux sur le site, un des entrants. Mais les partenaires n'auraient pas voulu à ce titre là que l'Etat pousse à des décisions en faveur du traitement de la LGV dans la gare. Mais aussi effectivement avec des articulations des autres modes : gare routière etc.... tous les problèmes fonciers aussi qui n'étaient évidemment pas scellés...

Aussi les problèmes fonciers ?

Disons que dans tous les *back office*, les enjeux et contraintes des uns et des autres les questions foncières de recettes etc., le côté urbain est très prégnant, très fort. Du coup accepter que d'autres...il peut y avoir des craintes, c'est clair.

Mais vous, vous aviez un peu les mêmes enjeux que les partenaires ferroviaires : RFF et SNCF ?

Nous notre rôle c'était surtout de s'assurer... je ne sais plus si à l'époque on était déjà en préparation du CPER avec les axes. Bon la LGV c'est hors CPER, de fait on la connaissait. Bon il y avait la désaturation de la gare de Rennes qui était enclenchée aussi donc nous on était partenaire, porteur de cet objectif là, mais notre souci vraiment premier, ça, ça fait parti de notre culture d'Etat d'ensembliser, que nos objectifs ne soient pas traités au détriment des autres, maintenant ça c'est un peu perdu dans les fusions successives mais c'était vraiment la plus value qu'apportait l'Etat en termes d'ensembliser : d'essayer de faire en sorte que l'on traite bien les projets globaux et non pas par le petit bout. Quelques fois c'était un peu un exercice de funambule car on avait cette préoccupation très forte et globale et aussi détenteur d'un objectif précis qui pouvait

éventuellement, disons que l'on était aussi un peu maso en voulant se limiter aux objectifs que l'on était les seuls porteurs. Mas ça c'est notre culture historique que l'on sait faire.

Un point comme l'accessibilité ?

Oui encore que l'accessibilité tout le monde le partage, là je n'ai pas d'exemple précis en tête.

Peut on dire qu'il y a eu consensus entre l'Etat la région et les deux autres partenaires ferroviaires pour faire valoir les intérêts en bloc à RM et qu'il n'y ait pas de dominance métropolitaine de RM ?

Je ne dirai pas ça comme ça. C'est clair que la complexité était l'articulation entre l'aspect ferroviaire et l'aspect urbain, mais je ne dirai pas qu'il y a eu confrontation d'un bloc contre l'autre. Par contre pour traiter ça correctement, il a fallu effectivement par des réunions, non pas bilatérales, mais de cet ensemble ferroviaire, on puisse exprimer collectivement les intérêts globaux des ferroviaires pour l'articuler avec la vision urbaine, plutôt que chaque partenaire ferroviaire entre les 8 partenaires présentent des points de vu différents, ça aurait été stérile. On a senti le besoin effectivement nous de se consolider un peu avant, mais ce n'était pas dans l'optique d'un affrontement ferroviaire, c'était au contraire pour améliorer l'efficacité de nos réunions, que l'on perde pas notre temps collectifs dans des réunions devant traiter l'ensemble des problèmes, à se mettre d'accord devant les autres des questions qui se posaient, qui étaient en tout cas celles-là, du ressort strict des partenaires ferroviaires

Avez-vous suivi les discussions entre RM et Arep ?

Un peu mais de ce que l'on a bien voulu nous en dire. Mais ce n'était pas non plus... C'était leurs affaires, leur conventionnement, mais effectivement ça avançait de la même façon que nous sur les problématiques ferroviaires on avançait seul et on rendait des comptes. Eux ils ont fait la même chose un certain nombre de fois avec Arep effectivement, et quelques fois on avait un peu le sentiment de se trouver devant le fait accompli de décisions sur lesquels on aurait éventuellement pu estimer un point de vue avant qu'elles soient décidées.

Il y avait une certaine frustration de vous laissez en dehors des discussions ?

Pas frustration, mais c'est une des difficultés de ce type de projet effectivement. Et puis chacun, c'est normal quelque par, chacun... RM était évidemment moteur et porteur de ces choix urbains et ne l'entendait pas de se faire dicter par les autres, ce qui est normal. Par contre quand il y a eu des choix urbains qui éventuellement pouvaient avoir une confrontation forte avec les problématiques ferroviaires et du coup devaient être rediscutées, là il y a eu des frottements des... mais c'est la vie normale d'un projet, on ne peut pas faire autrement.

En tant que service de l'Etat quelle vision avez-vous sur le projet urbain et sur le projet du PEM sur cette phase de construction et de consolidation du projet, qu'est ce qui en ressort aujourd'hui ?

C'est un projet de très grande qualité, et je pense que finalement, répond, dans le cadre réaliste des financements des uns et des autres, répond aux attentes et aux objectifs visés de l'ensemble des acteurs.

Pouvez vous m'indiquer la date de cette première réunion que vous avez présidée ?

En août 2006 j'ai un avis, un truc qui s'appelle « avis DDE sur projet de convention de groupement de commande », la convention Pem a été approuvée en septembre 2006. Moi je suis arrivé ici au 1/01/2006, donc ça a dû se faire après.

Donc quand on a fait le constat qu'il y avait des choses bilatérales qui se passaient, on est pas passé directement au Copil, on a d'abord pris contact avec l'ensemble des partenaires, il y a eu des rencontres techniques pour confronter les points de vue, voir s'il y avait matière à travailler ensemble, et ça c'est finalisé une fois que l'on avait travaillé et que l'on était d'accord après quelques mois, ça c'est finalisé en comité de pilotage en 09/2006 pour valider.

C'était des réunions bilatérales ?

Non pas bilatérales, ensemble des partenaires mais techniques.

On a lancé la mise en place des instances de suivi en provisoire, avant celle qui serait prévue avant le CPER. Donc il y a eu une articulation comme on était dans les mêmes temporalités, le CPER c'était 2007-2013, on a commencé à travailler en 2006, donc tout ça, c'était un peu concomitant.

Donc on ne peut pas vraiment mettre à part le CPER avec le projet actuel ?

Non complètement, c'est ce que je vous disais avant, que ça avait servi pour inscrire cette action pour l'ensemble des 10 gares de Bretagne dans le CPER, en fait ça c'est fait plus concomitamment que successivement comme je le pensais. Le CPER il a du être signé en fin 2007 je crois, et la préparation du CPER ça a du intervenir entre été 2006 et été 2007, le Copil était déjà là fin septembre et c'est bien l'illustration de Rennes qui nous a servi pour l'action CPER.

On a eu des éléments de frictions effectivement ente l'articulation entre le paysage construit et puis la gare : la perception etc... Pendant un moment on a craint que finalement on fasse une gare souterraine sous le paysage construit et qu'à la fois on ne voit plus la gare et que l'on ne voit plus la ville de la gare. Il y eu quand même une discussion effectivement.

Même l'Etat n'était pas vraiment pour ?

Par rapport au paysage construit, disons que c'est un concept tellement novateur qu'au tout début effectivement FGP avait une vision très urbaine et un peu au détriment de la gare.

Qu'avez-vous pensé de la notion de fleuve ferroviaire ?

C'est un peu du discours ça. Ce qui est sûr c'est que la ligne ferroviaire est sur Rennes plus qu'une ligne mais une coupure urbaine, donc la traiter correctement c'est important.

6. Entretien téléphonique avec Denis Kerourédan, responsable à la direction Bretagne-Pays de la Loire de RFF⁶.

Quel rôle RFF a-t'il eu dès le début de ce projet ?

Avant d'aborder cette question, juste vous présenter notre organisation car ça a une influence sur l'émergence. A RFF, la direction régionale de Nantes, qui s'occupe d'un périmètre géographique Bretagne - Pays de Loire, on a des services en charge de l'émergence, par exemple le service aménagement patrimoine, qui est l'ancienne fonction de Thierry Le Dauphin, s'occupe des questions de PEM, des aspects fonciers : valorisation etc.

Et un autre service qui s'occupe aussi des questions de l'émergence mais plus sur des aspects techniques et ferroviaires.

Et il y a un service qui s'occupe des projets d'investissement, qui lui intervient une fois que l'émergence est bouclée, c'est-à-dire une fois que l'on a fini les études préliminaires, préalables d'un projet.

Ces études ont pour objectif de déterminer la faisabilité technique et financière des opérations, ce qui permet de passer aux phases suivantes dans le cas où on est d'accord pour ensuite passer aux études opérationnelles de la réalisation. Sur la phase des études préliminaires c'est bien le service patrimoine qui était en charge du dossier, et moi je fais parti du service investissement, donc je suis intervenu une fois que le contrat de pôle, que le programme : l'opération et son financement ont été intégrés.

Donc comment RFF a été intégré au projet : c'est assez simple car le projet du PEM finalement répond à plusieurs enjeux.

-Un enjeu urbain porté par RM : il s'agit de requalifier le quartier de la gare en refavorisant les échanges entre le sud et le nord, car le sud est un peu délaissé par rapport au centre ville car il y a pas d'accès facile entre le sud et le nord, donc favoriser le lien urbain entre nord et le sud.

--Après il y a un enjeu capacitaire, c'est là où on intervient. Un des objectifs et de dimensionner les capacités de structure de la gare par rapport à l'augmentation prévisible des flux de voyageurs à l'horizon 2025-2030. Donc il y a là-dedans le redimensionnement du bâtiment voyageur mais aussi des accès entre le bâtiment voyageur et les quais. Car plus de voyageurs dit plus de trains. Donc il faut aménager les accès, les redimensionner, car selon les hypothèses d'augmentation de flux les accès étaient insuffisants, sous dimensionnés. Donc c'est dans ce cadre là que RFF est intervenu. A partir du moment que l'on touche aux infrastructures des quais, les quais sont maîtrise d'ouvrage RFF, fait parti du périmètre RFF. Ce qui n'est pas le cas du bâtiment, si on s'était arrêté au projet urbain, RFF ne serait pas forcément intervenu dans les études.

Même si dans le projet urbain n'y a t'il pas du foncier RFF ?

Si, tout à fait. Là je parlais des trois enjeux principaux du projet : enjeux urbain, capacitaire et d'inter modalité (c'est-à-dire favoriser les échanges entre différents modes de transport : c'est là où intervient le département, la ville...). Après il y a également des enjeux transversaux qui sont un peu moins connus mais pour le moins importants. Il y a l'enjeu d'accessibilité PMR, là RFF intervient également dans ce cadre puisque dans le cadre des aménagements réalisés sous M-Ouvrage RFF il y a des travaux de réalisation d'accessibilités de PMR à prévoir.

Au nom de l'Etat ?

Voilà, selon les réglementations de l'Etat : Ascenseur, signalisation pour les mal voyants etc.... Mais derrière tout ça il ya évidemment des aspects fonciers car le site de Rennes c'est une mosaïque de

⁶ Le lundi 15/10/2012

foncier avec différents propriétaires : SNCF, RFF, la ville, département etc.... Donc à l'origine, si vous voulez, ce projet a été initié par RM, en liaison avec Gares et Connexions qui traitent les bâtiments voyageurs, donc on a associé naturellement d'autres acteurs et d'autres personnes.

C'est RM et la SNCF via Gares et Connexions qui vous ont demandé de participer au partenariat ?

Oui je pense que ça c'est fait comme ça. A l'origine il y a un projet urbain avec nécessité de développer la gare, donc une initiative locale de Rennes qui a conduit à associer RFF pour rentrer dans les acteurs. Sachant qu'il faut savoir que la gare aujourd'hui sur l'ensemble des PEM, RFF a l'obligation à l'horizon 2015 de mettre aux normes d'accessibilités PMR ses infrastructures, ce qui est le cas à Rennes, sauf que l'on considère ici qu'au niveau de la loi, la gare est déjà accessible, même si l'accessibilité n'est pas très pratique : il faut passer du sous-sol au premier étage pour redescendre sur les quais : il n'y a pas de cheminement direct par ascenseur entre la sortie du métro et les quais, donc on va améliorer les choses au niveau de l'accessibilité mais on n'était pas censé intervenir à ce niveau. Nous notre intervention à l'origine se situe au niveau de l'augmentation de capacité des flux de voyageurs entre le périmètre de Gares et Connexions et RFF.

Donc votre enjeu principal c'est le capacitaire mais il y a aussi vos services qui interviennent sur d'autres volets, notamment celui urbain et de l'inter modalité ?

L'inter modalité pas vraiment, car c'est plutôt des sujets traités.... Nous on est un peu en dehors de ces aspects là. Mais à l'origine je pense, comme je suis arrivé bien plus tard que l'émergence, je pense que le besoin vient de RM avec le besoin de développement urbain, Gares et Connexions aussi qui a la volonté de développer ses infrastructures en gare, par rapport à l'évolution voyageur, et RFF ensuite qui intervient dans le jeu d'acteur pour traiter de ce périmètre, notamment sur l'enjeu capacitaire.

RFF répond à une demande de RM de participer à ce partenariat, ou RFF a des intérêts là-dedans pour participer à ce partenariat et trouve ce projet intéressant pour l'agence ?

Il est évident que l'intérêt de RFF est que le projet se réalise car c'est un peu le pendant du projet de l'évolution anticipée de la capacité de la gare sur le plan ferroviaire. C'est à dire que la gare de Rennes c'est le nœud ferroviaire majeur de la Bretagne puisque la particularité de la ville de Rennes c'est qu'elle est la porte d'entrée de la Bretagne. Tout voyageur qui passe par la Bretagne passe par Rennes. Ensuite il y a 5 branches ferroviaires, donc c'est un nœud très important. Il faut également savoir que la nouvelle ligne LGV va normalement booster la fréquentation aussi du TER par ricochet, et puis il y a l'évolution naturelle aussi que l'on peut constater de la fréquentation TER depuis quelques années car on est à 5/6% d'augmentation/an. Donc on est bien conscient que sur le plan ferroviaire la capacité de la gare doit faire l'objet d'une évolution pour faire face à l'évolution du trafic, et la conséquence de cette évolution ferroviaire c'est la nécessité de faire évoluer le bâtiment voyageur du côté de la gare. Donc c'est plutôt dans ce sens là qui faut voir les choses, c'est un ensemble si vous voulez.

Quelles sont les différences entre les enjeux de la RFF et de la SNCF sur le plan capacitaire ?

Il faut comprendre que quand on dit SNCF il y a plusieurs structures au sein de la SNCF. Pour Gares et Connexions, l'enjeu est d'avoir un bâtiment qui répond aux besoins du public à un horizon lointain pour ne pas que la gare soit congestionnée sinon les gens ne pourront pas prendre les trains, et les trains sont les trains de la SNCF aussi. Donc la SNCF intervient à plusieurs titres : transporteurs Tgv, TER pour le compte de la région, donc ils interviennent à plusieurs titres sur le projet de Rennes si vous voulez. Donc il y a un intérêt partagé de dimensionner l'infrastructure globalement par rapport à une évolution prévisible des flux. Aussi bien sur le périmètre RFF qui va au-delà du PEM, c'est

vraiment l'infrastructure en gare qui faut redimensionner. Donc là j'en profite pour signaler que les investissements que l'on aura en parallèle au projet de, ce qui équivaut à peu près à 4 fois au projet du PEM. Donc il faut redimensionner la gare au niveau ferroviaire et d'autres parts redimensionner le bâtiment.

Y aura-t-il un équilibre financier entre le projet urbain et le projet du PEM ?

RFF participe financièrement au projet PEM au titre de l'amélioration de l'accessibilité des PMR.

C'est seulement à ce titre que vous participez au projet PEM ?

Oui. Est d'ailleurs il n'y a pas de retour sur investissement si vous voulez. C'est-à-dire que cette participation ne fera pas ensuite l'objet de recettes pour amortir les dépenses.

Votre autre participation est celle de l'amélioration des quais ?

Non. En fait le projet PEM est un projet global si vous voulez avec plusieurs catégories de travaux. Par exemple amélioration des bâtiments, création d'une passerelle entre le nord et le sud, l'aménagement du parvis etc.... Et il y a un périmètre sous M-Ouvrage RFF qui est l'aménagement des accès vers les quais. Donc tous ces aménagements représentent un investissement global et chaque partenaire participe, au total on est à 107 millions aux conditions économiques de chantier 2009, RFF participe à hauteur de 5% au montant global.

Pour autant vous avez aussi un projet foncier qui rentre dans la ZAC du projet urbain Eurorennes, celui-ci ne va-t-il pas être valorisé ?

On a effectivement un périmètre dans la ZAC Eurorennes mais on dépasse le périmètre du pem. Donc on a effectivement du foncier, je crois que l'on a trois sites principaux. Alors il y a effectivement une sollicitation de la part de RM vers RFF pour mettre à disposition, que l'on rende des terrains valorisables pour un développement immobilier. Donc aujourd'hui on en est encore à des échanges préliminaires de ces questions foncières.

C'est encore préliminaire sur ces questions foncières ?

Il y a des échanges avec Gares et Connexions qui sont aussi propriétaire foncière, RFF et RM mais aujourd'hui rien n'est contractualisé. Donc le jour où ce le sera, on aura plus de précisions sur la valorisation des terrains etc. Mais aujourd'hui on n'est pas encore là.

Cette valorisation foncière ne rentre pas dans une comptabilité générale entre votre investissement sur le PEM et les recettes possibles sur le projet urbain par rapport au foncier à valoriser ?

Non, nous ce n'est pas comme ça que l'on fait notre calcul, notre objectif n'est pas d'équilibrer les dépenses et les recettes sur le PEM. C'est dé-corrélé, ce qui n'est pas dans le cas de la majorité de nos projets ferroviaires. Là on intervient au titre de l'accessibilité sur le projet de Rennes, et les recettes foncières que l'on va éventuellement dégager dans le périmètre de la ZAC, elles sont destinées à préposer le réseau ferroviaire existant, et donc les calculs sont deux choses qui ne sont pas liés économiquement. Après c'est vrai que dans les discussions on ne peut pas s'empêcher de faire le lien dans la négociation, mais économiquement ce n'est pas le cas.

Comment s'est faite l'articulation entre les partenaires ? Comment RFF a réussi à faire valoir ses intérêts et de participer au partenariat sans qu'il y ait de conflits majeurs qui perturbent le projet ?

En fait à l'origine il y a eu entre les partenaires un travail pour définir un cahier des charges d'étude pour se rendre compte des différents enjeux. Qui a débouché par un contrat avec Gares et Connexions qui était prestataire de l'étude avec plusieurs sous-traitants pour répondre aux objectifs des questions posées dans le cahier des charges, donc pour « comment répondre aux différents enjeux ».

Vous parlez de l'étude Secchi/Vigano ?

Il y a eu plusieurs études : Flux, capacité, et puis il y a eu une étude de projet. Donc il y a eu plusieurs études qui ont été bossées par les partenaires, pilotées par Gares et Connexions, qui sont un peu le référent pour toutes ces questions de développement de gare. Ensuite les études ont été présentées, il y a eu un suivi régulier à travers les comités techniques dans lesquels participaient notamment RFF. Donc le rôle de RFF était de veiller à ce que les réponses proposées correspondent aux enjeux qui intéressent RFF et ne remettent pas en cause le bon fonctionnement du réseau ferroviaire de la gare de Rennes.

Sur ce point-là y a-t-il eu des divergences ?

Là je ne peux pas vous dire. Je ne pense pas. Sur ce projet là le périmètre RFF, sur 100 millions d'euros du projet, le périmètre RFF correspond à 20 millions, donc 20% du périmètre globale. Après ce sont les questions techniques qui ont été vérifiées si les aménagements sont conformes à la politique sur les quais, dimensionnement...

La politique de RFF qui est une politique de l'Etat ?

RFF est un établissement public de l'Etat mais la politique de RFF est conçue par elle-même et validée par l'Etat. En particulier pour les aspects techniques du dimensionnement des quais c'est une réglementation de l'Etat, pas de RFF.

Travailler dans ce cadre partenarial avec les 7 autres partenaires, cela a-t-il été évident ou provoqué une réorganisation interne de votre service, un peu comme de l'apprentissage pour ce projet là ?

Je dirai plutôt le contraire car RFF est un des partenaires qui a le plus l'habitude de ce genre de contexte parce que vous avez RM avec un PEM tous les 30 ans, à la direction régionale nous on a une centaine de PEM à traiter en 5 ans. Donc là le PEM de Rennes est un projet majeur par rapport à son périmètre, sa taille et sa hauteur d'investissement. Par contre les projets de PEM y en a dans toutes les gares de Bretagne pays de Loire et de France. Donc les agents de la direction régionale c'est leur travail de participer au quotidien au comité techniques, de pilotages etc. Contrairement à d'autres partenaires, pour RFF c'est plutôt un atout, c'est le travail quotidien de RFF, ce qui n'est pas forcément le cas de tous les acteurs.

Entre RFF et la SNCF y a-t-il des conflits d'intérêts, car on sait que l'on a mis beaucoup de temps pour partager vos propriétés au sein du secteur ferroviaire, quels sont vos ressentis de part et d'autres ?

C'est vrai que l'on peut avoir des intérêts divergents. Pour RFF sa politique foncière est au départ de valoriser les terrains que l'on considère plus utile pour le ferroviaire, pour le valoriser et investir des recettes pour le renouvellement du réseau. Donc à chaque fois qu'il y a une parcelle qui doit être cédée et qui n'est pas utile on peut la vendre. Maintenant sur la gare de Rennes il y a un enjeu capacitaire, c'est-à-dire il faut ne pas oublier que le développement de la gare, sa structure

ferroviaire est importante. Pour pouvoir développer un site il faut construire de nouveaux quais, de nouvelles voies, donc avant de vendre un terrain RFF il faut bien réfléchir « est ce que ce terrain ne permettrait pas de développer les capacités de la gare », alors que Gares et Connexions, eux, ils n'ont pas les mêmes intérêts. Leur intérêt c'est de vendre pour développer de l'immobilier. Après on peut avoir souvent des conflits dans la mesure où le découpage foncier entre la SNCF et RFF a été fait en 1997 avec la création de RFF, il y a une imbrication certaine qui fait que par exemple un foncier SNCF seul, il ne peut faire grand-chose, mais regroupé à un foncier RFF... Donc la partie RFF elle doit être plus utile au ferroviaire qu'à la valorisation. Donc chacun si vous voulez on des objectifs parfois différents. Aujourd'hui il y a plutôt des conflits d'intérêts à gérer des divergences d'objectifs.

IL y a des compromis qui se font alors ?

Il y a des compromis, des fois il y a des cassures en disant « non on ne peut pas vendre cette partie là car on pensait développer la gare... ». En général nos positions sont toujours motivées et argumentées. Nous on travaille aussi pour l'intérêt général sans favoriser l'un ou l'autre sinon on va se retrouver dans 20 ans avec une gare à capacité limitée. Donc comment expliquer la gare aux voyageurs que « l'on ne peut pas développer telle ville ou augmenter la fréquence par ce qu'il aurait fallu construire sur ce terrain et on a vendu ce terrain pour faire un immeuble ».

Sur Eurorennes est ce que cette question a été soulevée ?

A chaque fois quand on cède du terrain, il y a deux cas de figures : soit c'est nous qui sommes auteurs, c'est à dire que l'on a vérifié préalablement sur la région les terrains que l'on peut valoriser via le service patrimoine, en montrant que l'utilité ferroviaire n'était pas avérée. Maintenant il y a un cas de figures où c'est une demande externe. A Rennes c'est un peu les deux. Il y a un projet urbain mené par RM comme M-Ouvrage donc on est plutôt sollicité par RM qui nous demande tel ou tel terrain a possibilité d'être valorisé. Car pour RM c'est un des enjeux de développer l'immobilier à coté de la gare. Nous quand on nous pose la question, on se dit « est ce que ce terrain est utile à court, moyen ou long terme », surtout sur Rennes... Quand on a pu répondre à la question, ça met un peu de temps parfois car il y a l'étude, il faut prendre en compte les projets sur un long terme, ici il ya la LGV, Rennes-Nantes, le projet Rennes-Quimper phase 2, va nous conduire à revoir le dimensionnement de la gare. Nous la priorité donnée c'est vraiment le ferroviaire. L'objectif de valorisation et des recettes foncières, ok, mais pas au détriment du ferroviaire.

Mais tout ce qui est secteur de production, ça ne rentre pas dans l'enjeu principal des flux et de la capacité ferroviaire, donc c'est un foncier qui est prioritaire ?

Après c'est toujours au cas par cas. On a par exemple aujourd'hui un projet de construction d'une infrastructure bâtiment ferroviaire sur Rennes. Donc on a des terrains sur nos friches industrielles, genre les ateliers, on se pose la question de savoir si il y a pas besoin du ferroviaire au sens large. Je prends l'exemple de St Hélier, on avait un terrain de quelques hectares avec des bâtiments de maintenance et des rames, aujourd'hui il a été transféré ailleurs. Donc là on a fait les deux. On a gardé une partie du foncier pour développer un bâtiment lié à l'activité ferroviaire et puis la partie du terrain qui n'est pas utile on envisage de le revaloriser dans le cadre d'un projet sur lequel on travaille avec RM et les mandataires du projet de ZAC.

Vous modernisez les activités qui perdurent sur le site et vous valorisez le foncier aux emplacements des anciennes activités parties en périphérie ?

Je dirai que ça dépend de ce que l'on entend par périphérie car l'activité que l'on parlait, reste sur un site de Rennes. Enfin on a toujours les mêmes processus si vous voulez. Là on avait un terrain qui n'était pas forcément proche des voies d'utilisation, on aurait très bien pu le céder complètement

pour en faire un programme immobilier mais on a décidé d'en garder une partie pour l'équipement ferroviaire lié à un rayonnement régional. On a commandé des installations techniques pour les deux LGV : notre le Mans et Rennes et Tours et Bordeaux, des installations techniques des voies existantes entre Bordeaux et pays de Loire.

C'est ce qui remplacer les postes d'aiguillages ?

Remplacer pas tout à fait, c'est plutôt la partie de la gestion des installations électriques. Là on regroupe des équipements de Tours, Rennes... Donc on fait de nouveaux bâtiments avec du nouveau matériel adapté.

Donc cette capacité de RFF de dire de ne pas tout valoriser le foncier disponible, n'est ce pas une certaine vision d'un plus long terme que le projet urbain de RM et du PEM via RM et Gares et Connexions, qui eux le voit plutôt sur du court et moyen terme jusqu'à 2025 ?

Oui car nous on ne peut pas revenir en arrière. On n'imagine pas dans 20 ans démolir des immeubles...Il faut donc que l'on soit prudent. Sur cet aspect là on est également en phase avec la région (autorité organisatrice de transport) un gros financeur de développement du TER, qui fait écho à la stratégie de notre développement ferroviaire.

Donc on ne sait pas si Eurorennes et son PEM est une finalité, mais les gares tendent au contraire à se modifier, à se transformer ?

Si vous allez voir l'exposition à la gare de Rennes, vous verrez qu'elle a subi tous les 15-20 ans des évolutions.

N'est ce pas justement le manque de vision sur le long terme qui fait que sans cesse la gare et son environnement sont remis en question de puis les années 1980 finalement ?

Après le problème c'est le budget. Si vous avez une famille ou que vous êtes marié vous ne vous dites pas forcément que vous allez voir des petits enfants dans 15 ans et que vous allez donc acheter un van. Et vous n'avez pas forcément les moyens sur le moment de vous le payer. Donc vous achetez une voiture et au fur et à mesure vous changez une voiture. Pour un logement c'est la même chose, vous n'achetez pas une maison tout de suite mais d'abord un studio. Pour la gare c'est la même chose, on se dit pas que dans 50 ans on va accueillir 30 millions de voyageurs et que donc l'on va construire une méga gare, et avec cela s'ajoute les coûts de fonctionnement.

J'avais en tête que les objectifs des années 1980-1990 sont sensiblement les mêmes par rapport à aujourd'hui, à part le logement.

Je ne suis pas sûr qu'à l'époque l'enjeu urbain était aussi évident qu'aujourd'hui, l'inter modalité je ne sais pas non plus si ça avait été bien pris en compte, je ne suis pas sûr. De toute façon, à mon avis, moins qu'aujourd'hui. Il y a aussi l'enjeu environnemental aujourd'hui qui est là. Je pense qu'il y a des enjeux du projet qui n'avaient pas été pris en compte.

Avez-vous ressenti des temps de blocage et des temps d'accélération qui ont permis que les choses aillent beaucoup plus vite ?

Au niveau des études je pense que ça c'est déroulé sur un rythme assez soutenu. Après il y a eu une période où il fallait boucler le financement avec un protocole. Donc qui dit bouclage de financement dit mettre du temps...

INAUDIBLE

Et maintenant que l'on est en phase opérationnelle

INAUDIBLE

D'ailleurs là je me rends à la gare de Rennes pour participer à une réunion du Copil.

Je ne vous ai pas bien entendu : il y a eu un certain temps de blocage par rapport au plafond du financement, pour le fixé et pour la phase opérationnelle ça fonctionne bien, c'est ça ?

Je ne dirai pas point de blocage pour le financement mais ça a été très long et très difficile de le boucler. Ça a mis quelques mois avec beaucoup d'échanges entre les responsables de chaque structure.

Est-ce que certains partenaires étaient plus longs que d'autres sur ce bouclage ?

Disons qu'ils n'avaient pas tous envisagés autant que ce qu'on leur demandait. Vous savez mobilisés des acteurs sur un financement de 107 millions d'euros c'est compliqué. Donc c'est une étape importante qui a du être franchie et en chemin le protocole a été défini au mois de Juin par l'ensemble des partenaires et c'est un travail qui a dur entre septembre 2011 et printemps 2012.

Et avant cette phase vous étiez toujours sur les études ?

Avant cette phase nous n'avions pas les montants des projets. Donc il y a eu justement une phase d'étude des budgets par rapport aux études qui avaient été données. Il a fallu pour faire valoriser le programme des enveloppes du budget qui se sont souvent réajustées. Il y a toute une phase qui est gérée au niveau des comités techniques pour affiner les programmes.

Pouvez-vous dire que le projet LGV a été moteur du projet du PEM et que le PEM est moteur du projet urbain ? Il y a t'il une continuité entre le projet Etat région par rapport au développement des gares et de la LGV, et le projet de développement de la gare de rennes qui a servit de modèle pour les autres gares bretonnes et le projet urbain qui est maintenant un modèle métropolitain autour du PEM et qui est maintenant un exemple pour les futures ?

Je ne sais pas si on peut dire modèle, c'est un peu différent. Chaque cas est particulier. Je n'aurai pas tendance à généraliser.

Pour moi la LGV c'est une des causes. Globalement c'est l'évolution de l'aspect du transport. Tout le monde à bien conscience que le ferroviaire c'est le transport de demain. Donc si on veut accompagner le développement, il faut investir l'infrastructure dans les gares, les voies etc.

Donc c'est d'abord le fait de l'augmentation de la fréquentation qui a légitimé le projet de la LGV et puis après le développement du PEM etc, et non pas l'inverse ?

Le PM effectivement c'est une conséquence de l'évolution du trafic. Imaginé que le trafic ferroviaire est en chute libre il n'aurait pas de nécessité de reconstruire la gare. On aurait eu finalement RM avec son enjeu urbain seul, la ville de Rennes aurait fait son projet dans leurs coins avec la passerelle, et c'est vrai que ça aurait mobilisé moins d'acteurs. Alors que là il y a un croisement de l'ensemble des enjeux et on a tous intérêt que l'enjeu se fasse. La principale cause pour moi c'est quand même l'évolution du trafic et l'enjeu de rapprocher la Bretagne de Paris et de l'Europe. Le PEM est une conséquence locale du développement régional ou inter-régional.

7. Entretien avec Régine Le Marchand du Conseil Général 35 (et SMGR)⁷.

Quel rôle avez-vous eu et quand avez-vous commencé à prendre part au partenariat ?

En fait je participe à l'élaboration du projet PEM depuis l'origine, c'est-à-dire de mémoire, depuis 2006, donc depuis la naissance du projet. Au début c'est vrai que l'objectif, la définition du PEM, ce vers quoi les différents partenaires voulaient aller, ça a été déjà de poser les jalons par rapport à ça et en termes d'échéance. A l'intérieur de cela on a construit le projet en définissant pour chaque partenaire son identité, au sens que ce que l'on attendait du Pem et pourquoi on s'inscrivait dans cette démarche. Le fil conducteur était le transport et l'inter modalité. Le CG était fortement impliqué par rapport à l'aspect inter modalité et le SMGR... pas dans une mesure moindre (car notre rôle est important de part la présence de la gare routière sur le site) mais c'était plus difficile car on passait pour un partenaire avec moins d'envergure avec des moyens beaucoup plus faibles. Il faut savoir que financièrement le SMGR ne participe pas au PEM, pour la raison que le SMGR est constitué de deux partenaires : Conseil Général et RM. Ces partenaires sont associés au PEM et participent financièrement au PEM. Si le SMGR devait être sollicité, ça reviendrait à dire que les deux partenaires présents dans le SMGR participeraient deux fois. C'est aussi la difficulté du SMGR de se faire entendre en tant que partenaire parce qu'il a des intérêts à travers sa gare routière et le fait que l'on ne participe pas financièrement au projet. Par contre le CG a posé ses légitimités à travers son réseau inter urbain de transport et également la gare routière qui est un élément majeur du transport.

Pourquoi était-ce le CG qui prend la tête du SMGR au niveau du partenariat et non RM si c'est un bi partenaire ?

C'est pour une raison financière. Les statuts prévoient qu'il y a une participation financière statutaire des membres : CG et RM. Cette participation financière est déterminée en fonction de l'utilisation de la gare routière par ses partenaires. Comme c'est le CG qui l'utilise en majorité, sa participation financière est fixée à environ 95%. C'est la raison pour laquelle que l'on a le sentiment (et c'est d'ailleurs une réalité) que le CG est un peu plus moteur dans le SMGR. Ceci dit, les membres de RM, les élus qui participent au SMGR sont présents de la même façon et répondent dès qu'il y a des sollicitations, mais en termes de participation c'est le CG qui est le principal membre.

En termes de fonctionnement le CG détient les cars et le SMGR la structure de la gare routière ?

Oui, en fait le SMGR est chargé de la gestion de la gare routière. Dans ce cadre là on a un équipement : la gare routière, qui est constitué d'un bâtiment dans lequel sont constitués les guichets où l'on procède à la vente de titres, à l'information et l'accueil aux voyageurs. On a également des quais d'embarquement pour les voyageurs et des quais de déposes. Et, on a une zone d'aire d'attente, c'est un parking pour les auto cars.

Tout ça c'est la propriété du SMGR ?

C'est un peu plus compliqué que cela. Les installations de la gare routière sont implantées sur des emprises qui appartiennent à la SNCF et à RFF. Nous on a une légitimité à occuper ces espaces grâce à une convention que l'on a avec la SNCF, qui a été conclue juste avant la construction de la gare routière, en 1992-93 de mémoire et cette convention nous autorise à occuper cette espace là pendant 40 ans. Nous on a financé les travaux de la gare routière, à travers ce financement qui a fait l'objet de la convention, on paye maintenant en plus un loyer mais qui est modique car il tient

⁷ Le 16/10/2012

compte des frais, des financements que l'on a apporté pour la construction de la gare routière. Au bout des 40ans, le bâtiment que l'on occupe actuellement reviendra complètement à la SNCF. Voilà, c'est un accord qui a été pris de cette façon. Le SMGR a pour objectif de faire fonctionner cette gare routière, il ne gère pas directement cette gare routière. On vient de conclure là, à compter du 1^{er} Aout 2012, une convention de délégation du service public, une DSP. Dans le cadre de cette convention on a confié l'exploitation de la gare routière à un délégataire : une filiale de la RATP qui s'appelle EMS (Entreprise Mobilités Services). Donc jusqu'au 31 décembre 2020 c'est EMS qui va exploiter la gare routière. Nous on a confié l'exploitation de la gare routière donc EMS s'occupe du fonctionnement au quotidien : de la vente des titres, de l'information... EMS est chargé de veiller à la bonne gestion de la gare routière.

Avant cela c'était le conseil général qui avait pour charge ces fonctions ?

Non, ça n'a jamais été le conseil général. Le CG est juste membre du SMGR, il lui apporte son financement. Le SMGR lui est chargé de l'exploitation de la gare routière mais au lieu d'assurer directement cette exploitation, ce qui nécessiterait d'avoir notre propre personnel, un budget très important, on a délégué l'exploitation de la gare routière. Nous, le rôle de la SMGR est de veiller que la gare routière fonctionne bien et que l'exploitation de la gare soit bien assurée. Donc nous on rémunère en partie l'exploitant de la gare routière. Je dis en partie car en fait l'exploitant de la gare routière tient la majorité de sa rémunération par une redevance qui applique à chaque transporteur qui utilise la gare routière. Donc dès qu'il y a un car qui effectue un départ de la gare routière, le transporteur paye une redevance. Bien sur ce n'est pas au cout par cout, une facture est établie à la fin de chaque mois. C'est la principale ressource de l'exploitant, ça représente environ 60000 départs par an et la redevance est de 5 euros 21 (je crois). Il a également une ressource par rapport aux distributeurs de boissons, de friandises, les toilettes publiques payantes. L'exploitant a également depuis les 1^{er} aout (nouvelle DSP), un conditionnement de 1% sur l'ensemble des ventes de titres qu'il effectue auprès des usagers, ça c'est une notion qui est nouvelle. L'exploitant précédent vendait les titres sans être rémunéré. C'est vrai que l'on a trouvé qu'il y avait une injustice par rapport aux autres dépositaires du réseau Illenoo, qui sont situés à l'extérieur de RM, qui souvent sont des bureaux de tabacs, dans lesquels les usagers ont la possibilité d'acheter des titres de transports. Donc on a voulu réparer cette injustice, bien que le conditionnement ne soit pas le même : un dépositaire du réseau Illenoo reçoit une déposition de 3 ou 5%, et là, l'exploitant de la gare routière a un conditionnement de 1% uniquement. On a pensé que de mettre en place ce conditionnement permettait de susciter une motivation supplémentaire pour l'exploitant dans cette activité de vente de titres, à avoir un comportement plus commercial, c'est toute une démarche un peu particulière mais on devait les intéresser dans cette mission là. Et le SMGR, en complément, est chargé de veiller que les bâtiments soient dans un bon état. On fourni à l'exploitant de la gare routière un équipement, et on veille à son bon entretien, à son bon état.

Les objectifs du CG s'arrêtaient-ils par rapport à l'inter modalité sur le projet du pem et quel regard avez-vous eu sur le projet urbain dès son arrivé (ça a conforté votre intérêt ou au contraire mis dans le doute)?

Ça ne nous a pas mis dans le doute dans le sens où le conseil général pensait réellement être légitime à participer au PEM et à être présent sur le site du PEM. Ce qui a été compliqué pour le CG, ça a été de faire entendre et accepter sa légitimité présente à cet endroit aux autres partenaires. Au début du projet les partenaires étaient dubitatifs, s'interrogeaient à conserver la gare routière à cet endroit, en tout cas l'aire d'attente. Les quais d'embarquement leurs semblaient cohérents et logiques, car la situation de proximité par rapport aux à la gare SNCF, par rapport au métro, on est en plein dans l'inter modalité et il ya vraiment une réelle complémentarité avec les autres modes de transports, et il y avait aucune difficulté par rapport à ça. Par contre la difficulté était de conserver l'aire d'attente à côté des quais. C'est vrai que pour le CG c'était vraiment un élément important car on ne voyait pas

le fonctionnement de la gare routière sans cet espace là. On ne voyait pas comment expliquer aux transporteurs qu'ils pouvaient déposer les voyageurs dans un endroit, mais s'il fallait attendre une heure pour le service suivant, on ne savait pas comment justifier que le transporteur sorte de la ville, attende à l'extérieur de la ville pendant une heure pour revenir ensuite. C'est vrai que ça générerait des kilomètres supplémentaires, au niveau de la protection de l'environnement des émanations de gaz carboniques... il y avait cet aspect là qui nous, nous importait. Il y avait bien sûr des enjeux financiers pour les transporteurs et pour nous le CG, mais à travers le CG pour le contribuable. Car chaque kilomètre fait par le transporteur est rémunéré par le CG, donc par nos impôts. Donc il y avait plein de choses comme ça qui nous étaient logiques mais qui fallait faire entendre aux partenaires, surtout que l'on se trouve dans un endroit qui est fortement intéressant parce que il y a une valorisation qui forcément est un enjeu pour nos partenaires, notamment pour RM, donc le fait d'occuper cet espace là c'est d'autant moins de place pour construire des immeubles, des bureaux... Néanmoins l'aire d'attente est importante pour le fonctionnement de la gare routière. Par contre notre légitimité pour faire partie du Pem était évidente. Le réseau inter urbain Illenoo a vraiment explosé, avec un nombre de voyageur qui augmente tous les ans, et encore plus en ce moment avec le pétrole qui augmente, donc de plus en plus d'usagers à utiliser les transports en communs, même si on a été obligé de revoir un peu notre plan de transport car on est victime de notre succès, donc il a fallu que l'on propose d'avantage de service avec les mêmes moyens. Une des solutions qui a été adoptées ça a été de reprendre l'ensemble du réseau, de vérifier quels services étaient pas ou peu utilisés, du coup on a été obligé de supprimer certains services mais les kilomètres que l'on a supprimé on les a redéployés sur d'autres lignes et ça a permis de mettre des services supplémentaires, des cars supplémentaires pour répondre à la demande. On a également été obligé de revoir notre fonctionnement par rapport à l'arrivée des cars dans Rennes. Depuis Septembre 2011, quelques lignes effectuent leurs rabattements directement sur des stations de métro, notamment Anatole France et qui viennent du coup moins dans le centre. Mais la présence de la gare routière près de la SNCF a une réelle légitimité qui se confirme tous les jours.

Comment avez-vous réussi à vous faire entendre ?

Je pense qu'il y avait une méconnaissance du réseau, de son importance et du nombre d'usagers. Quand on a commencé à avancer le nombre d'usagers, de départs réalisés en gare routière, on a eu jusqu'en 2010 le nombre de départ qui ont énormément augmenté, on était arrivé à 70 000 départs par an au niveau de la gare routière. Aujourd'hui ça a sensiblement baissé car il y a eu une modification du réseau. Mais les partenaires n'imaginaient pas que c'était aussi important, c'était vraiment une méconnaissance du réseau et du fonctionnement de la gare routière. Quand tous ces éléments là ont été posés, ils se sont rendus comptes du réseau, de ses enjeux et des raisons pour lesquelles nous on voulait vraiment être présent sur le site et ça s'inscrit dans une démarche actuelle.

C'est dans quelles réunions que vous avez fait part de cela ?

Un des nombreux comités techniques. Car même si les décisions sont prises ou confirmées en Copil, il y a un important travail en amont qui est effectué en Cotech. Donc c'est au cours d'une de ces réunions...

En 2006 ?

Plus tardivement.

Avant ou après l'étude de Secchi Vigano ?

Avant de toute façon car s'il n'y avait pas eu la prise de conscience par l'ensemble des partenaires, l'étude Secchi n'aurait pas intégrée la gare routière telle qu'elle est maintenant. Ca c'est fait progressivement, ça c'est fait pas fait en un jour avec prise de conscience « hop », comme ça. Mais ça c'est confirmé d'avantage chaque jour et là maintenant la question ne se pose plus, c'est évident que la gare routière doit être là.

Avez-vous été invité dès le début aux Cotech et Copil présidé entre RM et la Dréal ou êtes vous intervenu par la suite ?

Le CG a été associé tout de suite au projet. J'ai une situation un peu particulière car je fais parti du CG, je suis dans le service transport du CG et j'interviens en partie sur le réseau inter urbain. Mais j'ai également cette fonction SMGR. Donc c'était évident pour la responsable du service de l'époque que je sois associé à la fois par rapport au service transport mais aussi par rapport au SMGR. Je ne serai pas vous dire si le SMGR a été associé tout de suite par les partenaires, mais en tout cas pour nous c'était évident. Est-ce que je me suis invitée ? En tout cas j'ai participé dès le début en tant que SMGR et CG.

Au sein du CG il y a un autre service qui s'occupe du projet urbain ou cela est il totalement indépendant de vos fonctions ?

