

Concertation des Longs Champs

Compte rendu des réunions du 11 et 17 décembre 2008

1. Objectifs des réunions du 11 et 17 décembre

Les réunions du 11 et 17 décembre avaient essentiellement pour objet de présenter et de débattre des projets élaborés dans le cadre de l'instance de concertation. Pour mémoire il était demandé :

- Aux techniciens de la SEMTCAR de travailler un scénario de type « transport » présentant le meilleur rapport coût/desserte
- Au conseil de quartier, au collectif Marcel Bouget et à l'association VAL de travailler à un scénario idéal du point de vue « habitants »
- Au cabinet d'architecture de l'Atelier de l'île de travailler un scénario de type « aménagement et urbanisme ».

Chaque groupe disposait de 20 minutes pour présenter son projet.

Lors de ces réunions, les entreprises et les institutions présentes ont également pu faire connaître leurs souhaits en matière de tracé et d'insertion.

2. Présentation sommaire des projets

Les trois projets feront l'objet d'une présentation détaillée lors de la réunion publique du 27 janvier. La présente synthèse n'en restitue que les points durs.

■ **Projet « transport »**

Les techniciens de la SEMTCAR ont intitulé leur projet « Un tracé pour tous dès 2018 ». Le projet défendu cherche du point de vue de ses concepteurs : « d'une part à privilégier le moindre coût pour se donner toutes les chances de réaliser l'ensemble de la ligne jusqu'aux Champs Blancs, d'autre part, à répondre aux attentes des habitants de l'agglomération, de l'Université et des entreprises sollicitant la réalisation de la ligne jusqu'aux Champs Blancs dès 2018 »

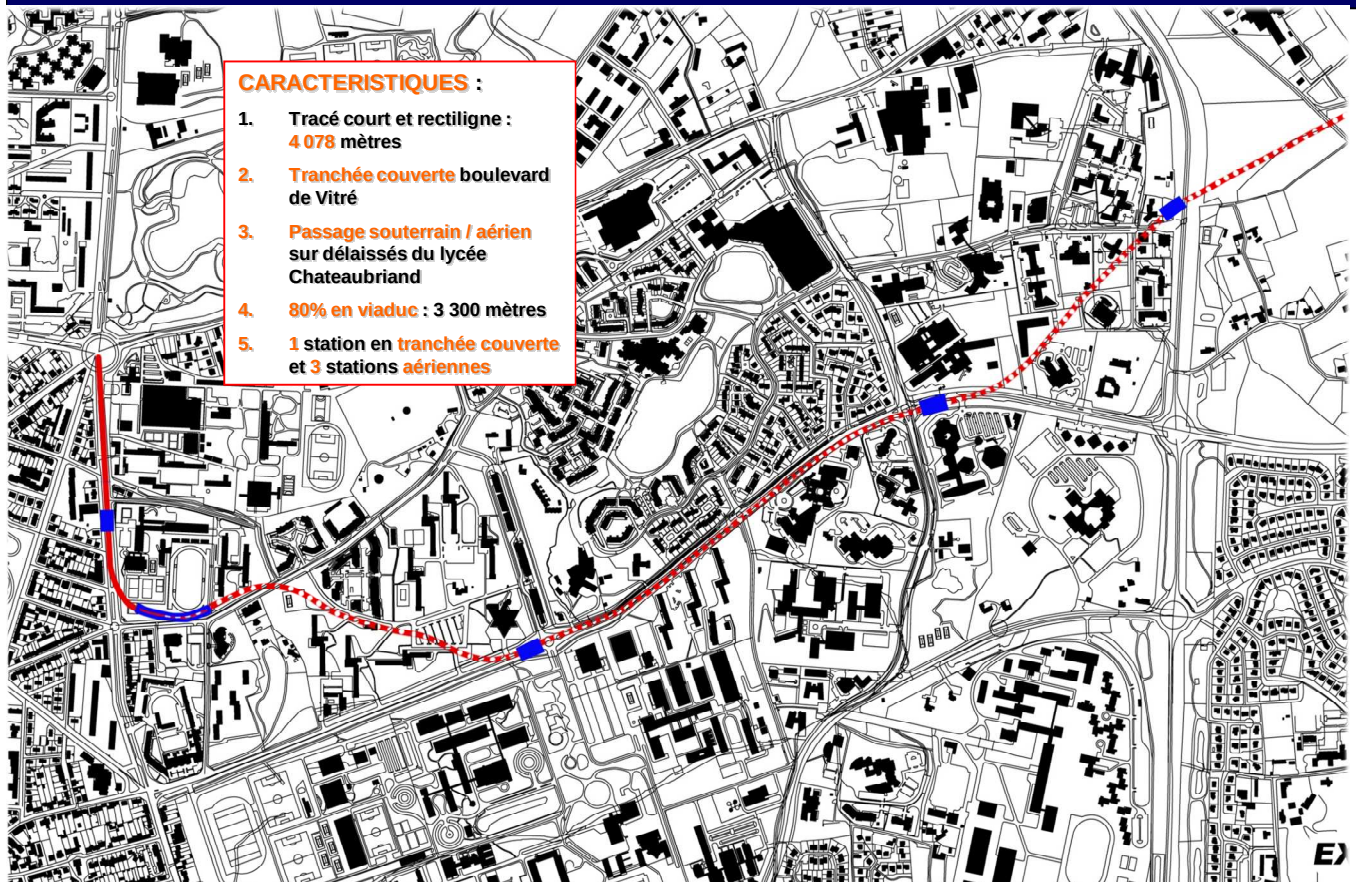
Les objectifs tels que présentés sont de :

