

THEMATIQUES	N° OBS	REMARQUES / QUESTIONS / CONTRIBUTIONS	REPONSES MAIRIE
1/ La circulation, les accès et le passage à niveau			
	1	" Que l'augmentation de l'habitat mette en danger la circulation des habitants et des usagers de la gare n'est pas une chose concevable. Nous ne pouvons envisager la construction de 630 logements, d'une surface commerciale, sans penser que l'accès à ce nouveau quartier à partir du cœur de la ville ne créera des embouteillages " .	En janvier 2015, en raison notamment des enjeux liés à l'urbanisation de la Plesse, le conseil municipal a demandé l'inscription du PN7 au programme de sécurisation national (PSN), ce qui aurait pour effet de déclencher un financement de l'Etat à hauteur de 50 %.
	3	" gros trafic à venir par rapport au franchissement de la rue de Rennes et surtout de la voie ferrée " .	Les études conduites depuis près de 30 ans n'ont jamais été concluantes sur la faisabilité d'une trémie au niveau du passage actuel. Mis à part l'espace très contraint, une trémie aurait pour effet de déstructurer totalement le centre de Betton et est inenvisageable.
	4	" insuffisance de la voirie " , " la circulation devlendra impossible "	Les études conduites jusqu'à ce jour sur le site de la Hamonais (étude EGIS 2015, étude CGEDD avril 2016, étude globale de Rennes Métropole septembre 2016) démontrent que le passage à niveau de La Levée ne répond pas aux critères de dangerosité pour être inscrit au PSN. En effet, il n'est pas saturé et ne devrait pas l'être avant 2025.
	5	" l'étude pour le PN7 n'est pas crédible " " Ne peut-on pas envisager un passage (pour véhicules à moteurs) souterrain au niveau du PN7 ? "	L'étude EGIS indique que la trémie serait nécessaire pour 2025.
	6	" l'accès prévus sont relativement compliqués et dangereux " ; "il faut absolument que le problème du passage à niveau soit résolu avant de commencer le début du chantier du 2ème semestre 2017 " .	Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) préconise de réaliser rapidement les travaux d'accompagnement du passage à niveau avant d'engager des travaux de plus grande ampleur de suppression de ce même passage, cette préconisation se traduit pas des mesures d'aménagement de la voirie et des carrefours autour du PN7. Elles seront mises en oeuvre dès ce mois de septembre avec l'engagement des études liées aux travaux d'optimisation et de reprogrammation des feux du carrefour de La Levée. Ces travaux auront pour effet de rendre plus fluide et sécuriser le fonctionnement du PN7d'ici à sa fermeture définitive tout en prenant en compte les développements urbains du secteur. Cette mise en oeuvre interviendra dès la fin de l'année, début 2017 au plus tard. La mission conclut que la "dénivellation de la voirie n'est pas justifiée par des questions de sécurité ni urgente " . En conséquence, il ne peut pas être inscrit au PSN, il fait seulement partie des PN dit sensibles. Par ailleurs, il propose, lorsque la dénivellation du PN sera rendue nécessaire, un financement qui pourrait être assuré par les opérations d'urbanisme à hauteur de 20% ; la ville de Betton, la Métropole et la Région à hauteur de 60% et l'Etat à hauteur de 20%.
	7	" toute cette concentration va aggraver le problème de circulation déjà existant " . " L'implantation de plus de 600 logements a été prévue sans tenir vraiment compte des voies de circulations (l'accès) " .	L'étude globale de Rennes Métropole, quant à elle, estime que, compte tenu des précisions apportées sur la programmation des livraisons de logements sur la commune de Betton, le modèle ne conclut pas à une forte évolution du trafic au niveau du PN7 en 2025.
	8	"ce projet doit s'accompagner de projets de voiries adaptés aux besoins des habitants".	Les rues de la Hamonais, de la Forêt seront restructurées en véritables rues urbaines.
	10	" la trémie sous la voie ferrée et un accès routier suffisamment dimensionnés d'abord, l'urbanisation après " ,	La modification du PLU pour laquelle l'enquête va démarrer dans quelques jours intègre bien l'adaptation d'un emplacement réservé pour la création d'une trémie au niveau de la Hamonais.
