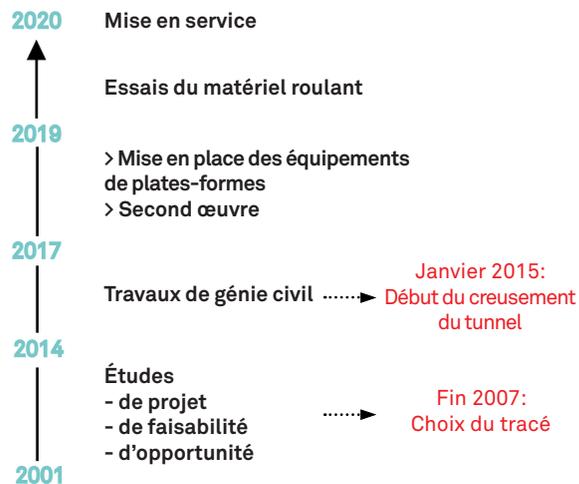


LE CALENDRIER INDICATIF



Pour en savoir plus :
www.metro-rennes-metropole.fr
www.semtcar.fr

■ Et aussi :
Point Info de Rennes Métropole
4 avenue Henri Fréville
www.rennes-metropole.fr

■ Sur les interventions en cours dans votre quartier :
La Semtcar est chargée par Rennes Métropole de la réalisation du projet (études et travaux). À ce titre, elle est l'interlocutrice des riverains.
Semtcar - 02 99 85 85 85 / info@semtcar.fr

Semtcar - Mars 2016

LES STATIONS

En s'appuyant sur l'expérience de la ligne a, et en tenant compte des contraintes propres à la ligne b, on a pu esquisser les éléments communs à toutes les futures stations : l'utilisation de la lumière naturelle, les gammes de matériaux et de couleurs, l'éclairage, l'organisation des déplacements d'un niveau à l'autre, etc.



Station Sainte-Anne
Canal architecture/T.Roty/8°18"/
Beterem.
Image non contractuelle - juin 2014



Station Gares
Zündel et Cristea/Architram.
Image non contractuelle - juin 2014



Station Atalante - Anthracite / Alexandre & Massinon Architectes - Vue de principe.
Image non contractuelle - juin 2014

LE SYSTÈME CITYVAL

Fin 2010, le marché a été signé avec Siemens S.a.s, pour la mise en place d'un matériel issu d'une nouvelle génération de métro automatique léger : le CityVal.

- > Nombre de voitures : 2, extensible à 3.
- > Longueur totale : 22,4 m
- > Inter-circulation d'une voiture à l'autre.
- > Fréquentation attendue : 200 000 voyageurs par jour.



Cityval - Siemens - image non contractuelle.



Les travaux de la ligne b du métro sont réalisés dans le cadre du programme Investissements d'Avenir, Action Ville de Demain, la Caisse des Dépôts étant l'opérateur de l'action Ville de Demain pour le compte de l'État. Le projet reçoit également le soutien de la Région Bretagne et du Conseil Général d'Ille et Vilaine.



LE CONTEXTE DES TRANSPORTS

■ Pour éviter l'asphyxie des voies de plus en plus saturées par la circulation automobile et répondre aux besoins grandissant de la population en plein essor démographique, le transport collectif doit être favorisé. Dans ce contexte, le nouveau réseau STAR bus+métro a tout de suite connu une fréquentation au-delà des prévisions. Sans attendre la mise en service de la ligne a (inaugurée en mars 2002), il a fallu envisager l'avenir du réseau.

■ 25 % des déplacements dans l'aire urbaine étendue de Rennes (200 communes, 700 000 habitants) ont pour origine ou destination le corridor de la ligne a. Depuis la mise en service du métro, en 2002, la circulation automobile a baissé de 20 % à 30 % dans le centre-ville, et la part du transport collectif est passée de 9 % à 14 % dans Rennes Métropole.

■ Ces tendances doivent se poursuivre pour accompagner le développement urbain de l'agglomération : chaque année, 5 000 nouveaux habitants rejoignent Rennes Métropole. Plan de Déplacements Urbains (PDU), Plan Local de l'Habitat (PLH), Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) : les réflexions stratégiques de la métropole en matière d'aménagement soulignent le lien entre l'urbanisme et l'organisation des déplacements dans une agglomération qui dépassera demain 500 000 habitants.

■ La nécessité de répondre aux défis du développement durable renforce l'importance d'une politique ambitieuse du développement des transports collectifs. L'objectif est d'atteindre en 2020, sur le réseau Star, 120 millions de voyages (contre 77 millions en 2014).

15 STATIONS POUR UNE LIGNE DE 14 KILOMÈTRES

