

Concertation ligne b - Secteur Longs Champs

Compte-rendu réunion du 22 octobre 2008 (seconde réunion)

Plan du Compte-rendu

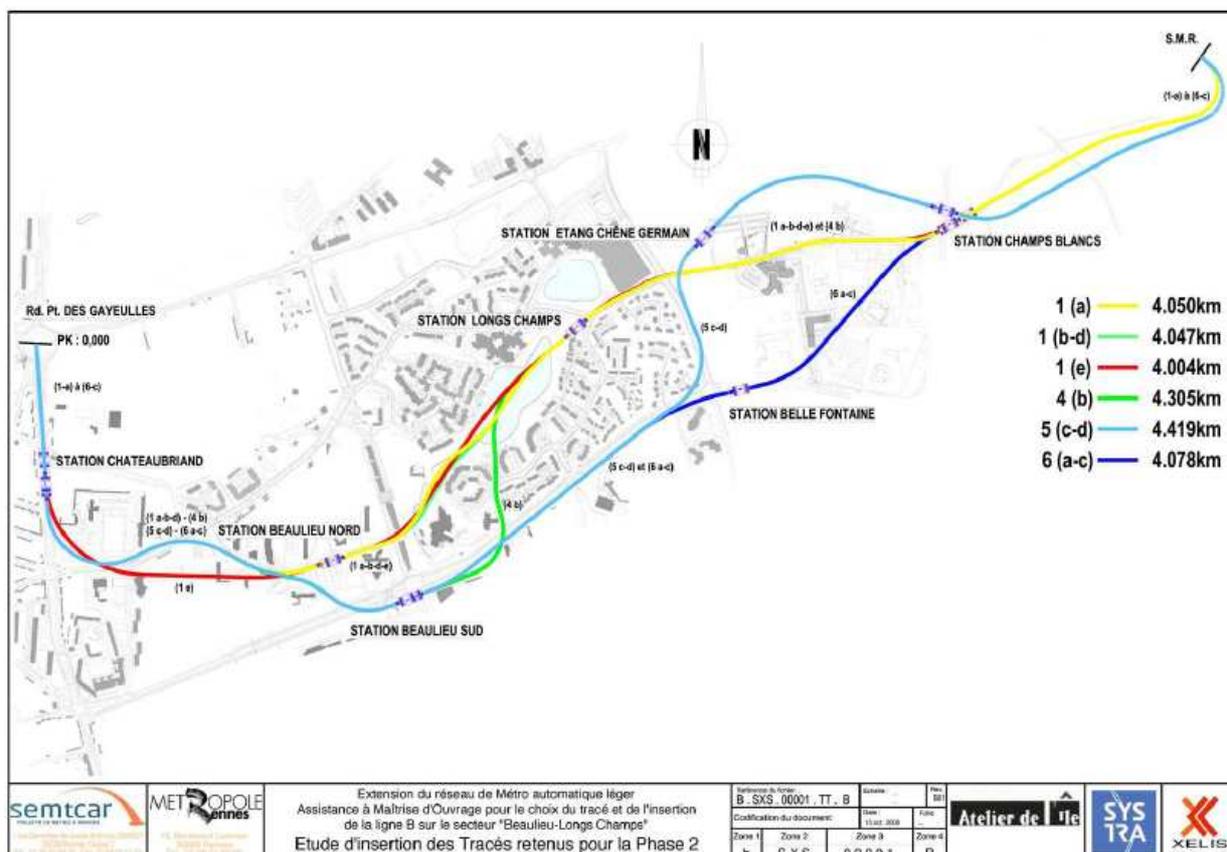
| | |
|---|---------|
| PARTIE I. Présentation de l'étude d'insertion urbaine et paysagère | page 1 |
| PARTIE II. Modalités de présentation et d'élaboration des projets | page 14 |
| PARTIE III. Questions posées en séance | page 14 |
| PARTIE IV. Ordre du jour de la réunion du 11 décembre (Epi, 18H30-20H45) | page 15 |
| PARTIE V. Liste participants a la réunion du 22 octobre | page 16 |

Dans la continuité de la première réunion, la séance du 22 octobre a été consacrée à la présentation :

1. de l'étude d'intégration urbaine et paysagère,
2. des modalités de présentation et d'élaboration des trois projets qui seront travaillés dans le cadre de l'instance de concertation.

PARTIE I. PRESENTATION DE L'ETUDE D'INSERTION URBAINE ET PAYSAGERE

Cette présentation a été assurée par Dominique Brard (Architecte, Atelier de l'île). Il a exposé ses travaux sur l'insertion des 9 tracés envisageables sur le tronçon Beaulieu Champs Blancs. Pour mémoire, les 9 tracés sont les suivants :



1. Le scénario 1a (en jaune sur la carte) - Aérien intégral entre la station Chateaubriand et la station Champs Blancs.

Ce scénario présente l'avantage de positionner une station au cœur des Longs Champs et d'offrir une forte proximité avec les pôles générateurs de flux. Il est en ce sens très pertinent en terme de qualité de desserte. Il a par contre plusieurs inconvénients.

Sur le plan paysager, Dominique Brard pointe :

- A. Un risque d'atteinte forte à l'identité et au caractère du quartier des Longs Champs,
- B. L'impact paysager et visuel très fort au niveau de l'étang,
- C. Un impact significatif sur l'écosystème,
- D. La destruction d'arbres centenaires et de haies bocagères,
- E. Le passage dans un talweg comprenant des espaces boisés classés.
- F. La difficulté d'insertion d'un viaduc très haut avec une forte visibilité au niveau de la station Beaulieu,
- G. Modification du régime hydraulique au niveau des étangs durant les travaux,
- H. La difficulté d'insertion de la station aérienne Longs Champs (7 mètres de haut avec vue directe sur les espaces privés).

Sur le plan urbain, sont également à prendre en compte :

- I. La proximité du viaduc et des zones d'habitats avec risque important de nuisances,
- J. Des nuisances importantes lors du chantier en cœur de quartier,
- K. La difficulté du passage rue Papegault / Intermarché.
- L. Les nuisances sonores au passage du viaduc entre les 2 immeubles de l'avenue Donzelot

2. Les scénarios 1b et d sont deux variantes du scénario 1a (en tranchée couverte entre la station Beaulieu Nord et la station Longs Champs pour le 1b / en tranchée couverte et souterrain conventionnel sur la totalité du tronçon Chateaubriand – Champs Blancs pour le d)

Sur le plan paysager, ces options sont sensiblement moins impactantes que le tracé 1a. Elles conservent cependant plusieurs inconvénients :

- A. Un impact significatif sur l'écosystème du lac,
- B. La destruction d'arbres centenaires et de haies bocagères, passage dans un talweg espace boisé classé,
- C. La difficulté d'insertion d'un viaduc très haut et fortement visible au niveau de la station Beaulieu (pour le 1b uniquement),
- D. Les nuisances sonores au passage du viaduc entre les 2 immeubles de l'avenue Donzelot (pour le 1b uniquement, idem 1a)

Pour 1B, elle pose par ailleurs une difficulté d'insertion d'une trémie et d'un ouvrage de transition sur la rue du Chêne Germain.