	11	" volonté de se précipiter à produire du logements au détriment de la problématique du passage à niveau" "avec l'accroissement des traversées de ce passage le risque d'accidents s'accroît donc aussi " .	
	12	" la fermeture du passage à niveau ne devrait pas intervenir avant la réalisation du passage voitures situé plus loin que la gare (trémie)".	
	13	" le franchissement de la voie ferrée ne peut-être envisagé indépendamment de ce projet. Il ne peut que constituer une condition déterminante de sa réalisation".	
	14	" le gros point noir était le PN dont la dangerosité n'est plus à démontrer. Nous constatons particulièrement le matin et en fin de journée, des bouchons bloquants parfois la route de Rennes. L'urbanisation du secteur Est ne va faire qu'accentuer ces difficultés". "Le bon sens est de prévoir en amont, les infrastructures nécessaires pour permettre la continuation du développement de la commune dans de bonnes conditions".	
	17	" Doit-il y avoir un accident mortel pour qu'on prenne la situation du PN7 en compte ? "	
	18	" il faut que soit réglé avant le début des travaux, le devenir du passage à niveau de la levée "	
	19	" il apparaît indispensable de régler le problème de fermeture du passage à niveau avant l'urbanisation du secteur Est " .	
	20	" les échanges Est Ouest seront impossibles sans le passage au droit de la gare et la passage au nord de la gare " .	
	23	" il faut absolument un passage souterrain (tous véhicules) avant l'urbanisation".	
	24	" les infrastructures existantes de la commune sont elles calibrées pour recevoir ces flux supplémentaires " .	

	ABVV	" La prochaine modification du PLU devra non seulement entériner le passage de la trémie tous trafics sous la voie ferrée mais aussi la création d'une voie principale aux caractéristiques de voie urbaine ." " Nous attendons comme pièce essentielle du dossier d'urbanisation, les résultats de l'étude globale de circulation de Rennes Métropole et celle du CGEDD", " le passage tous trafics, sous voie ferrée, au niveau de la Hamonais, doit être financé et mis en service dès le début de l'urbanisation du secteur ".	
Nombre observations	19		
2/ Le commerce			
La localisation de la surface commerciale	3	" L'implantation d'une structure commerciale avec station-service ne va-t-elle pas à l'opposé du développement des habitats qui se situent principalement vers la Renaudais et Saint-Grégoire ?"	L'urbanisation de la commune est achevée à l'Ouest de la commune et elle se poursuit désormais à l'Est. L'apport de nouvelles populations se fera désormais à l'Est. Par ailleurs, la commune doit composer avec les documents de planification qui s'imposent à elle, dont le SCoT, le Schéma de Cohérence Territoriale. Ce dernier préconise que les surfaces commerciales doivent s'implanter en centralité urbaine et de sorte à ne pas capter les flux provenant de voies à grande circulation (RD 75 pour le cas de Betton). Le site de la Plesse est intégré pour partie en centralité urbaine (centre élargi). Le Centre ancien n'offre pas d'espace conséquent pour cette implantation ou bien, si c'est le cas, cet espace se situe en zone inondable ou en zone humide. Le site de la BUNELAIS n'est pas intégré dans une centralité urbaine ou une centralité de quartier. L'implantation d'une surface commerciale sera automatiquement refusée sur ce site qui depuis 2015, année d'entrée en vigueur du nouveau SCoT, ne peut plus recevoir de droits à construire commerciaux. Le projet de surface commerciale repose, dans un souci de compacité, sur une approche très urbaine dans le sens où il intègre des parkings en sous-sol et des logements et des parkings aux étages avec une architecture de qualité.
	6	" Une grande surface prévue parmi les habitants est-elle judicieuse ? "	
	12	" Pour la grande surface, Betton possède des terrains quasi inutilisés : la Bunelais "	
	14	" L'implantation d'une moyenne surface dans ce secteur, est-il le bon choix ?", " la recherche d'un emplacement plus central ne serait-il pas plus judicieux ?"	