Le projet urbain, ce n'est pas le projet du CG. Je dirai que l'on n'est pas légitime à donner un avis sur un projet urbain parce que le département, pas qu'il n'est pas concerné, mais ce sont des politiques différentes. Nous on a un territoire hors RM et Ville de Rennes. Donc c'est difficile de se projeter sur des projets qui ne sont pas les nôtres. Et est ce que les partenaires accepteraient que l'on donne des avis ? On peut donner des avis mais c'est tout. Par contre effectivement ça prend une dimension différente si financièrement on est sollicité mais le CG ne donne pas forcément de financement sur les projets urbains, tout simplement car ça ne fait partie de nos politiques. Il n'y a eu aucun souci pour porter les financements sur le Pem. Par contre le CG a fortement souhaité que son financement soit bien ciblé. C'est-à-dire une partie de son financement va sur les travaux de la gare routière et une autre partie de son financement qui est clairement identifiée sur l'aménagement des espaces inter modaux. Le CG ne se voyait pas légitime à porter son financement sur les travaux qui portaient sur le projet proprement urbain ou ferroviaire. C'est pour ça que le financement est bien identifié et localisé sur la gare routière et l'inter modalité. C'est-à-dire la salle d'échange multimodal au niveau -1 et 0 et au niveau de la gare routière. Après l'intégration du projet dans l'ensemble du projet urbain c'est difficile pour nous de se prononcer par rapport à ça, c'est mon sentiment.

En termes d'organisation, est ce que ça a été une chose naturelle de travailler dans un cadre multi partenarial avec 6 autres partenaires ou cela a t'il provoqué une réorganisation des services intra CG mais aussi en externe pour les discussions avec les autres partenaires ?

Je dirai que ça a redimensionné mon poste. Mon poste a pris une autre dimension. Initialement j'étais moitié SMGR moitié CG et c'est vrai que le projet du pem prend une place de plus en plus importante et du coup l'organisation a été un peu différente. Par contre au niveau du service transport je suis la seule réellement impliquée dans le projet même si je travaille en lien avec la chef de service, je remonte l'information au près de ma hiérarchie et au près des élus. Je travaille en lien depuis quelques mois avec un autre service qui est plus impliqué d'une façon technique sur le projet et qui sera chargé d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux. Mais le fait de travailler avec plusieurs partenaires c'était quelque chose de nouveau. C'est intéressant mais pas forcément évident car chaque partenaire a un mode de fonctionnement complètement différent et pour moi le Pem c'était un dossier qui venait en plus des autres dossiers. Et c'est vrai que pour certains partenaires il n'y a que ce dossier. Du coup le temps que l'on peut consacrer à ce dossier là n'est pas le même pour chaque partenaire, c'est difficile par rapport à ça de dégager du temps pour les réunions, il y en a

énormément et qui durent assez longtemps, donc il faut se caler par rapport à ça, aux autres partenaires. C'est très compliqué de trouver des créneaux identiques entre 7-8 partenaires, c'est intéressant mais c'est compliqué.

Quel est le partenaire qui partage des similitudes et qui se rapproche le plus du CG ?

Je serai tentée de dire la région. RM peut être un peu aussi forcément car, étant collectivité territoriale, les mêmes fonctionnements, obligations de recours à la hiérarchie de validation dans les instances, de procédures et tout ça. Moi je me sentirai un peu plus proche de la région. Je me retrouve un peu plus dans le fonctionnement de la région. Et ils sont comme nous, le PEM est un dossier parmi d'autres et en termes d'organisations je me sens plus proche d'eux.

Avez-vous sentie des phases d'accélération et au contraire de freinage sur certaines questions qui n'aboutissaient pas avec des ajouts de contraintes supplémentaires ?

Oui, c'est un dossier que l'on a démarré depuis pas mal de temps et c'est vrai qu'il y a eu des étapes très longues où on avait l'impression qui ne se passait peut être pas grand-chose et tout se précipitait, se bousculait, on était tenu par les délais et on devait valider à chaque instance donc on était très limite et il fallait vraiment booster. Après on revenait dans un cycle un peu plus calme. Là depuis à peu près un an, on a eu une année assez chargée entre la préparation de l'expo, les concertations, on sent que l'on est arrivé dans des phases très concrètes mais où les échanges se bousculent encore plus. C'est stressant par moment.

Oui on a eu des retours en arrière et tout ça. Par rapport à ça, ça c'est vraiment un ressenti personnel, par moment j'ai eu l'impression qu'il y a eu un manque de logique dans la conduite du dossier. Peut être parce que moi je ne suis pas technicienne et je n'ai pas non plus l'habitude de ces gros dossiers. Probablement la façon dont ça été conduit est normale mais ce n'est pas le ressenti que j'ai eu. On a posé dès le début un cadre, on voulait construire un Pem. On savait quoi mettre dedans : que ce soit un point central entre tous les modes de transports, que tous les partenaires soient présents, redimensionner la gare de Rennes de façon qu'elle soit en capacité d'accueillir un nombre grandissant de voyageurs du fait de la LGV et de la seconde ligne de métro. On avait tous l'ambition de faire quelque chose de grand et de beau. Effectivement on est arrivé à un super projet. Sauf que ce projet représentait un cout pharaonique.

C'était après quelle étude ?

Secchi. Donc forcément tout le monde a dit que c'était trop cher et c'était vrai. Du coup j'ai eu le sentiment que l'on déconstruisait un projet pour faire quelque chose qui rentrait dans l'enveloppe que l'on s'était fixée. J'ai trouvé que c'était frustrant car on était arrivé à un super projet, je ne dis pas que celui d'aujourd'hui n'est pas bien mais forcément on était sur un autre projet avec un cout autre, une dimension autre, un fonctionnement et une organisation complètement différente. Comme on a été trop ambitieux on a été obligé de revoir la copie à la baisse, un peu difficilement mais tout est rentré. C'est là du coup que je pense que l'on a un peu pris un projet à l'envers. Une famille qui veut faire une maison commence à aller voir un projet pour connaître le budget et elle voit ce qu'elle peut faire avec ça. Nous, je trouve que l'on a fait l'inverse : on a posé nos ambitions, ce que l'on voulait idéalement, et après on s'est rendu compte que l'on n'avait pas l'argent. Du coup je trouve que c'est là où c'est frustrant car ce que l'on nous a fait miroiter au début, ce n'est pas ce que l'on a au final.

Craignez vous que les ambitions soient un peu amoindries par rapport à l'enveloppe que vous disposez pour le PEM ? Et cela aura-t-il des conséquences dans 20 ans, comme il y a eu avec la gare actuelle ?

Là on s'était fixé en échéance 2025 à peu près. C'est vrai que le projet semble suffisamment dimensionné par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui. Après je ne me rends pas compte de ce que cela peut donner à l'horizon 2040. Après le contexte actuel est ce qu'il est. Les collectivités et partenaires sont obligés d'avoir des limites financières. Après est ce que c'est facile de concilier les obligations financières, techniques, volontés architecturales ? C'est difficile pour moi de me rendre compte. Il a fallu concilier beaucoup de choses, c'est vrai que l'on a assisté à une évolution du projet quand l'architecte FGP est arrivé sur le projet, c'est là où ça a beaucoup évolué en intégrant cette notion de paysage construit. Je ne sais pas si je suis légitime de dire ça mais le fait d'avoir imposé cette obligation du paysage construit ça nous a peut-être obligé de revoir à la baisse certains éléments techniques, éléments de dimensionnements car ça a entraîné un surcout et du coup on a été obligé de diminuer certaine chose pour pouvoir tout intégrer.

Donc on est dans un compromis entre les enjeux capacitaires et d'inter modalité par rapport au PEM et les enjeux urbains du projet urbain ?

Oui peut être. Alors après il y a des enjeux politiques, il faut tout concilier, c'est difficile. Moi j'ai peur que l'on était obligé de faire des concessions sur certains aspects techniques au détriment... pas favorisé mais... il y a une métaphore qui a été utilisée plusieurs fois dans différents comités techniques et pour moi ça m'a marqué. Il avait été pris l'exemple d'une belle voiture avec belle carrosserie et que l'on y mettait un petit moteur dans cette petite cylindrée.

Qui a pris cet exemple ? La SNCF ?

Oui peut être. Est c'est vrai que j'ai peur effectivement que ce soit un peu ça : que l'on ait une belle coque, une belle enveloppe extérieure et qu'à l'intérieure on n'est pas supposé réellement les besoins.

Y a-t-il un leadership qui est tenu par un ou plusieurs partenaires ? Ou cela fonctionne t'il en bloc ? Quel est le fonctionnement du cadre partenariale ?

On est sur le terrain de la SNCF, donc...

(Elle me fait interrompre l'enregistrement car elle craint sur la confidentialité de ses propos tenus et ne souhaite pas que cela soit communiqué aux autres partenaires, je lui en rappelle notre principe de confidentialité...)

Oui alors au niveau du leadership effectivement il y a une présence forte de la SNCF. Le projet, même s'il est conduit par RM, il est aussi conduit par la SNCF et c'est là où le CG et le SMGR peinaient un petit peu. On sentait que l'on était le petit poucet par rapport à des mastodontes. C'est là aussi où c'est difficile d'avoir un partenariat avec des entités et des partenaires qui pèsent lourds dans tous les sens du terme. C'est vrai que le ferroviaire il est présent, il pèse lourd et ce n'est pas forcément toujours évident de peser, de s'imposer par rapport à un partenaire comme ça.

Néanmoins vous avez réussi de ne pas être relégué à un rôle consultatif...

Non, non. Ce que j'ai apprécié, même si au début par une méconnaissance on ne se rendait pas forcément compte de l'importance du réseau inter urbain, même si il n'est pas comparable au réseau SNCF, il y a un soutien d'autres partenaires. Par exemple la région c'est vrai qu'ils sont...

Pour une justice distributive entre les territoires... ?

Voilà, ils font attention, que ce soit eux ou l'état, que le CG et SMGR soient présents, sollicités, associés. Même si effectivement que la SNCF aurait tendance à, pas oublier mais passer par-dessus. Mais les autres partenaires savent nous associer et du coup on s'en sort.

Il n'y a pas eu de blocs avec les partenaires ferroviaires contre les autres ?

Finalement non, il est même arrivé à certaines réunions que cela soit presque l'inverse : RFF contre SNCF.

Sur des questions foncières ?

Voilà, questions foncières, maîtrise d'ouvrage... Même si pour eux c'est le même domaine, il n'y a pas forcément les mêmes enjeux pour eux car ils n'ont pas les mêmes positions. C'est ça qui est intéressant aussi dans des partenariats comme ça, finalement au fur et à mesure des réunions se dessinent les enjeux pour chacun, les intérêts, on y voit les positions, il y a des non dits, c'est très intéressant même humainement. On voit qu'il y a de l'argent en jeu, des intérêts, intérêts politiques... On y voit, notamment pour RFF, il y a des volontés de défendre des intérêts sans vouloir trop en dire. On sent qu'il ne faut pas que les autres partenaires s'immiscent trop dans leur gestion, il ne faut pas que l'on en sache trop, on a toujours l'impression qu'il y a des secrets d'Etat.

Même si dans le cahier des charges il fallait que chacun présente ses enjeux, on sent que tout n'a pas été dit, étalé et que bien même il y ait une certaine transparence il y a pas de visibilité complète sur les enjeux ?

Voilà, je pense que c'est stratégique. Un exemple : là où est actuellement implantée la gare routière, c'est un peu plus technique, les cars sont stationnés têtes au nord, avec la nouvelle organisation de la gare routière les cars vont être stationnés têtes au sud, donc ça nécessite une nouvelle organisation, des travaux... Il a fallu voir l'espace que l'on disposait, ça nécessitait de faire des travaux sur une emprise qui appartient à RFF. Et là, il y a eu, pas des négociations, quoi que... Au début il n'y avait pas de soucis pour que l'on implante nos quais sur cette emprise là. Après RFF est revenu sur quoi il s'était engagé « vous pouvez aller sur cette espace... après, on pouvait plus » mais sans nous dire pourquoi. En fait au fil des échanges on s'est rendu compte qu'il souhaitait garder cette emprise là, pour éventuellement, peut-être, un jour créer un nouveau quai... Voilà : peut être, un jour, on ne sait pas, c'était tout dans le flou complet. En même temps il ne voulait pas trop en dire mais on sentait qu'il y avait peut être des projets. Finalement on a eu cette emprise là car il y a eu un accord avec SNCF d'échanger cette emprise là avec une emprise plus au sud. Parce que c'est vrai que ce n'était pas pertinent de créer un quai sur cet espace car ça faisait une encoche. Donc là c'est un petit exemple mais c'est tout comme cela.

C'est pareil, il y avait un poste de contrôle, pendant longtemps on ne savait pas si ça allait être sur Rennes ou sur Nantes « la décision était imminente, c'était pris, on ne peut pas le dire, bientôt... » Que des choses comme ça, du coup ça donne une ambiance, un climat particulier on a l'impression d'être dans les secrets d'Etat. C'est particulier mais c'est intéressant aussi. Et là c'est une petite échelle mais on ne peut pas s'empêcher d'articuler ça à des dossiers plus importants.

Justement on est intéressé par ce côté d'anthropologie du projet urbain, comment les acteurs interagissent entre eux et les rapports humains qui sont plus importants que les écritures que l'on retrouve dans des documents et qui ne nous apprend pas forcément grand-chose...

Oui, c'est le genre de partenariat et de réunions... C'est très particulier comme ambiance comme il y a plein de personne autour de la table d'un certain niveau, on sent que les échanges sont policés. Et en même temps il y a des intérêts à défendre donc il faut rester courtois, aimable, polis, ménager mais il faut savoir dire les choses. Quand l'on n'est pas habitué à ça c'est un peu particulier. Je trouve

qu'il ya beaucoup d'échanges qui sont pas directs. Donc on essaye un petit peu par des biais détournés de dire les choses mais ça correspond pas à mon caractère, c'est vrai que j'ai plus tendance à vouloir dire les choses simplement mais franchement, j'ai l'impression que ça fonctionne mieux, au moins le partenaire d'en face sait ce que l'on veut dire, ce que l'on attend, ce qu'il nous plaît pas. Et là les échanges que l'on a pu assister, les choses ne sont pas dites franchement, il y a plein de détours, du coup on a l'impression qu'il faut presque interpréter. La difficulté est « est ce que l'on interprète bien, est ce que la personne a bien dit ça, a bien voulu dire ça ». Du coup ça pose des difficultés par ce que selon ce que chacun entend ou comprend, on avance différemment.

Ca devient presque psychologique, dans un processus de diplomatie du projet urbain ?

Ah oui oui, c'est tout à fait ça, on est complètement dans la diplomatie et ça en devient compliqué. Ce qui est très drôle, moi j'ai assisté à ça une fois à un Copil, j'ai un élu avec qui j'adore travailler et qui est très apprécié chez nous au niveau du service et qui dit les choses, même s'il est dans la diplomatie, il dit les choses franchement. A un Copil on se sert des élus pour faire passer les messages parce qu'en Cotech on a parfois du mal. Donc avant on a fait un briefing par rapport au sujet et tout. Et lui a dit les choses clairement, même si ça peut des fois pousser les gens dans leur tranchement et tout ça, mais lui il dit les choses. Et du coup, il a reçu l'assentiment d'autres personnes qui ont dit « vous vous avez dit des choses donc on fait comme ça, vous avez raison... » Et ça fait avancer, mais la majorité du temps ce n'est pas ça.

Cette diplomatie cache des choses et ralentit un peu le projet au final ?

Après peut-être que c'est une langue à laquelle moi je ne suis pas encore bien imprégnée, que je ne maîtrise pas encore bien, mais je pense qu'il y a un peu de ça, un langage qu'il faut comprendre, interpréter, des gestuelles et tout, et si tous les partenaires ne sont pas au fait de ce langage là ça peut entraîner une mauvaise compréhension et freiner peut être. Parfois moi je me suis dit « est ce que j'ai bien compris, qu'est ce qu'ils ont voulu dire... » C'est compliqué du coup. Mais je pense que c'est souvent comme ça.

Si on ne manierait pas ce langage on irait peut être plus vite à l'essentiel, c'est l'impression que j'ai. C'est vrai que c'est contradictoire car on est dans une société de vitesse, de gain de temps, d'efficacité et là ça prend du temps.

Quel avis avez-vous sur les étapes que vous avez connues depuis 2006 ?

Du coup ça m'a permis de mieux comprendre, de me rendre compte de l'ampleur d'un tel projet. On a toujours l'impression que c'est très long mais il y a une réflexion qui se construit progressivement et dans la réalisation d'un projet il ya différentes étapes : de la collecte d'informations initiale qui conduit d'avoir un but, on élabore un premier projet, on modifie, on défait... A l'intérieur du projet pem il y a plein d'autres projets du coup c'est intéressant et on transpose sur tous les autres projets et du coup ça prend du temps de construire, de construire la ville.

Ce qui est compliqué aussi, quand on est sur les comités techniques on peut être amené à s'engager ou donner des avis qui peuvent engager notre collectivité sur des éléments, mais il faut de tout façon l'aval de la collectivité, ça c'est compliqué comme position aussi.

8. Entretien Anne Derrien Malecki, Région Bretagne, chargée de mission Schéma régional de mobilité⁸.

Quand êtes vous arrivée sur le projet ?

Je pense être arrivée au début. Pour le projet de Rennes, on a été en contact avec RM en 2006, je pense, le démarrage. Donc on a travaillé avec RM qui a toujours été le pilote sur le sujet, on a travaillé avec eux y compris pour la rédaction du cahier des charges de l'étude préalable qui ensuite a été confiée à l'équipe Secchi Vigano. Dès le démarrage j'étais en contact avec Valérie Lucas qui coordonne ce projet pour se mettre d'accord sur la commande concernant le PEM. Sachant que dans un premier temps on ne parlait pas d'Euroennes et de la ZAC mais on est vraiment rentré dans un projet Gare. Mais la rédaction croisée avait pour but de partager, de trouver le bon point d'équilibre entre des problématiques transports et problématiques urbaines. Sachant que la porte d'entrée de RM était déjà très urbaine dès le départ avec une ambition forte sur ce secteur. La porte d'entrée de la région était plus clairement et prioritairement transports avec un angle « arrivée de la grande vitesse », diffusion de la grande vitesse pour Rennes et pleins d'autres sites en Bretagne. Rien que la rédaction du cahier des charges a nécessité un certain nombre d'échanges pour s'accorder sur les différentes problématiques à traiter et l'équilibre que l'on souhaitait y trouver. Ça, ça c'est fait dès 2006 et ça a été très constructif, on a appris à se connaître entre nous, de ce point de vue là pour aujourd'hui arriver au projet tel que l'on connaît, mais ça a « été un point de travail dès le démarrage qui s'est prolongé dans la conduite du projet. Ça a été le point de démarrage entre nous.

Sachant en ce qui concerne la Région, à cette époque là on était en phase d'élaboration de notre schéma multimodal des déplacements et des transports,

- avec un axe qui était celui de la grande vitesse avec l'accessibilité de la Bretagne avec le territoire national et international etc.

- Et un axe qui était celui de la diffusion de la grande vitesse qui était plus « comment à partir de ces grandes infrastructures majeures, on permet à l'ensemble de la Bretagne de pouvoir bénéficier de cet effet grande vitesse », c'est ce que l'on appelle la diffusion de la grande vitesse. Et sur cet axe là, effectivement les PEM sont des points majeurs de distribution et de diffusion.

Donc on avait comme axe d'identifier dans le schéma SRMDT (Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports) la question de ces pôles d'échanges multimodaux. On a deux projets comme ça qui sont arrivés un peu en avance par rapport aux autres, c'est Quimper et Rennes qui ont été un pré curseur, la réflexion n'était pas encore mature pour ce qui concerne la Région. Sachant que dans le SRMDT on a ensuite formalisé ce que l'on souhaité faire dans les PEM, on en a identifié 10 en Bretagne et cet aspect a été intégré dans le Contrat de Projets Etat-Région (CPER) 2007-2013.

Comme je vous disais si on prend le SRMDT on a plusieurs axes de réflexions et on a deux axes majeurs. Un premier défi qui est d'améliorer l'accessibilité de la Bzh pour une activité économique accrue, après aussi on sait très bien qu'il n'y a pas d'effet immédiat entre l'accessibilité et l'économie, mettons ce débat à part mais gardons le en tête. C'est vrai que le projet LGV, qui est de longue haleine car ça fait plus de 20 ans qu'il est en réflexion et en gestation. C'est effectivement un projet majeur pour la Bretagne qui est soutenu par l'ensemble des collectivités. Pour nous c'est un axe majeur auquel on rattache clairement le PEM de Rennes car avec ce projet LGV on s'attend à une forte croissance des trafics au niveau de la gare de Rennes. Donc c'est vraiment un axe important, qui pour nous nécessite un travail sur le capacitaire des différentes gares en Bzh. Au niveau des PEM on a Rennes, St Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon. Sur ces sites on a une réflexion en termes de capacité au niveau des bâtiments voyageurs pour préparer l'accueil des voyageurs supplémentaires attendus au regard des perspectives menées conjointement

⁸ Le 16/10/2012

avec la SNCF. Rennes en fait partie car la référence pour ces différentes gares c'est l'année 2006, Rennes on était environ à 9 millions et la prospective 2020 on n'est pas loin de 20 millions, ça reste de la prospective on est parfois à quelques années près. Toujours est il que ça fait un moment qu'il faut se préparer pour répondre à cette prospective.

Notre deuxième axe, ce que l'on appelle la diffusion de la grande vitesse c'est pour garantir l'équité territoriale et sociale à l'échelle de la Bretagne avec l'objectif de bien travailler la diffusion à travers les réseaux TER mais aussi départementaux et urbains. Mais aussi sur une partie du territoire, un volet routier que l'on ne peut pas effacer, dans la mesure que certains secteurs ne bénéficient pas de transports collectifs performants. Par exemple l'amélioration de la RN 164 elle a pour objectif de contribuer à l'effort de la diffusion de la grande vitesse et d'accélération des temps de parcours. On a cette vision vers Paris qui est une vision un peu macro mais aussi cette vision en intra Bzh, considérant que ce n'est pas parce que l'on a des infrastructures qui améliorent les relations vers Paris que ça va à l'encontre de l'amélioration en intra Bretagne. En intra Bretagne c'est un travail très fin qui est réalisé pour améliorer cette desserte, sachant que l'on a une particularité bretonne concernant les infrastructures, différemment à certaines régions où les infrastructures Tgv-TER sont séparées, chez nous presque tout est conjoint, on a clairement une complémentarité à trouver dans la matière.

Voilà en gros l'état d'esprit que l'on était déjà au moment de l'émergence du projet. Nous on s'est clairement engagé dans le projet du futur PEM de Rennes dans cette optique là. « Nous on veut effectivement travailler sur un PEM avec cette idée de pouvoir faciliter l'arrivée de la LGV en Bretagne et pouvoir diffuser la grande vitesse et améliorer les transports au quotidien à l'intérieur de la Bretagne. Sachant que Rennes a un rôle très particulier dans l'armature ferroviaire, c'est la porte d'entrée, c'est là où se font la plupart des correspondances en Bretagne. Rennes a un rôle de poumon vers l'extérieur et vers l'intérieur de la Bretagne. Au-delà du PEM tel que l'on voit aujourd'hui à travers les images que l'on peut projeter du projet, on travaille aussi depuis beaucoup plus d'années encore sur ce qui se passe en sous face sur tout ce qui est infrastructure au niveau de la gare ferroviaire de Rennes, sachant qu'il y a un projet de désaturation de cette gare qui existe depuis très longtemps, que l'on a du mal à voir concrétiser mais qui va se concrétiser un jour et *a priori* dans les mêmes horizons que le PEM. Voilà l'état d'esprit dans lequel on s'est lancé dans le projet du PEM de Rennes : à la fois l'aspect transport-voyageur qu'on visualise et à la fois l'aspect ferroviaires. Et quand je disais qu'il a fallu que l'on s'accorde avec RM sur les équilibres, sur les projets d'envergures de ce type là, placé comme ils sont placés avec des pressions foncières très fortes comme il y a à Rennes, nécessairement à un moment il y a des discussions sur « est-ce que l'on peut dégraisser le faisceau à tel endroit pour construire ou est-ce que le faisceau est utile pour le ferroviaire, est-il utile aujourd'hui, est-ce qu'il pourrait être utile à long et moyen termes, et qu'est-ce que l'on fait ? »

Vous avez eu un peu la même position de RFF alors ?

Tout à fait. Effectivement sur le projet de Rennes, on a eu à plusieurs reprises cette discussion. On l'a eu dès le départ, car dans le cahier des charges il y avait déjà des discussions autour de ça, de savoir « est-ce que l'on faisait d'abord un projet urbain ou est-ce que l'on garantissait les fonctionnalités ferroviaires, y compris à plus long terme ? » On a eu cette discussion et elle a ressurgi à plusieurs moments dans le projet jusqu'il y a assez peu de temps au final. Car effectivement sur un certain nombre de sites stratégique la question est de savoir « est-ce que l'on maintient un certain nombre de réserve, même si concrètement dans 5 ou 10 ans on fera peut-être rien pour le ferroviaire mais avec des espaces qui pourraient s'avérer utile un moment ou un autre si on doit construire un nouveau quai et avec des logiques d'exploitation de la gare qui rentrent forcément en ligne de compte ? » On a eu cette discussion, parfois un peu vive, sur ce sujet là, sachant que nous on est plutôt dans la même ligne de RFF car on défend beaucoup forcément les intérêts ferroviaires, étant

l'autorité organisatrice des transports régionaux. Ça a été effectivement un des points d'équilibre à bien caler dans le projet.

A l'échelle de la Bretagne n'avez-vous pas été déçue que le projet RBRQ soit relégué après 2020 ?

C'est vrai qu'en Bretagne, nous ce que l'on appelle Bretagne à Grande Vitesse, ça regroupe beaucoup de choses, notamment l'opération RBRQ, sachant que cette opération est déjà effective sur un certain nombre de tronçons. La première phase RBRQ encore en cours, recherche à travailler la structure existante pour permettre des accélérations sur un certain nombre de secteurs. Là on est dans l'objectif de gagner à peu près 5 min par axe. Dans l'opération de BGV il y a beaucoup d'alignement qui rentrent en compte pour le temps de parcours. Donc il y a les 37 min de la LGV, identifiées depuis un moment. On a ce qui va se passer dans le nœud de Rennes avec à terme un projet de passage en vitesse de la gare de Rennes qui vraisemblablement ne sera pas opérant au moment de l'arrivée de la LGV. Pour autant il y a l'opération de la désaturation de la gare de Rennes qui devrait permettre d'accélérer un peu certains Tgv. Et on a la modernisation de ces infrastructures qui vont permettre de gagner du temps sur les tronçons (en bleu sur la carte). Il faut ajouter à cela ce qui va se passer au niveau de la politique de l'arrêt et au niveau de ce que l'on appelle la marge de régularité des trains, qui sont en fait les marges de sécurité pour pouvoir compenser si il y a un problème à un endroit, d'accélérer etc. Sachant qu'en Bretagne on considère que les marges sont assez fortes donc on peut gagner du temps là-dessus. Et puis il y a aussi le matériel du Tgv duplex apte à fonctionner à 320 Km/h que l'on souhaite mettre en place pour certaines dessertes. Tout ceci concourt au temps de parcours. C'est une question complexe que l'on n'a pas complètement éclaircie y compris avec RFF, on n'a pas précisément travaillé pour savoir à combien on sera entre Brest et Quimper, sachant qu'un Paris-Brest à l'horizon 2017 on sera environ à 3h10. Pour RBRQ on a une deuxième phase qui est en réflexion avec un débat public pour l'année prochaine, et là effectivement on parle plus de ligne nouvelle, pas de LGV. Il y a plusieurs hypothèses, tout est ouvert : hypothèse avec une section commune qui part en Y, des lignes nouvelles aux extrémités et en compléments... ça reste très ouvert le débat sur cet objet là. Mais là on est à un horizon bien plus lointain et je ne pense pas que quelqu'un peut annoncer un horizon sur cet objet là. Mais ça rentre clairement dans l'opération d'accélération de BGV et c'est un objectif que l'on juge complémentaire pour les relations avec l'extérieur mais aussi en intra Bretagne. Donc on réfléchit sur des lignes nouvelles qui permettraient de doubler les capacités existantes. C'est sur ce projet là que l'on a plus d'incertitudes. Mais il faut pour l'instant déjà finir les infrastructures que l'on a souhaité à l'intérieur de la Bretagne.

Ne craignez vous pas un déséquilibre régional par rapport au renforcement du réseau Rennes-Paris ?

C'est forcément une question qui se pose et c'est aussi pour cette raison que dans la politique régionale qui est menée, la réflexion est toujours conduite à partir de la pointe finistérienne. On s'est toujours dit « on réfléchit de l'accessibilité de la Bretagne en partant de la pointe finistérienne ». On ne mettra jamais au même temps Brest et Rennes en partant de Paris en train, mais on a toujours le regard à partir de Brest et Quimper pour penser accessibilité et pour éviter au maximum le décrochage qui est déjà opérant aujourd'hui. Les opérations que l'on réalise visent à les diminuer mais c'est sûr que Rennes aura plus de gains, un rapprochement plus immédiat que Brest et Quimper, mais ils sont clairement ancrés dans le dispositif et dans la réflexion d'accélération. L'idée est de se dire, dans la réflexion dans les transports mais au sens plus large de l'aménagement du territoire, de bien penser la pointe en se disant « comment on diffuse en partant de ce point là ».

Est-ce que le PEM de Rennes a été un modèle pour les autres projets de PEM bretons ?

On peut dire que Rennes, étant dans les premiers PEM en chantier, nécessairement on en tient les enseignements pour les autres, en termes méthodologique, mais Rennes reste un PEM à part dans la mesure que c'est un projet d'une envergure exceptionnelle par rapport aux autres projets de PEM bretons, même si Lorient a un grand projet d'envergure qui se prépare. Mais Rennes c'est sans communes mesures au niveau de la complexité du projet, du fait aussi que les infrastructures ferroviaires au niveau de la gare de Rennes sont vraiment régionale, dans le sens que quasiment tous les trains qui rentrent en Bretagne passent par Rennes, donc on a forcément une attention particulière sur ce qui se passe au niveau du ferroviaire. Au niveau de la gare en tant que telle, nos objectifs sont très semblables sur l'ensemble des PEM : objectif capacitaire. On a les mêmes réflexions sur les autres PEM, sachant que les augmentations de trafics attendus sont aussi très fortes sur les autres. Il y a les mêmes enjeux de capacitaires, les mêmes enjeux d'inter modalité, sachant que Rennes a déjà une situation de Pôle d'échanges avec un service de transports très important, dans les autres agglomérations il y a des niveaux divers d'avancement sur ces problématiques multimodales. Et puis il y a la problématique urbaine qui est très différente selon les sites. Rennes, on est plus, dans une certaine mesure à freiner les ambitions tout à fait légitime de la métropole en termes urbains pour éviter d'empêcher un certain développement par la suite. Si le projet urbain s'installe sur des secteurs aujourd'hui qualifié de ferroviaire on aura plus ces espaces pour développer du ferroviaire à plus long terme. Il faut vraiment faire la part des choses entre le foncier ferroviaire inutile aujourd'hui et qui pourrait être utile demain avant de tracer toutes limites du projet urbain.

On a eu effectivement des discussions assez fortes, notamment sur plusieurs secteurs. Les questions qui se posent se jouent en franges pour savoir jusqu'où le projet urbain pouvait s'implanter aux limites de faisceaux. Et on a eu aussi des discussions dans ce secteur là avec des équipements ferroviaires qui existent et pour savoir quelle utilité on aurait sur ce secteur. On a eu clairement des discussions et on en aura encore coté sud je pense. On a discuté point par point sur ces franges pour déterminer les limites, ça a été compliqué. Dans un premier temps on eu une réserve foncière très ténue avec un foncier mêlé RFF-SNCF. Au départ on avait une limite bien acté en Copil sur laquelle RM est revenu en cours d'étude, ce n'est pas si vieux que ça, au moment où on a formalisé le contrat de pôle. Ce qui a conduit à réinterroger le secteur ferroviaire dans son ensemble. Et on a pu trouver d'autres capacités ailleurs pour rendre l'opération urbaine plus viable sur ce secteur là. Ce ne sont pas des décisions simples et on peut toujours avoir un doute.

Quelle proposition pour le projet urbain auriez vous favorisé, Secchi ou FGP ?

Nous entre le projet Secchi et celui de l'équipe FGP... En fait il y a eu plusieurs équipes : le projet de Secchi qui a été repris par la maîtrise d'œuvre de Gares et Connexions avec Dutilleul qui a travaillé sur la boîte gare. Nous on a eu forcément plus d'attention là-dessus, c'est-à-dire de bien vérifier les fonctionnalités capacitaires et d'inter modalités. Sur le volet urbain il s'agissait plus de voir comment se passait la cohabitation que d'avoir une préférence ou une autre sur le projet urbain. Après on a trouvé des compromis, des agencements qui ont permis de constituer le projet. Ces phases de conciliations sont passées entre différentes couleurs et notamment l'aspect financier a beaucoup joué dans les prises de positions.

Vous suivez le point de vue d'Arep au niveau du PEM ?

Pas forcément car on peut être aussi critique vis-à-vis des positions d'Arep, ce n'est pas notre bureau d'étude plus qu'un autre. Et pour rien vous cacher on trouvait que le projet de Secchi était intéressant mais très cher. Quand il a été repris par l'équipe de Dutilleul l'enveloppe restait très importante et au niveau des fonctionnalités on était pas complètement convaincu, notamment on a beaucoup souhaitait que des vérifications soient faites sur les liaisons verticales entre la dalle-souterrain-quais pour relever la capacité d'évacuation des quais au moment de l'influence. Nous on a

l'habitude de travailler sur les infrastructures ferroviaires, donc on se sent assez libre de dire ce que l'on pense. A la limite si on devait être critique c'est peut-être plus vers Arep que les autres. L'étude Secchi rentrait bien dans la boîte alors que l'étude FGP elle ne rentre pas complètement dans la gare, elle articule c'est tout. Donc là-dessus on a moins de questionnement à avoir si ce n'est sur les franges du projet de la gare. On a eu l'étude de Secchi qui était globale sur l'ensemble du pôle d'échanges : gare, espaces public et même parkings

Alors qu'aujourd'hui il n'y a pas trop de connexion entre Arep et FGP ?

Voilà. Il a fallu concilier les deux projets en fait. Arep est sorti avec un projet fini et puis la projet de la ZAC est arrivé à ce moment là et il a fallu revisiter le projet Arep dans la lumière du projet urbain qui arrivait. Il a fallu donc retravailler pour concilier le projet urbain qui arrivait. Et à ce moment là, les fonctionnalités de la gare étaient bien calées.

Nous sur les fonctionnalités de la gare on a souhaité que la question des rampes entre le souterrain actuel et les quais actuels qui vont être créées pour l'évacuation beaucoup plus fluide des quais vers les souterrains pour accéder au métro ou au parvis nord, ce qui est un vrai problème pour la gare de Rennes.

Il y a un autre aspect que l'on a pas évoqué, c'est que la région a un rôle particulier sur les projets gares, à Rennes comme les autres, on est maître d'ouvrage de rien, mais c'est un peu un raccourci car en réalité au niveau des infrastructures ferroviaires on est très impliqué dans la définition et dans la priorisation des infrastructures, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage dans beaucoup de cas finance moins que nous les infrastructures ferroviaires, donc on a un droit de regard assez fort sur ces infrastructures. Sur le modèle économique c'est aussi très particulier car les fonds propres que Gares et Connexions injecte dans le projet au final ce sont les transporteurs qui les financent donc le Ter d'une part et SNCF voyages pour l'activité Tgv, donc chaque millions engagé par Gares et Connexions, on sait que c'est nous qui va les rembourser sur le projet.

Et les voyageurs pas répercussion ?

Après on verra, pour le moment ça ne rentre pas dans le projet. En 1990, il y avait un système particulier, une taxe rajoutée au niveau des billets, on est plus dans ce cas de figure aujourd'hui. Je ne veux pas dire que rien ne va changer, surtout pour SNCF voyage, mais en tout cas on sais très bien au niveau du modèle économique de Gares et Connexions on sait combien ça va coûter année après année pour arriver au remboursement pour Gares et Connexions. Sur le projet on participe à 27 millions, gares et connexions à 31 et on sait qu'à 31 il y a une très large part que nous on va financer, donc on peut dire que l'on est le financeur principal du PEM.

En plus Gares et Connexions a du foncier à valoriser...

C'est très compliqué car la SNCF est divisée en branche et Gares et Connexions n'a pas de foncier sur Rennes, par contre une branche qui est Geodis a du foncier à valoriser. Mais dans les discussions très très difficiles que l'on a eu, on a réussi à faire admettre à Gares et Connexions de déroger à la règle et à faire admettre que le groupe SNCF contribue à minimum avec son foncier, mais ce n'est pas un principe de leur groupe...

Ça a forcément un intérêt pour la SNCF, il y a aussi derrière, au-delà de l'aspect financier un souci de neutralité, en particulier pour la branche Gares et Connexions qui est censée s'ouvrir à la concurrence et donc rester totalement neutre par rapport aux objectifs de la SNCF ou d'autres groupes qui viennent utiliser les différentes gares.

Tout ça pour dire que l'on a un rôle particulier car n'étant pas maître d'ouvrage on a pas forcément le mêmes logique qu'un maître d'ouvrage, mais pour autant comme on finance et que l'on a besoin des fonctionnalités car il s'agit de notre clientèle Ter d'une part et le projet LGV a été vraiment porté en Bretagne avec la Région comme chef de file, donc on a une responsabilité très forte sur ce projet.

Comment ce sont faites les articulations avec les autres partenaires ?

On a mis en place un certain nombre de choses. Au niveau du Pem on avait la structure classique coordonné par RM avec Cotech, Copil etc... Pour ce qui concerne les partenaires ferroviaires RFF, SNCF, région et Etat qui finance un certain nombre d'infrastructures à travers les CPER, on a mis en place une structure qui est une forme de gouvernance entre les partenaires ferroviaires, qui se sont réunis très régulièrement pour avancer sur les différents projets de pôles d'échanges, une sorte de revue de projets qui permet de déminer les sujets et de se mettre d'accord là où ne l'était pas. Donc ça a été l'occasion de faire dialoguer RFF, SNCF sur un certain nombre de sujets car sur beaucoup de sujet tout le monde arrivait un peu dispersé et dans un contexte comme celui là ce n'est pas simple de défendre les intérêts ferroviaires, quand je dis défendre ce n'est pas au sens guerrier du terme mais dans le sens d'avoir une bonne compréhension et de pouvoir transmettre cette compréhension aux autres partenaires, notamment non ferroviaires comme RM. Cette compréhension des partenaires ferroviaires était absolument nécessaire pour arriver à des solutions cohérentes et intelligibles pour les autres partenaires, c'est le cas pour Rennes et pour tous les autres projets.

Avez-vous dû vous réorganiser, à la fois en externe avec ce comité inter partenaire ferroviaire, mais dans un même temps aussi au sein de la Région ?

Pour tout vous dire, la Région Bretagne, on a un programme de modernisation des gares qui est en cours et qui a démarré en 2004, et qui concerne en gros toutes les gares sauf les dix gares traitées en PEM. Ce sont des gares que l'on qualifie pour la plupart gare TER, même si certaine on une arrivée Tgv. Là-dessus on a un programme gare avec une équipe qui est en place et qui travaille sur cette modernisation avant que l'on travaille sur le PEM. Quand on a commencé à travailler sur les PEM on s'est beaucoup questionné si on prenait les 10 ou pas... ça c'est fait un peu en marchant, moi je suis arrivée à ce moment là, on a commencé a travailler sur 1,2,3 projets et finalement ... On savait pas si chaque collectivité avait la volonté de conduire les projets PEM, on pouvait être incitatif à travers le SRMDT (schéma régional multimodal des déplacements et des transports) et le CPER pour aller dans ce sens, mais on ne pouvait pas faire ce travail là sans les collectivités. Donc ça a été un peu l'inconnu au départ de savoir où on allait, est ce que tout le monde allait s'engager... Il se trouve que tout le monde s'est engagé jusqu'à dernièrement Vannes qui avait déjà eu un travail sur sa gare ces dernières années et qui là qui rentre dans une deuxième phase et qui va faire un travail sur l'inter modalité important. Et du coup on s'est retrouvé avec 10 projets de PEM. Donc oui on s'est organisé comme on a pu en interne et effectivement avec nos partenaires.

Est-ce que les partenaires ferroviaires ont fait bloc contre les intérêts urbains ?

C'est vrai qu'avec les partenaires ferroviaires on a pu faire bloc sur un certain nombre de sites. Sur Rennes je crois que les problèmes... Ce qui faut dire c'est que la métropole avait déjà une bonne connaissance du secteur et des contrats ferroviaires dans la mesure où il s'était frottait à un projet dans les années 1990. Là-dessus il y avait plus des vérifications à faire entre nous pour être sur que l'on était en phase sur les fonctionnalités à préserver pour ce genre de choses. Je ne dirais pas que sur Rennes on a fait bloc sur des sujets en particuliers mais en tout cas on a du échanger pour vérifier les fonctionnalités et pour argumenter d'une manière concertée sur un certain nombre de sujets. Ce n'est pas le cas partout, sur d'autres sites j'ai plus le sentiment que l'on a pu faire bloc à certains moments du projet car ça n'allait pas dans le bon sens.

Sur Quimper ?

Peut être plus sur Lorient finalement, où il y a des enjeux très particuliers entre le ferroviaire et l'urbain.

Avez-vous suivi ou eu des retours sur le projet des années 1980-1990 ?

Non je n'ai pas eu un suivi direct. Après il y a un historique qui a rejailli à un certain moment car il y a eu des précédents sur un certain nombre de secteurs autour de la gare. Mais pas de vécu particulier sur cette période là.

Est-ce que vous pensez que le projet est suffisant ? (vis-à-vis de l'enveloppe financière etc...)

Je considère que le travail qui a été fait... il y a eu un gros travail entre les premiers projets et le projet d'aujourd'hui. Je ne pense pas qu'il soit moins qualitatif que le projet initial. On est juste passé par des phases d'optimisations. Mais au bout du bout, si je prends l'enjeu capacitaire, effectivement on voit que l'on est à 9 et que l'on va passer à 20 millions, donc on va avoir un bon doublement au niveau des capacités de circulation pour les voyageurs, on va multiplier par à peu près 2.5 les surfaces ; de ce point de vue là on peut être rassuré. Après l'autre point sur les enjeux capacitaire où l'on peut se poser des questions c'est au niveau des liaisons verticales. Il faut savoir qu'au regard de la configuration des quais, de tous les enjeux d'exploitation, car un quai qui n'est pas évacué rapidement ça veut dire que l'on ne peut pas faire partir le train comme on veut et faire arriver un autre non plus. Donc derrière ça il y a des incidences fortes sur la fréquentation et le niveau de fréquence que l'on peut espérer sur ce type de gare. Donc on demandé un approfondissement très important sur les liaisons verticales et leur capacité d'évacuation des quais. On a fait au-delà des études conventionnelles, des études complémentaires notamment de flux très approfondies qui ont été réalisées sur le site, ce qui a permis d'améliorer le schéma Secchi qui était moins généreux sur les liaisons verticales que le projet tel qu'il existe aujourd'hui. Donc il y a eu une vraie optimisation sur le volet capacitaire... ça c'était plus dans l'étude menée par Arep où l'optimisation a été faite en itération avec les partenaires et en étant alimentée par ces études là, ça a été très objectivé comme travail. Ça c'est pour l'aspect capacitaire.

L'autre risque qui avait été pointé par Arep, car nous on était aussi soucieux de cette optimisation car plus il y a des espaces de circulation, plus notre compte TER est impacté, ça veut pas dire que l'on ne veut rien faire au niveau de la gare car c'est très important mais il faut trouver le bon point d'équilibre pour ne pas compromettre les capacités de développement des TER car on aurait à payer trop chers pour les gares, pour faire court. Donc ça on a eu des discussions vraiment bilatérales avec Gares et Connexions sur l'ensemble des sites pour travailler sur « combien Gares et Connexions pouvait mettre sur les différents projets, pour que cela soit confortable pour la région dans son compte gare sur les années qui viennent. Ça a été aussi des échanges, on a eu beaucoup d'échanges sur ces aspects là pour trouver le meilleur compromis.

Donc diverses réunions bilatérales qui vous ont permis de trouver un accord commun au moment des Copil par exemple ?

Tout à fait, y compris pour que Gares et Connexions puisse établir le montant de sa participation, ça nécessitait que l'on puisse discuter en amont sur combien il mettait, quel impact en investissement, en fonctionnement etc... Nous on a fonctionné comme cela sur les 10 sites pour y voir clair.

