

Le métro aux Longs Champs



5 décembre 2007

Ordre du jour

- Objectif de la réunion (5 min)
- Présentation du projet du métro (30 min)
- L'impact environnemental (10 min)
- Débat, discussions
- Rédaction d'une motion
- Vote et signature de la motion
- Pot de l'amitié



Franck Robert

PRÉSENTATION DU PROJET DU MÉTRO

Le planning du métro

- 2002 – 2004 : Les études d'opportunité
- 2006 – 2007 : Etudes de faisabilité technique et financière
 - Décembre 2006 : Semtcar retenu comme mandataire pour la réalisation du projet
 - Mars à décembre 2007 : 2e phase de concertation
 - ➔ – Fin 2007 : choix du tracé, des stations et pôles d'échange.
- 2008 – 2010 : Appel d'offre
 - Etudes opérationnelles : premiers sondages du sous-sol, avant-projet de génie civil.
- Les études du projet retenu.
 - 2010 : Choix du constructeur.
 - 2011 : Validation de l'avant-projet / enquête d'utilité publique
 - Ces études sont soumises à une troisième phase de concertation.
- 2013 – 2018 : Les travaux

Les étapes intermédiaires

- 22 novembre 2007
 - Présentation des conclusions d'étude de faisabilité
 - Fourniture d'un dossier d'aide à la décision (DAD) aux élus de la Métropole
 - Présentation à la presse
- 7 décembre 2007
 - Réunion d'information sur le métro par M. Delaveau (vice-président de Rennes Métropole, chargé des transports)
 - Aucune autre réunion prévue entre les élus et les habitants avant le choix du tracé

Le 20 décembre 2007

- Les élus se prononcent sur le tracé du métro
 - A partir du Dossier d'Aide à la Décision remis seulement un mois avant
- Objectifs :
 - Décider si la métropole continue sur ce projet de métro
 - **Figurer un tracé à fournir aux industriels pour appel d'offre**
 - Valider la faisabilité financière

Le 20 décembre 2007

- Conséquences :
 - Les industriels vont répondre à ce cahier des charges, une réponse autre ne serait faite qu'en cas d'impossibilité technique
 - Il sera beaucoup plus difficile et long ensuite de faire changer le tracé si aucune impossibilité technique n'apparaît
 - ➔ Risque de repousser la décision du tracé à 2011 !
(contre 2007 pour tout le reste de la ligne)