L'intérêt d'une surface commerciale	5	" les commerces seront inaccessibles aux habitants des quartiers Est si le PN 7 est fermé "	L'étude PIVADIS réalisée en 2013 dans le cadre de l'élaboration du SCoT a démontré que le taux d'évasion commerciale était de 40% sur le territoire communal. En parallèle, il faut prendre conscience du fait que la population de Betton augmente de 1 à 2% par an (projection de 17 000 habitants en 2035). Même si le Carrefour Market se renforçait, il y aura un manque sur Betton.
	8	" Quel est l'intérêt réel de la construction d'une surface commerciale? "Avez-vous évalué le taux de fréquentation de cette surface ?"	
	18	" Ne serait-il pas judicieux de renforcer celle qui existe ?"	
L'impact sur les commerces existants	8	" Cela ne nuira t'il pas aux commerces existants ? "	Le projet d'implantation d'une surface commerciale alimentaire a pour objet de créer une surface de vente de 3 000 m ² de produits de détails, aucune galerie commerciale n'accompagnera ce projet. Ce parti pris par les élus est justifié par la volonté politique de ne pas déstructurer le commerce de proximité existant. L'idée est bien d'installer une offre qui soit complémentaire et non concurrente. Une réflexion va être engagée au sujet de l'impact et du devenir des commerces de la Levée. De toute façon, à ce jour tant que le PN n'est pas fermé, l'accès piétons-cycles actuel est maintenu. Au jour de sa fermeture, le relais sera pris par la liaison interquartier.
	16	" le passage à niveau sera fermé, ce qui entraînera la fermeture des commerces de la levée "	
	24	" il est à regretter qu'aucun commerce de proximité ne soit prévu "	
	ABVV	" la fermeture du PN7 posera le problème de la survie de nombreux commerces notamment si une solution n'est pas trouvée pour créer un véritable passage piétons/cycles à moins de 100 mètres "	
Nombre observations	11		
3/ L'environnement			

Le bruit	2	" Quels aménagements prévus pour que les riverains en bord de voie ferrée ne soient pas gênés par les nuisances provoquées par la mise en place d'un rond-point à hauteur de la caserne des pompiers? Des panneaux anti-bruits seront-ils installés? Si oui, entre les habitations et la voie ferrée?"	L'étude préliminaire conduite en partenariat avec SNCF explique que : " le merlon paysager situé à l'ouest en bordure des habitations, partiellement détruit pourra, si les études acoustiques le justifie, être remplacé par un écran acoustique paysager. Le projet de trémie impactera essentiellement les habitations situées rue de la Hamonais mais également les habitations situées à l'ouest de la rue du Mont Saint Michel en raison de la démolition partielle du merlon paysager. Des protections acoustiques seront vraisemblablement nécessaires pour la protection des habitations riveraines les plus proches : au nord-est de l'ouvrage d'art, les deux habitations situées à environ 12m du tracé ; à l'ouest de la déviation de la rue du Mont Saint Michel, les cinq habitations qui sont actuellement protégées par le merlon paysager ." Les nuisances sonores générées par la surface commerciale vont provenir de la circulation automobile des clients et des livraisons. Les mesures prises pour limiter la circulation automobile (notamment réduire au minimum l'impact des surfaces minérales dédiées à la circulation automobile notamment) devraient permettre de limiter ces nuisances sonores. Par ailleurs, l'autorisation administrative commerciale que l'opérateur devra solliciter avant l'ouverture du magasin encadre le projet dans sa dimension environnementale et donc sonore. Compte tenu de la proximité de ce projet de la voie rapide D 175 et de la voie ferrée, la législation exige des normes d'isolation acoustique des logements plus contraignantes. Toutefois, la bande des 100 m de la D 175 est Inconstructible et sera aménagée en parc agricole. Cette notion de parc agricole urbain reste à imaginer au fur et à mesure de la construction de la ZAC et de l'arrivée des habitants.