- ✓ Minorer les impacts sur le cadre de vie, l'écosystème et les habitants en abandonnant les solutions passant au cœur du quartier
- ✓ Desservir plus de 35 000 personnes par 3 stations
- ✓ Favoriser l'intermodalité et le maillage du réseau de transport à BEAULIEU et aux CHAMPS BLANCS
- ✓ Préserver la possibilité de prolongement ultérieur vers le secteur d'urbanisation futur de Cesson-Sévigné
- ✓ Répondre aux attentes des habitants des Longs Champs sollicitant la préservation de leur cadre de vie et de l'écosystème de cœur de quartier

- ✓ Proposer des contraintes de voisinage pour les portions en viaduc égales ou meilleures que celles de la ligne a

Il est proposé dans ce cadre d'abandonner les solutions passant au cœur du quartier des Longs Champs tout en assurant une qualité de desserte satisfaisante pour le quartier. Le tracé, en aérien depuis la station Chateaubriand jusqu'aux Champs Blancs, passerait par les buttes de Coësmes et le Sud d'Atalante.

Le tracé



Ce tracé permettrait selon les porteurs du projet d'avoir une desserte numériquement équivalente à un tracé au cœur du quartier et optimale pour le campus universitaire de Beaulieu et Atalante Sud. Il aurait également pour avantage de préserver le cadre de vie et l'écosystème du cœur de quartier. C'est enfin l'option la moins chère du fait de l'insertion en aérien. Le coût est évalué entre 265 et 275 millions d'euros.

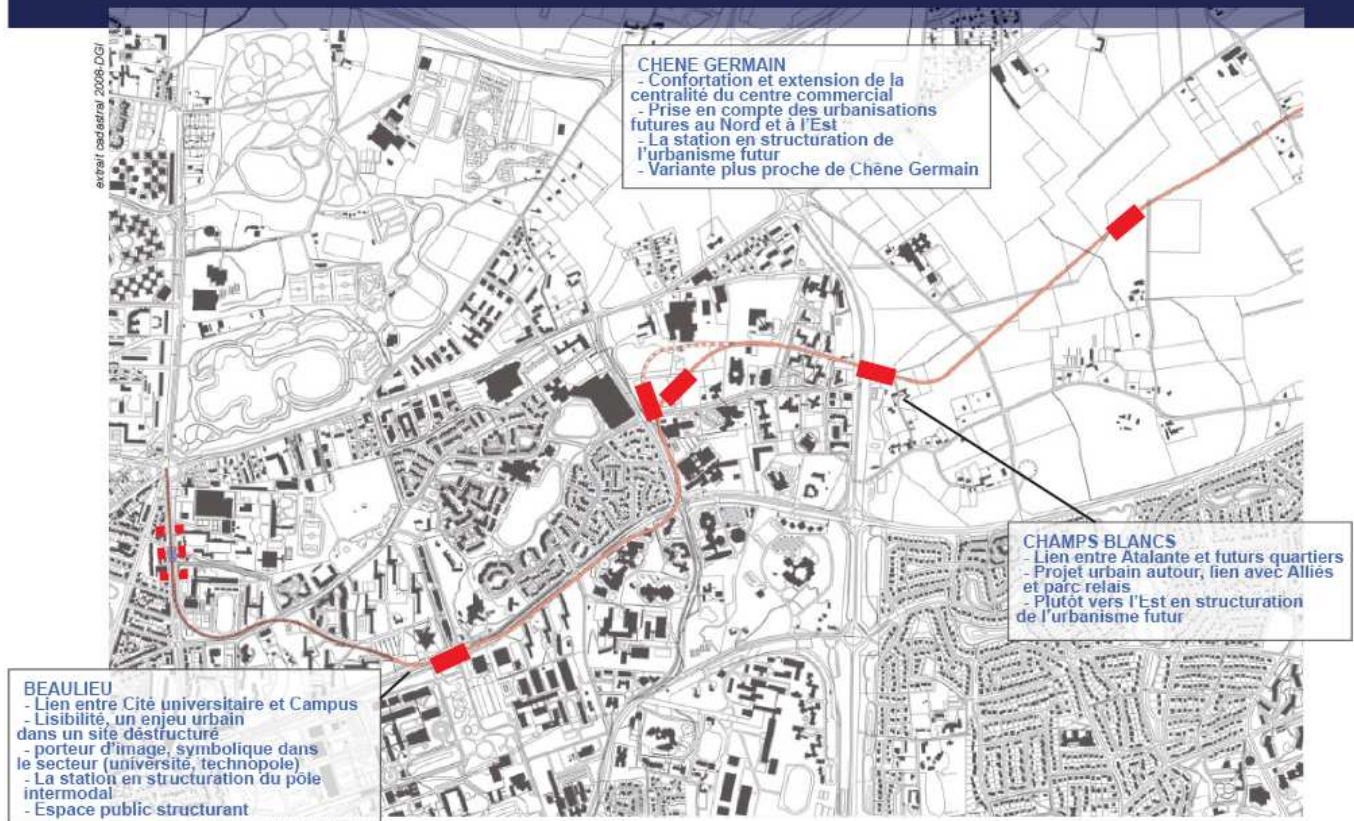
■ Projet « aménagement urbain »