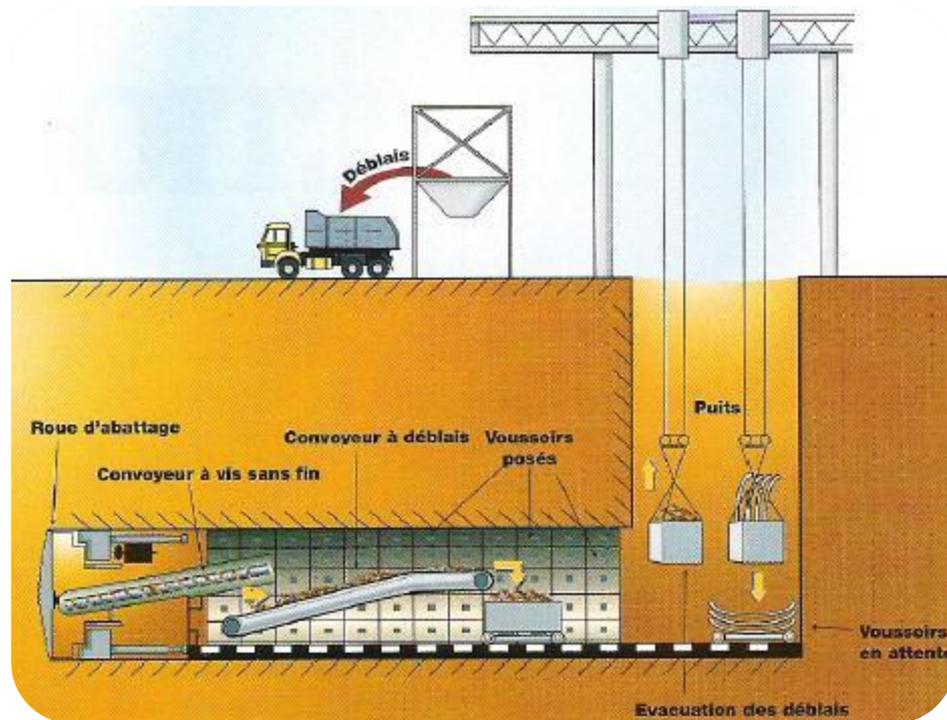


Damien Bongart

TYPES D'INSERTION D'UN MÉTRO

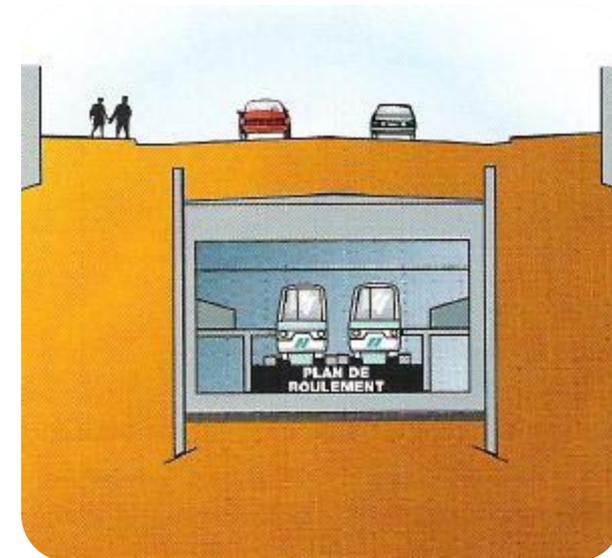
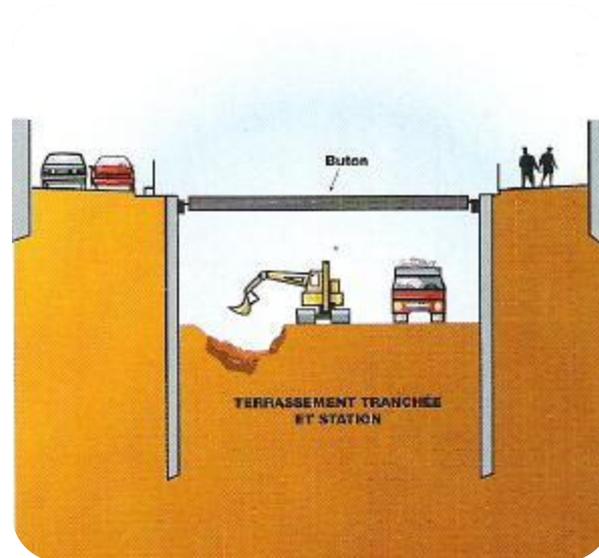
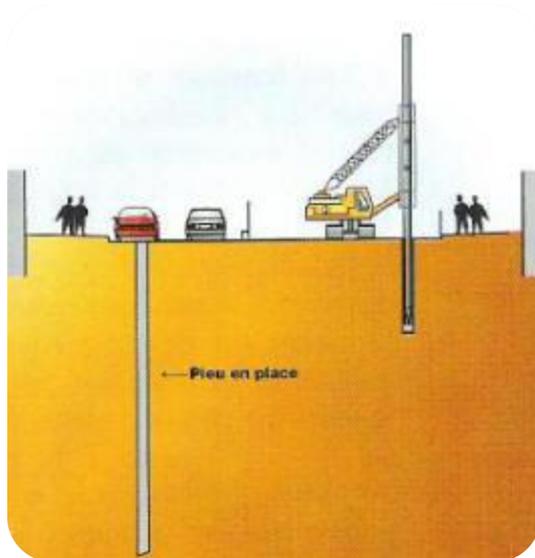
Tunnelier / tunnel profond

- Plus de 10m de profondeur
- Aucun impact en surface (sauf incident)



Tranchée couverte

- De 3 à 6m de profondeur
- Destruction du surplomb pendant les travaux
- Limite les possibilités de replantation
- Peut se suffire d'un passage étroit (- de 10m)



Tranchée couverte pendant les travaux

Une tranchée couverte exige une destruction complète au niveau du tracé. Une tranchée est creusée à une profondeur pouvant aller jusqu'à 10 mètres.

Le couloir du métro est ensuite construit et le tout est enfoui sous une couche de terre.

Les plantations qui peuvent être mises à l'aplomb de la tranchée couverte dépendent de l'épaisseur de la couche de terre.

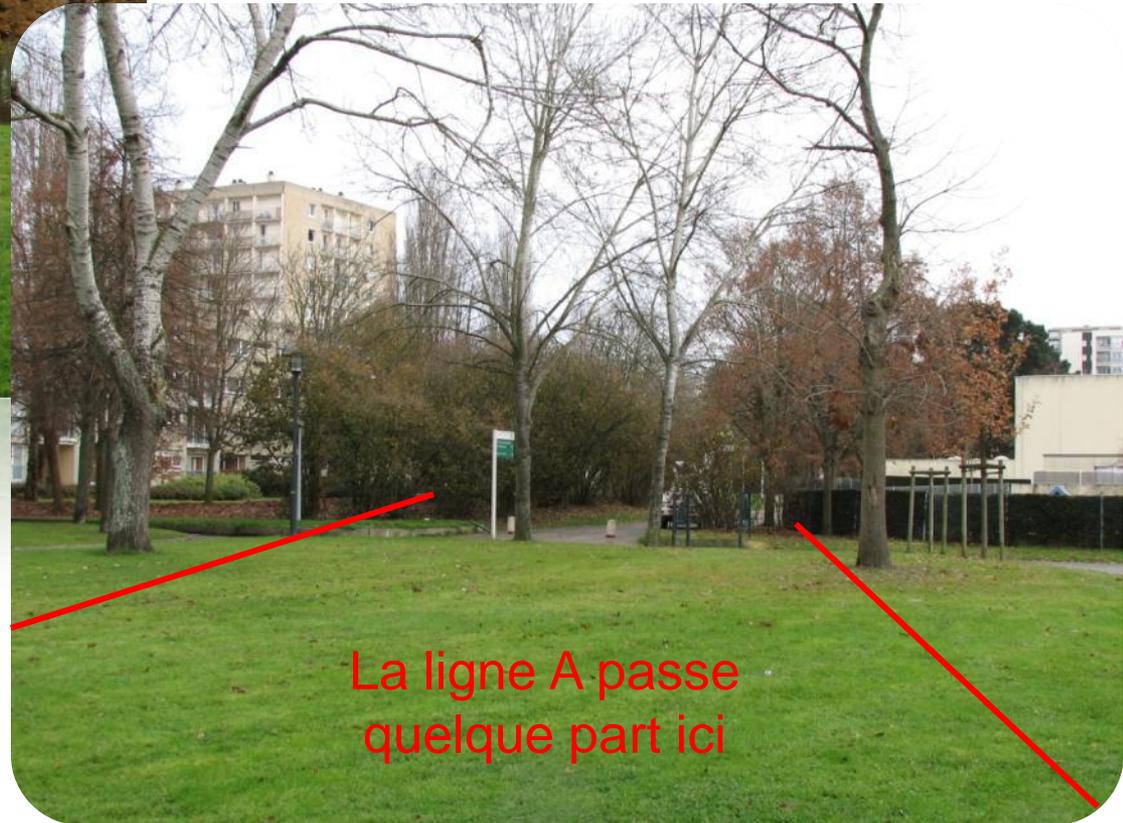
Dans tous les cas, on ne peut replanter de gros arbres.



