

ANNEXE 7 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES

THEMATIQUES	N° OBS	REMARQUES / QUESTIONS / CONTRIBUTIONS	REPONSES
1/ La circulation et le passage à niveau et le calendrier de réalisation de la ZAC			
Etude réglementaire	2	"L'importance capitale de cette trémie démontre une nouvelle fois le caractère indispensable d'élaboration d'une étude d'impact qui aurait dû être intégrée aux dossiers précédents mis en consultation."	La trémie étant située hors du périmètre de ZAC, le maître d'ouvrage de celle-ci n'étant pas l'aménageur, et l'évaluation environnementale de la trémie n'étant pas réalisée pour le moment, celle-ci ne pouvait être intégrée au dossier mis à la disposition du public. Lorsqu'elle sera réalisée, cette évaluation environnementale (étude d'impact au cas par cas a priori) sera mise à disposition du public. Pour autant, l'ensemble des études de la ZAC ont bien pris en compte le contexte actuel et futur (circulation, environnement, phasage, gestion des eaux pluviales).
Etude circulation	2	"L'une des hypothèses retenue consiste à prendre en compte une évolution du trafic de fond de 10% à l'horizon 2025 par rapport à 2015 (page 10/86) hors urbanisation de la ZAC. Cette hypothèse est étayée en page 41/83 sur la base d'une évolution du trafic journalier de 6,4% entre 2008 et 2015 au droit du passage à niveau n°7 soit une évolution de 9,3% rapportée sur 10 ans. Ces valeurs nécessiteraient d'être corroborées avec l'évolution de la population sur cette période (10137 hab. en 2009 et 10879 hab. en 2015 évolution de +7,3% soit une croissance moyenne de 12% sur 10 ans) et/ou sur l'évolution du nombre de logements (il est indiqué que 500 logements ont été livrés depuis 2015 soit >10 % du parc de logements Bettonnais en moins de 3 ans!). Il est à noter que l'évolution de la population sur Betton entre 1968 et 2018 ramenée sur 10 ans est de +30%."	L'augmentation de 10 % se base sur l'observation du modèle qui prend en compte sur toute l'agglomération : - les évolutions socio-économiques - les projets d'infrastructures - les évolutions comportementales (diminution de part modale voiture, ...) Les évolutions passées (comptages, population ou logements) donnent une tendance, mais ne présagent pas de l'évolution future.
	2	"Sur la base des flux figurant en page 8 de la précédente étude de circulation « DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE » du 7 mai 2015, l'évolution du flux journalier entre 2008 (2902 véh./j) et 2015 (4154 véh./j) serait de +43% soit 60% ramené sur 10 ans ! Le +10% sur 10 ans semble donc très nettement insuffisant."	Les chiffres de la page 41 correspondent au trafic routier à l'Ouest du PN7, sur l'avenue d'Armorique avant la rue Laënnec en 2008 et 2013. La valeur de 4348 veh/jour correspond au trafic à l'Est du PN7 sur l'avenue de la Haye Renaud.
	2	"Par ailleurs d'où proviennent les chiffres pris en compte en page 41/83 : 10187 véh./j en 2008 et 10842 véh./j en 2015 ? ces valeurs de trafic ne sont pas cohérentes avec celles figurant en page 24/83 reproduites ci dessous (4348 véh./jour)"	Evolution du trafic sur l'avenue de la Haye Renaud au niveau de l'échangeur RD175 : la forte augmentation s'explique par l'ouverture entre 2008 et 2009 de la déviation de Betton et de l'échangeur. Les trafics 2008 et 2009 ne peuvent donc pas être une base de référence sur le secteur. Le trafic augmente de manière moins forte les années suivantes. On voit qu'entre 2013 et 2015, le trafic est resté stable.
	2	"De plus, la nouvelle étude n'intègre que l'impact de l'urbanisation de la ZAC de la Plesse. Il conviendrait d'intégrer plus finement les opérations d'urbanisation actuellement en cours dans la zone de La Forge (environ 500m du PN n°7) dont l'influence sur la circulation du secteur étudié se cumulerait à celle de la ZAC de la Plesse. Ces projets (7 + 3 immeubles collectifs) représentent environ 330 logements supplémentaires. L'impact de la ZAC de la Renaudais (363 logements) dont les travaux ont débuté en septembre 2012 ne sont pas mentionnés. N'y a-t-il pas un impact particulier à intégrer dans les modélisations ? Le projet d'urbanisation futur au Sud vers la rue du Vivier LOUIS n'est-il pas à intégrer à ce stade de l'étude dans la mesure où la voie principale « Rambla » qui sera créée dans la ZAC de la Plesse constituera une nouvelle entrée de la ville Est de Betton ?"	Ces projets ont bien été pris en compte dans le modèle d'agglomération, y compris le secteur du Vivier Louis.
	2	"En page 10/83 de l'étude, les commerces seraient à l'origine de 1440 véh./jour alors qu'à la page 39/83 il est mentionné 1800 véh./j. D'où vient cette différence ?"	La différence provient du fait qu'on ne compare pas la même chose : - en page 10, le centre commercial génère bien 1440 véhicules par jour. - en page 39, le tableau indique des déplacements tous modes (voiture, transports en commun, vélo et marche). Les 1440 véhicules sont donc inclus dans les 1800 déplacements par jour.

