



EuroRennes et l'attractivité rennaise post-2020

LE POINT DE VUE DES PME LOCALES

Contribution prospective

Sommaire

INTRODUCTION.....	3
LA PERCEPTION DES ENTREPRISES DE LA MÉTROPOLE POST-2020.....	4
La transformation digitale de l'activité démultiplie la mobilité.....	4
Le rôle majeur de l'image « TGV-Métro » pour la notoriété métropolitaine rennaise.....	5
L'impact de la LGV sur les pratiques de mobilité des actifs entre Rennes et Paris.....	5
EURORENNES DANS L'ATTRACTIVITÉ RENNAISE POST-2020.....	7
EuroRennes inscrit la métropole sur les marchés internationaux.....	7
Bâtir les fonctionnalités d'EuroRennes.....	7
DES PROJETS POUR ACCOMPAGNER RENNES POST-2020.....	11
Organiser le partenariat public privé pour une grande ouverture à l'international.....	11
Mettre en place le dispositif de communication pérenne dédié à l'international.....	12
Installer durablement la notoriété internationale de Rennes et de la Bretagne.....	13
Fluidifier l'accès au réseau de mobilité rennais à l'échelle de l'aire urbaine.....	14

Introduction

Ce rapport est construit sur la base d'une quarantaine d'entretiens avec les entreprises du bassin d'emploi rennais interrogées au cours du premier trimestre 2016. Il restitue leur perception de l'attractivité de la métropole rennaise qui aura, d'ici 2020, investi plus de deux milliards d'euros pour bâtir l'environnement le plus favorable à l'exercice de l'activité et de la création d'emplois. Les entretiens menés en collaboration avec le groupe Eiffage, maître d'ouvrage de la LGVBPL, ont porté sur la question centrale « pensez-vous qu'il y aura un avant et un après 2020 ? ». Autrement dit, faut-il s'attendre à ce que la métropole rennaise change de catégorie en termes d'attractivité à l'horizon 2020 ?

La réponse est catégorique. Rennes peut développer un avantage comparatif décisif sur les territoires métropolitains concurrents de Bordeaux, Nantes ou Strasbourg, mais cela, à deux conditions. Rennes doit, soulignent-elles dans le **chapitre I**, se faire connaître à l'international et, proactive, elle doit créer les conditions qui valoriseront une offre exceptionnelle de mobilité articulant, à la Très Grande Vitesse Ferroviaire, le transport collectif urbain le plus moderne et le plus performant à ce jour, un réseau de métro.

Aussi, le **chapitre II** du rapport expose les idées formulées par les entreprises sur le rôle que devrait assurer EuroRennes demain et le **chapitre III** esquisse des projets dont il reste à réfléchir la faisabilité pour une mise en œuvre opérationnelle dès 2020. Pour les entreprises consultées, il s'agit de toute évidence, de projets économiques d'envergure, résolument orientés vers la valorisation d'une attractivité rennaise profondément renouvelée par la réalisation d'EuroRennes et la mise en service d'un réseau de métro.

Leur volonté de contribuer au succès de ce projet d'urbanisme se traduit dans la proposition de création d'un Conseil des acteurs économiques métropolitains d'EuroRennes qui interviendrait dans la configuration des 30 000 m² de surfaces de services et de commerce de l'opération. Une telle instance aurait alors vocation à participer, aux côtés de la collectivité publique, à la programmation des opportunités foncières le long du réseau de métro, à la mise en œuvre

d'actions de lobbying auprès de SNCF-Mobilités, etc.

Elle pourrait également être le lieu de co-fabrication de projets visant à « vendre » la plateforme « nearshore » rennaise à l'étranger, tels la création d'une Mission de prospection à l'international, les campagnes de communication communes avec Saint-Malo, l'offre d'une expérience immersive inédite en gare d'EuroRennes. Et au-delà, de projets d'urbanisme d'ampleur comme la réalisation, à proximité immédiate du site, d'un équipement métropolitain du futur dont la signature architecturale inscrira définitivement Rennes dans le radar des villes cosmopolites, ou celui de parkings-relais en amont des pénétrantes menant aux quatre terminus du réseau de métro.

La perception des entreprises de la métropole post-2020

La transformation digitale de l'activité démultiplie la mobilité

La quarantaine d'entreprises interrogées s'accorde sur un même constat. Une mutation économique lourde vient percuter l'organisation spatiale de l'entreprise. Il s'agit de l'irruption d'une nouvelle mobilité réclamée par les individus, salariés comme clients dont le besoin d'échanges croît au rythme de la digitalisation des contacts et de leur mise en réseau.

Si l'accès à Internet a offert une nouvelle capacité d'ubiquité aux agents économiques, il n'a pas pour autant diminué le besoin de « face à face » qui fait l'identité de l'entreprise. Rien de tel que l'échange entre « pairs » pour faire exister une activité qui se virtualise ou une profession qui « s'ubérise ». En même temps que se développe l'hyperconnexion généralisée, on constate une montée en puissance de la dimension relationnelle, cette « relation chaude », seule capable d'établir la confiance indispensable dans un environnement de plus en plus incertain. Le présentiel s'est ainsi paradoxalement adapté au rythme de la numérisation de l'activité et la mobilité a explosé.

C'est la raison pour laquelle, de plus en plus d'entreprises reconsidèrent leur organisation du travail et, de ce fait, leur configuration spatiale. Dans son étude sur « les nouveaux modes de travail à l'ère du digital » publiée en avril 2014, Orange Business Services soulignait l'importance de favoriser la mobilité des salariés dont 60 % en France plébiscitent le e-travail mais seulement 15 % y ont accès. L'étude fait le constat que la satisfaction des collaborateurs les plus mobiles, conjuguant travail à distance et souplesse du présentiel, améliore leur productivité, enrichit le service client et optimise, à termes, l'utilisation des actifs immobiliers. Elle conclut que tous les collaborateurs vont devenir des travailleurs mobiles, les espaces de travail d'hier vont composer avec la notion de « style de travail » permettant à chacun d'adopter un mode de travail compatible avec son style de vie, dans une relation renouvelée, encore à construire, avec l'entreprise.