Plantations au dessus d'une tranchée couverte : la ligne A



Espace vert au Blosne au dessus du métro



La ligne A passe
quelque part ici



Seuls des petits arbres peuvent être plantés au dessus d'une tranchée couverte

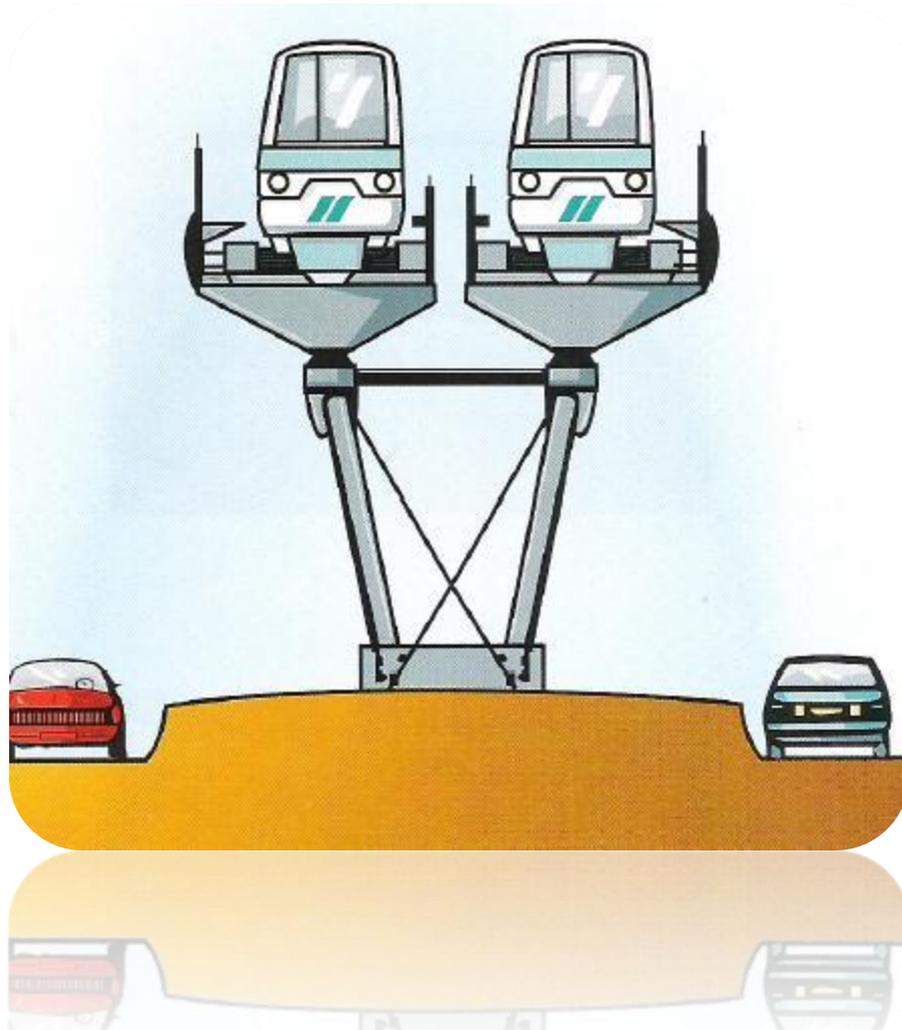
Il faut environ 10m de largeur pour faire passer le métro de la ligne A



