

Cette note comprend 4 parties :

1. Présentation de la démarche de concertation
2. Synthèse des exposés et des questions posées le 13 décembre 2008
3. Ordre du jour de la réunion du 22 octobre
4. Membres de l'instance de concertation

1. Présentation de la démarche de concertation

→ Contexte

Suite aux engagements pris, Rennes Métropole et la Semtcar ont fait étudier 19 hypothèses de tracé et d'insertion du métro (tunnelier, aérien et tranchée couverte) sur le secteur des Longs Champs. Sur la base des premières études, 9 scénarios paraissent envisageables. Le choix du tracé final reste à cet égard très ouvert. Le moment est donc idéal pour engager une démarche de concertation, puisque :

- L'état des connaissances est désormais suffisant pour permettre une réflexion constructive
- Aucun choix n'est arrêté.

→ Objectif

La démarche de concertation souhaitée par les élus porte trois grands objectifs :

Elle a en premier lieu pour objectif de :

- S'assurer que les attentes des habitants du quartier, des usagers et des différents acteurs directement concernés (entreprises, services publics et institutions...) soient relayées et prises en compte dans la réflexion.
- S'assurer que toutes les grandes options soient étudiées, en particulier celles qui s'avèrent les moins impactantes pour les habitants du quartier.

En second lieu, d'engager un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes sur les différents scénarios viables, en tenant compte :

- De la qualité de desserte
- De l'impact environnemental et urbain
- Des coûts
- De l'impact sur la vie quotidienne des riverains, des entreprises et des institutions
- Des enjeux en matière d'aménagement du secteur Est.

En troisième lieu, de formuler un certain nombre de préconisations aux élus de Rennes Métropole en matière de tracés et d'insertion.

→ **Pilotage de la démarche de concertation**

Le pilotage de la démarche est assuré par une instance de concertation. Son rôle est :

1. De permettre la confrontation des différents points de vue
2. De proposer en sortie de concertation une ou plusieurs options de tracé et d'insertion,
3. D'assurer :
 - une diffusion large des travaux de l'instance de concertation,
 - le recueil et le traitement des questions posées par la population,
 - la présentation lors d'une réunion publique des travaux et des conclusions de l'instance de concertation.

L'instance de concertation, structurée autour du conseil de quartier, est présidée par l'élue de quartier (Présidente du conseil du quartier) et le Vice-président délégué aux transports et aux infrastructures de l'agglomération rennaise. La liste des membres de l'instance de concertation figure en annexe.

Le cabinet TMO est missionné en appui technique de cette mission.

→ **La démarche**

La démarche est structurée en trois phases.

> PREMIERE PHASE : Présentation des études techniques et des scénarios envisageables. L'objectif de cette phase est de fournir les informations nécessaires à la réflexion de l'instance de concertation (faisabilité et avantages / inconvénients des différents scénarios). Deux séances de travail sont prévues sur ce volet : la première s'est déroulée le 13 octobre, la seconde se tiendra le 22 octobre.

> DEUXIEME PHASE : Elaboration concertée des différents scénarios envisageables. Sur la base des différentes études et présentations techniques, l'instance de concertation aura pour mission d'élaborer trois grands types de scénario.

- Un scénario « technique » idéal en regard d'un arbitrage desserte / coût / impact environnemental
- Un scénario « habitant » idéal du point de vue des attentes des riverains
- Un projet « aménageurs » idéal en terme de recomposition urbaine, de développement de l'agglomération, et de son rayonnement.

Le scénario « Technique » sera élaboré et soutenu par Rennes Métropole et la Semtcar. Le scénario « Riverains » sera élaboré et soutenu par les habitants (conseil de quartier, l'association VAL, et le collectif "Marcel Bouget"). Le scénario « aménageurs » sera élaboré et soutenu par un ou plusieurs architectes-urbanistes.

Chaque projet comprendra *a minima* un tracé, un mode d'implantation et un argumentaire avantages inconvénients (desserte, impact environnemental, nuisance, coûts...). Pour garantir l'unité et la pertinence des différents scénarios :

- Les règles de présentation (sommaire, rubriques, nombre de pages...) seront arrêtées collégalement et devront être respectées par chaque groupe de travail
- La SEMTCAR apportera son appui technique au groupe « riverains »

Ce choix d'une méthode par élaboration et confrontation de projets a été fait en raison de l'investissement des habitants et de leur connaissance du dossier.

