

Le VAL de RENNES : le choix d'un TCSP expertise et politique

(1977-2004)

1945

Simon THOUZEAU
DEA Transport
Cours « Organisation et management des transports urbains » (J-P. Coindet)

Le VAL de RENNES : le choix d'un TCSP expertise et politique

Introduction	3
I. Du tramway au VAL, une décision difficile et contestée	4
A. L'accord sur la nécessité d'un TCSP : débats politiques et premières expertises	4
1. La politique des transports à Rennes : héritage et débats	5
2. Les premières études sur le projet de TCSP	6
B. Du tramway au VAL	6
1. Le VAL : une proposition séduisante	7
2. Le choix du VAL	8
C. Une procédure longue du fait de nombreuses contestations	8
1. Une opposition politique	8
2. La guerre des tranchées	10
II. Le choix du VAL : une décision couronnée de succès	13
A. Le VAL : le succès d'un projet de transport	13
1. Un budget respecté	13
2. Un succès populaire	14
3. Des effets bien réels sur la ville	14
B. Le VAL : du désaccord à l'accord politique	15
1. Le VAL : une ambition portée par un maire	15
2. L'émergence d'un consensus politique sur le VAL	16
C. La poursuite du développement du VAL	17
1. Une nouvelle ligne VAL : un projet cohérent selon le bureau TTK	17
2. Perspectives de transport, perspectives politiques	18
Conclusion	19
Bibliographie	20
Annexe	21

« Badaud je sors souvent voir les travaux
Le centre ville ensauvagé
Partout des tranchées, des engins qui rugissent
Mais ce n'est pas la guerre ni la révolution
Simplement une ligne de tramway qu'on construit »¹

A l'aube du XXe siècle, 15 km de ligne de tramway étaient en service à Rennes, ville de 90 000 habitants. Trente ans plus tard (automne 1932), l'Automobile-Club de l'Ouest critiquait ces tramways rennais « *peu confortables* » et qui « *ferraillent beaucoup* ». Un lecteur de l'Ouest-Eclair se demandait alors : « *Sommes-nous condamnés aux tramways à perpétuité ?* »². L'avenir appartenait désormais aux bus.

Près d'un siècle après l'arrivée du tramway à Rennes (1897) et 30 ans après le dernier tour de roue du tramway dans cette ville (1952), la question de la construction d'un transport en commun en site propre (TCSP) a fait l'objet de vifs débats qui ont animé la vie politique, médiatique et juridique de la capitale de la Bretagne. Rennes, ville de 270 00 habitants, a fait le choix de se doter d'un métro entièrement automatisé : le VAL (véhicule automatique léger).

Dans *Les élus du tramway, mémoires d'un technocrate* Michel Bigey, père du tramway nantais donne avec un humour féroce, un savoureux tableau des joutes politiques locales qui de Nantes à Grenoble, de Lille à Strasbourg ont accompagné le choix d'un nouveau système de transport collectif. Il voit dans les transports urbains un « *enjeu majeur de la compétition politique* »³.

L'objet de notre étude est de s'intéresser justement aux liens entre transport et politique. Rennes est aujourd'hui la plus petite ville du monde qui possède un métro. Ce choix a été fait sur la base de considérations technologiques et urbanistiques. Il fait également parti d'une politique d'image... mais cette politique a un coût financier. Si, au niveau local, il existait un accord sur l'intérêt d'un TCSP, le choix du VAL a fait débat : nombreux sont ceux qui ont défendu l'option tramway pour des considérations financières mais aussi urbanistiques. Certains ont même défendu l'idée de mégabus.

Aujourd'hui le VAL est un succès en termes de fréquentation avec 95 000 voyages / jour. De ce point de vue, les objectifs les plus optimistes ont été dépassés. L'option VAL, entreprise démesurée à première vue pour une ville de la taille de Rennes, fait ses preuves. Une deuxième ligne VAL est d'ailleurs en projet.

Dans cette étude, il s'agit donc de comprendre les raisons du choix du VAL et d'essayer de démêler les liens étroits qui unissent expertise technique et dimension politique dans un tel débat.

Après avoir étudié les débats constitutifs de la prise de décision en faveur du VAL, il sera possible de s'intéresser aux succès de ce métro automatique léger.

¹ Anonyme. Cité par PINSON, Gilles, *Le mot d'ordre de cohérence dans les politiques locales de déplacements urbains. Les exemples de Nantes et de Rennes*, DEA action publique et territoires en Europe, IEP de Rennes, 1997.

² CHAPLERAU, Philippe / NIESTER Jean-Michel, *Le métro de Rennes métropole, chronique d'un chantier*, Éditions Ouest-France, 2002.

³ Cité in PHILIPPONEAU, M., *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, p. 8.

I. Du tramway au VAL, une décision difficile et contestée

Il y eut très vite un accord politique et technique sur la nécessité de construire un transport en commun en site propre (TCSP) à Rennes (A). Les avis divergèrent sur le type de TCSP : le tramway, parti favori, fut supplanté par le projet de Véhicule Automatique Léger (VAL), et l'image d'innovation technologique dont il était porteur (B). Ce choix, aux conséquences financières importantes, souleva une opposition populaire, politique et technique (C).

A. L'accord sur la nécessité d'un TCSP : débats politiques et premières expertises

1. La politique des transports à Rennes : héritage et débats

L'idée de la construction d'un transport en commun en site propre (TCSP) à Rennes est née dans les années 70 lors de la mandature d'Henri Fréville (CDS). Mais c'est l'élection du socialiste Edmond Hervé à la mairie de Rennes en 1977 qui lança vraiment le débat. Pour cela, il fallait d'abord réorganiser la compétence politique « transport » à l'échelle de l'agglomération.

Après avoir envisagé un temps d'intégrer le transport dans les compétences du District (formé en 1970), les élus des communes de l'agglomération rennaise décidèrent la création d'un syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) : le syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération rennaise (SITCAR) fut fondé en 1980 et regroupait alors 22 des 27 communes du District. Il fut placé sous la présidence de Jean Normand, adjoint au maire de Rennes. Treize lignes suburbaines vinrent se greffer sur le réseau, où désormais la tarification était identique.

Le président du District, Michel Philipponeau, également adjoint d'Edmond Hervé, critiqua néanmoins ce choix d'un SIVU au motif d'un risque de « balkanisation des compétences »⁴ puisque les décisions du SITCAR ne touchaient pas l'ensemble des communes du District. Ce point est important car, comme nous le verrons par la suite, la mobilisation de l'ensemble des communes de l'agglomération pour un projet de TCSP à Rennes fut une difficulté bien réelle.

En 1982, le vote de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) permit aux villes de plus de 100 000 habitants de bénéficier de subventions pour des études d'opportunité sur les TCSP. La ville se montra intéressée mais l'approche des municipales de 1983 incita les élus à attendre les élections pour se décider. La réélection d'Edmond Hervé relança le débat.

En septembre 1984, un plan de déplacement urbain (PDU), figurant au titre des programmes prioritaires du XI^e plan pour 80 villes françaises, fut mis en chantier. Dans ce cadre, le SITCAR vota le lancement d'une étude d'opportunité d'un système de TCSP, en rappelant que 25 % des déplacements se faisaient alors sur 0,3 % de la surface de l'agglomération.

Le sentiment général était alors pour la construction d'un tramway. Celui-ci bénéficiait à l'époque d'un fort regain d'intérêt. Depuis 1975, l'État, grâce à l'initiative du ministre Marcel Cavaillé, finançait la mise au point d'un « tramway standard français ». De plus,

⁴ PHILIPPONEAU, M., *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994. p. 20

Nantes et Grenoble construisaient une ligne de tramway et d'autres villes, adhérentes comme Rennes au groupement des autorités responsables des transports (GART), étudiaient des systèmes plus performants que l'autobus classique et s'intéressaient aux expériences des villes étrangères qui avaient su conserver, en le modernisant, le système du tramway.

