

**Mairie de Saint-Grégoire –  
ZAC MULTISITE**

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

**Destinataires :**

Mairie de Saint-Grégoire

**Auteurs :**

Res publica

**Date :**

1<sup>er</sup> décembre 2017

*Document1*

---

*Cette note reprend la teneur des échanges partagés lors de la réunion de concertation  
du 1<sup>er</sup> décembre à la mairie de Saint-Grégoire.*

---

# SOMMAIRE

1.	PRESENTATION.....	3
2.	SESSION DE QUESTIONS ET REPONSES .....	8
3.	CONCLUSION DE PIERRE BRETEAU, MAIRE DE SAINT- GREGOIRE .....	13

## 1. PRESENTATION

La réunion publique, organisée dans le cadre du processus de concertation réglementaire, s'est tenue à la Mairie de Saint-Grégoire, le 1er décembre 2017 à 19h00. Cette réunion est la cinquième rencontre publique de concertation sur la ZAC multi-sites de Saint-Grégoire.

Etaient présents à cette réunion :

- Une quarantaine 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 multisite de Saint-Grégoire lors des précédentes réunions, la réunion du jour vise à présenter à nouveau 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 de 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 Rennes Métropole sur les déplacements.

La réflexion porte sur l'ensemble de la commune, sur une zone limitée 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. L'intervenant rappelle que la ZAC multisite a été son principal sujet d'étude en ce qui concerne le territoire de la commune. La circulation entre le centre-ville et la zone Bout du Monde est aussi un sujet d'étude.

**M. Bohanne** rappelle que le nombre d'emplois est important à Saint-Grégoire compte tenu du nombre d'habitants. Cela entraîne une augmentation du nombre d'usagers quotidiens venant des communes voisines notamment.

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 la métropole de Rennes, traduction notamment du 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) ou la Mézière (300) ou encore ViaSilva à Cesson (5000), ainsi que d'autres projets à Maurepas et aux Gayeules, 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 impacteront le fonctionnement des voiries communales et seront intégrées dans les calculs d'évolution du trafic. D'autres projets pourraient aussi voir le jour dans Saint-Grégoire.

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 le 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 bloqués. Certaines zones et notamment celles qui entourent le périmètre de la ZAC, peuvent se bloquer de manière récurrente.

Le nombre d'entrées et de sorties aux différentes portes de Saint-Grégoire permet de lister les carrefours les plus importants de la ville. A l'heure de pointe, on peut observer les points et 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 (voir la présentation ci-jointe).

Sur les 1087 véhicules observés à l'entrée vers Saint Grégoire par la rue d'Alphasis, 716 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.

**M. Bohanne** 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 ajoute 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'automobiles à l'avenir sans créer une saturation globale.

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 d'avantage 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 Daguët 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, 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.

## 2. SESSION DE QUESTIONS ET REPONSES

**Une participante** indique que le périmètre d'étude retenu n'est pas le plus adapté aux déplacements vélos et s'interroge sur ce choix qui conditionnera les aménagements futurs.

**F. Bohanne** admet qu'il y a un certain nombre de ruptures dans le réseau de pistes cyclables. Cela est d'autant plus dommageable, estime-t-il, que les distances à parcourir ici entre deux quartiers ou deux communes ne sont pas très longues.

**Christian Bry** affirme que Saint-Grégoire et la Métropole de Rennes plus généralement ont besoin d'avantage de pistes cyclables intercommunales.

**M. Bertholot**, habitant du quartier de Maison-Blanche, s'estime surpris qu'aucune mesure n'ait été prise pour restreindre la circulation qui arrivera de Betton sur le passage à niveau réaménagé. Aussi, il souhaiterait que les projections prennent plus globalement en compte la circulation existante autour de la commune.

**F. Bohanne** indique que son étude a été nourrie d'études de circulation menées à Betton et à Melesse. Elle a aussi été nourrie par la projection de futures constructions qui ajouteront des véhicules à la flotte actuelle.

**Monsieur Liminier** se demande si les chiffres présentés sur la diapositive 33 de l'étude prennent en compte les projections présentées sur une carte précédente. Il pose une seconde question sur ses projections d'arrivées au Sud, l'arrivée globale de véhicules étant moins importante que l'addition des deux flux intérieurs présentés.

**F. Bohanne** répond qu'il a fallu prendre en compte les projections de transit sur Saint-Grégoire, ce qui explique la hausse du nombre global de véhicules issu de l'entrée en question.

**Jean Déguère** souhaiterait connaître le seuil de saturation des entrées en ville, afin de comparer ces données. Il se demande quelle sera la solution proposée pour l'accès via Robinson à la commune.