Ces trois projets seront présentés, examinés et débattus au cours de deux réunions de travail de manière à ce que chaque groupe puisse finaliser son travail et présenter la meilleure option possible.

Les acteurs économiques et les institutions seront également conviés à exprimer et à argumenter leur choix préférentiel en matière de tracé et d'insertion. Ces préconisations feront l'objet d'une note spécifique.

Deux réunions de travail sont prévues sur cette seconde phase : le 11 et le 17 décembre 2008.

> TROISIEME PHASE : Réunion publique et mise en débat des différents scénarios. Les scénarios élaborés seront présentés en janvier lors d'une réunion publique ouverte à l'ensemble de la population. Cette réunion sera présidée par le Président de l'agglomération.

→ **Modalités d'information des habitants**

Chaque séance de travail fera l'objet d'une note de synthèse détaillée rédigée par TMO. Cette note sera mise à disposition de la population de manière à ce que chacun puisse suivre les travaux de l'instance de concertation.

Par ailleurs, les habitants pourront à tout moment, s'informer, poser des questions ou faire des suggestions :

- 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

L'instance de concertation s'engage à répondre à l'ensemble des questions posées et veillera à ce que les suggestions qui pourraient être faites soient prises en compte dans la réflexion. Une conférence de presse et la distribution d'un flyer dans les boîtes aux lettres permettront d'informer le plus largement possible les habitants sur les outils mis à leur disposition pour participer à la démarche.

2. Synthèse de la réunion de travail du 13 octobre « phase de présentation technique - première réunion »

- **Intervention liminaire de Guy Juhier**, Vice-président délégué aux transports et aux infrastructures de Rennes Métropole

Monsieur Guy Juhier a rappelé en introduction de la séance que la ligne b doit être appréhendée comme un élément supplémentaire d'un réseau en croissance constante. En 2000, le réseau de transport urbain assurait 33 millions de voyages, fin 2008 il assurera plus de 68 millions de voyages. Lorsque la ligne b sera mise en œuvre, les estimations tablent sur plus de 100 millions de voyages.

Dans un contexte de développement de l'agglomération, la nécessité d'une seconde ligne de métro est peu remise en cause. Monsieur Juhier rappelle qu'elle s'impose pour plusieurs raisons. La principale tient à la saturation du réseau de bus et à la perte croissante de sa performance (nuisances, retards...).

Si la ligne b est utile, son impact sur le bâti, sur la qualité de vie, ses nuisances éventuelles inquiètent la population. Monsieur Juhier rappelle que les habitants doivent absolument être entendus lorsqu'ils demandent à ce que le rapport avantages / inconvénients ne soit pas déséquilibré. La concertation est de ce point de vue une nécessité.

- **Intervention liminaire de Geneviève Letourneux, Elue de quartier, présidente de l'instance de concertation et du conseil de quartier.**

Madame Geneviève Letourneux a d'emblée souligné l'attention forte que les élus prêtaient à la démarche de concertation. Elle précise que, compte tenu de la difficulté à choisir un tracé et un mode d'insertion sur les Longs Champs, les élus ont, dès mai 2008, décidé d'engager une démarche de concertation spécifique sur le quartier. L'objectif de cette concertation sera d'éclairer le choix des élus lors de la décision finale.

Madame Letourneux précise également, premièrement, qu'elle sera très attentive à ce que chaque point de vue puisse être exprimé, débattu et pris en compte, deuxièmement, l'importance qu'elle accorde à la confrontation des différents points de vue, troisièmement, qu'il y a nécessité à ne pas confisquer cette démarche en informant l'ensemble des habitants de l'agglomération sur les travaux de l'instance de concertation et en permettant à chaque habitant de s'exprimer ou de poser ses questions.

- **Intervention liminaire de Vincent Michon (Président de l'association Vivre au Longs Champs).**

Monsieur Vincent Michon prend acte du fait qu'aucun choix en matière de tracé et de mode d'insertion n'est arrêté et qu'en conséquence plusieurs options restent ouvertes. Dans ces conditions, il précise que l'association VAL s'impliquera fortement dans la démarche. Il souligne par ailleurs que l'association a fortement mobilisé et qu'elle s'est fortement investie sur le dossier depuis un an, notamment via les groupes de travail qu'elle a constitués.