Donc il y a eu ces discussions pour trouver des bons points d'équilibres entre les surfaces de circulation , les commerces qui rentrent aussi dans le compte gare d'une autre manière, pour effectivement que le modèle économique soit aussi viable, ça rentre clairement dans les discussions. Et il y a eu des échanges entre G et C et Rennes Métropole pour l'équilibre des commerces qui sont plus du ressort de G et C et ceux qui sont plus du ressort VDR et RM pour trouver un bon équilibre des dosages de ces commerces. Tout ça rentre dans les discussions pour finaliser un projet. Là-dessus je considère pour le moment que l'équilibre est assez bien optimisé de ce point de vue là. Et c'est

vrai que le projet FGP a amené à reconsidérer les limites de la gare et de finalement trouver des surfaces. Car si vous avez le projet Secchi en tête, c'était à partir d'un triangle faire un losange. Et finalement on reste sur la forme de triangle tout en augmentant les espaces capacitaires tels qu'on les avait programmés au départ. Au final le programme reste inchangé, c'est juste la manière d'y répondre qui a évolué pour essayer d'optimiser les coûts d'une part et pour concilier le projet gare et projet urbain d'autre part. Donc je ne considère pas du tout que ce soit un projet au rabais. Je considère que les données du programme ont été respectées, que l'on a fait des optimisations qui ont été nécessaires d'un point de vue financier car on ne peut pas s'abstraire de la réalité financière des uns et des autres dans le contexte actuel. Et pour autant je considère qu'il n'y a pas eu de renoncement. On peut toujours faire du plus mais sur les données programmes, il n'y a pas eu de renoncement.

Donc la Région est globalement satisfaite sur projet Eurorennes ?

Oui, je considère que l'on a beaucoup optimisé, avancé pas à pas, ça n'a pas été simple mais on arrive aujourd'hui sur un projet qui répond à nos objectifs. Après, un projet même au stade actuel a une longue vie, on espère que les coûts vont rester, compte tenu... car on est jamais à l'abri d'une dérive des coûts durant un projet donc c'est un point de vigilance que l'on aura comme les autres partenaires, mais on peut considérer que le travail réalisé répond clairement aux attentes qui avaient été fixées au départ, aux nôtres mais pas simplement aux nôtres.

Est-ce que par rapport aux autres PEM vous vous retrouvez dans un même cadre partenariale ? Le PEM de Rennes n'a-t-il pas eu alors un effet d'apprentissage pour les autres projets de PEM ?

Oui sur tous les PEM on est sur des approches multi partenariales de ce type là, avec effectivement une étude préalable, peut être celle qui a été menée par Secchi qui est un groupement de commandes en générale, on est tous co-maitre d'ouvrage de l'étude préalable, ce qui permet de bien équilibrer les données programmes des uns et des autres. On est dans ce cadre là partout. Après on a certains cas où le partenariat n'a pas été initié au tout début, ce qui peut être regrettable par la suite car quand l'ensemble des besoins n'ont pas été pris en compte dès le départ il y a un moment ou un autre où ça ralentit le projet et il faut repartir de là, donc c'est toujours un peu gênant. Et globalement on est dans ce cadre là un peu partout.

Et le point fort d'Eurorennes est d'avoir pris tous les partenaires dès le début ?

Oui, tout à fait, pour moi c'est vraiment un point important. A Rennes on n'a pas eu du tout de problèmes de ce côté-là. On a eu des discussions franches, assez vives à un certain moment, mais les problèmes ont toujours été posés et clairs. On a avancé pas à pas, parfois lentement quand il y a eu des points de blocage car il y en a toujours sur ce type de projet mais les problèmes ont toujours été posés sur la table.

Les problématiques à Rennes sont plus fortes qu'ailleurs et ça a permis de débloquent des situations ?

C'est sûr qu'à Rennes au regard des enjeux à la fois techniques, financiers, politiques aussi, puisque un projet comme celui là s'intègre aussi dans des agendas politiques, à différentes échelles. Nécessairement un projet de cette envergure là remonte à des échelons que d'autres projets n'ont pas nécessités. Donc forcément il y a des discussions entre présidents sur un projet de ce type là, parfois sur certaines fonctionnalités un peu sensibles et sur les coûts également. Ce sont des projets qui sont clairement portés politiquement.

Avez-vous reconnue des phases d'accélération et de freinage du projet ?

On a suivi sur un bon rythme sur Rennes. Après il y a toujours des phases un peu plus difficiles. Il y a eu la phase de formalisation du contrat de pôle qui a ralenti un peu le processus d'étude car forcément tout le monde doit se mettre d'accord sur un certain nombre de millions et là-dessus ça prend forcément du temps, le temps que l'on trouve effectivement la bonne équation financière, donc là il y eu une phase de ralentissement. Et l'autre phase de ralentissement ça a été au premier semestre 2012 entre le moment où on formalise le contrat de pôle et le moment où on lance les études d'avant projet, où là effectivement il y eu un temps de flottement, mais aussi parce que c'est un projet qui doit concilier l'avancée de ZAC Eurorennes et puis le projet de la gare, donc il faut effectivement dans certains cas, attendre pour permettre au projet de bien intégrer les données de l'autre. Donc il y a forcément des phases comme cela. C'est vrai que idéalement on aurait souhaité lancer l'avant projet plus tôt, c'était prévu au début d'année, au final on l'a démarré après l'été. Là oui, il y aurait peut-être eu moyen de gagner un peu de temps.

N'y a-t-il pas une chose assez étrange de partir sur des études avant de se fixer sur l'enveloppe financière et les moyens de chacun ?

Oui c'est effectivement une question. Nous on l'a clairement en tête aussi et c'est vrai que l'on a été assez rabat joie côté région sur ce projet en se sens, à un moment, sur le projet de Rennes comme sur tous les autres projets de PEM. On commence à nous parler d'un certain nombre d'ouvrages que l'on sait très coûteux. Sur d'autres petites gares, quand on nous parle de passerelle ou d'un souterrain, on sait combien cela va coûter et dans quelle collectivité on se trouve, on a toujours ce rôle d'alerte en disant « est ce qu'il ne faut pas à minima phaser le projet pour étaler les coûts, se garder la possibilité de... on n'est pas toujours entendu sur ces sujets là. Maintenant l'avantage c'est que les modalités de financement sont clarifiées, elles n'étaient pas complètement claires au début, on ne savait pas exactement où on mettait les pieds, elles le sont plus aujourd'hui donc on compte être plus facilement alerté sur ces sujets là dès le départ.

Est-ce que cet aspect là aurait pu faire caboter le projet ?

Je pense que côté région, notre élu, G.Lahellec a été assez ferme sur l'aspect coût à l'occasion de plusieurs comités de pilotage, notamment les premières estimations sorties à l'étude Secchi paraissent assez démesurées (300 Millions). Ça semblait un projet très démesuré et on mettait beaucoup de doutes par rapport à sa faisabilité à l'époque. On a eu des doutes aussi quand le projet était repris par Arep car dans un premier temps l'économie n'était pas majeurs, ils ont repris un peu le projet Secchi, et on ne peut pas dire qu'ils ont fait beaucoup d'économies dans un premier temps, ils ont un peu optimisé à la marge. Je me souviens avoir eu des échanges avec Arep, sur le thème « vous êtes sûr que l'on est obligé d'étendre à ce point la dalle ? » Eux considérés que si l'on étendait pas autant la dalle ça compromettrait les zones entrée-départ telle qu'elles sont pensées aujourd'hui au niveau de la dalle.

Il voulait la doubler ?

Enfin il y avait cette idée d'entrée-départ qui a finalement réussi à être préservée dans le projet sans passer au losange tel que c'était envisagé dès le départ. Donc ça a été optimisé pour le permettre d'une autre manière. Pour ce qui nous concerne on a toujours été très vigilant sur l'aspect financier du projet.

Même sur le projet FGP ?

Oui on a clairement eu des craintes quand le projet FGP est venu se surajouter au projet tel qu'il avait été optimisé. On s'est dit « ohlalala », on avait encore revenir à des étapes antérieures, avec

des coûts qui vont exploser pour pouvoir concilier ces deux projets. Donc forcément on a eu des craintes, qui je pense étaient assez fondées dans un premier temps. Après un projet partenarial, c'est forcément un projet de compromis, donc il faut que chacun y retrouve ses projets, ses ambitions et puis après on établit aussi les financements en fonction des priorités de chacun, c'est ce qui permet à chaque partenaire de prendre sa part de responsabilité dans le projet, en l'occurrence sur le projet de Rennes comme sur les autres projets, nous on distingue au niveau de la participation, ce qui relève du contrat projet d'une part : on a des opérations dans le Pem qui sont financés par le contrat de projet : des financements sectoriels transports ; (d'autre part) des financements qui vont être apportés par notre politique territoriale, donc on est plus sûr de l'aménagement et de l'urbanisme.

C'est le CPER ?

CPER c'est vraiment au titre du transport ce que l'on va mettre dans le pot. Et puis on a d'autres opérations dans le PEM, que l'on considère comme des opérations urbaines, type parvis... ce genre de choses, que l'on va financer au titre de la politique territoriale. Ça veut dire au titre de la politique territoriale, que le mécanisme jusqu'à présent était que chaque collectivité avait une enveloppe et une fois qu'elle a cette enveloppe elle hiérarchisait elle-même ses projets. Donc ce n'est pas vraiment le même fonctionnement. A ce titre là chaque collectivité prend responsabilité pour son projet.

Dans un sens vous financez aussi le projet urbain ?

Au niveau du PEM oui, on finance la traversée, les parvis, une partie de l'extension de la couverture, on finance aussi la gare routière car on l'utilise, pas mal de choses en fait.

Quel est votre avis sur tout cela ?

C'est difficile d'avoir un avis synthétique mais c'est vrai que c'est un projet ambitieux, compliqué, aujourd'hui je crois que l'on est tous satisfait d'être rentré dans cette phase d'avant projet car on revient au concret et à la finalisation du projet. C'est le cas pour la Région et je pense pour l'ensemble des partenaires. Ça c'est pour le côté positif. Sur les précautions encore à avoir sur le projet, il y en a 3 je dirai.

- La première c'est la mise en service, notamment sur le volet cœur ferroviaire : quais, liaisons verticales... Ce que l'on veut c'est que ça vienne percuter la mise en service de la LGV en 2017, pour nous on considère que ces travaux doivent être réalisés avant pour qu'il y ait pas de confrontations sur ces 2 aspects là et que l'on puisse avoir un fonctionnement à peu près normal de la gare de Rennes à l'arrivée de la LGV.

- Le deuxième ça va être la coordination des différents travaux sur les différents maîtres d'ouvrages, car au-delà des maîtres d'ouvrages que l'on a évoqué ensemble il y a aussi la construction du métro qui aura sûrement les mêmes temporalités. Donc on a commencé à discuter dans la manière que l'on allait coordonner tout ça, et c'est vrai que ça va être très compliqué, et tout ça dans une gare en exploitation donc il faut aussi garantir l'exploitation de la gare ce qui n'est pas simple.

- Et puis le troisième c'est la question de la dérive des coûts sur laquelle il faut rester vigilant du début jusqu'à la fin.

Donc le projet n'est peut-être pas définitif ?

Il y aura forcément des adaptations, on reste dans une phase d'avant projet, il y aura certainement des améliorations j'espère, en tout cas des ajustements. Je vois hier on avait deux réunions de concertation, une avec les PMR et l'autre avec des usagers des transports collectifs et ces concertations amènent aussi à se questionner sur un certain nombre de fonctionnalités, que ce soit sur le fonctionnement des ascenseurs, sur l'articulation avec les liaisons urbaines et son aspect

sécurité. Donc il y a forcément des éléments à améliorer, à enrichir. Et puis en phase d'avant projet on a aussi tous les aspects services en gare qui sont un élément déterminant, quand on parle des temporalités je vous ai parlé des infrastructures mais derrière il y a toute l'offre de desserte qui est fondamentale et qui doit se traduire dans un PEM par une offre de service qui soit bien pensée pour les usagers. Un PEM de cette dimension c'est facile de ne pas s'y retrouver si on n'a pas l'information qui va bien sur « où je prends mon car quand je dois aller à Pontivy ? Où je prends mon bus ? Si j'arrive en Tgv et que je dois prendre un TER derrière, par où je passe ? Où j'achète les billets ?...

Ce n'est pas plus du rôle de la SNCF ?

Pas seulement de la SNCF car on réfléchit actuellement, ça fait partie des données du programme qui s'affinent aujourd'hui, on réfléchit effectivement au type d'accueil et d'information en gare pour l'ensemble des réseaux de transports, on réfléchit vraiment sur l'accueil des multimodaux pour le réseau urbain, départementaux, régional, pour que l'on puisse avoir des accueils performants pour les renseignements du réseau emprunté. Cette réflexion doit être menée d'une manière très fine pour arriver à un niveau de service satisfaisant pour l'utilisateur.

N'allez-vous pas vous servir de la gare comme un objet marketing au niveau de la région ?

Il y a effectivement des réflexions sur des aspects accueil de touristes. Pour ce qui concerne la région, il y a des réflexions en cours.

- Une réflexion sur les marquages d'entrée de territoire « signaler que vous êtes en Bretagne », effectivement la gare de Rennes apparaît comme une porte d'entrée majeure donc il y a une réflexion qui doit s'amorcer sur ce niveau là, mais c'est mes collègues du service communication qui vont plus s'en charger.

- Et puis il y a un deuxième volet plus « tourisme en gare », pour tous les PEM, « quels services ont-ils offert en gare, à la fois en termes de promotions sur l'ensemble de la Bretagne mais aussi d'événements particuliers ». Et RM a aussi une réflexion sur l'accueil des « congressistes » en gare. Donc là il y a un vrai travail à faire pour caler les besoins, les repositionner pour ce qui reste à définir, car aujourd'hui ça reste embryonnaire.

9. Entretien auprès de Michel Beuzon, directeur du centre pénitentiaire de Rennes et Mickael Garnier, directeur des services techniques du centre pénitentiaire de Rennes⁹.

G (Garnier) : La prison ne fait pas vraiment partie de la ZAC, elle n'est pas intégrée mais elle est impactée pleinement par la ZAC. Elle a été intégrée à une certaine limite car l'Etat est propriétaire de cette emprise foncière, elle a été intégrée et il a été demandé dans le projet de la ZAC, de tenir compte des différents aménagements qui sont juste à la limite. Il faut savoir qu'il y a 2 entités sur cette emprise foncière, il y a l'entité direction inter régionale de l'administration pénitentiaire et il y a l'entité centre pénitencier des femmes qui est pleinement centre de détention. Donc les propriétés foncières : il y a 2 entités (ça c'est le centre pénitentiaire des femmes, ça c'est la direction inter régionale), il faut savoir que le cpf (centre pénitentiaire des femmes) est propriétaire de la totalité de l'emprise foncière mais « héberge » la direction inter régionale avec les bâtiments qui sont administratifs et les bâtiments de logement du personnel. Donc il a été demandé, ou plutôt conseillé, que la ZAC Eurorennes elle s'arrête là (aux enceintes de la prison).

Pourtant dans les documents officiels, la ZAC intègre totalement le périmètre foncier...

G : Dans le projet futur il y aura des modifications ou des demandes d'arrangement ce sera là (au Nord). Après effectivement ils l'ont bien intégré, mais nous, on n'est pas impacté.

Et tout appartient à l'Etat ?

Oui tout.

B (Beuzon) : Pour la petite histoire moi je suis ici depuis 2003 et on a commencé à parler de ce projet là dans les années 2005 à peu près. Si nous n'étions pas allés voir Rennes ville, ils étaient un peu dans leur bulle de réflexion car ils n'avaient pas suffisamment mûri leur projet, ils étaient plus dans l'esprit des grands axes, en particulier les axes quartier St Hélier qui vont être revus et la fameuse grande pénétrante de la rue de l'Alma. Si bien que l'on a commencé à travailler avec RM et VDR en particulier ici (rue de l'Alma). Ensuite c'est vrai que le ministère de la justice est propriétaire de 9hectares, on a un peu plus de 46000 m2 construits. La différence qu'il y a avec les autres établissements pénitentiaires, Rennes femmes est une prison nationale, d'Etat, c'est la raison pour laquelle on n'est pas a rétrocéder les terrains comme il se fait sur Jacques Cartier qui est une prison départementale avec des projets urbains, ici c'est une prison nationale. L'assiette foncière des 9hectares c'est vrai que ça a pu intéresser pour plusieurs projets. Car il y a eu ce projet de faire le palais des congrès ici, on a reçu en 2007 Delaveau avec toute sa bande d'urbanistes qui sont venus voir ce qu'il en était, sauf que Rennes (cpf) n'était pas à vendre et le ministère m'avait mandaté pour annoncer que l'assiette foncière était estimée aux alentours de 185 millions d'euros à l'époque. Ce qui veut dire quand on voit le projet actuellement des capucins qui va revenir à peu près à 90 millions d'euros tout fini, déjà la demande de l'Etat était beaucoup trop élevée, bien que la configuration des locaux permettait une adaptation mieux que les capucins place St Anne. Les architectes urbanistes j'ai commencé à les rencontrer dans les années 2007 à 2008.

Qui sont ces urbanistes ?

Je ne sais plus trop, un monsieur et une dame chargée des études d'urbanisme (secchi et Vigano ???), on ne les a pas revus, on les a vus une fois c'est tout. Le parti était de ne pas raser, de garder le parti architectural, c'est un bâtiment classé qui fait parti du paysage rennais et les bâtiments sont de belles factures donc il a été dit que l'on mixait en fait la conception futuriste des

⁹ Le 23 Octobre 2012.

nouveaux quartiers d'affaire tout en gardant le bâti. Cela ne veut pas dire que demain la ville de Rennes ne reprendra pas par négociation avec l'Etat... Surtout que nous nous sommes en discussions, nous avons une réserve foncière d'un demi hectare, une marre ici qui est le bassin de rétorsion d'eau et le projet que nous étions en train de discuter ces dernières semaines avec en particulier des élus de quartier : madame Brièro et monsieur Fech (?). Vraisemblablement je vais ouvrir une porte en face de la rue Carré avec une incidence sur les riverains. Sauf qu'entre le moment, on le sait depuis la semaine dernière, la programmation va vraisemblablement être programmée sur un an ou deux, donc il y a pas d'urgence mais les riverains étaient assez sensibles dans le sens que la prison des femmes a été construite en 1861 et elle n'apporte pas de gênes aux riverains, sauf que nos idées de construire était aussi de considérer que l'accessibilité à l'établissement par le grand porche, qui a déjà été déplacé dans le cadre de l'arrivée du Tgv où ici il y avait un grand mur d'enceinte qui faisait le tour. Actuellement toute cette zone : îlot Paul Féval va être revu avec une tour de 88m de haut, donc ça c'est une discussion par rapport au visu de chez nous. Donc tout ce quartier va changer pour arriver côté Quineleu mais pas côté pavillon, mais Quineleu avec les locaux de la mairie... toute cette partie va arriver en zone tertiaire. Aujourd'hui les difficultés que nous ne savons pas, c'est lorsque nous faisons ici (en début Janvier nous allons construire un accueil famille) et là la ville de Rennes c'est rappelée qu'il y avait une prison, dans le sens qui nous ont imposé de changer le côté esthétique du projet car ils voulaient l'imposer dans le projet à eux. Et ça c'est la première fois dans le sens où on n'est pas soumis au dépôt de permis de construire, c'est-à-dire que l'on affiche pas en tant qu'établissement sécuritaire, on dépose nos permis de construire et on gère en autonomie nos affaires, et là ils se sont aperçus qu'il y avait une prison et qu'ils voulaient quand même garder.. en fait on fait un bâtiment qui sera dans la même configuration que la porte a nord, en béton etc.. Le projet initial était beaucoup plus futuriste. Ils ne nous ont pas rétorqués sur les aménagements de l'espace à l'intérieur, par contre sur notre projet car ils considèrent qu'Eurorennes s'arrête ici, après la porte.

Pourtant le discours qu'ils donnent c'est « on intègre totalement la prison car c'est un objet de Rennes et on ne peut faire sans eux », pourtant c'est vous qui avez fait la démarche pour aller les voir ?

Oui. Et on a travaillé beaucoup plus sur la rue de L'Alma car ils voulaient détruire le mur de ronde sur une bande de 11 mètres. On a négocié longtemps là-dessus, bien 2-3 ans que l'on est dessus. Au dernier contact que l'on a eu, ils ne déplaceraient pas le mur car ça coûterait beaucoup trop cher et ils se sont aperçus qu'il y avait quand même....

G : Car il y a aussi des couts de reconstruction, car derrière nous on doit le reconstruire avec toutes les contraintes pénitentiaires qui vont derrière et on voulait garder esthétiquement le même parement, donc ça pose des coûts qui ne sont pas négligeables. Ils sont aperçus que cela revenait très cher et ils ont revu leur copie là-dessus.

B : Apparemment ils ne vont pas nous impacter si ce n'est que ce bâtiment va être restructuré à terme (cuisine, magasins généraux et pigeonniers : bureau du service technique) toute cette partie fera partie d'un schéma directeur de l'établissement et le ministère n'envisage surtout pas la délocalisation de Rennes Femmes donc on investit.

Jusqu'à quel horizon ?

Je n'en sais strictement rien. La particularité de Rennes c'est que l'on a un taux d'occupation de 76% dans le travail et la formation. En plus on est en pleine ville, pour les familles des détenus c'est appréciable, près de la gare, si ce n'est qu'aujourd'hui on est quand même trop près de la gare par rapport au projet si on transporte dans l'échéance 10 ou 15 ans, je dirai que ce bâtiment peut rester dans sa forme hexagonale, mais ces bâtiments là (au nord) à terme risquent d'être rasés. On nous a

interdit aussi de supprimer nos espaces verts, parce que dans le quartier il y a très peu d'espaces verts et subitement la ville de Rennes s'intéresse et ils ne veulent pas que l'on détruise. Et pour eux l'idée c'est de faire un pendant d'espace vert ici, quitte à raser la tour de logement où on loge l'encadrement. A terme à mon avis c'est une tour qui sera rasée. Dans le projet elle n'apparaît pas. Ici c'est les locaux inters régionaux, nos anciens logements de fonctions... On est recentré sur *grosso modo* les 8hectares qui nous restent sur les 9, si on enlève cette bande là.

Vous êtes quasiment sûr que cela va être intégré dans le projet Eurorennes en tant qu'espace vert ?

Oui voilà. Ça veut dire que l'on va leur rendre service en intégrant cette zone en tant que non urbanisé pour justifier leur mètre carré. Nous on a travaillé avec RM uniquement par rapport à ça. Sur un autre sujet on est en discussion avec RM pour des histoires de raccordement chauffage urbain ou pas chauffage urbain, ça on est dessus aussi. Dans le cadre de votre étude, l'impact réel c'est que cette grande tour (Féval) qui nous faisait peur, on les a renseignés sur nos contraintes sécuritaires. Donc en soi il reste dans leur démarche de densifier cette zone tertiaire énorme et puis comme ils ne peuvent plus guère s'étendre par là, ils vont s'étendre par St Hélier de façon à garder uniquement le couloir ferroviaire qui ne pourra pas s'agrandir de ce côté là et la gare ne peut plus guère s'agrandir sur le parvis dit Sud de la gare, tout ce quartier va donc être réaménagé différemment. Voilà ce que l'on sait nous. En matière d'urbanisme ils ne nous ont pas associés, on ne nous a pas demandé ce que l'on pensait. Les seuls projets sur lesquels on nous a demandé notre avis c'est dans l'angle de la rue de Quineleu avec un projet de foyers, de studios pour loger le personnel de la SNCF.

G : L'interrogation que l'on s'était posée c'était la hauteur du bâtiment et *a priori* c'est une hauteur raisonnable qui n'impacte pas la sécurité pénitentiaire.

B : Plus RM qu'Eurorennes, ce sont les flux de circulation de véhicules, sachant qu'à terme la rue de Châtillon risque de passer à double sens, le rue Paul Féval changera. Et la question fondamentale que l'on se pose c'est les accès ici, « est ce que l'on aura droit de faire rentrer les camions à terme et quel est le tonnage des camions qui seront autorisés par rapport aux voies ? »

G : Nos discussions tournent toujours autour de ça, surtout au niveau de la circulation il y avait dans le projet initial ils avaient prévu un sens unique (jusqu'ici), donc là on ne pouvait pas tourner vers Alma. On a demandé quand même que toute la voie soit à sens unique pour notre futur projet ici, car à terme ce sera des semi remorques qui arriveront aux ateliers et on a demandé si on pouvait y avoir accès.

B : Ici (Sud Est) on a un gros projet important de nouveaux ateliers.

G : A terme on voulait s'assurer que cela puisse être relié à la future porte.

Donc vous densifiez aussi ?

C'est à dire que je récupère des mètres carrés en détention et je les réapproprie dans une réserve foncière d'un demi hectare.

Quelle utilité elle avait cette réserve ?

Pour le moment rien, c'est une friche.

G : Avec le cahier des charges que l'on a c'est vraiment un gros atelier avec des quais de déchargement... c'est vraiment une grosse surface. Effectivement avec le mur d'enceinte qui est par ici, on a fait une clôture sur le plan au cas où dans le futur, la ville de Rennes voulait récupérer les 11mètres du mur d'enceinte, nous ça impactait pas notre projet.

B : Là on avait une enveloppe de 5.9 (millions) et on nous demande la réduire. Donc on va certainement réduire la superficie, on a un surcoût en raison des normes sismiques qui ont changé, donc le ministère nous demande sans abandonner le projet de revoir notre copie et de réduire encore et ensuite réduire les coûts de fonctionnement pour le personnel, car ça demande 3 agents

supplémentaires que j'ai à l'organigramme mais pas au réel. Ça nous permettait nous aussi d'améliorer nos circulations pour tout ce qui est les poubelles, l'évacuation des eaux...

G: on s'est projeté en se disant qu'avec Eurorennes il y aura une limitation des véhicules et des gros véhicules et donc notre but c'est que tous les gros véhicules on les envoie sur l'arrière de notre établissement pour avoir moins de difficultés. Par contre on a des contraintes supplémentaires aussi aujourd'hui car les ateliers sont contraints d'avoir des véhicules de livraisons plus petits qu'ils ont besoins, voire de « dépalétiser » à certains endroits pour pouvoir rentrer dans l'enceinte. Donc on a pris tout ça en compte pour ouvrir de ce côté là et pour avoir des véhicules normalisés pour la livraison. Dans notre schéma directeur on doit revoir toute nos capacités d'espace disponible.

Les conséquences externes liées à Eurorennes ont des conséquences internes sur la structure de la prison ?

A terme oui parce que si ils nous changeaient le flux de circulation, on est quand même 500 personnes en permanence ici, c'est quand même une collectivité qui ne serait pas alimenté et nous on fonctionne 24/24 et en autonomie totale.

Par exemple pour nos ateliers si on a des semi remorques qui rentrent, c'est quelque chose qui va dénaturer l'esprit de Rennes qui sera très tertiaire. D'un autre côté si on fait rentrer les camions de pompiers, de CRS si il y a un souci de maintien de l'ordre, quoi que ce soit, ces sont des contraintes sur lesquelles Eurorennes doit en tenir compte. Donc il nous faut des couloirs de circulation qui permettent... Et même pour nos véhicules de transfert, on en a tous les 6 semaines où des femmes sont affectées à Rennes, elles viennent de Fresnes avec de grands cars qui, il y a quelques années ne pouvaient pas rentrer ici non plus. Lorsque l'on prévient le transfert, on donne pour indication le porche avec qui on a eu des soucis avec les hauts camions, les cars, on leur dit à Paris « faites attention car notre proche n'est pas sassez haut pour un certain nombre de véhicule ». Ça c'est un souci que Eurorennes a connu tardivement, eux ils étaient plus dans une réflexion intellectuelle sur les projections du quartier d'affaire à partir des Champs libres, Champs de Mars etc et en s'étendant jusqu'à St Hélier, même pleine de Baud. Moi je suis allé à plusieurs réunion avec eux, en tant que citoyen j'ai trouvé très intéressant tous ces projets...

Des réunions publiques ?

Je suis allé à une seule réunion publique à la chambre des métiers il y a quelques années, autrement on a eu des réunions, simplement des réunions de travail. Dans les projets qu'ils ont jusqu'à la plaine de Baud donnent quand même l'esprit de ce que sera Rennes dans 10 ou 20 ans, c'est intéressant. Comme vous disiez, la ville de Rennes, son plan de croissance c'est vers le sud. L'équipe en place et précédente l'objectif c'est de tout se réapproprier jusqu'à la Poterie et le Blosne avec sa restructuration de ce quartier des années 60, et ça la ville de Rennes y tient absolument. Ce qui est peut être assez louable de sa part c'est qu'elle veut quand même cette mixité avec tous ces petits pavillons des années 30-50 construits par des employés de chemins de fer et de l'arsenal, elle tient à conserver ce bâti pavillonnaire, d'un autre côté elle veut donner une image futuriste de grande métropole, est-ce une rivalité par rapport à Nantes ? En tout cas il y a la volonté de donner l'image d'une métropole régionale forte.

Vous avez assisté à des Comités techniques ?

Je ne sais pas, de simples réunions de travail.

Sur le plan urbanistique vous avez pas du tout participé à la réflexion, notamment par rapport à la modification du parvis sud ?

Non, du tout. On nous a commencés à nous impacter quand on a commencé à nous réveiller, nous.

G : Historiquement nous on a travaillé sur l'accueil famille, un bâtiment qui va être juste devant, donc le dossier était prêt, clôturé, on a déposé le permis de construire sur ce projet qui a été stoppé en disant « il ne correspond pas à ce que les architectes d'Eurorennes qui ont dit que ça faisait... » alors que c'était un projet qui moi j'appréciais et qui était accueillant pour les familles et on demandé qui « soit transparent dans l'existant ».

Il fallait perdurer la valeur patrimoniale ?

Il ne fallait pas que cela se voit en fait, il fallait une similitude du bâtiment carré de la porte d'entrée principale pour ne pas que ça fasse une verrue, donc on a été un peu désorienté sur ce projet là car on l'avait présenté initialement à la VDR qui nous avait pas fait de remarque, et RM nous a demandé de revoir notre copie pour qu'elle soit en adéquation. Donc on a retravaillé le dossier et représenté le projet aux architectes d'Eurorennes qui après plusieurs présentations ont accepté le projet que l'on va mettre en place aujourd'hui. Nous, dans un même temps, on les a interpellés sur l'accessibilité et la sécurité du bâtiment. On savait qu'ils travaillaient sur les sens de circulations et on a eu des garanties là-dessus.

B : Si ils nous disent dans 5 ans « les véhicules ne peuvent plus rentrer par là », il faut qu'aujourd'hui nous on puisse transposer ce que l'on fera dans 5 ans. Dans 5 ans est-ce que le ministère va dire « on ferme Rennes femme ? » Car on sait très bien que le politique peut faire n'importe quoi. Ou dans 5 ans le ministère anticipe et dans ces cas là on envisage de faire une nouvelle porte, sauf que l'accessibilité principale de la prison on l'avait conçue ici pour les véhicules de moyennes dimensions, et tous les gros tonnages on les faisait passer par la rue Ginguéné, ce qui est vrai que ça faisait 2 portes, donc double coût en termes de ressources humaines, car ça nous oblige de tenir des postes de journée et ça c'est consommateur de charges budgétaires en masse salariales.

Pensez vous que « la ville » a une vision pour intégrer la prison des femmes, ont-ils l'intention de récupérer ou est-ce un objet qui n'est pas encore dans leurs objectifs principaux ?

B : Quand on avait reçu la bande Délavera, leur objectif était de récupérer le cpf, ça on est intimement convaincu, quand le maire est venu avec ses 6-7 collaborateurs, sauf que l'on a mis la barre haute et politiquement on a dit que « Rennes étant une prison nationale, l'Etat ne souhaite pas se défaire », ça ne veut pas dire que demain... on est tous sur des sièges éjectables. Ce qui est important quel que soit les élus, avec qui d'ailleurs nous travaillons très bien avec la ville de Rennes, les élus ont beaucoup de répondeur, de soucis de bien faire avec la prison et je pense que réellement dans l'esprit architecturale la prison fait partie de l'histoire de Rennes. Donc je n'ai pas entendu depuis que je suis ici une critique sur le devenir de la prison des femmes comme une verrue que l'on voudrait bien mettre en dehors de la ville. Au niveau des élus il y a pas une volonté de marginalisation, ni d'exclusion de la prison des femmes, bien au contraire.

C'est certainement due avant tout à sa forte valeur patrimoniale ? La prison était avant tout le reste...

G : C'est vrai que l'on n'a jamais eu de souci au niveau des riverains.

B : On a fait une fouille générale en 2008, c'était la première fois que l'on mettait dans la boîte aux lettres des riverains d'en face que l'on annonçait qu'on allait faire une opération de sécurité d'envergure. C'est bien la première fois que les riverains étaient prévenus qu'il y allait avoir des soucis. Il y a pas eu de problèmes ce jour là en plus, on a fait une fouille générale ce jour là, c'est tout.

Par rapport au mur sur le côté Ouest, le projet est quand même de faire un double sens rue de l'Alma, vont-ils raser les maisons d'en face ? Comment vont-ils élargir ?

Apparemment les maisons ils n'y touchent pas. Il était prévu des stationnements et si le mur ne partait pas, il restait qu'un tout petit trottoir de 70cm, donc même pas réglementaire. Voilà ce que l'on avait comme info.

G : effectivement ils vont passer en 2 voies mais ils peuvent passer en 2 voies sans toucher le mur, sans toucher les maisons. Il ya même une zone de parking et une zone piétonne.

B : Actuellement il y a le couloir des bus, 2 couloirs de circulation + un stationnement. C'est un fait que ça va être ridicule car la voie va être très large.

La VDR et RM se sont vraiment souciés sur ce qui se passait derrière en 2009, très tard. Pour eux ils étaient plus dans leur circulation, flux, aménagement et ils ont commencé à s'occuper de nous quand on a commencé à les titiller par rapport à ça.

G : Pour eux c'est un détail. La marge de 11m c'était acquis.

B : Oui c'était acquis, ils n'étaient jamais venus en prison avant 2009, lorsqu'ils ont vu ce qui se passait derrière le mur et comment c'était, ils ont commencé à comprendre car le mur il fait quand même près de 100m, 6 mètres de haut, une assiette de 1mètre de fondation : défaire-reconstruire à l'identique comme il était demandé, plus de l'autre côté on se retrouvait avec la fameuse marre de Beaumont qui est toujours là, même si on a fait des études hydro, on l'a vidée, elle se remplit, c'est le mystère de la prison. Il y a des complexités techniques que les architectes urbanistes n'avaient pas anticipées.

Quels architectes ?

Ceux de Rennes Métropole.

Les mêmes qu'Eurorennes ?

Non, les architectes d'Eurorennes ne sont pas venus, c'est les services de RM qui sont venus s'intéresser à ça. Je pense ce qui les effrayait c'est le budget, honnêtement.

B : Nous on aurait apprécié qu'Eurorennes vienne vers nous. Déjà il y a quelques années pour nous dire à peu près ce qu'ils avaient envie de faire et cette démarche ils ne l'ont pas faite, ils ont travaillé dans leur bulle en considérant que la prison de femmes était en dehors de leur périmètre, ils l'intégraient dans le visuel, ils ne l'intégraient pas dans la vision de l'espace. Or l'impact est quand même pour nous relativement important. Même si on n'entendait pas dénaturer le projet phare de la ville de Rennes, par contre il fallait intégrer la prison à l'instar du souci qu'avait la ville de projet avec les riverains. Donc nous étions un usager et un riverain de la ZAC. A partir de là il fallait que l'on soit au courant quels étaient les projets. Or les projets on les apprend par la presse, par des réunions que l'on assiste.

G : oui j'ai été à la dernière réunion du projet, or j'ai appris des choses sur le projet alors qu'étant impacté on devrait nous consulter. Après, vu l'emprise foncière que l'on a, la mission régaliennne que l'on a, la situation par rapport à Eurorennes, il aurait été bon que l'on soit, pas consulté, mais que l'on soit concerté et informé sur ce qu'il allait se mettre en place.

B : C'est la même démarche que je suis en train de faire avec madame Briéro, on a le souci d'informer les riverains, d'aller vers les riverains pour leur commenter. Nous on aurait apprécié qu'Eurorennes fasse pareil, me fixe un rancard et nous fasse une réunion d'information pour que l'on puisse visionner ce qu'étaient les projets à terme alors qu'aujourd'hui on est encore à la pêche par rapport aux flux de circulation et on y est encore et aujourd'hui on ne sait pas. On veut des garanties car si c'est pour nous dire « dans 5 ans les camions ne pourront plus passer par là », l'Etat pour se retourner dans ses planifications il faut du temps. On ne conteste pas le projet d'Eurorennes mais on veut savoir. Aujourd'hui la pression que les services de la direction inter régionale et nous nous mettons subitement sur Eurorennes c'est de nous dire « hypothèse 5 ans ou 10 ans, qu'en sera-t-

il ? » Aujourd'hui la nécessité viable pour l'établissement c'est les flux d'entrées. J'ai besoin de savoir et je ne sais pas.

G : Fin novembre on doit débloquent une réunion avec la VDR pour discuter entre autre du chauffage urbain mais dans cette réunion là on intégrera les formalités de circulation parce qu'il faut que l'on ait des garanties dans ce domaine. Même dans une future réflexion au niveau des ateliers que l'on sache, car pour nous c'est plutôt une vision pour 30 ans, or on sait qu'Eurorennes c'est finalisé en 2025, et nous ce que l'on veut c'est les flux à terme. Même si c'est transitoire durant les travaux si à terme, le projet Eurorennes terminé, comment ça se passe, pour que l'on voit effectivement si notre organisation au sein du cpf est toujours fiable, comment nous d'ici 30 ans on peut s'intégrer dans le fonctionnement d'Eurorennes ? Puisque l'on est intégré dedans il est légitime que l'on doit s'y projeter.

B : Pour vous dire, Eurorennes a découvert que l'on avait un projet c'est quand nous on leur a dit que l'on allait faire une nouvelle porte, pour eux le cpf était figé. De là, ils ont commencé à être en ébullition lorsqu'on leur a dit qu'on faisait un projet. Parce que là on a fait des UVR on a injecté 1 million ici, on a refait les parloirs on a injecté 1 million, là on rajoute 400 000 euros pour l'accueil famille et ici on avait négocié 5 millions d'euros pour les ateliers, sans compter le schéma directeur de restructuration de la détention pénitentiaire. Donc l'Etat ne va pas tout de même injecté 8 à 10 millions d'euros en l'espace de 10 ans si c'est pour nous dire dans 5 ans la ville de Rennes va être intéressée par le site, ça on peut l'entendre mais dans ces cas là ils n'auraient pas lancés le couvent des capucins en palais des congrès même si c'est controversé comme scénario actuellement, en tous cas en tant que représentant de l'Etat ce que je dois dire c'est que « Rennes n'est pas à vendre mais au contraire se développe et se restructure en mettant en place des schémas directeurs et en ouvrant ici (la porte au sud) ». Or pour eux ce n'était que rasé un bout et faire un petit truc. Or ils ont découvert que l'on densifiait, et là ils se sont aperçus que l'Etat avait d'autres projets qu'ils ne savaient pas.

Pensez-vous que RM et VDR dans leur schéma d'aménagement urbain se sont un peu trop renfermés sur leurs propres services, sans consultation... ?

Ils ont négligé alors qu'on est l'Etat, le ministère de la justice. Il ne demandait pas la suppression de la prison mais elle restait dans ça bulle.

G : Voir si on pouvait grignoter ça ne posait pas de problèmes. « On passera en phase 2, si on a besoin on demandera ça à l'Etat, il y a pas de souci ». Le problème quand on présente le projet initial... nous on l'a appris fortuitement avec la présentation publique d'Eurorennes. C'est assez choquant car il y a des personnes logées là qu'ils l'ont appris alors que nous on le savait pas, ça a été gommé.

C'est tout de même l'Etat qui a le dernier mot ?

Oui forcément mais on est constructif, on peut comprendre aujourd'hui que dans un projet on doit préserver des espaces verts, nous on y contribue largement. On peut comprendre effectivement qu'un projet grand comme Eurorennes on veut une similitude de chaque côté. Après on comprend que ce bâtiment des années 60 (logement personnel) il y a une incohérence architecturale, ça on peut le comprendre. Sauf que si on avait été informé de leur projet plus tôt, c'est des choses que l'on aurait pu... sauf qu'ils ont travaillé dans leur bulle. Au dernier moment, comme nous on travaille de notre côté aussi, ils s'aperçoivent que cela pourrait avoir un impact sur leur projet et là ils étaient tout en ébullition. C'est vraiment ça.

Pourquoi alors toute la prison a été intégrée à la ZAC Eurorennes ?

B : Je ne sais pas.

G : Car je pense que les architectes qui travaillent sur le projet Eurorennes ont découvert que c'est quand même des bâtiments remarquables au niveau architecturale, c'est un bâti magnifique et il serait dommage de ne pas l'intégrer. C'est la réponse qui nous a été donnée.

(Petite visite guidée de la prison...)

« Personne ne peut imaginer ce cadre en plein centre ville de Rennes ; un étage rajouté dans les années 40 ; Chapelle magnifique qui va être réhabilitée ; on est pas dans les mêmes logiques des prisons d'aujourd'hui ici il y a de l'espace... »

Etes-vous au courant de ce qui avait été fait pour le projet de la gare actuelle dans les années 1980 ?

B : Non...

Même si l'Etat vend tous ses biens actuellement, c'est une certaine logique, même si on s'aperçoit que la conception actuellement à des partenaires privés comme à Nantes avec Bouygues, ont un cout de fonctionnement, mais l'Etat est quand même dans une démarche de vendre ses biens de famille. Ça ne veut pas dire qu'aujourd'hui l'Etat ne vendra pas. Une des questions fondamentales que nous pourrions avoir à terme est de dire que « nos accès camions ne peuvent plus se faire là », et que le ministère dise dans ces cas là « ça ne sert strictement à rien de faire une deuxième porte parce que ça va nous couter trop cher en termes de fonctionnement RH et qu'en plus par rapport au schéma directeur les cellules ne sont pas aux normes », elles font 7m60, donc toutes petites. Même si on a beaucoup d'espace de convivialité, de communauté, la partie dite privative de la cellule est toute petite, donc pour arriver aux normes des 9m2, ce qui veut dire dans notre schéma directeur qu'au lieu de 3 cellules on en fait 2 avec douches individuelles. Ça, multiplié au coût de restructuration : on a toutes nos fenêtres qui sont à changer, on commence à avoir des soucis de toitures, nos chaudières ne sont plus aux normes car elles sont en plein dans le bâti et avec la norme handicap de 2015, ici c'est une maison avec des marches partout donc pas accès aux handicaps. Donc quand on fait la pondération de la facture globalisée de ce qui est nécessaire d'injecter pour maintenir, je peux me mettre à la place de certains décideurs on peut se posait la question « est-ce que ça vaut le coup de maintenir cette transformation de cette prison emblématique à l'échelle nationale, est-ce que le jeu en vaut la chandelle ». C'est une question que tout le monde se pose et les organisations professionnelles nous avaient titillées, en particulier la Cfdt qui nous avait interrogé il y a quelques années sur le devenir de Rennes. C'est vrai que les agents sont particulièrement inquiets quand les projets... On avait reçu ici des élèves de l'école d'architecture qui avaient fait des projets sur une transformation en hôtel, en chambre du Crous, pas mal de projets qui ont été bâtis par des équipes mais non missionnés réellement sur ce que l'on pouvait faire. Mais c'est un fait que la VDR si elle avait voulue réellement construire son projet de palais des congrès elle avait matière. En plus il y a des réserves foncières, on pouvait raser pas mal de choses tout en gardant l'hexagone très XIXème siècle. C'est Normand l'architecte, qui a participé également à la construction du parlement de Bretagne. Je dirai qu'il y avait de quoi faire.

Est-ce que vous êtes confiant pour les projets sur la table ?

Le projet accueil famille devait être déjà commencé, ça va commencer début Janvier. Les ateliers s'il n'y avait pas eu la décision ministérielle de la semaine nous devions commencer les ateliers Janvier-Février. La décision ministérielle a dit de différer les ateliers, mais le projet n'est pas abandonné, il doit être requalifié différemment pour réduire l'enveloppe et puis un facteur de ressources humaines que Paris n'a pas intégré suffisamment en amont.

Donc ils peuvent toujours annuler le projet ?