	6	" Pour les livraisons : obligation de déplacer des gros véhicules, donc bruit, nuisances, même la nuit, très tôt le matin? "	
	8	" Surface commerciale : quelles seront les nuisances sonores? "	
	24	" L'impact des nuisances sonores générées par la voie rapide D175 sur les futurs logements prévus dans le projet de création de la ZAC a t'il été suffisamment pris en compte? L'impact de la réverbération sonore que ces constructions risquent de générer pour les riverains a t'il été suffisamment pris en compte? "	
La biodiversité	7	" L'inventaire faune-flore semble minimisé... il y aura inévitablement la destruction de l'écosystème".	L'inventaire faunistique et floristique conclut que les enjeux de conservation du site sont très réduits, les espèces végétales présentes sont toutes des espèces communes des zones agricoles et des haies bocagères, les habitats sont des zones artificialisées, les espèces animales protégées présentes sont des espèces communes du bocage du centre de l'Ille et Vilaine, leurs habitats de reproduction sont essentiellement les haies arbustives. Les impacts potentiels sont réduits et correspondent essentiellement à la disparition de la plus grande partie des milieux semi-naturels du site. L'impact sur la biodiversité s'en trouve très réduit. Il convient de noter, en outre, que la majorité des alignements d'arbres et des haies sera préservée et confortée, ces structures constitueront des espaces verts de bords de voirie ou intégreront des espaces verts publics. Par ailleurs, une large part de la zone sera occupée par des jardins privés séparés par des haies qui apporteront une diversité végétale qui n'existe pas aujourd'hui et pourront constituer des refuges potentiels pour l'avifaune et les insectes. Il est aussi prévu d'installer des nichoirs, des gîtes artificiels à chauves-souris. Les élus ne prévoient pas de planter de bouleaux. Ils seront remplacés par des érables. Le chêne, le châtaigner, le frêne, et le hêtre ne sont en aucun cas des espèces allergisantes car elles émettent peu de pollen. De plus, ce sont des espèces endémiques présentes dans toute nos villes et campagnes. A ce stade du dossier, c'est à dire, le dossier de création, les espèces végétales envisagées ne sont pas figurées, elles sont spécifiées dans le dossier de création à titre d'exemple pour montrer l'ambiance végétale qui sera donnée au quartier.
	11	" Choix des essences d'arbres dont certaines nous sont très allergisantes comme celle du bouleau".	
	12	" L'environnement sera très dégradé "	
	18	" Ce parc habité est composé de bosquets fragmentés plantés d'essences forestières endémiques telles que du chêne, du frêne, du hêtre, du bouleau, ce sont des espèces que la santé déconseille à cause de leur effet allergique? Quel est le budget pour son implantation? Qui se chargera de son entretien? "	
	24	"La création de la ZAC ne risque-t-elle pas de remettre en cause la biodiversité locale par le bouleversement des écosystèmes existants"	

L'eau	7	<i>" Un réseau de canaux de récupération et d'infiltration des eaux de pluviales sera créé... nous espérons que ce système sera efficace et que nous ne subirons pas d'inondation".</i>	<p>Afin d'éviter les inondations, le projet de gestion des eaux pluviales dans le cadre de la viabilisation de ces terrains, vise à maximiser la surface de contact des eaux ruisselées avec le sol en place. Pour cela, le projet aura pour objectif de favoriser une gestion surfacique des eaux pluviales par la mise en œuvre de noue de transport et de régulation, par l'optimisation de la surface des zones de stockage (bassins tampons) en augmentant leur surface et minimisant ainsi la hauteur d'eau et, par l'allongement du chemin hydraulique de l'eau permettant une temporisation des écoulements et ainsi une meilleure gestion des pics hydrauliques. Les orientations d'aménagement retenues mettent en avant l'intégration de techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales (noues, canal drainants et filtrants le long des voies et cheminements internes). Ces mesures permettront de ralentir le flux évacué et de réinfiltrer des eaux pluviales. De plus, l'utilisation de matériaux perméables et le fait de limiter les surfaces bitumées (stockage sur toitures, végétalisation des toits, places de parking enherbées ...) pourront apporter un gain supplémentaire sur les volumes à stocker. Le dossier loi sur l'eau qui sera réalisé au stade du dossier de réalisation complètera utilement les éléments apportés par l'étude d'impact au stade du dossier de création, notamment par les caractéristiques constructives précises des ouvrages à mettre en œuvre (bassins de rétention et techniques alternatives) : notamment leur localisation exacte, leur dimensionnement précis et leur capacité à limiter les débits, leur entretien.</p> <p>Les fossés existants seront canalisés.</p>