Profondeur des stations en tranchée couverte : de 3 à 7m



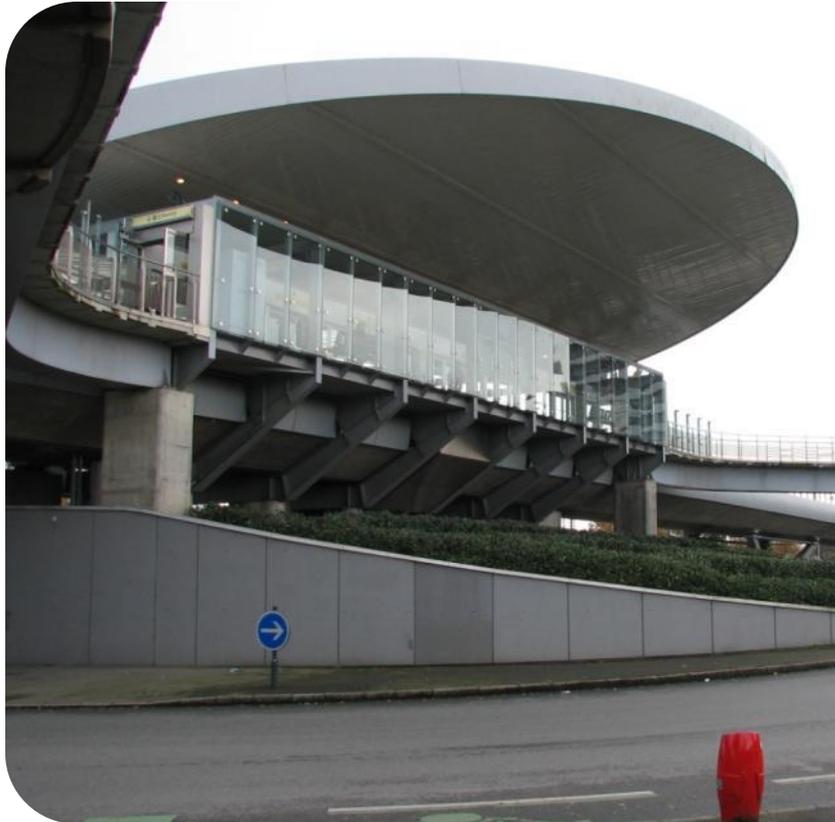
Voies aériennes



Voies aériennes : modernes ?