Absolument. Et comme c'était le plus gros projet de la région : 5 millions d'euros, le ministère actuellement recherche des sous, la question que nous on se pose ici est « est-ce qu'il y aura lieu un jour ». Depuis 2008 on est sur ce projet à l'établissement, on va arriver en 2013 et maintenant on nous dit au mieux 2014-2015, je ne peux pas du tout vous dire. On peut aussi considérer que notre population pénale a quand même beaucoup baissée chez nous. On est un établissement pour peine donc *numerus clausus*, moi je fonctionne à la place ; même si on a une maison d'arrêt à vocation régionale qui dessert le Grand Ouest mais ce qui fait la particularité de Rennes c'est le centre de détention nationale. Et on est à 233 places et je fonctionne plus aux alentours de 200, donc je ne suis pas plein. Alors que la maison d'arrêt elle est en surpopulation. Avec les ouvertures de quartier en particulier dans le Sud francilien il y a 80 places, donc des filles d'ici qui vont partir et notre effectif risque de baisser. Ici on a 173 agents de l'Etat, les mauvaises langues disent que Rennes c'est ce qui coûte le plus cher de la circonscription, ce qui est vrai, c'est la *Rolls* que l'on n'hésite pas à montrer en visite, sauf que ça coûte entre 11 et 12 millions d'euros en fonctionnement chaque année. Faites le ratio sur 250 détenus : la journée de détention est chère. C'est une maison qui arrive à des échéances en maintenance, on a parlé des fenêtres, isolations des combles qui ne sont pas faites, on réfléchit sur les éclairages actuellement, on a les chaufferies... Si on fait toutes les valeurs ajoutées que l'on devrait faire pour être conforme on peut sereinement se poser la question « a-t-on intérêt à maintenir un établissement avec un tel coût de fonctionnement ? ». Ici Mickaël suit les dépenses d'énergies, indépendamment de l'eau, mais ici c'est très énergivores.

G : Oui surtout qu'on prône pour les économies d'énergies, pour l'optimisation etc, ici ce n'est pas le cas.

C'est ça qui fait débat sur la question du raccordement ?

Tout à fait. Et puis les chaudières de 3000Kw/h par système gaz sont internes aux bâtiments

B : Si ça explose le plafond vol

G : On a plein de choses à mettre en place pour les économies d'énergies, mais aujourd'hui c'est des établissements très durs à chauffer. Pour le chauffage au niveau des réglementations nos locataires ils ouvrent la fenêtre quand ils veulent... C'est vrai que l'on travaille sur des solutions pour faire des économies d'énergies mais sur des établissements comme ça c'est très durs, ne serait-ce l'isolation des combles c'est immense.

En plus des coûts de fonctionnement, c'est énormément de coût de rénovation ?

B : Oui coûts de fonctionnement, de rénovation et de mises aux normes. Même si la maison est propre, saine etc, pour suivre la réglementation afférente... Ce qui me fait le plus peur c'est la norme PMR de 2015.

G : On a travaillé dessus. J'ai une réunion avec une personne mandatée par la ville de Rennes, société mandatée, et ces normes sont dans un premier temps pour ce qui accueillera le public donc l'accueil familles et les parloirs, donc c'est bon comme c'est en RDC et on a un module PMR. Après si on doit prendre en compte la détention en norme PMR pour nous c'est très lourd.

B : il y a des marches partout, ne serait-ce pour aller en promenade. Jusqu'à présent je ne prends pas de détenues en fauteuil roulant, même si j'en ai quelques uns, mais c'est compliqué. Même en termes d'auxiliaires de vie c'est compliqué. En tant que gestionnaire de l'établissement, la norme PMR c'est mon gros souci. On s'est beaucoup battu pour les ateliers parce que l'on se disait « si on ne faisait pas les ateliers c'était la mort du cpf ». Si on n'est pas sur une dynamique de progrès on va s'enlisait. En plus c'est une maison qui ronronne, de cancan, avec beaucoup de rumeurs comme il n'y a que des bonnes femmes. A partir de là ça devient la sinistrose, on a bien vu des époques où tout le monde s'y mettaient, parfois c'est les surveillantes qui sont plus maternantes que les détenues. Je pense que l'avenir du cpf repose uniquement sur la création des ateliers aux nouvelles normes. Si on n'arrive pas à plisser ce projet là, je me mets à la place de mes collègues au ministère, il faudra se

poser la même question que l'on se pose tous les 3 « est-ce que ça vaut le coup de maintenir Rennes dans ses coûts de fonctionnement et dans ses coûts d'adaptation ? ».

Avoir englobé toute le cpf de Rennes dans la ZAC Eurorennes, pensez-vous que c'est une forme de spéculation sur l'avenir du cpf et de montrer à l'Etat que la ville est intéressée par le monument ?

G : Moi je suis intimement convaincu qu'effectivement c'est stratégique. Quand on regarde le tracé de la ZAC c'est bien dessiné et d'un coup on vient chercher dans la ZAC cette emprise foncière. Alors jusqu'en 2025 il n'y a rien de commandé, mais 2025 c'est demain et je pense que d'ici là il ya des choses qui vont murir et effectivement je pense que demain dans la logique que nous nous ne sommes pas dans une bonne dynamique non plus, je pense qu'il pourrait y avoir des arrangements.

B : Car même s'ils ont injecté 11 ou 12 millions de travaux pour refaire complètement ces anciens logements de fonction (bâtiment administratif au nord) et là on a fait des bureaux, mais ces plateaux techniques peuvent très bien être au Colombier ou ailleurs. Ce qui veut dire qu'Eurorennes peut se réapproprier tous ces espaces tout en restant dans des zones tertiaires ou raser.

Ces bâtiments ne sont pas indispensables au fonctionnement du cpf ?

B : Non pas du tout. C'est la gestion inter régionale, c'est des bureaux pouvant être délocalisés, ça a été fait pour les travaux déjà où on a loué des bureaux au Colombier. Ce n'est rien ça, c'est un coup de crayon. Ce qui est embêtant c'est ça (l'hexagone) qui ne veulent pas y toucher car c'est un patrimoine architecturale, mais tout ce qui est autour ce n'est rien, tout peut être rasé. Et on peut ouvrir, car même madame Huon, sa grande idée qu'elle n'a jamais pu, car je n'ai jamais cédé, c'est de faire du mur de la prison une exposition en permanence. Mais qu'est ce qu'ils veulent les gens ? C'est que l'on casse les murs ou faire des ouvertures sur les jardins car il y a beaucoup d'espaces verts. Et pour eux en 2025-2030, l'objectif c'est peut être de garder le bâti mais de renvoyer à une vision beaucoup plus sociétale, dans ces cas là la prison, que l'on soi a Pont L'abbé, à Brest ou à Brie ou n'importe où, il y aura toujours une prison pour les femmes. Mais la question fondamentale va être le coût. Est-ce que l'État va considérer de continuer à injecter de l'argent ? La première année où on n'a pas d'argent c'est cette année, et Mickaël n'a pas pu respecter ses objectifs pour cela car j'ai dû lui allouer moins de budget. Notre budget a été desserré de 18% rien qu'en fonctionnement. Il faut dire qu'il faut faire plus avec moins. Ce qui veut dire qu'en maintenance on n'a rien fait, on n'a fait que réparer. Ce qui veut dire que l'année prochaine si on me réduit encore mon budget de 6 à 8%, ce qui va arriver, c'est la mort née.

G : Et c'est dangereux pour des établissements comme cela, on a besoin d'entretien. Il n'y a pas de secrets : si la maison n'est pas entretenue régulièrement elle va vite dépérir, il faut être très vigilant sur des anciennes maisons comme cela.

B : En fonctionnement, on a perdu 500 000 Euros en 5 ans. Cette année c'est l'année la plus drastique, on a eu 1 million en fonctionnement alors que l'on avait 1 500 000 il y a 3,4 ans, entre le chauffage, eau, élec... fonctionnement pur.

Vous êtes déficitaire alors dans votre gestion ?

L'année dernière il nous restait quelques centimes d'euros, cette année on sera déficitaire, on aura des impayés.

G : Sans compter que depuis 5ans on nous demande des réglementations beaucoup plus importantes.

B : Tous les contrôles obligatoires faits chaque année, ça, ça plombe le budget chaque année en charge fixe.

G : On a une augmentation de charge et on nous a réduit le budget. Il y a une vingtaine de contrôle obligatoire pour tenir un établissement comme cela, c'est environ 30 000 euros de contrôle

obligatoire. C'est des sociétés extérieures qui se font mandater pour que l'on obtienne un certificat de certains de nos services.

B : Si j'étais moi décideur de la ville de Rennes, je m'approprierais la prison. Car c'est une assiette foncière de 9 hectares et il y a matière d'utiliser le bâti et le transformer. Si j'étais décideur ministériel je me dirais « c'est une maison qui coute cher et qui va couter cher, a-ton intérêt à garder 200 places femmes ici ? On a plus intérêt à faire une structure dans un établissement nouveau où on refait un quartier femme et on y met 200 femmes, c'est tout. C'est une maison qui coute et qui va couter cher. Si on veut la mettre aux normes de fonctionnement il va falloir en mettre du pognon. Donc le sentiment à un moment donné il faut savoir dire stop pour un esprit cartésien et si ça continue à avoir des coupes drastiques dans 5 ou 10 ans je ne sais pas ce que sera son avenir. Même si cela ne dérange pas les riverains, contrairement à Jacques cartier, nous on a aucun problème.

10. Entretien auprès de Jean Louis Berthet, ancien directeur des services techniques de la ville de Rennes¹⁰.

Pour construire les Champs libres il y a eu le déplacement de la gare routière, qui est installée à proximité de la gare, il y avait un fonctionnement qui imposait un peu de se rapprocher. C'est le SMGR qui s'occupait de cela à l'époque. Après il y a eu une période relative de fonctionnement en l'état. Et puis de toute façon le problème de la SNCF à Rennes... La SNCF autrement dit, c'est une richesse car ça fait un nœud ferroviaire et donc ça attire du monde, c'est en même temps un défaut dans la mesure où ça coupe la ville en deux. L'autre problème qui se posait c'est que c'est un élément d'emploi important, d'ailleurs il y a toujours eu en plusieurs années, plusieurs conseillers municipaux qui étaient de la SNCF. Donc c'était un enjeu stratégique. Et puis le quartier Sud Gare était un quartier utilisé par les cheminots, donc c'est un secteur à forts enjeux économiques et symboliques. Rennes comme beaucoup de villes en son temps, quand la gare a été construite, elle a été construite en bordure de la ville, la bourgeoisie n'a jamais voulue quelle soit trop au centre. En même temps elle était en bordure et comme la ville s'est développée, la gare et le chemin de fer est devenu un certain obstacle au développement, d'un certain point de vue.

Donc il y avait l'enjeu du Tgv, c'est un enjeu breton, moi je n'y ai pas participé. La gare a été faite sur deux niveaux. Le projet était d'une manière, avec ces deux niveaux, d'absorber la différence de niveaux avec cette rupture topographique et horizontale.

Après il y a eu le projet urbain, je ne sais plus trop, en 1992 je crois, avec la planification générale de la ville qui a été un élément très fort et qui a été précurseur sur l'ensemble de la ville. L'enjeu essentiel du projet urbain, avant que les outils de planification soient inventés, avait visé le quartier de la gare comme étant un nœud stratégique. Donc là nous avons engagés dès cette période une politique foncière importante pour l'acquisition autour de la gare pour les évolutions autour du secteur. Mais le problème c'est qu'il faut une politique foncière, acheter. Et aussi bien certains élus que les citoyens, comme on le voit dans les débats politiques nationaux, ils ne se rendent pas compte que si on veut faire quelque chose il faut commencer 30 ans avant. Donc certains élus de quartier en particulier n'étaient pas capables d'expliquer aux gens pourquoi on achetait si longtemps en avance. Ils auraient voulu que les projets soient tout de suite derrière, ce qui n'est pas du tout imaginable quand il faut reloger des gens, réfléchir etc. Donc le projet urbain prévoyait d'acquérir assez largement pour justement faire un pôle gare important à terme car on sentait bien qu'il y avait un enjeu. D'autant que le quartier est aussi bloqué par la prison des femmes, qui est un monument historique mais qui en même temps est...depuis de nombreuses années il y a des projets, mais ce n'est pas demain que ça va changer, on avait regardé un peu plus large.

Sur la requalification...

Sur la requalification du secteur comme c'est un quartier qui était en cours de transformation. C'est-à-dire que c'était un quartier ouvrier où travaillé et habité les gens de la SNCF. Et progressivement c'est un quartier qui a commencé à être racheté par la petite bourgeoisie nouvelle : des profs de fac, profs machins, qui venaient s'installer là, qui achetaient des maisons pas chers et qui les transformaient. Donc c'était un processus assez classique. Et puis en même temps il y avait des promoteurs qui commençaient à faire des petits coups par ci par là, donc qui pouvaient bloquer une restructuration assez solide. Et finalement dans les années 1995, on a réduit le périmètre d'acquisition parce que, en particulier les élus de quartier ne sentaient pas... les élus de quartier ils sont souvent sur le quotidien des gens et pas sur le long terme, donc il y avait une contradiction.

Donc avant 1995 il y avait une acquisition foncière très importante...

Très importante enfin... il y avait pas de périmètre, enfin si, il y en avait un défini sur plan mais il y avait pas de procédure administrative pour avoir une politique des démarches d'acquisition, on

¹⁰ Le 26 Octobre 2012

achetait au Fil de l'Eau. C'est-à-dire quand quelqu'un vendait un appartement, on achetait etc. C'était une acquisition douce dans laquelle le logement était soit en mauvais état et donc on le neutralisait, soit on y logeait quelqu'un. Alors comme il y a des cas sociaux un peu partout, des fois on les logeait là. Parfois les gens n'étaient pas très contents que l'on loge des gens qui ne faisaient pas très bien pour le quartier. Enfin le périmètre d'acquisition a été réduit.

Ça c'est pour expliquer le contexte, comment le secteur était un secteur d'enjeux. D'autre part pour avoir discuté un peu avec le maire sur ces questions là, la deuxième étape a été de dire « en fait il y a 2 grandes articulation à la ville de Rennes : il y en a une c'est Paris via la ligne Tgv, la rue de Paris n'a plus de sens, c'est un truc tordu dans la ville, on vient de Paris par la rocade. L'autre arrivée forte c'est Nantes. C'est les 2 villes majeures du secteur et par là aussi on vient de la rocade. Donc la question qui se posait c'était la rue Fréville, qui a été faite en son temps selon les critères d'urbanisme de l'époque. Et puis après il y a la rue de l'Alma qui elle est à sens unique et qui est très pauvre du point de vue de l'urbanisme, c'est un peu l'égout à voiture on disait. Et surtout il n'y avait pas d'entrée depuis Nantes vers la ville, vers la gare, c'est n'importe quoi, c'était un des endroits de la ville les plus moches, on peut dire ça comme cela. Donc l'enjeu était de repenser l'entrée depuis Nantes vers la gare. Et donc c'est là qui a été pensé le projet, en même temps il y a eu l'idée de faire les bâtiments de Rennes Métropole... avant il été question de faire (c'était un terrain qui appartenait à une banque et qui a été acheté) de faire un projet immobilier et qui a été gelé et il a été dit qu'il fallait planter Rennes Métropole par là. Et après on a réfléchi sur la rue de l'Alma avec donc des acquisitions qui rejoignaient des acquisitions autour de la gare. Le débouché de la rue de l'Alma c'est la gare. Donc en même temps que la réflexion de la rue de l'Alma, est arrivée la question de voir, ça a réactualisé, rendu plus proche, la réflexion sur la gare. C'est-à-dire, comme la gare avait été inaugurée en 1992 (commencé en 1984), le projet fait là, on a réactualisé le projet urbain en disant « il faut penser à la gare dans la continuité du projet de l'Alma, et c'est là que s'est posée la question de la réactualisation des acquisitions foncières, de la nécessité d'avoir une politique foncière plus forte. Le projet ne s'appelait pas Eurorennes à l'époque, Eurorennes n'est pas venue avec Edmond Hervé mais Daniel Delaveau. Donc il y a eu un premier projet sur cette zone là qui a été fait par un architecte urbaniste dont je me souviens plus son nom.

Choiseul ?

Oui peut-être. Mais on avait déjà fait avec Germe et Jam, architecte urbaniste, celui qui a fait sur la rue de l'Alma, qui avait déjà défini un certain nombre de choses sur la gare, avec en particulier, comme c'est la mode, des tours. Car l'architecture c'est beaucoup de phénomènes de modes, je ne suis pas contre les tours mais il ne faut pas toujours penser que la pensée urbaine c'est... Donc lui il avait un certain projet, mais donc il a été choisi de faire travailler Choiseul mais le projet il avait été commencé à être travaillé par la ville, après c'est l'agglo qui a travaillé dessus. Mais l'idée apparut c'est qu'en fait c'est que c'était un projet qui supposait une maîtrise d'ouvrage beaucoup plus large, c'est-à-dire qu'il y avait en jeu : la région avec les Ter, le département avec les bus, la ville, l'Etat, la SNCF, l'agglo, avec des difficultés pour discuter avec la SNCF parce que la SNCF était en cour de segment en 2 parties : RFF et la SNCF. Donc petit à petit le groupe s'est formé, au début les gens venaient un petit peu comme ça, ne percevaient pas trop l'enjeu. Mais la SNCF avait tout de suite vue qu'avec le Tgv ça allait être 130 000 voyageurs par jour donc il fallait adapter la gare. Par ailleurs j'avais rencontré avec le maire, Dutilleul, qui est un bon architecte, qui lui voyait agrandir la gare.

Vers quelle année ces première discussions ?

2003 peut-être. Donc Dutilleul est venu, on a discuté, j'étais seul avec le maire. Il avait des idées, en particulier d'agrandir la gare sur la place de la gare au nord, un peu comme ils l'ont fait à Angers. En fait c'était un premier contact, car on lui avait dit de regarder cela. Mais l'enjeu, en dehors de l'aspect sud gare avec les projets d'acquisition avec un espace qu'il fallait acquérir, il y avait un autre enjeu qui était le boulevard au nord de la gare, Beaumont Solferino. Là la SNCF avait aussi des

terrains, qu'elle voulait vendre parce que il y avait une politique de la SNCF de vendre et de réinvestir, c'est une politique qui a plus de 10 ans. Et puis on savait que dans la gare il y avait une possibilité de faire une voie de plus au sud, car il y avait eu une réserve foncière qui avait été faite. Et puis un enjeu important et qui était tabou au niveau de la SNCF, c'était la question des ateliers de la SNCF, qui se trouvent au centre de la ville, et de se dire, d'effleurer la question, si les ateliers pourraient aller, pas les supprimer, mais les installer pas au centre de la ville.

C'est une idée de la ville de Rennes ?

Enfin, en tant qu'urbanistes, on est quelques uns, on avait pensé, mais c'était un sujet inabordable par la SNCF compte tenu de la position des syndicats et s'en doute que les gens habitaient tout près et tout ça. Enfin ça évoluera probablement dans 50 ans car ça n'a pas beaucoup de sens.

Donc les réunions ont commencé tout doucement car la région n'avait pas définie d'interlocuteur, le département non plus. L'élus Lahellec qui était assez présent venait tout de même. Entre la SNCF et RFF les choses n'étaient pas encore bien réglées non plus, et je ne sais pas si c'est mieux maintenant, mais c'était un peu dissonant, il n'y avait pas les mêmes positions. Et puis il y a eu des réunions de maîtrises d'ouvrages pour définir le projet. Et ce qui est apparu rapidement est qu'il y avait beaucoup d'interlocuteurs comme maître d'œuvre, donc c'est complexe. Maintenant c'est une opération Eurorennes, avec des financements divers, mais c'est RM qui tient le projet. Après, la question était « comment faire en sorte de créer une continuité ente le nord et le sud », ça a été le projet de passer par-dessus avec un espèce d'espace vert de...

Gazeau ?

Non lui c'est une seconde main, c'est Ferrier. C'est Ferrier qui a gagné le concours et après il a fait FGP.

L'idée est de Ferrier alors qu'aujourd'hui il est parti de FGP ?

Je ne sais pas, j'ai compris que c'était ça. Et puis Ferrier comme il a une réputation internationale, il ne va pas perde son temps avec un petit projet comme ça... C'est lui qui a fait le pavillon français à l'exposition universelle de Shanghai, il fait des projets un peu partout, il a travaillé en son temps dans un cabinet en Angleterre et aux USA, donc il est...

Donc moi je n'ai pas été... J'ai été dans le début de la mise en place d'un dispositif qui associe l'ensemble des partenaires au projet, je n'ai pas été dans le concours et dans la mise en œuvre opérationnelle. Je crois d'ailleurs qu'il y a eu aussi Secchi qui a fait une étude, mais il a pas été retenu, il n'est pas très opérationnel, c'est un prof, pour lui c'est une manière d'aller dans la continuité, d'amortir ses déplacements avec la Courrouze, du point de vue de sa stratégie de gestion de son temps.

Donc voilà, après il y a eu une exposition il y a 4 ou 5 ans à la gare, qui était très peu parlante, où on voyait les bons hommes, les hommes politiques qui posaient comme cela, mais il y avait pas bien d'informations sur le projet. Aujourd'hui c'est un peu mieux mais je doute beaucoup que les gens s'en rendent compte, y compris les élus, les gens ne voient pas forcément beaucoup dans l'espace et en plus ces projets il y a plein de détails qui n'existent pas et qui marquent beaucoup l'espace. En général les images c'est avec le soleil de la côte d'Azur.

Il y a toujours l'effet de la conception...

Oui, l'architecte urbaniste s'il veut se vendre il faut.

Pouvez-vous revenir dans le détail des premières discussions sur Eurorennes, par exemple sur la fin des études sur la ZAC Quineleu Gare Sud ?

Sur cette partie là on avait un principe qu'il fallait faire sur Alma une promenade, un mail, jusqu'à Henri Fréville. Et puis deux fois une voie, pour que cela soit une vraie voie urbaine, que ce ne soit pas une voirie où les gens peuvent foncer etc, mais une voie de la ville. Après la question qui se posait c'était le raccordement avec ce qui existait car il existe déjà le grand hôtel, la prison des femmes, la cité universitaire. Donc l'idée de Germe c'était de faire une tour d'une vingtaine d'étages pour que ce soit un espèce de repère quand on vient de l'Alma, très en bordure de la voie SNCF, on a même eu des contacts d'entrepreneurs bretons qui voulaient éventuellement s'installer là, avec je crois la Brioche Dorée ainsi qu'Yves Rocher. Ils étaient partants car c'était un emplacement symbolique important. Donc ensuite il y a eu Choiseul, qui eux étaient des gens sympathiques mais je pense qu'ils n'avaient jamais vu des projets aussi complexe à gérer, car d'abord le maître d'ouvrage ne savait pas encore bien ce qu'il voulait. Disons que chacun n'avait pas apporté ses contraintes pour faire une maîtrise d'ouvrage unifiée, il a fallu je pense peut être 2 ou 3 ans pour que petit à petit tout le monde apporte sa pierre et qu'il y ait une synthèse pour un cahier des charges pour lancer un concours. Partant de là, puisque c'est un lieu hautement symbolique, l'idée c'était de faire, ça fait partie des règles du jeu aujourd'hui, Choiseul c'est un petit, il fallait faire un appel d'offre internationale, l'image est importante. Choiseul, s'était des gens sympathiques et de bonne volonté mais ils ont certainement beaucoup souffert d'un manque de précision de la part du maître d'ouvrage.

Et puis aussi peut être qu'ils s'étaient trop focalisés sur le côté sud et avaient fait abstraction du côté nord ?

Oui, enfin le côté nord c'est Dutilleul qui avait dit de faire un truc. Moi je pense que sur le côté nord aujourd'hui, c'est mon point de vue, la place de la gare à Rennes c'est une place d'une sous préfecture. Si je vais à Strasbourg, là j'ai une place de la gare, si je vais à Metz là j'ai une place de gare. Derrière ce sont des petits bâtiments, on a construit 2 bâtiment maîtres sur les cotés, mais derrière je pense que ça fait sous préfecture. Quand on sortira de la gare on se sentira encore plus près de cet immeuble de sous préfecture.

Ça ne va pas forcément dans le bon sens alors ?

Non, je pense que c'est bien mais faut que ce soit plus large. Là le projet est plus large mais c'est des formes relativement...rectilignes.

Il reste que la bordure nord de la place... Je pense que l'extension qui va être faite va encore réduire la place. Enfin je parle en tant qu'urbaniste, pas au niveau des sciences humaines.

Et donc le projet urbain et d'une nouvelle gare est venue très vite après la réalisation de la gare actuelle ?

Elle est venue dès l'instant où on s'est dit « il faut que le Tgv arrive jusqu'à Rennes », c'est-à-dire qu'il y ait une vraie ligne Tgv entre le Mans et Rennes. La SNCF a dit si on fait on multiplie par 2 pratiquement la fréquentation. Partant de là il nous faut plus de place, où est ce que l'on va s'étaler ? Par ailleurs les Ter commençaient à prendre de l'importance, donc la question qui se posait c'était d'avoir une voie de plus au moins. D'autre part la question qui se posait était l'articulation des voies de bus avec le train. Et puis il y avait l'enjeu de la 2ème ligne de métro, car il y a toujours eu un accord pour que la 2eme ligne de métro vienne jusqu'à la gare, ça, ça n'a jamais été discuté. Donc il fallait réfléchir dans la manière dont ce nœud de déplacement pouvait fonctionner et pour que ça s'articule bien. Le problème quand il y a 8 partenaires il faut que tout le monde trouve un plus par rapport à la situation présente ou passée. Donc à parti d'un certain moment tout le monde s'y est mis et après les architectes urbanistes ont travaillé un peu en fonction de ça.

Ce que l'on voit beaucoup à travers les maquettes où les films exposés à la gare, le discours c'est sur l'articulation, mais les images c'est plus sur l'espace. Mais moi je n'ai pas de critiques par rapport au projet, je ne connais pas assez dans le détail, l'information que j'ai est celle des expositions ou des réunions. Parce que c'est complexe, l'image à l'avantage de permettre aux gens d'avoir un peu une idée mais je pense que les trois-quarts des gens ne comprennent pas ce qu'ils voient.

C'est vraiment l'arrivée de la LGV qui a été l'élément déclencheur ?

Oui au début ça vraiment été ça.

Et cette perspective de la LGV jusqu'à Rennes n'avait pas été envisagée dans les années 1990 ?

Oui mais ce n'était pas un horizon défini, peut être qu'il avait été dit mais je ne l'ai pas entendu ou fait attention. C'était sans doute une perspective, une volonté, mais ce qu'il faut bien voir c'est la dynamique. Finalement la LGV a bien fonctionné et a bien rapproché de l'Europe et de Paris. Mais l'idée c'est aussi l'Europe, ça c'est important, car on était la région en dehors de l'Europe la plus éloignée de l'Europe. Moi qui est travaillé à Strasbourg et à Grenoble, on était au centre de l'Europe, on va facilement en Allemagne, Suisse ou Italie, ici on n'est pas dans cette dynamique. Donc là ça a bien fonctionné et en plus ça a correspondu à une époque où la Bretagne est rentrée dans une ère de développement importante. Car la Bretagne ça a commencé à décoller, à apparaître comme une région dynamique dans les années 1990, avant elle était en queue de peloton des régions, maintenant elle est dans les 10 premières je crois. Ça a fait d'un certain point de vue boule de neige, car la LGV elle a engendré, contribué un développement de la Bretagne, donc il faut se battre pour la prolongation de la ligne jusqu'à Rennes. Parce que de toute façon, d'abord ça apporte des emplois, ensuite ça se conçoit si justement on constate si il y a un effet positif, car c'est quand même 100 millions d'investissements, ce n'est pas quelque chose qui se fait comme cela. Après aussi tout c'est combiné, le succès de la première ligne de métro a montré qu'il fallait faire la deuxième car c'est essentiel, donc on allait encore rabattre beaucoup de gens dans le secteur, donc ça convergait avec la deuxième ligne de métro. Dans qu'il ne faut pas oublier que le métro a été inauguré en 2001, en 2000 il y avait encore des gens qui étaient sceptiques, tout ça, ça converge en même temps. En plus c'est une époque, et j'ai toujours dit aux élus qu'il fallait se méfier là-dessus, où PSA marchait très bien, mon collègue qui s'occupait de ça me disait qu'ils recrutaient 1000 personnes par an avec 10 000 employés. Pour avoir été en Lorraine, la première fois que j'y suis allé on me montrait que « c'était la région la plus intéressante du point de vue du développement, que c'était écrit dans tous les bouquins, que c'était la région la plus dynamique de la France », 10 ans après... Sur PSA j'avais les mêmes interrogations, non pas parce que je suis prophète mais parce que c'est comme ça. Donc il ne faut jamais penser qu'un projet de cette importance il est... il est en fait dépendant d'un tas d'autres données qui font que... maintenant il est bien lancé donc c'est bon. Mais en ce moment on dit que c'est la Bretagne qui perd le plus grand nombre d'emploi au niveau national, si ça avait été un peu plus tard on peut se demander si le projet n'aurait pas... enfin je reste persuadé que ça reste un facteur de développement.

Mais pour autant la gare actuelle n'a pas répondu aux attentes urbaines ? Vous disiez une place de sous-préfecture etc...

Ça c'est mon avis. Je pense que la place elle est ce qu'elle est avec les contraintes qui vont avec. Il y a des gens qui la critiquent et c'est souvent à cause de la statue du magicien. Je crois qu'il n'y a pas trop d'encombrements entre les bus et voitures...

En même temps quand on a fait la place, un peu avant que le métro arrive, en 2000 je crois, il ne faut pas oublier qu'on avait l'idée que ça n'allait pas durer longtemps comme on était en train de réfléchir, donc c'est normal si ça na pas été... Enfin c'est correct, modeste, fonctionnel...

Souvent les architectes ou urbanistes pensent que quand ils font un projet après il ne se passera plus rien. En fait l'histoire de la ville montre que ça change tout le temps. Par exemple la place de la république elle a au moins changé 5 fois, et je pense qu'elle changera encore, dans 20 ans elle aura déjà été transformée. Là, la place de la gare elle est bien dans le temps et sa durée. Après du point de vue de l'aspect esthétique et tout ça...bon.

Comment le projet Eurorennes a-t-il provoqué une réorganisation des services de la VDR et de RM, comment ça c'est articulé ?

L'aménagement a été transféré à RM, comme tous les projets stratégiques, parce que ça c'est un projet d'intérêt communautaire, ont été transférés à RM. Et puis les personnels aussi ont été progressivement transférés ou mutualisés.

Donc les personnes travaillant pour la VDR sont allés travailler à RM en quelques sortes ?

Oui, il y a eu une mutualisation donc les personnels sont partis de la VDR et qui s'occupaient de l'aménagement sont allés à RM, mais qui travaillent éventuellement sur les deux. Les projets se font désormais sous la houlette de RM, bien que ce soit sous... Tout ça renvoie à d'autres problèmes plus généraux, c'est que c'est beaucoup plus politique ce qui fait que... ça a toujours été ma position, ont dit qu'il y a trop de fonctionnaires car il devrait y avoir une administration unique, c'est ce qu'a fait Strasbourg en son temps, Brest je crois, Le Mans.

Pour toute l'agglomération donc ?

Oui. Mais là c'est plus que les fonctionnaires doivent rendre des comptes à deux instances qui ne sont pas les mêmes, donc ça créer... ce n'est pas un facteur d'efficacité. Mais ça c'est un problème politique, je pense que les politiques ne sont pas assez proches.

Il y a eu des difficultés pour vous d'être à la fois fonctionnaire de la VDR et en même temps de travailler pour RM ?

Quand j'y étais c'était encore sous la responsabilité de la ville, c'est quand je suis parti que c'est passé à RM. Moi je n'ai pas connu mais c'est sur le fond, c'est un problème général, ce n'est pas bon quand il faut rendre des comptes à plusieurs... Il faut le faire mais si on peut faire en sorte que ce soit unique c'est mieux, il y en a qui le font et ça fonctionne.

Quel rôle a aujourd'hui la ville de Rennes sur le projet ?

La VDR, c'est sur son territoire. Le responsable en parle avec les élus de RM et puis il en parle après, ou avant, aux élus en charges de l'aménagement ou de l'économie de Rennes. Comme en général ce sont des élus qui sont souvent les mêmes, ou pas tout à fait, mais ça se passe bien, il y a pas de conflits. Surtout qu'à Rennes le maire est aussi président, il y a d'autres endroits où ce n'est pas la même chose. A Bordeaux, Juppé est maire mais il n'est pas président, l'agglo est socialiste. Je ne sais pas comment ça se passe mais... A Strasbourg un temps c'était Haussmann et puis... je ne sais plus... un plus centriste et l'autre plus RPR... Et des fois quand c'est deux socialistes qui ont tous deux des ambitions ce n'est pas... mais là je ne crois pas qu'il y a des problèmes en particulier, c'est juste une idée générale. Parce que ça fait beaucoup d'interlocuteurs. Quand il faut mener un projet avec 8 partenaires financiers et que chaque assemblée doit donner son avis dans le détail sur tout etc, c'est beaucoup de temps. Ce qui n'est pas anormal parce qu'il faut que tout le monde soit bien persuadé, prendre en compte toute les contraintes de chacun. Mais souvent l'essentiel du boulot il est là, les gens ils regardent les... mais c'est là où tout se passe. C'est prendre le temps, écouter, faire la

synthèse, revenir, voir les contradictions et arriver à établir... Enfin ça c'est vrai dans bien des domaines, l'urbanisme c'est un problème qui se mêle beaucoup à ça.

De compromis entre les partenaires...

Oui, il faut que chacun comprenne ce qu'est l'enjeu pour l'autre, l'intérêt pour l'autre et éventuellement qu'il accepte de modifier son idée et de voir... Car finalement souvent les intérêts sont convergents si on y réfléchit bien, si on travaille bien, mais ça suppose que tout le monde ait bien compris l'intérêt pour son voisin etc...

C'est ça le plus long, le plus dur ?

Oui. Et c'est en discutant que l'on se rend compte que finalement « moi j'ai pensé à ça mais je n'ai pas pensé à cette question qui intéresse directement mon interlocuteur et qui est un enjeu important pour lui et la solution qu'il apporte n'est finalement pas plus mal pour moi », c'est ça l'état d'esprit qu'il faut avoir.

Revenir sur ses positions quand il le faut...

Oui c'est ça la position qu'il faut avoir. Moi je parts souvent du principe que si on négocie... si on s'écoute, c'est toujours comme cela que l'on trouve la meilleure solution, ce n'est pas en faisant un peu le chef que l'on produit forcément les... Oh, il y a des arbitrages parfois, il faut faire quelques arbitrages, dans ces cas là ce sont les politiques qui négocient, nous on leur apporte la problématique etc. Mais si on se débrouille bien on trouve les solutions et éventuellement on leur explique. « On dit voilà pour nous l'enjeu c'était ça, pour l'autre c'était ça, pour un autre c'était autre chose, finalement on a trouvé la synthèse, un tel a cédé là-dessus, un autre a cédé là-dessus... » Comme ça, ça les fait participer à l'élaboration de la problématique, c'est important aussi que les politiques ils comprennent, qui voient... Il ne faut pas leur apporter toujours le produit fini, c'est important aussi qu'ils puissent rentrer un peu dans la dynamique de la réflexion.

Que le projet urbain soit « politisé » dans un certain sens ?

Oui voilà.

Le principe quand j'étais à Grenoble, quand il y avait un projet autour de la gare, quand le Tgv arrivait à Lyon et s'est prolongé un peu à Grenoble mais pas jusqu'au bout car on est dans les montagnes et le train ne peut pas passer vite... Mais l'enjeu autour de la gare s'est posé dans les années 1985. Première chose : le projet s'appelait Europole, Euro, Euro... On est dans la sémantique générale, il y a un tas de choses comme ça...ça fait partie des symboliques du moment, de la période, il y aura sans doute d'autres symboliques qui viendront par la suite là-dessus.

Annexe 2 : lecture analytique de la documentation établie auprès de la Communauté d'Agglomération Rennes métropole

Ces annexes présentent les documents obtenus auprès de Rennes Métropole,. Ce tableau de bord a pour objectif d'établir une liste complète des documents à disposition afin de pouvoir constituer l'analyse de « l'émergence du projet Eurorennes ». Ces documents sont classés par type (compte rendus Copil, Cotech...) et par chronologie.

1. Documents concernant l'émergence et le diagnostic pré-projet.....	89
1.1. Enjeux, prémices et construction du partenariat.	89
1.2 Le choix de Secchi Vigano pour l'étude prospective par la Commission d'Appel d'Offres de Rennes Métropole.	91
1.3. Une journée à part le 21 Mars 2007 : un séminaire de lancement rassemblant les membres du comité technique et du comité de pilotage.	95
1.4 Suivi de l'étude de Secchi à travers les comités techniques et de pilotages pendant l'année 2007 : du diagnostic au pré-programme, la validation de la phase 1 de l'étude.....	95
1.5. « Les rendus » de la phase 1 (diagnostics enjeux et pré-programme).....	97
2. De la mise en scénario du diagnostic aux études complémentaires et pré-opérationnelles.	98
2.1. Le suivi de l'étude de Secchi à travers les comités techniques, ateliers thématiques et comités de pilotages (2008). Validation de la phase 2 et 3 de l'étude.....	98
2.2. Les différents rendus au cours de l'étude Secchi en phase 2 et 3 et les rendus finaux.	106
2.3 Les documents rendant compte de « la stratégie opérationnelle ».....	107
3. Les documents transversaux du projet.....	108
3.1. Les réunions de travail et leurs compte-rendus.....	108
3.2. Les réunions de travail sans comptes-rendus.....	112
3.4. Le dossier de « Notes ».....	113
3.5. Autres documents de présentation déjà mentionnés et repris pour des rencontres Rennes Métropoles intra et bilatérales.	114
3.6. Fiche du 15 Juin 2009.....	114
4. Les études pré-opérationnelles.....	114
4. 1 Dossier « Etude pré-op' initiale ».	114
4.2. Dossier « étude pré-op' ».	114
4.3. Dossier « Avenant 2 ».	114
5. Le choix de l'urbaniste de la ZAC.....	114

1. Documents concernant l'émergence et le diagnostic pré-projet.

1.1. Enjeux, prémices et construction du partenariat.

Date	concepteur	Type et intitulé du document	Explication synthétique.
10/11/2005	Rennes Métropole (Valérie Lucas)	Note de synthèse. « Gare de Rennes : un pôle d'échanges à conforter à	Fait le point sur les perspectives d'influence au niveau de la gare de Rennes et soulève les problématiques de dessaturation. Renforce l'intérêt d'intégrer un projet urbain dans le cadre d'un futur PEM en redimensionnant la ZAC

		l'occasion de l'arrivée de la LGV et de la création d'un pôle TER ».	Quineleu-Gare Sud. Propose une participation partenariale pour définir différents enjeux et construire un projet commun entre différents acteurs du secteur des transports et de l'urbain.
16/04/2006 1 ^{er} Cotech	Rennes Métropole- VDR ; CG35 ; Région ; SnCF ; Rff, Etat (pas de présentation)	Fichier source : réunions partenariales préalable ; fiches de synthèse 18/04/06 (10 documents)	« Réunion technique préalable » où les partenaires énoncent le contexte dans lequel s'inscrit l'objet d'étude, les enjeux et objectifs de chacun, les partenaires ferroviaires Rff et SnCF présentent également la démarche d'étude qu'ils ont engagés. Pour la région l'accent est mis sur la méthode de coordination partenariale à mettre en place. Se mettent d'accord pour réaliser une « étude de pôle d'échanges de la gare de Rennes », RM est alors chargé de constituer une convention partenariale et un cahier des charges
22/06/2006 2 ^{eme} Cotech	Rennes Métropole.	« Lancement d'une étude partenariale du pôle d'échanges de la gare de Rennes » Fichier source : réunions partenariales préalable ; réunion du 22/06/06 : convention de groupement de commande, cahier des charges, règlement de consultation pour bureau d'étude.(6 docs)	« Convention de groupement de commandes » (coordonné par RM) : divisée en 15 articles faisant état des objectifs, de la démarche à poursuivre pour l'étude, du fonctionnement du groupement, des modalités de financement, du suivi, des info à disposition du prestataire, et quelques autres aspects de fonctionnement. A retenir : une démarche partant d'un état des lieux et diagnostic prospectif en matière ferroviaire ; diagnostic déplacements et accessibilité au pôle d'échanges ; enfin diagnostic urbain ; pour arriver à la définition d'un pré programme. Une enveloppe de 210 000 Eu HT, divisée par 7 (Rennes Métropole avance le financement). Un suivi régulier par des CoTech et CoPil. « Cahier des charges » (coordonné par RM): pour le prestataire de l'étude prospective avec contexte, enjeux (il manque ceux de la SnCF et CG35), objectifs, déroulement de l'étude et attente pour le rendu final. « Règlement » : procédure d'appel d'offre, des compétences requises dans les déplacements, transports et morphologie urbaine. Un rendu avec note d'intention, méthodologique et devis des coûts d'intervention. « Les candidatures seront examinées selon les critères suivants: Compétences requises et composition de l'équipe, références, ainsi que le moyens humains et techniques mis en œuvre dans l'équipe » (ce qui veut dire que les équipes jugées prestigieuses avec un effectif et un chiffre d'affaire suffisant sont seulement consultées). « Les offres seront jugées selon les critères suivants, par ordre d'importance relative décroissante: - valeur technique appréciée au travers de la note d'intention de et de la note méthodologique; - montant de l'offre et sa décomposition entre les différentes compétences, faisant apparaître le montant passé par intervenant évalué en jours et détaillé par phase et par prestataire. »
08/09/2006 3 ^{eme} Cotech	Rennes Métropole	« Réunion technique partenariale » Fichier source : réunions	<ul style="list-style-type: none"> • Convention de groupement approuvée (+ convention d'association entre RM et SMGR). • Finalisation du cahier des charges en redéfinissant les enjeux de chacun pour « <u>un pôle multimodal et urbain</u> ».

		partenariales préalable ; réunion du 8/09/06. (1 doc ppt)	« regroupés en 4 catégories : contexte et enjeux urbains (Ville de Rennes et Rennes Métropole) contexte et enjeux du transport ferroviaire (Région, RFF, SNCF) contexte et enjeux du transport interurbain par car (CG35 et SMGR) contexte et enjeux de l'intermodalité (synthèse par Rennes Métropole) »
26/09/2006 1 ^{er} Copil	Dirigé par la Dréal. Présentation Dréal et RM	Fichier source : réunions partenariales préalable ; CP 26/09/06. (3 docs ppt)	Présentation par la Dréal et récapitulatif des Cotech. Présentation par RM : Validation du cahier des charges, du programme de l'étude. Présentation du phasage.

1.2 Le choix de Secchi Vigano pour l'étude prospective par la Commission d'Appel d'Offres de Rennes Métropole.

Date	Concepteur	Type et intitulé du document	Explication synthétique
28/11/2006	Rennes Métropole	Fichier source : PEM 2005-2008 ; dossier Administratif ; Marché ; CAO. Liste des candidatures.	« Cette étude faisant l'objet d'un marché passé selon la procédure d'appel d'offres ouvert d'un montant maximum de 210 000 € hors taxes, un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé le vendredi 6 octobre 2006 aux publications suivantes : - JOUE - BOAMP - Moniteur des Travaux Publics (résumé gratuit) - Site internet de Rennes Métropole La date limite de réception des plis a été fixée au jeudi 23 novembre 2006 à 12 h 15. 33 dossiers de consultation ont été retirés. Dans le cadre de la procédure d'appel d'offres ouvert, engagée pour l'étude prospective de programmation du pôle d'échanges et de centralité de la gare de Rennes, les plis contenant les candidatures ont été ouverts, conformément à l'article 58-I du Code des Marchés Publics. L'ouverture des plis a eu lieu le vendredi 24 novembre 2006 . 6 plis ont été enregistrés dans les délais requis. Il s'agit des bureaux d'études suivants » ¹¹ : 1 - AREP - ISIS 2- Patrick Duguet - RR&A - Alfred Peter 3- SEMALY - Stratorial Finances 4- Studio 06 Bernardo Secchi - Effia MTI - PTV 5- AM environnement - Xelis 6- AUC - ITER
18/12/2006	Rennes	Fichier source : PEM	Après avoir rappelé le contexte, la CAO rappel la

¹¹ Cette note est tirée du document « Rapport d'analyse des appels d'offres », mais par souci de cohérence explicative je l'ai mise ici.