Dominique Brard considère que les tracés 1a, 1b et 1d (si tranchée couverte) posent du point de vue du paysage et de l'urbanisme de gros problèmes d'insertion, de règlement et de dommages écologiques. La mise en œuvre de mesures compensatoires apparaît par ailleurs assez difficile.

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°1A



semcar
PROJET DE METRO A RENNES
1, rue Geneviève de Gaulle Anthoiniz
CS 80627 35208 Rennes cedex 2
Tél : 02 99 85 89 30 Fax : 02 99 65 11 51

METROPOLE RENNES
4 avenue Fréville
CS 20723 35207 RENNES cedex 2
Tél : 02 99 86 60 60

Extension du réseau de Métro automatique léger
Assistance à la Maîtrise d'ouvrage pour le choix du tracé et de l'insertion de la ligne B sur le secteur «Beaulieu - Longs Champs»
Etude d'insertion urbanistique et paysagère

| | | | | | |
|---|--------|----------------------|--------|-----------------|--|
| Réf. dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle | | Niv A | |
| Codification du document | | Date 30 juin 2008 | | Folio | |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 | | |
| | | | | | |

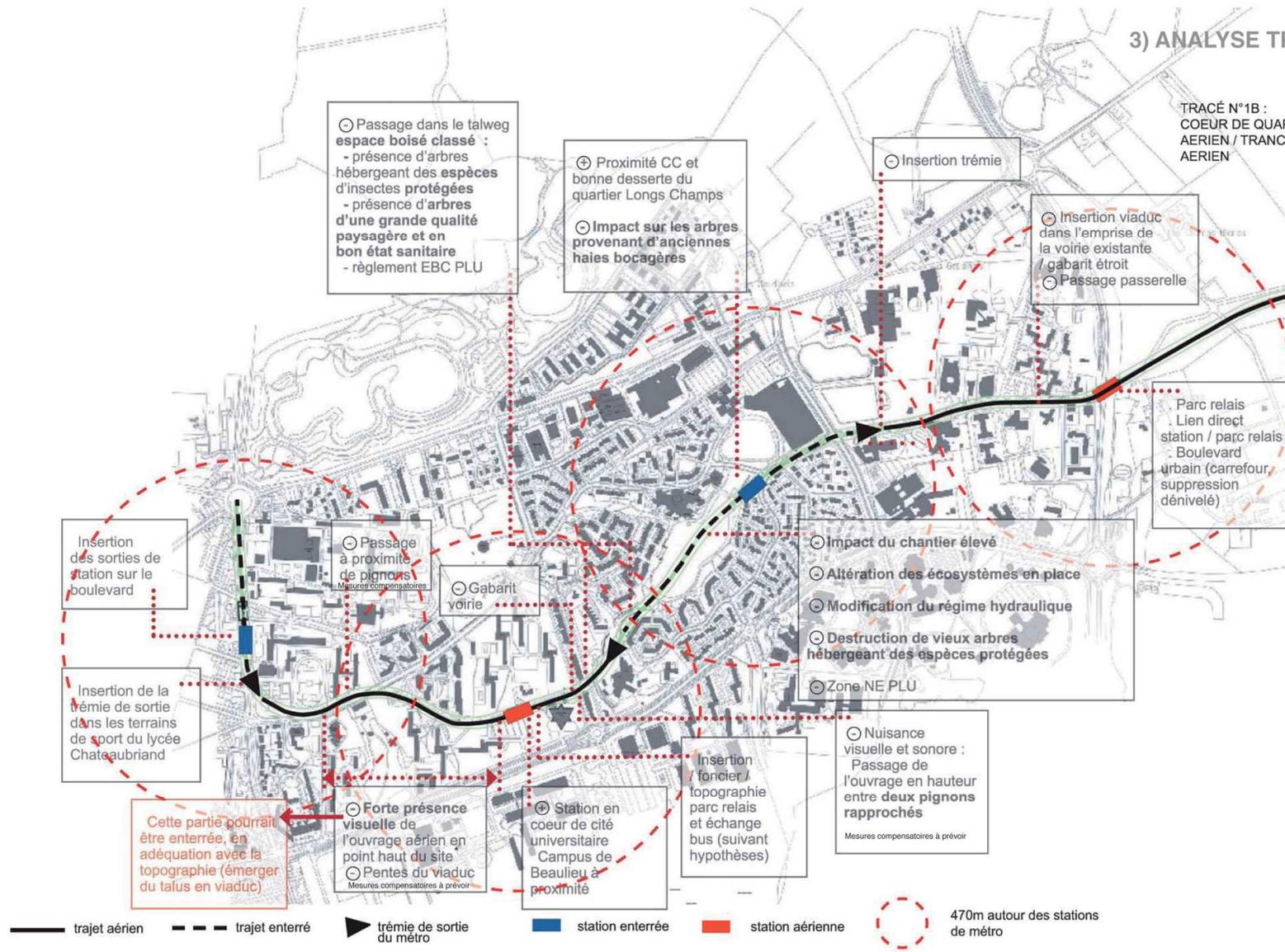
architectes et paysagistes
Atelier de l'île

SYS TRA

XELIS 50

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°1B

TRACÉ N°1B :
COEUR DE QUARTIER
AERIEN / TRANCHEE COUVERTE /
AERIEN



| | | | |
|---|--------|----------------------|--------|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle A | |
| Codification du document | | Date 30 juin 2008 | Folio |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 |
| | | | |

4. Le scénario 1e (en rouge sur le plan) est une variante du tracé 1a en tunnelier intégral

D'un point de vue urbain et paysager ce scénario présente plusieurs avantages :

- A. Comme tous les scénarios 1, la possibilité de positionner une station au cœur de la cité universitaire et en forte proximité avec le campus de Beaulieu, et la possibilité de positionner une station au cœur du quartier des Longs Champs,
- B. La préservation des paysages et des écosystèmes,
- C. Modification du régime hydraulique au niveau des étangs durant les travaux,
- D. Un impact de surface négligeable.

Elle aura toutefois un impact sur les arbres provenant d'anciennes haies bocagères, sauf à modifier l'emplacement de la station.