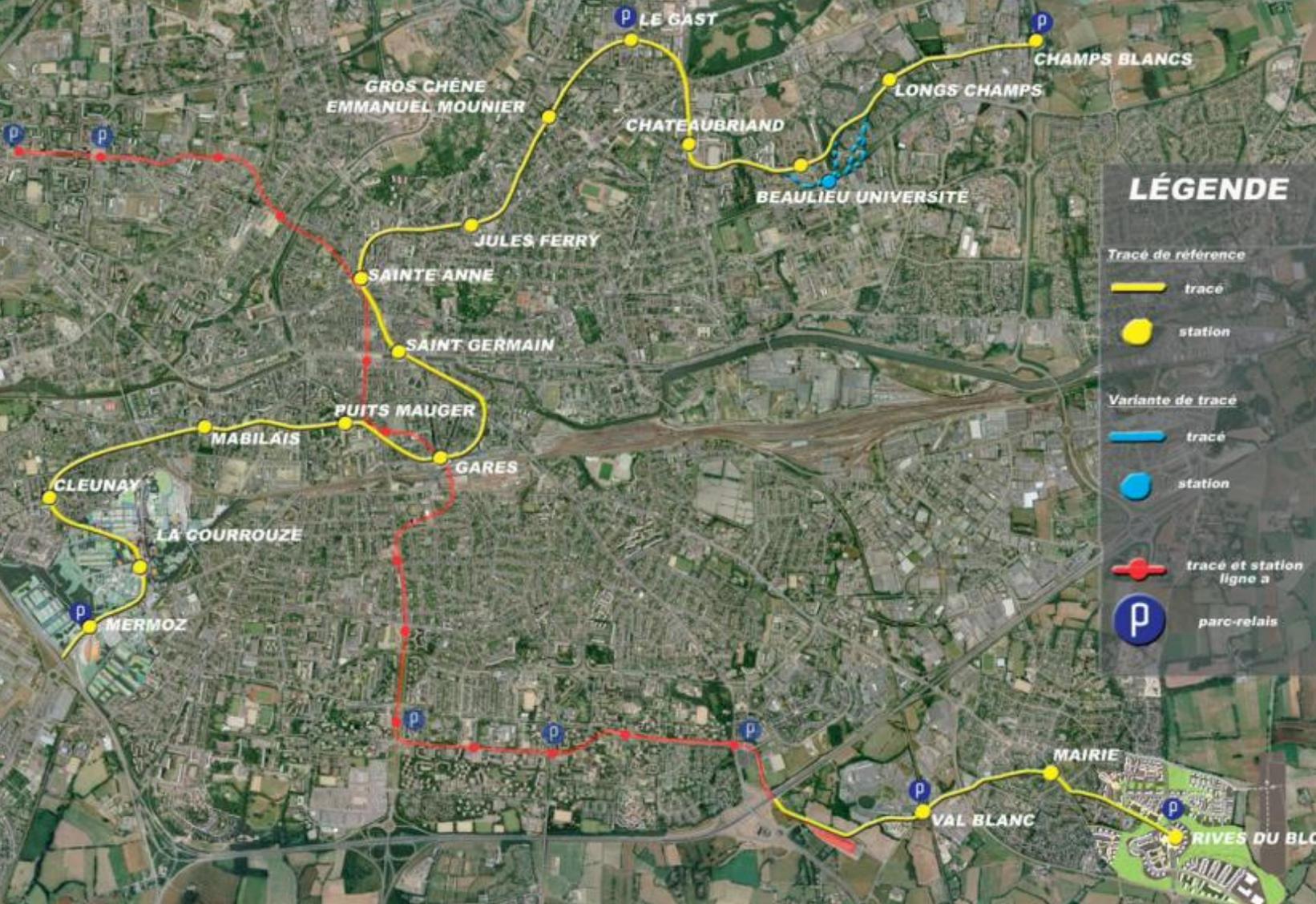


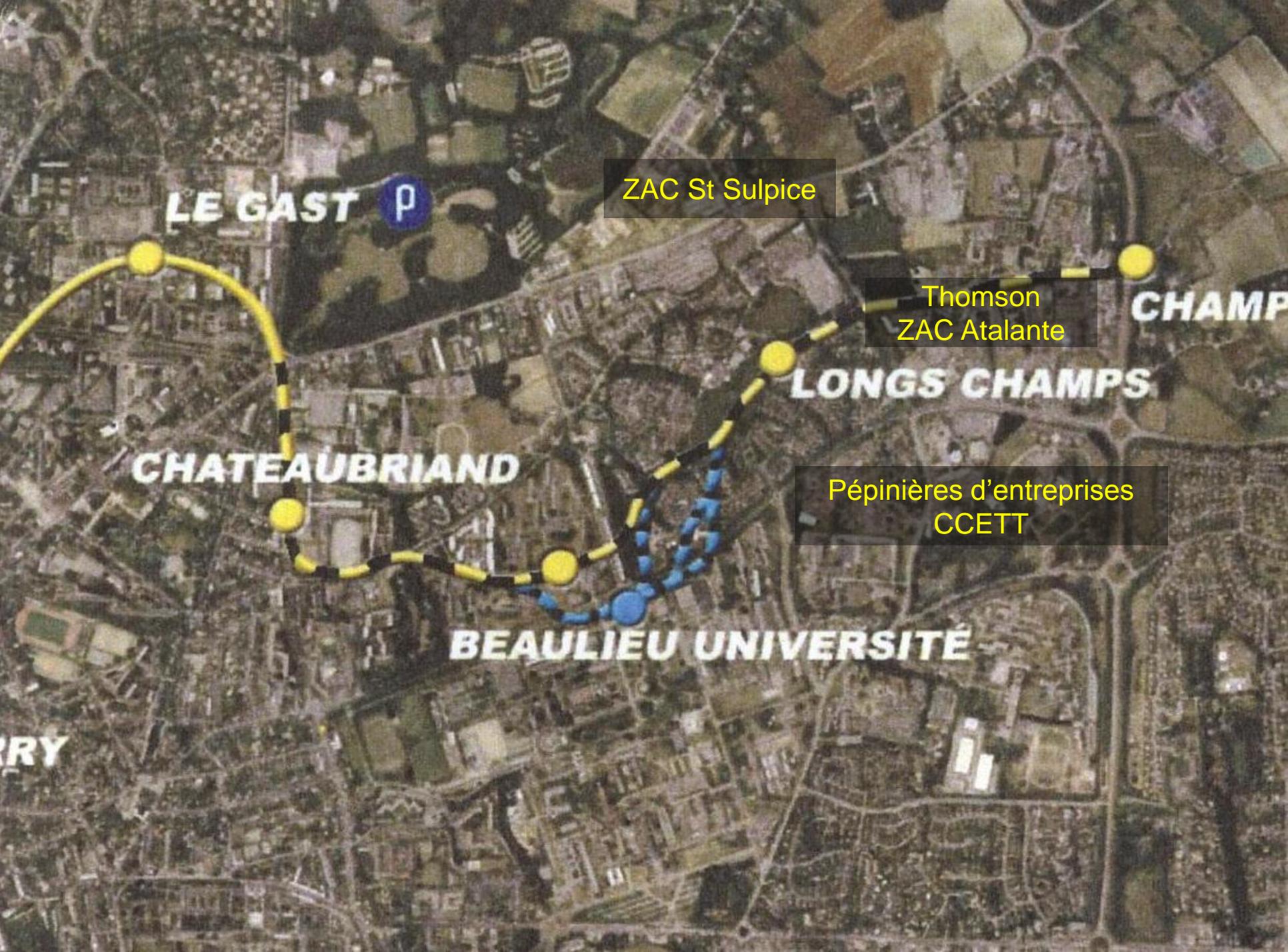
Les stations aériennes : discrètes ?