	Métropole	2005-2008 ; dossier Administratif ; Marché ; CAO. Rapport d'analyse des appels d'offres.	<p>mission de l'équipe retenue : « -Permettre le développement des différents modes de transport en commun ferroviaires, interurbains et urbains -Optimiser et hiérarchiser l'accès au pôle par les différents modes de déplacement -Assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du pôle et la qualité des services -Assurer une insertion de qualité du pôle d'échanges multimodal dans l'espace urbain »</p> <p>Cette mission se décompose ainsi en trois phases : « 1^{ère} phase : diagnostic, enjeux, pré-programme : - état des lieux et diagnostic prospectif en matière ferroviaire - diagnostic déplacements et accessibilité au pôle d'échanges, diagnostic intermodal. - diagnostic urbain : enjeux de positionnement de la gare dans le projet urbain - traduction spatiale des enjeux et des contraintes de fonctionnement du pôle d'échanges multimodal – définition d'un pré-programme. 2^{ème} phase : définition de scénarii d'aménagement : - élaboration des scénarii intégrant des propositions et recommandations en aménagement et fonctionnement du périmètre opérationnel, accessibilité au pôle pour les différents modes de transport, organisation de l'interface et articulation avec l'espace urbain environnant, - évaluation des scénarii au regard des enjeux de déplacements et d'urbanisme. 3^{ème} phase : approfondissement du scénario retenu et finalisation du projet de pôle : le scénario retenu sera approfondi jusqu'au niveau pré-opérationnel. »</p> <p>Comme il a été dit précédemment les équipes sont sélectionnées par : « a) composition de l'équipe au regard des compétences demandées b) compétences professionnelles et capacités techniques c) garanties et capacités financières. »</p> <p>Suite à l'analyse des candidats, une hiérarchie s'est faite en trois catégories : « Catégorie 1: <i>Equipes équilibrées présentant de bonnes capacités professionnelles et des références solides au regard de l'objet du marché</i> - <u>AREP / ISIS (n°1)</u> - <u>Studio 06 B.SECCHI / EFFIA-MTI / PTV (n°4)</u> Catégorie 2 : <i>équipes présentant des capacités</i></p>
--	-----------	--	--

			<p>professionnelles satisfaisantes cependant moins développées sur un ou plusieurs champs de compétences.</p> <p>- <u>Studio d'Architecture et d'Urbanisme Patrick DUGUET/ Roland RIBI & associés / Alfred Peter (n°2)</u></p> <p>L'équipe présente une moindre capacité en conception de pôles d'échanges et en déplacements.</p> <p>- <u>AM Environnement / Xelis (n°5)</u></p> <p>L'équipe présente une moindre capacité en déplacements</p> <p>- <u>L'AUC / ITER (n°6)</u></p> <p>L'équipe présente une moindre capacité en expertise ferroviaire et en conception de pôles d'échanges</p> <p>Catégorie 3: Equipe déséquilibrée peu ou non référencée sur plusieurs compétences requises</p> <p><u>SEMALY / Stratorial Finances (n°3) »</u></p> <p>L'équipe de la catégorie 3 est directement éliminée, les autres offres (5) sont quant à elle étudiées (ouvertes), avec 2 équipes qui se démarquent déjà : Arep et Secchi.</p>
04/12/2006	Rennes Métropole.	Fiches d'analyse des candidatures, comité technique du 04/12/2006.	Tableau d'analyse des équipes et de leurs sous traitants qui ont candidaté. L'accent du « jugement » est particulièrement mis sur les références et ce qui est considéré comme des « compétences ».
04/01/2007	Rennes Métropole	Analyse offres pôle gare.	Les 5 offres retenues sont étudiées pour savoir si elles respectent le cahier des charges, emploi une bonne méthode, et les coûts rentrent dans l'enveloppe allouée (finalement pas précisé).
09/01/2007	Rennes Métropole	Demande de précision dans le cadre de l'analyse des offres.	Un fax est envoyé à toutes les équipes pour préciser et détailler les coûts, méthodes dans les 3 phases, les interlocuteurs principaux.
09/01/2007	Rennes Métropole	Comparaison Secchi-Arep	Le même jour que le document précédent (d'après la date de modification du doc), une comparaison est faite entre Secchi et Arep sur la base de l'équipe composé, de l'approche favorisée, du volume de travail par phase et du coût de l'étude. Si Arep demande un investissement moindre, Secchi développe un volume de travail plus important qui « comprend en plus d'AREP, une enquête stationnement, le travail de modélisation et simulation dynamique ». Avant même que les précisions des équipes soient étudiées, il semblerait que la décision de choisir Secchi (et

			dans une moindre mesure Arep) est fixée.
12/01/2007	Arep, Secchi, AM envi, Duguet, AUC.	Demande de compléments. (5 dossiers)	Suite au fax du 09/01 (voir ci-dessus), les 5 candidats ont renvoyé leurs précisions. Nous remarquons une forte différence dans la quantité du contenu de ces notes. Ainsi Secchi-PTV-Effia se distingue avec une note méthodologique de 37 pages, alors qu'elles sont beaucoup plus courtes pour les autres candidats (il me manque peut être certains documents expliquant cette différence).
17/01/2012	Rennes Métropole	Analyse offres pôles d'échanges	Analyse et notation des offres des 5 bureaux d'études. La note final est décomposée à 60% sur la valeur technique (réponse au cahier des charges + méthode et démarche proposée) et à 40% sur le montant de l'offre et sa « décomposition ». Les notes sont les suivantes : -Duguet/RR&A/Peter : 2.1/5 -AM Envi/Xelis : 3.1/5 -AUC/ITER : 3.2/5 -AREP/ISIS : 3.9/5 -Secchi/PTV/Effia : 4.1/5 Secchi obtient donc le meilleur résultat grâce à une note plus élevée dans la méthode et la démarche proposée (4.5/5 contre 4/5 pour Arep). Il semblerait que l'aspect urbanisme, accessibilité et déplacement ait été plus convaincant que l'aspect du ferroviaire et du développement du PEM « particulièrement bien développé chez Arep ». La phase 1 est particulièrement développée chez Secchi (voir ci-dessus) alors que Arep se concentre essentiellement sur la phase 2. Il s'avère cependant que le montant de l'offre globale est plus élevé pour Secchi (205 contre 168 000 Euros pour Arep), ils ont pourtant reçu sur le chiffrage une note identique (3/5), pourquoi ?
01/02/2007	Rennes Métropole	Rapport de l'analyse offres pôle d'échanges.	La commission d'appel d'offre confirme que Secchi obtient la première position dans l'appel d'offre pour un montant total de l'étude de 246 175Euros TTC. Elle synthétise le détail des offres pour chaque bureau d'études.
07/02/2007	Rennes Métropole	Choix du prestataire	Le maire de Rennes et président de Rennes Métropole confirme au sein de ses services la nomination de Secchi.
26/02/2007	Rennes métropole	Rapport de présentation	Rapport officiel qui officialise la nomination de Secchi comme bureau d'étude pour l'étude prospective du futur PEM de Rennes.
08/03/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ;Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Réunions de travail ; réunion calage méthode : Ordre du jour détaillé. « Réunion de calage de la méthode »	Document qui détermine le « calage de la méthode » pour l'Etude Secchi. Il présente l'équipe Secchi mais surtout détermine « Le déroulement de l'étude, rythme des réunions, méthode et organisation » durant les 3 phases de l'étude. Seule la méthode de la phase 1 est un peu explicitée avec de l'«immersion, rencontres bilatérales et thématiques avec les partenaires », chaque partenaire a ainsi un rôle spécifique auprès de Secchi pour la phase du

			diagnostic.

1.3. Une journée à part le 21 Mars 2007 : un séminaire de lancement rassemblant les membres du comité technique et du comité de pilotage.

21/03/2007	Organisé par Rennes Métropole et rassemblant tous les partenaires, Secchi...	PEM 2005-2008 ; Conduite projet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités pilotage ; séminaire lancement 210307 (une vingtaine de documents répartis dans 3 dossiers).	Séminaire durant lequel tous les membres (acteurs) du projet (à ce moment donné) se sont rassemblés afin de partager les connaissances transversales et soulever « l'intérêt » pour chaque « partenaire » de participer au projet. Le séminaire a été constitué d'une visite collective du site, puis des présentations/ exposés ont été faits, du même ordre de ceux qui avaient déjà produits auparavant (avant l'attribution de l'étude à Secchi). L'étude qui a été faite sur la ZAC Quineleu Gare Sud fût également présentée.
------------	--	--	---

1.4 Suivi de l'étude de Secchi à travers les comités techniques et de pilotages pendant l'année 2007 : du diagnostic au pré-programme, la validation de la phase 1 de l'étude.

Date	Concepteur	Type et intitulé du document	Explication synthétique
09/05/2007	Secchi/PTV/Effia	Fichier source : PEM 2005-2008 ; conduite projet ; suivi étude Secchi Vigano ; Comité technique ; CT 2007 ; CT 09/05/07 Etude perspective (ppt 68 pages)	Cette présentation en Cotech est la première étape de la phase 1, qui est de faire un diagnostic autour de l'aspect ferroviaire, urbain et intermodal et les enjeux qui s'y développent autour.
09/05/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduite projet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités techniques ; Comptes-rendus ; CT du 9 mai 2007.	Les membres du comité techniques font part de leurs avis et commentaires vis-à-vis de la présentation de Secchi (doc précédent).
21/06/2007	Secchi/PTV/Effia. Un doc Rennes Métropole.	Dossier complet CT 210607.	Un gros dossier de 127 pages (dispatché en sous dossiers) en quatre parties (grande échelle territoriale, échelle de Rennes Métropole, échelle urbaine, le pôle d'échanges) qui est en continuation avec le comité technique précédent, c'est-à-dire toujours dans le diagnostic territorial, ferroviaire et intermodal. Il manque cependant certaines

			<p>informations propres à l'étude des déplacements de PTV, des cartographies, des diagnostics socio démographiques des quartiers (seul la zone « ville ancienne » est monographiée)...</p> <p>Une note critique de Rennes Métropole (par hypothèse en vue du comité de pilotage, ou bien après avoir vu le travail de Secchi avant que le cotech est lieu), demande à Secchi d'essayer de tenir en une heure et de « réduire le nombre de diapos en choisissant celles qui font le mieux ressortir les enjeux et les analyses nouvelles ».</p> <p>Il n'y a pas de compte rendu pour ce Cotech.</p>
04/07/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ;Comités pilotage ; Préparation et retour sur copil 040707 (6 documents).	<p>Documents en vue de la préparation du Copil, d'un dossier de synthèse à rendre au Copil et d'un retour sur le Copil. Ce Copil a pour objectif de définir les éléments en phase 1 : « éléments clés du diagnostic et principaux enjeux ».</p> <p>(pas de précisions sur les destinataires et les destinataires des « avis », certainement de Rennes Métropole vers Secchi et/ou entre services interne de Rennes Métropole.)</p> <p>Suite à ce Copil, Rennes Métropole adresse une lettre à Secchi pour finaliser la phase 1 et passer à la phase 2.</p>
04/10/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités techniques ; CT2007 ; CT041007 (3 documents)	Comité technique où il est question de définir d'une manière définitive en vue du prochain comité de pilotage les enjeux liés aux échelles, le pré-programme qui en découle (objectif concret pour répondre aux enjeux) et les actions sur l'espace envisagée pour répondre au pré-programme.
04/10/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités techniques ; Compte-rendus ; CT 04-10-07.doc	Compte rendu du comité technique du 04/10/2007 précisant que le CT a visé a rendre compte des premiers éléments du pré-programme (def pré-programme « il s'agit de l'étape importante de validation de bases essentielles à la déclinaison des scénarios. Ces bases doivent être assez justifiées pour ne pas être remises en cause en phase scénarios »). Diverses question sont soulevées : mutation d'emprises ferroviaires, disposer au moins de 50 000 m2 de tertiaire (« masse critique »)...
18/10/2007	Rennes Métropole ; SNCF ; Secchi	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités techniques ; CT2007 ; CT 181007 (4 documents)	Amélioration du tableau de pré-programme (voir CT précédent) par les différents partenaires. 2 présentations : PTV sur les déplacements ; étude Secchi sur le volet urbain et les liaisons entre le PEM-territoire ; Métropole ; Ville ;Gares : développement de scénarios possibles avec comparaison dans d'autres villes.
23/11/2007	Rennes Métropole ; Secchi	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude	Comité technique qui a pour but de finaliser le pré-programme de l'étude avant sa validation en Copil. Il y a à la fois un volet sur le périmètre d'influence et d'intervention, les propriétés et disponibilités

		Secchi-Vigano ; Comités techniques ; CT2007 ; CT 231107 (4 dossiers, 15 documents au total).	foncières, sur le phasage des opérations jusqu'en 2025. Un autre volet est celui des résultats de l'étude PTV. Un autre reprend les scénarios à envisager et l'articulation PEM-Territoire, Ville (c'est en fait l'étude PTV et Effia)... (voir CT précédent). Le dernier volet comprend le pré-programme révisé par chacun des partenaires (tableau).
21/12/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités pilotage ; copil 21decembre07. doc	Compte rendu du copil avec 2 ordres du jour : « Validation du pré-programme d'aménagement du pôle d'échanges multimodal. Validation de la première phase d'étude et engagement de la 2 ^{ème} phase. » Au final, quelques modifications doivent être apportées au pré-programme (phasage, déplacements...). La phase 1 est tout de même validée, l'équipe peut alors passer à la phase 2 (scénarios).

1.5. « Les rendus » de la phase 1 (diagnostics enjeux et pré-programme).

Date	Concepteur	Type et intitulé du document	Explication synthétique
Du 04/07/2007, au 21/12/2007 (il manque le rapport intermédiaire du 05/09/2007)	Secchi, Effia, PTV, Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Rendus ; Phase 1 ; Rendus définitifs ; CP040707- diagnostic enjeux (2 dossiers, 4 documents)	2 Documents propres au Copil du 04/07/2007 présentant une synthèse du travail PTV sur les déplacements (17 p) et une présentation par Secchi de 68p qui répond à la phase 1 (diagnostic et enjeux) et qui fonde le pré-programme. Le rapport définitif de la phase 1 « diagnostic et enjeux » (107 p) est présenté le 12/12/2007 (je pense qu'il y a une erreur est qu'il est en réalité présenté le 21/12, lors du Copil), il sera modifié jusqu'en février 2008. Son plan est quasi identiques au pré programme (voir ci-dessous) mais avec un plan plus affiné (en Gares, PEM et Ville, PEM et Métropole, PEM et Territoire). Un document de remarques de Rennes Métropole (3 pages) critiquant le rapport au 05/09/2007 de la phase 1 « diagnostic et enjeux ». Document très intéressant qui interpelle soulève des interrogations sur le travail/le rôle/le diagnostic indépendant du bureau d'étude vis-à-vis de son commanditaire.
21/12/2007	Secchi ; Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Rendus ; Phase 1 ; Rendus définitifs ; CP211207- preprogramme (3 Dossiers, 10 documents)	3 dossiers dans le pré programme : <ul style="list-style-type: none"> • « Carto » qui définit le périmètre d'intervention avec les propriétés foncières de la ville, de la SnCF et de RFF sur celui-ci. Une autre carte avec les zones dites « sensibles et les points durs ». Une autre avec un périmètre et les îlots d'intervention phasés. Un graphique avec les étapes du projet. • 2 documents de présentation. Un document présenté par Rennes Métropole lors du Copil du 21/12/2007 avec le

			<p>calendrier de l'étude, les phases de maturation et les objectifs attendus. Un autre document présenté par Secchi de 80 p. ppt qui précise le diagnostic (phase 1), « formalise le pré-programme sous forme de tableau » et étudie des scénarios envisageables pour le PEM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dossier « pré-programme » avec 3 documents. Le pré programme définitif version pdf en 77 p. et présentation ppt. Et un « extrait » du pré programme en 5 diapos. Le pré programme est construit par une articulation d'échelles : <p>Préambule : Les grandes échéances temporelles Cartographie : périmètres PEM et gares (Noeud ferroviaire, Gare ferroviaire, Gare routière, Métro et bus urbain, Stationnement Gare et Ville, Loueurs, Dépose minute et Taxis, Deux roues et piétons, Livraisons, Informations aux voyageurs) PEM et Ville (Accessibilité urbaine, Hiérarchie viaire, Centralité du PEM, Un projet de mixité, Cartographies: Propriétés foncières, Disponibilités foncières) PEM, Métropole et Territoires (Les noeuds et les réseaux métropolitains, Relations territoriales)</p>
--	--	--	--

2. De la mise en scénario du diagnostic aux études complémentaires et pré-opérationnelles.

2.1. Le suivi de l'étude de Secchi à travers les comités techniques, ateliers thématiques et comités de pilotages (2008). Validation de la phase 2 et 3 de l'étude.

21/02/2008	Secchi.	PEM 2005-2008 ; Conduiteprojet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Comités techniques ; CT2008 ; CT 210208 (3 documents)	<p>Documents de 85pages définissant les scénarios du projet (phase2) autour de 3 axes : « 1.PEM et stratégies urbaines ; 2.accessibilité ; 3.emprises et fonctions ferroviaires ».</p> <p>1. : Pour le PEM, deux scénarios de passages envisagés : « inférieur » et « supérieur ». Toutefois un troisième scénario est possible intégrant une mixité de la réflexion des 2 scénarios précédents.</p> <p>Pour la réflexion urbaine 2 « stratégies » sont appuyées : traverser les rails (enjeu urbain) ou longer les rails (potentialités foncières, ex : Barcelone , mais l'étude « longitudinale » est fortement déconseillée par Secchi .). le scénario préconise alors la création de passerelles et de « bâtiments ponts ». Secchi présente des opérations urbaines potentielles mixtes, différenciées selon les secteurs. Les scénarios sont appuyés par des exemples de villes européennes.</p> <p>2. Au niveau de l'accessibilité, des</p>
------------	---------	---	--

			<p>scénarios au maximum et au minimum sont envisagés. La réflexion est d'abord de contraindre les VP au nord et favoriser le plateau piétonnier et TC jusqu'au PEM. Il convient ensuite de favoriser les flux des VP sur le sud en incitant le stationnement. L'approche favorisée est alors celle de boucles de desserte par coupures physique pour les VP, au nord comme au sud. Les stationnements au sud existant doivent être consolidés.</p> <p>3. Pour les emprises et fonctions ferroviaires, Secchi (étude Effia) pointe la nécessaire délocalisation de certaines activités liées au ferroviaire et l'adaptation des voies face à l'arrivée du TGV (étude SnCF)</p>
21/02/2008	Rennes Métropole	Compte rendu du CT du 21/02/2008	<p>Compte rendu de 6 pages du CT. Il résume à la fois la présentation de Secchi et rend compte des remarques faites par les partenaires</p> <p>Pour le passage inférieur et supérieur les partenaires ne sont pas fixés pour l'un des deux. Ils pointent des imprécisions et des paradoxes vis-à-vis des objectifs entourant ces 2 scénarios.</p> <p>Pour l'accessibilité, LePetit confirme la position de Secchi, A.Monnerie pointe lui une situation paradoxale entre plus de constructibilité et pas plus de surface de stationnement.</p> <p>Pour les emprises et fonctions ferroviaires, il est demandé à la Région, SnCF et Rff de travailler en coordination sur la mutabilité des secteurs ferroviaires.</p> <p>Il est alors question pour le prochain CT que Secchi travaille sur 3 choses : approfondir et développer chaque scénario avec les 3 thèmes, un 3eme scénario alternatif, un chiffrage et faisabilité pour chaque scénario.</p>
03/04/2008	Secchi	CT du 03/04/2008 (1 doc+2 « Draft »)	<p>Document de 83 pages qui approfondi les scénarios. Le document présenté s'avère assez technique, fait de nombreuses coupes et tracés.</p> <p>Les thèmes abordés sont le PEM, l'accessibilité et les stratégies urbaines.</p> <p>Les deux scénarios du PEM par un passage inférieur ou un passage supérieur sont largement approfondi et complété par des desseins techniques (ex : présence d'un centre commercial et d'un restaurant sur terrasse pour le scénario d'en bas), les équipements sécuritaires (douanes, polices...) prennent un place importante dans les projets.</p> <p>L'accessibilité urbaine se résume surtout à la contrainte des VP, à la circulation piétonne et TC, ainsi que le non conflit des usages aux abords du PEM. Différents scénarios sont ainsi envisagés pour un futur plan de circulation et de voirie, au nord et au sud, par rapport aux hypothèses du PEM (passage bas ou haut).</p> <p>Enfin au niveau de la « stratégie urbaine » est</p>

			présenté une réflexion sur les transports en commun, avec une nouvelle ligne suivant l'axe des gares, une étude sur la faisabilité d'un nouvel axe des gares et les possibilités de valorisation foncière.
08/04/2008	Rennes Métropole	CR du CT du 03/04/2008.	Document de 9pages rendant compte de la présentation faite par Secchi et des remarques soulevées par les partenaires lors de ce CT. Au niveau du premier thème abordé (PEM haut/bas) une première différence notable : La Sncf se positionne pour un PEM en haut (car trop de désavantages en bas : coût, exploitation, sécurité...), alors que Secchi pointe l'avantage de la lisibilité d'avoir un PEM en bas. Au niveau du PEM l'écoute et les interventions se font essentiellement au niveau de la Sncf. Les discussions autour l'accessibilité au PEM doivent déterminer quelle(s) rue(s) devra consentir à une augmentation de son trafic au sud, par répercussion à la réduction aux abords du PEM (surtout au nord). Les questions autour de la gare routière, de l'axe des gares, la prospective TER et la transformation du secteur petits ateliers et de la zone de débord du Fret sont aussi discutées. Il en ressort de ce CT que des ateliers thématiques doivent être organisés pour approfondir le travail avec les partenaires. Il faut également approfondir les différents scénarios et apporter des éléments de chiffrage.
16/04/2008	Partenaires ferroviaires et CG35	...Comités techniques ; Ateliers Thématiques ; réunion thématique 1 (2 documents de présentation)	Réunion thématique ayant pour thème les activités ferroviaires (l'aménagement autour du secteur des petits ateliers et axe des gares) et la gare routière et le quai TER. Deux scénarios sont proposés pour la GR et quai TER (« Gare routière et Quai TER le long des voies ferrées ou Quai TER situé entre la gare routière et les voies ferrées »). Pour l'axe des gares il est proposé de constituer une large partie à sa piétonisation et au TC.
17/04/2008	VDR, Secchi (Effia, PTV)...	Réunion thématique 2 (5 documents)	Réunion thématique sur l'accessibilité et flux de circulation. Décryptage et analyse des scénarios à travers les études et prospectives de déplacements, stratégies de contournement etc...
27/04/2008	SEMTCAR, Secchi, VDR (?)...	Réunion thématique 3 (2 documents)	3ème réunion thématique qui détermine l'emplacement et le positionnement (en termes de niveaux) de la future ligne B du métro qui peut être envisagé par rapport aux scénarios envisagés pour le PEM.
28/04/2008	Secchi, VDR...	Réunion de travail à part sur l'accessibilité (suite réunion thématique 2), 4 documents	Présentation des 3 scénarios de l'accessibilité et de l'impact sur l'organisation, la circulation et la saturation des voies urbaines.

		(fichier de présentation et plans de saturation)	
16/05/2008	Secchi	CT du 16/05/2008 (7 documents, dont 4 « draft »)	Un document de présentation de 73pages (version finale) qui modélise ce qui a « dans le PEM » suivant le scénario (en bas/en haut/alternatif), qui détermine l'accessibilité au PEM suivant le scénario (pour les 2lignes du métro, à partir des parvis du PEM, extension du parking sud et dépose minute, question de la gare routière et des quais Est) et qui détermine les scénarios de la stratégie urbaine à conduire (par rapport à l'accessibilité urbaine, en requalifiant l'axe des gares comme voie de TC et sur le plan de masse globale et la valorisation foncière possible).
30/05/2008	Rennes Métropole, Effia	Note sur la gare routière (correspond aussi à la réunion thématique du 17/04/2008)	Ce document (2 pages) définit le choix du scénario pour la gare routière. Le scénario 2, présenté lors de la réunion thématique du 17/04/2008 « rencontre le consensus des partenaires au regard des objectifs définis dans le préprogramme : intermodalité performante, respect des contraintes de la gare routière », avec cependant quelques modifications qui sont à apporter. Pour Rff le problème se pose dans la réserve (du foncier) ferroviaire. Lors du CT du 16/05/2008, le problème se pose sur la question de la voie (TER) qui se veut « traversante »
06/06/2008	Secchi	CT du 06/06/2008 (11 documents dont 5 «draft » et fichiers dwg ne pouvant être ouvert).	Comité technique qui récapitule les points forts, les points faibles des deux scénarios envisagés pour le PEM (suite au travail fait par les partenaires). Il tend aussi à montrer les travaux (démolition et construction) envisagés pour chaque scénario et établit le phasage et l'enveloppe financière nécessaire pour ces derniers. (pour indication le PEM avec passage par le haut demande une enveloppe d'environ 200 millions, celui du bas 270 millions d'euros). Le CT pose aussi le problème de la gare routière et propose des variantes au scénario 2 envisagé, travail sur l'axe des gares et donne enfin les éléments pour préparer le comité de pilotage à venir.

20/06/2008	Tous les partenaires et Secchi.	<p>Comités pilotage ; CP200608. 16 documents + 3 dossiers annexes de documents diffusés (3 docs), présentés (3+3 docs) et de retours (14+6 docs) sur le Copil.</p>	<p>Ce Comité de pilotage a donné lieu à de nombreux documents. L'objectif en soi de ce Copil est en fait de finaliser la phase 2 en suggérant le scénario souhaité pour le futur PEM. Bien que aucun document ne mentionne à cette date la préférence, le scénario du « Haut » est oralement convenu. (« Ces principes ont amené le Comité de pilotage à retenir un des deux scénarios, c'est à dire à privilégier l'intermodalité optimale ou bien une bonne insertion urbaine au sud et des aspects économiques plus favorables. Il est évident que le choix n'est pas facile, parce que s'il est vrai que à terme le scénario qui privilégie l'intermodalité est préférable, il est aussi nécessaire de donner une réponse immédiate au développement du trafic voyageur d'ici à 2025. Ce qui nous préoccupe est le fait qu'il s'agit de choix partiellement irréversibles. En regard de cette analyse multicritères, le comité de pilotage du 20 juin 2008 a validé le choix du scénario en haut »¹²).</p> <p>D'après un document de la DGST de VDR, D.delaveau souhaite « échanger puis de</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ valider les accords ○ faire les choix sur les options qui fondent les scénarios. <p>Il serait bien que l'on puisse aujourd'hui faire ces choix et passer à la phase 3 de l'étude : Finalisation du scénario retenu.»</p> <p>Des divergences ultérieures sont mentionnées entre partenaires ferroviaires et urbains (VDR et RM) au niveau de l'accessibilité (les partenaires ferroviaires demande une liaison Est-Ouest entre Alma et St Helier, ce qui va à l'encontre du pré programme et des avis de VDR et RM (« nouvel axe de transit défavorable au bon fonctionnement du PEM »), tout comme pour le maintien d'un stationnement au nord.</p> <p>Il est aussi bien précisé quel que soit le projet de PEM retenue, cela n'entrave en rien le projet urbain. Celui devra d'ailleurs se faire au plus vite sur du foncier disponible « pour accompagner l'arrivée de la LGV ».</p>
09/07/2008	Secchi/PTV	<p>Comités techniques ; CT2008 ; CT090708 (1 doc)</p>	<p>Un document de présentation spécifique sur l'accessibilité et le stationnement pour convenir au choix de scénario (4 scénarios possibles pour l'accessibilité).</p>

¹² Rendus définitifs de la phase 3 de l'étude Secchi , conclusion du chapitre « scénario », page 52, le 19/03/2009.

15/07/2008	Rennes Métropole	Comités techniques ; Compte-rendus ; « relevé de conclusions du CT du 09/07/2008 »	<p>Compte rendu de 6 pages du Copil et Cotech précédent. Il mentionne que « les membres du Comité de Pilotage ont arrêté le scénario haut considérant que les éléments étudiés étaient suffisant pour prendre une décision et qu'il n'était pas utile d'aller trop dans chacune des deux hypothèses contrastées ». L'objectif du CT est l'« approfondissement du scénario en haut et finalisation du projet de pôle, sachant que certains éléments non approfondis en phase 2 le seront en phase 3.</p> <p>Présentation par PTV France des études réalisées sur l'accessibilité au pôle afin de répondre aux questions ».</p> <p>Suite à de nombreuses imprécisions de la phase 2 du scénario choisi, des réunions thématiques sont planifiées (questions d'intermodalité et de flux :acteurs ferroviaires; questions de « sécurité et sureté publique ».</p> <p>Il est rappelé que pour bénéficier des subventions prévues par le CPER, « il conviendra d'avoir finalisé l'étude préalable d'ici début 2009, en vue d'élaborer un contrat de pôle ».</p> <p>Pour les questions d'accessibilité urbaine, « le scénario D est considéré comme optimal au regard des paramètres étudiés (évolution du trafic, saturation des voies, capacité des carrefours), avec des approfondissements à réaliser en phase 3 ».</p>
18/09/2008	Partenaires ferroviaires	Ateliers thématiques ; atelier questions ferroviaires (3 docs).	<p>Questions soulevées par les partenaires ferroviaires pour des demandes de précisions propres à l'accès au PEM, à l'inter modalité, de « benchmarking » face à l'ouverture du PEM à la concurrence , PMR, phasage des travaux(6 questions au final)...pour les soumettent au bureau d'étude.</p> <p>Demandes de précision sur la programmation urbaine (crainte que l'enjeu urbain vienne perturber le développement du PEM).</p>

22/09/2008	Rennes métropole	Compte rendus de l'atelier thématique questions ferroviaires et questions de sûreté sécurité.	<p>Compte rendu de 5 pages des deux réunions thématiques précédentes du 18/09/2008. Les partenaires ferroviaires demandent des études précises sur les flux et capacité poids lourds, le dimensionnement du sous terrain (demande d'élargissement par les partenaires ferroviaires), insistent sur la prise en compte des PMR, étudient avec l'équipe le phasage des travaux par rapport à « 2 événements clés » : arrivée de la LGV et seconde ligne de métro. L'équipe fait des ajustements pour le hall commun du PEM correspondant aux réflexions des partenaires ferroviaires (niveau 30 et 26).</p> <p>Au niveau des questions de sécurité (absence des pompiers), une étude autour du PEM doit être lancée sur un rayon de 200m autour du BV. Egalement une sur le projet d'aménagement, dépassant plus de 100 000m² shon.</p> <p>A noter que pour les lignes internationales, un dispositif de sécurité pour filtrer et contrôler les voyageurs est susceptible d'être mis en place de « type aéroport » (portiques...). A prévoir également la création de 3 salles distinctes pour les fouilles de voyageurs.</p>
08/10/2008	Secchi	CT du 08/10/2008 (2 docs)	<p>1 document de 75 pages approfondissant à la fois le projet urbain et le scénario du PEM retenu. Pour le projet urbain différentes hypothèses sont ainsi développées pour un total de shon sur le périmètre opérationnel de 20-30 000 m² logements ; 50-70 000 m² bureaux ; 3-15 000 m² commerces nouveaux. Les précisions sont spécialement apportées aux emplacements aux abords de la gare sud (îlot Quineleu, Féval). Les précisions sur le PEM tendent à préciser les interrogations soumises par les partenaires ferroviaires.</p>
20/11/2008	Secchi	CT2008 ; CT201108 (3docs)	<p>Document définitif de 94 pages. Répond à la phase 3 d'approfondissement du scénario retenu. Il tend à présenter le bâtiment voyageurs et flux internes (le parvis Nord le parvis Sud, le parking Sud et sur la Dalle), les déplacements (« Vérification du fonctionnement du scénario d'accessibilité VP/TC proposé (scénario D) » et le projet urbain global (sur secteur gare, petits ateliers Solférino).</p> <p>Il en ressort pour ce dernier un accroissement des m² shon disponible par rapport au pré programme (157 000 au lieu de 115 000 prévus initialement, à cause de l'évolution de la surface en logements et commerces).</p>
04/12/2008	Secchi	CT2008 ; CT041208 . 2dossiers : coût et présentation. Coût : 8	<p>Le dossier « coût » propose un panel de documents qui fixent les coûts de la réalisation du nouveau PEM par phase (3 au total) hors opération urbaine et ferroviaire (ex : voies et quais supplémentaires). On en ressort pour un</p>

		documents. Présentation : 5 documents.	<p>coût total de 245 millions HT et 326 millions HT avec « aléas et honoraires ».</p> <p>Le dossier « présentation » donne lieu a un récapitulatif et fait le lien entre les travaux du programme PEM et les travaux pour l'ouvrage urbain, dans le phasage prévu. Il présente aussi les maîtres d'ouvrages par secteurs des futures opérations. Il donne enfin le cout total de l'opération PEM. A noter que dans le document sur l'ouvrage urbain, le total des logements en m2 est supérieur à celui du total du tertiaire, tout secteurs confondus (68 000 contre 67 000 m2).</p>
19/12/2008	Secchi , RM	Comités pilotage ; comité de pilotage 191208 (7 dossiers différents)	<p>Comité de pilotage très important en vue de la validation du programme. Doit aussi déterminer la proposition de phasage et l'approche économique du projet PEM.</p> <p>La phase 3 de l'étude Secchi est synthétisée sous forme de tableau, elle sera validée à la fin du Copil.</p> <p>La région souhaite une étude de la valorisation foncière menée par l'Etat, permettant d'analyser le montage financier et de percevoir les recettes à dégager (indispensable pour la région).</p> <p>RFF demande les détails entre « produits et charges » et un phasage à court terme.</p> <p>La SNCF se dit « très attaché » au projet et demande des études approfondies sur le phasage pour que le projet accompagne l'arrivée de la LGV.</p> <p>Le CG demande « des arrêts mutualisés sur la place de la gare ».</p> <p>L'Etat demande une étude économique globale sur le projet (dépenses et recettes) ainsi qu'une coordination en vue d'un futur contrat de pôle, ce qui demande que les « acteurs se positionnent dans le partenariat ».</p> <p>RM donne l'objectif de signer un contrat de pole d'ici la fin de l'année 2009 et que tous les acteurs doivent etre d'accord sur le projet PEM et urbain.</p> <p>Suite à donner pour RM : « 1 - Poursuite du travail technique en vue de finaliser le Contrat de Pôle partenarial définissant plus précisément - Les périmètres de maitrise d'ouvrage et leur coordination. - L'économie globale du projet intégrant les potentiels de valorisation foncière, commerciale, tertiaire et logements. - Les partenariats financiers et les montages d'opération. 2 - 1er trimestre 2009 : Lancement des études complémentaires à l'étude de programmation du PEM : Etude des flux internes au PEM (SNCF) Etude de stationnement (SNCF) Etude d'exploitation ferroviaire (RFF) - financement CPER</p>

			<p>Etude partenariale de sureté et de Sécurité Publique (coordonnateur SNCF)</p> <p>Etudes de développement commercial du site de la gare avec un volet gare piloté par SNCF et un volet urbain piloté par Rennes Métropole</p> <p>Etudes de déplacements-accessibilité (Ville de Rennes)</p> <p>3 - Mi 2009 : Engagement des premières études pré opérationnelles de mise en œuvre du projet global</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes pré opérationnelles PEM (pilote SNCF) - Etudes pré opérationnelles de ZAC (projet urbain) <p>4 - fin 2009 : Analyse croisée de l'économie globale du projet, rédaction et signature du contrat de pôle »</p> <p>Conclusions du Copil :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Validation du programme fonctionnel du scénario retenu (tableau de synthèse) 2- Validation du phasage prévisionnel du projet de PEM 3- A partir de la validation du programme et du phasage, d'engagement de la poursuite du travail du comité technique dans : <p>la mise en œuvre d'études complémentaires, la formalisation du Contrat de Pôle.</p>
--	--	--	--

2.2. Les différents rendus au cours de l'étude Secchi en phase 2 et 3 et les rendus finaux.

20/06/2008	Secchi, Rennes Métropole	Rendus ; Phase 2 ; Rendus d'étape (9 fichiers, dont 4 non ouvrables)	Les rendus d'étape de la phase 2 de l'étude Secchi et leurs nécessaires modifications mentionnées par Rennes Métropole, dépendant des différentes remarques des partenaires en Copil et en Cotech, de correction de fautes, d'une plus grande visibilité des choix stratégiques (ex : « préciser de manière claire que <u>le scénario en haut est retenu</u> par les partenaires »)
25/11/2008 et 06/01/2009	Secchi	Rendu définitif de la phase 2. (2 docs)	2 documents de 106 pages chacun (il s sont identiques, il y a sûrement des modifications apportées au doc le plus récent mais je ne sais où exactement.), définissant principalement le choix des scénarios retenus autour du « bâtiment voyageurs, de la gare routière et réserve ferroviaire Est, synthèse économique, accessibilité, axe des gares, programme urbains ».
19/03/2009	Secchi	Rendus d'étape de la phase 3 (3 fichiers)	3 fichiers formant les 5 chapitres de la phase 3. Le premier document (177 pages) revisite la phase 1 : diagnostic et enjeux et « pré programme » (chap 1 et 2). Le document 2 (136 pages) revisite la phase 2 des scénarios et le « pré projet » (« pré projet essaie de détecter tous les problèmes envisagés lors du diagnostic et du pré programme et de leur donner une

			solution qui, tenant compte du scénario retenu, soit au même temps fonctionnelle et architecturale ». avec le chiffrage et le phasage. Le troisième document (77 pages) présente les fichiers annexes avec des comparaisons européennes, des propositions sur la maîtrise d'ouvrage en phase 2, les scénarios d'accessibilité et de circulation, la desserte des TC sur l'axe des gares, tableau de synthèse de maîtrise d'ouvrage en phase 3.
12/02/2009	Secchi	Endu définitif de la phase 3.	Fichier non ouvert, demande le logiciel google sketchup.
20/05/2009	Secchi	Rendus ; RAPPORT PEM FINAL (5 fichiers/1 par chapitre)	Rapport final de l'étude Secchi pour un total de 386 pages. (chap 1 :84 pages, chap2 : 90 pages, chap 3 : 52 pages, chap 4 : 84 pages, chap 5 : 76 pages.) Important, à consulter et à reconsulter.

2.3 Les documents rendant compte de « la stratégie opérationnelle ».

09/12/2008	Rennes Métropole	Suivi étude Secchi-Vigano ; stratégie opérationnelle ; Organisation MO ZAC Gare.	<p>Compte rendu de 2 pages d'une réunion entre services de la ville de Rennes et RM. (avec Maire, Président de Rennes Métropole ; Adjoint au Maire de Rennes, délégué à l'urbanisme ; Vice Président de Rennes Métropole ; Directeur de Cabinet ; DGS Ville de Rennes ; DGS Rennes Métropole ; DGST Rennes Métropole ; Ville de Rennes – DGST).</p> <p>La réunion vise à cloturer la zac Quineleu Gare Sud pour en créer une nouvelle au vue de l'étude Secchi. RM est amené à prendre la compétence de la nouvelle zac « Décision: M. Le Maire indique qu'il proposera au Conseil Communautaire la prise d'une compétence nouvelle: Aménagement du secteur de la gare (libellé provisoire). La ville doit donc « cloturer » l'étude de la zac Quineleu Gare Sud et RM racheter le foncier détenu par la ville sur ce périmètre (6.5Me).</p> <p>Le périmètre de la nouvelle zac englobera le pont St Hélier jusqu'à Alma, en passant par le secteur des petits ateliers (au minimum).</p> <p>L'aménagement se fera par concession car « l'intérêt d'une concession est de permettre de donner davantage de visibilité internationale à l'opération, ce qui est l'ambition des élus. Une consultation d'opérateur sera donc engagée. L'opérateur devra dispose d'un réseau de commercialisateurs capables de convaincre une clientèle européenne. »</p> <p>Pour Rennes Métropole (ne) disposant pas (des moyens internes), il est décidé de mettre à disposition de Rennes Métropole du personnel municipal qualifié (quotité à déterminer). Cette phase en régie devra permettre:</p> <p>- de créer la nouvelle ZAC</p>
------------	------------------	--	--

			<p>- de désigner un urbaniste d'opération via un marché de type "accord cadre" (pas de concours, vu les acquis de l'étude Secchi).</p> <p>- d'avancer le plus possible sur les études de réalisation</p> <p>Le maire demande un phasage « beaucoup moins long » (agenda politique ?).</p> <p>Il annonce un prospect demandant 15000m² de Shon tertiaire « au plus près de la gare »(pour l'arrivée de la LGV). Il est demandé de répondre favorablement à sa demande en étudiant les possibilités sur l'îlot Féval. (je pense en fait qu'il s'agissait de l'Ets Yves Rocher...).</p> <p><u>La décision de clôturer la ZAC Quineleu gare sud et d'en ouvrir une nouvelle plus large est prise à cette date : Eurorennes est née. (?)</u></p>
02/07/2008	Algoé (bureau d'étude)	Suivi étude Secchi-Vigano ; stratégie opérationnelle ; Lettre Algoé Méthodo PEM.	Document (4 pages) provenant d'une société de conseil en management (Algoé) qui conseille de tenir la « bonne méthode » à mettre en place pour que le « partenariat » puisse aboutir. « Pôles d'Échanges Multimodaux : faire converger les objectifs des acteurs du transport et de l'aménagement du territoire ».

