

Métro de Rennes : l'alliance de la lumière



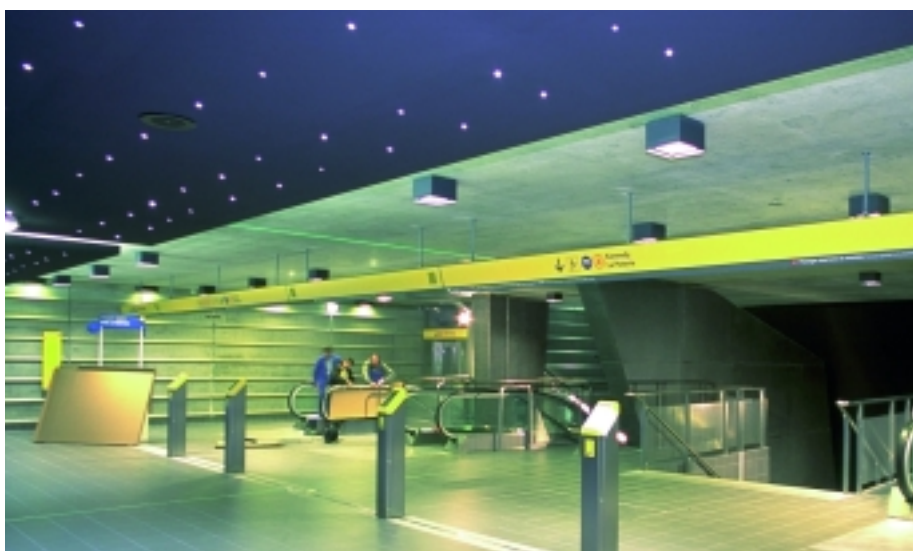
Rennes vivait jusqu'alors sans métro. Lacune comblée depuis début mars 2002, avec l'ouverture de la première ligne, la ligne "A", riche de 15 stations. Si chacune d'elles diffère sur le plan conceptuel et architectural, car confiée à des cabinets d'architectes différents, le traitement de l'éclairage, qui fait la part belle à la lumière naturelle, présente des particularités dans certaines stations.

naturelle et artificielle

Treize équipes d'architectes distinctes pour quinze stations. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le métro de Rennes, inauguré officiellement le 15 mars dernier, est d'une grande diversité architecturale !

Ce métro automatique sans conducteur de type VAL 208 (conçu par Siemens Transportations Systems, ex-Matra Transport International), qui emploie la même technologie que son homologue lillois, traverse la ville bretonne sur 8,5 kilomètres en 16 minutes. Rennes est d'ailleurs la plus petite ville du monde à posséder un métro... La ligne "A", première et – pour le moment – unique ligne à parcourir la ville, peut s'enorgueillir d'une grande diversité de stations, disposant toutes de portes palières de verre séparant le quai des rails : deux stations aériennes, sept stations souterraines profondes et six souterraines peu profondes, aux styles différents et complémentaires.

Citons par exemple la station J.-F. Kennedy (architecte : Manuelle Gautrand) dont la salle des billets est recouverte d'une dalle de verre de 113 m² apportant de la lumière naturelle, la station Charles de Gaulle (Atalante architecture, Laurent Gouyou-Beauchamps ; Pierre Bolze, Simon Rodriguez-Pages, architectes associés), qui fait la part belle au béton brut et se pare de monolithes noirs participant à la stratification de la station. Ou encore la station aérienne La Poterie, conçue par l'architecte britannique Sir Norman Foster, dont les quais sont protégés grâce à une couverture en papillon et à un vitrage géant. Sans oublier la station Sainte-Anne (architectes : Martine Weissmann et Jean Léonard), qui symbolise "le monde à l'envers" : dans la salle des billets, un plafond en inox fait miroir et annonce la descente vers les quais ; de plus, tous les éléments de signalétique et certains éléments d'éclairage donnent l'impression d'être penchés, par un effet de calepinage du revêtement mural, ce qui ne manquera pas d'intriguer ou d'amuser les usagers !



Les particularités de l'éclairage

Si pour chaque station, chaque équipe d'architectes a "pensé" sa partie éclairage, la Semtcar (Société d'économie mixte des transports collectifs de l'agglomération rennaise), en tant que maître d'ouvrage, s'est chargée des derniers aménagements en la matière, tout en assurant une certaine cohérence entre les stations, comme nous le précise Sylvain Lefèvre, architecte à la Direction opérationnelle de la Semtcar : « Notre souci, en tant que maître d'ouvrage, était de préserver le "parti" >>>

A la fois élément décoratif (la magie du "ciel étoilé") et élément d'éclairage à part entière, la fibre optique à terminaison lumineuse fait son entrée dans le métro (station Charles de Gaulle).



