

Publié le 27 août 2014

Métro de Rennes : Un management des risques innovant pour optimiser les travaux

La Semtcar concentre depuis 1998 son activité sur la construction du métro rennais. En s'appuyant sur son savoir-faire et une politique des risques à la fois globale et pragmatique, la Sem veut optimiser la construction de la ligne b dont la mise en service est prévue fin 2019. D'autres projets sont concernés par cette dynamique.



C'est une nouvelle approche qui est menée par la [Semtcar](#) dans le cadre de la construction de la nouvelle ligne de métro de Rennes. « Dans ce milieu urbain évolutif, à la géologie complexe, nous avons cherché à sortir d'une maîtrise des risques théorique pour entrer dans une logique pragmatique, capable d'optimiser les travaux de la future ligne mais aussi ceux des projets voisins », explique Guy Malbrancke, directeur général de la Sem. Certifiée Iso 9001 en management de projets complexes en milieu urbain dense, la Semtcar a su tirer profit de l'expérience acquise avec la construction de la première ligne de métro de la métropole.

La volonté est aussi de participer à la dynamique locale en facilitant la réussite des autres opérations liées ou non à la ligne b, réalisées sous pilotage d'autres maîtrises d'ouvrage, et qui s'inscrivent dans le même espace-temps. Trois Zac sont concernées, totalisant en ville 200 ha de surface au sol, ainsi qu'une une Zac en extrémité de ligne de près de 600 ha à construire à travers laquelle la ligne sera prolongée. Ce pilotage concerté a permis un dialogue entre les différents chefs de projets, les informant régulièrement des projets voisins et favorisant les arbitrages.

Des coûts et délais tenus

La démarche de la Semtcar vise également à respecter les coûts et les délais de réalisation de la 2e ligne de métro automatique de l'agglomération rennaise. Elle s'applique à tous les niveaux. « Le premier concerne la maîtrise d'ouvrage (Semtcar, Rennes Métropole...), le deuxième relève de la maîtrise d'œuvre génie civil et équipements et de Siemens en charge de la conception de son système, et le troisième s'applique aux concessionnaires de réseaux et aux entreprises de travaux », précise Guy Malbrancke. Conséquences : « Les coûts et les délais sont tenus et les performances techniques demandées sont améliorées au fur et à mesure des études réalisées ».

Avec ses 13 kilomètres de voie, la ligne b reliera les principaux secteurs d'habitat, d'emplois et d'équipements de l'agglomération « avec une haute qualité de service et de confort ». Fin 2019, les trois-quarts des habitants de Rennes vivront ainsi à moins de 600 mètres d'une station de métro. Le système de transport CityVal de Siemens a été retenu après appel d'offres. L'agglomération disposera de la toute dernière génération de métro entièrement automatique de la famille Val.s