La question de l'emplacement de la trémie reste par ailleurs posée dans le cas d'une sortie du tunnelier avant la station Champs Blancs. Du point de vue de Dominique Brard les difficultés propres à ce scénario tiennent, d'une part, à l'emplacement de la station Longs Champs (elle aura un impact sur les arbres et la haie bocagère), d'autre part, à l'implantation d'une trémie (zone de passage entre l'enterrée et l'aérien) éventuelle rue du Chêne Germain.

Ce scénario est jugé viable d'un point de vue paysager et urbain, sous réserve de trouver une solution pour la jonction tunnelier-aérien rue du Chêne Germain.

5. Le scénario 4 b est une variante du tracé 1a avec une station Beaulieu Sud. Le tronçon station Chateaubriand – station Longs Champs est en tranchée couverte, puis en aérien entre la station Longs Champs et la station Champs Blancs.

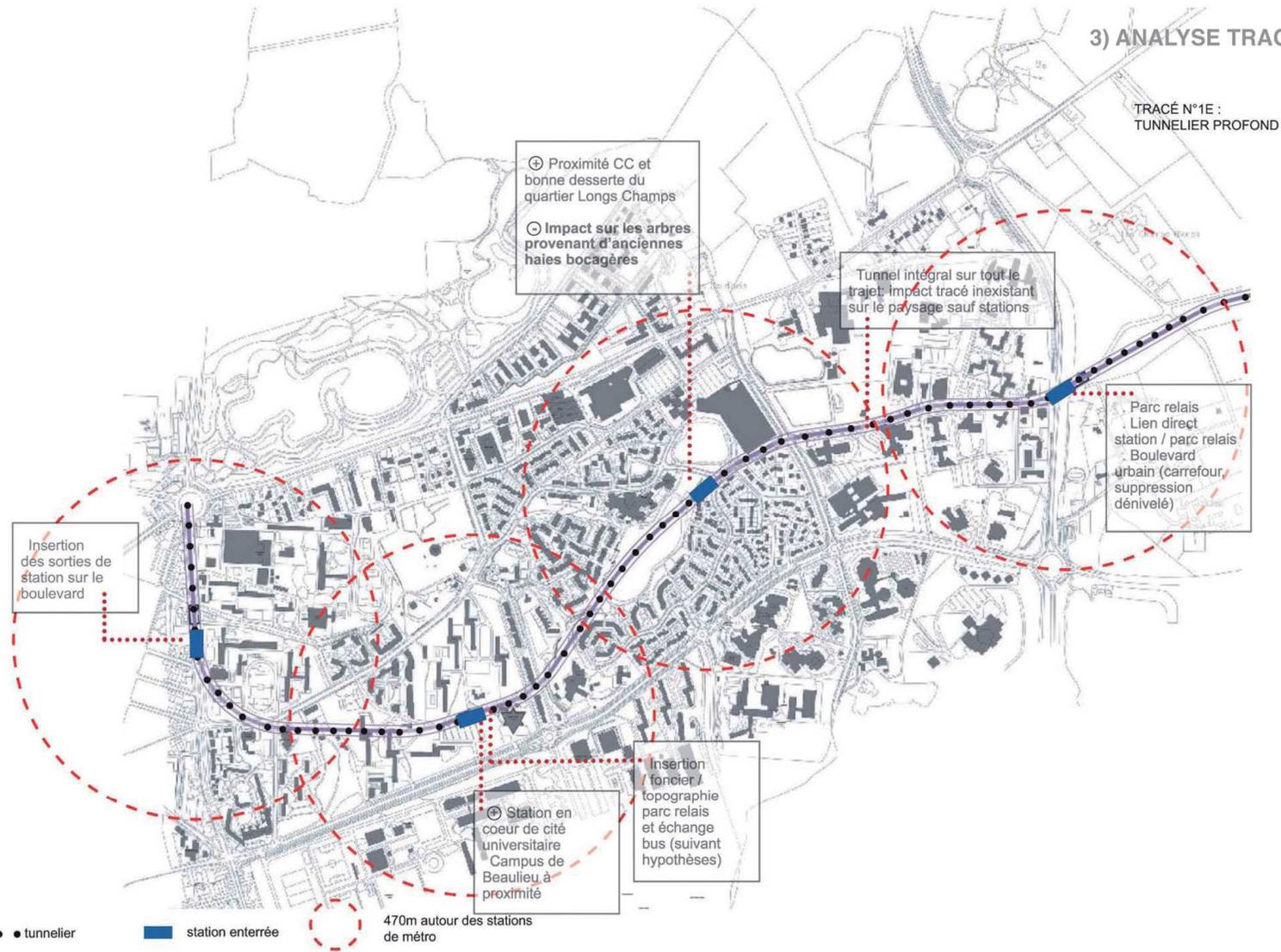
Le scénario 4 permet de protéger le vallon et offre par ailleurs une bonne qualité de desserte.

Elle présente cependant les inconvénients suivants :

- A. Impact sur l'écosystème du Lac,
- B. Impact ou destruction de haies bocagères,
- C. Modification du régime hydraulique au niveau des étangs durant les travaux,
- D. Nuisance forte en cœur de quartier lors des travaux (bruit, accès, stationnement),
- E. Difficulté d'insertion d'une trémie et d'un ouvrage de transition rue du Chêne Germain.

