

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

### **Concernant l'aménagement d'une voie d'entrecroisement sur la rocade de Rennes (RN136) entre l'échangeur de Villejean- Pont Lagot et la porte de Beauregard.**

30 mars 2022 – 30 avril 2022

Le projet consiste à modifier les emprises existantes de la RN136 par l'aménagement d'une voie d'entrecroisement en sens intérieur entre l'échangeur de Villejean-Pont Lagot et la porte de Beauregard sur un linéaire de 1300m (PR début 16+919D à PR fin 18+160D)

L'objectif du projet est triple :

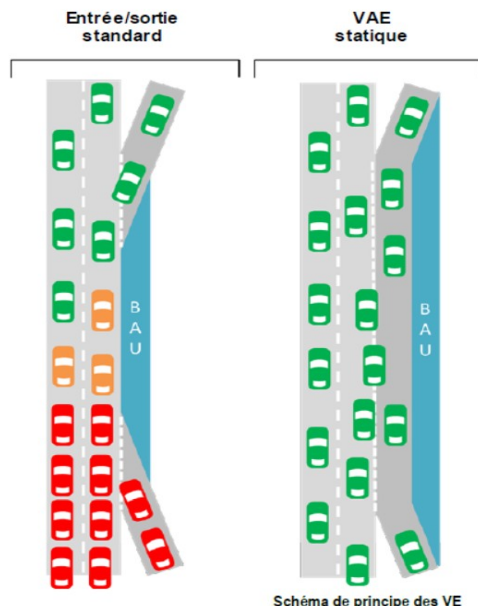
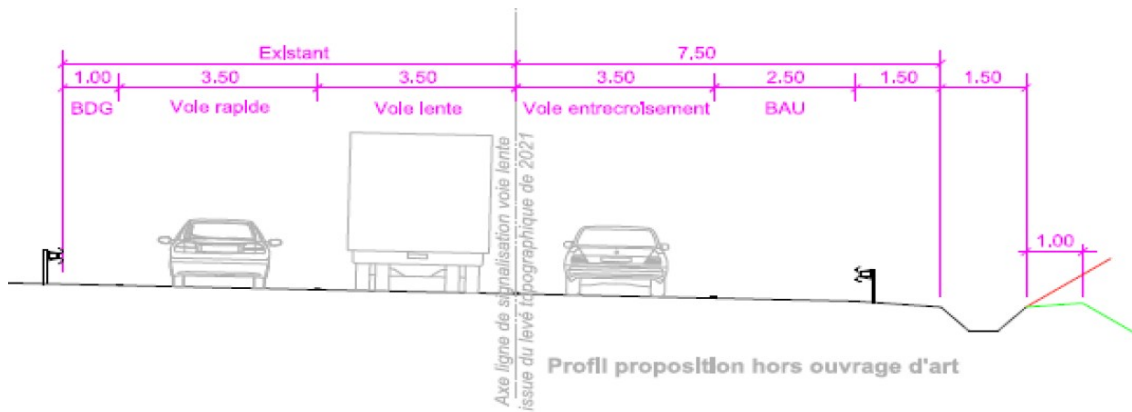
- améliorer la sécurité routière sur ces secteurs : les risques de collision lors des remontées de files en queue de bouchon sont fréquents, car ils peuvent surprendre les usagers de la route. Ces risques sont plus importants sur les grands axes (2x2 voies) compte tenu des vitesses pratiquées. Ces secteurs 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 3,4 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,
- site internet de Rennes Métropole,
- registre à l'Hôtel 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](mailto: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 :

<u>Avis N°1 :</u> P. Laurent.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Enfin ! Oui pour ce projet ! Par contre pourquoi une augmentation que ponctuelle de la capacité ??? C'est tout le temps que l'on en a besoin !!! On parle de 1km300! Pour une fois donnez nous les moyens de la sécurité et de la rapidité des transports ! »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> La voie d'entrecroisement sera opérationnelle en continu. Le projet de voie d'entrecroisement a effectivement une portée localisée sur un tronçon de la rocade et n'a pas vocation à régler l'ensemble des points de congestion de la rocade. Une augmentation significative de la capacité de la rocade n'est pas du tout à l'ordre du jour car cela contribuerait à créer un appel d'air susceptible de générer un trafic supplémentaire ce qui est contraire aux objectifs de la DIRO et de la métropole.	