2. Les premières études sur le projet de TCSP

Deux bureaux d'études, la SOFRETU (société d'ingénierie de la RATP) et le CODRA, furent sélectionnés. Ils remirent leurs conclusions quant à la nécessité d'un projet de TCSP à la fin de l'été 1986.

Pour le CODRA, un TCSP assurerait à peu près les mêmes effets sur la circulation quel que soit le véhicule empruntant le site propre, bus mégabus ou tramway. Sur des distances courtes, les différences de temps de parcours seraient minimales ; une ligne de tramway, coûteuse en investissement, pouvait apparaître surdimensionnée et sa rentabilité exigeait une politique de densification du tissu urbain. C'était surtout pour renforcer l'image de marque de la ville, considération à laquelle les élus sont toujours très sensibles, que le CODRA reconnaissait *in fine*, l'intérêt de la création du tramway sur un « corridor » à peu près analogue à celui que proposait la SOFRETU.

Pour la SOFRETU, le tramway était une solution « incontournable ». L'attractivité de ce type de transport moderne, confortable, sûr, rapide, serait telle que l'utilisation par les Rennais de leur voiture particulière pour des parcours urbains deviendrait très limitée, diminuant aussi les besoins en stationnement dans le centre, ce qui permettrait à la population suburbaine de fréquenter la ville en voiture particulière, sans asphyxier totalement la circulation. La SOFRETU bâtit un projet volontariste en cherchant à réduire les investissements de voirie au bénéfice de la mise en œuvre d'une première ligne de tramway. Sur le plan financier, l'opération ne dépasserait pas les possibilités de l'agglomération, les économies de voirie compenseraient les dépenses de réalisation du tramway. Avec la subvention attendue de l'État et le passage du versement - transport de 1 % à 1,5 %, l'opération serait même bénéficiaire, les frais d'exploitation étant moindres que ceux des lignes d'autobus, et la participation communale pourrait même baisser.

Entre le CODRA, qui penchait plus pour des mégabus, et la SOFRETU, qui optait pour un tramway attendu comme très performant et financièrement raisonnable, le choix du SITCAR fut rapidement fait. Le 16 Septembre 1986, le SITCAR vota en faveur de la SOFRETU et lui commanda un dossier de prise en considération d'un projet de tramway.

Géographe reconnu, président du District et premier adjoint au maire de Rennes délégué à l'urbanisme, Michel Philipponneau se montra, pour sa part, favorable aux conclusions du rapport du CODRA. Membre de la majorité municipale, son opposition n'était donc pas politique mais bien « technique ». Selon lui, une ligne de transport lourd s'adaptait mal à la structure étoilée et aux moyens de l'agglomération rennaise. Pour M. Philipponneau, « les transports doivent être adaptés [au] développement éclaté [du District], sans direction préférentielle ». Une fréquence accrue des bus suburbains freinerait l'afflux des voitures. A l'intérieur de la ville, sur les lignes les plus chargées, des couloirs bus effectivement respectés et l'utilisation de mégabus permettraient d'attendre leur transformation en sites propres ou, si cela paraissait indispensable, le tramway pourrait remplacer le mégabus. M. Philipponneau déclarait alors qu'il n'était « pas carrément hostile au tramway à terme. Ce peut-être une

bonne solution. Pour l'heure, elle est prématurée. Il faut se méfier des modes en urbanisme »⁵.

Derrière cette opposition, il y avait donc également une divergence quant à la nature des relations entre Rennes et les villes composant l'agglomération. Fallait-il renforcer la dotation en moyens de transport la seule ville de Rennes (logique centre-périphérie) ou bien était-il préférable de travailler suivant une logique multipolaire ? En dépit de la « vieille amitié » qui unissait E. Hervé et M. Philipponeau, E. Hervé dénonçait chez son premier adjoint « une conception archaïque des rapports entre la ville de Rennes et les communes périphériques du district »⁶.

Lors du conseil municipal du 7 décembre 1987, J. Normand, président du SITCAR, repoussa également l'idée de l'utilisation du mégabus car elle ne « pourrait créer le choc commercial indispensable pour convaincre les usagers ou une partie d'entre eux de laisser la voiture au profit du transport collectif... par ailleurs les investissements ne seraient pas couverts par une augmentation du versement transport ».

J. Normand appartenait alors aux partisans du tramway. Il avait cependant été contacté quelques semaines auparavant par Matra Transport qui lui proposait son VAL, déjà choisi par Lille, et était intéressé par cette proposition. Lors de ce même conseil municipal, il s'interrogea ainsi : « Y a-t-il d'autres solutions que le tramway ? Oui. L'avenir du transport urbain n'est-il pas à l'automatisme ? Rennes, ville du futur, ne doit-elle pas se tourner vers une nouvelle technologie de transport ? »⁷. Aussi, en accord avec E. Hervé, J. Normand fit en sorte que soit proposé un vote en faveur non pas du tramway, comme cela était prévu, mais d'un TCSP : la porte restait ouverte pour le VAL. Le TCSP fit l'unanimité des votes à droite et à gauche. Seul le premier adjoint Michel Philipponeau s'abstint.

B. Du tramway au VAL

1. Le VAL : une proposition séduisante

Le 17 décembre 1987, le SITCAR chargea la SOFRETU de l'élaboration finale du dossier de prise en considération du tramway qui devait être transmise au ministère des Transports. Mais le 28 janvier 1988, « ayant évoqué à maintes reprises la technologie du VAL », le SITCAR accepta aussi la proposition de MATRA de réaliser un dossier de prise en considération de la technologie VAL.

La mise en service du VAL à Lille en 1983 donnait par ailleurs un élément de comparaison fiable pour la mairie de Rennes. Comme le précise Jean Normand⁸, « E. Hervé avait été favorablement impressionné par le VAL de Lille qu'il avait visité avec P. Mauroy. Il espérait que les conditions seraient réunies, notamment les conditions financières, pour que Rennes puisse suivre l'exemple de Lille ». La conduite intégrale avait fait ses preuves⁹ :

⁵ Ouest-France, 28 octobre 1987, cité in PHILIPPONEAU, M., *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, p. 33-34

⁶ Ouest-France, 7-8 décembre 1987, cité in PHILIPPONEAU, M., *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, p. 36

⁷ CHAPLERAU, Philippe / NIESTER Jean-Michel, *Le métro de Rennes métropole*, chronique d'un chantier, Editions Ouest-France, 2002, p. 11

⁸ NORMAND, J., *Le VAL de Rennes, un combat pour la ville*, Editions Apogée, Rennes, 2002.

⁹ PIERRON, Maurice, *Système de transports collectifs urbains*, p. 16. Intervention dans le cours de J-P. Coindet à l'ENPC (DEA Transport) « Organisation et management des transports urbains ».

- elle autorise la conception d'un système, adapté à la desserte à effectuer, fonctionnant avec des rames de petite capacité qui peuvent se succéder à intervalles rapprochés (le coût marginal d'introduction d'une rame supplémentaire est faible du fait de l'absence de conducteur)
- elle permet d'offrir une excellente qualité de service à l'usager, particulièrement sensible à la fréquence des rames ;
- pour l'exploitant, elle permet une souplesse sans égale puisqu'il est facile de s'adapter en temps réel à une demande imprévue, et de travailler sur de longues périodes avec des intervalles courts ;
- l'ensemble de ces prestations peut être fourni à des coûts d'investissements et de fonctionnement raisonnables.

La comparaison financière entre le tramway et le VAL n'a pu se faire qu'à partir du moment où le maire de Rennes insista sur la nécessité de traverser le centre historique sans en dégrader l'image, ce qui conduisait inévitablement à faire passer le TCSP en souterrain, les coûts de deux systèmes se rapprochaient alors beaucoup.