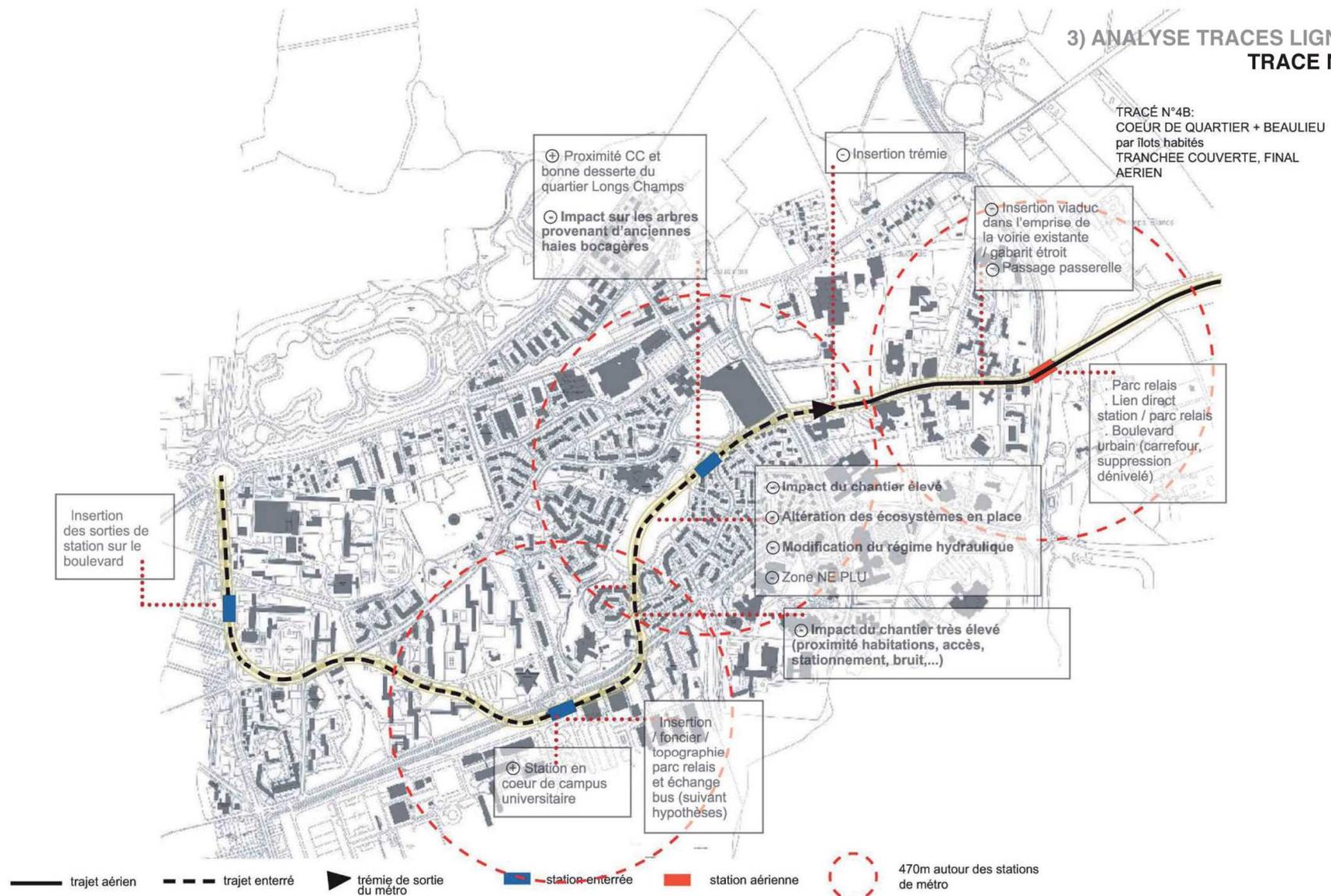
Tout comme les tracés 1a, b et d le tracé 4b pose du point de vue du paysage et de l'urbanisme de gros problèmes d'insertion. La mise en œuvre de mesures compensatoires apparaît assez difficile.

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°1E



| | | | |
|---|--------|----------------------|--------|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle A | |
| Classification du document | | Date 30 juin 2008 | Folio |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 |
| | | | |

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°4B



5. Scénarios 5 c et d (en bleu ciel) - Aérien intégral sur l'ensemble du tracé pour le 5c, aérien entre la station Chateaubriand et la station Beaulieu Université, puis en tranchée couverte entre Beaulieu Université et la station Longs Champs, puis en aérien entre la station Longs Champs et la station Champs Blancs pour le 5d

Ces scénarios présentent les avantages suivants :

- A. Maintien de l'identité et du caractère du quartier des Longs Champs,
- B. Protection du vallon, du lac et de leurs écosystèmes,
- C. Adéquation entre le transport collectif en site propre et la structure viaire et paysagère du quartier
- D. Station Beaulieu au cœur du campus,
- E. Proximité de la station Longs Champs avec la centralité du quartier et futur zone de développement urbain.
- F. Desserte de Saint Sulpice.

Les inconvénients pour les deux variantes :

- A. Viaduc en point haut du site (visibilité, pente) à partir de la rue Mirabeau.
- B. Passage à proximité d'une façade sur Beaulieu (terrain CROUS) si station à son emplacement initiale
- C. Topographie en contradiction avec l'insertion sur la partie Ouest du tracé
- D. Impact sur le bâti à l'angle du Clos Courtel
- E. Forte visibilité du métro sur Buttes de Coësmes

Inconvénients spécifiques au tracé 5c

- A. Nuisances sur certains pavillons Buttes de Coësmes,
- B. Insertion difficile du viaduc sur la rue du Clos Courtel en raison de la proximité des maisons et en particulier sur le virage Coësmes / Courtel.