<u>Avis N°2 :</u> Emmanuel dS	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je souhaite vous informer que je suis très favorable au projet mentionné en objet, car ce projet fluidifiera considérablement la circulation sur ces portions de rocade »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage:/</u>	

<u>Avis N°3 :</u> Damien G.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je reviens vers vous concernant la voie d'entrecroisement [..]. Les Bouchons sont un enfer. Alors agrandissez la rocade, ajoutez des routes faites ce que vous voulez mais régler ça ! »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage:/</u> Le projet de voie d'entrecroisement a une portée localisée sur un tronçon de la rocade et n'a pas vocation à régler l'ensemble des points de congestion de la rocade. Une augmentation significative de la capacité de la rocade n'est pas du tout à l'ordre du jour car cela contribuerait à créer un appel d'air susceptible de générer un trafic supplémentaire ce qui est contraire aux objectifs de la DIRO et de la métropole. La politique de l'État et de la métropole de Rennes consiste également à favoriser le report sur des modes de transports alternatifs à la voiture (transport en commun, vélo, ...) pour les trajets courts.	

<u>Avis N°4 :</u> Sirex.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je demanderai juste à savoir si la voie d'entrecroisement ira bien jusqu'à la sortie de la porte de
-----------------------------	---

	<p><i>saint malo qui est juste après, pour avoir une voie dédiée permettant la circulation aux deux sorties qui sont très proches!</i></p> <p><i>Sinon, totalement pour cette voie d'entrecroisement.</i></p> <p>»</p>
--	--

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement d'une voie d'entrecroisement allant jusqu'à la sortie St-Malo n'est pas prévu dans le cadre de ce projet. La signalisation verticale sera étudiée pour prendre en compte la proximité des deux sorties successives.

<p><u>Avis N°5 :</u></p> <p>MyKimy.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u></p> <p>« néant »</p>
---	--

Réponse du Maître d'Ouvrage : message vierge

<p><u>Avis N°6 :</u></p> <p>MRub.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u></p> <p>« [...]De tels travaux ont été mis en œuvre ces dernières années. Une fois terminés, ils ont grandement amélioré la situation... Pendant environ 6 mois.. depuis les conditions de circulation sont revenues à leur niveau d'avant les travaux. La cause ( connue, étudiée et prouvée scientifiquement) : le trafic induit (<a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit">https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit</a>).. Je pense donc que les 3.4 millions nécessaires seraient beaucoup plus utiles pour améliorer et accélérer le déploiement des solutions vélos, crédibles même en première voire 2 ème couronne si on s'en donne les moyens ( voies séparées du trafic motorisé, aide pour l'acquisition d'un vélo électrique) et qui, couplées au développement du transport en commun, et a une incitation très forte pour le covoiturage ( ras le bol de gens seuls dans leur grosse voiture) sont seules a même de réduire le trafic sur la rocade. Ne me rétorquez pas que je suis hors sujet, je voudrais juste que l'argent de mes impôts soit investi dans quelque chose d'utile, plutôt que de s'attacher à des dogmes anciens qui ont montré leur inefficacité, démontrée scientifiquement.»</p>
---------------------------------------	---

Réponse du Maître d'Ouvrage : Les solutions proposées par cette contribution seront intéressantes à approfondir dans une réflexion plus large sur les mobilités à l'échelle de l'agglomération rennaise. Il s'agit de solutions complémentaires au projet de voie d'entrecroisement, cette dernière n'est pas incompatible avec le développement d'infrastructures pour vélos et transports en commun (ex : nouvelle ligne de métro, création de VRTC qui ont vocation à être utilisées un jour par les co-voitureurs). Nous rappelons que les voies d'entrecroisement ont pour principal objet de

réduire l'accidentologie et la congestion ponctuelle du trafic génératrice de pollution. 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 1300m 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 *Évaluation des impacts des projets de gestion du trafic sur la qualité de l'air* « 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). »

Avis N°7 :

FxJ.