3. Les documents transversaux du projet.

3.1. Les réunions de travail et leurs compte-rendus.

22/06/2006	Rennes Métropole	Réunion technique d'échange « Gare de Rennes » du mardi 18 avril 2006 à Rennes	Première rencontre entre les partenaires (?) qui précisent l'enjeu du secteur en termes ferroviaire et d'intermodalité (PEM), devant être porté par tous. Pose alors la question de la démarche à suivre (cahier des charges coordonné par RM pour une étude de pré programme).
08/03/2007	Rennes Métropole	PEM 2005-2008 ; Conduite projet ; Suivi étude Secchi-Vigano ; Réunions de travail ; réunion calage méthode : Ordre du jour détaillé. « Réunion de calage de la méthode »	Document qui détermine le « calage de la méthode » pour l'Etude Secchi. Il présente l'équipe Secchi mais surtout détermine « Le déroulement de l'étude, rythme des réunions, méthode et organisation » durant les 3 phases de l'étude. Seule la méthode de la phase 1 est un peu explicitée avec de l'immersion, rencontres bilatérales et thématiques avec les partenaires », chaque partenaire a ainsi un rôle spécifique auprès de Secchi pour la phase du diagnostic.
06/06/2007	Rennes	Réunions de travail ;	Compte rendu de la réunion de travail entre

	Métropole	Compte-rendus ; « Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion de travail du 6 juin 2007 »	bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Présentation des premiers éléments de diagnostic; Retour général sur les échanges bilatéraux, questions/réponses ». RM demande de définir le diagnostic en 4 échelles (« du grand territoire au micro ») reprenant à chaque fois l'enjeu urbain, ferroviaire et de déplacements.
31/01/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion de travail du 31 janvier 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Présentation de la première trame de scénarios d'aménagement du PEM et calage de la méthodologie de construction des scénarios ». Présentation à RM des familles de scénarios (supérieur, inférieur, possibilités de mixité) pour le futur PEM (avec interrogation avec la 2eme ligne de métro pour le passage inférieur), pour le plan d'accessibilité au PEM et de circulation sur 2 approches de l'intermodalité (élargies et restreintes), et pour la programmation urbaine et la mutation du foncier disponible (terrains ferroviaires et terrains maîtrisés par la collectivité) Petite note : « Deux emprises restent délicates : - L'EIMB ou les grands ateliers au sud des voies : il n'est pas possible de développer de scénarios sur cette emprise au vu de son enjeu économique et social; - La prison (notamment emprise nord de bureaux et logements): une rencontre avec le ministère de la justice pourra être envisagée mais pas avant les élections (municipales ?). Dans tous les cas, les <u>scénarios seront phasés</u> ce qui permettra de temporiser les réactions des partenaires notamment ferroviaires. »
21/02/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion de travail du 21 février 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Sur la base du pré-programme, présentation de la première trame de scénarios intégrant des propositions en terme : d'aménagement et fonctionnement du PEM, d'accessibilité par les différents modes de transport, de programmation urbaine et d'évolution des emprises foncières. Présentation à RM des différents scénarios développés des 3 thèmes présentés à la réunion de travail précédente. L'objectif est que RM soit mis au courant des avancées avant le CT prévu le même jour.
18/03/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion de travail du 13 mars	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Approfondissement des trois thèmes

		2008 »	en vue de la définition des scénarios ». Document avec beaucoup de commentaires et d'explicitation des enjeux autour du projet urbain, trop long pour synthèse, à reprendre.
03/04/2008	Rennes Métropole	Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion de travail du 3 avril 2008	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia) et RM (techniciens) (+A.Monnerie VDR), avec pour « Ordres du jour :- Approfondissement des trois thèmes en vue de la définition des scénarios, Préparation du comité technique. La réunion a en fait en grande partie tournée autour des questions liées à l'accessibilité (coté nord, coté sud, axe des gares, dépendant des différents scénarios) et dans une moindre mesure sur les valorisations foncières.
17/04/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion thématique 1 du 17 avril 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre tous les partenaires ferroviaires + RM et bureau d'étude, avec pour « Ordres du jour : Réunion de travail sur les évolutions des activités ferroviaires et de la gare routière. Approfondissement des scénarios au regard des contraintes ferroviaires (pôle TER, poste de régulation...). Approfondissement de l'évolution de la gare routière. Les partenaires tentent de résoudre des questions techniques au niveau de la gare routière, de la salle intermodale et de l'axe des gares. Chacun essaye d'expliquer ses contraintes au regard des objectifs.
18/04/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion thématique 2 du 18 avril 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia), VDR et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Réunion de travail sur les évolutions du plan de circulation liées à l'accessibilité du Pôle d'Echanges Multimodal et le stationnement. Différents dialogues et de mises au point autour de ces questions d'accessibilité ont lieu pour trouver la meilleure solution dans les schémas d'accessibilité.
28/04/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes Réunion thématique 3 du 28 avril 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi), la SEMTCAR (le métro) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Réunion de travail concernant le métro et l'implantation de la station ligne b à la gare. »
30/10/2008	Rennes Métropole	« Etude Pôle d'échanges Gare de Rennes - Projet Urbain Réunion de travail interne du 30 octobre 2008 »	Compte rendu de la réunion de travail entre bureaux d'étude (Secchi, PTV, Effia), VDR, Mr Brard (architecte conseil) et RM (techniciens), avec pour « Ordres du jour : Analyse conjointe des propositions de projet urbain par la Direction de l'Aménagement et de l'urbanisme et le service des études urbaines ». Réunion qui se base sur 3 documents fonciers (au même emplacement que le CR). Elle essaye de déterminer l'avenir des secteurs compris dans le projet urbain (secteurs gares :

			avec l'avenir de la prison et son articulation avec le reste, Solférino, petits ateliers).
06/11/2008	Rennes Métropole	« PEM Gare de Rennes - Réunion de travail Flux Internes du 06 Novembre 2008 » et « PEM Gare de Rennes Bâtiment Voyageurs Réunion de travail SDIS du 06 Novembre 2008 »	<p>2 compte-rendus de réunions, le même jour.</p> <p>La première réunion rassemble les partenaires (sauf Etat et CG) + Bureaux d'études. Elle a pour « ordre du jour : Analyse des flux internes projet de BV et Impacts sur le souterrain et son accessibilité ». Elle questionne des questions techniques d'évacuation maximale des flux et pose les nécessaires implantations de matériels (escaliers, ascenseurs...). L'« Objectif des partenaires ferroviaires : évacuer le plus rapidement possible les quais sans toucher à l'infrastructure ». 3 documents sur l'étude des flux et des déplacements accompagnent cette réunion.</p> <p>La seconde réunion rassemble les bureaux d'études, la ville, RM, la Sncf, la SEMTCAR et la SDIS (les pompiers). Elle pose également des questions techniques autour de la sécurité des lieux. L'ordre du jour est l'« Analyse du projet de BV (bâtiment voyageurs) en regard de la réglementation ERP (établissement recevant du public) ». Beaucoup de modifications sont ainsi à apporter au regard du projet défini par Secchi.</p>
12/11/2008	Rennes Métropole	PEM Gare de Rennes - Réunion de travail Phasage du 12 Novembre 2008	<p>Réunion partenariale pour organiser le phasage du PEM (via diagramme de Gantt...) réunissant tous les partenaires, et qui a pour « ordre du jour : « Ordre du jour : Première proposition de phasage du projet de PEM suite aux échanges avec les partenaires du 12/11 complétés des questions et avis précisés à posteriori ». 3 phases sont donc identifiées autour du PEM :</p> <p>« 1^{ère} phase (objectif livraison horizon LGV-2014 ?) : Extension de la dalle haute et mise en œuvre de l'accessibilité sud</p> <p>2^{ème} phase (2014 -2016 ? objectif livraison génie civil métro b ?): Extension du souterrain – liaison intermodale avec le métro</p> <p>3^{ème} phase – phase finale (objectif livraison 2018 = mise en service ligne b ?) : livraison du parvis nord, Hall commun, couverture verrière, gare routière</p> <p><i>RM et VDR proposent également un phasage autour du projet urbain avec en : Phase 1 îlot Féval (2014-2015), phase 2 îlot Quineleu (dès l'achèvement de la dalle), phase 3 îlots Beaumont, Blériot, trigone, Solférino, axe des gares (« phasage à préciser »).</i></p>

3.2. Les réunions de travail sans comptes-rendus.

06/03/2008	Effia	Réunions de travail ; 080313 ; 080306_ex EFFIA	Dossier comprenant 8 documents (7 pdf, 1 xls). 5 documents « localisent les besoins » par rapport aux secteurs existants et leur composition actuelle : identifie la propriété foncière, les activités et bâtiments actuels, la surface et les besoins pour le projet accompagné d'un plan de restructuration fonctionnelle des parcelles. 1 document pose la question d'installation du quai TER (à l'est ou au sud) et les avantages en termes de desserte du territoire. 1 document pose la fréquence des trains TGV et TER ainsi que leur itinéraire (en incluant l'offre péri urbaine du TER). Enfin, 1 document (xls) calcul le chiffre d'affaire de la valorisation foncière possible pour le logement pour le total des parcelles du projet urbain propriété RFF et SNCF. La valorisation foncière sous périmètre Snf et RFF et estimée à 120 millions d'euros . (une modification du document a été apportée très récemment, effacement de données ?). Une autre partie du document calcul le coût du bâtiment voyageurs, gare routière et parkings prévus.
13/03/2008	Secchi	Réunions de travail ; 080313 ; 080313 studio	2 documents. Présentation de Secchi des premières maquettes du projet.
21/03/2008	PTV	Réunions de travail ; 080313	2 documents. 1 document de 18 pages qui est l'étude de PTV pour une nouvelle ligne de TC (suburbaine et interurbaine) sur l'axe des gares (de la gare, voire de la Courrouze, à Beaulieu. Etude de faisabilité par rapport au temps de parcours, comparé à république, et la densité de fréquentation attendue de cette nouvelle ligne (avec la croissance démographique sur la plaine de Baud, via le projet de zac). 1 document image met en relation une possible futur ligne TC suburbaine avec les 2 lignes de métro et 2 lignes de TC interurbain sur le même tronçon (axe des gares).
10/06/2008	Rennes Métropole	Réunions de travail ; 080610_point Delaveau	Documents propres à la présentation de D.Delaveau pour le Copil du 20/06/2008. 5 documents. 2 document ppt pour la présentation de D.Delaveau. 3 docs sous formes de tableau récapitulatif des avantages et inconvénients des scénarios en vue du choix d'un d'entre eux

			au Copil .
13/06/2008	Rennes Métropole ; VDR	Réunions de travail ; 080613_élus VdR	Document de 30 pages, présenté aux (fraîchement élus, car élection moins de 2 mois avant) élus de la ville de Rennes faisant état du partenariat et de l'avancée de l'étude de Secchi en vue du Copil du 20/06 et du choix des scénarios. (une présentation quasi similaire est faite à ou par Couet).
04/09/2008	Secchi	Réunions de travail ; 080904	1 document (5 pages) qui est un premier jet des esquisse du projet PEM. 1 document (1page) qui pose la question du trafic sur le carrefour rue Pierre Martin, St Hélier.
02/10/2008	Secchi, Effia	Réunions de travail ; 081002	2 documents par rapport au scénario du PEM retenu et par rapport au projet urbain prévu. 1 dossier (avec plusieurs documents), étude Effia, faisant état des « dégagements » nécessaires (escaliers, ascenseurs...) autour du projet de PEM.
14/04/2008	Rennes Métropole	Réunions de travail ; Préparation réunions	1 doc avec questions de RM adressées aux bureaux d'études afin de préparer la réunion thématique. 1 autre doc présentant l'élargissement du plateau piétonnier et le contournement du transit.

3.4. Le dossier de « Notes ».

13/04/2007	Rennes Métropole, VDR	Notes ; « Pôle d'échanges de la gare de Rennes et centre d'affaires ».	Document qui vise à expliquer pourquoi il est nécessaire de faire un centre d'affaire autour du PEM et d'accompagner cela dans une politique plus large entre des fonctions mixtes et une accessibilité privilégiant les modes doux, TC. Il vise en fait à légitimer les politiques menées en regard d'une nouvelle centralité et de la dynamique économique...
22/02/2008	VDR	Note, « note Maire stationnement ».	Note du maire (Hedmond Hervé) via son service d'urbanisme précisant le besoin de création de places de stationnement au sud de la gare.
2008	Rennes Métropole	« Points modif pré programme »	Présente quelques modifications qu'il y a eu lieu sur le pré programme.
27/03/2008	RM, VDR	« Notes entretien avec Noël PHILIPPE et Eric DISERBEAU – 27 mars 2008 »	Entretiens autour des questions de la nouvelle ligne TC sur l'axe des gares, de l'avenir de république comme lieu noeudal et du futur PEM dans le réseau de transport urbain.
15/01/2009	RM, VDR	« Vœux du président »	Présentation rapide et perspective des études pour l'année 2009 par D.Delaveau.
10/07/2008	VDR, RM	« DIA 17(déclaration d'intention d'aliéner) rue Blériot »	Dossier (avec docs note+images). Note sur les terrains à acquérir autour du PEM et le foncier pour projet urbain.

3.5. Autres documents de présentation déjà mentionnés et repris pour des rencontres Rennes Métropoles intra et bilatérales.

- Rencontre avec le GCPU
- Commission transport
- Commission aménagement
- Conseil de quartier
- Rencontre GTADD
- Rencontre RFF
- Rencontre Delaveau-Pepy
-

3.6. Fiche du 15 Juin 2009.

4. Les études pré-opérationnelles.

4.1 Dossier « Etude pré-op' initiale ».

4.2. Dossier « étude pré-op' ».

4.3. Dossier « Avenant 2 ».

5. Le choix de l'urbaniste de la ZAC

09/10/2009	FGP	Offres 091009 ; FGP	2 documents présents : bordereau de prix et note méthodologique (seulement 5 pages...).
09/10/2009	Marguerit	Offres 091009 ; Marguerit	5 Documents avec bordereau de prix, note d'intention et méthodologique (de 59 pages).
09/10/2009	Studio (Secchi)	Offres 091009 ; Studio 9	5 documents 5 Documents avec structuration de l'équipe, bordereau de prix, note d'intention et méthodologique (18 pages).
	RM	« Analyse critère économique »	Tableau xls rendant compte du coût total de la prestation fournie par les bureaux d'études sur les 3 volets du projet urbain (constitution du dossier de ZAC, suivi urbanistique et architectural de la ZAC, mission et maîtrise d'oeuvre). Studio est le moins cher, suivi par FGP (+8%) et Marguerit (+18%).
	RM	« Tableau de synthèse d'analyse des offres du 09/10/2009 »	4 critères : Note d'intention, note méthodologique, structuration de l'équipe, offre financière (noté sur 5 pour chacun). Secchi reçoit la note de 17 : 1 ^{er} . FGP reçoit la note de 16 (au regard de l'offre financière). Marguerit reçoit la note de 14. N.B : une dernière phrase concernant l'analyse de FGP : « Le concept de "paysage construit" a perdu de sa force du fait de l'impossibilité de construire au-dessus des rails »...
24/11/2009	RM	« Projet d'analyse des offres »	« Coup de théâtre »... FGP sort premier de cette analyse et est confirmé comme

			urbaniste de la ZAC Eurorennes. (Secchi a perdu 1 point sur la structuration de l'équipe, FGP en a gagné 1 sur sa note d'intention par rapport à l'analyse précédente). Pourquoi ce revirement de situation ?
--	--	--	---

Annexe 3. Comptes-rendus analytiques des réunions suivies dans le cadre de l'élaboration du projet de Pole d'Echange Multimodal (P.E.M.)

1. Comités techniques (CoTech) P.E.M.	116
1.1. Comité Technique PEM du 7 avril 2011	116
1.2. Comité technique PEM du 13 mai 2011.....	118
1.4. Comité Technique PEM du 7 juin 2011.....	121
1.5. Comité technique PEM du 23 juin 2011	123
1.6. Comité technique PEM du 13 septembre 2011	125
1.7. Comité technique PEM du 27 septembre 2011	125
1.8. Comité Technique PEM du 11 octobre 2011	127
1.9 Comité technique PEM du 15 novembre 2011	129
1.10. Comité technique du 12 décembre 2011.....	130
1.11 Comité technique PEM du 9 février 2012	131
1.12. Comité technique PEM du 3 janvier 2012.....	131
1.13. Comité technique PEM du 14 février 2012.....	132
1.14. Comité technique du 12 mars 2012.....	133
1.15. Comité technique du 9 mai 2012	134
1.16. Comité technique PEM du 1 juin 2012	135
2. Comités de Pilotage PEM	135
2.1. Comité de Pilotage PEM du 27 juin 2011	135
3. Equipe Projet EuroRennes.....	138
3.1. Revue Projet EuroRennes - 31 mai 2011	138
3.2. Revue projet EuroRennes – 23 huijn 2011.....	142
3.3. Equipe projet – 27 septembre 2011.....	144
3.4. Equipe Projet, 22 novembre 2011	145
3.5. Equipe Projet – 7 février 2012	146
3.6. Equipe Projet, 6 mars 2013	146
3.7. Equipe Projet 26 juin 2012	146
4. Comités de pilotage EuroRennes.....	147
4.1. Comité de pilotage EuroRennes du 17 juin 2011	147
4.2. Comité de pilotage EuroRennes du 1 juillet 2011	149
4.3. Comité de Pilotage EuroRennes du 23 septembre 2011	153
5. Ateliers participatifs	157
5.1. Atelier « Gare et attractivité économique du territoire » du 22 septembre 2011	157

1. Comités techniques (CoTech) P.E.M.

1.1. Comité Technique PEM du 7 avril 2011

Lieu : Rennes Métropole

Représentés : Rennes métropole, DREAL, SEMTCAR, Région Bretagne, Gares & Connexions, SPLA Territoires

Olivier Schoentes commence par restituer la teneur de la dernière réunion entre Rennes Métropole, Gare et Connexions et RFF, où étaient notamment présents Daniel Delaveau, président de Rennes Métropole, et Sophie Boissard, directrice générale de Gares et Connexions. La discorde porte notamment sur la **diminution globale du budget de la ZAC Eurorennes, de 115 à 90 millions d'euros**. Les nouvelles esquisses livrées par Gares et Connexions remettent en question un certains nombres de partis d'aménagement du paysage construit, dont la continuité paysagère au nord de la gare, qui viennent remettre en question la perception de la gare dans le tissu urbain. Conséquemment à ce désaccord, le comité de pilotage prévu le 19 avril se voit reporté au mois de juin.

Rennes Métropole réaffirme les orientations urbaines développées depuis 14 mois, tout en prenant bien acte de la nécessité de réaliser des économies. AB répète qu'il serait regrettable de se replier sur un projet « capacitaire », recentré sur la gare et l'unique gestion des flux de voyageurs. G&C est d'accord sur le principe, ce serait là « un échec terrible ».

Le projet a déjà connu des évolutions significatives depuis 2010, avec un certain nombre de renoncements (comme l'aménagement d'un espace public sur la gare). Pour AB, les révisions ont touché leurs limites, le reste est enjeu de confort dans la pratique de l'espace public. Par exemple, le dimensionnement du lien urbain à l'ouest de la gare ne saurait se réduire à l'accueil des circulations voyageurs. « *Des économies, oui, mais pas à n'importe quel prix.* »

G&C reprend une remarque faite au projet de RFF, l'ayant qualifié de « grotte » : un espace peu ouvert sur la ville quand le voyageur arrive en dalle 37. VL soumet l'hypothèse de retourner l'ouverture ouest vers le nord, en terrasse sur le paysage construit.

SEMTCAR : Il faudrait clarifier le rôle des uns et des autres. G&C est architecte du bâtiment gare, FGP est urbaniste de la ZAC. AB concède que la répartition des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre n'est pas tranchée, la question étant croisée avec celle des financements. Le passage de 115 à 90 M€ suppose de réexaminer le programme des fonctions ferroviaires, des échanges multimodaux, du souterrain...

G&C : A ce stade, ce n'est plus de l'optimisation, c'est de la modification de fond. Un problème de G&C est sa double casquette de bureau d'étude et de maîtrise d'ouvrage de leur périmètre. A ce sujet, ils ont rencontré RFF sur les surcoûts annoncés : l'estimation actuelle des travaux s'élève à 21 M€, qui doivent devenir 15M€ pour entrer dans l'objectif des 90. Le surcoût est 11 M€, dont 7 pour le passage souterrain, et 4 pour l'allongement du quai E (pour le TGV UM). Le refus de RFF porte sur les travaux de l'allongement, qui nécessitent de modifier le poste central (à raison, selon le représentant de G&C). Une autre solution consiste à déplacer une commande de signaux de 2 mètres. Mais il s'agit de « maîtrise d'œuvre travaux », à savoir que les ingénieurs ne savent pas encore faire ça. Sur ce sujet, G&C doit fournir un dossier complet à RFF pour fin avril.

Toujours sur le plan des économies, G&C a demandé une « étude radicale », avec des aménagements a minima (rampes non PMR...) sur 4 quais, le but étant d'obtenir un plan « socle » avec des options. Faut-il le même équipement sur les 2 quais TGV et les 2 quais

TER ? Les discussions portent sur les escaliers, les rampes, les ascenseurs... Il serait également possible de « taper » dans le niveau 26.40 (la salle intermodale) : la zone commerciale (en violet sur le plan) est-elle nécessaire ?

RM : Tout le monde la voulait au début, mais plus personne depuis 6 mois. Il serait également bon de sanctuariser la « grande rampe ».

SEMTCAR : Au niveau du service, les espaces commerciaux en souterrain sont encore non affectés. La question est posée de leur utilité compte tenu de leur coût. Concernant la zone d'attente TER, il faut bien la gérer, garder à l'esprit que le flux continu sera doublé avec la ligne b du métro.

DREAL : Il faut bien étudier les usages des cheminements métro : certains usagers passent par la gare en venant de l'extérieur ouest.

G&C : Les usagers du métro n'attendent jamais le train au niveau 30, ils s'agglutinent au niveau 26 : l'enjeu, c'est de ne pas gêner la circulation entrante du métro.

G&C pose la question de réduire les « espaces régulés » aux niveaux 36 et 37, de façon à réduire les coûts de gestion du site. Concrètement, il s'agit de reculer la façade Ouest de la gare, ce qui réduit la surface du toit... Les escalators (deux montants et un descendant) sont tout de même conservés (il rappelle qu'un escalator coûte 250 K€).

Sur l'évolution du technicentre, côté sud, G&C a demandé à RFF de renoncer à la réserve foncière côté Solferino, pour la lisibilité des clients de la gare. Le TER se développe vers le sud (continuité gare-souterrain)... D'où la commande d'étude de flux complémentaire, avec les mêmes entrants, sur la base du projet élaboré sur le 6 mai.

Le délai est très serré, car l'AVP (*avant-projet ?*) doit être lancée à la rentrée 2011. Dans cette optique le comité technique de Mai devra dire oui ou non à ce nouveau projet. Il y a consensus parmi les participants sur la nécessité d'accepter une certaine diminution du confort d'utilisation de l'équipement par les usagers, dans la limite du raisonnable.

La SEMTCAR demande à G&C la destination des actuels bureaux Nord. Réponse : « On rase ». La SEMTCAR souligne alors la nécessité de travailler ensemble sur les descentes de charges, des idées sont à trouver sur le phasage des opérations. Si les bureaux « tombent » tôt, la SEMTCAR peut étudier plus tôt la salle multimodale au niveau 26 (en dessous). G&C posera la question à M. Forêt, chef de projet sur cette partie là (quais E et F).

La réunion se termine sur la fixation des prochains comités techniques : 22 avril, 14h-16h, 13 mai, 14h-16h, 30 mai à 10h, 7 juin à 10h30, 23 juin à 14h

Le comité de pilotage est prévu pour le 30 juin ou le 1^{er} juillet.

1.2. Comité technique PEM du 13 mai 2011

Lieu : Rennes Métropole

Représentés : Rennes Métropole, Gares et Connexions, Région Bretagne, CG 35, SEMTCAR, DDTM

Objectif de la réunion : Convergence vers un objectif de recadrage du programme

La réunion est ouverte par Valérie Lucas sur un retour sur une séance de travail entre RM et G&C, pendant laquelle ont été partagées les propositions de G&C.

Exposé du projet :

G&C entame une présentation (support à récupérer) mettant en perspective l'évolution du projet par rapport au débit de l'année. L'optimisation du périmètre RFF n'est pas terminée.

- Le paysage construit est plus complet : le lien urbain ouest est accessible depuis 3 escalators. Il montre plus vite, l'accès PMR (pente à 4%) est assuré le long du belvédère. L'escalator du quai E est supprimé (« servait surtout pour le mécano »). Les voyageurs ont 20 mètres à faire pour accéder à la trémie circulaire.
- Vue Nord : une entrée de type « grotte ». Le paysage construit devient aussi volumineux à l'est, plus symétrique, avec un cheminement piéton possible assurant la continuité urbaine.
- Vue intérieure, plan niveau 30 parvis : la façade recule, les liaisons verticales se retrouvent au niveau du bâtiment historique (détruit). Le bloc commerce reste et l'espace vente du CG se retrouve sous le paysage construit côté Ouest. La rampe mesure 12m, contre 20 auparavant.
- Niveau souterrain, salle d'échange métro : l'espace Korigoo est reconstitué au niveau 30, qui mesure toujours 1500 m².
- Niveau 37.50 : Le salon grands voyageurs est transféré au dessus de l'espace de vente, le bloc commerce est réduit. Il compte 4 trémies et 3 escalators pour la montée.
- Le passage souterrain : toujours problématique pour revenir à 14 M€. Premier scénario : on ne fait rien sauf réduire des « trucs » > 12 M€, mais engorgement. Un autre option consiste à diminuer la largeur des doigts et repositionner els ascenceurs sur un seul côté. En tous les cas, on insiste sur l'importance de peut-être réduire les espaces voyageurs, mais en aucun cas ceux dédiés à l'écoulement des flux (80% des voyageurs de la gare passent par le souterrain). La Région fait remarquer que la salle n'a pas vocation à stocker, sauf les voyageurs en avance. On peut déplacer les panneaux d'information pour les mettre où il faut. A G&C, on est catégoriquement opposé à toucher aux scénarios trains, comme il a déjà été proposé de les décaler de trois minutes. L'objectif est de faire arriver deux TER en même temps, qui débarquent chacun 500 personnes et en reprennent autant, soit 2000 voyageurs par rotation. Sur le quai E, on serait obligé de l'allonger pour les TGV doubles.

Réactions

La DREAL repose la **question du quai F**, dédié à l'accueil TER et TGV. Il serait dommageable qu'aucune liaison verticale ne soit prévue pour les correspondances. G&C rappelle le préalable à la réalisation d'un LV : le quai doit faire 200m. Hors voie 9, il en mesure 135. La DREAL insiste sur le sujet de la LV. G&C répond que RFF dessine son quai, et leur transmet pour la réalisation des aménagements en conséquence.

Valérie Lucas : Il faut se dépêcher de fixer les plans de RFF pour le chiffrage PEM.

G&C : l'étude de flux va reprendre ça pour le 10 juin.

Olivier Schoentes est satisfait des propositions de G&C, qui revient sur une vision plus cohérente par rapport à celle des architectes FGP. Les plans avancent, pour presque atteindre l'écriture architecturale. Néanmoins, des interrogations subsistent sur l'entrée sud et sur les surfaces commerciales : on arrive tout juste à reloger l'existant.

Valérie Lucas demande s'il y a convergence sur le dispositif de sécurité du lien urbain, qui ne doit pas empiéter dessus. La réponse est affirmative, celui-ci va vers les voies.

Importante controverse sur la relocalisation des locaux du CG :

Le **CG** n'est pas satisfait du repositionnement de ses guichets, qui se retrouvent à l'opposé de la gare. Il souhaiterait rester là où ils sont actuellement. « Le principe de l'intermodalité n'est plus respecté. » G&C objecte qu'ils se trouvent dans le flux de voyageurs.

Pour la **Région**, la question de l'intermodalité, centrale, disparaît dans cette configuration. Pour AB, ce serait un constat d'échec. Il est nécessaire de trouver une autre position dans le volume, car la proposition s'inscrit carrément dans une modification du programme.

G&C dit qu'on ne touchera pas à l'escale : pour faire des économies, on ne peut déménager des services bourrés d'informatique. De plus, la gare doit continuer de fonctionner pendant toute la durée des travaux.

CG : Plus on avance, plus on éclate les points de vente...

G&C : Le problème, c'est que tout le monde veut être dans les flux.

OS ne veut pas acter la localisation ici proposée pour le point de vente du CG. Il demande s'il serait possible de récupérer les locaux dans le paysage construit côté Est (où il n'y a rien actuellement).

G&C formulera une proposition pour la localisation du CG si possible.

VL objecte qu'on n'ira pas au comité de pilotage sans ça

G&C Le problème, c'est que le budget n'est plus de 115 millions, donc on peut pas remettre des m²

Le **CG** insiste encore une fois qu'ils ne veulent pas de cette localisation.

G&C : Alors ça pourrait être sous le paysage construit, côté Est.

La **Région** demande s'il ne serait pas possible de mettre l'espace corrigé avec.

G&C : Pas possible à cause de la pente, il n'est pas question de ré-inventer le paysage.

VL : Le vide sur le niveau 26.50 reste une piste à creuser pour le CG

G&C : Le problème, c'est vraiment le surcoût sur l'espace train qu'ils avaient pas vu venir. Trouver la surface, c'est possible. Mais il faudra payer, et surtout, ne pas revenir dessus après. L'exemple s'est produit avec SNCF Voyage, qui a déjà voulu réduire ses espaces commerciaux compte tenu de la perspective de mise en concurrence, et du report des ventes vers internet.

Sur la salle multimodale (niv. 26) :

La **Semtcarr** trouve le 26 démesuré par rapport à aujourd'hui, pour un simple doublement des flux.

G&C : Aujourd'hui, on sait que la gare sera pas là avant 2020, donc on la construit pour 2040. « Faites-moi une proposition de dimensionnement... sinon on peut discuter

pendant 20 ans. ». Gares et Connexions, dans ce partenariat, est « un peu tout seul devant » et les autres « arrivent derrière en disant c'est bien où c'est mal ».

OS : « Tu peux pas dire ça... »

La **Région** ça dans le même sens en soulignant que cette salle attire d'autres flux que les usagers du métro par son organisation, avec cette rampe.

G&C : En même temps, l'espace ne sera pas ouvert qu'il y parait, à cause des descentes de charges du Paysage construit.

VL rappelle les objectifs urgents à atteindre, à savoir le chiffrage du projet, et la définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

G&C insiste sur la complexité des procédures administratives : on a trois ouvrages indépendants dans un grand ouvrage dédié à la gestion des flux. Il faut trouver des procédures communes.

Remarques :

RFF est absent pour la seconde fois consécutive. Cette absence pose problème dans la mesure où d'importantes questions subsistent sur leur périmètre. Leur vision du projet sont relayées par Gare et Connexions (voir la question du quai F), mais ne semble pas concerner la gare dans son ensemble.

Gares et Connexions, qui s'impose comme le maître d'œuvre de fait du pré-projet, se retrouve tiraillé entre l'injonction d'économies sur le projet et les exigences constantes des partenaires. La controverse sur les locaux du CG en est un bon exemple. On semble arriver à un point où il faudrait aller jusqu'à choisir entre le maintien du parti architectural (la paysage construit) et les qualités fonctionnelles de la gare.

1.4. Comité Technique PEM du 7 juin 2011

Lieu : Rennes Métropole

Représentés : Gares et Connexions, RFF, Rennes Métropole, Conseil Général, Semtcar, DDTM, DREAL, Territoires

C'est la première fois, depuis le début de la période d'observation, que RFF est représenté. Le montant total du projet EuroRennes est revenu à 105 M€, même si le budget reste difficile à boucler.

Retour sur la localisation du point de vente du CG

Suite aux réclamations exprimées au cotech précédent, G&C formule une nouvelle proposition avec une localisation dans la bâtiment gare, du côté Est. Le CG reste peu convaincu : « On n'est toujours pas sur les flux, par rapport à avant ». G&C est d'accord pour travailler continuer la réflexion, sur la base d'un cahier des charges rédigé par le CG. G&C propose d'ailleurs une séance de travail avec toutes les AOT pour traiter ce problème spécifique, car, « de cotech en cotech, on émet des hypothèse mais on n'avance pas ».

Approfondissement du chiffrage RFF

Rappel : le coût prévisionnel du réaménagement des voies avait atteint 21 M€, au lieu des 14,6 initialement prévus.

Sept aménagements ont été testés. Les 4 premiers n'écoulent pas les flux de voyageurs. G&C préconise le scénario 6, avec quatre escaliers mécaniques, qui est le plus performant, pour un coût estimé à 18 M€. Ce projet aurait des conséquences minimales sur le plan de transport. Les modifications induites, découlant de retards minimes, sont comparables à celles faites au quotidien pour la gestion des incidents. En revanche, deux soucis : ce scénario ne permet pas d'accueillir les TGV UM (unités multiples) en quai C, et le raccourcissement des « doigts » provoque un peu de bouchons dans les flux passagers.

Réponse de **RFF** : C'est intéressant, mais ils ne valideront rien aujourd'hui en l'absence de « vrais schémas ». Ils sont d'avis de garder les escaliers fixes côté brest, avec les mécaniques en option : le chiffrage s'élève donc à 17 (+1,7) M€. Ils rappellent par ailleurs qu'il leur faut trois mois pour traiter un dossier après réception, en fonction de leurs instances de gouvernances : le chiffrage ne sera donc pas validé par le Comité de Pilotage du 17 juin. En plus c'est hors juillet et août, donc ça nous amène à novembre.

Olivier Schoentes demande tout de même de valider une orientation.

Valérie Lucas prévient que ce décalage va poser un problème de positionnement par rapport à l'AVP.

RFF rétorque que le projet est prévu pour 2016...

Le projet de protocole (document engageant les partenaires dans le financement du PEM, dont la signature est prévue pour le comité de pilotage du 17 juin : Enjeux, chiffrage, phasage et délimitation des périmètres de maîtrise d'ouvrage). Document également préparé par G&C.

Le déplacement de la gare routière est remonté comme un enjeu de l'intermodalité, au service de la simplification des flux.

Réactions :

DDTM : Avec le financement Etat, il faut faire apparaître l'accessibilité PMR en décomposition. On a besoin de l'extraire comme un enjeu particulier, ne pas la noyer dans l'intermodalité. OS trouve ça un peu compliqué.

Débat sur les coûts annoncés, pour la comparaison en Copil, sachant que de nombreux points du projet sont encore assez indéfinis dans leur chiffrage (comme le quai E).

RFF découvre que RM souhaite acheter du foncier à la SNCF, dont une partie rentrerait dans la participation de G&C pour le PEM, et de vouloir procéder ainsi avec RFF sur le secteur Solferino : un protocole signé entre RM et chaque établissement propriétaire dans le cadre de la ZAC. Ce protocole définirait les modalités d'acquisition par RM de certains terrains (44.10 dans l'enregistrement). Une certaine gêne s'installe. OS dit en avoir discuté avec la SNCF en leur absence.

Sur les périmètres MO :

G&C assurera sans doute la mission de coordination des MO (coordination prévue par une mission « d'OPC » dans le texte. RFF demande, dans le cas du recours à une mission de coordination indépendante, comment on la finance, et si elle est prévue dans les coûts. La réponse est négative. En tout état de cause, il faut le définir assez tôt pour pouvoir établir le cahier des charges (un travail très important).

OS propose de travailler les secteur Solferino, qui apparaît plus construit que les urbanistes ne l'avaient proposé. Vérifier que RFF est bien « dans cet esprit là » (en rapport avec le sujet de la vente du foncier).

Les procédures : « **Le PEM, c'est un programme immobilier dans une opération d'aménagement** ». Pour l'instant RM n'a pas prévu de mener les procédures (loi sur l'eau...) de manière spécifique au PEM.

1.5. Comité technique PEM du 23 juin 2011

Lieu : Rennes Métropole

Ordre du jour : Présentation du projet en vue du comité de pilotage du 27 juin 2011

CLP ne veut pas de modification entre cette réunion et le Copil de lundi... Didier Piquet s'engage à envoyer le diaporama définitif avant le lendemain soir (vendredi).

G&C : Présentation de l'évolution du projet depuis décembre (date du dernier copil PEM)

Partie coûts

En décembre, le montant du projet était de 121.2 M€, avant d'être réduit à 114 en début d'année avec un travail d'optimisation sur la maîtrise d'œuvre. Le nouveau projet, pour 107 M€ (138 courants et non chargés) ne compte plus que trois enjeux : Cœur ferroviaire, Intermodalité, Interface urbaine, puisqu'à la demande du CG, l'aménagement des quais de la gare routière a été réintégré dans l'enjeu intermodal. Le changement majeur se situe sur la diminution des surfaces régulées (Cœur ferroviaire). (Comme c'est un copil, l'évolution n'est pas chiffrée), l'intégration des surcoûts sur les quais, et la diminution du coût de la toiture.

L'assemblée se met d'accord pour évoquer un coût global de 110 M€ (CE janvier 2009), pour comparer avec les 120 précédents. Les modifications ou ajustements interviendront pendant l'AVP (certaines modifications possibles sur les quais ne sont pas encore intégrées dans les 107 millions). L'important, c'est d'engager la démarche de projet. De toutes manières, beaucoup d'imprévus seront à gérer au cours de la démarche partenariale.

En revanche, les mots employés pour qualifier ces économies font l'objet de débat : ne pas cibler le niveau 37, plutôt évoquer une réduction des surfaces globales. De la même manière, RFF n'est pas d'accord avec le terme « surcoût » pour les quais, mais préférerait une « évolution ».

Partie maîtrise d'ouvrage

L'assemblée propose de présenter les périmètres de MO à l'aide d'une cartographie pour chaque niveau plutôt qu'un tableau, de manière à les spatialiser. Sachant que le plan des MO n'est pas celui des domanialités futures. La salle intermodale pourrait faire l'objet d'une convention d'exploitation entre RM et G&C. Dans l'ensemble, les discussions sur les limites de MO sont assez serrées pour chaque niveau et ouvrage, même si leurs dimensions exactes ne sont pas encore actées : le projet est plus dense qu'avant, avec la diminution des surfaces régulées.

Partie tableaux financeurs

Pour l'instant, la répartition est la suivante (valeur 2009) : RM/VdR : 28 % (31M€), SNCF/G&C : 28%, Conseil Régional : 23% (25 M€), Etat : 9% (10M€), CG : 3% (3). Il manque encore la participation RFF, qui devrait s'élever à quelques 18 M€.

Une version avec des coûts ventilés en fonction des enjeux avait été évoquée dans une réunion antérieure. Il est également proposé de n'indiquer que les valeurs absolues, puisque certains acteurs raisonnent en participation forfaitaire pour le Copil. C'est l'état actuel des engagements des partenaires... CLP insiste sur la nécessité de rappeler que ce sont là des coûts non chargés, afin que le copil puisse prendre une décision nette et éclairée.

Partie planning prévisionnel (toutes MO)

Le phasage travaux: bâtiment gare, paysage construit et salle intermodale, aménagement des quais, gare routière livrés en octobre 2017 ; aménagement de l'entrée sud, liaison avec le quai sud à l'horizon 2020. Didier Piquet anticipe déjà un souci sur la salle intermodale, par rapport au planning de la ligne B. Réponse de la Semtcar : les ouvrages d'interconnexion (sous MO RM) basculeront nécessairement dans la seconde phase, eu égard aux difficultés pour faire fonctionner le parvis nord (bus) pendant la réalisation du paysage construit. L'assemblée propose de diviser la phase 1 en deux paquets.

Aussi considérer le phasage des financements : pour l'Etat, aucun crédit ne sera engagé avant le CPER 2013-2017. Pour signer la convention de financement, il faut que le montant des crédits soit fixé avant.

Fin 2011 : Signature du contrat de pôle. Il faut se lancer sans tarder dans la rédaction de la convention de financement AVP. Mais pour RFF, il semble impossible de signer une convention de financement AVP avant début 2012. Chaque partenaire expose ensuite son calendrier interne... le planning est difficile à tenir, mais ces questions sortent de l'objet du Copil de lundi.

Partie Axes de travail

- ⇒ Finalisation du contrat de pôle pour fin 2011
- ⇒ Rédaction de l'AVP pour octobre : Olivier Schoentes préconise de mettre « signature », pour déclencher les études.
- ⇒ Convention de MO : délégation de la MO RM à G&C (nécessaire pour l'AVP)
- ⇒ Signature des convention de financement AVP :
- ⇒ Rédaction de la convention de MOA unique RM-SNCF
- ⇒ Lancement des enquêtes administratives
- ⇒ Recueil du diagnostic des géomètres
- ⇒ Travail sur la valorisation du secteur Solferino

CLP : On ne parle jamais de la communication. Hors, la modification du PLU concerne la gare, la VdR peut difficilement l'annoncer de but-en-blanc. Il faudrait donc lancer un plan de communication commune en septembre, avant l'enquête publique PLU, et rester groupés. Didier Piquet remarque que les partenaires ont toujours été solidaires jusque-là, malgré les difficultés.

En suite à moyen terme, il reste la définition de la gouvernance en phase exploitation, et la mise en place de la coordination des MO en phase études et travaux.

La question du jour, en suspens : Peut-on signer une convention de financement AVP avant la signature du contrat de pôle ?

1.6. Comité technique PEM du 13 septembre 2011

Lieu : Rennes Métropole

OJ : Avancement du contrat de pôle, projet de convention AVP

Contrat de pôle : contenu, enjeux financiers

Les représentants des partenaires reprennent le texte du contrat de pôle, dont la signature doit intervenir avant la fin de l'année. Ce document réaffirme les objectifs du PEM, le calendrier de réalisation, les enjeux financiers et l'engagement de chacun. Il porte sur la répartition des engagements, mais ne déclenche aucun financement.

Quelques points de discussion :

Le pôle vélo-service : au titre de la promotion de l'usage du vélo, RM souhaite implanter un service de location et réparation de vélo sur le parvis nord de la gare, dans l'actuel « bâtiment rame » de la SNCF. Didier Piquet (G&C) fait part de son scepticisme en invoquant le bilan économique de l'opération PEM. En effet, celle-ci doit être validée en interne par les instance de G&C, et la question du bilan économique (avec à l'actif les recettes directes et loyers) est déterminante. Sur ce point, DP estime plus pertinente la piste de la location du bâtiment-rames à un cabinet de radiologie. RM oppose d'une part la nécessité de visibilité de la politique vélo pour les élus qui fonde cette localisation, et d'autre part, l'argument de l'animation urbaine qui fonde la préférence pour des commerces vivants devant le paysage construit. Le CG, quand à lui, prévient que la circulation des vélo ne devra pas entrer en conflit avec celles des cars.

Le **CG** expose des doutes similaires quant à l'implantation des loueurs de voiture au nord. RM répond que l'aménagement du secteur Solferino n'est pas encore acté.

ESSP¹³ : Il y en aura donc deux (ZAC et PEM), puisque que le PEM fait l'objet de procédures propres. Avec, sinon la porosité, la promiscuité des limites de maîtrise d'ouvrage, il convient de considérer les interactions fortes entre les différentes parties des travaux. Celle de la ZAC est sur le point de partir, celle du PEM doit suivre. A cause de la présence de RFF dans la MO, la procédure sera instruite par la DIT

La ville de Rennes disparaît de la MO au profit de RM, mais pas du financement.

1.7. Comité technique PEM du 27 septembre 2011

Lieu : Rennes Métropole

¹³ Le décret n°2007-1177 du 3 août 2007 impose la réalisation d'une Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP), préalablement à la réalisation des projets d'aménagement, d'équipements et de construction, entrepris par une collectivité publique ou un aménageur privé.

« Vous êtes toujours en réunion... Quand est-ce que vous travaillez ? »

- Didier Piquet à Valérie Lucas

Aujourd'hui, seuls RM, Territoires, G&C, la DREAL et la Région sont représentés. L'ordre du jour est toujours à la précision du Contrat de pôle, qui est la grande échéance après le comité de pilotage de juin qui a validé les grandes lignes du projet. Le CP engage lui sur un grand nombre de détails relatifs à un grand nombre de contraintes.

Le paysage construit : il est réalisé par G&C jusqu'à la limite de l'étanchéité, l'aménagement de surface étant à la charge de RM via la concession de MO à Territoires. La question qui se pose est si cet aménagement relève des 110 M€ du projet, puisque qu'il n'appartient pas au périmètre MOA.

Question de SHON : la gare produit de la SHON (solde positif entre création et destruction). G&C peut demander une convention de participation aux équipements publics de la ZAC, qui l'exonère de la fiscalité locale (TLE) pour le montant correspondant à la variation de SHON. En contrepartie, RM (via territoires), dévoie les réseaux et les rebranche en pied de PEM. La question en suspens est la suivante : un hall de gare constitue-t-il de la SHON ? (au sens strict, il s'agit d'un local clos, construit et couvert).

Sur l'article 5 (financement)

Le préfet ayant revu sa position, les 10 M€ de l'Etat sont à nouveau en CE 2009.

La question de l'**actualisation des coûts** reste glissante à cause de la durée du projet, les conditions économiques pouvant connaître des évolutions notables, les indices varient de mois en mois, et l'imputation des charges est également incertaine. Mais l'ampleur de ces évolutions justifie néanmoins d'aborder la question en Copil pour éviter des blocages futurs... Le risque de l'aborder en Copil étant d'étaler les débats pour la signature du CP. Reléguer ce point en annexe 5 ?

La question de l'utilisation du parcotrain revient : G&C insiste, et ce n'est pas discutable, sur la location à un cabinet de radiologie ; C'est la filiale A2C qui s'occupe de la question. RM fait savoir qu'ils ont aussi des demandes, et peuvent loger le radiologue ailleurs. E. Beaugé se dit en mesure de présenter des candidats. D. Piquet est d'accord sur le principe, mais préconise de ne pas perdre de temps à en débattre. L'implantation interviendra dans cinq ans, on peut faire confiance au temps pour que le radiologue se retire de lui-même.

Retour sur le mail du CG : ils sont inquiets de retrouver les loueurs sur la gare routière. OS dément, ce n'est pas d'actualité. Par ailleurs, les discussions semblent en panne avec RFF, propriétaire du terrain. Didier Piquet confirme un changement de personne sur le dossier du côté RFF, ayant abouti à un reset des négociations.

La suite de la réunion consiste en une série de précisions sur les limites de MO (propriétés, interventions...).

Notes personnelles :

L'actualisation des coûts du projet : de l'impossibilité de chiffrer un projet d'une telle ampleur et des problèmes que cela pose.

EuroRennes, est un projet long, coûteux et associant une multitude d'acteurs-financeurs. Plus on est nombreux, plus on doit s'engager de manière ferme, car c'est la certitude de l'engagement des autres parties prenantes qui permet à chacune de s'engager. Malheureusement, les caractéristiques du projet rendent impossible un chiffrage précis au stade de l'AVP. L'incertitude repose sur quatre facteurs cumulatifs.

- L'indéfinition du projet inhérente au stade d'AVP, concomitant à la période des engagements financier.
- L'indéfinition du projet renforce l'incertitude sur les périodes d'imputation des coûts du projets, dont dépendent le niveau d'actualisation
- Le taux d'actualisation dépend de conditions économiques plus difficiles à anticiper qu'elles sont lointaines dans le temps.
- Les risques et les aléas qui impactent le phasage et gonflent les coûts.

Les partenaires sont donc confrontés à un choix difficile : rendre compte de la réalité de cette incertitudes occasionne des débats qui exposent le projet à des risques de retards conséquents, tandis qu'éviter le problème expose le projet à des risques de blocages futurs en cas d'explosion des coûts, pouvant remettre en cause la capacité des partenaires à financer leur part.

Des logiques de rentabilité individuelles prenant le pas sur l'esprit du projet.