ANNEXE 7 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC ET DES RESPONSES APPORTÉES

	2	<p>" Tous les schémas des flux directionnels des principaux carrefours ne représentent pas les feux spécifiques du passage à niveau (de part et d'autre de la voie SNCF). Ils constituent également une rupture dans l'écoulement des flux de circulation. Aux heures de pointe, les longueurs des files d'attente notamment à l'ouest du PN sont souvent allongées du tronçon entre la voie SNCF et le carrefour de la route de Rennes en particulier lorsqu'un train venant du Nord est en arrêt à la gare de Betton. Il arrive que ce carrefour soit complètement bloqué. La file remonte parfois sur la rue de Rennes et la rue du Mont St Michel. Ce type de représentation ne figure dans aucun schéma.</p>	<p>Sur les cartes des flux directionnels, il y a bien tous les mouvements directionnels y compris les flux au niveau du passage à niveau. Les feux du passage à niveau ont bien été pris en compte et interagissent avec les feux de circulation générale du carrefour avenue de la Haye Renaud / rue de la Hamonais. Ce carrefour comprend 4 branches (Haye Renaud Ouest passage à niveau / Haye Renaud Est / Hamonais / Rimbaudière), et englobe donc les feux du passage à niveau.</p> <p>Les deux carrefours Rue de Rennes / Rue du Mont St Michel et avenue de la Haye Renaud sont effectivement liés entre eux, notamment lors de la coupure d'un train.</p>
	2	<p>"Les améliorations qualitatives mentionnées en page 8/83 suite aux aménagements réalisés en 2017 de part et d'autre du PN n°7 ne sont pas quantifiées. L'étude n'aborde pas les flux de circulation qui se reporteront sur la rue de La Forge (au débouché du futur rond point en sortie de trémie) et l'avenue Mozart. Le remplacement du PN n°7 par une trémie renforcera la sécurité de ce franchissement mais ne fluidifiera pas la circulation dans le cœur de Betton."</p>	<p>La suppression du carrefour du passage à niveau et donc des feux de circulations associés va faciliter l'accès au cœur de Betton, en supprimant les remontées générées par les feux. Les conditions de circulation sur le secteur rue du Mont Saint Michel , avenue d'Armorique, rue de Rennes, seront affinées dans le cadre des études liées à la trémie.</p>
	2	<p>"La densification rapide des constructions dans ce secteur ne permet pas de retenir des ratios moyens standards mais nécessite une approche spécifique plus représentative de la cinétique de l'urbanisation qui se développe au sein de la commune à proximité de la Levée et dans son aire d'influence. Les hypothèses prises en compte dans cette étude de circulation sont perfectibles, minorantes et présentent parfois des incohérences. Cette étude de circulation est incomplète. Elle a plus vocation à justifier la création de la trémie qu'à analyser l'impact réel des projets d'urbanisation connus et en projet sur la circulation. L'étude n'apporte aucune information quant à l'amélioration espérée des conditions de circulation."</p>	<p>Les ratios moyens standards correspondent à une génération de trafic par logement ou équipement, et dépendent donc uniquement du nombre de constructions envisagées.</p> <p>Pour information, ces ratios sont plutôt majorants par rapport aux prévisions constatées dans le modèle d'agglomération.</p>
	3	<p>"Cette remise en cause s'appuie sur une nouvelle étude circulation du cabinet EGIS. Mais comment faire confiance à une telle étude qui semble découvrir que la surface commerciale va générer un trafic important (50% du total du trafic généré par l'ensemble de la ZAC) et qui ne voit, lors de la fermeture du passage à niveau, que des files d'attente limitées. Alors que tous les Bettonnais constatent que ces files d'attente dépassent déjà fréquemment aux heures de pointe le rond-point du Ruisseau soit plus de 300 mètres ... "</p>	<p>Lors de notre visite terrain, nous avons identifié des remontées de file jusqu'à la rue des Chataigniers (env. 100 m) et c'est ce qui est ressorti des calculs de capacité.</p> <p>Les remontées peuvent effectivement varier d'un jour à l'autre et il est possible d'avoir des pics plus forts. Les mesures de comptages et les calculs de capacité ont des marges d'erreur entre 5 et 10%.</p>
Calendrier de réalisation	3	<p>"Il était acté qu'avant la mise en service du passage tous trafics (trémie) sous la voie ferrée, seuls 180 logements et la surface commerciale pourraient être livrés. Aujourd'hui nous découvrons qu'en réalité la tranche 1 comportera bien la réalisation et la commercialisation de 179 logements mais pas la surface commerciale. Une tranche 1 bis – comportant 65 logements + la surface commerciale pourra être construite et la commercialisation pourra être autorisée sur décision conjointe des services compétents (Etat, Rennes Métropole, Ville, Aménageur). Le fait déclencheur étant soit le démarrage des travaux de la trémie, soit l'arrêt préfectoral les autorisant...). Quand on sait qu'il faut 5 années entre le feu vert et la livraison d'un tel ouvrage, il est maintenant certain que cette tranche 1bis sera livrée et peut être un ou deux autres avant l'ouverture au trafic de la trémie."</p>	<p>Conformément aux engagements pris, seuls 179 logements seront livrés avant la trémie. Pour des raisons techniques, la tranche 1bis sera viabilisée dès la première tranche de travaux mais celle-ci sera mise en attente de commercialisation.</p> <p>Cette tranche 1 bis comportant des logements collectifs et commerces, le temps de réalisation des bâtiments, entre la commercialisation des îlots aux opérateurs dédiés et l'arrivée des habitants, est estimé à 2 ans. Si le temps de livraison d'une trémie (étude + travaux) est effectivement estimé à 5 ans, le temps effectif des travaux est quant à lui, estimé à 2 ans. Aussi, le lancement commercial de la tranche 1 bis serait autorisé, sur décision conjointe des autorités compétentes, dès le démarrage des travaux de la trémie, afin que l'arrivée des habitants de cette tranche se fasse concomitamment à l'ouverture au trafic de la trémie. Ces modalités sont strictement conformes aux engagements pris par les élus.</p>
Nombre observations concernées	2		

