

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC au titre du code de l'urbanisme (L-103-2)

CONCERNANT LA RÉALISATION D'UNE VOIE D'ENTRECROISEMENT SUR LA ROCADE DE RENNES ENTRE LA PORTE DE BREQUIGNY ET LA PORTE DE NANTES

30 mars 2022 – 30 avril 2022

Le projet consiste à modifier les emprises existantes de la RN136 (rocade de Rennes) par l'aménagement d'une voie d'entrecroisement (VE) en sens extérieur entre la porte de Bréquigny et la porte de Nantes sur un linéaire de 800m (PR début 09+538D à PR fin 10+310G)

L'objectif du projet est triple :

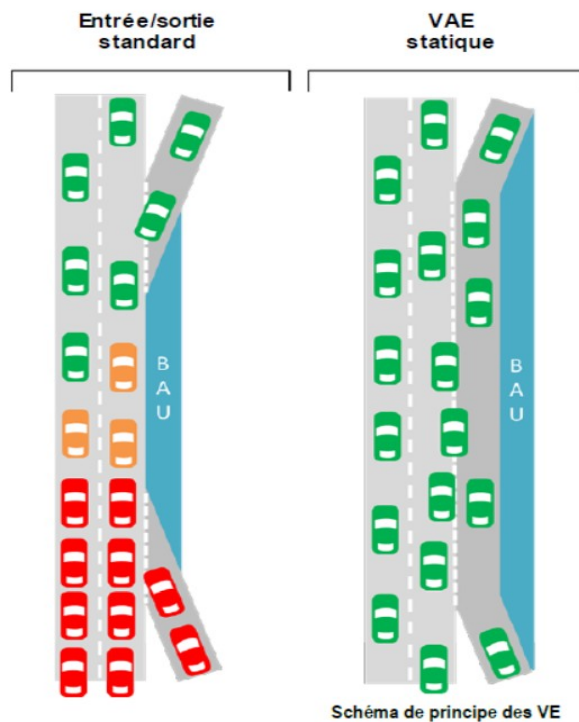
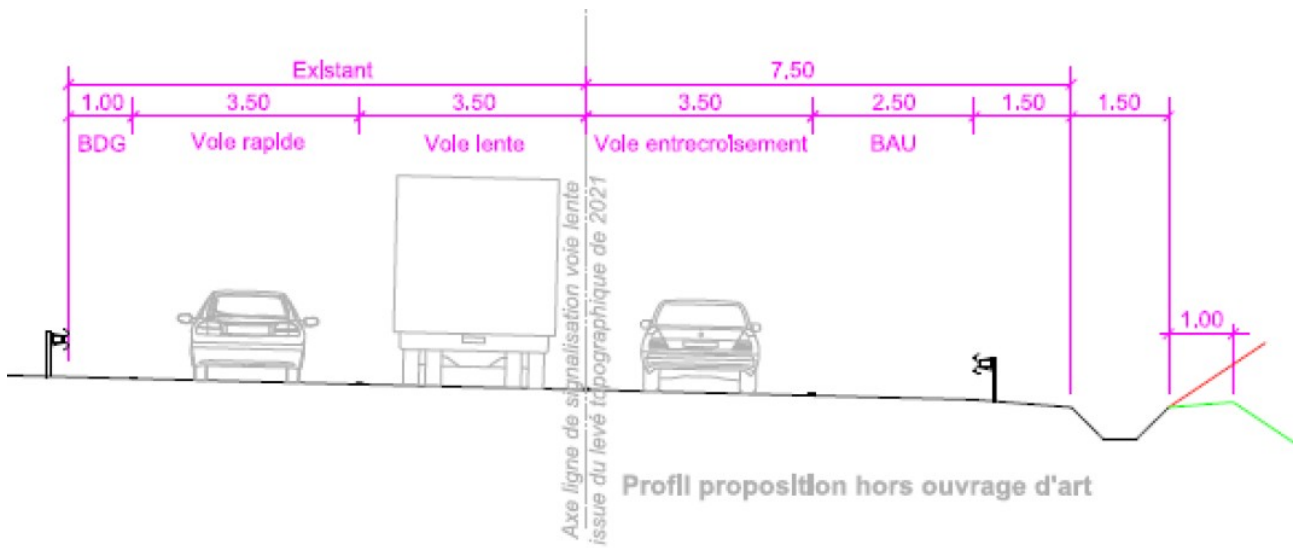
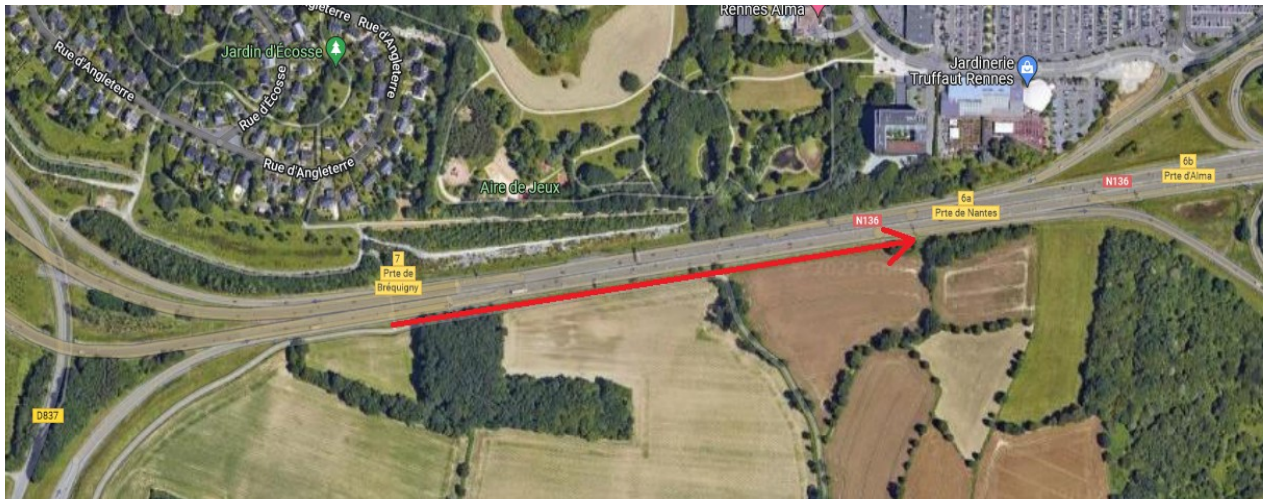
- améliorer la sécurité routière sur ces secteurs : les risques de collision lors des remontées de files en queue de bouchon sont fréquents, car ils peuvent surprendre les usagers de la route. Ces risques sont plus importants sur les grands axes (2x2 voies) compte tenu des vitesses pratiquées. Ces secteurs sont particulièrement accidentogènes ;