Dans une économie tous les jours plus fluide et plus volatile, où l'activité s'affranchit des contraintes techniques de la localisation (matières premières, énergie), ce sont donc les métropoles les plus accessibles qui réussiront à fixer sur leur territoire ces talents hyper mobiles. Les entreprises mettent dans la balance leur besoin d'intensité relationnelle, ce que l'économiste P. Veltz identifie comme « la capacité d'apprentissage collectif des territoires », que nous qualifions souvent « d'oxygène métropolitain » et les contre économies générées par la congestion, les charges fixes d'exploitation et de plus en plus, les temps de transports, l'insécurité. Le bilan s'établit alors souvent en faveur des métropoles de taille moyenne.

Aujourd'hui déjà, les « travailleurs du savoir » qui sont les premiers à tirer avantage d'une organisation plus fluide du travail, examinent avec une attention particulière les coûts d'implantation au cœur des métropoles régionales étroitement connectées au marché parisien.

À Rennes, les principaux cabinets d'avocats d'affaires, d'audit comptable, d'expertises fiscales et financières, d'ingénierie et d'expertise technique mais également les antennes régionales des grands groupes bancaires et d'assurances ont, depuis un certain temps déjà, adopté le pôle métropolitain rennais. Certains en se regroupant dans le quartier gare, d'autres, sur les sites dédiés de Rennes Atalante ou encore dans les « parcs d'affaires » métropolitains, à l'image de ces cabinets d'expertise comptable et d'avocats d'entreprises sur le parc Edonia, au nord de Rennes. Ils y trouvent l'agilité spatiale et relationnelle forte dont ils ont besoin. À l'avenir, c'est EuroRennes qui offrira ces mêmes atouts, doublés d'une opportunité d'investissement dans un site qualifié de « premium (voir chap. II, paragraphe Investir dans un placement immobilier rentable).

En définitive, les territoires attractifs seront ceux qui sauront adapter leur offre aux nouvelles exigences de l'économie relationnelle et hyper accessible de demain. C'est cette opportunité qu'a saisie la métropole rennais. Son effort d'investissement, qui porte à 80 % sur l'amélioration de son accessibilité interne et externe,

peut hisser la capitale bretonne au rang des métropoles les plus compétitives dans l'accueil d'activités et d'emplois à haute valeur ajoutée. C'est globalement le sentiment partagé par les acteurs économiques locaux qui souhaitent accompagner la collectivité dans sa stratégie. Les chapitres suivants restituent l'essentiel de leur constat et évoquent leur contribution potentielle à une stratégie d'ouverture à l'international de la métropole rennaise.

Le rôle majeur de l'image « TGV-Métro » pour la notoriété métropolitaine rennaise

Vue d'Asie, Rennes est dans la région parisienne

La très grande vitesse ferroviaire associée à la performance d'un réseau de métro (plus d'une ligne) est généralement l'apanage des très grandes métropoles. Les agglomérations bénéficiant de telles infrastructures sont lisibles à l'échelle internationale car elles se hissent au niveau des standards de la mobilité des acteurs du « business » mondial.

Depuis l'Asie ou les Amériques, Rennes tend à se fondre au sein du grand réseau de transport francilien moderne et performant associant l'aérien au réseau TGV-métro-RER. Les délégations chinoises, coréennes, japonaises qui viennent en Bretagne, habituées du Gao Tai et autres Shinkansen, ont confiance dans l'intermodalité avion-grande vitesse ferroviaire-métro qu'elles se sont appropriées depuis longtemps.

Pour que Rennes s'inscrive définitivement dans le réseau des hubs métropolitains mondiaux qui captent activités et emplois, il faudra donc exploiter l'atout potentiel majeur que confère la mise à 2h20 de l'intermodalité Roissy-TGV. Une action de lobbying auprès de SNCF-Mobilités doit être envisagée sur le long terme, afin d'optimiser la desserte de Paris-CDG, en temps (réalisation du barreau Sud Paris) comme en cadencement (horaires et fréquences).

À l'échelle nationale, Rennes rentre dans le club des villes à proximité de Paris

À 1h25 de Montparnasse, le pôle urbain rennais ne sera pas plus éloigné du centre de Paris que des villes de la grande banlieue parisienne comme Rambouillet ou Mantes-la-Jolie à l'Ouest, Melun ou Meaux à l'Est. L'intermodalité TGV-métro est par ailleurs perçue comme beaucoup plus fiable et confortable que l'intermodalité RER-métro.

En tout état de cause, les actifs mobiles pourraient rapidement s'intéresser à cette nouvelle plateforme rennaise dont la station Gares deviendra, dès 2020, accessible en moins de 10 minutes par métro à 80 % de la population. Ils devraient venir plus facilement « tester » ce nouveau site d'implantation. Même chose, en sens inverse, la notoriété rennaise devrait évoluer au rythme de la participation des entreprises rennaises aux divers événements conviviaux de fin de journée auxquels elles auront dorénavant accès sans l'obligation de passer la nuit à la capitale. Davantage représentées à Paris, grâce au gain de temps d'1h15 sur l'aller-retour Rennes-Paris, elles feront mieux connaître Rennes.

L'impact de la LGV sur les pratiques de mobilité des actifs entre Rennes et Paris

À l'heure actuelle, les déplacements d'actifs à titre professionnel pèsent 25 % des trajets de la ligne Rennes-Paris. La réduction de la distance-temps, de l'ordre de 75 minutes sur un aller-retour entre les deux villes, va induire des modifications substantielles dans les décisions des ménages bi-actifs dont les postes de travail se répartissent entre Rennes et Paris. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter qui concernent avant tout les personnels qualifiés des directions stratégique et administrative, juridique et financière et des directions opérationnelle, technique et commerciale notamment.

La résidence à Rennes est privilégiée

Chez les ménages bi-actifs, la préférence pour la résidence du ménage à Rennes est confirmée par les entreprises rencontrées qui précisent :

– concernant les déplacements depuis Rennes

- pour raisons commerciales, le gain de temps devrait permettre aux ménages de réduire, voire d'éviter la bi-localisation,
- de la même façon, le rapprochement des deux métropoles devrait favoriser le recrutement des profils à haut potentiel (high skilled profile) qui testeront plus facilement la qualité rennaise avant de faire venir leur famille,
- dans les cas de mutation d'un des deux conjoints sur Paris, la décision de préserver l'installation de la famille à Rennes où la qualité de vie est appréciée, devrait être plus fréquente.