	15	<i>" Quid de l'évacuation des eaux de pluie après bétonnage partiel de cette partie de la Plesse suite aux constructions ? Quelle est la solution décidée par le promoteur ? " "entretenir le fossé afin d'éviter les inondations des propriétés existantes "</i>	
	24	<i>" (...) Un bilan d'imperméabilisation et d'impact sur la biodiversité ne serait-il pas nécessaire du fait de ces modifications profondes du sous-sol ? "</i>	
L'ensoleillement et topographie	7	<i>" (...) il est important que l'alignement des maisons soit étendu afin que nous ne subissions pas un préjudice supplémentaire, notamment une modification de l'ensoleillement", "il semble que l'implantation de plus de 600 logements ait été prévue sans tenir vraiment compte de la topographie". " forte urbanisation par parcelle de terrain ".</i>	<p>Le projet est pourtant bien adapté à la topographie du site, il est ainsi projeté d'éviter tout remaniement important. Par ailleurs, le parti pris urbain et architectural repose sur un épannelage progressif de l'existant vers les macros-lots qui viendront en appui sur les grands axes paysagers favorisant ainsi l'intégration harmonieuse au tissu urbain périphérique. Une seule exception existe près du lotissement des Acacias, elle est gérée par l'intégration d'un espace vert d'une épaisseur d'une petite dizaine de mètres.</p> <p>En vue de la réalisation d'un quartier privilégiant la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale, un Cahier des Prescriptions et Recommandations pour la zone habitat sera établi. Le respect des règles qui seront édictées dans ce "guide", en complément de celles du Plan local d'Urbanisme, sera contrôlé par la délivrance d'un visa par l'architecte-conseil de la ZAC et le bureau d'étude énergie.</p>
	15	<i>" Les habitations des maisons référencées en §2 perdent toute intimité, la lumière et l'ensoleillement du fait que des maisons de plain-pied jouxteront des logements de 2 étages, situés de surcroît de façon surélevées par la pente du terrain " "Pourquoi avoir choisi le terrain qui jouxte les propriétés répertoriées ci-avant pour y construire des "macro-lots Habitat"? "quelle est la distance prévue entre la limite de notre propriété et la limite du terrain sur lequel seront construits les logements de 2 étages? "</i>	
	24	<i>" créer un guide immobilier durable".</i>	
	7	<i>" forte urbanisation par parcelle de terrain"</i>	<p>La densité retenue sur le périmètre de la future ZAC répond en terme de nombre et de destination aux objectifs du SCoT et du Programme local de l'Habitat (PLH) applicable sur le territoire métropolitain.</p> <p>Le projet se caractérise, par ailleurs, par la prédominance de structure paysagère de qualité intégrant la nouvelle urbanisation. Le parc central structurant nord-sud et le bois habité représentent 2,5 ha soit 12% de la surface de la ZAC, auxquels s'ajoutent le parc agricole de 3 ha en limite est du périmètre opérationnel de ZAC.</p> <p>Le siège d'exploitation de la Plesse est voué à disparaître, une évolution à long</p>

Le volet agricole/densité	8	" la volonté de la municipalité était de maintenir et favoriser le tissu agricole existant. Qu'en est-il des exploitations de la Plesse? Départ en retraite? Ne pouvait t'on pas envisager de conserver la moitié des terrains voire d'aider à l'installation de jeunes structures? "	terme a été envisagée avec l'exploitant, ainsi qu'un protocole d'indemnisation compensant la perte d'exploitation. Des solutions de reconstitution de l'exploitation existent. Il faut souligner que l'aménagement de la ZAC se fera en plusieurs tranches sur 10 ans environ, les parcelles seront, en conséquence, récupérées au fur et à mesure de l'avancement du chantier via la formalisation de conventions précaires.
	ABVV	" nous souhaitons la reconfiguration de la voie principale et son tracé, le positionnement des lots collectifs dont certains sont proches des habitations existantes "	Les études techniques à venir vont permettre de préciser le gabarit et le positionnement de la voirie principale. Quant au positionnement des lots collectifs, les élus ont pris le parti de réaliser des espaces verts valant zone tampon entre les habitations existantes et les immeubles collectifs nouveaux.