Photos Michel Ogier pour Semtcar

Faire entrer la lumière naturelle au cœur des stations : l'un des objectifs prioritaires des concepteurs du métro rennais. Les claustrophobes apprécieront !

►►► de l'architecte, tout en respectant l'exigence qui consistait à assurer un niveau moyen d'éclairage de 200 lux dans les stations. La partie éclairage du métro de Rennes est dans l'ensemble assez traditionnelle, mais un certain nombre de particularités méritent d'être soulignées » :

■ **Le recours à la lumière naturelle** : la clarté et la lisibilité doivent permettre un repérage naturel, simple et immédiat des fonctions principales de la station (billetterie, composteurs, accès au quai pour toutes les catégories d'usagers...). La

lumière de pénétrer jusqu'aux quais), Jacques Cartier (éclairage naturel de la trémie d'escalier sur deux volées), Anatole France (verrière et mur de pavés de verre), etc. La lumière naturelle permet ainsi de rassurer les usagers, de les guider vers la sortie et, d'une manière générale, de faire en sorte que le métro soit un univers non-clos et non-hostile, ouvert sur l'extérieur.

■ **La fibre optique** : la station Charles de Gaulle, l'une des plus importantes de la ligne, utilise la fibre optique à émission latérale en tant qu'élément décoratif et de signalétique : des lignes rayonnantes de couleur verte sur le carrelage et au plafond guident le voyageur du hall d'accueil vers les quais, et matérialisent l'axe des portes sur le quai (aide aux malvoyants).

De plus, dans la salle des billets, au niveau intermédiaire et sur les quais, les plafonds noirs intègrent des points lumineux (fibres optiques à terminaison lumineuse) qui constituent non seulement des éléments décoratifs (effet "ciel de nuit étoilé") mais participent également à part entière à l'éclairage de la station.

■ **Les poutres lumineuses** : l'emploi dans de nombreuses stations de "poutres lumineuses" suspendues Concord "Ovation 120" permet de rassembler chemins de câbles, éclairage fluorescent direct et indirect, spots ponctuels, caméras, haut-parleurs, au sein d'une seule gaine, au bénéfice de l'esthétique et de l'aspect pratique. Ces gaines "design" d'aspect très fin, léger et discret évitent de surcharger inutilement les plafonds. Des spots, intégrés aux gaines, complètent ça et là l'éclairage fluorescent, mettant en évidence certains détails.

■ **L'éclairage de sécurité** : en plus des blocs classiques de balisage et d'ambiance, certaines stations (Charles de Gaulle, Sainte-Anne) se parent de blocs autonomes d'éclairage de sécurité à Leds Luminox "Lucci", conjuguant esthétique (design épuré), fiabilité, très longue durée de vie de la source lumineuse, efficacité, lisibilité des pictogrammes et maintenance facilitée.

■ **Les autres éléments d'éclairage** : de formes simples et épurées, plafonniers carrés, appliques à diffusion bilatérale et encastrés de mur (notamment dans les trémies d'accès) complètent l'éclairage des stations, et reçoivent divers types de sources : fluorescence, vapeur de sodium et surtout iodures métalliques. Des appareils complémentaires mettent en valeur les monolithes noirs de la station Charles de Gaulle. **C.S.**



Photos Michel Ogier pour Semtcar

les intervenants

- > **Prestations électriques** : GTMH/Clemessy, Cegelec Ouest, Forclum/Satel
- > **Maîtrise d'œuvre** : Systra-Ingerop-EEG Simecsol
- > **Maîtrise d'ouvrage** : Semtcar (Société d'économie mixte des transports collectifs de l'agglomération rennaise).
- > **Matériel d'éclairage** : Bega, Erco, Luminox, Mazda Eclairage, Optectron, Philips Eclairage, SLI, TLV.

lumière constitue bien sûr un élément déterminant du confort et de la lisibilité. Les ascenseurs sont ainsi des puits de lumière avec leurs cages et leurs parois vitrées. De nombreuses verrières laissent entrer la lumière naturelle, comme par exemple dans les stations Clémenceau (large éclairage naturel en façade sud, aménagement paysager, très vaste verrière), Henri Fréville (faille permettant de faire pénétrer très largement la lumière dans la station), Triangle (verrière au-dessus de la station permettant à la