Retranscription (message complet en annexe) :

«OUI je suis favorable à ces[..] aménagements de voies d'entrecroisements à Pont Lago [...] qui correspondent à un vrai besoin pressant quotidiennement sur ces deux tronçons je constate très régulièrement des bouchons et surtout des problèmes d'insertions pour les véhicules [...]»

Réponse du Maître d'Ouvrage : /

Avis N°8 :

Thierry M.

Retranscription (message complet en annexe) :

« 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 que les 1300 M prévus permettront d'anticiper davantage les changements de file que sur la section route de Lorient Cleunay ? A mon avis une signalisation spécifique en amont de l'aménagement serait aussi bénéfique pour permettre aux conducteurs une anticipation. »

Réponse du Maître d'Ouvrage : 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.

La voie d'entrecroisement prévue entre la porte de villejean-Pont Lagot et la porte de Beauregard aura une longueur de 1300m, elle permettra aux usagers d'anticiper leurs manœuvres et d'effectuer leur changement de voie dans de bonnes conditions de sécurité.

Avis N°9 :

Thierry V.

Retranscription (message complet en annexe) :

« Je suis opposé à cette évolution.

*La rocade est il est vrai chargée aux heures de pointe.*

*[..]*

*On nous avait vendu le pont Lagot comme devant solutionner les bouchons à l'entrée de Rennes [..] or on voit bien maintenant que non, cela n'a rien solutionné.*

*On a juste plus de voitures et donc plus de pollution qu'avant*

*Maintenant on propose de créer une 3e voie de facto sur 1km en aval.*

*Pour moi cela ne va rien solutionner: cela va juste décaler le problème plus loin sur la rocade nord et/ou faire un appel d'air.*

*Pour la première hypothèse: on a déjà un très fort trafic sur la rocade vers le nord de Cesson qui concentre beaucoup d'entreprises autour d'Orange. On va juste décaler le problème après la sortie 13 au moment où il n'y aura plus que 2 voies.*

*Concernant la seconde : si jamais cela roule 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 [..] et climatocide (CO2).*

*Pour moi il vaut mieux concentrer le budget sur les 6 voies de bus proposées pour rentrer dans Rennes (et dont vous avez commencé les travaux sur la RN137 en provenance de Nantes) afin qu'une partie du trafic bascule vers les transports en commun. [..]*

*Une autre solution alternative: il est prévu de réguler le trafic vers la rocade côté Rennes via des feux rouges [..] pourquoi ne pas faire une régulation similaire en extérieur ?*

*On pourrait réduire la vitesse sur le pont Lagot à 80km/h au lieu de 70 (et 90 au lieu de 110 plus tôt qu'actuellement) afin de réduire la vitesse à laquelle les 4 voies vont se déverser sur la rocade (2 vers la rocade sud et 2 vers la rocade nord)*

*Cela bénéficierait également à la rocade sud qui justement est en général engorgée au sud de l'arrivée de la N12 sur la rocade malgré le passage de 2 à 3 voies en extérieur.»*

Réponse du Maître d'Ouvrage : Nous estimons que l'amélioration des conditions de circulation aux heures de pointe sur ce secteur ne générera pas de perturbations de trafic par ailleurs.

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 *Évaluation des impacts des projets de gestion du trafic sur la qualité de l'air* « 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). »

Avis N°10 :

Arsène C.

Retranscription (message complet en annexe) :

« Je suis favorable au projet de Voies d'Entrecroisement PontLagot-Beauregard. »

Réponse du Maître d'Ouvrage : /

Avis N°11 :

SLY35.

Retranscription (message complet en annexe) :

« Cette prolongation des bretelles s'étend depuis le barreau de Pont-Lagot jusqu'à la sortie 13a, qui correspond à la sortie qui dessert la ville de Rennes. Il paraît intéressant que cette voie supplémentaire aille jusqu'à la sortie 13b, qui correspond à la bretelle qui part en direction de St-Malo pour assurer la continuité de l'axe de grand transit.