	18	" devenir des chemins communaux de la basse et de la haute Plesse " "idée saugrenue de créer à proximité immédiate d'une 4 voies et d'un échangeur, un parc agricole, y aménager des rues et des parkings à plusieurs niveaux qui serviraient à desservir une zone de services "	Un ancien chemin d'exploitation, présent au centre du périmètre, marquera la colonne vertébrale du projet d'aménagement. Il servira d'emprise à une voie verte composée de parcs et jardins sur laquelle piétons et cycles pourront circuler. Cette voie douce permettra de créer une liaison entre le nord et le sud de la ZAC. Le chemin en rive Est de la ZAC sera rétabli. Le parc agricole a pour effet de créer une zone tampon permettant de limiter les nuisances liées aux Infrastructures sonores sur les logements. Cette notion de parc agricole urbain reste à imaginer au fur et à mesure de la construction de la ZAC et de l'arrivée des habitants.
La phase chantier	24	" Préciser les dispositions et engagements du maître d'ouvrage pour la phase de travaux, d'évaluer en conséquence les impacts des travaux et de faire figurer ces éléments dans l'étude d'impact actualisée à soumettre à l'AE préalablement à la réalisation de la ZAC "	La commune prend l'engagement de compléter l'étude d'impact sur ce sujet au stade du dossier de réalisation. Toutefois, au sein de cette étude d'impact, l'analyse des effets du projet sur son environnement traite pour chaque thématique de la phase travaux et de ses répercussions sur le site et des mesures prises pour les éviter ou les limiter.
Nombre observations		24	
4/ Les équipements publics			
	18	" magasin Mellet, que sera-t-il élaboré à cet endroit "	Le projet d'équipement culturel marqué par le PLU approuvé en 2011 est toujours d'actualité sur le moyen terme. Par ailleurs, la procédure de modification en cours prévoit d'élargir cette vocation en y permettant en plus du logements et des bureaux. Le projet de pôle d'échange multimodal à terme devrait permettre de répondre à cette demande de stationnement toujours plus importante. Une réflexion peut être engagée sur l'aménagement du local deux roues demandé.
	21	" Je m'inquiète du stationnement pour les usagers de la gare qui sont plus nombreux chaque année " "aménager un local 2 roues à accès contrôlé ou réserver des parkings aux usagers "	
	24	" il est à regretter qu'aucun équipement public ne soit prévu dans le cadre de cette ZAC "	

	ABVV	" Nous demandons que soit vérifiée la capacité des écoles Hays Renaud à accueillir la nouvelle population".	<p>Il est prévu, en partie Est de la commune, hors ZAC certes, un équipement culturel. Il est estimé que les équipements sportifs et scolaires pour partie récemment rénovés sont suffisamment dimensionnés. Une salle de sport est programmée à l'horizon 2019 sur le territoire communal. A minima, une extension du groupe scolaire par la création d'1 ou 2 classes est techniquement réalisable sur site.</p> <p>L'analyse faite dans le cadre de l'étude d'impact (page 120) démontre que, concernant l'école maternelle, l'effectif supplémentaire maximale atteint pour une année scolaire est de 16 élèves (à compter de la tranche 3) ; et pour l'école élémentaire, il est de 79 élèves. L'analyse est basée sur une livraison annuelle des tranches. Il est tout à fait possible de jouer sur le rythme de livraisons afin d'atténuer les effets des livraisons sur les effectifs scolaires. Par ailleurs, lors des toutes premières livraisons sur la Plesse escomptées au mieux fin 2019, la quasi-totalité de l'opération sur la Forge sera livrée (soit 219 logements sur les phases 1 et 2). Les données sur la phase 3 sont trop aléatoires pour établir des projections. Il faut noter que la carte scolaire pourra évoluer afin d'orienter les élèves vers les groupes scolaires des Omblais ou des Mézières.</p>
Nombre observations		4	
5/ La requalification des voies périphériques			
	2	" Quel aménagement prévu pour le feu au bout de la rue de la Hamonais. Est-il possible d'installer au bout de la rue de la Hamonais une 3ème voie permettant aux véhicules de tourner vers la Hays Renaud lorsqu'un train passe ? "	<p>Les premières études démontrent que les feux à l'extrémité de la rue de la Hamonais seraient maintenus mais déplacés, les réflexions se poursuivent. Une étude particulière liée à la restructuration de la rue de la Hamonais va être conduite très prochainement pour l'aménager en véritable voie urbaine (paysage et déplacements doux) dans son emprise existante. Cette étude est d'autant plus indispensable que cette voirie sera le support des transports en commun.</p> <p>Des aménagements pourront être réalisés sur les rues des Chataigniers et des Marronniers pour limiter le transit, éventuellement complétés par une nouvelle voirie située plus à l'Est à proximité de la déviation, en adéquation avec l'urbanisation.</p>
	4 et 6	" la rue de la Hamonais est très étroite "	
	8	"Y aura-t-il un dégagement à gauche vers la rue de la Hays Renaud ? la voirie dans l'actuelle zone du projet est soit déjà dangereuse pour les piétons et vélos soit déjà à saturation aux heures de pointe pour les voitures. Quelles solutions sont envisagées ? Agrandissement de la rue de la Hamonais ? Piste cyclable ? Trottoirs ?"	
