

Dossier de presse

Pour un métro en tranchée couverte

Quart nord-est de la ligne B de métro

Le contexte du métro aux Longs Champs

Le quartier des Longs Champs, créé au début des années 80, est un quartier qui symbolise une des ambitions fortes de la ville : vivre à la campagne tout en étant en ville, préserver l'environnement et être relié au centre ville facilement grâce à une bonne desserte en bus. Le projet de seconde ligne de métro prévoit de relier ce quartier, ainsi que le campus de Beaulieu, au centre ville d'une part et à Cesson-Sévigné d'autre part.

Le projet initial de métro en aérien, proposé par Rennes Métropole, au dessus des étangs et à proximité d'habitations a été rejeté par les habitants des Longs Champs.

Après un an de mobilisation, une concertation a été mise en place entre Rennes Métropole et ses habitants.

Une concertation inaboutie

Dans ce cadre les habitants ont proposé leur projet de métro : une station centrale pour une bonne desserte et une insertion en tunnelier, permettant la préservation du cadre de vie.

Ce projet a été présenté en réunion publique, le 27 janvier, au Triangle. Le président de Rennes métropole et le vice président de la commission transport l'ont clairement rejeté pour des raisons financières. Il apparaît clairement que seul le tracé dit « transporteur », en aérien au sud du quartier, a la faveur des élus.

Aujourd'hui la concertation est terminée. Aucune place n'a été faite dans ce processus pour la recherche d'une solution de compromis.

Si les raisons d'écarter le projet habitant en tunnelier peuvent être légitimes, il apparaît cependant nécessaire d'écouter les habitants sur des alternatives acceptables. Cette phase de la concertation est aujourd'hui refusée.

Un plan B pour la ligne B : un métro en tranchée couverte

M. Delaveau a appelé à trouver une solution de compromis lors de ses interventions publiques. Nous le prenons donc au mot et proposons une alternative acceptable pour tous.

Notre proposition : le tracé « transporteur » en tranchée couverte, du boulevard de Vitré à « Belle Fontaine ».

Pour un coût équivalent au projet aérien¹, il supprime les nuisances sonores et visuelles pour les riverains, étudiants et lycéens.

Cependant, ce tracé ne dessert plus le quartier dans son ensemble. Il s'agit là d'une concession importante des habitants. Le maintien de la ligne de bus n°1 est indispensable.

Cette proposition est appuyée par une pétition de près de 2000 signatures et par un vote unanime des habitants lors d'une réunion de quartier. Le 5 mars, la commission aménagement du Conseil de Quartier 6 a aussi soutenu cette position.

**A coût équivalent, que les élus choisissent la solution la moins traumatisante :
un métro en tranchée couverte !**

¹ Contrairement à une solution en tunnelier, une tranchée couverte est réalisée sous la voirie à faible profondeur. Ceci permet ainsi de conserver un prix équivalent à la solution aérienne.

Annexes : nos arguments

Coûts

Le surcoût d'une insertion en tranchée couverte sur le coût total du projet est de 1% environ.

Pour être précis, cette solution en tranchée couverte a été chiffrée entre 275 et 285 millions d'euros pour les 4 derniers kilomètres, sur un coût total du projet de plus d'un milliard d'euros. Pour rappel, la fourchette haute du chiffrage de l'aérien pour cette même portion est de 275 millions.

Cette différence de coût est largement située dans la marge d'erreur de l'estimation actuelle indiquée à 3%.

Notre proposition a donc un coût équivalent au tracé aérien de la Semtcar.

Ces chiffres ont été fournis dans le cadre de la concertation par Systra / Xélys via la Semtcar. Ils ont été validés par Rennes Métropole.

Impacts humains et écologiques

Les impacts humains et écologiques de la solution aérienne sont importants :

- métro à 7 mètres de logements étudiants
- métro à moins de 10 mètres des logements du lycée Chateaubriand
- impacts visuels : **un quartier défiguré**, une entrée de ville saccagée
- importantes nuisances sonores pour les habitants et les étudiants
- destructions de plus de 200 arbres

L'ensemble de ces impacts sont systématiquement minimisés par les représentants de Rennes Métropole.

Nous ne pouvons accepter un métro aérien à 7 mètres de logements ou résidences étudiantes !

La solution en tranchée couverte permet de supprimer l'ensemble de ces nuisances identifiées.

Qualité de la desserte

Ce tracé alternatif déplace la station du cœur du quartier des Longs Champs à sa périphérie, à Belle Fontaine, au niveau du rond-point entre la rue du Clos Courtel et le haut de l'avenue des Buttes de Coësmes.

L'ensemble des habitants des Longs Champs accepte cet éloignement de la station de métro si cela est compensé par une insertion en tranchée couverte. Il s'agit là d'un compromis important fait par les habitants.

Bien entendu, il est indispensable de conserver une desserte en bus au moins équivalente à la desserte actuelle pour ne pas spolier les habitants sur la desserte en métro d'une part et la desserte en bus d'autre part.

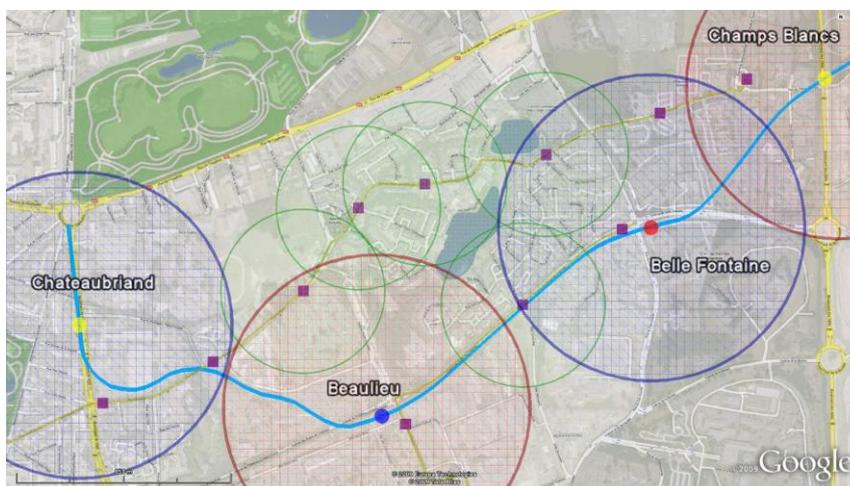


Figure 1 – Rayon de desserte du métro (470m) et des bus (200m)

Ce texte est validé par l'ensemble des collectifs et association du quartier :

Vivre aux Longs Champs / Sauvons les Longs Champs, « Un métro pour les habitants », « Habitants du Square Bouget »