Cette future proximité donne l'occasion à Rennes de se signaler au radar des ménages de cadres bi-actifs comme une opportunité nouvelle de quitter la région parisienne, quitte à continuer d'y travailler. RégionJobs voit ainsi émerger progressivement la région rennaise dans le Grand Ouest comme une destination attirant majoritairement les franciliens. Elle gagne, comme Laval (la 3^{ème} couronne rennaise selon un de nos interlocuteurs Lavallois) 1h15 sur un aller-retour Paris, pour 16 minutes sur Nantes et Angers, les temps de trajet à destination du Mans restant inchangés.

La résidence à Paris est questionnée

- Pour les ménages ne souhaitant pas quitter la région parisienne, ce qui est souvent le cas quand la scolarisation des enfants est bien avancée, mais où un des deux conjoints opte pour un poste à Rennes, le gain de temps et le développement du e-travail devraient autoriser un aménagement du présentiel dans l'entreprise et réduire d'autant la bi-localisation. Une fois les contraintes de la scolarisation levées, la perspective d'un déménagement de la famille est souvent envisagée sous réserve de trouver un second emploi pour le conjoint.
- Dans le numérique, dont le marché principal est souvent parisien (front office) alors que la fabrication des solutions techniques ou logicielles (back office) est à Rennes, les ingénieurs qui résident à Paris pour installer ces solutions au plus près des clients (système du forfait) tout en se rendant régulièrement au siège de l'entreprise rennaise, pourraient reconsidérer leurs agendas. Si l'amplitude et la fréquence de l'offre TGV changent peu, la réduction de la distance-temps entre l'entreprise et ses clients peut autoriser des aménagements gagnant-gagnant entre le prestataire et son client.
- Plus généralement, on sait que l'économie

de temps de transport couplée au développement du e-travail est un puissant facteur d'accélération de la mobilité chez les catégories de travailleurs nomades (ingénieurs, techniciens, consultants, auditeurs) qui privilégient toujours davantage l'implantation dans les métropoles régionales.

Demain donc, le choix du lieu de résidence familiale pourrait être questionné en fonction de la réalité quotidienne du poste occupé, le gain de temps d'1h15 sur un aller-retour apparaît très précieux. Il autorise d'être aussi facilement présent chez le client qu'au siège de l'entreprise, tout en mettant à profit les 3h de trajet aller-retour dans le « bureau mobile TGV ».

Ces nouvelles pratiques d'actifs mobiles qui exigent une connectivité totale entre leurs postes de travail et le réseau de transport préfigurent ce que devront être les espaces de mobilité de demain ; gares, TGV, métro. Devenus des lieux de travail autant que des lieux de vie, ces équipements connectés devront poursuivre leur profonde mutation en offrant des services 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 (*voir chap. II, Plateforme de services du PEM*).

EuroRennes dans l'attractivité rennaise post-2020

EuroRennes inscrit la métropole sur les marchés internationaux

EuroRennes, au cœur de la plateforme de services « nearshore » rennaise pour l'Île-de-France

Tout le monde s'accorde pour dire qu'à 1h25 de la capitale, le tropisme parisien va se renforcer. La croissance des TPE et des PME locales est le résultat de leur conquête successive des marchés régionaux, nationaux puis mondiaux. Rapidement confrontées aux besoins de s'internationaliser, nos entreprises se tournent davantage vers Paris que vers l'Ouest, considéré comme « une impasse ». Les plateformes aéroportuaires européennes et intercontinentales sont ainsi les prolongements naturels des dynamiques économiques métropolitaines dont l'horizon de développement est obligatoirement international. La réalisation de NDDL (Notre-Dame-des-Landes) conforterait cette logique. L'accès à un aéroport de dimension internationale devient alors une priorité et l'accès, directement par TGV, aux aéroports franciliens de Roissy et d'Orly depuis Rennes, un avantage comparatif fort.

Couplée à une offre de services au standard métropolitain (voir paragraphe suivant sur les fonctionnalités de la ZAC d'EuroRennes) à un coût sans commune mesure avec les coûts parisiens, l'offre rennaise détient alors un atout décisif pour l'implantation d'acteurs économiques franciliens et internationaux. Nous avons souvent qualifié cette offre de « plateforme de services nearshore » pour l'Île-de-France. Avec des coûts à la location évoluant autour de 150 €/m²/an à proximité immédiate du réseau de métro rennais et de 200 €/m²/an sur EuroRennes, contre des coûts de l'ordre de 400 à 600 €/m²/an pour des emplacements de même nature au centre de Paris, voire à Issy-les-Moulineaux, la plateforme rennaise pourrait adopter le slogan autrefois affiché à la gare du Mans « ici, pour le prix de votre location annuelle à Paris, vous devenez propriétaire de vos bureaux » !

EuroRennes, la porte d'entrée « premium » de la Bretagne internationale

Même si la logique économique renforce le tropisme parisien, la métropole rennaise à destin lié avec sa région. La notoriété du navire-amiral EuroRennes, définitivement associée à celle de Paris, entraînera celle de toute la Bretagne pour peu qu'une communication pertinente soit consacrée à cette dernière sur le site même du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) rennais. Les atouts productifs et résidentiels bretons devront ainsi être mis en scène de manière singulière en utilisant les dernières technologies de la réalité augmentée par exemple (voir chap. III, paragraphe sur le projet de dispositif pérenne de communication).

Aussi, au sein de la plateforme de services « nearshore » pour l'Île-de-France, EuroRennes doit se positionner, à l'échelle nationale, comme la porte d'entrée « premium » de la Bretagne ouvrant sur les aménités métropolitaines rennaises que sont la LGV, le réseau de métro, un aéroport, une étoile autoroutière unique en France et demain, un RER ferroviaire irriguant l'ensemble du territoire.

Bâtir les fonctionnalités d'EuroRennes

Les entretiens menés auprès des entreprises localisées à la gare ont confirmé le grand intérêt porté à ce secteur par les acteurs économiques qui y voient à la fois un formidable outil pour hisser la notoriété rennaise au niveau de celle des principales métropoles nationales et une opportunité d'investissement de rang européen.

Une gouvernance publique/privée du projet urbain d'EuroRennes

Toutefois, afin de garantir ce que les investisseurs considèrent comme un placement financier marchand au niveau international, EuroRennes devra bénéficier à la fois du conseil des acteurs publics et privés du financement immobilier et de celui des actuels et futurs usagers des surfaces de bureaux à développer. C'est la raison pour laquelle il convient d'organiser dès aujourd'hui l'outil de pilotage ad hoc

du navire-amiral EuroRennes associant pleinement les acteurs économiques aux collectivités locales.