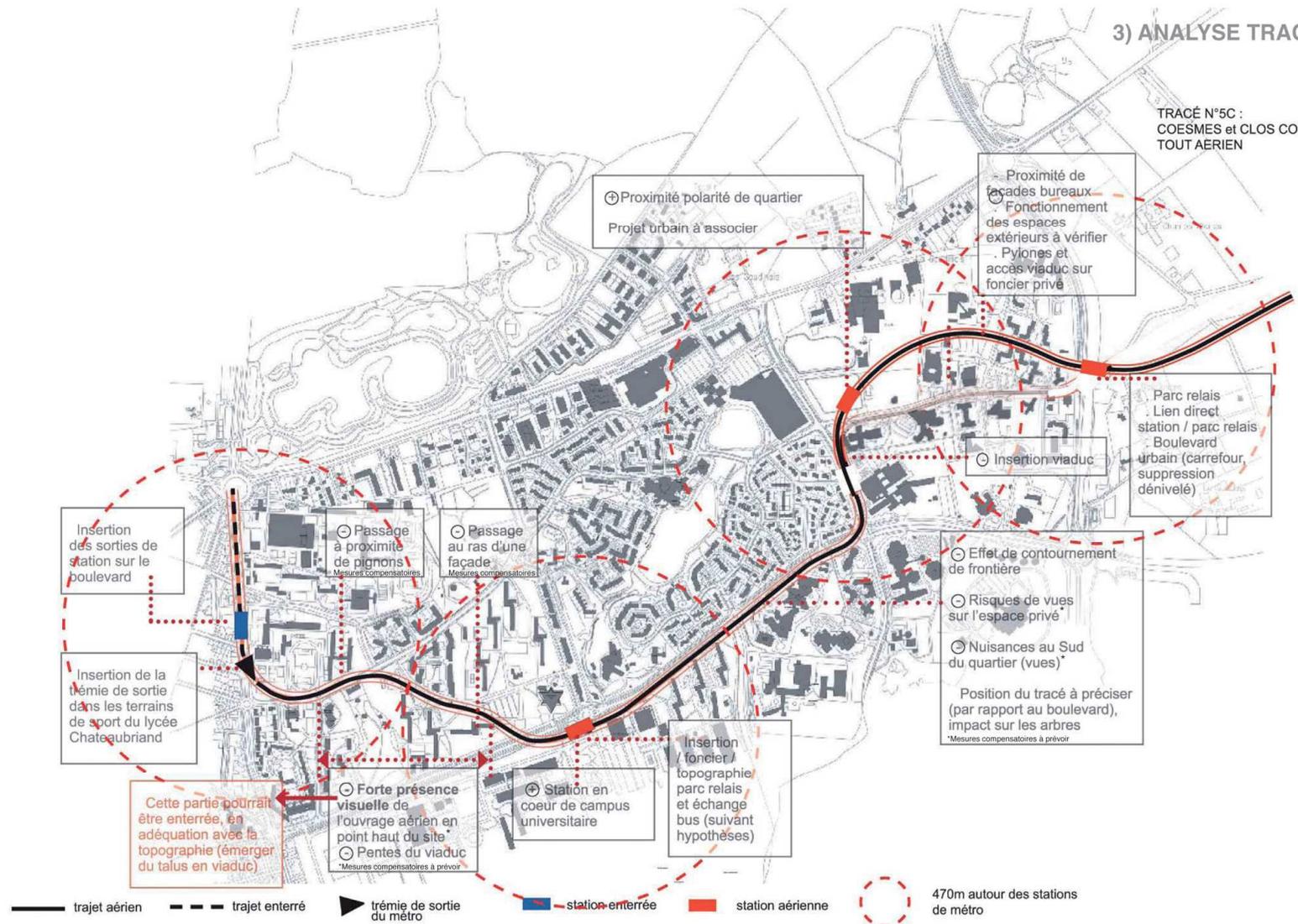
Inconvénients spécifiques au tracé 5d

- A. Insertion complexe de la trémie Buttes de Coësmes selon son positionnement.

Ces scénarios sont jugés viables sous réserve de mettre en place un certain nombre de mesures compensatoires. Certaines adaptations et variantes locales étant par ailleurs possibles. Ce scénario nécessiterait selon Dominique Brard une réflexion globale sur le réaménagement de la rue du Clos Courtel.

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°5C

TRACÉ N°5C :
COESMES et CLOS COURTEL
TOUT AERIEN



semcar
PROJET DE METRO A RENNES
1, rue Geneviève de Gaulle Anthoinez
CS 80827 35208 Rennes cedex 2
Tél : 02 99 85 89 30 Fax : 02 99 65 11 51

**METROPOLE
rennes**
4 avenue Fréville
CS 20723 35 207 RENNES cedex 2
Tél : 02 99 86 60 60

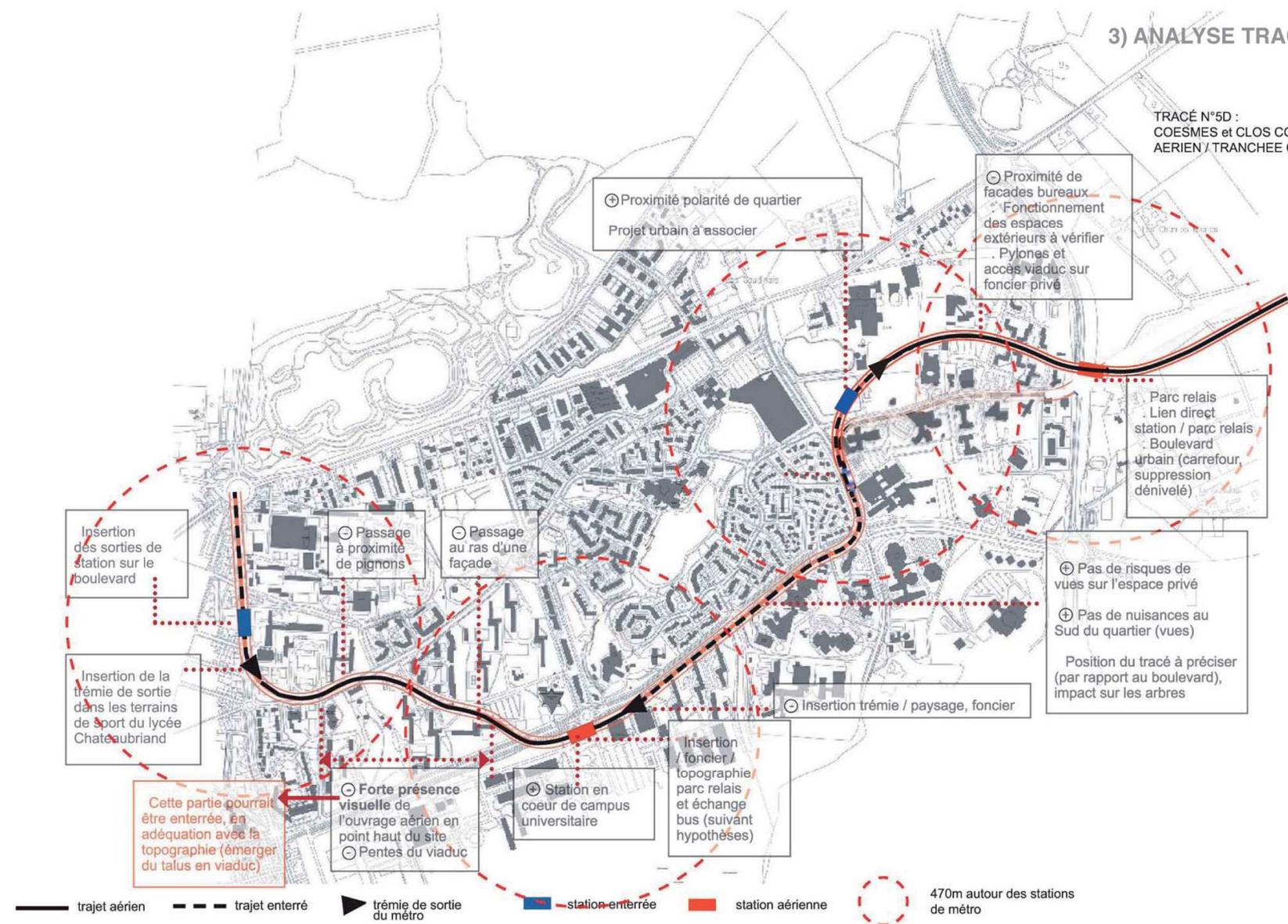
Extension du réseau de Métro automatique léger
Assistance à la Maîtrise d'ouvrage pour le choix du tracé et de l'insertion
de la ligne B sur le secteur «Beaulieu - Longs Champs»
Etude d'insertion urbanistique et paysagère

| | | | |
|---|--------|----------------------------|--------|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle Niv A | |
| Codification du document | | Date 30 juin 2009 | Folio |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 |

architectes et paysagistes
Atelier de ville **SYS TRA** **XELIS 60**

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°5D

TRACÉ N°5D :
COESMES et CLOS COURTEL
AERIEN / TRANCHEE COUVERTE



| | | | |
|---|--------|----------------------|--------|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle A | |
| Codification du document | | Date 30 juin 2008 | Folio |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 |
| | | | |

6. Scénarios 6 a et 6c (en bleu foncé) - *Aérien intégral à partir de la station Chateaubriand pour le 6a, tranchée couverte sur le tronçon station Beaulieu Sud - station Champs Blancs pour le 6c.*

Ces scénarios présentent les avantages suivants :

- A. Maintien de l'identité et du caractère du quartier des Longs Champs,
- B. Protection du vallon, du lac et de leurs écosystèmes,
- C. Adéquation entre le transport collectif en site propre et la structure viaire et paysagère,
- D. Station Beaulieu au cœur du campus.