	16	" dans un futur proche, il est permis de s'interroger au sujet des gros problèmes de circulation à l'Est de Betton, avec une population grandissante de plus de 1500 habitants à la Plesse et la Chauffeterie. La rue des châtaigniers et la rue des Marronniers seront saturées à cause des allées et venues vers l'école, également venant du futur lotissement du Vivier Louis ainsi que les allées et venues vers la surface commerciale et vers les commerces de la Bunelais lorsque la route sera ouverte. "Il est impératif de prévoir une route traversante à l'Est, en passant derrière le quartier de "Ruisseau" pour arriver vers les habitations et la surface commerciale de la Plesse-Chauffeterie".	
	ABVV	" les rues des Chataigniers et de la Raimbauderie ne sont pas d'une largeur suffisante pour supporter le trafic de transit, mesures d'accompagnements" " Redimensionnement de la rue de la Hamonais qui pose problème : nécessité de présenter en détail le projet pour s'assurer de sa nécessité et de sa faisabilité dans le périmètre existant "	
Nombre observations		6	
6/ La liaison Est/Ouest			
	5	"Si ce PN est fermé, Betton sera encore plus coupé en 2, entraînant une ghéttoïsation de la Hays Renaud/Raimbauderie".	

	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="470 124 555 247">9</td> <td data-bbox="555 124 1294 247"><i>"Il ne me semble pas raisonnable d'engager l'urbanisation de ce secteur sans avoir au préalable établi un projet de voirie permettant d'assurer la continuité de la circulation entre le secteur Est et le secteur Ouest de Betton". "Ce projet ne me paraît pas à même d'assurer une circulation efficace entre le centre de Betton et la D175.</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 247 555 295">10</td> <td data-bbox="555 247 1294 295"><i>"La Ville sera-t-elle coupée en deux? "</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 295 555 335">12</td> <td data-bbox="555 295 1294 335"><i>"Enfermement du lotissement de la Hoya Renaud"</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 335 555 414">17</td> <td data-bbox="555 335 1294 414"><i>Il faut de plus conserver le passage « piétons+cycles+personnes en fauteuil » à l'endroit du PN7. On avait provisionné lors de l'achat de notre maison pour la construction d'un passage</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 414 555 470">ABVV</td> <td data-bbox="555 414 1294 470"><i>faisabilité de la traversée piétonne et cycles pour rejoindre l'ouest et les commerces de proximité ?</i></td> </tr> </table>	9	<i>"Il ne me semble pas raisonnable d'engager l'urbanisation de ce secteur sans avoir au préalable établi un projet de voirie permettant d'assurer la continuité de la circulation entre le secteur Est et le secteur Ouest de Betton". "Ce projet ne me paraît pas à même d'assurer une circulation efficace entre le centre de Betton et la D175.</i>	10	<i>"La Ville sera-t-elle coupée en deux? "</i>	12	<i>"Enfermement du lotissement de la Hoya Renaud"</i>	17	<i>Il faut de plus conserver le passage « piétons+cycles+personnes en fauteuil » à l'endroit du PN7. On avait provisionné lors de l'achat de notre maison pour la construction d'un passage</i>	ABVV	<i>faisabilité de la traversée piétonne et cycles pour rejoindre l'ouest et les commerces de proximité ?</i>	<p>Si le PN 7 est fermé, cela signifie que la nouvelle trémie projetée Hamonais est mise en service. La continuité automobile en Est-Ouest, bien que rallongée, se fera par cet axe. Le projet de trémie est dimensionné de sorte à recevoir le passage de tous véhicules.</p> <p>De plus, SNCF RESEAU va prochainement démarrer ses travaux de passage souterrain en gare de Betton. A la fermeture du PN7, la commune de Betton engagera les travaux afin de faire évoluer ce passage en liaison interquartier Est-Ouest. Des échanges ont déjà eu lieu avec SNCF RESEAU pour prendre les mesures conservatoires nécessaires à ces travaux (cf délibération en date du 6 juillet 2016 relative à la convention de financement de ces études et travaux complémentaires . Dans l'attente, les piétons-cycles peuvent toujours continuer de franchir le PN7.</p>