L'expérience du site « gare » de l'entreprise Yves Rocher qui fut la première à s'installer sur EuroRennes (immeuble Christian Devillers), comme celle des groupes et courtiers d'assurance ou des cabinets d'avocats d'affaires ayant choisi le hub de la gare pour exercer leurs activités sont riches d'enseignements sur les conditions d'un fonctionnement optimal demain du PEM et du site EuroRennes et partant, de sa valorisation auprès de futurs investisseurs internationaux.

Plus globalement, de nombreuses entreprises se sentent concernées par le devenir de la ZAC EuroRennes sans même y être forcément implantées aujourd'hui. Certaines d'entre elles sont prêtes à s'investir et à mobiliser leur réseau (G+, le Grenier numérique, l'UE35, etc.) pour organiser une concertation approfondie avec la collectivité sur le type de services que pourrait offrir le PEM ou sur la communication à mettre en place pour attirer les financements internationaux. Soulignons que le projet « gare » est d'ores et déjà financé à hauteur de 107 millions d'euros par l'État, la SNCF et les différentes collectivités locales. Afin de maximiser l'effet levier de cet engagement, les entreprises locales peuvent apporter la légitimité « affaires » en partageant les risques d'opérations immobilières qui valoriseront l'investissement public.

En s'inspirant du concept de « Destination Rennes », il a été suggéré de mettre en place un « Conseil d'Acteurs Economiques » d'EuroRennes dont la présidence du directoire, sur le modèle de la French Tech Rennes St Malo, pourrait être confiée aux entreprises sous le contrôle d'un Conseil de surveillance coprésidé avec la collectivité publique.

Concevoir la plateforme de services du PEM avec les acteurs économiques

La plateforme d'échanges multimodale et son prolongement naturel, le réseau de métro constituent 80 % des investissements réalisés au cours de la période 2014-2020. C'est avant tout un projet d'équipement économique de dimension métropolitaine où l'on est censé trouver une offre de services destinée aux 120 000 passages attendus quotidiennement.

C'est aussi une occasion exceptionnelle de mettre en scène le savoir-faire d'une région dont la dynamique économique et la qualité de vie attirent une population toujours plus diversifiée,

active ou retraitée.

Opérationnelle dans les années 2020-2030, l'offre de services d'EuroRennes doit donc se réfléchir à l'aune des comportements de la clientèle hyper-mobile, volatile voire éphémère décrits régulièrement dans les études prospectives à cet horizon. Elle devra être agile et répondre aux deux objectifs majeurs évoqués par les entreprises : se distinguer nettement de l'offre des métropoles régionales comparables en exploitant la spécificité rennaise dans l'économie digitale (images, réseaux, cybersécurité) et révéler la richesse économique et environnementale de rang international du site Bretagne. Sans préfigurer cette offre de services qui, avec l'offre commerciale, représenterait près de 30 000 m² sur la ZAC EuroRennes, les futurs usagers installés sur le site souhaiteront pouvoir négocier entre pairs, d'une part avec le groupe Demeter propriétaire de la majeure partie des surfaces commerciales et d'autre part avec la collectivité, pour les espaces à vocation de service.

Toutefois, pour hisser l'offre de services de la plateforme multimodale aux standards métropolitains, on ne pourra se contenter de satisfaire aux seuls besoins de consommation des usagers quotidiens de la gare, ni à ceux des seules entreprises implantées sur le site. En plus d'assurer les fonctionnalités propres à une gare intermodale (gestion-vente des titres de transport, salles d'attente...), une telle offre devra articuler habilement des services aux particuliers et aux entreprises, des espaces de loisirs et de travail, une fonction d'accueil et de guide, etc., à l'adresse de tous ceux qui choisiront la métropole dont EuroRennes constitue l'opération d'urbanisme phare des années 2020-2030.

Selon les entreprises rencontrées, on devrait donc trouver sur le site de ce nouveau « village urbain » comme Gares & Connexions qualifie les gares de demain, l'offre suivante connectée haut débit :

- conciergerie, bagagerie, 7/7, 24/24 ;
- pressing, coiffeur, banques, pharmacie, cinéma ;
- fleuriste, cellier, librairie et divers commerces ;
- restauration type « world food hall », prêt à manger ;
- accueil bilingue (français/anglais), stand d'information interactif bilingue (français/anglais) ;
- salon « affaires », « business center », stand tourisme et congrès ;

- espace entreprises, espace de co-working, salle de détente ;
- promotion tourisme et loisirs (salle immersive), cartoguide numérique ;
- crèches, espaces jeux, cantine inter-entreprises, sanitaires, douches, salle de sport.

Mais au-delà de l'offre fonctionnelle de services d'un espace de transit des années 2020, la gare d'EuroRennes devra disposer d'une scénographie originale pour se distinguer. En « mode marin », elle devra décliner la plateforme nearshore rennaise, comme « le carrefour économique à quelques encablures des courses au grand large de Saint-Malo » au sein d'une Bretagne dont les atouts de notoriété internationale seront exposés. Ce sera l'occasion d'exploiter les compétences locales en matière de réalité virtuelle (*voir chapitre III, paragraphe Expérience Immersive*) dont de nombreuses entreprises locales sont des acteurs majeurs (Artefacto, Siradel, Dassault Systèmes).

Ce type d'investissement qui relève à la fois de la communication publique et privée (le « branding » des entreprises) confèrera à EuroRennes le rôle de locomotive d'un projet d'aménagement plus large de la métropole scientifique et d'affaires qu'elle ambitionne de devenir. L'image de la Rennes internationale et digitale qui peut s'en dégager devra intégrer les deux autres ZAC majeures du réseau métropolitain rennais : Via Silva et La Courrouze.

Créer les conditions d'un placement immobilier rentable sur EuroRennes

Si EuroRennes a pour premier objectif d'être un projet au service des acteurs métropolitains de Rennes–Saint-Malo, sa performance économique en tant que plateforme d'échanges multimodale et sa signature architecturale peuvent lui conférer une valeur patrimoniale susceptible d'intéresser les investisseurs nationaux et internationaux que sont les foncières, les banques et assurances, les sociétés de placements immobiliers...