Les inconvénients pour les deux variantes :

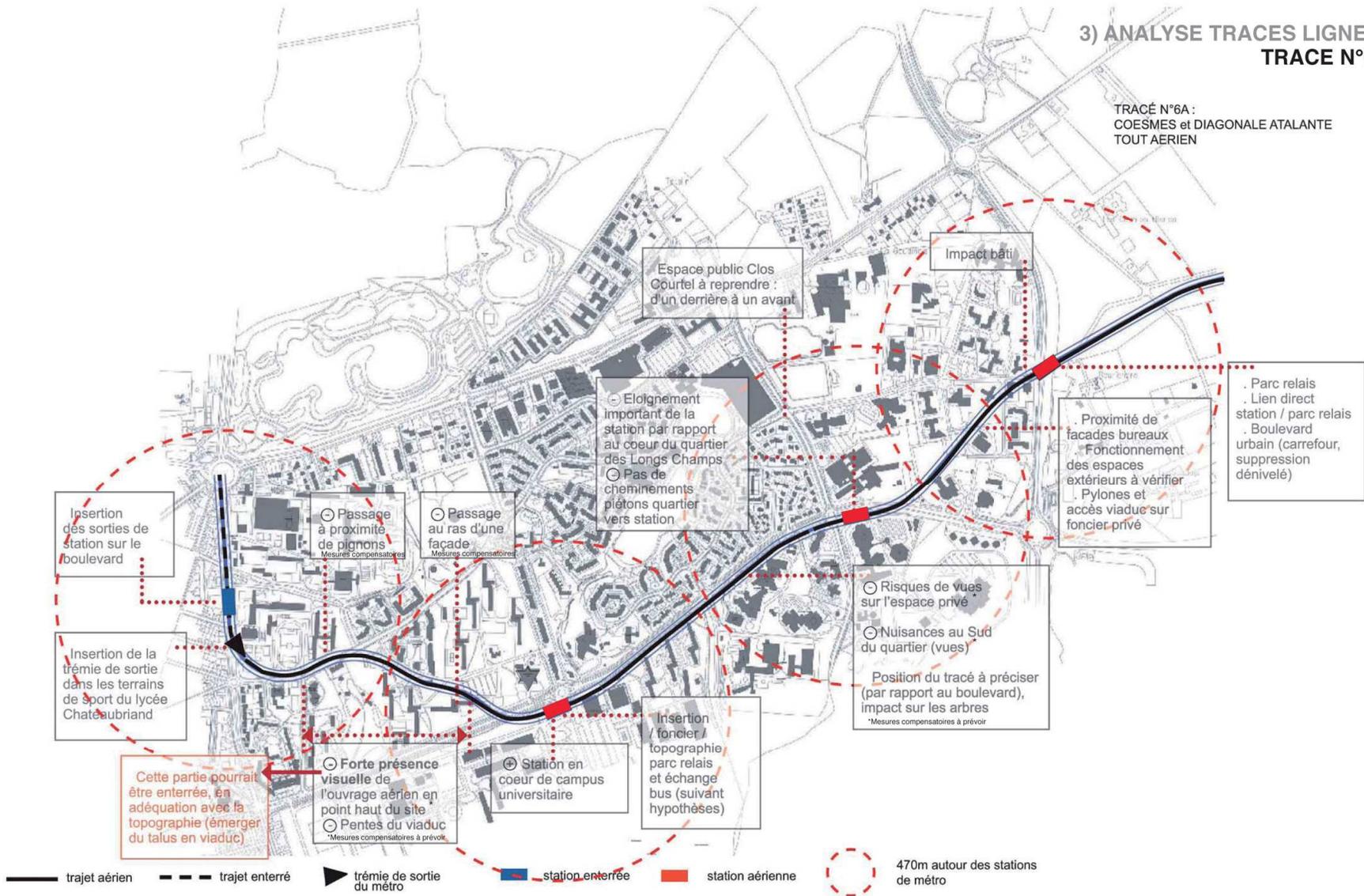
- A. Viaduc en point haut du site (visibilité, pente) à partir de la rue Mirabeau,
- B. Passage au ras d'une façade (terrain CROUS),
- C. Eloignement de la station Belle Fontaine des centralités du quartier,
- D. Requalification nécessaire de la rue du Clos Courtel, pas de chemins piétons directs vers le cœur du quartier,
- F. Impact sur le bâti à l'Est (près des Champs Blancs).

De manière plus générale, pour les scénarios 5 et 6 un travail spécifique devra être engagé pour compenser ou minimiser l'impact du tracé sur les arbres existants de Buttes de Coesmes dont le double alignement est fortement structurant sur le plan paysager. Des mesures de protection sonores et visuelles (mur végétal) seront également à prévoir pour limiter les nuisances.

Concernant les buttes de Coëmes (passage au nord, au centre ou au sud de la voie) il sera par ailleurs essentiel d'opter pour un tracé au plus loin des logements existants.