- **Exposé de Frédéric PHILIPPEAU, SEMTCAR**

Après une présentation des différentes étapes d’instruction technique, monsieur Philippeau a rappelé les conclusions des études d’opportunité. Ces études sont préliminaires au choix du tracé. Elles visent à repérer les zones sur lesquelles la densité d’emploi et de population est la plus forte et donc les zones à desservir.

Ces études d’opportunité ont permis de définir un fuseau (zone en violet sur la carte). Celui-ci fixe les limites en matière de tracé. La ligne b devra nécessairement passer à l’intérieur de ce fuseau pour ne pas s’écarter des pôles générateurs de flux.

Fuseau de la ligne b sur le secteur Nord Est



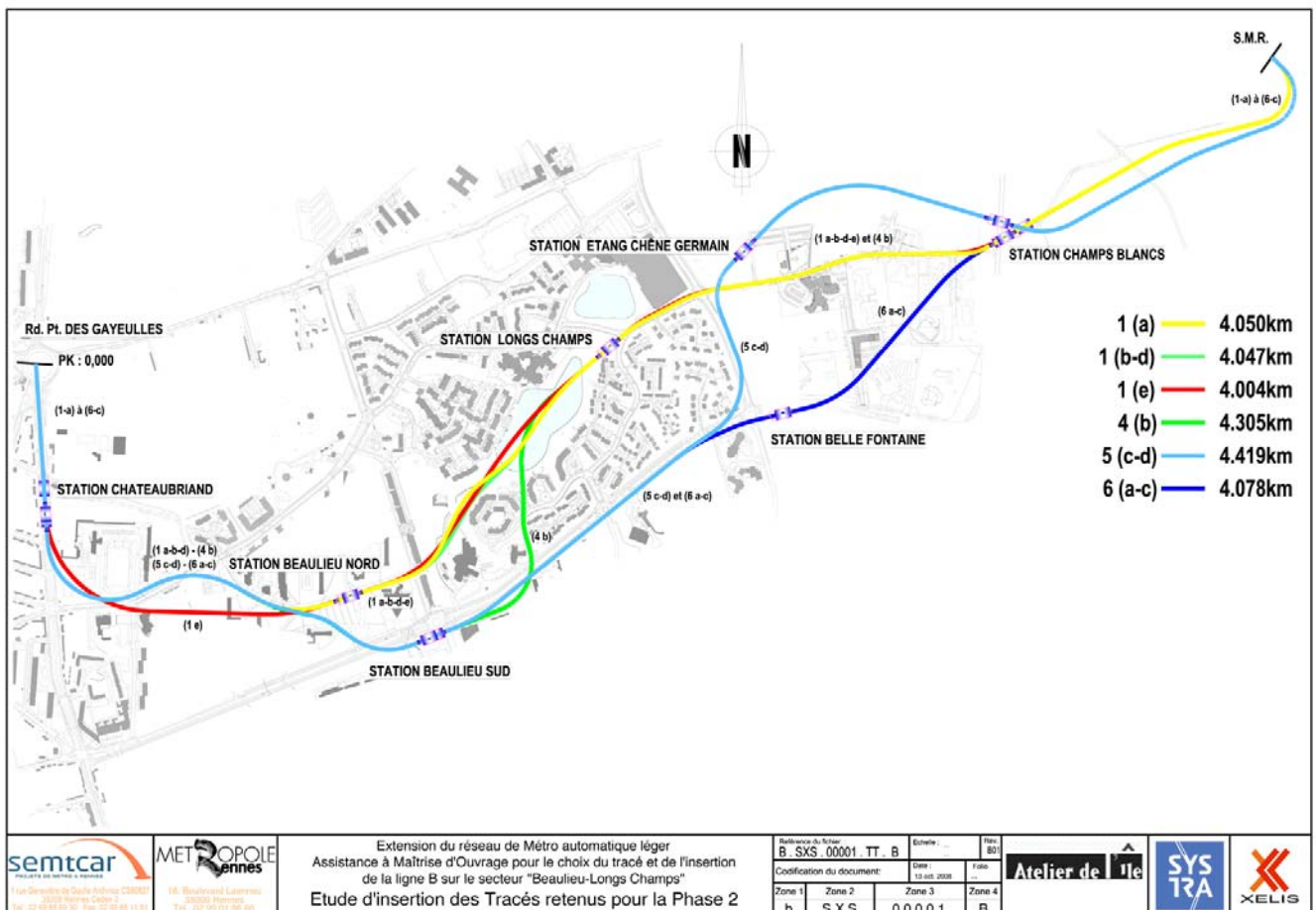
Dans un second temps, Frédéric Philippeau a présenté les différents scénarios étudiés par la Semtcar et ses prestataires. Compte tenu des difficultés spécifiques à la zone et des demandes des habitants, 19 tracés ont été étudiés. Parmi ces 19 tracés, 10 ont été écartés sur la base des études de faisabilité (pente trop forte, ralentissement de la ligne et perte d’efficacité, impact paysager et urbain trop importants...).