À ce jour, ces organismes dont l'objectif est de fidéliser la clientèle en consolidant leur bilan avec des actifs à forte valorisation sur le long terme, sont encore rares à investir sur le marché rennais. Celui-ci ne disposant pas du patrimoine immobilier échangeable sur le marché mondial tel les immeubles haussmanniens parisiens ou quelques biens remarquables dans les métropoles de Lyon, Marseille, voire Lille. Selon l'entreprise Giboire, « un engagement de ce type d'acteurs dans une opération immobilière

importante sur le site d'EuroRennes serait un marqueur du changement de catégorie de la métropole rennaise ».

Soulignons que si EuroRennes peut devenir, à certaines conditions, un site premium pour les investisseurs, « une vue sur mer » selon leur jargon, les opportunités foncières qui se dégageront tout au long du réseau de métro viendront immédiatement derrière, telle La Courrouze où se sont installés les sièges du groupe Legendre et du Crédit Agricole.

Les prospects à démarcher pour la plateforme d'EuroRennes

Les propos consignés dans ce paragraphe traduisent la grande curiosité, voire l'intérêt qu'exerce le développement d'EuroRennes, sur les entreprises. Si certaines d'entre elles, ont fait le choix de s'implanter le long du réseau métro, c'est beaucoup en raison de l'accès futur qu'il offrira à la plateforme intermodale d'EuroRennes.

Mais attention, ces implantations réalisées en fonction des opportunités et du calendrier de l'offre de bureaux neufs se sont toujours faites en prenant en compte l'offre de stationnement véhicule privé, encore pour longtemps considérée comme incontournable par les entreprises locales. La plupart d'entre elles estiment que l'intermodalité d'EuroRennes n'a pas correctement intégré le poids des déplacements encore effectués en voiture particulière. Elles considèrent que la sous-estimation du besoin de stationnement pénalisera la commercialisation de l'offre de bureaux à destination des entreprises dont le marché est d'abord régional. Cette faiblesse du site EuroRennes pourrait avoir des conséquences sur la performance économique de la plateforme de service, comme sur la valorisation patrimoniale de l'immobilier de bureaux qui y sera développée.

Aussi, les entreprises qui devraient le mieux profiter de l'intermodalité d'EuroRennes sont celles dont les marchés se développent au niveau national et surtout mondial et pour lesquelles les déplacements professionnels locaux en voiture particulière sont réduits au minimum. Ce seront notamment les nouvelles unités techniques et administratives des entreprises parisiennes qui choisiront de se développer sur la plateforme de services nearshore rennaise, moins coûteuse, plus fonctionnelle et tout aussi accessible que l'espace francilien.

Ce seront également les petites et moyennes entités innovantes, à fort potentiel de développement, du « front office » Rennais ; les cabinets d'affaires, consultants, directions informatiques, commerciales, aujourd'hui locataires ou propriétaires, saisiront l'occasion de profiter d'une offre de services à haute valeur ajoutée tout en réalisant un investissement dont la rentabilité à long terme est assurée. Parmi ceux-ci, des sociétés comme KPMG ou les cabinets d'avocats d'entreprises tels CapCode ou Strateys, pourraient chercher à se relocaliser sur la nouvelle offre d'EuroRennes.

On peut aussi imaginer que les unités décisionnelles des grosses PME du bassin d'emplois Rennais souhaitent se rapprocher du hub métropolitain. Il n'est pas impensable que des entreprises comme Delta Dore, le groupe Arkéa, ou Allianz aujourd'hui à l'étroit au Colombier, qui regardent avec prudence les évolutions respectives des plateformes de Rennes et de Nantes, envisagent d'acquérir des bureaux sur EuroRennes pour des raisons de stratégies industrielles ou patrimoniales.

Enfin, à plus long terme, rien n'empêche de penser qu'une meilleure conjoncture verra le retour des centres de décisions des institutions publiques (MinEco, Préfecture, Conseil régional, SEM) ou des fonctions support de la recherche et développement sur le territoire (pôles de compétitivité, cluster cyberdéfense, pôle d'enseignement supérieur).

Si il y a peu de chance de voir s'implanter ex-nihilo des grands comptes parisiens, tant il est difficile de déplacer les personnels, EuroRennes pourrait toutefois intéresser des services et directions plus agiles qui opteraient pour la nouvelle offre Rennaise plutôt que pour la Seine-Saint-Denis ou tout autre site francilien. Le hub Rennais pourrait notamment attirer des unités stratégiques (finances, management, RH) qui doivent opérer leur transition digitale et par conséquent se reconfigurer. Pour elles, « Rennes is the place to be », moins chère et de qualité.

Des projets pour accompagner Rennes post-2020

Les idées de projet présentées ici ont été émises par les entreprises interrogées. Elles sont directement issues des constats formulés sur les conditions d'accompagnement de la nouvelle offre de mobilité. Certaines de ces idées peuvent se traduire aisément en projet pour les années à venir quand d'autres nécessiteront une plus grande maturation. En tout état de cause, les projets suggérés qui devront ultérieurement faire l'objet d'études de faisabilité, ont tous pour finalité de promouvoir la nouvelle notoriété rennaise générée par l'opération d'urbanisme d'EuroRennes et sa connexion privilégiée demain, à la capitale.

À cette occasion, il convient de souligner que la relation avec la métropole de Nantes, évoquée lors de certains entretiens, n'a pas fait l'objet de propositions particulières tant la situation paraît figée sur les questions d'infrastructures de transport, entre l'avenir hypothétique de l'aéroport de NDDL et celui, encore plus éloigné d'une liaison ferroviaire rapide entre les deux pôles urbains.

Ainsi, alors que pour les entreprises rennaises, le marché nantais est le second marché après Paris, aucune d'entre elles n'a relevé l'idée de projet de navette reliant les deux terminus du tramway nantais et du métro rennais, étudiée jadis.

Malgré le risque en devenir d'une forte concurrence du pôle Bordeaux-Toulouse qui devrait bénéficier dès 2019 d'un accès à très grande vitesse ferroviaire avec Paris (projet SNCF-Vinci mettant Bordeaux à 2h04 – « meilleur temps ») puis de la construction d'une liaison avec Toulouse en 55 minutes, la relation Rennes-Nantes passe au second plan pour des raisons pragmatiques. Il faut réaliser que les temps de trajet par fer entre Rennes et Nantes et entre Rennes et Paris seront, dès 2017 et pour longtemps encore, quasi-équivalents à 15 minutes près ! Dans ces conditions, le tropisme parisien n'est pas près de faiblir.