- réduire le risque de congestion et de ralentissement sur la rocade et sur les voies d'insertion ;

- améliorer les conditions de mobilité sur l'agglomération et réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé humaine.

Le projet prévoit en outre la mise aux normes de l'assainissement routier dans le secteur considéré (dispositifs de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel).

L'opération, dont le coût total est estimé à 2,27 M€ TTC, est cofinancé par l'État (60%), la Région (24%), le Département (8%) et la Métropole de Rennes (8%).



Le cadre juridique de la concertation :

La concertation préalable a été réalisée au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, en raison du coût prévisionnel de l'opération (supérieur à 1,9 M€) et de sa situation en zone urbanisée.

Elle avait pour objectif d'associer le public à l'élaboration du projet à l'échelle locale.

Le projet étant situé dans une zone compatible avec des travaux routiers selon le PLU de la commune, le projet ne requiert pas une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (MECDU).

Le calendrier et les modalités de la concertation :

La concertation s'est déroulée sur 30 jours à compter du 30/03/2022 avec une diffusion d'un plan et d'un document synthétique explicitant le projet et ses enjeux sur les supports suivants :

- site internet de la DIR OUEST : <https://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/concertation-prealable-au-public-rocade-de-rennes-a1592.html>,
- site internet de Rennes Métropole,
- registre à l'Hotel de Rennes Métropole.
- affichage sur panneau à message variable (PMV) de la rocade de Rennes.

Le public a été invité à formaliser ses avis, en mentionnant ses coordonnées complètes, soit :

- par courrier (adresse du siège de la DIR OUEST mentionné),
- par e-mail (pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr),
- par écrit sur un registre dédié mis à disposition par Rennes Métropole pendant toute la durée de la concertation.

Avis reçus et réponses du maître d'ouvrage :

<p><u>Avis N°1 :</u></p> <p>P. Laurent.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u></p> <p>« Enfin ! Oui pour ce projet.! Qui va permettre de fluidifier le trafic [...] et va permettre une augmentation ponctuelle de la capacité. Qu'est ce que cela veut dire? Que les 800m créés ne seront pas accessibles tout le temps? Gestion par des feux? Si c'est le cas, c'est une catastrophe! Cela sera encore une demi mesure de plus! Donnez nous les moyens de la fluidite et ayez une vision long terme!</p> <p>»</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> La voie d'entrecroisement sera accessible en continu, la gestion du trafic par feux de signalisation n'est pas prévue pour ce projet. Ce projet n'a pas vocation à augmenter la capacité de trafic de la rocade, mais permettra de décongestionner et sécuriser le trafic aux heures de pointe.</p>	

<p><u>Avis N°2 :</u></p> <p>M. Thierry</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u></p> <p>« <i>Empruntant quotidiennement la rocade rennaise de par mon activité, je trouve que cette idée paraît intéressante sur le principe, en revanche son application est délicate. En effet ce système existe déjà entre la route de Lorient et Cleunay et je trouve ce secteur assez dangereux à la pratique car il faut une vigilance redoublée par rapport aux autres usagers pour effectuer les changements de file sur ce tronçon. Compte tenu du niveau moyen de conduite qui n'a pas tendance à s'améliorer, Je crains que ce système soit accidentogène. Peut-être aussi que l'aménagement entre la route de Lorient et Cleunay est trop court pour permettre une anticipation des manoeuvres et qu'un aménagement similaire plus long permettra davantage de sécurité ? »</i></p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u></p> <p>Disposer de voies d'entrecroisement correctement dimensionnées permettra de faciliter les insertions et aura pour effet de réduire la congestion de l'infrastructure sur ce secteur de la rocade. Nous estimons que le projet permettra d'améliorer la sécurité routière en fluidifiant la circulation sur ce secteur.</p> <p>La voie d'entrecroisement prévue entre la porte de Brequigny et la porte de Nantes aura une longueur supérieure à 800m, elle permettra aux usagers d'anticiper leurs manoeuvres et d'effectuer leur changement de voie dans de bonnes conditions de sécurité.</p>	

<p><u>Avis N°3 :</u></p> <p>V. Thierry</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u></p> <p>« Je suis opposé à cette proposition. [.] Il ya bien un problème de bouchons entre les portes de Bréquigny et d'Alma.Mais [.] cela va juste décaler le problème plus loin [..], cela va juste inciter plus de gens à rebasculer vers la voiture [..] polluante [..] et climatocide (CO2). A mon sens, si problème il y a au niveau de la porte d'Alma, c'est plus le fait que la voie d'insertion soit partagée avec la voie de sortie vers le Blosne, ce qui provoque un croisement de flux contradictoires entre un flux qui accélère et un flux qui ralentit[.] les voitures qui sortent ne sont pas prioritaires pour forcer le passage en changeant de file à droite.</p> <p>Un autre problème avec le projet proposé est qu'il prévoit d'élargir la chaussée de 3.5m, tout en conservant une BAU et de plus en créant de nouveaux bassins.</p> <p>Je vois difficilement comment celà est faisable[.] Il y en a en effet une piste cyclable [..] qui est condamnée [..] qui est une liaison principale dans le schéma directeur vélo de Rennes Métropole Si travaux il devrait y avoir, à mon sens il faudrait plutôt agrandir le tunnel sous la rocade qui ne permet pas de se croiser plutôt que de réaliser une infrastructure qui ne va aboutir qu'à inciter encore plus à l'autosolisme et donc plus de congestion au final à moyen terme »</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u></p> <p>Nous estimons que l'amélioration des conditions de circulation aux heures de pointe sur ce secteur ne générera pas d'augmentations de trafic par ailleurs. Le projet permet d'améliorer ponctuellement la fluidité du trafic sur la rocade. La capacité de la rocade n'est pas augmentée significativement donc le projet n'induit pas de report modal vers la route. Il améliore les conditions de circulation sur 800m sur la rocade de Rennes sans pour autant entrer en concurrence avec d'autres modes de déplacements qui sont complémentaires au mode routier et également nécessaires pour accompagner l'augmentation des déplacements sur la métropole rennaise. La fluidification des trafics va avoir pour effet la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, comme précisé dans le guide du cerema de 2018 <i>Évaluation des impacts des projets de gestion du trafic sur la qualité de l'air</i> « Un écoulement du trafic en accordéon contribue non seulement à augmenter les émissions des véhicules, car il combine des vitesses moyennes faibles et des phases d'accélération dues aux nombreux redémarrages, mais aussi la consommation de carburant (augmentation du temps passé sur le réseau pour effectuer une distance donnée par rapport à une situation non congestionnée). »</p> <p>La voie cyclable qui longe le projet sera intégralement préservée.</p>	

<p><u>Avis N°4 :</u> Patrick R.</p>	<p><u>Re transcription (message complet en annexe) :</u> « Avis en lien direct avec le projet d'aménagement d'une voie d'entrecroisement (VE) en sens extérieur entre la porte de Bréquigny et la porte de Nantes sur un linéaire de 800m : Le même aménagement sur la rocade intérieur de la porte de Nantes à la porte de Bréquigny sur une longueur de 300 mètres apporterait un avantage en terme de sécurité car l'insertion des véhicules en provenance du centre Alma génère de forts ralentissements par à coups avec des répercussions avenue Henri Fréville. . »</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> Nous prenons note de l'intérêt que vous portez aux voies d'entrecroisement pour ce qui concerne la sécurité. L'aménagement d'une VE sur la rocade intérieure n'est pas planifié dans ce secteur pour l'instant ; de plus une distance de 300m pour une voie d'entrecroisement est jugée un peu trop courte pour permettre aux usagers d'effectuer leurs manœuvres de changement de voie dans de bonnes conditions.</p>	

<p><u>Avis N°5 :</u> Arsène C.</p>	<p><u>Re transcription (message complet en annexe) :</u> « Je suis favorable au projet de VE porte de Brequigny porte de Nantes . »</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> /</p>	

Conclusions du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation :

Les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour assurer une bonne visibilité de la concertation ont permis d'assurer des conditions appropriées pour ce qui concerne la participation et l'expression des citoyens.

5 avis ont été émis :

- Favorables : 3
- Réservés : 1
- Défavorables : 1

La majorité des participants soutiennent l'objectif de réduction de la congestion porté par le projet.

Une minorité des participants est opposée au projet en avançant des considérations de protection du climat et de développement de conditions plus favorables aux mobilités alternatives. Le maître d'ouvrage de l'opération considère que son projet de création de voies d'entrecroisement n'est pas en opposition à ces considérations et que la limitation de la congestion contribue à diminuer les

risques d'accidents et les niveaux de pollutions routières, au bénéfice des usagers et des riverains.

La concertation continue avec la collectivité de Rennes Métropole se poursuivra pendant l'évaluation environnementale et au-delà, au travers de points fréquents sur l'opération.

Pour rappel, la suite des phases d'études et de procédures :

- Évaluation environnementale en cours, jusqu'à mi-2023.
- Enquête publique au titre des L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à l'enquête publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et au titre des articles L. 181-9 et suivants.
- déclaration de projet et arrêté d'autorisation environnementale (le cas échéant) pris par le préfet.
- Etudes de conception détaillée en 2022 et passation des contrats de travaux en 2023.
- Réalisation des travaux en 2023 – 2024.

Les données relatives à la biodiversité seront également déposées sur le site <https://depot-legal-biodiversite.naturefrance.fr> entre l'instruction de l'évaluation environnementale et son autorisation.

N.B. : Ce bilan est réalisé par la DIR OUEST et est disponible sur les mêmes supports que ceux de la concertation.

=====

ANNEXE

Contributions :

1) P. Laurent :

De > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement Brequigny - Nantes** »

Pour pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr ★

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonsoir

Enfin !

Oui pour ce projet.! Qui va permettre de fluidifier le trafic.

Pour contre, il est noté que la projet va permettre une augmentation ponctuelle de la capacité.
Qu'est ce que cela veut dire?
Que les 800m créés ne seront pas accessibles tout le temps?
Gestion par des feux?
Si c'est le cas, c'est une catastrophe!
Cela sera encore une demi mesure de plus!

Donnez nous les moyens de la fluidite et ayez une vision long terme!

2) M. Thierry (« info ») :

De > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement Brequigny - Nantes** 02/04/2022 à 15:18

Pour pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr ☆

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour,

Empruntant quotidiennement la rocade rennaise de par mon activité, je trouve que cette idée paraît intéressante sur le principe, en revanche son application est délicate. En effet ce système existe déjà entre la route de Lorient et Cleunay et je trouve ce secteur assez dangereux à la pratique car il faut une vigilance redoublée par rapport aux autres usagers pour effectuer les changements de file sur ce tronçon. Compte tenu du niveau moyen de conduite qui n'a pas tendance à s'améliorer, Je crains que ce système soit accidentogène. Peut-être aussi que l'aménagement entre la route de Lorient et Cleunay est trop court pour permettre une anticipation des manoeuvres et qu'un aménagement similaire plus long permettra davantage de sécurité ?

--
Cordialement.

3) V. Thierry :

De > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement Brequigny - Nantes** 05/04/2022 à 15:48

Pour pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr ☆

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour

Je suis opposé à cette proposition.
La rocade est elle est chargée aux heures de pointe.
Mais c'était déjà le cas en 2010.
Il n'y a donc rien de changé en 12 ans !
Il y a bien un problème de bouchons entre les portes de Bréquigny et d'Alma.
Mais je ne pense pas que une 3e voie de facto sur créer 800m va solutionner le problème plus que quelques mois.
Pour moi cela ne va rien solutionner: cela va juste décaler le problème plus loin sur la rocade sud et est et/ou faire un appel d'air: si jamais cela route mieux, cela va juste inciter plus de gens à rebasculer vers la voiture et on sera revenu au point de départ, à part que l'on aura dépensé de l'argent pour rien en faveur d'une solution de mobilité qui est à la polluante pour notre santé (NOx, PM10, PM2.5, ...) et climatocide (CO2).

A mon sens, si problème il y a au niveau de la porte d'Alma, c'est plus le fait que la voie d'insertion soit pagagée avec la voie de sortie vers le Blossne, ce qui provoque un croisement de flux contradictoires entre un flux qui accélère et un flux qui ralentit, sans que chacun n'est une priorité claire sur l'autre.
Je parle de cet endroit-là précisément: sortie vers le Blossne vs flux en provenance de Rennes qui veut prendre la rocade vers l'est <https://www.google.fr/maps/@48.080439,-1.6760683,3a,75y,136.31h,79.79t/data=!3m6!1e1!3m4!1sEJ9vQaX4lNbdQnr08UJ9w!2e0!7i16384!8i8192?hl=fr>
Les voitures qui veulent s'insérer doivent céder la priorité mais les voitures qui sortent ne sont pas prioritaires pour forcer le passage en changeant de file à droite.

Un autre problème avec le projet proposé est qu'il prévoit d'élargir la chaussée de 3.5m, tout en conservant une BAU et de plus en créant de nouveaux bassins.

Je vois difficilement comment cela est faisable.
Au sud de la rocade (à droite de la rocade extérieure), le terrain est déjà occupé !
Il y en a en effet une piste cyclable qui passe sous la rocade avant de rejoindre soit le Réseau Express Vélo en remontant vers la piscine de Bréquigny soit le vélo-tour de Rennes vers l'est (Alma) ou l'ouest (vers Cleunay). Il s'agit de la rocade cyclable de Rennes.

Si je reporte la distance de 800m indiqué dans le document PDF, c'est en fait quasiment toute la piste cyclable entre Rennes et Chartres qui est condamnée (du moins toute la portion qui longe la rocade) ! Or c'est une liaison principale dans le schéma directeur vélo de Rennes Métropole
Cf https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/schema-velo-rennes-metropole-2018_327567#12/48.0803/-1.6649 et https://data.rennesmetropole.fr/explore/dataset/sd_velo_fti_2018/information/

D'ailleurs si travaux il devrait y avoir, à mon sens il faudrait plutôt agrandir le tunnel sous la rocade qui ne permet pas de se croiser plutôt que de réaliser une infrastructure qui ne va aboutir qu'à inciter encore plus à l'autosolisme et donc plus de congestion au final à moyen terme...
Cdt

4) Patrick R. :

De > ☆

Sujet **concertation préalable RN 136 porte de Bréquigny porte de Nantes** 08/04/2022 à 19:38

Pour pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr <pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr> ☆

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Avis en lien direct avec le projet d'aménagement d'une voie d'entrecroisement (VE) en sens extérieur entre la porte de Bréquigny et la porte de Nantes sur un linéaire de 800m

Le même aménagement sur la rocade intérieur de la porte de Nantes à la porte de Bréquigny sur une longueur de 300 mètres apporterait un avantage en terme de sécurité car l'insertion des véhicules en provenance du centre Alma génère de forts ralentissements par à coups avec des répercussions avenue Henri Fréville.

5) Arsène C. :

De > ☆

Sujet « Concertation du public Voies d'Entrecroisement Brequigny - Nantes » 11/04/2022 à 16:05

Pour pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr ★

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour,
Je suis favorable au projet de VE porte de Brequigny porte de Nantes .
Cordialement

Registre Rennes Métropole (aucun avis n'a été émis sur les registres mis à disposition du public à l'Hôtel de la métropole) :

