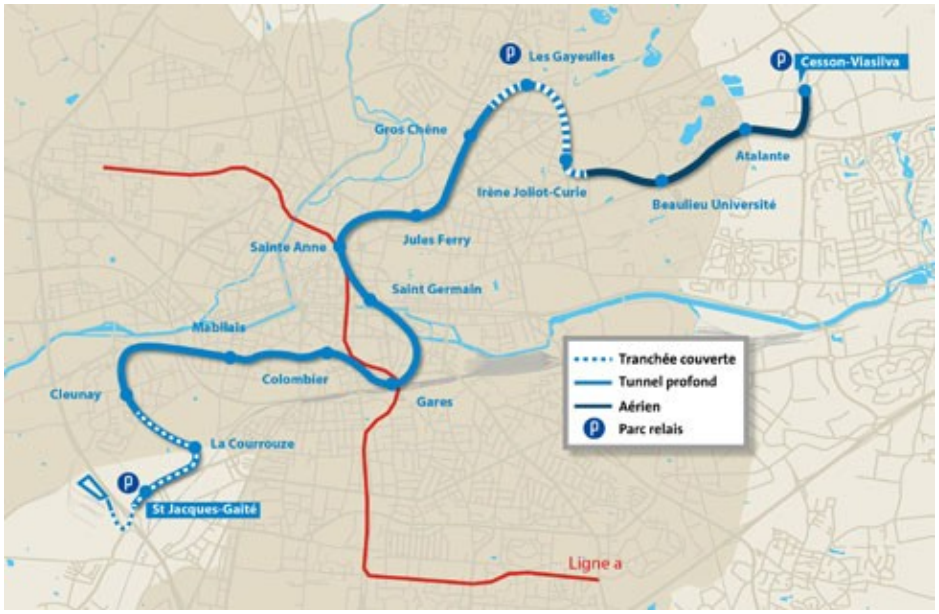
Publié le 3 avril 2012

Rennes prépare son futur métro

Après avoir étudié puis construit à Rennes une première ligne de métro de 1992 à 2002, la Semtcar lance la réalisation d'une deuxième ligne automatique qui verra le jour en 2019. Le système choisi sera à la pointe de la technologie.



C'est un métro ultra-moderne qui se prépare à voir le jour dans la capitale d'Ille-et-Vilaine. Rennes Métropole avait déjà innové avec la mise en place, de 1992 à 2002 par la Semtcar, d'une première ligne automatique fonctionnant avec un système de type Val. Léger et sans conducteur, ce métro rennais, développé par Siemens, a été une véritable révolution pour les transports en commun locaux. Ce véhicule de 26 mètres de long, capable de transporter jusqu'à 150 passagers, a vite été plébiscité par les habitants, reliant la ville du Nord-Ouest au Sud-Est, soit 8,5 kilomètres, via le cœur de ville.

La fréquentation du réseau STAR (métro + bus) est passée de 33,6 millions de voyages par an en 2000 à 71,6 millions en 2011. En 10 ans, plus de 260 millions de voyages ont ainsi été effectués en métro. « A une moyenne de 32 km/h, il dessert une quinzaine de stations et traverse Rennes en seulement seize minutes, avec une fréquence inférieure à deux minutes », explique Guy Malbrancke, directeur général de la Semtcar dont le projet de deuxième ligne a été validé le 29 mars 2012 par Rennes Métropole. L'Etat participera à hauteur de 90,66 millions d'euros dans le cadre des investissements d'avenir « pour créer la ville de demain ».

Vers un pôle multimodal

Investissement global pour ce projet : 1,18 milliard d'euros (valeur janvier 2010). Les travaux qui débuteront fin

2013 sont importants. Une machine broyeuse de roche devra se frayer un chemin sur 7 kilomètres dans le sous-sol de la ville, soit une distance souterraine deux fois plus longue que pour la ligne A. Des rames de nouvelle génération, baptisées Cityval et construites par Siemens, seront mises en service en 2019. « Plus simples à entretenir, d'une capacité plus importante », elles seront particulièrement « silencieuses et propres ». Comme pour la ligne A, ce métro est étudié « pour offrir le maximum d'accessibilité et de sécurité, précise Guy Malbrancke. A nouveau, dans les 15 futures stations, des parois vitrées sépareront, par exemple, le quai de la voie, rendant toute chute impossible ». Aucun n'accident corporel n'a en effet été enregistré depuis le lancement du métro rennais en 2002.

En reliant le Sud-Ouest au Nord-Est via le cœur de ville à 38 km/h de moyenne pour l'usager, la ligne B de 13 km de longueur complète le réseau, entrant également en synergie avec la ligne de bus Est-Ouest en site propre. « A terme, la gare deviendra un véritable pôle d'échange multimodal, au cœur d'un quartier qui sera restructuré, où se retrouveront métros, bus, mais aussi les TER et le TGV qui mettra Rennes à 1 h 30 de Paris en 2017 ». En pleine mutation, la capitale rennaise s'apprête à entrer dans une nouvelle dynamique et « à accueillir une population nouvelle ».