Organiser le partenariat public privé pour une grande ouverture à l'international

Installer un Conseil métropolitain des Acteurs Economiques d'EuroRennes

À l'image du concept développé par Destination Rennes, il s'agirait d'installer un Conseil des Entreprises Métropolitaines, lieu de concertation et d'échanges entre l'entreprise privée et la collectivité locale sur tous les projets concernant la nouvelle accessibilité métropolitaine et les conditions d'une plus grande ouverture à l'international. Mais, à la différence de Destination Rennes, il adopterait le modèle de gouvernance de la French Tech (*voir chap II ci-dessus*) dont le Conseil de surveillance, où siègent partenaires publics et privés, valide la feuille de route d'un Directoire exclusivement composé d'entrepreneurs. L'enjeu pour les entreprises interrogées étant de s'assurer que les échanges avec les différents prospects potentiellement prêts à parier sur la nouvelle attractivité rennaise, se déroulent d'abord entre « pairs ».

- Le premier dossier à confier à l'examen de ce Directoire porterait sur les modalités de la participation des entreprises à la programmation et à l'aménagement de l'offre de services et de commerces sur les 30 000 m² du « village urbain » (*voir chap II ci-dessus*) que deviendra EuroRennes.
- Le deuxième, à l'identique, porterait sur la géographie des sites potentiels d'implantation à vocation « affaires » le long du réseau de métro rennais.

Créer une mission métropolitaine de prospection à l'international

Étroitement liée à l'existence de cette nouvelle entité de conseil sur les modalités de l'ouverture à l'international de la place d'EuroRennes, une mission de prospection auprès des investisseurs et entrepreneurs internationaux susceptibles de parier sur le Rennes post-2020 pourrait être organisée par les entreprises. Sa tâche principale consisterait à faire la promotion du territoire et de ses acteurs économiques. À Reims, par exemple, une personne à temps plein se consacre entièrement à faire connaître

le territoire champenois en Asie.

Les cibles de prospection devraient être, outre les majors économiques déjà installées dans le Grand Ouest et qui voudraient se doter d'une base stratégique au cœur d'EuroRennes, les grandes multinationales étrangères (y compris les GAFAM), à la recherche d'une porte d'entrée « confortable » à 1h25 à l'Ouest de la capitale française. Il faudra oser aller chercher les ténors aux USA, en Chine ou en Afrique du Nord en s'aidant des relations déjà établies par les entreprises locales ouvertes à l'international.

L'organisation d'une telle mission devra être réfléchie dans le paysage institutionnel complexe qui traite de l'international. En tout état de cause, elle aurait pour vocation de faire la promotion des atouts du territoire métropolitain Rennes-Saint-Malo en Bretagne. Pilotée par des entreprises et articulée à une campagne de communication déclinant le plaisir de respirer « l'oxygène métropolitain » breton, elle s'affranchira des rivalités institutionnelles portant notamment sur les périmètres de compétences. Une étude de faisabilité se chargera d'en préciser le modèle économique dont les conditions d'un financement par les entreprises elles-mêmes, garant de l'indépendance de la mission.

Mettre en place le dispositif de communication pérenne dédié à l'international

Rennes a rendez-vous avec Montparnasse et Paris, il faut le faire savoir et construire une campagne de communication centrée sur le nouvel avantage comparatif rennais « accessibilité Très Grande Vitesse ferroviaire - réseau de métro ». Ciblée prioritairement à l'adresse des investisseurs internationaux, une telle campagne doit assumer l'affirmation d'un solide arrimage du bassin d'emploi rennais au dynamisme économique francilien.

Pour réussir, Rennes se décomplexe, elle joue sa partition sans crainte, elle ne s'inquiète pas de la puissance hégémonique du bassin francilien, elle ne s'offusque pas d'être qualifiée de troisième couronne parisienne, au contraire, elle met en valeur ce qu'elle peut apporter au dynamisme de la capitale pour être à même de profiter des retombées de cette dernière.

Une campagne de communication commune Rennes-Saint-Malo

C'est une évidence, à l'occasion de la mise en service de la LGVBPL qui mettra Rennes à 1h25 de Paris, Saint-Malo-Dinard deviendra le littoral le plus accessible depuis la capitale ; 2h15 pour Paris-Saint-Malo contre 1h50 pour Paris-Deauville mais avec des retours en plus de 3h.

La tonalité d'une campagne de communication commune Rennes-Saint-Malo portant sur cette nouvelle proximité avec Paris doit donc traiter d'un territoire où l'on respire un « oxygène métropolitain iodée ». Les idées suivantes ont été déclinées par nos interlocuteurs autour des principaux atouts du territoire :

- Le littoral de la Côte d'Emeraude de Saint-Malo-Dinard au Mont-Saint-Michel, ses ressources économiques et touristiques. « À quelques encablures du pôle marin de Saint-Malo, se trouve la métropole économique rennaise ».
- Le coût de la vie et les charges d'exploitation des entreprises. « À 1h25 de Paris, une nouvelle alternative de localisation pour votre entreprise ; la plateforme de services « nearshore » rennaise ». « À 2h15, Saint-Malo, votre nouvelle implantation sur le littoral ».
- L'investissement sérénité à Rennes. « Investisseurs internationaux, saisissez les opportunités de placements immobiliers EuroRennes en Bretagne ». Ou encore, « Plutôt que de louer de l'autre côté du périphérique parisien, faites le saut en investissant à 1h25 du centre de la capitale ! ».
- Une population jeune et créative, un territoire innovant et libéré. « Faites comme la French Tech Rennes St Malo, venez conjuguer l'énergie créative et l'innovation en bord de mer ».

