

Rennes met sur la table 1,1 milliard d'euros pour sa seconde ligne de métro

- Le tunnelier de réalisation de la seconde ligne vient d'entrer en action.
- Les 15 stations financées par la collectivité vont ouvrir dans cinq ans.

BRETAGNE

Stanislas du Guerny
—Correspondant à Rennes

Branle-bas de combat un peu partout dans la ville de Rennes, où le chantier de construction de la ligne B du métro bat désormais son plein. Imposant engin long de 80 mètres, le tunnelier, nommé « Elaine » par les Rennais qui ont été amenés à choisir son nom, est entré en action début janvier. Il va creuser à 20 mètres sous terre de l'ordre de 300 mètres par mois. Le tunnel a démarré dans le quartier de la Courrouze au sud-ouest de la ville et arrivera à bon port boulevard de Vitréau nord-est de Rennes, mi-2017, après un parcours long de 8 kilomètres.

Ce tunnel va être complété par une voie couverte et un viaduc pour atteindre les 12,8 kilomètres de la ligne, jalonnée de 15 stations ; deux d'entre elles croiseront la ligne A. Si le calendrier est respecté, la ligne B fonctionnera en 2019 avec des rames du métro automatique de type Val fournies par Siemens Mobility France. Dodin Campenon-Bernard, filiale de Vinci, réalise le tunnel. Dans le groupement d'entreprises se retrouvent aussi Spie Batignoles et des sociétés locales pour un marché global de 1,1 milliard d'euros financé par la collectivité. « Il s'agit, explique Emmanuel Couet, le président de Rennes Métropole, maître d'ouvrage, du plus grand chantier de travaux publics de France initié par une collectivité publique. » La Fédération des travaux publics d'Ille-et-Vilaine mise sur la création de « 5.000 emplois pendant toute la durée du chantier ». 500 entreprises différentes seront amenées à travailler sur la ligne B pour le tunnel,

les stations, les abords. « Près de la moitié sont des sociétés bretonnes », a calculé la Fédération. Bonna Sabla, installé à Bruz, une commune proche de Rennes, vient d'investir 1 million d'euros dans une unité spécialement dédiée à la fabrication des voussoirs, vastes pièces en béton qui vont former l'armature du tunnel. « 50 emplois ont été créés, le marché court sur plus de deux années », indique Laurent Renault, le dirigeant de Bonna Sabla.

Cette ville est l'une des plus petites du monde à s'être équipée d'un métro automatique. Son centre historique étant sur le modèle des villes italiennes, avec des rues étroites, il n'était donc pas possible d'y faire circuler un tramway aérien, même si le coût avait été plus faible.

La chasse aux voitures

Après la ligne A inaugurée en 2002, les élus ont opté pour le métro sur la ligne B. Ils tablent sur une fréquentation quotidienne aussi importante que celle de la première ligne, utilisée chaque jour par 115.000 à 130.000 voyageurs. La construction souterraine libère l'espace en surface pour une agglomération à l'architecture dense même au-delà de son centre ancien. Exploitant du réseau des transports en commun, la Star, filiale de Keolis, a transporté en bus et métro 74,7 millions de personnes en 2013, elle table sur 120 millions en 2020. Parallèlement, la ville fait la chasse aux voitures, supprime des places de stationnement dans le centre, mais construit des parcs relais près des stations. Au cours des cinq dernières années, sa politique a porté ses fruits, puisque le trafic automobile a baissé de 7 %. Le rythme est cependant difficile à tenir, car l'agglomération accueille chaque année plus de 2.500 habitants supplémentaires. ■



La maire de Rennes, Nathalie Appéré (à gauche), au côté de Manuel Valls (au centre), devant une maquette du futur métro lors d'une visite du site par le Premier ministre. Photo Damien Meyer/AFP

Les chiffres clefs

15

STATIONS

vont relier le nouveau quartier d'affaires et d'habitat la Courrouze et la technopole de Rennes-Atalante.

113.000

VOYAGEURS PAR JOUR

Elle est complétée par deux parcs relais de 2.000 places de stationnement.

425.000

HABITANTS

C'est la population de Rennes et son agglomération.

Le tracé de la future ligne B



«LES ÉCHOS» / SOURCE : MÉTROPOLE DE RENNES - SEMTCAR

L'hôtellerie dans la tourmente

Malgré la seconde ligne de métro, le projet de centre de congrès et la ligne TGV, les professionnels de l'hôtellerie tablent sur une poursuite du repli de la fréquentation.

Y aurait-il un trop-plein d'hôtels à Rennes ? C'est la question que se posent un certain nombre de professionnels, notamment Gilles Legendre, président du Club hôtelier rennais. Quatre mille chambres de résidences de tourisme ont été construites au cours des dernières années et d'autres projets sont en cours. A cette concurrence s'ajoute un agrandissement continu du parc hôtelier, qui compte actuellement une centaine d'établissements pour 4.000 chambres. Quatre établissements, dont un hôtel haut de gamme (Hôtel Balthazar franchisé [MGallery](#) du groupe Accor), ont été inaugurés l'an passé.

Problème : une récente enquête du cabinet In Extenso estime que le chiffre d'affaires du secteur a baissé de 6 % en 2013, alors que 151 chambres supplémentaires avaient été créées.