Ce projet a été élaboré par un cabinet d'architecture « l'Atelier de l'île » et intitulé « La ligne B, moteur d'urbanité et de développement urbain ». Ce projet a été conçu sur plusieurs axes directeurs :

- ✓ Implanter les stations à proximité des centralités et polarités, existantes ou futures, bien reliées aux quartiers avoisinants,
- ✓ Les placer dans des sites «urbains», existants en tant que tels, ou susceptibles d'évoluer vers ce statut, ou en projet,
- ✓ Créer autour des stations de véritables espaces publics structurants, vivants et animés, appuyés sur des densités bâties,
- ✓ Permettre à la ligne b de devenir l'armature du développement urbain futur, de la future agglomération au Nord-Est de la Ville actuelle.

Le tracé proposé est en aérien de Beaulieu à la station Champs Blancs. Il passe par les buttes de Coësmes et remonte ensuite rue du Clos Courtel pour passer au Nord de la rue du Chêne Germain.

2b- Pertinence de l'emplacement des stations



Ce projet présente du point de vue de l'Atelier de l'île les avantages suivants :

- ✓ Prise en compte prospective de l'urbanisation à terme,
- ✓ La ligne b comme armature du développement urbain au Nord-Est
- ✓ Densification et restructuration de la Ville autour des stations,
- ✓ Ensemble Beaulieu symbolique et structurant.
- ✓ Respect de l'espace EBC, des arbres remarquables, du caractère paysager du cœur de quartier, de sa faune et de sa flore.

Le coût est évalué entre 285 et 295 millions d'euros.

■ Projet « habitants »

Intitulé «un métro en intelligence », ce projet a été élaboré par le Conseil de Quartier, l'association Vivre aux Longs Champs, le collectif des habitants du square Marcel Bouget.