**F. Bohanne** rappelle que les entrées dans la commune ne se font pas toutes avec le même degré de facilité. Au Sud, les automobilistes bénéficient de meilleurs aménagements qu'à l'Ouest d'Alphasis, cela diminue le risque de blocage.

**Jean-Yves Teixier** se demande pourquoi l'étude du cabinet EGIS n'a pas analysé la possibilité d'une sortie par l'Est pour le Champ Daguet. En partant du Verger, enjambant le canal, arrivant sur la route de Betton, enjambant la voie de chemins de fer et contournant Maison-Blanche pour arriver sur le rond-point de Maison-Blanche, ce tracé pourrait constituer une solution.

**F. Bohanne** rappelle que les contraintes techniques et environnementales sont à prendre en compte. Les distances ne seraient pas les mêmes pour une part d'automobilistes ou d'usagers présents dans la ZAC, qui ne souhaiteraient pas forcément sortir de la commune mais plutôt se diriger vers le centre-ville. L'hypothèse pour l'instant retenue offre une alternative à la rue Abbé Robert Filaux pour rejoindre le centre-ville.



**Jacques Lemaître** indique que la proposition faite aux cyclistes dans le projet d'aménagement n'est pas satisfaisante compte tenu des objectifs affichés. Il rappelle qu'aujourd'hui certains parcours se font très difficilement, notamment en direction de la Forge ou à proximité des établissements scolaires. Il cite aussi l'exemple de l'Ouest : la jonction de la commune vers Montgermont doit être améliorée pour inciter les habitants à changer leurs habitudes de déplacement.

**Une participante** indique que les parcours cyclistes venant du centre pour se rendre vers la Ferme du bas de la Lande ne sont pas sécurisés malgré le fait qu'ils soient empruntés par des enfants.

**F. Bohanne** indique que l'étude présentée reprend d'autres éléments d'informations fournis dans le cadre d'aménagements ou de la réflexion d'ensemble de 2010 menée par EGIS. Deux contraintes principales ont été remises à l'ordre du jour : la capacité d'aménagement et le flux attendu. Lorsqu'il y a possibilité d'aménagements il est intéressant de le rappeler. M. Bohanne rappelle que les manques de continuité sont mis en exergue dans son travail, pour que la commune puisse y remédier.

**Un participant** indique qu'il a fait parvenir au Maire un document qui rassemble tous les points de blocages sur le sujet de la circulation des vélos. Il souhaiterait savoir pourquoi le schéma ne prend pas en compte les flux automobiles au Champ Daguet, une zone qui selon lui sera impactée par les gens qui sortent de la ZAC Bout Du Monde, et emmèneront notamment leurs enfants vers les écoles.

Pourquoi, se demande-t-il, « *vouloir absolument effectuer une sortie au Nord ou au Sud* », car cela impacterait très fortement les habitants du Champ Daguet qui boucheront la rue Nobel, cet axe non préparé à recevoir un grand nombre d'automobiles. Ce participant propose d'imaginer un boulevard circulaire qui permettrait d'éviter cet engorgement rue Nobel, selon lui inévitable du fait des circulations de parents qui emmènent leurs enfants à l'école. La sécurité des habitants du Champ Daguet pourra aussi être remise en question à cause de la circulation de transit.

**F. Bohanne** rappelle que si le franchissement présenté est effectivement choisi, alors des aménagements de voirie devront être effectués pour éviter tout manque de tranquillité dont pourraient être victimes les habitants du Champ Daguet. Il indique enfin qu'il a tenté dans son travail de répondre à des questions d'accès plus globales des voitures à la future ZAC, et non pas de répondre à leurs problématiques de circulation intérieures, ce qui aurait été d'autant plus compliqué car la future ZAC comprend trois sites.

**Christian Bry** indique que le sujet des stationnements vélo mérite une plus grande attention, car selon lui les attentes des cyclistes Grégoriens ne sont pas écoutées. Il voudrait connaître précisément la nature des aménagements prévus pour les cyclistes.

**F. Bohanne** indique que des études de comptage ont été effectuées et qu'il a prévu des endroits où implanter des stationnements pour les cyclistes. Il assure aussi son interlocuteur de la nécessité de mieux indiquer les lieux de stationnement vélo à Saint-Grégoire et concède qu'il ne s'est pas entretenu avec les usagers cyclistes Grégoriens.