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°6A

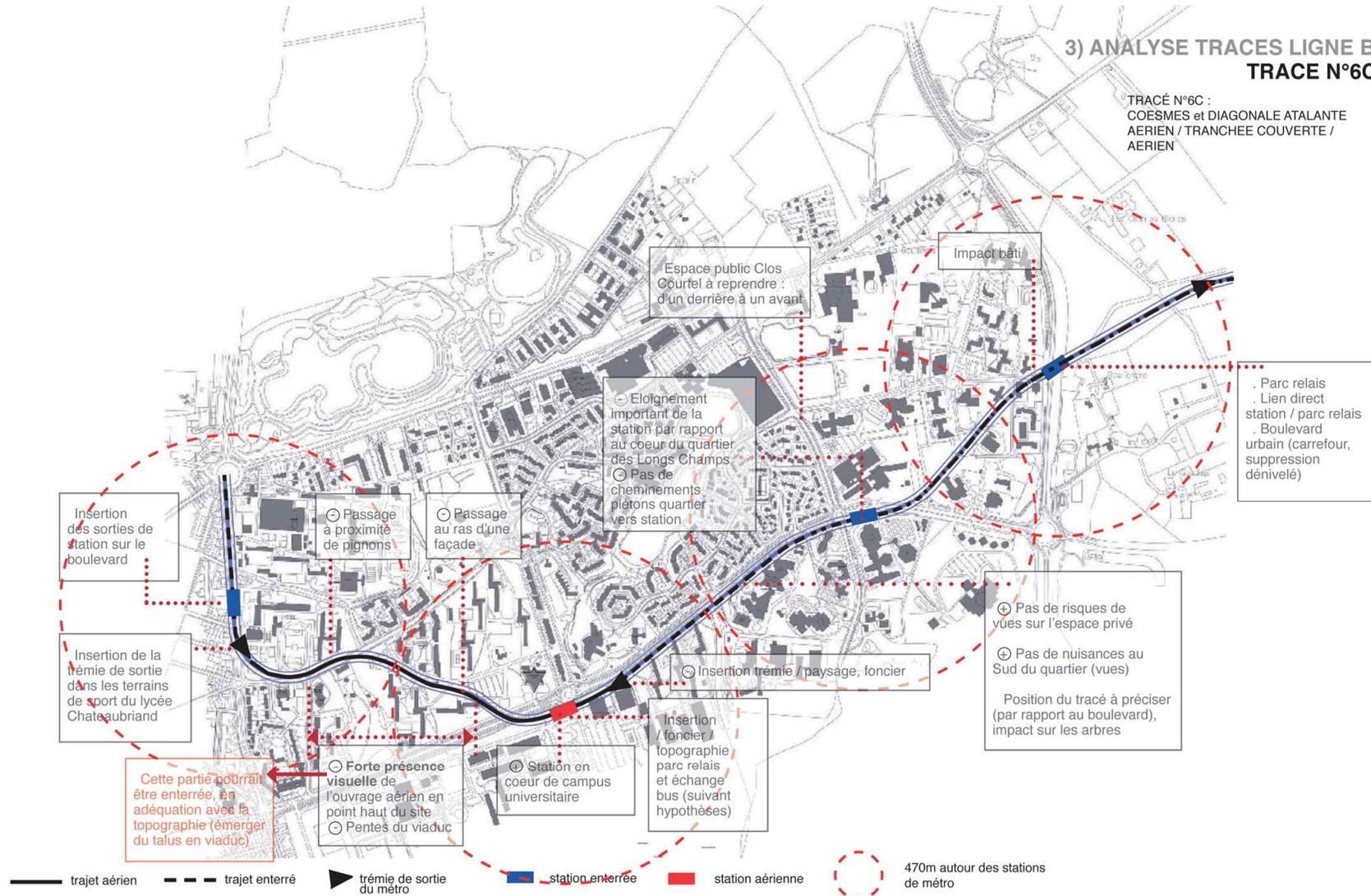
TRACÉ N°6A :
COESMES et DIAGONALE ATALANTE
TOUT AERIEN



| | | | | |
|---|--------|----------------------|--------|-----------------|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle | | Rev A |
| Classification du document | | Date 30 juin 2008 | Folio | |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 | |
| | | | | |

3) ANALYSE TRACES LIGNE B TRACE N°6C

TRACÉ N°6C :
COESMES et DIAGONALE ATALANTE
AERIEN / TRANCHEE COUVERTE /
AERIEN



| | | | | | |
|---|--------|----------------------|--------|----------------|--|
| Référence du dossier A135/EST/FR/0194-8 | | Echelle | | N° A | |
| Codification du document | | Date 30 juin 2008 | Folio | | |
| Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 | | |
| | | | | | |

PARTIE II. MODALITES DE PRESENTATION ET D'ELABORATION DES PROJETS QUI SERONT TRAVAILLES DANS LE CADRE DE L'INSTANCE DE CONCERTATION.

1. Mode participation des entreprises et des institutions

Il sera demandé aux entreprises et institutions participant à l'instance de concertation de rédiger une note (1 à 2 pages) présentant de manière argumentée leurs préférences en matière de tracé ainsi que leurs réserves éventuelles sur certains tracés trop impactants ou ne répondant pas aux attentes.

Elles pourront à cette occasion faire connaître leurs suggestions ou préconisations. Les entreprises et les institutions seront invitées lors de la réunion du 11 décembre à exposer leurs préférences.

2.2 Modalités d'élaboration et de présentation des 3 projets

Un document sous format power point sera remis aux trois groupes de travail (habitants, techniciens, aménageurs). Ce document servira de cadre aux trois groupes de travail, tant sur le plan du contenu que sur le plan formel. Cette première trame préfigure les supports qui seront présentés lors de la réunion publique.

Sur le plan du contenu, les groupes devront présenter un diaporama de 20 minutes comprenant :

1. La présentation de l'équipe,
2. La présentation de l'esprit général du projet (ce que le groupe a souhaité promouvoir)
3. Le choix du groupe en matière de tracé, d'insertion (tunnelier, tranchée couverte, aérien...), l'emplacement des stations et des trémies)
4. Une analyse de la qualité de desserte et de la pertinence du projet en regard des aménagements futurs,
5. Une présentation des impacts paysagers,
6. Une présentation des impacts écologiques et environnementaux,
7. Une présentation des impacts sur le bâti,
8. Une présentation des nuisances sur la vie quotidienne au sein du quartier,
9. Une présentation des nuisances au moment du chantier,
10. Une estimation des coûts (avec l'aide de la société XELIS),
11. Une synthèse des principaux avantages/inconvénients du projet et un argumentaire sur les principales raisons ayant conduit à retenir cette option.

L'ordre de passage des diapositives sera laissé à l'appréciation des groupes de travail.

La SEMTCAR apportera son aide au groupe habitant tant sur le plan technique que de conception des cartes. Les demandes devront naturellement ne pas dépasser le cadre du réalisable. Le groupe habitants pourra soumettre préalablement à la réunion du 11 décembre son projet à la SEMTCAR pour s'assurer de sa faisabilité.

Les premières moutures des trois projets seront présentées le 11 décembre.

PARTIE III. QUESTIONS POSEES EN SEANCE

1. Dans le cadre de l'élaboration des projets, est-il possible de proposer plusieurs tracés ?

Le principe veut que chaque groupe ne propose qu'un seul tracé. Une marge de manœuvre est cependant possible (sous forme de variante) dans le cas où le groupe de travail ne parviendrait pas à trancher sur une option préférentielle.