ANNEXE 7 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES

2/ Le commerce			
L'intérêt d'une surface commerciale	4	<i>"La surface à usage commercial figure toujours dans le dossier. Il est très important que la promesse de construction de cette surface soit tenue. Son absence serait préjudiciable aux actuels et futurs riverains."</i>	L'implantation d'une surface commerciale sur la commune reste une volonté première des élus. Cependant, en raison du contexte économique actuel, notamment des mutations qui touchent le secteur du commerce (développement de l'e-commerce), et de l'ambition architecturale souhaitée (intégration du commerce dans un immeuble de logements), les études conduites à ce jour par les opérateurs commerciaux ne permettent pas de conclure à une rentabilité économique de ce projet. En conséquence, les opérateurs commerciaux pressentis ont décliné l'offre de la Ville et de l'Aménageur. Les élus souhaitent toutefois que cette opération conserve une mixité des fonctions urbaines en permettant l'installation des commerces et de services de proximité. Par ailleurs, au regard de ces éléments, il n'est pas exclu que nous nous réinterrogeons dans le cadre du PLUi afin de prévoir si besoin une nouvelle implantation commerciale.
La station service	3	<i>"La station service ne semble plus à l'ordre du jour. Elle était pourtant demandée par les habitants de Betton qui déplorent que la seule station service pratique des tarifs très élevés. Son positionnement, au milieu des habitations n'était pas forcément la plus judicieuse mais la réflexion mérite d'être poursuivie et si possible négociée avec les candidats à l'implantation de la surface commerciale."</i>	L'implantation d'une station-service reste pour la ville un point prioritaire. Toutefois, en analysant le lieu, il est apparu que les contraintes et nuisances potentielles ne pouvaient être objectivement la solution optimale. En conséquence, une réflexion est en cours pour avoir un positionnement plus adéquat permettant d'offrir un service de qualité aux usagers et préserver l'environnement proche de cette installation.
<i>Nombre observations concernées</i>	2		
3/ L'environnement			
<i>sans objet</i>			
<i>Nombre observations concernées</i>	0		
4/ Implantation des constructions / le plan de masse de l'opération			
Positionnement des immeubles	3	<i>"Ni l'aberration de positionner des immeubles à proximité immédiate des logements existants surtout lorsque l'on dispose d'une surface aussi importante que celle de la ZAC... Certaines habitations existantes de La Haye Renaud (depuis début 1970) seront dévalorisées par la présence d'immeubles de 2 étages avec combles (12 m de hauteur) à moins de 10 mètres de la limite de leur terrain (première tranche de réalisation des travaux)."</i>	Le schéma de cohérence territoriale impose une densité à proximité du pôle d'échange (gare) de minimum 45 logements / ha, d'où la localisation des bâtiments collectifs à proximité. Aussi, l'intégralité des bâtiments collectifs du secteur de la Plesse s'articulera autour du parc central et de la rambla, futur entrée de Ville Est de Betton. Ce parti pris fort a été retenu pour affirmer un caractère urbain à la future entrée de Ville ainsi que pour offrir aux futurs habitants de ces logements collectifs des coeurs d'îlots jardinés et des espaces paysagés à proximité immédiate. Une attention particulière est également portée aux maisons riveraines, notamment par l'obligation pour les futurs opérateurs de réaliser des clôtures/plantations afin de limiter les vis-à-vis sur la partie Ouest. En frange, ces parcelles seront mises à distance et accompagnées d'un espace public composé d'une strate paysagère (arbres de petits développements). L'implantation et la morphologie de ces bâtiments collectifs est également étudiée pour maximiser la distance entre la façade Nord-Ouest (le pignon) et les fonds des terrains riverains.
Schéma viaire de l'opération	3	<i>"Nous avons par ailleurs maintes fois signalé l'ineptie de prévoir un carrefour à angle droit sur l'une des entrées principales de la ville, cela n'a pas été modifié."</i>	Le traitement des espaces publics et viaires permettra une lecture aisée de ce carrefour, dont la priorité sera donnée à la rambla. Les rayons de giration ont été bien vérifiés pour permettre la circulation bus. Le dessin de ce carrefour à angle droit permet de réduire la vitesse en entrée de Ville et ainsi d'optimiser la sécurité des usagers (tous modes de transport), et particulièrement celle liée aux circulations douces.
<i>Nombre observations concernées</i>	2		