LES TRACÉS PROPOSÉS POUR LES LONGS CHAMPS





LE GAST



ZAC St Sulpice

Thomson
ZAC Atalante

CHAMP

LONGS CHAMPS

CHATEAUBRIAND

Pépinières d'entreprises
CCETT

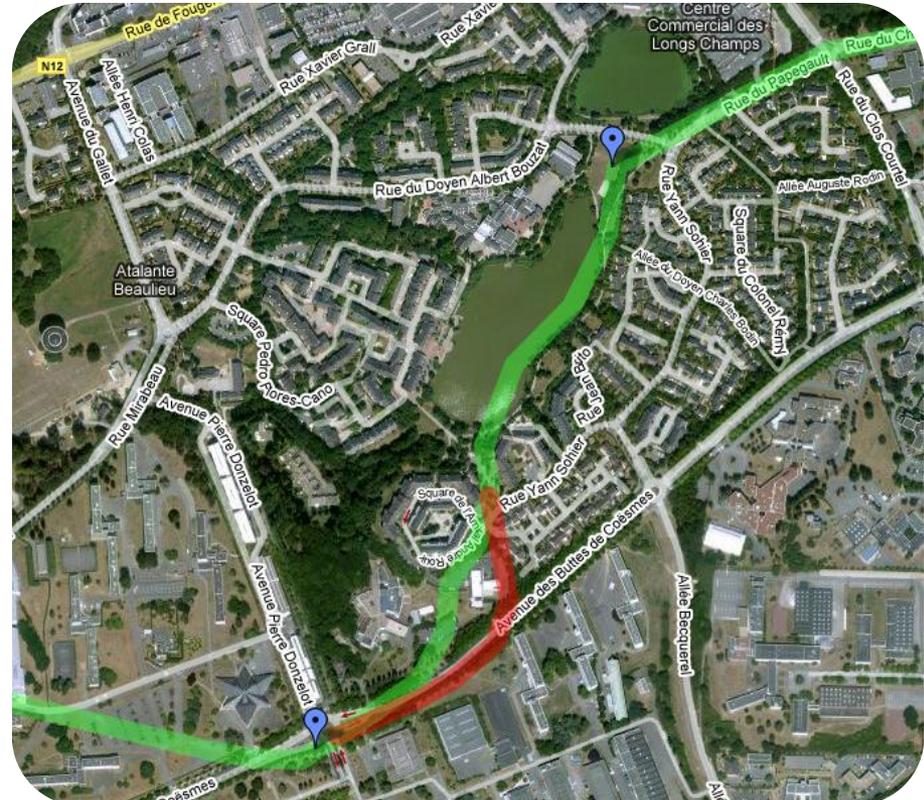
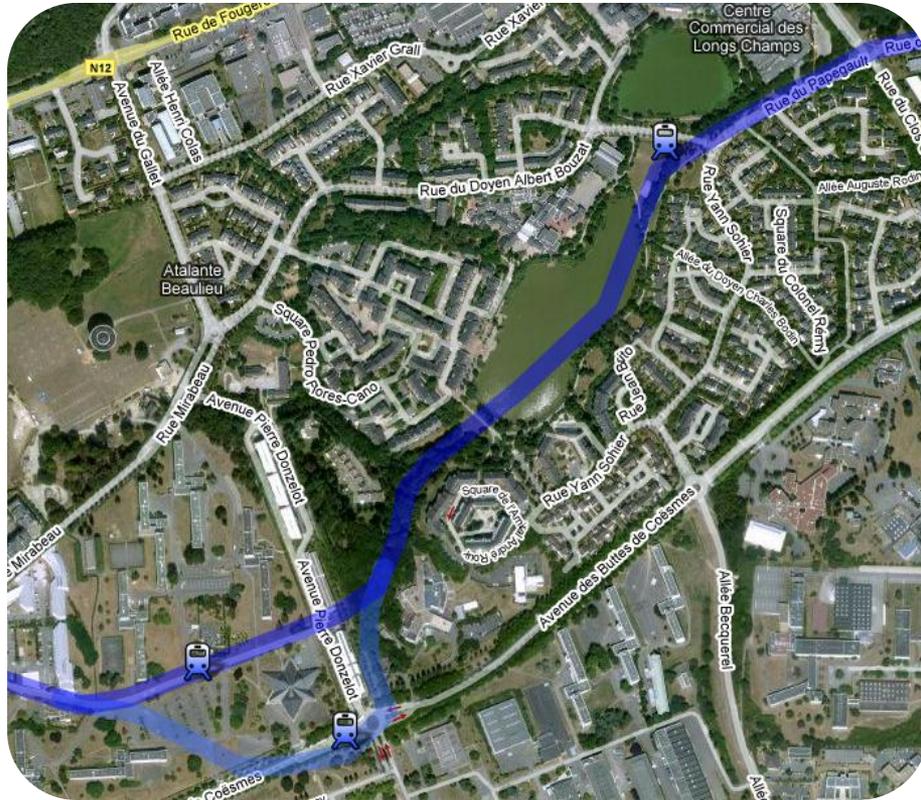
BEAULIEU UNIVERSITÉ

RY

4 tracés proposés aux Longs Champs

- 2 tracés aériens
- 2 tracés en tranchée couverte
- Aucun tracé en tunnelier
 - Le tunnelier doit stopper au rond point des Gayeulles
 - Peut être une prolongation jusqu'à l'université
(« Aux portes des Longs Champs »)
- On ne peut pas avoir un tracé mixte aérien / sous-terrain