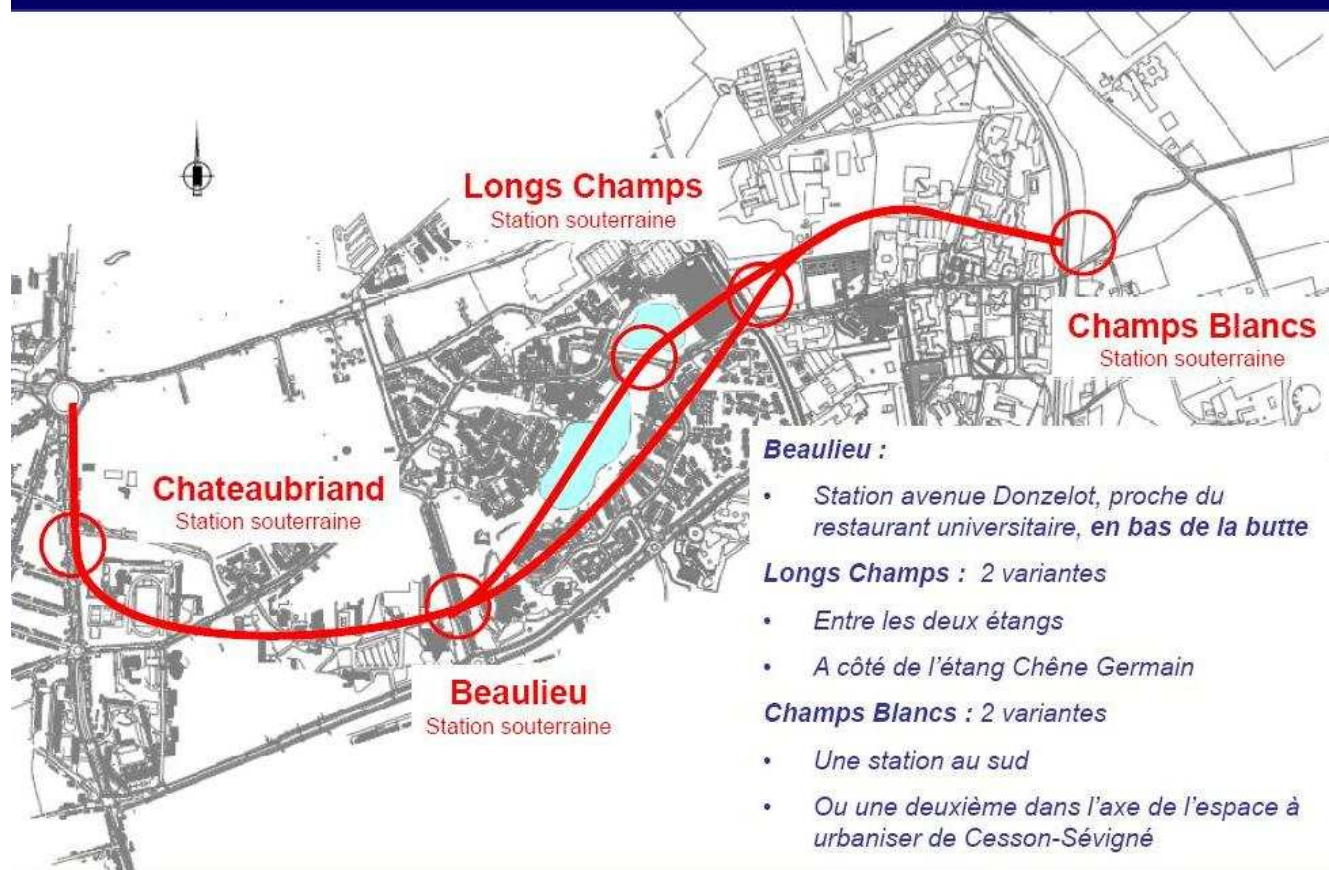
L'esprit est de concevoir un scénario qui respecte les habitants, l'environnement tout en permettant une bonne qualité de desserte du quartier.

Le groupe de travail défend le principe d'une insertion en tunnelier en cœur de quartier. Concernant l'emplacement des stations, le groupe de travail a retenu deux hypothèses :

- ✓ L'hypothèse d'une station rue Malmanche. Elle offrirait une meilleure desserte mais présenterait quelques inconvénients notamment sur le plan environnemental,
- ✓ L'hypothèse d'une station rue du Chêne Germain serait moins impactante d'un point de vue environnemental mais offrirait une moins bonne qualité de desserte du quartier sur le secteur Nord-Ouest.

Le groupe laisse aux concepteurs le soin d'imaginer une solution permettant de limiter les impacts d'une station rue Malmanche et ne souhaite pas prioriser l'une ou l'autre de ces deux options.

Emplacement des stations



En synthèse le groupe rappelle son attachement au métro et son rejet d'une option aérienne. Il argumente son choix d'une insertion en coeur de quartier en tunnelier. Cette solution s'affirme du point de vue de ses concepteurs comme peu impactante sur le plan environnemental, offre une bonne qualité de desserte et reste en accord avec les évolutions souhaitables du quartier. L'inconvénient de ce projet reste le surcoût d'une insertion en tunnelier. Le coût est évalué entre 330 et 340 millions d'euros.