2. *Est-il possible d'argumenter le choix d'un tracé en démontrant le caractère non pertinent des autres tracés ?*

Oui. Mais l'esprit général, qui doit dominer dans un premier temps, est d'argumenter sur l'intérêt du scénario défendu et non de construire une argumentation centrée sur les lacunes des autres projets.

3. *L'exposé de Dominique Brard a permis de répondre à beaucoup de questions posées par mail. Certaines restent toutefois en suspens. Dans ces conditions ne faut-il pas prévoir une réunion spécifique pour apporter des réponses aux questions posées par mail ?*

La SEMTCAR répond actuellement à l'ensemble des personnes ayant posé une question (par mail, courrier ou forum). Si l'instance de coordination juge néanmoins ces réponses incomplètes ou insuffisantes, il sera décidé d'organiser une séance de travail spécifique sur la réponse aux questions posées.

4. *Dans le cadre de l'appui de la SEMTCAR au groupe riverain, quel sera le délai de réponse aux questions qui pourraient être posées ?*

Le délai de réponse dépend naturellement de la question posée. Dans tous les cas la SEMTCAR fera en sorte de répondre le plus rapidement possible pour ne pas bloquer le travail du groupe.

5. *Lors des séances de travail de nombreux documents techniques sont présentés, ne peut-on mettre ces documents en ligne sur le site de Rennes Métropole afin que chaque habitant puisse en avoir connaissance ?*

Il est pour le moment acté que le compte rendu des réunions soit totalement public. Il reste en revanche difficile de rendre public des documents de travail provisoires sachant, d'une part, que ceux-ci nécessitent une explication pour être correctement interprétés, d'autre part, qu'ils contiennent de nombreuses informations non encore validées et vérifiées.

6. *Est-il envisageable une station de part et d'autre de la rue Tanguy Malmanche (au cœur du quartier) discrète ?*

Il serait dommage de ne pas voir une station de métro. Toute station doit être visible et accompagnée d'un projet urbain associé (plateau piétonnier, etc). Il est aussi envisageable de contraindre la voiture en utilisant la station.

7. *Existe-t-il un risque réel de stationnement "ventouse" à proximité des stations et hors des parcs relais ?*

Oui, cela se vérifie dans le sud de Rennes, d'autant plus quand les parkings relais sont saturés.

8. *Quel est l'impact sur les arbres de la mise en place d'une tranchée couverte Buttes de Coesmes ?*

Il serait a priori indispensable de supprimer les mêmes rangées d'arbres que pour l'aérien le temps de travaux.

9. *Que pensez-vous d'une station au niveau d'Intermarché, à l'est du petit étang ?*

Cette solution semble intéressante d'un point de vue urbain dans la mesure où cette station se situerait au-delà de l'Intermarché.

10. *Que pensez-vous d'une station sur le parking d'Intermarché ?*

Cette solution n'a pas été étudiée. Toutefois être au cœur d'un point de centralité d'un quartier n'est pas forcément l'idéal.

11. Peut-on, suite à l'exposé de M. Brard, considérer que certains tracés sont d'ores et déjà abandonnés ?

L'exposé de Dominique Brard éclaire la décision notamment parce qu'il montre l'impact fort de certains scénarios sur l'environnement du quartier. Si certains scénarios montrent clairement leurs limites, il reste toutefois prématuré de les écarter à ce stade de la démarche.

PARTIE IV. ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DU 11 DECEMBRE (EPI, 18H30-21H00)

1. Exposé des projets. Il sera demandé à chaque groupe de chronométrer préalablement son exposé pour s'assurer qu'il ne dépasse pas 20 minutes.

- Exposé « projet techniciens » (20 minutes)
- Echanges 15 minutes
- Exposé « projet habitants » (20 minutes)
- Echanges 15 minutes
- Exposé « projet aménageurs » (20 minutes)
- Echanges 15 minutes

L'ordre de passage des exposés pourra, si tout le monde en est d'accord, être tiré au sort

2. Exposés des souhaits et préconisations des entreprises et des institutions

Tour de table (45 minutes)

Les entreprises et institutions pourront naturellement présenter leurs souhaits et préconisations de manière collective.

PARTIE V. LISTE PARTICIPANTS A LA REUNION DU 22 OCTOBRE

| | | |
|---|-----|-------------|
| ÉLUE VILLE DE RENNES | Mme | LETOURNEUX |
| ÉLU RENNES MÉTROPOLE | M | JOUIER |
| THOMSON Images & Beyond France SNC | M | GUILLOU |
| POLYCLINIQUE SÉVIGNÉ | Mme | JACUSSE |
| CENTRE DE RÉÉDUCATION ET RÉADAPTATION FONCTIONNELLE | Mme | DUVOUX |
| ASSOCIATION RENNES ATALANTE | M | LEBOURDAIS |
| ORANGE BUSINESS SERVICES | M | DUBOIS |
| CROUS | M | GUERGNON |
| INSA | Mme | HARA |
| INSA | M | FAUVE |
| RECTORAT | M | LE BAS |
| VILLE DE CESSON-SÉVIGNE | M | GOTER |
| CENTRE COMMERCIAL LONGS CHAMPS | M | DA SILVA |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | M | SCHOPP |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | M | SPEGAGNE |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | M | GUEGUEN |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | M | CHERUBIN |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | M | BOISSOLES |
| MEMBRES CONSEIL de QUARTIER | Mme | LASTIQUE |
| MEMBRES ASSOCIATION "Vivre Aux Longs Champs" | M | MICHON |
| MEMBRES ASSOCIATION "Vivre Aux Longs Champs" | M | BONGARD |
| MEMBRES ASSOCIATION "Vivre Aux Longs Champs" | M | HATTY |
| COLLECTIF "Marcel Bouget" | M | LE RUZ |
| RENNES MÉTROPOLE | M | PHILIPPE |
| RENNES MÉTROPOLE | M | TOURNEDOUET |
| SEMTCAR | M | MALBRANCKE |
| SEMTCAR | M | PHILIPPEAU |
| SEMTCAR | M | COURAU |
| TMO Régions | M | GUILLAUMEUX |
| TMO Régions | M | de LEGGE |
| XELIS | M | DALEX |
| ATELIER DE L'ILE | M | BRARD |

Poser vos questions ou faites vos remarques....

- Par courrier :

Hôtel de Rennes Métropole
Concertation publique Longs Champs
4 avenue Henri Fréville
CS 20723 - 35207 RENNES Cedex.

- Dans le quartier :

Boîte de l'élue de quartier
Hall de l'EPI des Longs Champs

- Sur internet :

Présentation du dossier sur le site
de Rennes Métropole www.rennes-metropole.fr
en rubrique Rennes Métropole / les grands projets /
2e ligne de métro
et forum de discussion
www.rennes-metropole.fr/forum