Il a été fait mention à plusieurs reprises « d’impacts traumatisants » pour les tracés aériens et tranchées couvertes au cœur du quartier de par l’ampleur des travaux à envisager et leurs impacts sur l’environnement du quartier.

■ **Exposé de Serge DALEX, Directeur de Projets, cabinet XELIS**

Le cabinet XELIS (filiale de la RATP) a en charge les études de faisabilité des différents tracés. Il a présenté les 9 scénarios envisageables en montrant les différentes contraintes.

1. Le scénario **1a** (en jaune) est en aérien intégral entre la station Chateaubriand et la station Champs Blancs.
2. Le scénario **1b** est une variante du scénario 1a en tranchée couverte entre la station Beaulieu Nord et la station Longs Champs
3. Le scénario **1d** est une variante du scénario 1a en tranchée couverte et souterrain conventionnel sur la totalité du tronçon Chateaubriand – Champs Blancs
4. Le scénario **1e** est une variante du tracé 1a en tunnelier intégral
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.
6. Le scénario **5 c** (en bleu ciel) est en aérien intégral sur l'ensemble du tracé
7. Le scénario **5 d** est une variante du scénario 5c en 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
8. Le scénario **6 a** (en bleu foncé) est en aérien intégral à partir de la station Chateaubriand
9. Le scénario **6 c** est une variante du scénario 6a en tranchée couverte sur le tronçon station Beaulieu Sud - station Champs Blancs.



Extension du réseau de Métro automatique léger
Assistance à 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 des Tracés retenus pour la Phase 2

B.S.X.S. 00001 TT_B		Date: 12 oct 2008	
Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
b	SXS	00001	B

semcar
METROPOLE Rennes
Atelier de la SYSTRA XELIS

En première approximation à ce jour, l'écart de coût entre le scénario le moins cher (6a) et le scénario le plus cher (1e) est d'environ 70 millions d'euros.

Avantages / inconvénients des différents scénarios en regard de leur impact et de leurs coûts.

...Sur le plan des coûts :

- les scénarios 1a, 1b, 5c, 6a et 6c ont les coûts les plus faibles
- les scénarios 1d, 1e, 4b ont les coûts les plus élevés

...Sur le plan de l'impact travaux et/ou en terme de bilan paysager et urbain :

- Les scénarios 1a, 1b ont l'impact le plus fort.
Impact environnemental élevé sur le petit bois (nécessité de déboiser)
Impact et nuisances fortes au moment des travaux
Nécessité de vider le lac
Gestion de chantier difficile dans le quartier des Longs Champs et dans la rue du Chêne Germain
- Le scénario 1d a un impact plus limité avec cependant une gestion des travaux difficile sur la rue du Chêne Germain et la rue du Papegault.
- Le scénario 4b présente l'inconvénient de ne permettre qu'une vitesse du métro limitée (ce qui pénalise l'ensemble de la ligne). L'optimisation de cette vitesse ne peut se faire sans impacter plusieurs maisons square Jean Jacques Rousseau*. On retrouve également la nécessité de vider le lac et les difficultés de gestion de chantier.
- Les scénarios 1e 5c et 5d ont un impact faible avec cependant pour les scénarios 5C et 5D un bâtiment de bureaux impacté (à l'angle du Clos Courtel et du Chêne Germain), éventuellement une ou plusieurs maisons à l'angle du Clos Courtel et des Buttes de Coësmes, ainsi qu'une maison près de la station Champs Blancs.
- Les scénarios 6 a et 6b présentent l'avantage d'une mise en œuvre en zone dégagée avec cependant une traversée délicate de la zone Atalante et un impact sur un bâtiment de bureaux*.