3. Les débats

Les échanges ont permis de discuter des choix proposés dans le cadre des différents projets. Nous ne les reprendrons pas dans le cadre de cette synthèse. Trois thèmes ont toutefois été plus particulièrement débattus :

La question du calcul et de la présentation des coûts associés à chaque projet. Systra Xelis a estimé le coût des différents projets, mais la manière dont ces coûts ont été restitués dans les projets Semtcar et Habitants ne participent pas à la clarté du débat. Il sera donc demandé à ces deux groupes une présentation simple des estimations Systra Xelis.

L'hypothèse d'un phasage en deux temps, le métro s'arrêtant dans ce cadre en 2018 à la station Beaulieu. Cette hypothèse serait liée à l'impossibilité de financer l'intégralité du projet. Cette option est fortement contestée, notamment en raison des nuisances qu'elle entrainerait autour de la station beaulieu (stationnement, engorgement du quartier...) et de ses conséquences sur la desserte des zones est.

La question des suites à donner à la réunion du 27 janvier. Les participants s'interrogent sur les suites de la démarche. Il est dans un premier temps convenu d'organiser une réunion de « débriefing » et d'échange après le 27 janvier. Par ailleurs un point sera fait durant la réunion publique sur les étapes de la décision et sur la manière dont le travail de l'instance de concertation sera pris en compte dans la décision finale.

4. Souhaits exprimés par les entreprises.

Il est convenu que les entreprises adressent à la SEMTCAR leurs souhaits en matière de tracé, d'insertion et de positionnement des stations. Ces souhaits seront présentés lors de la réunion du 27 janvier. Les entreprises et les institutions présentent le 11 et le 17 décembre ont toutefois déjà exprimé leurs souhaits.

La polyclinique de Cesson Sevigné défend l'idée d'une station rue du Chêne Germain. Elle souligne les difficultés de la desserte actuelle, les problèmes de mobilité des publics de la polyclinique et souhaite en conséquence une station à proximité.

Le CROUS défend l'idée d'une station Beaulieu Sud qui offre une meilleure lisibilité et un meilleur rayonnement. Il n'est pas hostile à l'aérien mais souhaite cependant qu'une attention soit portée à la proximité des façades avenues des Buttes de Coësmes.

La Caisse d'Epargne manifeste son intérêt pour une station rue du Chêne Germain et une insertion en tunnelier.

L'INSA souhaite une station sur Beaulieu Sud. Il manifeste son inquiétude quant au phasage éventuel du projet. Il n'exprime pas de réticences quant à une insertion en aérien sous réserve de faire attention aux résidences étudiantes.

Orange FT défend également l'idée d'une station rue du Chêne Germain qui reste la plus pertinente en regard des trois sites occupés par Orange. Orange s'inquiète de l'impact du projet proposé par l'atelier de l'île sur un bâtiment technique rue du Clos Courtel. Orange considère par ailleurs que le scénario « transport » présente l'inconvénient de cheminer à travers les bâtiments de FT et d'être peu satisfaisant en terme de desserte.

La Rééducation Fonctionnelle Adulte n'exprime pas de préférence quant à l'implantation d'une station Beaulieu Sud ou Beaulieu Nord. Il souhaite en revanche qu'une attention particulière soit portée à l'accessibilité compte tenu du public accueilli au centre médical.

Technopole Rennes Atalante insiste pour que le chantier soit le moins impactant possible pour ne pas pénaliser l'activité et la vie quotidienne des salariés.

5. Préparation de la réunion publique.

La réunion publique aura lieu le 27 janvier à 20H30 au grand auditorium du Triangle à Rennes.

Un dossier de presse sera remis en amont de cette réunion. Le déroulé de cette réunion n'est pas finalisé. Il pourrait être le suivant :

→ Partie introductive (10 minutes)

1. Introduction du Président de Rennes Métropole
2. Prises de parole de Guy Juhier et de Geneviève Letourneux portant sur le phasage du projet , les étapes de la décision, la présentation de la démarche de concertation...
3. Prise de parole de TMO sur le déroulement de la démarche de concertation

→ Présentation des travaux de l'instance de concertation (1H25)

4. Exposé par la SEMTCAR des questions posées par les habitants et des réponses apportées
5. Introduction aux exposés par TMO rappelant le contexte d'élaboration des 3 projets
6. Exposé par la SEMTCAR d'un glossaire utile à la compréhension des différents exposés
7. Présentation des projets « Rennes Métropole Semtcar » « Atelier de l'île » « habitants » (ordre à définir).
8. Présentation par TMO des souhaits exprimés par les entreprises et institutions.

→ Débat (1h20)