Organiser le lobbying sur l'accès aux hubs aéroportuaires internationaux

On l'a vu, l'accessibilité à l'international est au cœur des préoccupations des PME en croissance sur le territoire. Les délégations étrangères rendant visite aux entreprises rennaises se succèdent à Roissy. Pour rejoindre la capitale bretonne, trois solutions s'offrent généralement à elles. La plus rare, c'est l'entreprise hôte qui vient les chercher avec un jet privé loué pour l'occasion, la plus fréquente aujourd'hui, c'est la poursuite du trajet en aérien jusqu'à l'aéroport de Rennes Bretagne. Selon nos interlocuteurs, ce transfert est l'occasion d'étonnements (la taille des navettes aériennes, comme celle de l'aéroport de destination surprennent les délégations

originaires d'Asie ou d'Amérique), de contrariétés (horaires et fréquences inadéquates avec les arrivées intercontinentales), parfois de frayeurs. En revanche, les délégations bénéficiant d'une correspondance TGV louent déjà l'efficacité et la performance de l'accessibilité de la métropole rennaise qu'elles situent dans l'hinterland parisien. Elles devraient plébisciter le gain de temps nouveau obtenu dans un peu plus de douze mois, à condition que le cadencement de l'offre soit pertinent.

À ce jour, les fréquences et les horaires Roissy-Rennes ne sont pas optimales et leur amélioration constitue donc un enjeu majeur de l'accessibilité à l'international de la métropole. Une intervention énergique de la collectivité associée aux entreprises locales en direction de SNCF-Mobilités doit être rapidement organisée afin de rendre le plus fluide possible les correspondances entre la ligne TGV Rennes-Charles de Gaulle 2 et le réseau long courrier de l'aéroport Rennes Bretagne. Pour lui donner de la force, il serait opportun d'associer la métropole Lilloise, éventuellement celle de Bruxelles, à une offensive en faveur de l'accès du Nord de la France à la Bretagne, via Roissy-Charles de Gaulle.

Cette action de lobbying devra prendre en compte l'ensemble de l'offre articulant Rennes aux aéroports intercontinentaux dont font partie les deux liaisons aériennes entre St-Jacques et Paris-Charles de Gaulle (28 allers-retours hebdomadaires) et Amsterdam-Schiphol. Elle devra clairement prendre en compte la réalisation de NDDL et/ou une montée en gamme radicale de la desserte aérienne de l'aéroport de Rennes Bretagne.

À ce propos, certaines entreprises considèrent que l'aéroport de Saint-Jacques présente un potentiel de développement qui a été largement négligé jusqu'à récemment. Favorisant le fret plutôt que l'offre passager low-cost, l'aéroport a subi de plein fouet la concurrence de Nantes Atlantique. De nombreuses entreprises locales privilégient ainsi l'aéroport nantais dont l'offre s'est étoffée, notamment à l'international. Pour renverser ce mauvais pli pris par les entreprises rennaises, le développement des relations de l'aéroport rennais avec les hubs internationaux tels que Amsterdam et Paris, mais demain Francfort et Londres s'impose.

Promouvoir le « climat d'affaires » rennais auprès des acteurs économiques internationaux

À Rennes, l'action classique de promotion du territoire est timidement menée aujourd'hui. Mais, dès 2018, Destination Rennes offrira une capacité événementielle de rang métropolitain avec une offre de congrès et tourisme urbain en direction des « hommes d'affaires » et des « city-breaker » nationaux et européens. Pour se distinguer, cette offre joue sur le caractère « rock et décalée », métropolitain et patrimonial de Rennes.

Dans la même logique mais élargie à l'adresse des partenaires internationaux, les entreprises souhaitent disposer d'un outil de promotion du « climat d'affaires » rennais novateur et de qualité. Si le premier exemple qui vient à l'esprit de nos interlocuteurs est celui de la campagne ONLY LYON, de sa salle d'accueil et de réception des délégations étrangères, sponsorisée par les grandes entreprises locales au dernier étage de la Tour Oxygène, ils sont ouverts à l'idée de contribuer à la réalisation d'un espace en gare d'EuroRennes qui puisse singulariser une fonction équivalente à Rennes.

Installer durablement la notoriété internationale de Rennes et de la Bretagne

Offrir une expérience immersive unique de la Bretagne en gare de Rennes

Dans ce contexte global, l'image du Rennes post-2020 doit se distinguer de celle des offres concurrentes d'EuraLille, d'EuroMéditerranée et demain de Bordeaux Euratlantique. Elle doit s'appuyer sur ce qui fait sa spécificité, à savoir « un carrefour de l'économie digitale à quelques encablures des courses au grand large ». Un projet de communication qui traduirait cette singularité se doit d'être extraordinaire au sens de pas ordinaire, car il doit faire le « buzz » de la Silicon Valley à Shanghai, de la Scandinavie à l'Afrique du Sud.

Aussi, l'idée qui a germé au cours des discussions est celle de l'utilisation de la réalité augmentée pour mettre en scène l'entrée dans la Bretagne internationale, dès l'arrivée en gare d'EuroRennes. Il s'agirait de franchir une porte virtuelle sous la forme d'une vaste salle immer-

sive qui présenterait les atouts économiques, patrimoniaux et environnementaux bretons. On peut imaginer par exemple que les voyageurs évoluent au sein du décor grandiose de la Côte d'Émeraude et de l'emblématique Mont-Saint-Michel, qu'ils fassent le tour des remparts de Saint-Malo ou déambulent le long de la rivière Belon et des paysages peints par les impressionnistes de l'école de Pont-Aven. On pourrait également représenter en réalité augmentée quelques fleurons industriels des secteurs déjà largement internationalisés comme l'agroalimentaire breton, les biotechnologies marines ou la cybersécurité. Les entreprises trouveraient là un lieu original de promotion de leur savoir-faire et les collectivités, de l'environnement socio-économique et touristique qu'elles développent pour optimiser l'exercice de l'activité et la création d'emploi sur le territoire.

Un tel projet de plateforme virtuelle qui ferait référence à l'échelle mondiale en matière de réalité augmentée, ne pourrait se réaliser que dans le cadre d'une étroite coopération entre les collectivités locales bretonnes et leurs partenaires, on pense aux compétences de Laval, aux laboratoires de recherche et aux entreprises spécialisées dans ces domaines comme Sirdel, Artefacto ou Dassault Systèmes à Rennes.

Anticiper un geste architectural de dimension international à Rennes

Sans faire de l'exemple emblématique du Guggenheim à Bilbao, la solution miracle de la notoriété à l'international des territoires, il n'en reste pas moins que le choix d'une signature architecturale prestigieuse et surtout d'un projet architectural audacieux peut référencer définitivement un site à l'échelle mondiale.