Des tracés aériens et sous terrains distincts



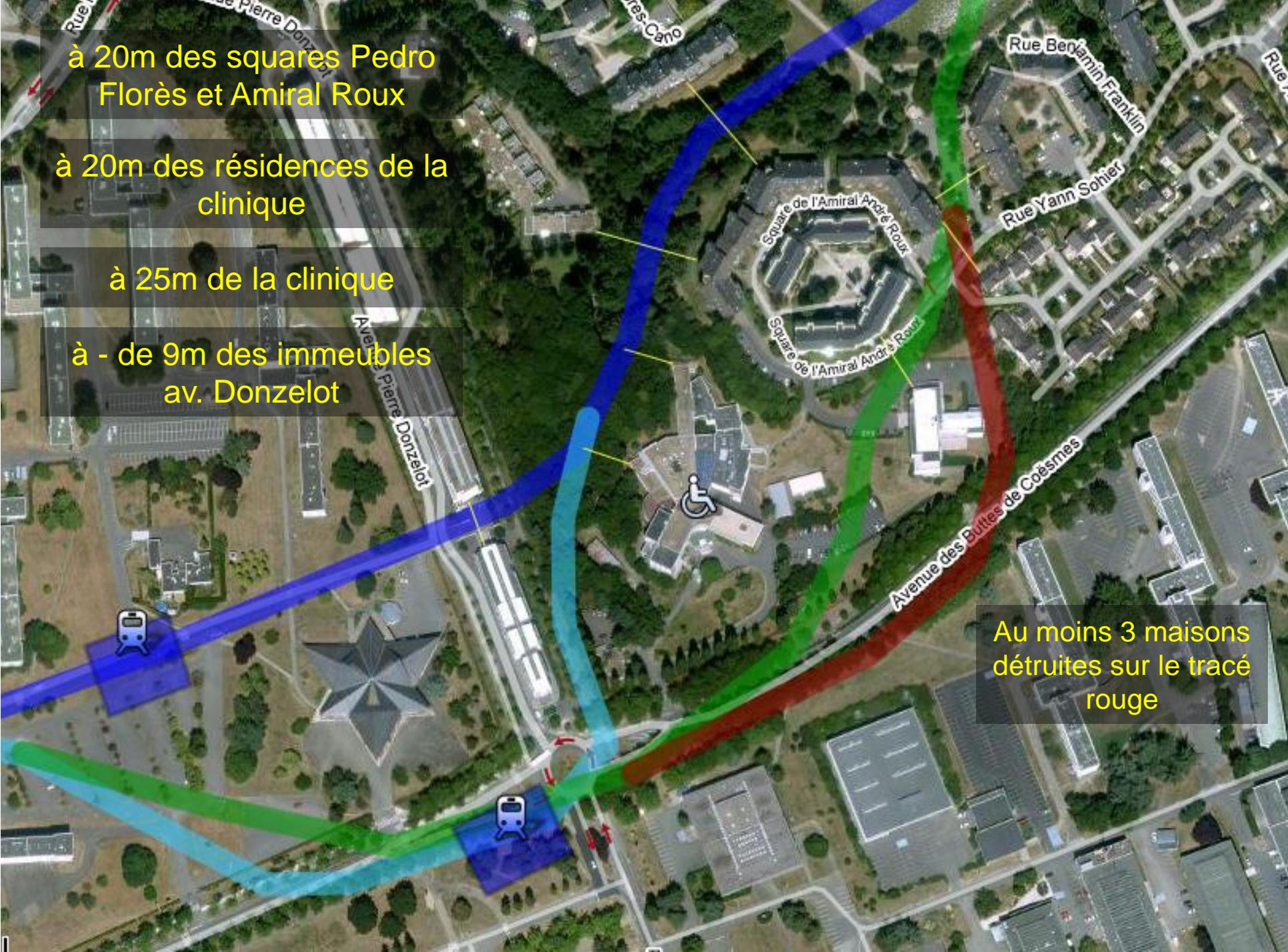
à 20m des squares Pedro Florès et Amiral Roux