« Je ne vois pas un TCSP en surface place de la Gare au milieu des taxis, des voitures particulières et des cars » expliqua Edmond Hervé, aux envoyés du ministre des Transports en 1993. *« Je ne vois pas non plus un TCSP en surface remontant l'avenue Janvier pour les mêmes raisons. Donc nous avons pris le parti d'un passage en souterrain. Autre passage obligé délicat : le centre-ville. Nous ne pouvons pas ne pas le desservir, sous peine de le voir périlcliter. (...) Dans la vie, il est des principes forts auxquels on tient. Il en est un auquel je tiens absolument : je ne prendrai jamais la décision de faire passer un TCSP en surface dans le centre-ville de Rennes pour des raisons de sécurité, d'environnement, d'esthétique et d'architecture. Voyez-vous un filet de câbles dans une rue du XVII^e ? Voyez-vous un TCSP en surface se frayer un passage entre des centaines et des centaines de personnes ? »*¹⁰.

2. Le choix du VAL

En juin 1988, un dossier de prise en considération du VAL est accepté. Ce dossier réalisé par Matra-Transport en collaboration avec SOFRETU permettait les comparaisons avec le projet tramway. Le projet VAL reprenait le corridor Villejean-Hautes-Ourmes (où sont concentrés 40 % de la population urbaine) que devait emprunter le tramway. Le VAL avait l'avantage de desservir directement le Centre Hospitalier Régional de Pontchaillou et la gare. Pour une ligne de 8,6 km, 5,2 étaient réalisés en souterrain, 2,9 en viaduc. La vitesse du VAL était supérieure à celle du tramway (34 km/h en vitesse commerciale contre 21 km/h), les intervalles en desserte plus rapprochés. Les perspectives de trafic journalier s'élevaient à 82 000 voyages pour le VAL contre 60 000 pour le tramway, par suite d'une plus forte attractivité et d'un meilleur report du trafic d'autobus. Il devait en résulter ainsi un meilleur impact sur le compte d'exploitation, justifiant un investissement légèrement plus élevé : 2 milliards de francs pour le métro de Matra Transport contre 1,680 milliard pour le tramway. D'après l'étude réalisée par Matra, l'écart financier entre le métro de type VAL et le tramway n'était donc pas très élevé.

L'impact sur la fiscalité locale d'un VAL serait identique à un tramway grâce à une subvention de l'État qui pourrait atteindre 500 millions de francs. Au bout de quelques années un excédent de recettes permettrait d'étendre le réseau.

¹⁰ CHAPLERAU, Philippe / NIESTER Jean-Michel, *Le métro de Rennes métropole, chronique d'un chantier*, Éditions Ouest-France, 2002, p. 11

Après cette étude, le projet VAL ne semblait plus tout à fait irréaliste même pour une petite ville comme Rennes. Matra, qui avait compris l'intérêt grandissant des élus de la majorité, veilla à ne pas laisser retomber la flamme et organisa pour le SITCAR, à plusieurs reprises, des voyages d'étude comme à Genève ou à Brescia en Italie. Alstom, naturellement intéressée par l'option tramway, tenta bien, en vain, de mobiliser de mobiliser l'opinion publique en profitant notamment de la Foire internationale de Rennes « *pour placer en bonne et due place, sur le lieu même de la foire une rame de tramway de type Grenoble (pas du type Nantes, c'eut été perçu comme une provocation !)* »¹¹.

Mais la victoire d'Edmond Hervé aux municipales de 1989, accompagnée en même temps de son accession à la présidence du district, donna l'avantage au VAL. Le dernier voyage d'études du SITCAR fut effectué à Toulouse, où la construction du VAL avait commencé depuis plus de deux ans avec comme maître d'œuvre la SOFRETU. Comparée aux autres grandes villes de France (Bordeaux ayant finalement écarté le VAL après avoir longuement hésité), la réalisation de ce projet apparut dès lors aux yeux de J. Normand comme « *un encouragement politique et technologique* ».

Très médiatisée, la séance publique du conseil municipal du 25 octobre 1989 (qui dura 7 heures et ce devant 500 spectateurs) consacra officiellement le choix du VAL. L'argumentation développée par les élus s'articulait autour de deux points : la valorisation d'une technologie performante et « porteuse d'avenir » pour l'agglomération d'une part, une capacité d'attraction territoriale et un rapport économique plus performant que le tramway d'autre part. Ceux que J. Normand appelait les « culturels » et les aménageurs », sensibles à la convivialité urbaine du tramway ainsi que les « financiers » également pour le tramway n'avaient pas réussi à se faire entendre. Plus largement, cette séance marqua l'entrée officielle du VAL sur la scène publique rennaise.

Comme le fait remarquer Christian Le Bart « *le VAL fait sens et connote la haute technologie précisément revendiquée par cette ville « intelligente » depuis plusieurs années. Il s'agit donc autant de parfaire la réputation de la cité à l'échelle nationale et internationale, que de permettre aux Rennais... de se déplacer* ».¹²

C. Une procédure longue du fait de nombreuses contestations

Très vite, le choix du VAL déclencha des oppositions virulentes de la part de certains élus et d'une partie de la population.

1. Une opposition politique

Paradoxalement, l'opposition politique au VAL fut d'abord menée par les partis de gauche. En effet, le VAL divisa la majorité. Les communistes déclarèrent leur préférence pour le tramway mais votèrent finalement pour le VAL. La contestation la plus marquée vint des élus Verts qui furent les seuls à voter contre le projet lors du conseil municipal du 25 octobre 1989. Pour Joël Morfoisse, élu Vert, ce n'était pas « *une question de technologie entre le VAL et notre position en faveur du tramway. Le métro VAL est sans doute une bonne technologie mais elle n'est pas adaptée à l'agglomération rennaise* ». Le VAL était considéré comme

¹¹ NORMAND, J., *Le VAL de Rennes, un combat pour la ville*, Editions Apogée, Rennes, 2002. p.33

¹² LE BART, Christian, « Les politiques d'image. Entre marketing territorial et identité locale », in BALME, R. / FAURE, A. et MABILEAU A. (dir.), *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999, pp. 415 - 427

moins écologique en ce qu'il ne permettait pas de limiter la circulation des voitures. C'était de plus un choix très cher. Avec pour slogan « *deux tramways pour le prix d'un VAL* », les élus de « Rennes Verte » cherchèrent à mobiliser les rennais en faveur du tramway qui, au contraire du VAL, ne favoriserait pas l'hyperconcentration urbaine. Mais leur demande de consultation de la population par référendum sur la question « VAL ou tram ? » fut repoussée.

Michel Philipponeau critiqua également le choix du VAL. L'auteur de « *Changer la vie, changer la ville* » (1977) refusait le retour d'une politique de densification urbaine au nom d'une politique de prestige. Pour le géographe, « *la physionomie d'une agglomération n'est pas immuable. Il faut seulement faire coïncider au bon moment, structure de transport et structure urbaine* ». Et justement, le VAL s'accordait mal à la structure de l'agglomération rennaise : Rennes, ville-centre était entourée d'une ceinture de petites villes qui n'étaient pas en contact direct avec cette dernière. Le VAL avait donc un caractère très « renno-rennais ».

Faute d'avoir obtenu un accord pour faire étudier par un organisme spécialisé une solution alternative au tramway et au VAL, M. Philipponneau mena une étude comparée des nouveaux moyens de transport adoptés à Nantes, Grenoble et Lille.

Dans cette étude, il soulignait que la charge d'un investissement lourd devait être justifié par la masse, la densité, la structure spatiale et la capacité financière de l'agglomération. Par la masse de la population, le VAL était bien adapté à la conurbation lilloise (1 074 000 habitants en 1982), le tramway à l'agglomération de Grenoble (362 000) et à celle de Nantes (464 000). Rennes, avec 274 000, demeurait à un niveau inférieur. Si la densité de la ville - centre était comparable à celle de Nantes, elle était inférieure à celle de Grenoble et de moitié à celle de Lille. Sans doute la densité des « corridors » directement desservis était comparable, mais la fréquentation du nouveau moyen de transport était surtout assurée, à Lille par un transfert des lignes ferroviaires de banlieue, du tramway desservant Roubaix et Tourcoing et dans les trois cas par le rabattement des lignes de bus et la présence de parkings de « persuasion ». La masse totale d'usagers potentiels représentait un facteur essentiel.

A Nantes, l'insertion du tramway était facilitée par de larges avenues et l'utilisation d'une ancienne voie ferrée. A Grenoble, la structure en Y de la ville était également propice au tramway.

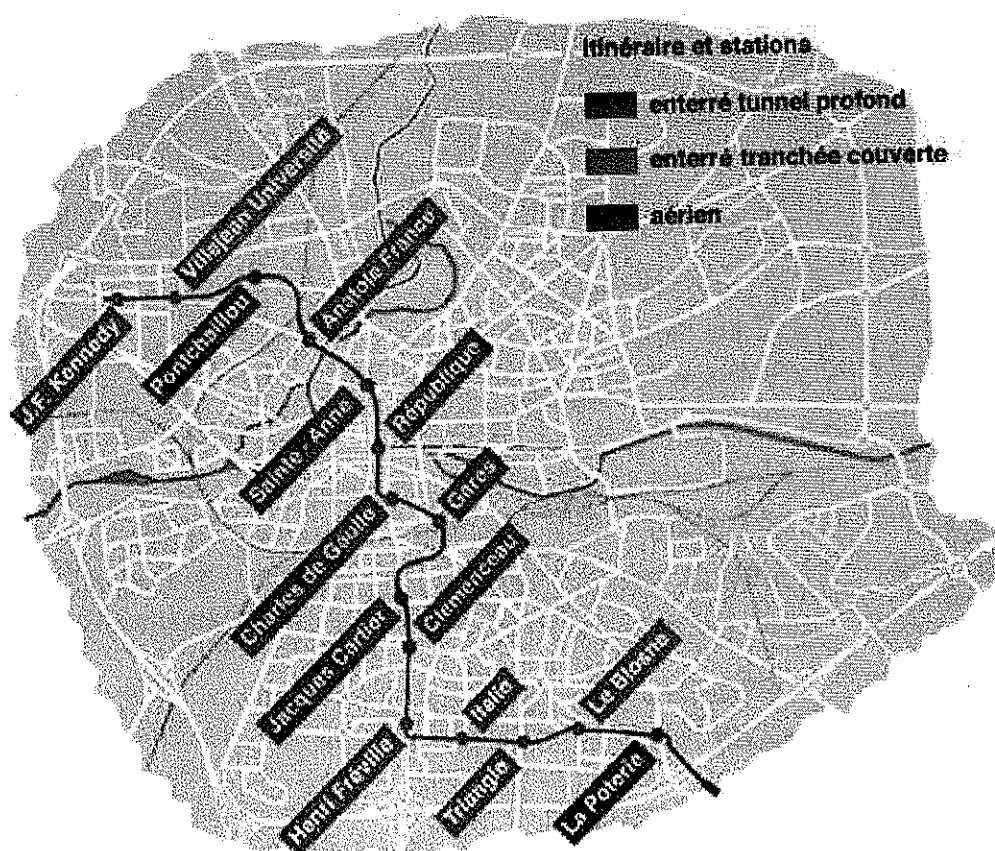
Enfin, il fallait prendre en compte la capacité financière de l'agglomération. Si le produit du versement - transport attendu à Rennes pouvait être comparé à ceux de Grenoble et de Nantes, il serait inférieur de trois fois à celui de Lille. Et surtout la participation des collectivités locales s'élevait à 13 MF à Rennes, à 31 MF à Nantes, à 116 MF à Grenoble et à 180 MF à Lille. Pour les usagers, les tarifs de Lille étaient supérieurs de 75 % à ceux de Rennes, ceux de Nantes et de Grenoble dans une position intermédiaire. Tous ces éléments militaient donc contre le VAL.

Du côté de l'opposition, le VAL était plutôt bien vu. Les membres de l'opposition se montrèrent, dans un premier temps, et dans leur grande majorité, favorables au VAL. Seuls quelques élus (comme Yves Fréville ou Yvon Jacob, RPR) s'abstinrent lors du vote au conseil municipal sur le VAL.

2. La guerre des tranchées : contestation populaire et bataille juridico-politique

Mais, du côté de la population, la décision d'octobre 1989 mit le feu aux poudres. Les opposants au VAL se mobilisèrent, ce qui eu pour effet de modifier en profondeur le paysage politique, certains élus de l'opposition décidant de s'associer à cette contestation et de l'animer.

Premier point de friction : le « métro aérien » ne faisait pas l'unanimité. Les réunions de présentation du projet n'ont pas convaincu les riverains. Des associations de contestation se créèrent dont le « Comité de survie contre tout mode de transport aérien » à Villejean et le « Comité de défense des intérêts des habitants de Rennes Sud » au Blosne. Il est vrai qu'on parlait alors de plus de 5 500 m de ligne en aérien. Pour une longueur identique à celle de Rennes, la première ligne de métro de Toulouse ne comptait qu'un millier de mètres en aérien. Tenant compte des inquiétudes exprimées, le SITCAR vota, le 7 juin 1990, un tracé de référence de 8,5 Km : la ligne n'était plus aérien que sur un kilomètre.



Source : <http://val.insa-rennes.fr/>

Autre question cruciale : combien allait coûter le VAL et qui allait payer ? J. Normand répondit, en juin 1990, que « le métro coûte cher mais tout le monde paiera ; les usagers, les entreprises et les contribuables. La charge pour les uns et les autres sera calculée de façon à ce qu'elle soit supportable par tous ». Le taux du versement transport payé par les entreprises passa de 1% à 1,50 % en juillet 1991.

Les communes les moins concernées directement par le projet exprimèrent également leur réticence à payer. J. Normand et E. Hervé reconnaissaient eux-mêmes que le TCSP faisait « peur à de nombreuses communes, celles qui disposent de moins de ressources et qui sont en

même temps les plus éloignées de la ville-centre »¹³. Il fallait donc rassurer et pour cela bâtir un projet financier solide.

Malgré les oppositions grandissantes, le dossier du VAL fit un bond en avant avec l'adoption, en juillet 1991, de l'avant-projet sommaire. En septembre 1992, la commission d'enquête, qui avait reçu 50 000 avis (dont 43 000 signatures d'une pétition, organisée par le conseiller général UDF Jean-Pierre Dagorn, pour exiger la tenue d'un référendum « *oui ou non au VAL ?* »), émit un avis favorable sur le VAL. Déclaré d'utilité publique le 15 février 1993 par le préfet d'Ille-et-Vilaine, le VAL était attendu alors pour 1998. L'optimisme des partisans du VAL grandit encore lorsque l'Etat annonça une subvention de 500 millions de francs (au lieu des 385 millions attendus). Cette subvention était essentielle car les banques, estimant le projet risqué, ne proposaient des conditions d'emprunt que peu satisfaisantes.

Pour accompagner la construction du VAL, Edmond Hervé, à la tête du district, fit voter, en 1992, l'extension des compétences du district aux transports urbains. Le district de Rennes devenait ainsi maître d'ouvrage du VAL. Très vite (en 1993) le choix fut fait de confier à une société mixte, la SEMTCAR (société d'économie mixte de transport collectif de l'agglomération rennaise), la réalisation de la première ligne de VAL. Un opérateur fut également retenu : VIAT-GTI. Ce double choix pouvait paraître original dans la mesure où VIAT-GTI (qui donnera naissance à KEOLIS) était un concurrent de TRANSCET (aujourd'hui TRANDSEV), actionnaire important de la SEMTCAR.

Alors que le projet semblait en bonne voie, un premier coup de théâtre survint. En 1993, à l'issue d'une campagne axée contre le VAL, Yvon Jacob (RPR) prit le siège de député de Edmond Hervé. Au niveau national, la gauche avait également perdu les élections législatives et le nouveau ministre de l'équipement, Bernard Bosson (CDS), était plutôt hostile au projet de VAL. Il dépêcha alors trois sages à Rennes pour étudier le dossier. Au final de cet épisode politico-financier, il fut décidé non pas une annulation de la subvention mais sa réduction : de 500 millions promis par un ministre de gauche, son montant chuta à 372,8 millions de francs.

Deuxième coup de théâtre : le 16 février 1994, la déclaration d'utilité publique fut annulée suite au recours déposé par Yves Cochet (élu Vert). Le tribunal estima que « *le projet ne comportait ni l'analyse des conditions et des coûts d'entretien et de renouvellement de l'installation projetée et des coûts d'exploitation de cette installation, ni une alternative du taux de rentabilité financière, ni l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité...* ».

Dès lors, pour Edmond Hervé, la décision finale sur le VAL devait être tranchée par les électeurs. Les élections municipales de 1995 furent polarisées par cette question. La tension politique était alors très forte au niveau local. Les dirigeants des grandes entreprises rennaises, opposés au VAL et à l'augmentation du versement transport, avaient essayé au printemps 1994 d'organiser une campagne d'affichage de dénigrement en titrant : « *Le VAL dingue* », mais celle-ci fut refusée par les afficheurs et par Ouest-France car jugée trop agressive. Suivant la position du président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, Pierre Méhaignerie (CDS), la droite politique chercha également à déstabiliser Edmond Hervé en s'attaquant à la dimension financière du VAL et en mettant en avant le risque d'une augmentation des impôts locaux.

¹³ PHILIPPONEAU, M., *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, p. 51.

Les électeurs votèrent et le maire sortant emporta haut la main les municipales de 1995. Conforté, Edmond Hervé relança le projet : une nouvelle enquête d'utilité publique eut lieu fin 1995, les commissaires enquêteurs rendirent un nouvel avis favorable le 15 avril 1996 et une nouvelle déclaration d'utilité publique put être signée le 4 octobre 1996. Les péripéties juridiques du VAL n'étaient pas encore totalement terminées puisque une plainte fut même déposée devant la Cour de justice des Communautés européennes, cette dernière la rejetant en 2001¹⁴. Cependant, fin 1996, le projet était désormais véritablement lancé et la construction allait pouvoir commencer.

¹⁴ Il était reproché au district rennais d'avoir utilisé une procédure de passation du marché du VAL sans mise en concurrence préalable. Cette plainte appuyait son raisonnement juridique sur l'opposition qui existait alors entre le code des marchés publics français et les directives européennes en la matière. Cf. PUDDICOMBE, Claire / SEIGNARD, Soizic, *Le VAL de Rennes devant la cour de justice européenne, l'émergence des pouvoirs locaux*, Editions Apogée, 2003.

II. Le choix du VAL : une décision couronnée de succès

Succès populaire (A), le VAL est également un succès politique pour le maire et son équipe qui en sortent confortés (B). Un tel succès permet d'envisager plus sereinement la poursuite du développement du VAL (C).

A. Le VAL : le succès d'un projet de transport

Le VAL est un succès à plusieurs égards : le budget programmé a été respecté, le public fut au rendez- vous et les effets du VAL sur la ville n'ont pas tardé à se faire sentir.

1. Un budget respecté

En mars 2002, après cinq ans de travaux, le métro de Rennes Métropole était inauguré sans dépassement de budget. La subvention de l'Etat avait été de plus de 60 millions d'euros. L'autofinancement par la taxe professionnelle unique et le versement transport permirent de réduire l'emprunt de moitié par rapport à ce qui était prévu.

Financement du métro de Rennes Métropole (en millions de francs et en millions d'euros)

	Estimation en francs HT janvier 1995 selon D.U.P.	Estimation en 1995 de la valeur fin de travaux en francs courants HT selon inflation estimée (1)	Bilan probable Valeur fin de chantier en francs courants HT incluant les compléments parcs- relais et techniques
Coût			
Travaux (investissement)	2 942 MF soit 448,505 M €	3 308 MF soit 504,30 M €	3 458 MF soit 527,17 M €
Financement			
Subvention Etat	390 MF soit 59,455 M €	452 MF soit 68,906 M €	417,5 MF soit 63,647 M €
Subvention Ville de Rennes	143 MF soit 21,800 M €	166 MF soit 25,306 M €	143 MF soit 21,800 M €
Emprunt - durée moyenne - taux moyen	1 456 MF soit 221,965 M €	1 682 MF soit 256,41 M € 15 ans 9 %	866 MF soit 132,020 M € 17 ans 5,8 % actuariel
Ressources propres dont Autofinancement	953 MF soit 145,280 M € 850 MF soit 129,581 M €	1 008 MF soit 153,67 M €	2 031,50 MF soit 309,70 M € 1 827,50 MF soit 278,60 M €

(1) Après actualisation, 4 %/an d'inflation (dossier DUP - délibération du 21 juin 1996)

Source : <http://val.insa-rennes.fr/>

La décision, prise en cours de chantier, d'augmenter le nombre, la capacité, et l'équipement des parcs-relais, et de réaliser des compléments techniques (comptage voyageurs, système information voyageurs...) représenta un coût complémentaire de 25,15 millions d'euros (valeur janvier 95). Compte tenu d'économies réalisées sur le coût technique du VAL (hors parcs-relais), la répercussion sur le coût global représenta 22,1 millions d'euros (valeur janvier 95).

Globalement, le projet a donc été maîtrisé financièrement, ce qui n'est pas toujours le cas pour de si grands travaux. Et les incidents qui ont émaillé la construction du VAL (effondrement de parties de routes), s'ils ont eu un fort écho médiatique, n'ont pas pesé de façon significative sur le financement du projet. En ce sens, le projet était une réussite.

2. Un succès populaire

Si le VAL est un succès, c'est parce qu'il a connu, dès la première semaine de sa mise en service, un véritable engouement populaire. Les queues étaient longues pour monter pour la première fois dans le VAL. Dans l'euphorie des premiers jours, une seconde ligne fut annoncée. Dès les premières semaines de fonctionnement, la fréquentation était supérieure aux prévisions : on attendait 65 000 voyageurs/jours, c'est en fait 79 000 voyageurs/ jour qui prenaient le VAL¹⁵. De même, le réseau de bus a vu sa fréquentation augmenter de près de 3 %. La première année de fonctionnement a donc été une réussite : il a même fallu augmenter le cadencement du VAL pour répondre à la demande.

En mars 2003, la fréquentation moyenne enregistrée était de 95 000 voyageurs/jour contre les 75 000 prévus (cf. Annexe pour une carte d'identité du métro). Aujourd'hui, le succès est tel que le réseau se trouve déjà en quasi-saturation. La communauté d'agglomération a donc été obligée de budgéter l'achat de quatre nouvelles rames deux ans avant la date prévue. 30 000 nouveaux voyageurs ont ainsi été captés ce qui permet aux élus d'espérer voire l'objectif du PDU de 13 % des déplacements en transport en commun atteint d'ici 2010¹⁶.

Ce succès du VAL se traduit également par la baisse de fréquentation des parkings en ouvrage (- 6,7 % au cours des huit mois qui suivirent l'ouverture du métro). Dans le même temps, les parcs relais situés en périphérie sont rapidement saturés. Ainsi, le parc relais de la Poterie, premier parc relais mis en service, accueilli très rapidement près de 700 véhicules alors que la capacité prévue du parc était de 400 véhicules. Le succès du VAL a été sous-estimé : les parcs relais prévus au nord de la ligne à Villejean-Université et J.F Kennedy ne faisaient pas partis du projet de départ. Le parc relais de Villejean a été finalement livré début 2004, celui de Kennedy est prévu pour 2005 alors que le parc situé à Fréville est repoussé à 2006 pour des raisons budgétaires.

3. Des effets bien réels dans la ville

La mise en service du VAL a eu très vite des effets marqués sur la ville. Le centre commercial du Colombier, situé à proximité de la station Charles-de-Gaulle a vu sa fréquentation augmenter de 12 %¹⁷. De même, la place Sainte-Anne, légèrement excentrée des

¹⁵ *Ouest-France*, 5 avril 2002, « Métro : déjà une forte fréquentation »

¹⁶ *Le Monde*, 14 mars 2003, « à Rennes, le succès du métro fait apparaître les insuffisances du réseau »

¹⁷ *Ouest-France*, 16 janvier 2003, « Commerces : l'effet métro joue à plein »

rues commerçantes auparavant, est devenu un lieu névralgique du centre-ville selon les commerçants de la place.

En ce qui concerne l'immobilier, les hausses de prix ont surtout été constatées dans les quartiers périphériques nouvellement desservis alors que dans le centre cette hausse a été beaucoup plus faible (de tels effets avaient également été observés à Nantes après la mise en service du tramway cf. Bernard Fritsch, Cours au DEA Transport ENPC-IUP « Economie et infrastructure locale »). Ainsi les prix de l'immobilier ont augmenté de 10,5 % dans le quartier de Villejean et de 11,2 % dans celui du Blosne.

B. Le VAL : du désaccord à l'accord politique

1. Le VAL : une ambition pour Rennes portée par un maire

Le choix du VAL fut d'abord celui d'une équipe municipale et plus particulièrement celui d'un maire : Edmond Hervé. C'est lui qui imposa le VAL et c'est son refus de faire passer le TCSP dans le centre-ville qui a ouvert la porte au VAL. Puisque le TCSP devait être enterré, sur une partie importante du trajet, la différence VAL - tram n'était plus si importante. Pour E. Hervé, il apparaissait de plus inconcevable de voir passer un tramway sur la place de l'Hôtel de ville qu'il avait fait restaurer lors de son premier mandat.

Le choix du VAL a été un choix technologique mais aussi et probablement avant tout un choix d'image. La municipalité fondait d'ailleurs une partie de sa politique de communication sur le thème : « *le VAL conforte l'image dynamique et entreprenante de Rennes* » ou encore « *le VAL, vitrine pour le développement d'une capitale régionale* »¹⁸. En ce sens, le choix de Roger Tallon (connu pour son travail sur le TGV) comme responsable du design du VAL ou encore le recours à l'architecte Norman Foster, pour la réalisation d'un viaduc en bout de ligne, furent aussi des moyens de donner un certain écho au VAL.

Comme le soulignait alors l'élu Vert, Joël Morfoisse, « *la solution VAL n'est pas un choix de circulation, mais un choix d'urbanisme, qui correspond au désir d'accéder au rang d'eurocité* ». Dans le rapport sur le VAL de Rennes remis au ministre le 23/11/1993, on pouvait également lire que « *le projet de VAL est fortement porté par la majorité des élus du district. Il constitue... le support de l'image ambitieuse qu'ils veulent donner de leur ville* ».

Plus petite ville du monde à se doter d'un métro, l'entreprise paraissait démesurée. Lors de la séance du conseil municipale du 25 octobre 1989, E. Hervé posa d'ailleurs la question : « *Quelle ville voulons-nous et quel projet avons-nous pour Rennes et son agglomération ?* ». Le maire se proposait bien de porter une ambition pour la ville et son agglomération. Cette dimension se retrouvait également dans la préface d'E. Hervé du livre de J. Normand (dont le titre est significatif « *Le VAL : un combat pour la ville* »). E. Hervé y écrit qu'en ce qui concerne le VAL « *ce sont les électrices et les électeurs qui décident et l'Histoire tranche. (...) La Bretagne a besoin d'une capitale qui entreprend : ainsi se construisent les solidarités* ».

Le refus d'une logique technicienne au profit d'une dimension politique et symbolique marquait la démarche du maire. J. Normand expliqua ainsi la conception qu'Hervé et lui défendaient dès octobre 1989 : « *Nous voulions le VAL et donc nous nous sommes battus pour*

¹⁸ AUFFRET, Anyvonne, *L'opposition au VAL de Rennes : sociologie d'une mobilisation*, DEA Etudes Politiques, Université de Rennes 1, 1992. p. 46

le VAL. Nous n'avons pas dit à nos collègues : « quelle technologie voulez-vous pour Rennes ? Voici les avantages et inconvénients du VAL et du tram, les coûts comparés. A vous de choisir ». Nous ne leur avons pas posé une question de type référendum « VAL ou tram » ? Parce que nous pensons que l'action politique ne consiste pas à observer, à comparer, à compter les pour et les contre, à faire des sondages et à se soumettre aux résultats de ces sondages. Tout au contraire. Elle est l'expression d'une volonté, d'un projet débattu devant les électeurs, présenté et discuté avec les représentants de la société civile. Nous avions une volonté, un projet que nous voulions faire aboutir étant convaincus qu'il était conforme à l'intérêt général de notre ville et de notre agglomération »¹⁹.

Le politique a donc supplanté le technique dans la décision finale et le succès du VAL a conforté, après coup, une telle décision.

2. L'émergence d'un consensus politique sur le VAL

Le projet de TCSP a très vite mobilisé les énergies politiques. Le consensus de départ a laissé place à des oppositions très fortes fondées sur des considérations urbanistiques, financières mais aussi opportunistes, certains « surfant » sur la vague d'inquiétude populaire. Cependant la mise en service du VAL a fait taire les critiques. Le VAL est un succès et fait désormais l'objet d'un consensus politique.

Aussi, J. Normand pouvait déclarer que « le succès du VAL est fabuleux ! Plus personne ne critique ! Le nombre de personnes transportées par les transports en commun (45 %) c'est du jamais vu dans l'histoire du transport en commun en France... Donc l'opposition ne critique plus... Dans la presse, il y a des critiques sur le NEC²⁰, sur l'hôtel de Rennes Métropole... sur le VAL, jamais, aucune critique !! Je n'ai jamais vu un seul élu de droite depuis un an critiquant en quelque nature que ce soit le coût du VAL. C'est incroyable ! Alors que dans les années 1995, la seule évocation du sujet suscitait d'interminables polémiques ».

En effet, le revirement d'attitude des élus auparavant opposés au projet est significatif. Les Verts et les élus des partis de l'opposition, les principaux détracteurs du VAL il y a dix ans, reconnaissent sans hésiter le succès du nouveau bus+mé debate. « On ne peut absolument plus tenir les propos tenus il y a dix ans, explique Catherine Joly, élue Verte au Conseil municipal de Rennes. Le métro est là et c'est un succès. C'est un mode de déplacement performant. Il a généré une augmentation sensible de la fréquentation des transports collectifs et réduit l'utilisation de la voiture dans certains quartiers ». Du côté de l'opposition, Bruno Chavanat, élu UMP de Rennes et président de l'association des élus de l'opposition du conseil d'agglomération affirme : « Le service le plus fort et le plus performant est, en effet, incontestablement celui des transports en commun : l'ouverture du métro et l'amélioration du réseau de bus sont un succès que l'on ne peut nier ».