Tourisme insuffisant

La construction de la seconde ligne de métro, conjuguée avec la réalisation en cours d'un centre de congrès de 1.000 places, ne devrait « rien changer à la situation économique, bien au contraire », insiste le président du Club hôtelier. Pour lui, la mise en service en 2017 de la ligne TGV – 3,6 milliards d'euros d'investissements – entre Rennes et Le Mans « va inciter les hommes d'affaires à effectuer des déplacements essentiellement dans la journée ». Rennes ne sera plus en effet qu'à 1 h 30 de Montparnasse (plus de 2 heures aujourd'hui).

D'importants projets sont annoncés, notamment en centre-

ville, où la Banque Populaire de l'Ouest vient de vendre au tandem local Blot (promoteur) et Legendre (gros et second œuvre) les espaces de son ancien siège social situé place de La Trinité, à deux pas du futur centre de congrès. L'ensemble, d'une surface de 10.000 m², va laisser la place à un établissement hôtelier de haut de gamme, des restaurants et une résidence hôtelière. Pour diversifier les activités, sachant que la clientèle affaires représente 69 % de la fréquentation des différents hôtels de l'agglomération, Karim Khan, le président du syndicat hôtelier Umih 35, réclame des efforts pour la promotion touristique de la ville. A Rennes, estime ce professionnel propriétaire du Château d'Apigné, le seul 5 étoiles de l'agglomération, « il existe beaucoup de petits événements intéressants, mais dont la notoriété est très locale et ne fait pas se déplacer les foules venues de l'extérieur ».

Rares sont les touristes qui séjournent dans la ville, où il manque un lieu d'expositions permanentes.

De plus en plus consciente de la situation, la ville a annulé un projet de transformation en hôtel de luxe du palais Saint-Georges. Un appel à projets avait été lancé par la précédente municipalité, qui a été très récemment refusé par l'équipe actuelle, soucieuse de ne pas déstabiliser un peu plus le marché de l'hôtellerie.

Pour tenter de faire de la ville une réelle destination touristique, Rennes Métropole a récemment créé la société publique locale nommée « Destination Rennes ». Elle est chargée de faire la promotion du futur centre de congrès tout en ayant pour vocation de mieux faire connaître la capitale bretonne et ses environs auprès des professionnels du tourisme en France et à l'étranger. ■

Korrigo, le sésame des déplacements

Démarrée à Rennes, la carte sans contact Korrigo est désormais utilisée dans de nombreuses collectivités de la région.

Le simple ticket de transport en commun tend à disparaître à Rennes et ailleurs en Bretagne. Les collectivités ont investi dans Korrigo, une carte de type CB rechargeable et désormais sans contact. Elle permet de prendre indifféremment le bus, le car, le métro à Rennes, les TER, mais aussi de louer un vélo, un véhicule d'autopartage et même de réserver un emplacement de stationnement. L'offre de services s'allonge, une expérimentation nommée Korrigo Services est en cours auprès d'étudiants rennais, qui peuvent, depuis la dernière rentrée de septembre, l'utiliser aussi dans les restaurants universitaires ou pour la location de livres de bibliothèque.

Si l'expérimentation s'avère positive, elle sera déployée partout dans la région, non seulement auprès des étudiants, mais également des autres habitants pour l'achat de billets de spectacles, l'entrée dans les musées, les abonnements à la piscine...

Retenue dans le cadre des investissements d'avenir pour le Fonds national pour la société numérique, Rennes Métropole et les autres collectivités ont bénéficié d'un accompagnement public de 740.000 euros pour ce déploiement de la

mobilité sans contact. La prochaine étape est celle de la disparition physique de la carte, qui sera remplacée par le smartphone, mais la technologie n'est pas encore prête.

L'aventure de cette carte « multimodale » démarre en 2006 à Rennes pour faciliter le quotidien des usagers des transports en commun. Progressivement, les agglomérations de Brest, Lorient, Saint-Brieuc ou Quimper se sont branchées sur le même système informatique, ainsi que la région pour les TER et les conseils généraux pour les autocars. Quatre-vingt-cinq valideurs ont été installés dans les gares, ils complètent ceux des agglomérations aux arrêts de bus. Cerise sur le gâteau, Korrigo peut désormais être rechargée dans une partie des distributeurs automatiques de banque du Crédit Mutuel de Bretagne et ce quel que soit l'établissement financier du porteur de Korrigo.

Mutualiser les investissements

D'après Julien Marcault, chargé de Korrigo à Rennes Métropole, 600.000 cartes fonctionnent un peu partout en Bretagne, dont 30.000 sont utilisées principalement pour les voyages en TER. Les avantages sont évidents pour les collectivités, qui connaissent en temps réel la fréquentation des transports en commun et peuvent aisément adapter les services rendus. De plus, elles ont mutualisé leurs investissements dans un système logiciel unique et sans contact. Le coût pour chacune des collectivités est évalué autour de 1 million d'euros. La ville réalise actuellement un nouveau centre de congrès. Les congressistes se verront proposer une possibilité de téléchargement de Korrigo sur leur portable afin de rejoindre en métro le futur centre de congrès situé en centre-ville. ■