à 20m des résidences de la clinique

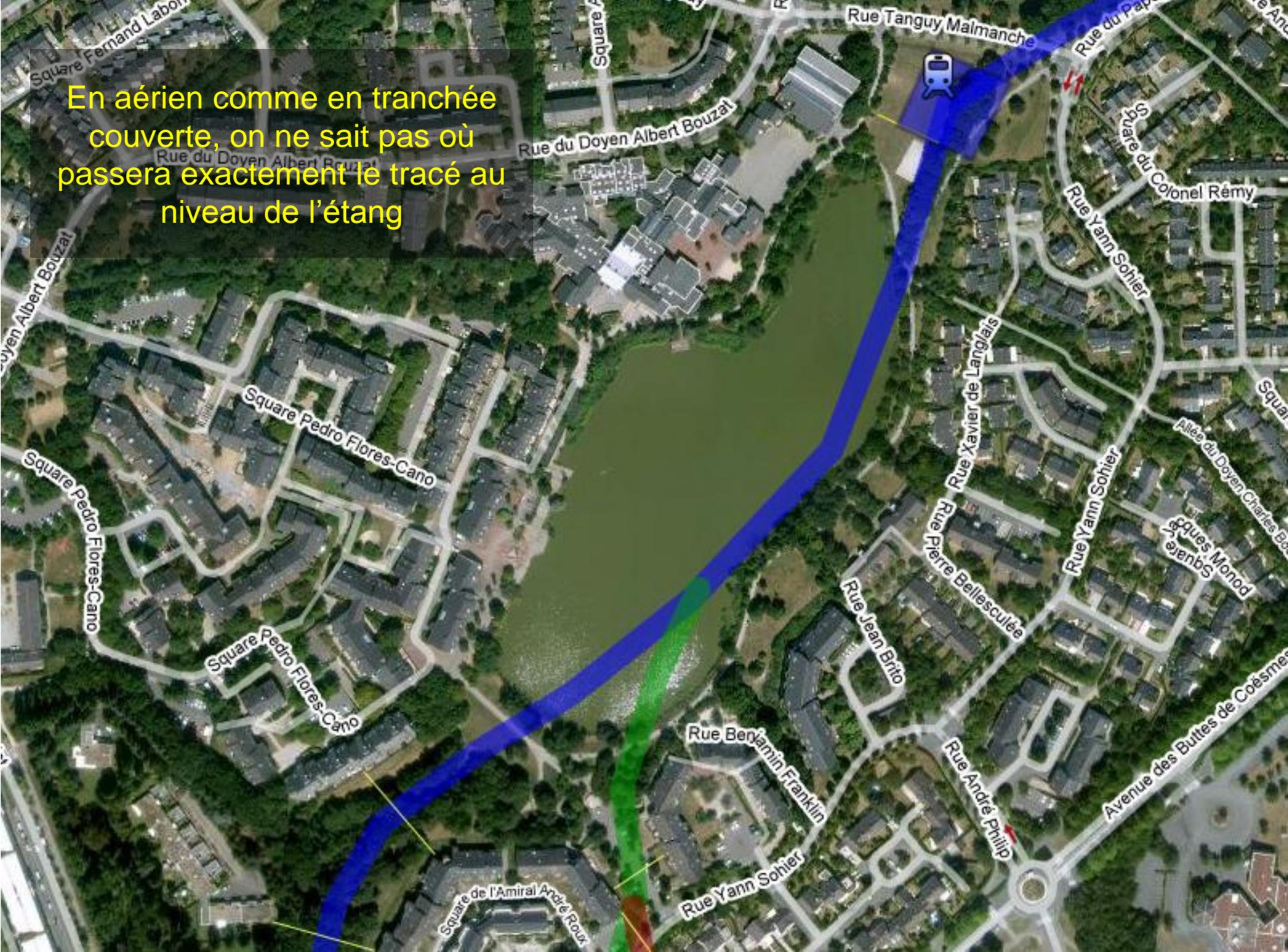
à 25m de la clinique

à - de 9m des immeubles av. Donzelot

Au moins 3 maisons détruites sur le tracé rouge



En aérien comme en tranchée
couverte, on ne sait pas où
passera exactement le tracé au
niveau de l'étang





La station de la Poterie mesure 30 m de diagonale : exactement la largeur de la pelouse entre les étangs

A moins de 12 m des maisons donnant rue Papegault

Un métro toutes les 45 secondes ?

- Ligne A :

- Circule de 5h15 à 0h45
- Aux heures de pointe, un métro toutes les 104 s
- Peut être bientôt toutes les 90 s

Maximum possible sans travaux à Kennedy. Le VAL peut aller jusqu'à un métro toutes les 60s en théorie.

→ **Soit un métro toutes les 45 secondes** si on tient compte des deux voies !!!

→ On pourrait même avoir un métro toutes les 30 secondes dans le futur !!!

Finis les balades tranquilles autour des étangs

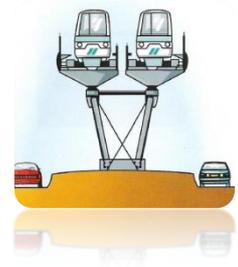


LE DOSSIER D'AIDE À LA DÉCISION

Les arguments généraux

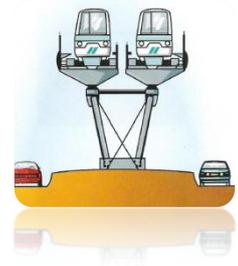
- Une insertion aérienne permettrait de baisser les coûts
- *« En associant la présence et l'image du métro automatique à celle du site scientifique et technopolitain de Beaulieu, elle constitue un excellent vecteur d'image pour l'agglomération » (sic !!!)*
- *« Le confort des voyageurs et l'attractivité du métro, par la mise en scène du paysage de la ville, sont renforcés » (re sic !!!)*

Les arguments pour l'aérien



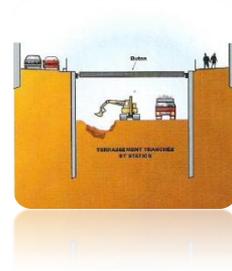
- Tracé plus court (-180 mètres minimum),
- Tracé **a priori le moins cher**,
- Compatible avec une traversée des Longs Champs en aérien,
- Pas de démolition de bâtiment existant,
- Positionnement optimal du parc relais en cas de station terminus de la ligne

Les arguments contre l'aérien



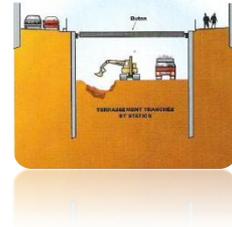
- Positionnement de la station de Beaulieu excentrée par rapport au campus,
- Organisation de la correspondance métro/bus avec l'axe Est/Ouest à optimiser,
- Impact sur l'espace boisé du centre de rééducation fonctionnel et les Longs Champs,
- « Proximité phonique et visuelle du viaduc à gérer avec les logements des immeubles de l'avenue Donzelot et des Longs Champs. »

Les arguments pour la tranchée couverte



- Position centrale de la station de Beaulieu
- Meilleure desserte du campus de Beaulieu
- Organisation optimale de la correspondance métro / bus
- Lisibilité optimale de la station sur l'av. des Buttes de Coësmes

Les arguments contre la tranchée couverte



- Tracé plus long
- Tracé **a priori le plus coûteux**,
- Compromet la possibilité d'une insertion en aérien plus à l'est sur la partie terminale,
- Impact sur l'alignement d'arbres paysagers des av. des Buttes de Coësmes et Charles Foulon,
- Impact **selon le tracé en phase travaux** sur le centre de rééducation fonctionnelle, les pavillons et petits collectifs au Sud du lac,
- En situation de terminus, insertion difficile du parc relais à Beaulieu

Les manques flagrants

- Pas de chiffrage des options aériennes et sous terraines
 - « a priori plus cher » / « a priori moins cher »
 - rien dans la partie financière
- Pas d'étude et de chiffrage d'une solution tunnelier profond
 - On a éliminé cette solution sans même l'étudier !!! Pourquoi ???
 - *D'après nos informations :*
 - *il faudrait compter de 100 à 150 millions pour un tracé en tunnelier, soit 10% d'un budget total de plus d'1 milliard d'euros). A confirmer !*
 - *techniquement, l'usage du tunnelier serait plus facile sur le quartier que les autres solutions*
- Pas d'étude de l'impact des solutions sur le quartier
 - Une seule phrase sur ce sujet dans tout le DAD !
 - A mettre en balance par rapport aux arguments de pseudo « modernité » et « confort des voyageurs »

Comment les élus peuvent ils réellement trancher sans avoir tous les éléments ???

Alain Gueguen

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL