

**Mairie de Saint-Grégoire
ZAC MULTI-SITES**

**Compte-rendu de la réunion portant sur
l'étude de la circulation**

Destinataires :

Mairie de Saint-Grégoire

Auteurs :

Res publica

Date :

22 septembre 2017

CR 170922 ZAC Multisite_Circulation v3.docx

*Cette note reprend la teneur des échanges partagés lors de la réunion de concertation
du 22 septembre à la mairie de Saint-Grégoire.*

SOMMAIRE

1.	CONTEXTE	3
1.1.	PRESENTATION DE L'ETUDE PAR LE CABINET EGIS.....	4
1.2.	SESSION DE QUESTIONS/REponses	8
2.	CONCLUSION DU MAIRE DE SAINT-GREGOIRE, PIERRE BRETEAU.	9

1. CONTEXTE

La réunion publique, organisée dans le cadre du processus de concertation réglementaire, s'est tenue à la Mairie de Saint-Grégoire, le 22 septembre 2017 à 19h00. Cette réunion est la troisième rencontre publique de la concertation sur la ZAC multi-sites de Saint-Grégoire.

Etaient présents à cette réunion :

- Une dizaine de grégoriens ;
- Pierre Breteau, Maire de Saint-Grégoire ;
- François Bohanne, du cabinet Egis.

Après avoir expliqué aux Grégoriens le principe d'une ZAC, et après avoir discuté du périmètre d'action de la ZAC multi-sites de Saint-Grégoire lors de deux premières réunions, la concertation publique sur le projet progresse et la réunion du jour vise à présenter l'étude de circulation réalisée par le cabinet Egis.

La question était de savoir comment l'évolution de l'urbanisation de Saint-Grégoire et aux alentours allait influencer la circulation dans la ville.

1.1. PRESENTATION DE L'ETUDE PAR LE CABINET EGIS

La présentation a pour objectif de revenir sur différents points :

- Etude des déplacements à la suite de la mise en œuvre du plan de circulation commandé en 2010 ;
- Etude des habitudes de déplacement des grégoriens et des personnes qui transitent par Saint-Grégoire ;
- Evaluation de l'impact de l'implantation de la ZAC et des autres projets de la métropole sur les déplacements.

La réflexion porte plus spécifiquement sur la zone agglomérée, délimitée au Nord par la RD29, au Sud par la Rocade, à l'Ouest la route de Saint-Malo et à l'Est par la route vers Betton, prenant en compte la ZAC multi-sites et les différents quartiers.

M. Bohanne rappelle que le nombre d'emplois est important à Saint-Grégoire, ce qui entraîne de nombreux échanges quotidiens venant des communes voisines notamment, et qui deviennent contraignant aux entrées de ville où se concentrent les pôles d'emplois, de services, et plusieurs équipements communaux.

Il indique par ailleurs que la rencontre entre les usagers qui privilégient des déplacements de courte durée dans Saint-Grégoire et d'autres qui ne font « que passer » entraîne des saturations. Il cite à cet égard des collèges ou lycées situées en sortie de la ville ou d'autres bâtiments qui demandent des arrêts aux premiers usagers cités.

Les projets d'urbanisation dans le secteur de la métropole de Rennes, notamment le Schéma de Cohérence Territoriale, prévoient une augmentation continue de 1 % du nombre d'habitants jusqu'en 2030 du fait d'un accroissement du nombre de logements. L'intervenant cite les exemples de Betton qui va construire, dans les 15 prochaines années 2000 nouveaux logements, Melesse 500, la Mézière 300, ou encore ViaSilva à Cesson 5000, ainsi que d'autres projets à Maurepas et aux Gayeulles, de nature plus mixte.

Il rappelle que ces fortes évolutions, à l'extérieur mais aussi à l'intérieur de Saint-Grégoire, avec le projet de la ZAC multi-sites et les différents projets urbains, impacteront le fonctionnement des voiries communales et seront intégrés dans les calculs d'évolution du trafic.

Aujourd'hui, le contexte de circulation de la ville et de la métropole est le suivant :

- La trame viaire est clairement identifiable et hiérarchisée. De grandes artères comme la rue de la Duchesse Anne ou comme la rue Saint-Exupéry sont très empruntées dans ou pour accéder au centre-ville. A l'extérieur de la ville et notamment à l'Est, l'urbanisation des secteurs du Champ Daguet et de Maison-Blanche conduit à une augmentation des flux de circulation pour certaines voiries.
- Il existe certaines zones de saturation récurrentes dans la métropole. Ces zones se forment le matin entre huit heures et neuf heures et le soir entre seize heures

trente et dix-neuf heures. Le jeudi et le mardi sont les jours les plus chargés. Certaines zones et notamment celles qui entourent le périmètre de la ZAC, peuvent se bloquer de manière récurrente. Ces points de saturation ont des impacts sur la circulation dans la commune de Saint-Grégoire.

Le nombre d'entrées et de sorties aux différentes portes de Saint-Grégoire permet de hiérarchiser les carrefours les plus importants de la ville. A l'heure de pointe, on peut observer les sens de circulation les plus chargés. L'entrée au niveau de la rue d'Alphasis ou la sortie Sud de la rue du Général de Gaulle sont des zones qui concentrent des usagers et qui peuvent voir s'étaler des voitures à l'arrêt en cas de perturbation.

Sur les 1087 véhicules observés à l'entrée Ouest d'Alphasis, 716 restent dans Alphasis ou se sont dirigés vers le centre-ville, et 175 ont pris la direction de Kerfleury. Sur les 196 véhicules restants, 71 sont allés vers le CHP et 44 vers Melesse. Le reste (81) se sépare en prenant la direction de zones moins fréquentées. En tout, 30% des véhicules qui entrent par cette zone utilisent Saint-Grégoire comme lieu de transit.

Monsieur le Maire demande si le fait de diminuer de moitié le transit sur les zones sensibles, comme l'entrée vers Saint-Grégoire par le Boulevard Schuman, permettrait de diminuer les files de voitures arrêtées.

M. Bohanne répond que cela y contribuerait grandement. Il continue sa présentation et indique que la circulation venant depuis Melesse est constituée de 40% de transit, et la circulation venant depuis Maison-Blanche est constituée de 80% de transit.

Depuis Champ Daguet, 47% des usagers restent dans la zone agglomérée, 14% vont en direction de la RD29, 19% vers la RD137 et 20% vers Rennes.

Une participante voudrait savoir ce que font les 11% de personnes qui vont vers le Nord depuis la ZAC du Champ Daguet. Elle voudrait aussi savoir ce que font les 19% de personnes qui empruntent le Boulevard Robert Schuman vers l'Ouest.

M. Bohanne indique qu'il ne connaît pas les comportements précis des personnes au-delà des sorties de la Ville, mais il assure à la participante qui pose la question que ces usagers sortent bien de Saint-Grégoire.

Il poursuit sa présentation en indiquant que certaines capacités des voies, extérieures notamment, gênent des zones en entrée de la ville. Il indique notamment que la RD29 où des carrefours giratoires sont autant de points importants du réseau de voirie qui entoure Saint-Grégoire, pourrait être optimisée pour limiter les saturations.

Pour la rocade et les voiries structurantes métropolitaines, le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic permettra à long terme de réguler les flux de circulation (via notamment des Panneaux à Messages Variables, ou des adaptations d'ouvrages).

M. Bohanne poursuit son intervention en présentant l'étude effectuée par sa société sur le stationnement dans Saint-Grégoire. Il présente un graphique indiquant qu'il existe 575 places de stationnement à proximité du centre.

Il présente le type d'usage sur l'ensemble du périmètre et l'utilisation des places de stationnement dans la rue Milon, une rue importante du centre-ville.

Dans le quartier, le taux de rotation du stationnement est élevé. De manière globale, l'offre de stationnement n'est pas saturée, et la mise en œuvre de la zone bleue a permis d'augmenter la rotation horaire. L'offre est plus ou moins égale sur toute la durée du jour. Il indique que lorsqu'une réserve de places se trouve plus éloignée du centre-ville, on pourrait l'indiquer. De manière générale cette réserve de place laisse penser que la ville pourra supporter une augmentation du nombre d'automobile à l'avenir sans créer une saturation globale.

Un participant vérifie auprès de l'intervenant de la société Egis que le taux de fraude observé pour le stationnement en centre-ville ne dépasse pas 8%.

M. Bohanne confirme que ce taux ne dépasse pas 8% et que le stationnement sur les places handicapées représente moins de 1 % de l'ensemble.

Il aborde ensuite le sujet des transports collectifs en bus et rappelle que depuis 2015 on a observé une évolution des lignes et des arrêts. Il précise que l'offre est adaptée aux besoins, notamment l'accessibilité des arrêts qui est bonne car ceux-ci se calquent sur les limites des zones urbanisées, ce qui confirme qu'aucune personne n'est isolée du réseau.

La fréquentation a augmenté de 5% depuis 2010. M. Bohanne ajoute que 95% des usagers vont prendre le bus à pied et que 5% font du « dépose véhicule ». Le pourcentage de personnes qui viennent à vélo à l'arrêt est résiduel mais pourrait augmenter si les bus étaient adaptés pour recevoir des cyclistes avec leurs vélos.

Depuis les changements des lignes, on constate que tous les usagers connaissent peu les correspondances. Cependant, l'intervenant ajoute que les chiffres ont pu s'améliorer depuis que l'étude sur les transports en commun qu'il a utilisée pour ses travaux a été menée il y a un an. Un aspect positif a aussi émergé de l'enquête puisque sur 142 personnes interrogées, 63 personnes ont indiqué qu'elles utilisaient plus souvent qu'avant les bus STAR depuis ou à destination de Saint-Grégoire.

Les grégoriens sont satisfaits de la fréquence de passage des bus, sauf sur les lignes 36 ou 78. 10% des répondants se sont aussi montrés insatisfaits du nouveau tracé des lignes C2 et 36.

Egis projette un potentiel impact de l'utilisation des nouveaux parkings de Gayeulles ou de ViaSilva par les habitants de Betton ou de Melesse qui vont vers Rennes.

Il n'y a pas d'interconnexion entre les réseaux Illenoo et STAR sur la commune, cette interconnexion permettrait de capter d'avantage d'usagers. Des études sont en cours sur la RD29 et la RD137 pour faciliter la circulation des cars.

M. Bohanne passe à la présentation de l'étude menée par Egis sur les déplacements à vélo ou à pied. Il rappelle qu'on observe de plus en plus de piétons ou de cyclistes à Saint-Grégoire et que ces modes de déplacement seront valorisés par les aménagements à venir. Le territoire est propice à l'usage du vélo ou de la marche,

avec peu de déclivité et des distances raisonnables pour rejoindre les différents quartiers ou pour accéder à l'ensemble des pôles communaux.

Selon lui une signalétique des différents itinéraires possibles, destinée à informer les usagers à vélo ou à pied, et présentant les temps de parcours, inciterait davantage à la pratique. Il rappelle aussi que sur la commune, le stationnement des vélos est bien dimensionné ; les abris et les arceaux actuels répondent aux besoins des cyclistes. Il rappelle l'existence et le bon fonctionnement d'un système de pédibus utilisé par les parents de jeunes enfants.

L'intervenant indique qu'après avoir montré les trafics journaliers à l'heure de pointe, il va maintenant utiliser les chiffres actuels ainsi que les données de la métropole concernant le trafic de fond. En prenant en compte les derniers calculs des trafics dans la future ZAC et en les additionnant avec les projections pour le futur de la métropole, une carte finale a pu être construite.

M. Bohanne indique que ces évolutions suivent une fourchette de prévisions haute. Le travail à venir aura pour but de rechercher des optimisations pour les zones ayant un fort risque de saturation.

Parmi les pistes d'optimisation pour désengorger la zone du centre-ville, le cabinet Egis a étudié la création d'une autre sortie pour les ZAC Champ Daguet et Bout du Monde. M. Bohanne indique qu'une simulation, avec une sortie Nord, a été testée pour rejoindre la RD29. Cette simulation n'est pas efficace car elle ne permet pas d'évacuer le flux de transit en direction de l'Ouest ou du Sud, qui passe par le centre-ville. Une autre simulation avec une sortie Sud, pour rejoindre la rue Duchesse Anne aux environs des Fries, a été plus convaincante, associée au retraitement de la patte d'oie entre l'avenue Duchesse Anne et la rue Wood.

L'intervenant poursuit et indique que l'ouverture d'un nouvel axe est nécessaire mais ne sera pas suffisant. Le retraitement de certains axes et carrefours, qui sont utilisés pour le transit, sont nécessaires afin de limiter les vitesses et de créer des contraintes qui obligeront les usagers extérieurs à la commune à circuler ailleurs.

1.2. SESSION DE QUESTIONS/REponses

Un participant partage sa déception quant au peu d'intérêt des Grégoriens pour la réunion du jour alors que la commune met en œuvre de vrais moments de concertation. Il indique ensuite qu'il a été surpris par le nombre de véhicules en transit. Il demande ce qui pourrait empêcher une très forte augmentation de la circulation de transit, en mettant en regard l'arrivée d'un grand nombre d'automobilistes depuis Betton ou Melesse.

M. Bohanne indique que la réflexion sur la voirie dans le centre-ville sera le plus grand allié des habitants de la ZAC et plus largement des Grégoriens, contre la circulation de transit. L'axe de la rue de la Duchesse Anne sera à cet égard un axe à aménager.

Un participant se demande si celle-ci n'oublie pas les habitants des villes situées aux alentours de Saint-Grégoire.

M. Bohanne rappelle que l'étude prend en compte les usagers venant de ces communes et circulant dans Saint Grégoire. Les difficultés à l'extérieur de la commune ne pourront être résolues que par les communes extérieures elles-mêmes ou par Rennes Métropole, mais les évolutions se feront à moyen/long terme.

Monsieur le Maire confirme que les propositions de la Métropole en termes de circulation ne comportent pas de nouvelle infrastructure lourde d'ici 2030 et que chaque ville doit mener ses propres études. Il cite la demande de la Métropole de supprimer le passage à niveau de Maison-Blanche.

Un participant se demande si on pourrait implanter des sens interdits à certains endroits afin de gêner le trafic de transit dans Saint-Grégoire.

M. Bohanne indique que le plan de circulation de 2010 préconisait des adaptations qui ont été réalisées, tous les aménagements proposés à ce jour exploitent au maximum les capacités des voiries. Les artères principales ne pouvant être bloquées, le cabinet spécialiste de la circulation imagine des zones de ralentissement et tout autre système « gênant » une circulation fluide en centre-ville pour éviter le transit.

Monsieur le Maire constate que les GPS actuels téléchargent les dernières cartographies à jour et indique qu'à cet égard il demandera aux services techniques de la ville de contacter les entreprises concernées par cette offre. Cela permettrait en effet de modifier le parcours par défaut dans certaines situations, afin d'éviter d'augmenter encore le nombre d'automobilistes en transit.

Un participant demande si parmi les projets en cours dans la commune, notamment les différentes propositions d'aménagement concernant le site de La Forge, il existe des projets qui présentent plus de risques que d'autres en termes de circulation.

Monsieur le Maire répond que la décision concernant La Forge n'est pas encore prise et qu'elle le sera notamment au regard de l'impact des projets sur la circulation.

2. CONCLUSION DU MAIRE DE SAINT-GREGOIRE, PIERRE BRETEAU.

Monsieur le Maire indique qu'il suit les préconisations du cabinet Egis et qu'il faudra imaginer un franchissement du canal pour répondre à l'augmentation du flux d'automobiles dans Saint-Grégoire.

Il indique que l'étude du cabinet Egis impactera fortement tous les projets en cours dans la ville. Celle-ci fournit des chiffres précis sur le stationnement notamment qui seront de grande utilité pour dialoguer avec les Grégoriens.

Monsieur Breteau rappelle sa volonté de mettre en ligne le compte-rendu le plus rapidement possible.