Ces premiers éléments seront approfondis lors de la prochaine réunion. Serat notamment détaillée, l'impact des différents scénarios en matière urbaine et paysagère.

(* : L'estimation de l'impact sur le bâti, à ce stade des études, reste très indicative tant que l'implantation finalisée du tracé n'est pas connue).

- **Exposé de Dominique Brard, architecte urbaniste, « Atelier de l'île ».**

Monsieur Brard a présenté le premier volet de son diagnostic urbain et paysager. Cet exposé visait à préparer la seconde réunion au cours de laquelle seront détaillées ses conclusions sur les différents impacts urbains et paysagers des différents tracés.

En conclusion de ce premier volet, il a été indiqué que seuls 7 tracés ont été étudiés plus en détail, les 2 autres tracés étant considérés comme trop impactants sur la physionomie du quartier.

- **Débat et questions posées**

Un membre de l'association VAL regrette que certaines options n'aient pas été étudiées, en particulier celles intégrant l'hypothèse d'une station Beaulieu enterrée sur les scénarios 5 et 6. Il s'interroge sur les choix ayant conduit à ne pas retenir cette option. Il souhaite que cette variante intégrée lors de la phase de préparation de la concertation par Rennes Métropole et la Semtcar ne soit pas écartée lors de la phase d'élaboration des projets. Il est convenu que cette hypothèse puisse être prise en compte dans la réflexion. Il est également rappelé qu'il est possible de construire des scénarios mixant plusieurs variantes. La Semtcar présentera lors de la prochaine réunion les effets induits du choix d'une station enterrée sur Beaulieu. Il est d'ailleurs souligné par l'association VAL que l'enterrement de cette station diminue le nombre de trémies à mettre en place.

Un membre du Conseil de Quartier interroge sur les nuisances associées à l'aérien, notamment en termes de bruit et de vibrations. La Semtcar répond en citant l'exemple de la ligne a qui n'occasionne pas de problèmes de vibrations. Par ailleurs, les nouveaux moteurs ont des niveaux sonores nettement moins élevés. Il est toutefois précisé que la question des nuisances sonores ne peut être complètement abordée tant que le matériel roulant n'est pas connu. Il est cependant convenu que la question des nuisances sonores des insertions aériennes et souterraines sera ré-abordée lors de la réunion du 22 octobre. L'association VAL signale qu'aux nuisances sonores du métro en lui-même, il convient d'ajouter les nuisances sonores des stations en elles-mêmes.

Un membre de l'Association VAL interroge la Semtcar sur l'impact des différents scénarios sur le bâti. Elle demande notamment si la Semtcar dispose d'informations précises sur le nombre de logements impactés. Cette question sera abordée lors de la prochaine réunion. Le Cabinet XELIS souligne que l'estimation de l'impact sur le bâti reste difficile tant que l'implantation précise des tracés n'est pas finalisée.

Un membre du Conseil de Quartier s'interroge sur la nécessité de poursuivre l'instruction des hypothèses 1a, b et d, et 4 compte tenu de leur impact en matière environnemental et des perturbations très fortes sur le temps des travaux. Le Conseil de Quartier souligne ainsi que les rapports des experts pointent que le petit bois, le vallon et la haie bocagère sont des endroits remarquables voire qualifiés d'exceptionnels sur la ville de Rennes. Il est cependant indiqué par M. Juhier qu'aucune hypothèse ne peut être écartée sans que l'ensemble des dimensions aient été présentées et débattues (en l'occurrence les dimensions urbaines et paysagères).

Un membre de l'association VAL relève par ailleurs des incohérences entre les conclusions de certains documents qui ne retiennent que 7 tracés (en éliminant ceux passant par le bois) et les 9 tracés retenus au final. Il est répondu par M. Juhier que l'on ne peut supprimer ces tracés sans les avoir étudiés plus précisément.

Un membre de l'association Val interroge la Semtcar sur la faisabilité de faire passer un métro rue du Papegault. Il est indiqué que cela pose autant voire plus de problèmes que rue du Chêne Germain.