Le débat sur l'utilisation du parcotrain est symptomatique de la fragmentation des intérêts dans le cadre d'un projet partenarial. L'argumentaire de Didier Piquet est contraint par la logique de rentabilité interne du projet, dont l'appréciation ne relève pas de G&C mais d'une filiale de la SNCF et du conseil d'administration. S'y oppose l'argumentaire de Rennes Métropole, qui trouve sa justification dans la pratique et la perception de l'espace public dans le cadre de l'opération EuroRennes. On touche là une limite de la construction d'un bien public territorial lorsque sont associés des partenaires privés. Rennes Métropole ne peut contraindre, il lui reste à convaincre. Si la SNCF, via son président, a acté l'esprit du projet, il en va autrement du conseil d'administration et de la filiale immobilière de la SNCF, qui, du reste, n'est aucunement associé au débat partenarial. Il n'en reste pas moins qu'il appartient à RM de donner plus de visibilité au projet de territoire en construisant un argumentaire adéquat (voir celui du *sol facile* à Lyon ?).

1.8. Comité Technique PEM du 11 octobre 2011

Lieu : Rennes Métropole

OJ : Contrat de pôle (Annexes), convention de financement AVP

Représentés : RM, RFF, G&C

Contrat de pôle

Préambule : RFF précise que la LGV ne sera pas livrée en 2016, mais achevée. Resterons alors les essais avant livraison en 2017.

Maîtrise d'ouvrage et travaux (art. 2.4.2) : il est précisé que RM confie à G&C la MO du paysage construit, dans le cadre d'une convention de MO unique, hormis le traitement de surface du paysage construit (partie supérieure à l'étanchéité de la couverture).

Procédures administratives (art.3)

- ⇒ **Concertation** : il était déjà entendu que G&C se charge de la réalisation des procédures communes, RM demeurant le porteur politique : quid du financement de ces procédures ? G&C prépare déjà l'exposition, ils sont obligés d'avancer masqués dans un premier temps, pour ne pas avoir à attendre les financements. Ils comptent l'imputer à la convention de financement AVP, de sorte que le CG participe à la concertation via sa participation à l'AVP. RFF, en revanche, ne participe pas, mais cela ne pose pas de problème pour G&C.
- ⇒ VL annonce que d'après le service juridique de RM, chaque partenaire doit prendre une **délibération présentant le contenu de la concertation**. Un peu d'hésitations sur le sujet, mais cela s'est vu sur le PEM de Nice. Cela fait une échéance de plus au calendrier, sans le mettre en péril toutefois, puisque le lancement officiel de la concertation sera marqué par la signature du contrat de pôle. Par ailleurs, avant de démarrer, chaque partenaire doit saisir la commune d'accueil du PEM. Pour les acteurs présents, cela ne pose pas de problème, puisque que la Ville de Rennes fait partie du partenariat. Il s'agit juste de « blindage juridique » pour prévenir d'éventuels recours contre le projet.

Note : Pendant cet échange, le représentant de RFF expose que **pour RFF, le contrat de pôle ne représenterait pas un engagement contractuel, mais plus une déclaration d'intentions**. Une posture qui ne correspond pas à la vision de RM et G&C, pour qui le CP, document co-écrit par les partenaires, matérialise les intentions du pré-projet (approuvé par le copil du 17 juin), avec des engagements financiers précis.

Financement

- ⇒ D. Piquet trouve que l'Etat (aujourd'hui absent) **prend trop de précautions sur les engagements financiers**. Il prend acte de la volonté du préfet de ne pas lier les mains de son successeur, mais souligne que si en fin de phase Pro, le second CPER n'est pas signé, cela pourra marquer l'arrêt du projet.
- ⇒ VL demande si les 2M€ d'isolés pour la couverture du paysage construit doivent faire l'objet d'une convention pour que la ZAC les récupère. D. Piquet voit se montant comme un morceau des 31 M€ de RM, et les partenaires peuvent être seuls à financer un morceau du PEM.

Modalités de résiliation du contrat : A la demande de tout partenaire et validé par la comité de pilotage. C. Le Petit demande à reformuler le paragraphe, trop abrupt.

Annexes :

- ⇒ CLP propose de revoir le périmètre du projet présenté, de manière à montrer que le PEM appartient au périmètre de la ZAC.
- ⇒ A la demande de la Région et de l'Etat, les montants ont été actualisés à une date prévisionnelle de réalisation.

- ⇒ En dernière page, **G&C a ajouté une clause de garantie par RM du dégagement d'un montant de 10 M€ pour la SNCF sur l'îlot Solferino¹⁴**. C'est le point dur de ce comité technique, puisque cet engagement n'est pas acceptable pour CLP, qui avance que **Solférino ne vaut pas 10 M€**, et qu'il l'avait déjà dit. D'une part, il demeure une incertitude sur la surface aménageable, avec une bande de 20 mètres négociée par RFF pour réserves (D. Piquet préconise de la déplacer au sud des voies). Mais surtout, CLP **détaille le calcul du prix d'achat : il s'agit de la différence en la charge foncière (prix de vente aux promoteurs) et le coût d'aménagement. Dans le cas de l'îlot Solferino, la charge foncière sera élevée, de l'ordre de 400€/m², en vendant la centralité, la proximité au métro. Mais le coût d'aménagement reste de l'ordre de 200€**. Sophie Boissard avait émis l'idée de faire également du logement sur l'îlot : pour RM, en termes financiers, cela ne changerait rien. En effet, même si le logement peut faire monter la charge foncière à 600€, la règle de mixité ferait supporter des coûts supplémentaires à RM (50% de logements aidés¹⁵). CLP rejette également l'idée d'un immeuble IGH pour augmenter la SHON : un tel immeuble changerait complètement le parti d'aménagement de la zone, et puis RM a tendance à diminuer la charge foncière sur ce genre d'opération à cause des coûts de construction qui augmentent.
D. Piquet fait savoir que le comité d'engagement et la direction des investissements de la SNCF ont besoin de cette garantie de ressources pour valider le projet. CLP conclut alors qu'il leur faudra dégager quelques millions ailleurs... et rapidement, s'ils ne veulent pas retarder la signature du contrat de pôle.

Question sur un projet annexe de RFF : le passage en vitesse des trains en gare de Rennes. Aujourd'hui, les trains peuvent passer à 30 km/h pour la branche sud et 60 km/h pour la branche nord. Le projet de RFF, qui répond à une demande du conseil régional, consiste à faire augmenter ces vitesses respectivement à 60 et 90 km/h, procurant ainsi un gain de l'ordre d'une minute sur les temps de parcours. RFF présente actuellement l'étude préliminaire à la Région. La question de VL porte sur l'étude acoustique : que prévoit RFF pour les habitants ? Il est convenu que cette question doit être intégrée à l'amont, mais qu'elle ne saurait être imputée à la ZAC EuroRennes. RFF porte ce projet au titre de la désaturation de la gare de Rennes.

1.9 Comité technique PEM du 15 novembre 2011

¹⁴ La vente du foncier sur l'îlot Solferino par la SNCF à RM avait permis de débloquer la question du financement du financement en mai 2011, G. Pépy consentant à rallonger la participation SNCF de 5M€ grâce à cette opération. Voir CR Revue de projet du 31 mai 2011.

¹⁵ Règle imposée par le PLH (50% de la production de logement en locatif social ou autres logements aidés)

Contrat de pôle

Tableaux de financement non bouclés > retard de passages dans les instances des partenaires. La signature est repoussée à mars 2012. L'AVP prend un retard équivalent, donc pas d'appel de fond, ni lancement de la concertation. L'objectif pour VL est de signer simultanément le CP et les 3 conventions AVP (Bâtiment voyageurs, Gare routière et périmètre RFF).

Financement : Suite à la rencontre Delaveau – Tourenne, la participation du CG est ficée à 4M€.

Une proposition a été faite de RFF, mais rien d'annoncé avant passage dans les instances, début janvier au plus tard. > Retarde également les procédures administratives.

Didier Piquet remarque qu'il en manque plus que 9 pour boucler l'enveloppe du projet et G1C ne reverra pas sa participation. A priori il va manquer de l'argent, il s'agit d'anticiper en suspendant des éléments du programme, à réintroduire quand les choses se préciseront. La suspension signifie que ces éléments restent dans l'AVP. Si des éléments sont retirés, il faudra retourner en Copil. Il ne faut pas non plus toucher au capacitaire, sinon G&C doit repasser devant le comité d'engagement SNCF. **DP laisse entendre que tout le monde dans ce comité ne soutient pas le paysage construit.**

Concertation préalable

Chaque maître d'ouvrage reste responsable en cas de contentieux. Les MO devront délibérer de leur côté sur les modalités (qui seront les mêmes) > RM en fait une synthèse.

Question : faut-il une convention de financement spécifique sur les procédures administratives ? Au vu des latences côté RFF, Dp préférerais que ce soit contractualisé...

1.10. Comité technique du 12 décembre 2011

Représentés : RM, G&C, Etat, Région, RFF

OJ : Concertation, contrat de pôle

Concertation

Le travail de communication dépasse largement le cadre du cotech : établir une méthode de travail pour parler du fond.

Objectif du projet d'expo (étape avp) : émergence en 2012, constituer un socle pour mener les différentes actions au cours de l'année. Réfléchir au panel d'initiatives pour chaque partenaire.

Quand ? Delaveau est pressé. Mais la concertation et les procédures administratives ne peuvent être lancées avant la signature du contrat de pôle en mars. Le cotech de janvier doit absolument fixer les modalités financières.

VL : l'expo va être la catalyseur du projet. L'argumentaire : pourquoi un PEM. Aborder le capacitaire, l'intermodalité et l'interface urbaine. L'architecture du contrat de pôle retranscrite dans l'expo.

Financement

RFF s'engage à 5M€ valeur 2009 (25% du périmètre RFF plafonné à 5M). Le CG pourrait mettre 4+1, pas confirmé.

> On arrive donc à 107 millions, sur les 110 du projet. Pour avancer, les partenaires proposent de finaliser le contrat de pôle à ce montant. G&C fait tenir le projet à 107, soit 2,5% de moins sur tous les ouvrages.

> Cependant, RFF et la région travaillent sur des clés de financement : si baisse des coputs opérationnels, baisse des engagements. La région ne peut participer au périmètre au delà de 30%, c'est sa règle pour tous les PEM.

> La Région propose que RM et G&C prennent la différence : impossible.

1.11 Comité technique PEM du 9 février 2012

Représentés : RM, G&C, Région, RFF

Contrat de pôle

Un communiqué de presse a été transmis ce matin, suite à la délibération du CG. La signature devrait être fixée avant le 23/03, après quoi le préfet aura obligation de réserve à cause des présidentielles.

Financement : Le problème des clés de financement révèle que l'appareil comptable n'est pas adapté à la démarche partenariale. Pour le CP comme pour l'AVP, il faut sécuriser la démarche financière sur la durée de vie du projet...

AVP

Cahier des prescriptions urbaines : il ne sera pas annexé à la convention AVP (pas prêt). Les partenaires doivent juste dire qu'ils sont d'accord. Le CPU est un document qui relève de la ZAC, il n'a pas à être discuté en cotech. A la différence du cahier des charges du PEM, qui est la commande groupée des partenaires à G&C.

Didier Piquet s'inquiète que le coût du projet soit porté à la hausse à cause du CPU. Réponse : le coput du projet, on le connaîtra en 2020. La véritable question, c'est le niveau d'hypothèses qu'on se permet de garder pour un avant projet sommaire.

1.12. Comité technique PEM du 3 janvier 2012

Représentés : Territoires publics, RM, RFF, CG, DREAL, Région

Finalisation du Contrat de Pôle

Suite au chiffrage RFF, G&C procède à une révision proportionnelle de tous les éléments du projet, pour un montant total de 107M€.

Foncier RFF Solferino (Celui destiné à accueillir les cars de la gare routière, pour le CG) : Un courrier de Dusmesnil du 22/12 demande à RM de ré-étudier sa position, avec une réponse pour la fin du premier trimestre. Va poser problème pour une signature du CP en mars. RFF expose que la gare est sous équipée en nombre de voies, et la future numéro 9 n'absorbeara pas tout le trafic. > serait donc indiqué de garder la réserve foncière. Question de vendre cette réserve en contrepartie d'un périmètre SNCF sur le technicentre, mais c'est plus de la compétence de G&C, mais de la direction des investissements : retarde encore le calendrier.

CLP est déçu que ces négociations traînent, pensait que la question était réglée. Le dossier Solferino orait 20 ans. Ici les langages sont assez hermétiques : à RM qui expose les contraintes du calendrier, RFF répond à plusieurs reprises qu'il s'agit de ne pas « obérer » les possibilités futures d'aménagement.

Logique de financement : Avec la diminution du chiffre, la participation de RFF et de la Région diminuent mécaniquement (clés de financements). Clp trouve que ces principes vont à l'encontre de la logique partenariale.

Chacun se positionne en fonction de ses missions, ce qui empêche de boucher les trous... par exemple la participation du CG est mitivée par l'intermodalité, c'est ainsi que le financement du PEM sera défendu devant le conseil, et ça lui interdit de mettre de l'argent sur le passage souterrain.

Mais les clés de financements lient également ceux qui financent plusieurs gares (RFF et Région) : Même si RFF avait débloqué 5 millions pour le PEM, il ne peut aller au delà de 25% du cout du cœur ferroviaire. *Donc in fine pour les partenaires, c'est que RFF anoncen un chiffre plus bas qu'attendu (avec du retard...), cela diminue le budget du projet, ce qui dimunue encore la participation RFF...*

RM apprécie peu de mettre 6M€ sur passage souterrain, sous MO RFF et de se heurter à des règles de pourcentages ultra-rigides. Il y d'autres lignes problématiques dans le plan de financement, mais celle-ci l'est particulièrement puisqu'elle s'élève à 20M€...

Une solution serait de rester à 20 millions sur lepérimètre RFF, ainsi sa paraticipation ne diminera pas en valeur absolue. Mais cela ferait 700000 € à trouver ailleurs.

G&C simule alors des baisses de coûts de certains ouvrages non financés par des pourcentages : zone taxi, vélo, bâtiment sous paysage construit... Chacun recalcule alors ses participations, on arrive à 107, 007 M€.

1.13. Comité technique PEM du 14 février 2012

Exposition PEM

Le thème retenu est la construction sur les enjeux du CP. Présnetation des et revue des kakémonos.

Remarque : ne pas laisser qu'une image TGV. Centrer l'accroche sur le fait générateur du PEM (évolution des trafics TER, metro, cars). La région fait remarquer que le TER un facteur de diffusion de la grande vitesse.

Signature du CP : à l'intérieur du bâtiment gare (météo). Qui inviter ? Est-ce que les huit partenaires invitent ?

Bande Solferino : RFF demande à faire modifier une phrase dans le CP, pas d'engagement pour laisser le foncier au CG. Sauf qu'il a déjà voté et cette bande définit la capacité à réaliser la gare routière et le plan de fonctionnement.

Etudes AVP : le tableau de financement ne tient toujours pas. L'Etat ne met rien sur les périmètres collectivités pour les études. Sinon ils sortent de leurs clés de financements. Le problème vient du fait que le service financier de RM a demandé la séparation des périmètres AVP de G&C et RFF, alors que la subvention de l'Etat était globale). A ce stade ils ont l'argent, mais pas la capacité réglementaire de l'affecter...

1.14. Comité technique du 12 mars 2012

Ecriture de la convention AVP

Hors les enjeux ferroviaires, G&C (qui écrit la convention) ne donne pas suffisamment de détails sur la salle intermodale, la rampe, la partie urbaine. Mais G&C manque de détails des partenaires sur leurs parties respectives. Didier Piquet fait remarquer que tant qu'on n'est pas en APS, ces informations peuvent rester des hypothèses. La question est au niveau de précision dont DP a besoin pour écrire le cahier des charges.

VL : Nécessité d'écrire un programme commun sur l'information voyageurs. G&C et la Région ont des systèmes incompatibles... Pour une info mutualisée, il faudrait une phase de développement.

Phasage metro : le dépôt du permis de construire est dans un an, nécessité de discuter du raccord pour ne pas avoir à s'adapter après. Le planning est fixé côté semtcar, car le CCTP Tunnelier (*cahier des clauses techniques particulières, nature contractuelle*) est fixé en juin. Sauf que RM ne l'a pas vu le planning. La semtcar regrette que le cotech est en retard sur le projet metro... DP souligne le rythme partenarial.

Définition des périmètres de MO. Cette question est un peu plus complexe qu'attribuer le paysage construit à RM et le reste à G&C à partir de la couverture étanche (du PC). RM doit étudier ses besoins en réseaux qui peuvent passer au dessous. De plus, RM n'avait pas pensé à l'info voyageur sur son PC, vu que FGP ne fait que l'urbain : donc il faut mobiliser les paysagistes de la ZAC.

Donc encore du travail. La signature de l'engagement des études est prévue pour avril, mais les esquisses ne seront pas terminées avant juin.

Communication / Exposition

Le cabinet du maire cherche une date pour fin mai (inauguration). La difficulté c'est d'être prêt du côté de l'identité visuelle d'eurorennes. L'expo se tiendra dans une salle du bâtiment voyageur. G&C est un peu retard sur les autorisations, mais les travaux ont commencé, prêts fin avril.

VL demande si c'est pas le moment d'intégrer des images du métro dans l'expo PEM. La Smetcar n'est pas contre le principe, même s'ils n'avaient pas prévu de communiquer sur l'avant projet.

Commentaires sur les kakemonos de l'exposition

Région : le caractère national n'est pas développé, alors que l'offre de transport de la gare, c'est l'interface entre la Bretagne et les grandes villes françaises. C'est le concept BGV, associé à LGV.

RFF : manque une carte qui accroche le PEM au réseau Européen. On fait plus de face au vélo qu'à l'explication es contextes national / international. A force d'intermodalité, la gare ferroviaire s'efface...

VL : Manque le métro qui est un élément déclencheur du PEM. Il faut exprimer ce que c'est que l'intermodalité pour les gens : le local à portée du national, et vice versa.

Etat : Dans l'état, l'entrée partenariale n'est pas assez évidente.

Les partenaires vendent leurs intérêts dans l'expo, mais tout le monde se creuse pour vendre le PEM in fine... et c'est l'occasion de confronter les lectures du PEM, c'est un retour à la genèse du projet...

1.15. Comité technique du 9 mai 2012

Présents : RM, CG, Région, RFF, G&C, Etat, Semtcar.

Exposition

L'inauguration aura lieu le 19 juin.

RM se questionne sur le visuel du premier kakemono, qui montre la façade de la gare : est-elle validée par le comité de pilotage ?

Validation de la charte graphique : le service communication RM aurait aimé la charte EuroRennes plutôt que le vert mousse présenté. G&C oppose que qu'il faut arrêter de dire qu'il faut changer la charte sans proposer de solutions. De plus ER doit être présent, mais le PEM doit garder son identité. Une question de couleur et de morphologie. Si on affiche de plus en plus ER, ça dépasse la compétence du cotech, dixit la DREAL.

La couleur verte pose aussi problème à la région, qui aurait souhaité que la communication PEM se fasse dans la continuité de BGV (orange / jaune). Pem trop identifié en projet urbain.

G&C : le Vert, c'est aussi un pont entre le spartenaires... on remarque qu'on n'est pas non plus du tout dans la charte G&C.

Travail sur les textes, les positions, le choix des photos : de l'actuel, du fréquenté des gens jeunes des TGV récents...

>> La préparation de l'expo, c'est vraiment une occasion de réaffirmer les qualités intrinsèques du projet. Les acteurs relisent leur projet et confrontent ces lectures. Comme quoi tout n'était pas encore figé par le contrat de pôle. C'est la difficulté de décliner une sorte de metaprojet tout au long de ses étapes.

Le débat sur la visibilité de la gare régionale (BGV) et la porte d'entrée de la Bretagne (TGV) : ce sont des réactions suscitées par des positions de puces, de photos qui donnent lieu à des débats de fond qu'on croyait terminés...

L'expo, c'est un moment de validation : on relève la tête du guidon, après les interminables méandres technico-financiers, pour revenir à l'essence du projet. Et on se rend compte qu'il y a encore confrontation d'idées, d'intérêts. Tout n'est pas gravé dans le marbre. Les points de détails passeront inaperçus aux yeux du public, et l'expo est presque plus importante pour les partenaires que pour la cible...

1.16. Comité technique PEM du 1 juin 2012

Planning inauguration de l'exposition, protocole.

2. Comités de Pilotage PEM

2.1. Comité de Pilotage PEM du 27 juin 2011

Représentés : les huit partenaires, des élus de la ville de Rennes, différents services de RM.

Présentation du contexte transport et renouvellement urbain du projet

Un projet issu d'un dialogue, qui part de la conception du cabinet FGP. Aujourd'hui, on arrive à un bon compromis en termes de fonctionnalités du PEM et de l'interface urbaine : le paysage construit au nord du site assure une transition douce (via la passerelle) vers le nouveau développement Sud.

A l'intérieur de la gare, le projet propose de créer un nouveau dispositif améliorant à la fois le confort des voyageurs et l'accessibilité aux quais. Les arrivées sont organisées côté ouest avec de nouveaux escalators, le dispositif existant assurant l'accès aux trains. Un dispositif complémentaire, via le passage souterrain, assure l'accès à la salle multimodale et à la gare routière. En complément, un espace dévolu à l'attente est organisé côté est de la gare, avec une nouvelle façade pour dégager les vues sur les quais. L'ensemble des commerces et services s'organise en partie centrale. Cette réorganisation intervient en complément d'une nouvelle façade et de la réalisation de nouveaux accès extérieurs. Au niveau 30 (niveau de la ville), une grande trémie centrale permet d'organiser les flux vers les niveaux supérieurs et inférieurs. C'est un espace ouvert sur les vues extérieures. Cette trémie s'accompagne également de commerces et services (gare routière, kiosk). La gare routière est reconfigurée pour se trouver dans la continuité de la gare, sans franchissement de voirie. Au niveau métro (26.50), c'est la salle métro, avec la création d'une vaste salle d'échange : organisation de l'attente et flux ligne A - B et trains. Les accès aux quais sont également revus, avec accès PMR. Cette salle est reliée directement à l'extérieur via une passerelle vers le parvis nord. Le

paysage construit gère la montée douce du niveau 30 à 37 (7m de dénivelé) et permet l'accès au 26.50.

L'inscription urbaine : la façade est continue, le long du PC qui prend la largeur du parvis, avec une montée directe vers le franchissement des voies. En partie centrale du PC, une grande porte d'accès au 26.50 et niveau 30. Cet élément marquant du paysage laisse percevoir le fonctionnement intérieur de la gare, tout comme l'espace urbain est perçu de la gare. Le franchissement accueille les escaliers mécaniques de sortie des quais, il permet aux usagers d'accéder au nord et au sud de la gare.

Intérieur de la gare : les aménagements assurent un nouvel accès côté sud, assurant la continuité des espaces. L'accent a été mis sur les ambiances lumineuses.

Tout ça donne une gare reconfigurée, en synergie complète avec son environnement urbain, capable d'accueillir le double de voyageur par rapport à aujourd'hui.

Réactions

Daniel Delaveau : Il y a eu des évolutions substantielles, mais qui ne dénaturent pas les objectifs de fond du projet sur le plan fonctionnel. Les évolutions sont « positives », elles conservent toute la force du projet.

Sophie Boissard (Directrice G&C) souligne la qualité du projet, qui a monté en puissance sur la question de l'intermodalité.

Michel Hoessler (FGP) : Un bon compromis entre la vision défendue du cabinet sur le paysage construit et la contrainte budgétaire. La « synergie » est néanmoins seulement presque parfaite. Sans remettre en cause les grands principes énoncés, il reste quelques zones de travail. Des questions de géométries, notamment sur la façade qui présente encore quelques incohérences avec la géométrie globale du projet urbain. Seconde remarque sur la toiture, mais ce sont là sans doute aussi des questions budgétaires. Au vu des projets ambitieux autour du PEM, la toiture va devenir une cinquième façade, elle mérite donc réflexion, elle fait partie du paysage urbain. Les remarques sur le parvis sud ne sont pas évoquées aujourd'hui.

Chez les élus, le projet fait consensus au niveau fonctionnel, il a gagné sur la lisibilité des cheminements, tout en conservant une ambition architecturale dont tous les projets ne peuvent se targuer.

Région Bretagne : Conditions d'exploitation de la gare pendant les travaux : des pistes intéressantes qui se précisent, c'est un point très positif de cette période d'optimisation.

RFF : Souligne la qualité du travail des équipes sur le projet, notamment sur le périmètre RFF. Ce sont ces travaux qui vont contraindre l'exploitation de la gare, c'un gros point de vigilance.

M. Boursier (élu) va dans le même sens : compétence technique, bon compromis. Sur les fonctionnalités nord-sud, la modélisation ne dit pas tout. Il faudra montrer autre chose aux rennais. La passerelle a été fortement réduite en largeur, on ne sait pas

exactement quels sont les cheminements sur le paysage construit... pose beaucoup de questions. Comme on ne passe plus à l'Est, le passage Ouest est une question déterminante.

Delaveau est, à titre personnel complètement d'accord avec les remarques de l'architecte sur la façade et la toiture, mais ne doute pas qu'on trouvera une solution.

Didier Piquet : Engagements financiers et répartition entre MO et périmètres de MO, état des engagements financiers au jour du 27 juin 2011, planning.

Les chiffres sont effectivement présentés en valeurs absolues.

Réactions

RFF : On n'apparaît pas dans le tableau, mais RFF investit déjà pour la gare de Rennes. 150 M€ d'investissements ces prochaines années pour la rénovation du réseau, dont 45 cette année. Aujourd'hui, la politique de RFF, c'est plutôt d'investir massivement sur la rénovation du réseau. On a identifié des modules de travail avec CLP, et il serait judicieux que Delaveau rencontre le président de RFF.

Delaveau rappelle l'enjeu majeur pour que représente ce projet pour l'ensemble de la Bretagne : rénover les lignes est une chose, mais il est préférable que les trains arrivent à passer à Rennes. Mais il ne doute pas qu'ils arriveront à surmonter cette étape.

SNCF : Le président Pepy voit les investissements en deux temps, avec l'allongement du cinquième quais à l'horizon 2020 pour 6 millions d'euros. C'est un investissement 100% SNCF. L'investissement des produits de cession de Solferino à hauteur de 50% est sans précédent, et permet d'atteindre ce montant de 31 M€. Un point à examiner avec le CG concerne les surfaces dévolues au stockage des véhicules. Mais cette participation exceptionnelle confirme le soutien de la SNCF au projet.

La question du réinvestissement des recettes foncières se pose aussi pour RFF, même si ce n'est pas un usage. RFF accepte de considérer la question.

Préfecture : L'Etat interviendra au titre de l'accessibilité et de l'intermodalité. L'enveloppe affichée est toujours d'actualité (10 M€), la difficulté étant que la période est à cheval sur deux CPER.

Eric Couet : Le calendrier présenté montre l'urgence de la signature du contrat de pôle. Mais d'ici là, beaucoup de questions restent à résoudre. La négociation avec la région et la SNCF est considérée comme aboutie. Les modalités d'affichage de la participation Etat vont être complexes. La participation du CG n'est pas stabilisée. Il ne faut pas considérer le tableau de financement ici présenté comme autre chose qu'un point d'étape, ce serait pour l'instant une erreur de communiquer là-dessus, le plan de financement du PEM n'est pas bouclé.

CLP : Il y aura un sujet de discussion avec G&C sur la délégation de MO de RM sur une partie du PEM. Il y aura aussi trois convention de financement AVP, correspondant aux

trois périmètres de MO. Sur la question de la communication, la règle est toujours une communication unique et collective. Il serait bien qu'elle intervienne en septembre, pour marquer la convention de financement. Il y a également un travail engagé sur la coordination de MO, entre les différentes parties des travaux, le metro.... Egalement, la définition de la gouvernance en phase d'exploitation. C'est la feuille de route que RM propose pour les six mois à venir.

Delaveau se félicite une nouvelle fois de la qualité du travail fourni, eu égard à la complexité du projet. Les choses ont avancé, nous ne sommes pas les derniers dans les projets de PEM en France. Mais il ne s'agit pas de perdre de temps, le calendrier reste serré, même si le calendrier de la LGV a évolué. La signature du contrat de pôle est une phase fondamentale, sur laquelle il ne faut pas que les partenaires dérapent. L'aspect communication porte la relation entre le projet et les usagers. Même si le projet est très attendu au niveau de Rennes, la communication sera déterminante, car on modifie profondément l'espace urbain. C'est un projet qui marquera l'histoire de la Bretagne...

3. Equipe Projet EuroRennes

3.1. Revue Projet EuroRennes - 31 mai 2011

Le groupe projet est composé du personnel concerné à Rennes Métropole soit Valérie Lucas, Olivier Schoentes et Christian Le Petit, plus Eric Beauges pour Territoires, et des services spécialisés sollicités (foncier, déplacements et développement commercial).

OJ : Préparation du comité du pilotage EuroRennes du 17 juin

CLP revient sur une rencontre Région – RM – SNCF la semaine précédente

Etait présent Guillaume Pepy, président de la SNCF. Une **rencontre « très positive »**. Pepy approuve le projet EuroRennes et propose **un nouveau plan de financement fixé à 105 M€, répartis comme suit :**

SNCF : 31 M€ (25+6)
Ville / Agglo : 31 M€ (25+6)
Région : 25 M€
Etat : 5 M€
CG : 5 M€
RFF : 8 M€

La marge de manœuvre dégagée par rapport à la dernière version à 93 M€ (défendue par JM Duthilleul, dir. Adjoint de Gares et Connexions) prend acte des remarques de RM sur l'accès sud et le quai sud. Le premier étant un problème urbain, il revient à RM. Mais le second est un problème ferroviaire et la SNCF s'engage à le prendre en charge. Cela fait donc 12 M€ supplémentaires. Les 31 millions de la SNCF sont composés
- des 20 millions de G&C (« les 20 de Sophie »),

- 5 issus de la vente du foncier de Solferino à RM, estimée à 10 M€ (et autant pour RFF). CLP trouve ce chiffre un peu ambitieux compte tenu des frais de libération, et a suggéré à Pépy d'élargir la réflexion au square Louis Armand. Pépy présente cela comme quelque chose d'inédit, puisque la SNCF ne recycle jamais l'argent du foncier.
- Les 6 derniers millions seront imputés sur le compte gare en différé.

RM et SNCF sont tombés d'accords. Reste à préparer le contrat de pôle pour juin, et engager la réflexion sur la valeur initiale de Solferino en associant RFF. Frédéric Michaud (dir. de la sécurité et du management du réseau de G&C) a dit à CLP que le bon interlocuteur est Sébastien Roulot (dir. du foncier et de l'immobilier chez RFF).

Les positions rapportées de Sophie Boissard : ne soutient pas le CG dans son désaccord sur la gare routière, considère l'îlot Beaumont comme une opération indépendante du PEM, mais engagée sur Solferino (avec la nécessité d'entraîner RFF). Le square Louis Armand n'est pas abordé dans l'approche G&C. CLP craint de manquer d'interlocuteur à ce sujet, puisqu'ils ne reverront pas G. Pépy souvent, et G&C considère que ce n'est pas chez eux. Par ailleurs, SB exprime une sa demande de rigueur sur la définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage. **Jolivet¹⁶ est très sceptique sur le plan de financement**, pas clair (*CLP n'a pas l'air de l'apprécier*).

Côté Etat, CLP pense que le Président doit rencontrer le Préfet. G Pépy est de cet avis, il **pense que c'est l'Etat qui peut débloquent RFF en vue du Copil de fin juin**.

Sur le contrat de pôle :

VL : Il faut définir les dispositions de financement entre les périmètres de maîtrise d'ouvrage. CLP pense qu'ils **n'échapperont pas à une maîtrise d'ouvrage déléguée G&C sur le paysage construit, il est impossible de tout découper**.

VL : L'Etat, en parallèle du comité technique, a fait état de précisions sur les procédures administratives. **Leur position, c'est que les procédures de la ZAC (dossier loi sur l'eau, étude d'impact) s'imposent au PEM car il fait partie de la ZAC**. Eric Beauges souligne alors qu'il leur appartient de renforcer leurs propres procédures : l'étude d'impact doit avoir un volet PEM extrêmement solide, car c'est le programme de la ZAC le plus impactant.

Développement commercial

Dans le cadre de la modification du SCOT et du schémas de développement commercial qui fera suite à la charte, le président du syndicat mixte du SCOT, la chambre des métiers rencontrent l'ensemble des acteurs de la grande distribution dans l'objectif de faire un point sur le projet. Intervention de Rennes métropole (Valérie Lucas), dans l'idée de présenter les grandes lignes du PEM, avec la question de la programmation commerciale. La question étant « jusqu'où va-t-on » dans la présentation du projet. Elle pense qu'il vaut mieux se contenter des chiffres du dossier de création de ZAC, **anticipant « ça va chahuter », notamment de la part de la CCI, sur des questions d'équilibre du centre-ville par rapport au reste de l'agglomération**. L'enjeu est de faire inscrire un nouveau développement commercial dans le SCOT.

¹⁶ Conseiller régional et membre de la commission aménagement du territoire.

CLP insiste sur la nécessité de valoriser le PEM en tant qu'enjeu économique en tant que tel. Il s'appuie sur une étude de l'AUDIAR sur l'enjeu économique des gares, qui pourrait être incluse au discours. Il ouvre une parenthèse sur la route du meuble : le Président n'est pas partisan du projet préparé par l'association de la route du meuble et la CCI pour le SCOT. CLP n'a pas non plus envie de voir ressurgir des vieux débats sur la desserte en TC.

Foncier

Présentation d'une possibilité de préemption au 12 rue de l'Alma. Un logement de 27 m² à 102 000 € (prix vendeur). Proposition de DIA à 87 000 €, soit 2240 du m². **Olivier Schoentes rappelle que RM a 5 immeubles à acheter, il ne faut pas créer de précédent en achetant à un prix trop élevé, ne pas donner de « signal ».** EB dit que le vendeur est libre d'accepter, en sachant très bien que RM ira devant le juge s'il retire son bien de la vente.

Ilot Féval (Eric Beaugé)

Avancement de la démarche, document à l'appui :

- Conditions de libération du foncier, notamment rue de Chatillon

Pas de problème majeur. Surplomb au nord de l'îlot à gérer par rapport aux voies, rencontre le 7 juin avec RFF. Question de l'escalier de secours qui tombe dans l'axe du lien Nord Sud : prise de rendez-vous avec le syndic de l'immeuble. Sur le foncier, tout est acquis, reste l'évacuation des squat et programmation des démolitions. La ville vend du bien au programme et entend valoriser son foncier.

Conditions de libération du domaine public, rue de Chatillon : les réseaux et les interlocuteurs sont identifiés, reste à étudier les conditions de dévoiement sous Féval. A priori, possible à réaliser sans fermer la circulation sur Féval, reste à définir qui paie quoi. Les échanges avec la DDTM sont positifs. En juin : chronologie définitive des dévoiements, pour les engager physiquement à la fin de l'année. La fermeture de Chatillon doit intervenir début 2012, de façon à débiter la procédure de déclassement nécessaire pour la libération de l'assiette foncière (fin 2012).

- Diagnostic de l'ouvrage existant

Examen des permis de construire délivrés dans le cadre de la ZAC de la gare (il y a 15 ans). Sur le parking sud, 136 abonnements longue durée. Travail avec la ville de Rennes sur le contrat d'affermage de Citedia, pour voir l'évolution de son périmètre (le parking sud représente 14% des 5000 places gérées par citédia, mais 25% des recettes).

- Dimensionnement et jauge du parking, premières hypothèses

Analyse des points sensibles de fonctionnement du parking, à part la fermeture de la trémie rue de Chatillon. Des contraintes sur les rampes, et l'impact sur le fonctionnement de l'ouvrage.

Les besoins : proposition faite par FGP, qui n'intègre pas les relocalisation de loueurs. Avec le preneur de la tour Féval, il est important de stabiliser le nombre de places au maximum autorisé par le PLU, avec une quote part en amodiation. Important de tenir le discours de fin avril, avec une quote part de 220 places.

Urgent de définir la programmation de Féval, pour ne pas avoir un îlot monofonctionnel tertiaire. Pour amener les gens au Sud, il faut créer un événement.

Définition des autres besoins de stationnement exprimé : rencontre avec Effia, demande globale de 1300 parking publics. A discuter, paraît beaucoup. Besoin également de la prison. Pour citedia, 136 abonnements. Accueil des loueurs du nord vers le sud : 250 places, incluses dans l'étude PEM. Mais on ne sait pas encore qui les paie. Avec ce rapport, une contrainte d'accessibilité poids lourds à étudier. Favoriser l'accessibilité des véhicules propres au plus près des accès.

Dimensionnement des trémies : leur nombre diminue alors que le nombre de places double, donc quatre barrières en bas des trémies. Seconde contraintes : capacité des voies existantes à supporter les nouveaux flux générés (entrées / sorties du parking).

Fonctionnement du parking pendant le chantier : gros travail sur le phasage.

Définition des besoins : Pour les nouvelles constructions de Féval, le PLU c'est une place / 150 m² SHON minimum et 1/70 maximum. Pour le client de Féval, on est sur le maximum : 464 places – 250 en propriété pleine et 214 en amodiation (jouissance de l'ordre de 15 ans). Pour les autres bâtiments, discussions avec les commercialisateurs qui aboutissent à 1 place pour 80. Q° : pourquoi cette différence ? Il y a un client qui connaît le PLU et qui demande plus. C'est un client un peu particulier (*moment de flottement sur ce « client »*). L'important, c'est qu'avec ces chiffres là, **le parking atteint une jauge de 2000 places : si on touche à Féval, il mesure 5 niveaux, et sans toucher à féval, il fait 7 niveaux. CLP trouve ça énorme. Le parking public étant stabilisé à 1100 places contre 400 aujourd'hui.**

La proposition alternative d'EB, c'est de ne pas avoir tout de suite 1100 à la livraison et attendre que les amodiations retombent dans le domaine public pour compléter l'offre. Donc réduire la jauge du public à 950 pour peut être économiser un niveau. Une autre marge de manœuvre : une place pour 35 m², pour 25 ? C'est plus que 25, mais ça peut être moins que 35. Ce sont des idées à soumettre au Copil de 17 juin.

Eran Ranson : Ils ont commandé une étude dynamique sur le fonctionnement du carrefour Féval à l'horizon 2015/2020, qui devrait être livrée dans un mois. L'incertitude porte sur le taux de motorisation à cet horizon, qui vient argumenter pour les privés en faveur du recours à l'amodiation (incertitude sur la valorisation de l'investissement).

Différentes hypothèses formulées sur les modalités d'investissement sur les parking (partage RM-VdR, concession, affermage).

Circulation sur Féval pendant les travaux (Erwan Ranson)

Intervalle avril 2013-2015. La phase avant 2013, Chatillon est fermée pour déclassement, mais le reste fonctionne comme aujourd'hui. **Olivier Schoentes insiste sur le fait que dans l'esprit des élus, la période de travaux démarre avant 2013, il est préférable de continuer à le présenter en tant que tel, question d'affichage, il ne faut pas laisser croire qu'il ne se passe rien avant 2013.** ER commence en 2013 car c'est la période critique, où Alma est également en travaux.

Donc 2 hypothèses : rue Féval ouverte ou fermée. A l'issue des études, il émet un avis très défavorable sur le seconde principalement à cause des difficulté d'accès au parking (plus que pour l'accès au centre-ville. (voir tableau de synthèse)

Féval fermée : le carrefour Chatillon pose de gros problèmes. Le matin, les véhicules tournent tous à gauche pour aller au CV. Le dimensionnement interdit d'organiser la présélection, donc grosses difficultés d'accès au parking soit venant du nord et du sud.

OS : Peut-on imaginer reporter ces véhicules sur les autres carrefours permettant l'accès au CV (Pompidou, Saint Hellier, Verne) ?

ER : Ce sont des liaisons de transit très tolérantes au temps de parcours. De plus Saint Hellier va diminuer en capacité, et Pompidou est déjà plein.

De plus, avec féval fermée, on ne sait pas encore faire fonctionner correctement le parking. Il faut déjà supprimer le dépose minute, il faut considérer la place prise par le chantier, également les problèmes liés aux flux camions pour y accéder).

3.2. Revue projet EuroRennes – 23 huin 2011

Réunion technique intervenant peu avant le comité de pilotage du PEM (1/07/2011), elle est l'occasion pour l'équipe de consolider la construction du discours sur EuroRennes, la grande hauteur, à destination du public comme des élus.

Enquête publique EuroRennes

L'enquête publique devra démarrer dès le mois d'octobre, une échéance qui doit être anticipée au vu des échéances de la rentrée. Il y a en effet des modifications qui n'ont jamais été présentées au public et qui vont impacter le PLU. De plus, pour l'instant, toutes les images présentées restent aériennes, et ne permettent aucune appréciation au sol. Le PLU déclenche beaucoup de choses, c'est l'affichage de la grande hauteur.

Point Communication (Jean De Legge)

L'idée générale est d'intégrer la communication sur EuroRennes dans une réflexion plus globale.

Sur le procédé :

- Association des habitants et acteurs civils : préparer des ateliers de travail, en formant des « **ambassadeurs positifs** » pour multiplier la production d'idées.
- Association des jeunes, en partenariat avec le CRIJ : prendre en compte la vie nocturne, avec la volonté d'étendre le centre-ville vers le sud.
- Pour le monde économique, les choses sont un peu plus complexes, puisqu'il est une cible du projet. Déjà, **les acteurs sont en posture d'attente face au projet. Le danger, c'est d'aspirer les activités des autres zones (une crainte exprimée par le service développement économique de RM)**. Il faut donc préparer une communication adaptée, et mise en œuvre au bon moment (lorsque les surfaces se vendront).

Sur le fond :

- La grande hauteur : affirmer les intentions sur plusieurs opérations, la vendre qualitative et durable. Préparer une exposition d'ici septembre.
- La gare : demander aux usagers ce qu'ils veulent y trouver. Communiquer sur la mobilité, les usages de la gare aux échelles de la ville.

Remarques

Valérie Lucas : Il n'y a pas que RM sur la communication. C'est également un lieu pour la concertation sur le PEM. Pour l'instant, **RM est coordonnateur de la convention d'association, mais la gouvernance est remise en question**, avec un probable repositionnement de Gares & Connexions. Christian Le Petit préconise de consolider une communication à 7.

Il est important de resté positionné sur le développement durable, l'argument économique n'est plus suffisant.

Olivier Schoentes : La communication est un enjeu de positionnement pour la DGAU. Elle a besoin de la communication pour alimenter le projet, et du projet pour alimenter la communication. D'autres acteurs devraient associés : CDC, administration pénitentiaire. Il faut être prudent avec l'argument de la nature dans la ville. Le paysager ne doit pas rester qu'une image.

La contrainte du temps : un second semestre chargé pour la DGAU en production d'études. Le temps politique presse également, avec l'horizon du conseil communautaire du 7 juillet.

L'étude d'impact sur la ligne B du métro (commence le 5 décembre, correspondant à la période de modification du PLU) est aussi à prendre en compte. **La problématique de circulation et la stratégie de déplacement dans la ville sont connues et avalisées des élus, mais la communication reste hésitante sur le sujet**. CLP met en garde de ne pas se laisser enfermer dans des réunions circulation-stationnement, qui sont toujours difficiles.

Comité de pilotage PEM du 1/07/2011

- FGP est invité au Copil pour entendre la présentation de G&C et le discours des élus. L'équipe ne veut pas risquer d'esclandre, faire attention au représentant de FGP qui sera convié. G&C est maître d'ouvrage du bâtiment gare jusqu'à la

surface étanche, le support étant sous MO FGP : Philippe Gazeau a déjà exprimé ses réserves sur l'aspect de la façade du bâtiment.

- L'ordre du jour du Copil est très (trop ?) chargé : AVP, communication et PLU.
- Il faut préparer l'argumentaire à destination des élus de quartiers : **est-ce que la grande hauteur s'affirme comme élément constituant de l'identité d'EuroRennes, ou est-elle intégrée dans une logique d'équilibre avec les quartiers périphériques ?**

3.3. Equipe projet – 27 septembre 2011

OJ : Préparation CGPU du 29 septembre, AVP espaces publics

AVP EP

Statut des voies

Erwan Ranson : La posture adoptée est l'intégration d'EuroRennes dans le plan de circulation 2020 de Rennes Métropole. Celui-ci repose sur le principe du déclassement des voies artérielles de contournement du centre-ville en voies de distribution / desserte, à l'exception d'Alma, Saint Hellier, la Tour d'Auvergne et Colombier. Cela se traduit par une baisse générale des vitesses. Cependant, on peut se poser la question de l'observation réelle de ces vitesses, à cause du linéaire de certains tronçons.