A présent, les préoccupations ne portent plus que sur des « recalages » techniques. Au début de l'année 2003, les élus ont été amenés à donner leur consentement à l'achat de nouvelles rames de métro pour répondre à la fréquentation inattendue du VAL. Or, les questions liées à l'entretien ont un intérêt moindre et, au fond, les élus ont l'impression

¹⁹ NORMAND, Jean, *Le VAL de Rennes, un combat pour la ville*, Editions Apogée, Rennes, 2002.

²⁰ Le Nouvel Équipement Culturel doit ouvrir fin 2005. Il accueillera la bibliothèque municipale, le musée de Bretagne et l'Espace des sciences. Le NEC est critiqué en raison du retard de la construction et de la dérive des coûts du projet.

qu'elles relèvent peu de leur compétence. Catherine Joly, élue Verte, résume : « *L'intérêt du débat politique, c'est de choisir le TCSP. Quant le choix de la technologie est fait, le rôle des élus c'est de vérifier s'il n'y a pas des anomalies budgétaires. Ensuite, les services techniques sont plus compétents que nous* ».

Il est donc possible de reprendre l'analyse de Gilles Pinson²¹ pour l'appliquer à la situation rennaise actuelle : « *formidable outil de promotion de l'image de la ville à l'extérieur, [le TCSP] laisse l' élu réticent face à un dilemme vite résolu : participer à une réussite collective ou apparaître comme un empêcheur de tourner en rond* ». Fort de son succès, le VAL a convaincu tous les esprits. Une page a été tournée dans l'histoire du transport rennais même si certains continuent à penser qu'il aurait été possible de faire moins cher.

C. La poursuite du développement du VAL

1. Une nouvelle ligne VAL : un projet cohérent selon le bureau d'étude TTK

Peu après la mise en service de la première ligne de métro, en février 2002, le projet d'extension du réseau de TCSP pour l'agglomération fut lancé. Plusieurs bureaux d'études répondirent à l'appel d'offre : SYSTRA France, l'italien SETECO, Thalès, SEMALY, TTK. La commande portait sur deux questions principales : le prolongement possible de la première ligne et l'éventuelle création d'une deuxième ligne en site propre (métro ou tramway). Spécialiste du tramway, le cabinet allemand TTK fut retenu notamment pour sa « *neutralité* »²².

En avril 2003, TTK remit ses conclusions. Pour TTK, il était envisageable de lancer une étude de faisabilité du prolongement de la ligne A vers le sud en direction de Chantepie, sous réserve que les projets d'urbanisation de cette commune se réalisent. En ce qui concerne la création d'une deuxième ligne en site propre, TTK élaborait neuf scénarios. Huit d'entre eux portaient sur la réalisation d'un métro, tandis qu'un seul suggère l'hypothèse d'un tramway. La mise en service d'un nouveau réseau de TCSP aurait lieu, dans le meilleur des cas, vers 2015/2020.

La préférence de TTK allait plutôt à une nouvelle ligne de métro. Celle-ci traverserait Rennes selon un axe Sud-Ouest/Nord-Est recoupant la première ligne en diagonale, avec si possible la réalisation d'une double correspondance aux stations « Gares » et « Sainte-Anne ». L'étude soulignait la supériorité du métro sur le tramway en termes de gain annuel de déplacements : elle prévoyait 1 255 000 déplacements annuels pour le tramway contre 4 460 000 pour le métro, avec une fréquentation quotidienne de 36 800 passagers pour le premier contre 71 500 pour le second.

Si l'étude remise par TTK était plus favorable au métro, elle soulignait tout de même l'importance de la différence d'investissement financier entre les deux scénarios : 264 millions d'euros pour le tramway contre 665 millions d'euros en valeur 2002 pour le

²¹ BERARD, Yann, *Expertise et politique territoriales de développement local à Rennes Métropole*, IEP de Rennes, 2003, p. 90

²² BERARD, Yann, *Expertise et politique territoriales de développement local à Rennes Métropole*, IEP de Rennes, 2003, p. 97. Entretien du 25/03/2003 avec le directeur général adjoint des services techniques à Rennes Métropole.

« scénario métro ». Encore une fois, le choix de l'option métro nécessiterait un effort financier très important de la part de Rennes Métropole.

2. Perspectives de transport, perspectives politiques

Une nouvelle opposition VAL - tram va-t-elle avoir lieu ? Edmond Hervé l'avait assuré pendant la campagne électorale de 2001 : « *La seconde ligne de transport en commun en site propre sera nécessairement un Val* ». En 2003, il confirma cette position en déclarant qu'il ne voulait pas « *recommencer le faux débat sur le tram* ». De même, pour Daniel Deleveau, vice-président délégué aux déplacements de Rennes Métropole, l'étude de TKK formule un rapport coût/avantage très clairement favorable au métro, notamment parce que la desserte du centre historique s'avère très difficile dans le cas du tramway²³.

Cependant, le projet de seconde ligne métro ne fait pas totalement l'unanimité. Les élus de l'opposition reprochent au VAL d'être circonscrit à Rennes. Virginie Allaire-Arrivé, élue UMP au Conseil municipal de Rennes explique : « *Le VAL est un outil renno-rennais, puisqu'il ne se déploie pas en dehors de la ville de Rennes et qu'il favorise une hyperconcentration urbaine. Il va falloir faire très attention à la suite et notamment au déploiement du réseau autour du VAL. Il faut davantage diffuser la mobilité au sein de la ville et non pas la concentrer sur un axe urbain* ».

Malgré leur appartenance à la majorité municipale, les Verts gardent, comme au temps de la crise du VAL, un regard critique sur les choix qui ont été défendus par les élus socialistes. Avec le retour des préoccupations sur le transport, certains élus Verts affirment à nouveau leur préférence pour le tramway voire même le tram - train : « *Le tram - train est un tramway qui est capable de circuler sur un réseau ferré et qui assure ne continuité depuis une commune périphérique sans rupture de charge., c'est-à-dire sans obligation de descendre la rame. L'intérêt, c'est que cela permet d'irriguer une surface géographique plus grande que le VAL. Car ce qui pose problème dans la technologie du VAL, c'est qu'il reste circonscrit à la surface de Rennes. On n'irrigue pas une aussi grande surface que l'on aurait pu le faire avec un tram. Donc pour nous, le tram - train reste pertinent par l'utilisation et la valorisation de l'étoile ferroviaire et par l'absence de rupture de charge* ».

Gageons donc qu'il y aura bien encore un débat sur le choix du nouveau TCSP, même si cette fois-ci, l'équipe d'Edmond Hervé dispose d'un atout de taille : le succès populaire de la première ligne du VAL.

²³ BERARD, Yann, *Expertise et politique territoriales de développement local à Rennes Métropole*, IEP de Rennes, 2003, p. 98. Entretien du 17/04/2003.

Conclusion

« C'est ainsi qu'un projet, qui aurait dû conserver le caractère technique qu'il avait à l'origine est devenu affaire politique ». Tels sont les mots de Michel Philipponneau au sujet du débat qui animé le choix du VAL. Affaire technique, la construction d'un projet de transport en commun l'est assurément. Cependant, un TCSP est porteur d'enjeux relatifs au cadre de vie et aux valeurs qui structurent cet espace, le choix ne peut donc se limiter à une prise de décision technique.

Un TCSP est également un élément fort dans la conquête du pouvoir politique. Ainsi, pour rattraper une campagne d'information mal engagée, le maire de Rennes n'a pas hésité, en octobre 1989, à inviter 500 Rennais à aller gratuitement voir sur place le tramway de Grenoble et le VAL de Lille. 2 TGV spéciaux furent nécessaires pour cela.