Cette prolongation des bretelles nécessite d'élargir la plate-forme sur la droite de la route, alors que sur cette section de la rocade il existe une réservation au centre de la route pour réaliser un élargissement.

Ainsi, en lien avec ces deux remarques, au lieu de réaliser une prolongation des bretelles existantes, je suggère de réaliser le projet en utilisant la moitié de l'espace disponible au centre de la rocade sur cette section. Cette solution reste de plus cohérente avec la réalisation d'une évolution similaire dans l'autre sens de circulation, qui pourrait être réalisée plus tard»

Réponse du Maître d'Ouvrage : L'aménagement d'une voie d'entrecroisement allant jusqu'à la sortie St-Malo n'est pas prévue dans le cadre de ce projet, mais cela reste possible dans l'avenir si nécessaire. La signalisation verticale sera étudiée pour prendre en compte la proximité des deux sorties successives. L'élargissement par le TPC a été privilégié sur un maximum du linéaire de la VE tant que cela reste compatible avec la géométrie du tracé de la section courante.



## **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.

11 avis ont été émis :

- Favorables : 6
- Réservés : 2
- Défavorables : 2
- Non exprimé : 1

La grande 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, dans le cadre de l'autorisation environnementale et de la concertation obligatoire du public,
- Arrêté pris par le préfet.
- Poursuite des études de conception détaillée et passation des contrats de travaux en 2022.
- 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 > > ☆ Répondre Transférer Archiver Commenter Indésirable Supprimer

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot - Beauregard** 30/03/2022 à 21:52

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

Étiquettes Personnel

> Commentaire(s):

Bonsoir

Enfin !  
Oui pour ce projet!  
Par contre pourquoi une augmentation que ponctuelle de la capacité ??? C'est tout le temps que l'on en a besoin !!!  
On parle de 1km300!  
Pour une fois donnez nous les moyens de la sécurité et de la rapidité des transports !

### 2) Emmanuel dS :

De > > ☆ Répondre Transférer Archiver Commenter Indésirable Supprimer

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot - Beauregard** 31/03/2022 à 11:43

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

Étiquettes Personnel

> Commentaire(s):

Bonjour,  
Je suis 35000 RENNES.  
Je souhaite vous informer que je suis très favorable au projet mentionné en objet, car ce projet fluidifiera considérablement la circulation sur ces portions de rocade.

### 3) Damien G. :

De > > ☆ Répondre Transférer Archiver Commenter Indésirable Supprimer

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot - Beauregard** 31/03/2022 à 12:41

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

Étiquettes Personnel

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je reviens vers vous concernant la voie d'entrecroisement au sud de la Rocade.

Je suis à mille pourcent pour. Les Bouchons sont un enfer. Alors agrandissez la rocade, ajoutez des routes faites ce que vous voulez mais régler ça !

Cordialement,

#### 4) Sirex. :

De > sirex > ☆

Sujet **Re: Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot – Beauregard** 31/03/2022 à 16:55

Pour DIRO/SEM/PMI (Pôle Modernisation des Itinéraires) emis par KIEFFER Christophe (Responsable du pôle) - DIRO/SEM/PMI <pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr> ☆

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

J'ai trouvé le projet !

Je demanderai juste à savoir si la voie d'entrecroisement ira bien jusqu'à la sortie de la porte de saint malo qui est juste après, pour avoir une voie dédiée permettant la circulation aux deux sorties qui sont très proches!

Sinon, totalement pour cette voie d'entrecroisement.