îlot Beaumont

la question se pose de la préservation du confort piéton. Des négociations sont en cours avec RFF, propriétaire du foncier, pour y aménager une « placette ». Quid de l'élargissement des trottoirs de 1 à 5 mètres ? Eric Beaugé fait remarquer qu'il y a là une conduite d'eau récemment installée qu'il faudra dévoyer. Le dépose-minute Beaumont relève quant à lui de l'AVP PEM (négociations avec Espaces Ferroviaires).

Place de la gare

Le principe adopté est finalement une configuration à quatre voies (2 arrêts, 2 voies centrales) pour garantir la fluidité du trafic bus. Le parvis devient une aire piétonne ponctuée de quais dont la hauteur est normée à 18 cm (accessibilité PMR). En cela il diffère donc de République, où toute la place est à niveau quai.

Le CG vient de transmettre un mail à RM, dans lequel il affirme sa volonté de pouvoir déposer les voyageurs sur la place, de manière à limiter les ruptures de charges. Mais cela pose un problème évident d'organisation, les cars CG étant plus longs à décharger (soutes, descente plateau PMR).

Prévoir des places pour les véhicules exploitants (STAR)

Les émergences prévues dans l'AVP métro ne sont pas encore coordonnées avec l'AVP EP.

La défense incendie n'est pas encore étudiée. La gare est classée en ERP catégorie 1 : les façades peuvent poser problème.

La question de l'accès au PEM pour les livraisons commerçants et l'évacuation des déchets reste posée.

Matériaux : FGP propose le principe du *traitement exceptionnel des espaces exceptionnels*, qui se traduit par l'utilisation de bois sur le parvis sud et le paysage construit, et du granit / Schiste du côté de la prison. Ces matériaux posent la question de la sécurité des piétons au niveau des pentes, de l'accessibilité pour les pompiers et de l'entretien. Par ailleurs, il convient d'abord de valider le types d'usage des différentes zones de l'opération avant de les dessiner, de manière à anticiper les contraintes de structures (renforcement des couvertures parking...)

Solferino :

L'îlot fera l'objet d'une zone 30, avec voie mixte au départ du parcoTRAIN, et site propre bus en est / ouest. L'espace public rogne entre 6 et 7 mètres sur le terrain SNCF, notamment pour permettre de planter le boulevard. Un point de vigilance : l'îlot Solferino, où 50 000 m² de SHON sont prévus, représente la moitié des recettes espérées par la SNCF dans l'opération.

Féval :

Le parking sud fait toujours l'objet de doutes : les 1400 places entrent et sortent sur Féval pendant les travaux, avant la réalisation de l'entrée sur Quineleu. ER a effectué une simulation de trafic pour un mardi et un jeudi : le carrefour fonctionne mal en sortie, sans l'introduction des variabilités (brusque augmentation du trafic aux horaires de sortie des bureaux...). La simulation n'a pas été effectuée pour le vendredi, puisque RM ne dimensionne pas ses infrastructures pour les heures de pointe. Une piste pourrait être de maintenir une sortie dans la trémie d'entrée actuelle pendant la phase travaux, mais cela mettrait en suspens les travaux sur le parvis sud.

La passerelle nécessitera un ascenseur public à cause du dénivelé imposé par les caténaires. Son alignement avec l'avenue d'en face pose question.

3.4. Equipe Projet, 22 novembre 2011

Bouclage financier du PEM

Le CG a remis 1M€. C'est le coût des quais de la gare routière. Or l'axe intermodalité s'élève à 9,8M, il faut que le CG en mette 2 dessus.

Réunion Pépy- Delaceau le 6 décembre : préparer le discours sur l'îlot Solferino. Les urbanistes ont retravaillé une proposition sur le bâtiment ramesqui respecte la gare routière. Le programme est mixte, bureaux et logements le long du boulevard. Moins de SHON, mais dense avec du R+18 : total 21000 m².

Clé de financement Pépy : 50% de la vente de Solferino affectée au PEM. 10M€ c'est beaucoup, et RM veut acheter un terrain dépollué. De plus dans Solferino il y a aussi le foncier Gare routière : mise à disposition du CG pour aménagement ? Contre une redevance, ou pas de redevance contre 1M€ de plus au PEM ?

Cahier de prescriptions : l'approche développement n'est pas au point, pas transmissible en l'état. Mais si non intégré, on n'impose rien à G&C, c'est un échec.

3.5. Equipe Projet – 7 février 2012

Projet Arche Métropole sur le Colombier

L'opérateur achèterait le Pym's et le Cinéville pour démolition complète. Le plan masse présente un immeuble R+6 pour un projet tertiaire (6000m² commerces, 9000 de bureaux). L'avis du service développement économique RM : le projet ferme la dalle sur le square Emile souvestre et remet en cause la rue commerçante qu'on souhaite. Problème de cohérence physique et fonctionnelle avec l'hypothèse de de modernisation du colombier et des 3 soleils.

La contradiction a été exposée à Arche le 9 janvier, mais RM n'a pas de plan à leur opposer. C'est un site qui mérite une consultation d'archis, RM s'engage à revenir avec des orientations précises.

Projet liaison Colombier – Beaumont.

Le problème c'est les barres d'immeubles SNI (patrimoine de la Défense). Gazeau maintient qu'il faut en faire sauter au moins une. Budgétairement, ça s'annonce compliqué. Le risque est de ne rien avoir à proposer avant que le cinéma s'en aille : plus d'emprise sur les opérateurs. Le volume de commercialisation diminue significativement si les barres restent. Le scénario kushman préconise au minimum 10000 m², or avec les barres, on est à 3700. L'économie sur les barres ampute les recettes de l'opération.

Contrat de pôle : toujours pas de date de signature. Le CG délibère ce mois-ci en assemblée plénière : ils parleront en premier à la presse et annonceront les 107 millions. Delaveau en parlerait alors en conférence de presse avant le conseil communautaire de mars.

3.6. Equipe Projet, 6 mars 2013

Expo EuroRennes – Identité visuelle : un budget de 150 000 €, lors de Vivacité. Lancer le travail tout de suite. L'identité visuelle n'est pas définie, la travailler pour l'expo du PEM ou on parlera d'EuroRennes.

Signature du contrat de pôle : elle sera symbolique en public, à cause de la réserve du préfet.

Bureaux nords de la gare : DUP pour G&C engagée cette année pour avril 2014, démolition en 2015. Peut-être parler aux occupants, le discours c'est que c'est G&C qui vire.

3.7. Equipe Projet 26 juin 2012

4. Comités de pilotage EuroRennes

4.1. Comité de pilotage EuroRennes du 17 juin 2011

Emmanuel Couet : point PEM

Des discussions encourageantes avec à la fois le Préfet et la SNCF, arrivant à un bon compromis entre les objectifs SNCF et le paysage construit. Le plan de financement se précise dans l'optique du copil PEM du 27 juin, le contrat de pôle a de bonne chance d'être signé avant la fin de l'année, chacune des collectivités ayant pris ses décisions dans les instances compétentes.

FGP-TER présente l'évolution du secteur Féval

(P. Gazeau) Évolution majeure : la tour passe de 120m à 88m, à cause d'une servitude aéronautique. La DGAC a indiqué que cette servitude n'allait pas être assouplie, et pouvait même devenir plus contraignante à l'avenir. Ces 88m correspondent à une hauteur de construction de 125m NGF¹⁷. Suite à cette limitation, la difficulté réside dans la reconfiguration de l'aménagement, pour conserver les 30 000 m² de SHON pour le preneur.

Même plus basse, la tour conserve sa qualité de signal. Elle est construite sur un promontoire à l'intersection de la rue Féval, au bord du réseau ferré. De la même manière, la corniche qui relie les entrées sud et nord de la gare à la rue de l'Alma va favoriser cette notion de tour axée sur un système de circulations très riche. Avec les 10m de la corniche, on arrive à 99m du sol, la hauteur des Horizons. E. Couet : En perception, ce sera plus haut. « Il faudra le dire d'une manière ou d'une autre. »

Les implantations des « plots » ont été reconfigurées : le plot le plus à l'ouest remplit une fonction de fermeture de la place sud de la gare. Il s'affirme comme un « fond d'écran » de ce parvis. C'est l'interface entre les constructions de l'îlot Féval et le parvis sud.

La nouvelle configuration de la tour a amené à reconsidérer les deux îlots qui la constituent, avec un système de grande hauteur à l'articulation de la corniche et de la rue de l'Alma, et une partie plus basse séparée par un porche, qui va à la fois séparer et relier les deux parties de la tour.

Le secteur Féval fait partie de l'ensemble Féval-Blériot-Trigone, et forme à ce titre une homogénéité de volumétrie, de traitement de façades et de programme (occupation majoritairement tertiaire). La volumétrie sera reprise pour les deux autres îlots avec la même idée : ne pas envisager l'îlot comme un bloc compact, mais de travailler le creusement, la fragmentation et l'évidement, par des failles paysagères. L'accolement

¹⁷ Nivellement Général de la France : Le nivellement général de la France (NGF) constitue un réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain, ainsi qu'en Corse, dont l'IGN a aujourd'hui la charge.

de bâtiments crée une entité cohérente, un super-îlot architectural. Il allie forte densité à l'homogénéité de façade et d'architecture.

Les ambiances sont basées sur la transparence et la translucidité, avec des matériaux capable d'absorber et de restituer les ambiances climatiques, atmosphériques et lumineuses.

M. Hoesler, sur le traitement des sols : on est sur du sol artificiel, donc on travaille sur des variations de hauteurs de 60cm à 1m60, pour éviter l'effet dalle, créer « un jeu d'événements à l'intérieur de cet espace ».

La problématique du parking : il faut 6 ou 7 niveaux de parking pour arriver à la densité recommandée par les promoteurs. Eric Beaugé est sur le sujet, mais l'idée est d'aboutir au moins de parking possible. C'e¹⁸st un sujet de débat.

O. Schoentes : Dans cette vue, on n'a plus de point d'émergence sur l'îlot Beaumont, alors qu'un des sujets st justement le rapport d'échelle entre les îlots.

C. Le Petit : Est-ce que le fait d'être plus bas sur Féval nécessite d'être moins haut sur Beaumont ?

PG : Aujourd'hui, c'est un discours de circonstance. Mais il faut être prudent, car à cause de cette servitude, si on construit une tour sur Beaumont, elle pourra se retrouver plus haut que Féval.

CLP : Le preneur de la tour Féval pense seulement à être le plus haut. La servitude est une désillusion pour lui. Il faut le rassurer là-dessus. Par ailleurs, la SNCF, sur Beaumont, n'est pas très partante pour un IGH, mais part plutôt dans l'optique de la transformation de la tour actuelle.

OS : Rennes Métropole a besoin d'un discours sur le rapport d'échelle entre les deux rives du fleuve ferroviaire. Sachant que sur l'îlot Beaumont, on entrera aussi dans une logique de maximisation du potentiel constructible pour équilibrer les coûts. Il faut donc que les architectes expriment leur parti urbain de manière un peu plus tranchée dans ce rapport d'échelle, pendant que les images livrées au preneur de la tour Féval sont stabilisées, celui-ci ayant déjà quelques difficultés à accepter les modifications apportées.

PG : Si on veut rester plus bas que Féval, il faut descendre à 60 mètres, ce n'est plus du tout rentable en termes de bureaux. Parcontre il pourrait être intéressant de faire du logement dans une tour de 50 mètres. Conserver l'esprit des deux tours qui se répondent sur les deux rives, mais avec une tour de 50m qui rentre pas dans la réglementation IGH. Une tour de bureaux de 50m, c'est toutes les contraintes IGH, sans possibilité de la rentabiliser par la hauteur.

CLP : Ce pourrait être un hôtel, aussi. Mais en tout état de cause, les images qui seront montrées lundi (20 juin) au preneur doivent être stabilisées. Il s'agit pas de baisser sur Beaumont pour le remonter ensuite, c'est un problème de confiance.

¹⁸ Immeuble de Grande Hauteur

EC : Est-il crédible qu'un autre opérateur économique puisse sortir un IGH bureaux sur Beaumont ? La réponse est non. Donc il y aura pas de deuxième tour sur le quartier. Pour le preneur de Féval, il faut bien montrer que même à 50 mètres sur Beaumont, Féval crée une rupture d'échelle manifeste. Il faut fixer une hauteur maximale sur Beaumont la simuler sur photographie et la tenir. Et la tour Féval reste un objet singulier et monumental dans la ville, que personne ne pourra nier. Dans la gestion politique de la grande hauteur, on est en mesure de donner des hauteurs équivalentes : les Horizons, l'Eperon, la Sécu... EC est satisfait par le travail d'évidement de la forme urbaine, mais encore un peu sceptique sur l'épaisseur de la tour.

PG : Il faut parler skyline, on est dans la construction d'un skyline à 100 mètres.

CLP : Ce qui saute aux yeux, c'est l'inélégance de la voirie, avec les trémies et l'accès à la prison, par rapport à cet ensemble paysager : comment l'intégrer ?

MS : Ce sera traité. C'est surtout la géométrie qui est curieuse, « car il faut que le fourgon rentre devant la porte ».

Eric Beaugé : Montage opérationnel foncier et parking

Reprend l'exposé présenté en réunion opérationnelle le 31/05

Règle de stationnement pour les bâtiments BCD : une place pour 80m² SHON, donc 656 places entièrement partagées entre usage public et privé. C'est le maximum autorisé par le PLU, encore hypothétique.

Sur la tour Féval, c'est la fourchette basse de la demande du preneur : pour le SHON bureaux, le PLU autorise au maximum une place pour 70m², et une pour 150m² au minimum. L'hypothèse maximaliste est retenue pour le client, soit 429 places de stationnement. Essayer de faire en sorte que seulement 200 soient en propriété pleine, et le reste en amodiation (mutualisées).

Aujourd'hui, l'offre totale s'élève à 716 places. Il faudra notamment reloger les loueurs de voitures, qui sont sous Solferino. La question étant que les loueurs, pour une notion de service, disent avoir besoin des voitures à la sortie de la gare.

CLP : Un promoteur de l'île de Nantes nous a dit qu'il avait une place pour 150m², sans rencontrer aucune difficulté de commercialisation. On a donc des discours contradictoires en fonction des promoteurs.

VL : Pour le PEM, la jauge a déjà été revue à la baisse : 1100 places là où la SNCF demandait 1400.

4.2. Comité de pilotage EuroRennes du 1 juillet 2011

Lieu : Rennes Métropole

Présentation AVP Espaces Publics (Michel Hoessler, FGP-TER)

Rien de définitif, on est dans **l'évocation des orientations qui seront retenues**. On s'inscrit dans un existant dont ils faut tenir compte. Le cabinet a choisi de travailler dans la continuité du tissu urbain. On parle de sol facile, de banal urbain, mais l'événement exceptionnel mérite un traitement exceptionnel (comme la traversée nord-sud). L'îlot féval, les parvis nord et sud doivent pouvoir se répondre... De la même manière, le mur de la prison devient un objet urbain, un « événement ». Donc des choses à traiter qui ne sont pas banales, mais qui doivent s'inscrire dans une continuité de l'espace public... c'est une greffe qu'il faut réussir.

L'idée, c'est **un travail sur les différentes strates** : le post-verdissement. Intégrer des arbres-monuments, intermédiaires, arbustes, herbacées... Ne pas attendre que le paysage pousse. Dans le fleuve ferré, il faut retrouver cet esprit, les matériaux doivent évoquer le métal et le bois du projet. La pierre est aussi présente dans le site, l'espace public doit évoquer les architectures et matériaux présents autour du site. Le fleuve ferroviaire faisait sourire au début, mais commence à prendre corps : notions de continuité, d'horizons. Installer des lisières boisées, des choses plus jardinées. L'arbre monument doit annoncer la profondeur, comme l'arbre en lisière qui nous parle de la forêt... cela signifie d'intégrer des végétaux d'une quinzaine de mètres. Tricher un peu sur le temps en livrant un paysage déjà mature faire en sorte que le projet ne soit pas livré qu'à la verticale.

Boulevard Beaumont : les trottoirs sont élargis, les voies bus et les parkings sont plantés grâce à la mise en sens unique. La question en suspens, c'est la continuité des pistes cyclables.

Sur le parvis nord : Avec 3 ou 4 voies bus, la fluidité est garantie. La question est celle de rendre de l'espace aux piétons. FGP penche sur un aménagement à 2 voies de stockage, et une voie pour doubler.

Eric Couet : Par où arrivent les bus ?

Erwan Ranson : Une hypothèse où les bus sont principalement en lien avec Janvier, et une ligne sur Solferino, mais il faut prendre en compte la circulation des cars.

Les voies sont sujet à débat. Il serait regrettable de réaliser que la capacité est insuffisante, il est plus facile de réduire que d'élargir.

EC : Comment imaginer le traitement de la place, la délimitation entre l'espace public et les voies ? Jusqu'ici, toutes les images produites laissent croire que c'est le royaume du piéton et des terrasses de bar, il y n'y a pas de bus sur ces images.

MH : L'enjeu, c'est la continuité de l'espace public, au vu des flux (sortie gare et metro, paysage construit, rampe...) on peut difficilement penser passer prioritairement sur un seul passage piéton. Mais un enjeu également sur la protection du piéton. Il va falloir trouver un compromis.

ER : Il faut aussi rappeler que les arrêts de bus doivent mesurer 18 cm (accessibilité PMR). La planité de l'espace public est forcément remise en cause.

Le revêtement de bois sur le parvis sud laisse sceptique : MO compliquée, exploitation aussi (glissant, nettoyage), même si les matériaux ont évolués. Une discussion à venir avec les services techniques.

MH : Les îlots privés (féval) peuvent participer à la fabrication de l'espace global. Ne pas s'en tenir à l'espace public : un travail à faire au niveau des cahiers de prescriptions.

Sur la prison : Le cabinet propose un report à l'horizontale du mur (texture, couleur), en trouvant un matériau praticable.

Le toit du PEM : l'intégrer dans le paysage construit. Travailler sur des solutions faciles d'entretien. Le toit est le niveau final du dispositif de franchissement.

Les études vont encore durer quelques mois, le travail est engagé avec toutes les directions techniques, notamment sur la question des réseaux, avant d'arriver au choix des matériaux.

EC : Aujourd'hui, on n'a pas encore à valider grand choses, à part les ambiances. On a identifié les sujets qui nécessitent un gros travail technique. Il va falloir pouvoir offrir des images du parvis sud dans la communication. Sur les îlots privés, on peut a minima avoir des prescriptions pour les promoteurs. Mais on peut aller au-delà, on pourrait imposer ponctuellement le paysagiste de la ZAC pour les espaces privés collectifs, pour favoriser la concordance des matériaux, de vocabulaires... éviter la rupture entre les aménagements public et privés de cœurs d'îlots, lorsqu'ils sont perceptibles de l'espace public.

Echéance : l'objectif, c'est d'avoir un AVP pour la fin de l'année : revenir devant le comité de pilotage de manière soutenue.

Jean De Legges : communication

Le thème général : la ville de demain, la ville douce. EuroRennes s'inscrit dans une démarche de communication globale. L'identité visuelle sera présentée courant octobre.

Un travail avec les habitants : deux approches différenciées, menées en parallèle

1. **Travail productif et créatif** : une dizaine d'atelier où les gens travailleront sur leurs projections d'images, d'usages et d'envies sur la ville dans dix ans. Les comptes-rendus seront publiés sur un blog EuroRennes. Le but : créer des médiateurs d'opinions positives, création de matière de communication.
2. **Démarche démonstrative, concertation** : avec les groupes interquartiers, instaurer un dialogue.

Le blog EuroRennes retracera un exposé complet du projet et un compte rendu du travail des groupes, avec un système contributif. Le support sera prêt pour septembre.

3. **Exposition** : Aspect grande hauteur, PEM et paysages

Entre 2011 et 2012, la communication s'articule autour d'un événement (29 sept - 9 octobre) au Liberté et place général de Gaulle.

Communication économique : l'enjeu, c'est la maîtrise de la programmation (question de confiance)

Question du plan de circulation pendant les travaux, enquête publique metro. Un groupe de travail de façon à avoir une vue précise et globale. JDL préconise d'être peu précis sur la présentation du plan de circulation et travailler avec les groupes de quartiers. L'important, c'est que les services soient coordonnés et les calendriers partagés.

Réactions

VL : L'enquête publique pour la modification du PLU démarre en octobre. Elle concerne le PEM, Féval et l'îlot Trigone notamment. Peut-être faire une exposition dessus.

EC : Il y a des étapes du calendrier indépendantes. Le bouclage financier du PEM nécessite de revenir vers les instances RM. Autour de décembre et janvier 2012, la validation de l'APS pour la tour, il y aura communication avec le porteur du projet. Puis la modification du PLU, qui va générer du débat au conseil municipal. S'ajoute l'enquête publique de la ligne b du metro, qui va occasionner des réactions et articles dans la presse.

Il y a débat sur la densité de la communication à mettre en œuvre.

EC : On a déjà perdu 6 mois sur le PEM. Le soufflé communication est un peu retombé faute d'information nouvelles. Le travail sur la mémoire et l'histoire, en associant les groupes interquartiers, permet de surmonter certains problèmes, en aidant les habitants à prendre de la distance. Egalement, ré-intégrer la Courrouze, troisième opération de grande ampleur avec la ligne b du métro qui fait la diagonale avec via silva. La position du président, c'est aujourd'hui trois opérations majeures, articulées par la quatrième qui est le métro.

Tout de même un discours global sur le renouvellement urbain qui se construit, dans lequel s'inscrit EuroRennes.

Présentation de la station de métro Gare.

Le lauréat du concours est le cabinet Architram, de Lausanne. L'idée générale est dégager le volume central avec la mise en scène de toutes les circulations. Le quai de la ligne b se retrouve à -26m. L'APS doit être lancé le 5 septembre.

PLU

Il y aura une procédure spécifique pour tous les secteurs EuroRennes (Trigone, Alma-Féval, PEM, Solferino...). Vérifier que les zonages correspondent aux affectations et emprises souhaitées. Modifications des hauteurs de construction le cas échéant,

libération de la constructibilité... Un débat à venir sur la question de la grande hauteur à venir pour la fin de l'année.

EC : A partir de septembre, période communication tous azimuts, avec PEM, PLU, Tour... Compte tenu des sujets, nécessité de convoquer le comité de pilotage tous les mois, dans une version élargie.

4.3. Comité de Pilotage EuroRennes du 23 septembre 2011

Ordre du jour : Approche développement durable, Communication, Esquisses secteur Châtillon

Approche développement durable : présentation de la version de la version zéro de la Charte.

Emmanuel Couet : Tout le monde est enclin à signer les chartes de valeurs. Mais il faut ensuite savoir proposer des outils opérationnels pour les promoteurs.

Christian le Petit : La charte n'est pas qu'un contenu, c'est une démarche.

Présentation de l'agence : Enjeux du territoire, partage de valeur et cadre opérationnel

Les questions préliminaires :

- ⇒ Quelle est l'identité d'EuroRennes ? Ce qui la différencie des autres, la valeur ajoutée du territoire ?
- ⇒ Quelle ambition en matière de développement durable ? Comment ne pas nuire à l'attractivité économique ?

La charte doit naître du contexte et des prescriptions des documents cadres. Elle est partagée (co-réalisée par les acteurs), spécifique, stratégique (« durable contextuel »), évolutive. Il est nécessaire que les acteurs s'y inscrivent, il ne s'agit pas juste de formuler des prescriptions.

Le séquençage : partage des ambitions et des méthodes (création de sens) > négociation (mobiliser un porteur par acteur concerné) > suivi

Le cadre opérationnel est défini par le triptyque Etat des lieux / ambitions / valeurs partagées. Son ambition se décline en un « paysage augmenté » (cadre de vie attractif), une ville mixte et réinventée (exprimant identités locale et métropolitaine), et la performance à forte valeur ajoutée (sans dommages collatéraux).

L'exemple de Féval, décrit comme « l'élément saillant » de l'opération.

La ville mixte ré-inventée :

Comment la ville peut-elle rentrer dans cette tour, s'approprier la ville, et la ville se l'approprier ? L'hypothèse est à la mixité fonctionnelle.

Innover dans la continuité de l'identité locale : inventer le dépassement des contraintes, des produits immobiliers alternatifs, la mixité en milieu dense, le faire avec les acteurs

culturels et les habitants et promouvoir les économies circulaires (mise en réseau des gens).

La performance à forte valeur ajoutée :

Promouvoir les décrochages sur les tours qui génèrent des usages (abris...) et accroissent les performances environnementales (malgré un coût important relatif à l'augmentation de l'enveloppe des bâtiments.

La question n'est pas la performance, mais la manière dont on l'atteint (promouvoir des modes d'économie d'énergie peu coûteux). Savoir s'affranchir des procédures de certification, qui ne tiennent pas compte des enjeux du territoire.

Le paysage augmenté :

Pérenniser la présence de la nature en ville, sa perception pour les usages qu'elle génère.

Forme et contenu du cadre opérationnel

Sur la méthode, il convient d'éviter l'effet « top-down » (définir les thèmes des documents cadres, et en déduire les orientations stratégiques. Promouvoir la territorialité, la connectivité, concilier le *slow & fast*, la vitesse dans le territoire.

L'outil consiste en une matrice faisant la synthèse des enjeux, contraintes, objectifs, qui constitue la base de la négociation avec les acteurs. Chacun doit y trouver son créneau en fonction de sa nature (programme immobilier, espaces publics). L'opérateur se retrouve dans une « constellation », qui définit son cahier de prescriptions. C'est une démarche négociée et déductive.

La charte a vocation à évaluer : elle doit répondre à un croisement ambitieux, un thème ambitieux, une ambition transversale. Il pourrait être bénéfique de valoriser la réalisation de ces engagements par un prix, un label (outil à inventer).

Définir les rôles de chacun : la maîtrise d'ouvrage doit apporter la preuve, impulser les comportements vertueux.

S'en suit un point sur l'étude aéralique et ensoleillement du secteur féval, commencée en collaboration avec FGP.

Réactions

EC : L'approche est originale, stimulante. L'enjeu de crédibilité envers les acteurs économique est bien traité, avec l'idée d'acculturation. On est au delà de l'imposition de normes et de prescriptions, d'objectifs quantitatifs (un *urbanisme négocié* ?). Cependant, dans l'exemple de Féval, les hypothèses évoquées vont se heurter à des réalités économiques, même si la ligne de fuite est élevée. Sur le *slow / fast*, c'est aussi la position de RM, qui n'est pas dans l'exaltation de la vitesse. Elle ne peut pas se le permettre, c'est un enjeu du discours politique : il y a une dialectique à créer sur ce sujet. Enfin, c'est une approche à mettre dans la perspective de l'écocité Da Silva, la Courrouze : quel positionnement ? Convergence, cohérence, différenciation ?

Réponse du cabinet : des pistes en positivant la densité, l'attractivité de la nature, qui serait plus intéressante dans les lieux très connectés en connectant les lieux denses ?

Jean-Louis Daubaire : On a la même démarche sur l'atteinte des objectifs à La Courrouze, la culture est déjà là. Sur le plan énergétique, il faut penser aux toitures, évoquer de faire du solaire en façade (ça n'existe pas encore). Le principe des constellations suppose que RM ne soit pas sur de simples options, mais sache être ferme pour stimuler la créativité (s'appuie sur l'exemple du solaire à Barcelone).

EC : On n'a pas forcément le temps de négocier les objectifs, la concertation porte sur les moyens. Le calendrier reste la priorité.

CLP : L'approche est pertinente, elle oblige à requestionner les différents sites d'EuroRennes, y compris dans leurs ambitions et leur programmation. Mais du coup, c'est urgent, car pour chaque secteur les choses se précisent, dont certaines se figent. La négociation doit trouver un socle. Il va falloir réaliser ça sur une longue rencontre entre les conseillers, les techniciens et les élus, dans trois ou quatre mois, avant le dossier de réalisation au premier trimestre 2012.

OS : Les propositions interpellent en effet des études qui sont déjà en conception : aller vite dans la conception de la matrice si on veut l'intégrer à temps. Elles soulèvent aussi un certain nombre de sujets avec les opérateurs et les usages citoyens : l'approche DD pourrait aussi alimenter les ateliers de JDL.

P. Gazeau : Il faut identifier avec soin la qualité des interlocuteurs : la première intention d'un promoteur est de vouloir atteindre la RT 2012 pour s'aligner sur ses collègues. En revanche, il existe un levier sur les preneurs, qui peuvent se montrer sensibles à l'image de posséder un bâtiment emblématique.

Notes personnelles :

- ⇒ L'impression générale sur l'approche DD, c'est la volonté de RM de l'intégrer en amont de l'opération. Il ne s'agit pas que de cosmétique, un coup de peinture verte à la fin de l'opération. Cependant, elle semble intervenir un peu tard dans le projet pour s'en donner les moyens. L'agence Franck Boutté, invitée au Copil de juin, n'avait pu rentrer dans les détails faute de temps... cependant, c'est peut être encore bien avant qu'il aurait fallu lancer la démarche ?
- ⇒ L'irruption de la vitesse dans le territoire : enjeu qui est intégré dans l'approche DD : à suivre. RM ne peut pas se permettre le discours de l'exaltation de la vitesse... pourquoi ? Serait intéressant de demander. D'autres l'ont fait et le font encore (à vérifier).
- ⇒ « Trouver un socle à la négociation » : n'est-ce pas le travail du technicien que de verrouiller les options dans une démarche d'évaluation mobilisatrice, comme l'expliquait Offner en 93 ?
- ⇒ Encore un document que je connais pas : le dossier de réalisation du premier trimestre 2012...

Point communication

Le travail graphique sur l'opération va débuter en octobre, l'agence graphique est sélectionnée. Le blog retraçant la concertation est en cours de réalisation.

Premier atelier avec les acteurs économiques

Echanges intéressants : les acteurs ont exprimés la nécessité de retrouver l'identité territoriale, la problématique marchande, le besoin des travailleurs tertiaires dans l'animation diurne. Le fil directeur dégagé se raccroche au DD au travers des matières et des usages évoqués. VL y retrouve le Slow/fast, l'efficacité du site alliée au confort. Le mot « paysage » qui est souvent sorti témoigne d'une appropriation, consciente ou non, du paysage construit. Le film de la rencontre sera projeté en avant première au prochain copil.

La grande hauteur : Prochainement, organisation d'une exposition sur l'histoire de la GH en Europe.

Réactions :

EC : Les ateliers participatifs ne règlent pas la question de la population. JDL apporte une réponse par le canal de RM magazine, les expositions, et la communication institutionnelle. Celle-ci va démarrer avec la signature du contrat de pôle, qui sera approuvé en conseil communautaire de décembre si les rendez-vous d'octobre sont productifs. Cette communication demandera du visuel : les gens vont demander ce qu'on finance, et les journalistes attendent sur féval. L'enjeu, c'est d'installer un climat de communication, « une toile de fond sonore avec des temps forts ».

Concernant le PEM, la concertation sera menée par RM au nom et pour le compte des huit partenaires, tout au long de l'AVP l'an prochain. Le contenu est en cours de définition, G&C est déjà dessus.

L'idée d'une structure mobile éphémère comme vecteur de communication sur la place publique : CLP ne veut pas d'un truc jetable, enjeu de cohérence dans l'approche DD. Vient ensuite la question du lieu. Sur le parvis de la gare, on risque d'en perturber le fonctionnement. Sur Charles de Gaulle, le problème de la durée se pose, mais cela porterait le message que EuroRennes ne se limite pas au périmètre de la ZAC.

Questions diverses sur les financements :

Le **report de la réunion avec RFF** occasionne un mois de retard pour le déclenchement des financements.

L'Etat se veut rassurant sur le niveau des subventions (10 M€). En revanche, le préfet a précisé que **l'Etat raisonnait en € valeur de réalisation**, là où tous les financements sont discutés en valeur janvier 2009. A la clé, cela pourrait faire plusieurs M€ de différence.

Si le contrat de pôle est en retard, quelles conséquences sur l'AVP ? La Semtcar demande les esquisses... Mais G&C auront commencé tous seuls sans signature...

Secteur Trocante : le groupe Giboire achète.

Secteur Châtillon (FGP) : présentation de l'esquisse du bâtiment à l'angle des rues Châtillon - Quineleu.

L'objectif, c'est de **préfigurer la forme urbaine d'EuroRennes**. Le bâtiment proposé présente un encorbellement de 4,50 m dans l'angle au niveau du carrefour, qui le fait déborder au dessus du domaine public, configuration qui nécessite un déclassement en volume (le sol reste du domaine public). Philippe Faysse ne voit pas pourquoi il faudrait passer la limite du public / privé et demande à ce qu'il soit démontré que c'est utile plutôt que de l'imposer. PG justifie ce choix par une « nouvelle approche de la limite public / privé en urbanisme. PF : Quand il y a des travaux, il est impossible de mettre des machines au-dessous. EC met un terme au débat en renvoyant la question aux discussions avec les architectes sélectionnés sur le bâtiment.

Note personnelle : Cette passe d'arme renvoie aux frictions sur les propositions de matériaux formulées par TER sur l'AVP espace public : les services de sécurité rejetaient un certain nombre de propositions pour des considérations purement techniques (comme le sujet de la projection de la façade de la prison sur la voirie, le bois sur le parvis sud). Non pas qu'elles soient infondées (l'enrobé glisse, moins, il est plus facile à nettoyer), mais ces incompréhensions témoignent de la rencontre de la difficulté de la rencontre entre les paradigmes de la conception de l'espace urbain et de sa gestion.

5. Ateliers participatifs

5.1. Atelier « Gare et attractivité économique du territoire » du 22 septembre 2011

Lieu : Café des Champs Libres

Cet atelier est le premier d'une série de sept organisés par le service communication de Rennes Métropole (Jean De Legge, Anais Lucas) dans le cadre d'une démarche mobilisatrice et participative mise en place à destination des la population.

Ce premier atelier regroupe des acteurs économiques concernés par la gare : **Idéa 35** (Andrea Ravarino), **Citedia** (René-Pierre Frioult), **les Champs Libres** (Roland Thomas), **Comité régional du tourisme Bretagne** (Michael Dodds), **SNCF** (Mme Pujo), **Comité départemental du tourisme** (Josiane Ermel), **OTC** (Dominique Ivroas Dantec), **CCI Bretagne** (Bertrand Gervais), **Triangle** (Charles-Edouard Fichet et Michel Gourlay), **UMIH 35** (Patrick Perrier et Jacques David), **Fédération des Taxis** (Pierre Giméno), **Stade Rennais** (Martine Bartel), **Bretagne développement** (Anne Miriel), **Parc des expositions** (M. Le Gall).

Valérie Lucas présente le projet EuroRennes à l'auditoire

EuroRennes, n'est pas qu'une ZAC, mais un projet urbain dont le rayonnement européen est européen. L'opération doit renforcer l'attractivité économique de la ville, de la Métropole, de la région grâce à « l'effet TGV ».

Eurorennes, ce sont deux projets imbriqués : le PEM et l'opération urbaine. Le PEM s'inscrit au cœur du projet TER et de gare routière. EuroRennes est à ce titre un site stratégique du SCOT voté en 2007. VL appuie sa démonstration sur la carte de l'étoile ferroviaire inscrite au SCOT du Pays de Rennes. Le Paysage Construit constitue le cœur de l'opération PEM... l'accroche au Colombier intègre la gare au centre-ville sud.

Jean de Legge pose une série de questions cadres pour orienter les discussions autour du thème de l'attractivité de Rennes.

1. Vous arrivez à la gare. Que voudriez-vous trouver ?

Un espace plus large, confortable et lisible pour les voyageurs : certains ne sont là que pour voyager, il convient que l'organisation de l'espace et l'information évite au maximum le stress du retard. A mesure qu'on leur donne plus de vitesse, les voyageurs sont de plus en plus intolérants à l'attente. C'est à dire que si l'on vient prendre un TGV pour rejoindre Paris en 1h20, on doit pouvoir se permettre d'arriver seulement 10 minutes en avance. La conception de la gare doit intégrer cette variable en réduisant au maximum les ruptures de charges (cheminement du taxi ou de la gare routière jusqu'au quai...).

- ⇒ La gare ne doit pas être un vaste courant d'air comme EuraLille.
- ⇒ Faire en sorte que le centre-ville demeure le premier pôle commercial de la ville, rattacher le PEM au Colombier.
- ⇒ Dépasser l'image du flux : la gare est un espace de vie.

2. Enjeu de la gare dans l'image de Rennes, du département, de la région ?

La perception de la Bretagne et de la ville par les voyageurs débute avec l'impression dégagée par l'environnement des rails, avant la gare, quand le train freine : l'arrivée à la gare devrait également être soignée. La gare est une vitrine : il convient de veiller à ne pas en faire un lieu « hors-sujet ». Pour l'instant, le parvis sud est un lieu de solitude, en plein courant d'air. Il y a un levier d'action sur le végétal, les couleurs. Les voyageurs arrivent à Rennes avec une image préfabriquée : il faut qu'elle se réalise (même si dans les taxis, les voyageurs parlent surtout de la rue de la soif...). Si Rennes, par sa gare, tend à s'affirmer comme la porte entrée de la Bretagne, ce n'est pas le cas aujourd'hui : un soin doit être apporté à l'accueil des voyageurs, nationaux et internationaux. Ce travail devrait être décliné en fonction des types de voyageurs : les pendulaires, qui sont pressés par le temps, les touristes, les voyageurs ponctuels. On ne leur vend pas la ville de la même manière.

Des pistes :

- ⇒ Représentation de l'actualité du territoire à l'intérieur de la gare, même si ce n'est pas lorsqu'on arrive à Rennes qu'on organise son séjour, l'information aux voyageurs les invite à prolonger leurs séjours si elle est couplée à des facilités logistiques. L'attractivité, c'est proposer un pôle d'accueil, prévoir une conciergerie / bagagerie pour le business. Pour les usagers vélo, installer des parking sécurisés (des boxes). Ensuite seulement, on sort voir la ville : il faut emmener le voyageur à l'extérieur, tout doit être perçu comme facile. En poussant la logique, intégrer le caractère aléatoire de la météo dans les cheminements piétons, pour permettre aux voyageurs de sortir par temps incertain.
- ⇒ Transposer l'image de chaleur humaine véhiculée par Rennes et la Bretagne dans la gare. C'est une gare de ville : peut-elle être villageoise ? L'identité bretonne se transmettrait par le relationnel. La gare, tout en étant performante sur l'écoulement des flux, serait un lieu accueillant pour les voyageurs qui attendent : apporter un soin particulier au traitement des espaces intérieurs. Apporter du végétal dans la gare ? « Une salle d'attente avec des plantes, ce serait la plus belle de France ». Dans l'idéal, il faudrait pouvoir s'affranchir de la contrainte de la

rentabilité de surface dans l'aménagement intérieur, opérer un changement de paradigme vers un concept de rentabilité différée. Ce serait là une autre culture de la gare.

⇒ L'enjeu de sécurité : ne pas multiplier les débits d'alcool et accroître les populations afférentes qui influencent le sentiment d'insécurité des usagers.

Du côté des entreprises : depuis que circule l'information du rapprochement de Rennes à Paris, la demande des entreprises susceptibles de s'implanter porte exclusivement sur le site de la gare. La Courrouze reste trop loin, même avec la promesse d'une desserte métro à quelques années. Les usines, quant à elles, se plaignent des difficultés d'accès à la gare depuis le département. La ville serait en effet devenue plus lisible et accessible en TC qu'en voiture... le problème étant que ce n'est pas marqué sur la rocade : un « piège » pour les nouveaux arrivants ?

Est alors soumise l'idée d'un parc auto relais, reliée au centre par le métro et proposant un service de location de voitures. S'en suit un débat sur la disposition de l'homme d'affaire à accepter l'inconfort du voyage en métro, surtout s'il n'a pas la certitude de trouver un véhicule au bout. Ceux qui seront usagers de la gare après 2020 auront-ils intégré davantage les transports en commun ?

3. Quel positionnement du quartier gare par rapport au centre-ville ?

Le quartier doit être plus tourné vers le centre. Aujourd'hui, avec l'avenue Janvier qui va vers le nord, ça ne se sent pas. Si l'on veut plus de commerces, il est important d'articuler l'offre avec celle du Colombia, car il faut avant tout qu'ils puissent durer. D'autant que dans l'imaginaire collectif, la gare est de ces lieux où l'on consomme captifs, des denrées chères et de piètre qualité. Les clients auraient donc tendance à s'écarter autant que possible. La qualité de l'offre commerciale représente donc un enjeu de communication.

Le parvis sud : l'unique raison d'y aller aujourd'hui est l'accès au parking. Cependant, il n'aurait pas vocation à devenir une zone commerciale. Il va devenir frontière, ou tout du moins une zone tampon, entre le nord commercial et le sud habité. Dans ces conditions, l'entrée sud demeurerait une entrée de service. Le parvis doit néanmoins devenir accueillant : au niveau du traitement de l'espace, avec des végétaux, ainsi qu'au niveau fonctionnel pour l'accueil des travailleurs qui ne vont pas au restaurant le midi.

4. Les activités périphériques : quelle animation au niveau des Champs Libres, du TNB et du Liberté à 23 heures ?

Déjà, en diurne, on pourrait proposer des activités culturelles pour les professionnels lors de leurs pauses. Ensuite, matérialiser la liaison gare - Champs Libres : inviter les usagers du quartier à retrouver l'équipement, et du même coup, retrouver la direction du centre-ville. En revanche, doute s'exprime sur les activités nocturnes. Le Colombier reste déjà peu fréquenté le soir. Une des explication de cette sous-fréquentation serait la perception des conditions de sécurité, et c'est également l'enjeu majeur pour le parvis de la gare. Il accueille des publics mal perçus des usagers. Le parvis sud et le parking sont quant à eux complètement lugubre. L'avenue Janvier reste également très sombre. Pour animer le quartier, on pourrait prévoir des animations nocturnes sur le champs de Mars,

à intervalles plus ou moins réguliers. L'activité se ressent, on montrerait qu'il se passe des choses à côté de la gare.

Des conclusions respectives formulées par les acteurs présents ressortent une série de mots-clés : la nouvelle gare doit être à la fois efficace, rapide, lisible, sécurisée, accueillante, zen, déstressante, stimulante, ouverte sur l'extérieur pour être un lieu de rencontre à l'intérieur (entre les individus et les modes de transport).

Notes personnelles :

Il ressort de cette rencontre l'impression que les acteurs économiques sont très mobilisés sur le projet EuroRennes (même si le contraire eut été surprenant). Pour chacun, il est perçu comme un projet pour la ville. Tous formulent une vision du projet non pas centrée sur leur propre activité, mais partant de la gare inscrite dans le territoire, conscients que le dynamisme de leur propre activité est tributaire de celui du territoire.

Quelques points forts ressortent des débats :

- ⇒ L'intégration de la nécessité de faire cohabiter vitesse et lenteur. Les usagers doivent pouvoir se laisser porter par un flux performant (peu de ruptures de charges, itinéraire balisé), mais ce flux ne saurait happer toute la gare. L'espace doit faire l'objet d'une hiérarchisation fonctionnelle, en préservant des îlots de tranquillité pour les voyageurs à l'intérieur comme à l'extérieur.
- ⇒ Un certain fatalisme pour le parvis sud : tout en exprimant leur souhait de la voir accueillant, les acteurs n'imaginent pas en faire un lieu animé d'activité, allant même jusqu'à y voir la matérialisation de la frontière fonctionnelle commerces / habitat. C'est une question lourdement posée à Rennes Métropole également. Prenant acte que cette frontière existe aujourd'hui, EuroRennes entend au contraire assurer la couture nord-sud. Avec quels outils opérer la "greffe", si elle n'existe pas dans les esprits ?
- ⇒ Du côté de l'exercice de Rennes Métropole, il conviendra de suivre si le but de création de "leaders d'opinion positive" est atteint. Les acteurs ont manifesté un vif intérêt pour le projet, mais cet intérêt existait déjà au préalable. Ce genre de rencontre est susceptible de créer l'émulation collective et une certaine acculturation. La discussion avait d'ailleurs lieu entre les acteurs, plus qu'entre les acteurs et Rennes Métropole. Le partage d'opinion se révèle très spontané, glissant même vers un certain idéalisme au sujet de la contrainte de rentabilité. Même si de telles positions sont tout à fait contraire à la réalité économique de Gares & Connexions, elles stimulent la réflexion. C'est peut-être pour ne pas freiner la formulation d'idées que Rennes Métropole est si peu intervenue, même lorsque des questions étaient posées dont ils pouvaient apporter des réponses (comme la position de RM sur le parvis sud, la liaison gare - Colombier prévue dans la ZAC...). Il n'en reste pas moins que les parties prenantes conservent une position d'attentes vis à vis du projet et des propositions de Rennes Métropole.