L'opposition technique - politique constitue probablement bien le couple détonant propre aux grands projets de transport. Le transport transforme et organise l'espace dans lequel il s'inscrit. Il offre une solution technique à un besoin (qu'il crée pour partie également). En lui-même, le mode de transport est aussi porteur d'une image, et comme nous l'avons vu dans le cadre de Rennes, cette dimension a eu une place toute particulière. J. Normand, qui a piloté le projet du VAL, concluait ainsi son livre : « *Le tramway a joué un rôle déterminant dans la modernisation et l'extension de la ville durant un demi-siècle. Le VAL fera faire à notre ville plus qu'un saut qualitatif, un changement de statut, à l'orée du 21^è siècle* ».

Bibliographie

Ouvrages d'opinion

NORMAND, Jean, *Le VAL de Rennes, un combat pour la ville*, Editions Apogée, Rennes, 2002.

PHILIPPONEAU, Michel, *Le VAL à Rennes ???*, Nature et Bretagne, Rennes, 1994, 174 p.

Mémoires universitaires

AUFFRET, Anyvonne, *L'opposition au VAL de Rennes : sociologie d'une mobilisation*, DEA Etudes Politiques, Université de Rennes 1, 1992, 92 p.

BERARD, Yann, *Expertise et politique territoriales de développement local à Rennes Métropole*, IEP de Rennes 2003, 153 p.

CREFF, Nicolas, *Le VAL de Rennes, Etude d'un processus décisionnel*, IEP de Rennes, 1997.

PINSON, Gilles, *Le mot d'ordre de cohérence dans les politiques locales de déplacements urbains. Les exemples de Nantes et de Rennes*, DEA action publique et territoires en Europe, IEP de Rennes, 1997.

Autres

CHAPLEREAU, Philippe / NIESTER Jean-Michel, *Le métro de Rennes métropole, chronique d'un chantier*, Éditions Ouest-France, 2002.

LE BART, Christian, « Les politiques d'image. Entre marketing territorial et identité locale », in BALME, R. / FAURE, A. et MABILEAU A. (dir.), *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999, pp. 415 – 427.

PIERRON, Maurice, *Système de transports collectifs urbains*, intervention dans le cours de J-P. Coindet à l'ENPC (DEA Transport) « Organisation et management des transports urbains ».

PUDDICOMBE, Claire / SEIGNARD, Soizic, *Le VAL de Rennes devant la cour de justice européenne, l'émergence des pouvoirs locaux*, Éditions Apogée, 2003.

Presse

Ouest-France

28 juin 2001, « Métro et tram : nouvelles options »

5 avril 2002, « Métro : déjà une forte fréquentation »

16 janvier 2003, « Commerces : l'effet métro joue à plein »

Le Monde

2 juin 1995, « Rennes : la polémique sur le VAL est au centre de la campagne »

14 mars 2003, « à Rennes, le succès du métro fait apparaître les insuffisances du réseau »



La ligne de métro carte d'identité du métro

■ LONGUEUR

- Longueur commerciale : 8560 m
- Répartition : viaducs 1025 m, tunnel peu profond 3770 m, tunnel profond 3765 m
- Liaison de service vers le garage-atelier : 840 m
- Longueur totale : 9400 m

■ STATIONS

- Nombre de stations : 15 (*dont aériennes 2, peu profondes 6, en tunnel 7*)
- Distance moyenne entre deux stations : 611 mètres
- Minima et maxima : 384 mètres (Charles de Gaulle-Gares) ; 908 mètres (Gares-J. Cartier)
- Stations à deux quais latéraux : 14 ; à quai unique latéral : 1 (J.F. Kennedy)
- Longueur des quais : 26 mètres
- Profondeur moyenne du niveau des quais : environ 11 mètres sous la surface
- Profondeur des stations proches de la surface : environ 5 mètres
- Profondeur des stations en tunnel : environ 16 mètres
- Stations accessibles aux personnes à mobilité réduite : toutes, grâce à des ascenseurs

■ ÉQUIPEMENT ET CORRESPONDANCES BUS

- Escaliers mécaniques : 32
- Ascenseurs : 38
- Distributeurs de titres de transport : 34
- Caméras : 120
- Stations ayant au moins une ligne de bus à proximité immédiate : 14 (93%)
- Stations ayant 3 lignes de bus ou plus à proximité immédiate : 9 (60%)
- Lignes de bus en contact avec le métro : toutes les lignes entrant dans Rennes, soit près de 50

■ ENVIRONNEMENT URBAIN

- Résidents à moins de 500 mètres d'une station : 60000
- Emplois à moins de 500 mètres d'une station : 49000
- Etudiants dont le lieu d'études est situé à moins de 500 mètres d'une station : 28000
- Principaux quartiers d'habitat desservis : Villejean, Verdun, centre-ville, Sud-Gare, Le Blosne
- Grands équipements desservis : campus de Villejean, C.H.U. Pontchaillou, centre ville historique, place de la République, centre ville sud, cinémas, Nouvel Equipement Culturel, Le Liberté, gares SNCF et routière, centre culturel Le Triangle

■ VOYAGEURS

- Trafic attendu par jour sur la ligne de métro : 65000 voyages (au bout d'un an)
- Trafic mesuré en avril et mai 2002 : 80000 voyages par jour
- Trafic mesuré en décembre 2002 : 95000 voyages par jour
- Stations qui connaissent le plus fort trafic : République, Villejean-Université, Sainte Anne, Gares
- Trafic attendu des 5 lignes de bus majeures : 60000 voyages par jour
- Nombre de personnes attendues dans le métro pendant l'heure à plus fort trafic : 10000

■ VITESSE

- Vitesse de circulation en service normal : 60 km/h
- Vitesse de circulation en pointe : 80 km/h
- Vitesse moyenne (arrêts compris) : 32 km/h
- Durée totale du parcours, y compris les arrêts : 16 minutes
- Durée moyenne entre deux stations : environ 1 minute
- Temps d'attente en station : entre 10 et 30 secondes ; temps maximum à République (et à Gares le dimanche soir)

■ RAMES ET MATÉRIEL

- Nombre total de rames : 16
- Eléments composant une rame : 2 voitures, non scindables
- Capacité totale d'une rame : 158 places (en conditions correctes de confort), dont 50 assises
- Capacité exceptionnelle : 208
- Longueur de chaque rame : un peu plus de 26 mètres
- Largeur de chaque rame : 2,08 mètres, d'où son nom (VAL 208)
- Mode de roulement : pneu
- Energie motrice : électricité ; alimentation par rail latéral, 750 V continu
- Alimentation générale de la ligne : 20000 V
- Ecartement des pistes de roulement : 1,62m entre axes
- Accélération : 1,3 m/s² ; en 12 s environ, le métro passe de 0km/h à sa vitesse de croisière
- Nombre de portes coulissantes : 6 de chaque côté par rame

■ HORAIRES ET FRÉQUENCES

- Horaires d'ouverture : 5h20-0h40 du lundi au samedi ; 7h30-0h40 dimanche et jours fériés
- Fréquences de passage : de 2 à 10 minutes - voir le lien "[Horaires du métro](#)"
- Premiers départs des terminus : vers 5h20 du lundi au samedi, vers 7h30 le dimanche
- Derniers départs du centre ville : vers 0h30 tous les soirs
- Nombre de rames en circulation en heures de pointe : 13 à 15
- Fréquence maximale avec ces rames : 2 minutes à 2 minutes 35
- Nombre de départs par jour et par sens : 290 (lundi-vendredi), 250 (samedi), 145 (dimanche)
- Renforcement possible lors de grands événements : oui

■ PARCS RELAIS

- Parcs relais : 5 à terme ; 2 ouverts en mars 2002
- Nombre total de places de stationnement : 1700 à terme ; 468 en mars 2002

■ PERSONNEL

- Personnel nécessaire à l'exploitation : environ une centaine
- Fonctionnement du poste de commande centralisé (PCC) : 24 heures sur 24 et 365 jours par an
- Personnel présent en permanence au PCC : au minimum 4 personnes simultanément

■ COÛT

- Budget global de construction : 2,942 milliards de francs (valeur 95)