Aujourd'hui, Rennes dispose, avec le site de la prison des femmes, d'un potentiel foncier exceptionnel. Il serait dommage, pour la collectivité, de ne pas afficher une ferme volonté de récupérer ce foncier et les droits à construire qui vont avec. C'est pourquoi, une initiative doit être prise qui pourrait prendre la forme, pour paraphraser le « shadow cabinet » britannique, d'un « projet fantôme » d'urbanisme sur le site de « la prison des femmes ». Parallèlement à l'engagement d'une énergique action de lobbying auprès de l'État pour transférer la prison, il s'agirait de confier à une petite équipe le soin d'anticiper, « dans l'ombre » ce que pourrait être un équipement urbain singulier à inventer, de standard international, qui signerait l'achèvement d'EuroRennes en 2030 !

Fluidifier l'accès au réseau de mobilité rennais à l'échelle de l'aire urbaine

Des parcs relais amont sur les pénétrantes autoroutières

Une fois l'offre ferroviaire à grande vitesse et le réseau de métro totalement appropriés par les usagers, il sera temps d'engager un vaste projet d'amélioration de l'accès à ces équipements. Avec l'élévation de l'attractivité du territoire métropolitain et l'accélération de la mobilité, le niveau actuel de congestion sur les principales pénétrantes rennaises risque fort de s'aggraver. Plutôt que de restreindre l'accès automobile en ville par une politique de stationnement malthusienne, il serait judicieux de dissuader encore davantage l'usage de la voiture en proposant, à l'échelle de l'aire urbaine, une nouvelle offre d'accès au réseau métropolitain rennais.

Dans ce but, un projet visant à créer des parkings + navettes sur les axes menant aux quatre terminus des lignes A et B du métro pourrait convaincre résidents et entreprises du péri-urbain de stationner leur véhicule en amont du réseau automatique de métro rennais. L'emplacement de ces fonctions « Park & Ride » devra être réfléchi par rapport au potentiel développement d'un réseau RER sur l'étoile ferroviaire rennaise. Un choix consisterait à mailler cette offre avec celle des principaux axes routiers et celle de l'étoile ferroviaire. À une vingtaine de kilomètres sur les axes comme l'A84 et la RN 24 au nord, la RN 137 au sud, elle pourrait drainer une clientèle péri-urbaine soucieuse de s'éviter l'accès en voiture particulière, au hub d'EuroRennes.

Un tel projet pourrait s'avérer pertinent économiquement, son coût se réduisant principalement à celui des services offerts sur ces plateformes avancées de stationnement, en particulier celui des navettes dont la fréquence se doit d'être très élevée pour être attractive. Le coût d'acquisition du foncier le long des axes routiers à une dizaine de kilomètres de la rocade étant faible, celui de l'aménagement des parkings dépendra du niveau de sécurisation et de services exigé. Ces modes d'organisation fonctionnent dans plusieurs pays européens dont la Grande-Bretagne (voir expérience d'Oxford notamment). Afin d'assurer la fluidité de la circulation de ces navettes, dont l'avenir est bien évidemment d'être électriques et demain autonomes, des voies spécialement réservées à leur usage, seront à mettre en place aux heures de pointe.

Nous tenons à remercier sincèrement les entreprises suivantes qui ont accepté de nous rencontrer.

ENTRETIENS RÉALISÉS DANS L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

Nom de l'entreprise	Personne rencontrée	Fonction
Astellia	Christian Queffelec	PDG
Secure-IC	Hassan Triqui	Président
Bretwin / Script&Go	Benoît Jeannin	DG
JBG consultants	Christophe Bertin	Directeur
groupe Rocher	Hervé le Bris	DRH marque Yves Rocher
Niji	Hugues Meili	PDG
Cap code (groupe Colbert)	Stéphane Gardette	Directeur associé
Artefacto	Valérie Cottreau	PDG
Lamotte constructeur	Jean-Marc Trihan	Président
NV communication Paris	Nicolas Vidal	Directeur
Delta dore	Marcel Torrents	Président du directoire
Amossys	Frédéric Rémi	DG
Accacia (Abaka conseil)	Marie-Laure Collet	Présidente
Sodifrance	Franck Mazin	Président du directoire
BMS Atlantique assurances	Xavier Orain	DG
Theodore search	Jean-Marie Chassé	Directeur associé
Streamezzo (filiale Amdocs)	Cédric Gégout	Dir. développement France
Digitaleo	Jocelyn Denis	PDG
Crédit agricole 35	Jean-Pierre Vauzanges	DG
Harmonie mutuelle	Virginie Malnoy	DG Bretagne Normandie
groupe Secob	Christophe Mérel	Directeur associé
groupe Etiam	Eric Le Bihan	Président
Elderis	Jean-Jacques Hennin	Directeur
Safège (filiale Suez)	Pascal Lefèvre	Dir. développement Ouest
groupe Regards	Virginie Lucuron	DRH
Claranet	Laurent Perriault	Directeur du site de Rennes
Ouest France	Philippe Toulemonde	DG délégué
groupe IT Link (Ipsis)	Eric Guillard	DG Ipsis
Régionsjob	Jérôme Armbruster	DG
Cabinet Carcreff	Anaïck Eon Adam	Directrice associée
KPMG	Philippe Guillet	Dir. régional Ouest délégué
Samsic	Thierry Geffroy	DG Samsic RH
Strateys	Frédéric Burot	Dir. associé
Matis technologies	Franck Lastennet	Dir. Régional Ouest
Direct assurance	Thibault Constans	Directeur du site de Rennes
6TM groupe	Edouard Delente	Responsable du développement
Cooper standard	Sylvain Broux	PDG
groupe Legendre	Vincent Legendre	PDG
Banque Populaire de l'Ouest	Maurice Bourrigaud	DG
TDF	Jean-Jacques Levitte	Directeur du site de Rennes
CGI	Michaël Delouche	Manager
Atos	Eric Froger	RRH Gd Ouest, Dir. site Rennes
Giboire	Laurent Giboire	Directeur associé
Groupama Loire Bretagne	Bernard Veber	DG

CONTACT

> **Audiar**

Agence d'urbanisme et de développement
intercommunal de l'agglomération rennaise
3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 - 35207 Rennes Cedex 2
02 99 01 86 40 www.audiar.org
Alain Lalau Keraly