ANNEXE 7 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES

5/ La requalification des voies périphériques			
Nature des aménagements de voirie	1	<p>"Nous pensons en effet que la création de cette nouvelle zone urbaine doit s'accompagner d'un réaménagement complet de la rue de la Forêt. Tout d'abord en ce qui concerne les évacuations des eaux pluviales."</p> <p>"Nous pensons que des aménagements de sécurité seront nécessaires. Voici ce que nous préconisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en sens unique de la rue de la Forêt, dans le sens de la descente, entre la nouvelle entrée du quartier de la Plesse (face à la ferme) et l'intersection avec la rue de la Hamonais. - Installation de trottoirs sur le côté droit de la rue en descendant - Installation de ralentisseurs - Aménagement de places de parking côté droit de la rue en descendant (côté numéro impairs)." 	<p>Dans le cadre des aménagements connexes à la ZAC, les voies périphériques (rue de la Hamonais et rue de la Forêt), seront requalifiées. Ces aménagements, qui seront sous maîtrise d'ouvrage de Rennes Métropole, ne sont pour le moment pas définis. Une participation financière de l'aménageur pour ces travaux a cependant été retenue, comme indiqué au dossier de réalisation. Ces aménagements porteront nécessairement sur la sécurité des usagers (piétons, cycles, véhicules) ainsi que sur la gestion des réseaux, en particulier des eaux pluviales.</p> <p align="center">Nous prenons bonne note de vos propositions pour ces réaménagements.</p> <p align="center">Les riverains et les usagers seront consultés le moment venu sur ce projet.</p>
	3	"Le dossier ne comporte rien sur les aménagements envisagés si ce n'est une ligne sur le montant des travaux et la participation de l'aménageur. Les riverains sont pourtant très concernés et demandeurs de précisions (et de négociations) sur ces aménagements."	
	4	<p>"La rue de la HAMONAIE est aujourd'hui empruntée au quotidien par des écoliers qui se rendent à pied ou en vélo vers leurs établissements scolaire.</p> <p>Cette voie est déjà peu sécurisée (virage dangereux, absence de trottoir, ou trottoir qui n'est pas aux normes aux abords de la gare).</p> <p>Qu'est-il prévu en terme de sécurisation durant et après les travaux, sachant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le flux de véhicule devrait passablement augmenter en direction du passage à niveau <p>Si dans le dossier il est indiqué que la rue de la HAMONAIE serait requalifiée à l'issue des travaux, la nature de cette requalification mériterait d'être précisée."</p>	
Nombre observations concernées	3		
6/ La liaison Est/Ouest			
	3	<p>"Ce raccordement doit permettre une liaison EST/ OUEST piétons/cycles. Sa réalisation avait été promise et son ouverture programmée en même temps que la suppression du PN7. Il n'en est plus question sauf à considérer que c'est cette réalisation qui est reprise sans plus de détail sur la participation de l'aménageur au titre de « liaison inter-quartier en complément ».