9	<i>"Il ne me semble pas raisonnable d'engager l'urbanisation de ce secteur sans avoir au préalable établi un projet de voirie permettant d'assurer la continuité de la circulation entre le secteur Est et le secteur Ouest de Betton". "Ce projet ne me paraît pas à même d'assurer une circulation efficace entre le centre de Betton et la D175.</i>											
10	<i>"La Ville sera-t-elle coupée en deux? "</i>											
12	<i>"Enfermement du lotissement de la Hoya Renaud"</i>											
17	<i>Il faut de plus conserver le passage « piétons+cycles+personnes en fauteuil » à l'endroit du PN7. On avait provisionné lors de l'achat de notre maison pour la construction d'un passage</i>											
ABVV	<i>faisabilité de la traversée piétonne et cycles pour rejoindre l'ouest et les commerces de proximité ?</i>											
Nombre observations	6											
7/ Les transports en commun et liaisons douces												
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="470 526 555 558">10</td> <td data-bbox="555 526 1294 558"><i>" Quid des bus ?"; "Quid des pistes cyclables ? "</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="470 558 555 957">ABVV</td> <td data-bbox="555 558 1294 957"><i>" Nous demandons que le passage du bus soit prévu par la nouvelle voie à créer prévue au PLU de 2011 - pour desservir correctement le nouveau quartier mais aussi les habitations situées au ruisseau et à l'Est de la hoya Renaud"</i></td> </tr> </table>	10	<i>" Quid des bus ?"; "Quid des pistes cyclables ? "</i>	ABVV	<i>" Nous demandons que le passage du bus soit prévu par la nouvelle voie à créer prévue au PLU de 2011 - pour desservir correctement le nouveau quartier mais aussi les habitations situées au ruisseau et à l'Est de la hoya Renaud"</i>	<p>Un des objectifs généraux définis par la Ville pour l'aménagement de ce secteur est de desservir la zone par le réseau de transport en commun (cf délibération en date du 21 mai 2014 relative au lancement d'une procédure de création de la ZAC). Le plan de composition du projet est organisé autour d'un réseau de venelles à usage piétons-cycles permettant ainsi d'assurer une perméabilité Est-Ouest et le lien avec les quartiers existants. L'opération d'urbanisation de la Plesse ne peut pas se concevoir sans une desserte de bus. Il est prévu dans un premier temps de réaliser un arrêt de bus provisoire au rond-point d'entrée de ville et dans un second temps, d'établir un arrêt définitif par la rue de la Hamonais au niveau de la future trémie. Le projet de trémie est dimensionné de sorte à recevoir le passage des transports en commun. Au sein de la future ZAC, la voirie primaire inter-quartier sera dimensionnée de sorte de recevoir le passage des transports en commun. L'adaptation de la ligne se fera au fur et à mesure du développement de la ZAC.</p>						
10	<i>" Quid des bus ?"; "Quid des pistes cyclables ? "</i>											
ABVV	<i>" Nous demandons que le passage du bus soit prévu par la nouvelle voie à créer prévue au PLU de 2011 - pour desservir correctement le nouveau quartier mais aussi les habitations situées au ruisseau et à l'Est de la hoya Renaud"</i>											
Nombre observations	2											