Le Centre de Rééducation et de Réadaptation Fonctionnelle souligne qu'une station située au nord du restaurant universitaire « étoile » de Beaulieu était très pénalisante pour les personnes handicapées en raison du fort dénivelé pour y accéder.

3. Ordre du jour de la réunion du 22 octobre

1. Exposé de Dominique Brard présentant les possibilités d'insertion urbaine et paysagère des différents tracés. (30 minutes)
2. Echanges, puis réponses aux questions posées à l'issue de la réunion du 13 octobre. (40 minutes).

Réponses aux questions posées depuis la réunion :

Question 1

Pouvez-vous fournir à l'ensemble des participants à la concertation les documents que nous avons échangés ? Je pense à votre document de travail décrivant les tracés à étudier réalisé suite à notre rencontre de janvier, à notre questionnaire de février et à vos réponses de juillet ainsi qu'à notre proposition de concertation ?

Question 2

En février, on vous interrogeait sur les impacts sur le bâti. Vous nous aviez répondu par écrit que les tracés en plan et en profil permettraient d'en savoir plus là-dessus. Pouvez-vous compléter votre réponse du 13/10 sur ces aspects ? En effet les documents évoquant la destruction de 3 maisons du square Bouget pour certains tracés semblent être en contradiction avec votre réponse du 13/10 indiquant que l'on possédait une marge de manœuvre possible. Serait-il possible d'explicitier cette marge de manœuvre en fonction des différents tracés ?

Question 3

Quelles sont les contraintes que s'imposent les services de la Métropole vis-à-vis des habitations et du bâti : à quelle distance de passage d'une maison ou d'un immeuble d'habitation considère-t-on qu'il y a une gêne pour les résidents ?

Question 4

Dans le cadre d'un tracé aérien Buttes de Coësmes, pouvez-vous nous indiquer la distance moyenne entre le viaduc et les maisons du quartier ? De même, quelle serait la distance entre le viaduc et les premières résidences de l'INSA ? Et vis-à-vis de la cité universitaire ? Quelle serait la hauteur envisagée d'un viaduc le long de cette artère ?

Question 5

Dans les contraintes énoncées lors de la réunion du 13/10 ainsi que lors des précédentes rencontres avec vos services, il a été indiqué une volonté forte de placer un métro en aérien au niveau du terminus des Champs Blancs.

Pouvez-vous nous détailler les motivations de cette décision ?

Peut on appliquer les mêmes motivations à la volonté de mettre la station de Beaulieu en aérien sachant qu'elle risque d'être dans un premier temps le terminus de la ligne en cas de phasage ?

Question 6

Pourquoi est-ce que les zones de dessertes d'une station rennaise mesurent 470 mètres de rayon à vol d'oiseau contre 600 mètres pour leurs homologues lilloises ou toulousaines ?

3. Présentation par TMO de la méthode d'élaboration des scénarios (20 minutes)

- Contenu des scénarios
- Aspects formels
- Accompagnement technique à l'élaboration
- Modalités de restitution

Les attentes à l'égard des entreprises et des institutions seront également précisées

4. Echanges et questions sur la construction des trois scénarios (30 minutes)

4. Liste des participants à la réunion du 13 octobre 2008

Raison Sociale
ÉLUE VILLE DE RENNES
ÉLU RENNES MÉTROPOLE
CAISSE D'EPARGNE DE BRETAGNE
CANON RESEARCH CENTRE FRANCE
THOMSON GRASS VALLEY FRANCE
POLYCLINIQUE SÉVIGNÉ
CENTRE DE RÉÉDUCATION ET RÉADAPTATION FONCTIONNELLE
ASSOCIATION RENNES ATALANTE
ORANGE BUSINESS SERVICES
CROUS
INSA
RECTORAT
VILLE DE CESSON-SÉVIGNE
CENTRE COMMERCIAL LONGS CHAMPS
DIRECTION de QUARTIER
MEMBRES CONSEIL de QUARTIER
MEMBRES ASSOCIATION "Vivre Aux Longs Champs"
COLLECTIF "Marcel Bouget"
RENNES MÉTROPOLE
SEMTCAR
TMO Régions
XELIS
ATELIER DE L'ILE