Merci

Cordialement,

#### 5) MyKimy :

De > mykimy (par Internet) <mykimy > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot – Beauregard** 31/03/2022 à 20:16

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

> Commentaire(s):

#### 6) M Rub.

De > mrub > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot – Beauregard** 31/03/2022 à 20:45

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

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour, voici mon avis : je travaille à Nantes et je m'y rends 2 fois par semaine (en covoiturage à 4 les 9/10eme du temps). A l'arrivée sur le périphérique nantais depuis Rennes, de tels travaux ont été mis en oeuvre ces dernières années. Une fois terminés, ils ont grandement amélioré la situation... Pendant environ 6 mois.. depuis les conditions de circulation sont revenues à leur niveau d'avant les travaux. La cause ( connue, étudiée et prouvée scientifiquement ) : le trafic induit ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)).. Je pense donc que les 3.4 millions nécessaires seraient beaucoup plus utiles pour améliorer et accélérer le déploiement des solutions vélos, crédibles même en première voire 2 ème couronne si on s'en donne les moyens ( voies séparées du trafic motorisé, aide pour l'acquisition d'un vélo électrique) et qui, couplées au développement du transport en commun, et a une incitation très forte pour le covoiturage ( ras le bol de gens seuls dans leur grosse voiture) sont seules a même de réduire le trafic sur la rocade. Ne me rétorquez pas que je suis hors sujet, je voudrais juste que l'argent de mes impôts soit investi dans quelque chose d'utile, plutôt que de s'attacher à des dogmes anciens qui ont montré leur inefficacité, démontrée scientifiquement.

Cordialement

#### 7) FxJ

De > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot – Beauregard** 02/04/2022 à 11:28

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

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour,

OUI je suis favorable à ces deux aménagements de voies d'entrecroisements à Pont Lago et Brequigny qui correspondent à un vrai besoin pressant quotidiennement sur ces deux tronçons je constate très régulièrement des bouchons et surtout des problèmes d'insertions pour les véhicules arrivant de St Malo ou Chartres

## 8) Thierry M.

De > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot- Beaugard**

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 que les 1300 M prévus permettront d'anticiper davantage les changements de file que sur la section route de Lorient Cleunay ? A mon avis une signalisation spécifique en amont de l'aménagement serait aussi bénéfique pour permettre aux conducteurs une anticipation.

--

Cordialement.

## 9) Thierry V.

De > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot - Beaugard**

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

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour

Je suis opposé à cette évolution.  
La rocade est si est vrai chargée aux heures de pointe.  
Mais c'était déjà le cas en 2010.  
Rien de nouveau en 12 ans !  
On nous avait vendu le pont Lagot comme devant solutionner les bouchons à l'entrée de Rennes. Cf les déclarations de la DIRO à la presse à l'époque: [https://rennes.maville.com/actu/actudet\\_-Finis-les-bouchons-a-l-entree-nord-ouest-de-Rennes-52674-2046959\\_actu.Htm](https://rennes.maville.com/actu/actudet_-Finis-les-bouchons-a-l-entree-nord-ouest-de-Rennes-52674-2046959_actu.Htm)

Or on voit bien maintenant que non, cela n'a rien solutionné.  
On a juste plus de voitures et donc plus de pollution qu'avant

Maintenant on propose de créer une 3e voie de facto sur 1km en aval.  
Pour moi cela ne va rien solutionner: cela va juste décaler le problème plus loin sur la rocade nord et/ou faire un appel d'air.  
Pour la première hypothèse: on a déjà un très fort trafic sur la rocade vers le nord de Cesson qui concentre beaucoup d'entreprises autour d'Orange. On va juste décaler le problème après la sortie 13 au moment où il n'y aura plus que 2 voies.  
Concernant la seconde: si jamais cela roule 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 climatique (CO2).

Pour moi il vaut mieux concentrer le budget sur les 6 voies de bus proposées pour rentrer dans Rennes (et dont vous avez commencé les travaux sur la RN137 en provenance de Nantes) afin qu'une partie du trafic bascule vers les transports en commun. En effet, le gros du trafic est purement interne à la métropole de Rennes.  
Or le pont-Lagot n'est pas prévu dans ce dispositif alors qu'en entrée de Rennes en provenance de St Briec ou du centre Bretagne, on passe rapidement de 2 à 3 puis 4 voies pour rentrer dans Rennes, soit 8 voies au total en comptant celles qui sortent de Rennes: [https://www.google.fr/maps/@48.1277018,-1.7473788,3a,75v,111.96h,70.69u/data=!3m1!1e1!3m1!1swww\\_hpCYrFN4BNFceNnAVQ?e=0!6shttps\\_%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Dwe\\_hpCYrFN4BNFceNnAVQ%25cb\\_client%3Dsearch\\_reveq\\_and\\_fetch.qps%26w%3D396%26h%3D64%26yaw%3D288.66448%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7!16384!8!192?hl=fr](https://www.google.fr/maps/@48.1277018,-1.7473788,3a,75v,111.96h,70.69u/data=!3m1!1e1!3m1!1swww_hpCYrFN4BNFceNnAVQ?e=0!6shttps_%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Dwe_hpCYrFN4BNFceNnAVQ%25cb_client%3Dsearch_reveq_and_fetch.qps%26w%3D396%26h%3D64%26yaw%3D288.66448%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7!16384!8!192?hl=fr)

