



**Pierre Breteau**  
Saint-Grégoire



**Bruno Chavanat**  
Rennes



**Agnès Danset**  
Pacé



**Yvonnick David**  
Chantepie



**Jean-Yves Guyot**  
Saint-Grégoire



**Paul Kerdraon**  
Pacé



**Gregoire Le Blond**  
Chantepie



**Caroline Ollivro**  
Rennes



**Michèle Payen-Toulouse**  
Rennes

## MINORITÉ

# Train, tramway, métro : il faut choisir la complémentarité !

**P**aris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse : toutes les villes françaises dotées d'un métro ont fait le choix de la complémentarité entre la desserte d'un centre-ville dense par le métro et la desserte d'un espace métropolitain plus vaste par le tramway. Y a-t-il de bonnes raisons pour que Rennes fasse un choix différent ?

Plus que jamais, la question de la desserte de l'agglomération par le tramway et le train est posée.

Dans deux à trois ans, pour la première fois, les habitants de Rennes ne seront plus majoritaires dans Rennes Métropole. Plus de 50% des habitants habiteront les communes périphériques. D'année en année, cette proportion va s'accroître.

Or la récente "enquête ménages déplacements" révèle que le métro a eu un impact im-

portant sur les déplacements des habitants de Rennes mais pas sur ceux des autres communes de la métropole. Les Rennais n'utilisent plus la voiture que pour 40% de leurs déplacements (contre 48% en 2001). Pour les habitants des autres communes, la voiture reste le mode de transport obligé dans 70% des cas, pratiquement sans changement depuis 2001. Et ce flux de circulation automobile, naturellement, converge vers Rennes, y circule et y stationne.

### "LA COMPLÉMENTARITÉ, C'EST LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE."

Ce constat peut-il demeurer sans effet sur les choix de transports en commun que nous faisons aujourd'hui pour les 30, voire les 50 ans à venir ? Évidemment non. Sur deux points essentiels, nous devons, au contraire, faire évoluer nos choix stratégiques dans un sens plus conforme au développement durable.

Sur la deuxième ligne d'abord. Quatre ans nous séparent désormais du moment – début 2013 – où les travaux de la deuxième ligne doivent en principe commencer. Quatre ans c'est court mais c'est assez pour prendre conscience de la complémentarité nécessaire entre la première ligne de métro et une seconde ligne qui doit répondre à deux exigences nouvelles : d'abord sortir des limites communales de Rennes pour desservir vers Bruz et vers Cesson le corridor le plus dense de la métropole ; ensuite être financièrement supportable dans une période qui s'annonce moins faste. La réponse à ces exigences a un nom : c'est le tramway, 3 à 4 fois moins cher par kilomètre construit que le métro. C'est précisément la solution de complémentarité choisie par les cinq autres villes françaises déjà dotées d'un métro.

Mais la complémentarité inclut aussi le train. La capacité de l'étoile ferroviaire à cinq branches qui convergent vers Rennes peut et doit être augmentée afin que l'ensemble de la métropole profite d'une desserte plus facile : il faut donc lancer la réalisation des trois haltes ferroviaires retenues, non pas à la fin du schéma régional mais dès les premières années de sa mise en œuvre. De même, nous demandons que soit acté, dans ce même schéma, le démarrage des études pour la création d'autres haltes métropolitaines, afin de répondre à la dynamique de l'accroissement démographique de notre agglomération et du Pays de Rennes, et de la demande croissante pour ce type de transport en commun.

C'est à ce prix aussi que l'on prendra le tournant d'un développement harmonieux et durable.

POUR NOUS JOINDRE,  
VOUS POUVEZ CONTACTER  
BÉNÉDICTE CAZALETS  
AU 02 99 86 60 46

ou b.cazal@ccm.rennesmetropole.fr