</p> <p>Nous demandons à être associés à ces trois études et à la présentation de l'étude globale en cours sur les PN. "</p>	<p>Une liaison Est/Ouest est toujours envisagée, au titre des aménagements connexes à la ZAC, sous maîtrise d'ouvrage Ville, elle correspond effectivement à la liaison inter-quartier en complément (tableau des participations de l'aménageur). Cette liaison permettra de connecter l'Est de Betton au centre-ville et favorisera les modes de déplacements doux. La nature exacte des aménagements n'est pour le moment pas arrêtée, mais l'enveloppe de participation de l'aménageur pour la réalisation de cet ouvrage a bien été définie, conformément au montant indiqué dans le dossier de ZAC.</p> <p>Les riverains et les usagers seront consultés le moment venu sur ce projet. En ce qui concerne la future trémie, des aménagements spécifiques vélos seront bien prévus.</p>
	4	"La mise en place du passage souterrain oblige désormais les cyclistes à emprunter le passage à niveau, ce qui isole un peu plus ce secteur de BETTON du centre-ville pour qui souhaite se déplacer autrement qu'en voiture. La suppression du passage à niveau étant au stade de projet, des aménagements spécifiques vélos sont-ils prévus ?"	
Nombre observations concernées	2		
7/ Les transports en commun et liaisons douces			
	3	"Bien qu'il soit fait mention d'études ultérieures, il semble acquis que les bus STAR desservant Rennes centre ne passeront pas par le nouveau quartier. Un arrêt rue de La Hamonais semble suffisant aux yeux de nos élus !!! Aucune construction ne se trouverait à plus de 300 mètres de l'arrêt Hamonais ! "	<p>Rennes Métropole a positionné à ce jour un arrêt de bus au niveau de la rue de la Hamonais. Toutefois, un arrêt de bus au coeur du quartier reste fortement souhaité. La voie principale du quartier est d'ailleurs dimensionnée de manière à pouvoir recevoir une circulation/un arrêt bus. Cependant, suite aux premiers échanges avec Rennes Métropole, et afin de ne pas rallonger le temps de parcours bus, il est provisoirement envisagé un arrêt de bus rue de la Hamonais, au bout de la rambla, sans transiter par l'intérieur du quartier.</p>
	4	"• Il est fait mention d'un arrêt provisoire du Bus 51 à la hauteur du futur passage souterrain."	
Nombre observations concernées	2		

ANNEXE 7 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES

8/ Les équipements publics / culturels			
	4	<p><i>"L'ancien bâtiment agricole situé à l'angle de la rue de la HAMONAIE et de la Rue de la FORET sert pour le moment d'entrepôt pour les services de la Voirie. Ce terrain devait normalement servir à accueillir un équipement culturel (salle de spectacle). A l'heure où il est envisagé un déménagement du Cinéma Triskel, pourquoi ne pas envisagé sa reconstruction à ce même endroit ? Si ce n'est pas le cas, qu'est-il envisagé ?"</i></p>	<p>Les élus souhaitent voir s'implanter à cet endroit une construction à vocation mixte qui pourrait recevoir à la fois des logements, voire des bureaux ainsi qu'un équipement public culturel. La reconstruction du cinéma le Triskel fait partie des pistes à l'étude en totale collaboration avec les représentants de l'association le Triskel. Toutefois, la décision d'implanter le cinéma à cet endroit revient à l'association le Triskel. Ce dossier est en cours de réflexion sans avoir à ce jour de solution privilégiée.</p>
<i>Nombre observations concernées</i>	1		