Or plusieurs lignes de bus passent sur la N12  
Côté Star: 52 65 77 81 82 152ex 165ex  
Plus les bus BreizhGo.  
Certes ces lignes ne partent pas vers la rocade, mais si on les favorise avec une voie réservée, il peut être tentant pour les automobilistes de prendre ces bus puis la ligne b du métro vers Cesson, ce qui serait beaucoup plus efficace.  
En effet il y a beaucoup de trafic le matin vers le nord de Cesson ou se trouvent de très nombreuses entreprises (pole Orange, Technicolor, ...)

Une autre solution alternative: il est prévu de réguler le trafic vers la rocade côté Rennes via des feux rouges (<https://metropole.rennes.fr/donnez-votre-avis-pour-ameliorer-les-mobilites-sur-la-rocade>).  
Pourquoi ne pas faire une régulation similaire en extérieur ?  
On pourrait réduire la vitesse sur le pont Lagot à 80kmh au lieu de 70 (et 90 au lieu de 110 plus tôt qu'actuellement) afin de réduire la vitesse à laquelle les 4 voies vont se déverser sur la rocade (2 vers la rocade sud et 2 vers la rocade nord)  
Cela bénéficierait également à la rocade sud qui justement est en général engorgée au sud de l'arrivée de la N12 sur la rocade malgré le passage de 2 à 3 voies en extérieur.  
Cdt

## 10) Arsène C.

De > > ☆

Sujet **« Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot-Beaugard »**

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

Étiquettes **Personnel**

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je suis favorable au projet de Voies d'Entrecroisement PontLagot-Beaugard.  
Cordialement

## 11) SLy35

De > sly35 > > ☆

Sujet **Concertation du public Voies d'Entrecroisement PontLagot - Beaugard**

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

Étiquettes **En attente**

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je vous écris dans le cadre de la consultation publique relative à la création d'une voie d'entrecroisement entre le barreau de Pont-Lagot et la porte de Beaugard sur la rocade intérieure de Rennes. J'ai deux remarques sur le projet tel qu'il est décrit (ie élargissement de la plateforme sur 3,5 mètres de la rocade intérieure en prolongation des bretelles existantes) :

- Cette prolongation des bretelles s'étend depuis le barreau de Pont-Lagot jusqu'à la sortie 13a, qui correspond à la sortie qui dessert la ville de Rennes. Il paraît intéressant que cette voie supplémentaire aille jusqu'à la sortie 13b, qui correspond à la bretelle qui part en direction de St-Malo pour assurer la continuité de l'axe de grand transit.
- Cette prolongation des bretelles nécessite d'élargir la plate-forme sur la droite de la route, alors que sur cette section de la rocade il existe une réservation au centre de la route pour réaliser un élargissement.

Ainsi, en lien avec ces deux remarques, au lieu de réaliser une prolongation des bretelles existantes, je suggère de réaliser le projet en utilisant la moitié de l'espace disponible au centre de la rocade sur cette section. Cette solution reste de plus cohérente avec la réalisation d'une évolution similaire dans l'autre sens de circulation, qui pourrait être réalisée plus tard.

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

Registre de concertation préalable  
Concertation préalable du public pour le  
projet de voies d'entassement sur la  
rocade de Rennes entre l'échangeur de  
Villegou - Pont Longé et la porte de Beau-  
regard

Coordonnées + observations  
en l'honneur