**Jean-Christophe Méléard** souhaiterait obtenir des renseignements quant à la circulation des automobiles à proximité de la zone de La Forge. D'après lui, la fluidification de l'axe Est/Ouest de circulation des automobiles souligne la volonté de le favoriser vis-à-vis de l'axe Nord/Sud.

**F. Bohanne** indique qu'il n'a pas d'informations en ce qui concerne les petites voies qui permettent d'accéder à cette zone animée du centre-ville. Il confirme que les impacts des futurs travaux d'urbanisation de Saint-Grégoire demandent une fluidification de la circulation automobile d'Est en Ouest.

**Yann Simon** s'interroge aussi sur le schéma proposé car, même s'il s'attelle à améliorer principalement le désenclavement du Champ Daguet, et est justifié par un équilibre de la circulation future sur toute la commune, il laisse en suspens la question de la circulation de transit. Celle-ci pourrait s'avérer dangereuse pour les habitants de la future zone résidentielle du Champ Daguet et sur la rue de la Duchesse Anne, qui est un axe de transit pour les automobiles venant d'Alphasis, de Melesse et de Betton. La partie Ouest de Betton est ici mentionnée. M. Simon souhaiterait savoir quels sont les aménagements à prévoir sur ce futur axe de transit.

**F. Bohanne** indique que la solution présentée repose sur la possibilité d'implanter des aménagements de ralentissement sur les différentes routes de transit qui apparaîtront forcément. L'urbanisation reste cependant le problème majeur à traiter avec toutes les contraintes que cela représente.

M. Bohanne indique que l'occasion présente doit être saisie pour faciliter les cheminements doux, mais rappelle encore une fois que le schéma présenté lors de la réunion présente constitue la solution qui permet d'optimiser la circulation.

**Mme Gribonval** souhaiterait savoir quelles sont les possibilités pour les conducteurs de Saint-Grégoire d'anticiper un blocage en entrée de Rennes qui pourrait impacter fortement la circulation jusque dans le centre de la commune. Elle prend l'exemple de l'Avenue du Couesnon qui, si elle était équipée de feux de circulation, pourrait, par effet cumulés, créer des embouteillages très importants.

**Un autre participant** répond que cet axe, qui n'est pas très important, n'a pas vraiment de risque d'être équipé de feux de circulation.

**F. Bohanne** ne réfute pas ce renseignement apporté par un participant mais rappelle que son travail ne permet pas d'anticiper des blocages semblables.

**Un participant** indique que des travaux ont été entrepris sur le boulevard d'Armorique, qui est parallèle à la Rocade. A certains endroits la circulation est modifiée et au Sud de Saint-Grégoire il pourrait y avoir des conséquences du fait de l'empêchement pour certaines voitures de rentrer dans Rennes.

**F. Bohanne** indique que des réserves de capacité sur toutes les entrées de la ville permettront de contenir des flux trop importants, comme cela pourrait être le cas au Sud de Saint-Grégoire. Il ajoute que les flux auront aussi la possibilité de se répartir dans le périmètre.

**Un participant** souligne que peu de mesures concernant les transports en commun sont discutés lors de la présente réunion. Selon lui, l'arrivée du métro ligne B à proximité de Saint-Grégoire d'ici deux années doit demander une réflexion quant à la facilitation du report modal vers ce futur pôle de transport d'où l'on pourra rejoindre Rennes. Les lignes de bus devront pouvoir effectuer un trajet facilité vers cette future station de métro.

**F. Bohanne** explique que les changements d'habitudes en termes de déplacement sont très difficiles à estimer. A cela s'ajoute le fait que la métropole Rennaise et plus localement la ville de Saint-Grégoire connaissent un développement important de l'usage des voitures sur leurs territoires. Il est peu probable que cette tendance s'inverse d'autant que les calculs futurs prendront toujours en compte les nouveaux habitants qui pourraient potentiellement utiliser leurs voitures quotidiennement.

On pourrait donc revoir le besoin de voies de bus en sites propres, ou augmenter la fréquence de passage des autobus par exemple, mais l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs ne pourra pas atteindre plus de 10 % en moyenne, d'après les chiffres de la Métropole.

**Une participante** s'étonne de la place donnée à la voiture dans les projets d'aménagements sur Saint-Grégoire. Elle souhaiterait savoir si l'on pourrait diminuer fortement la place de la voiture en particulier sur un des secteurs de la ZAC, à savoir celui du centre-ville.

**Jean-Yves Guyot, adjoint au maire**, indique qu'un scénario semblable à celui présenté lors la présente réunion, qui prévoit un franchissement du canal d'Ille et Rance au Sud du Bout du Monde, avait été réfuté lorsqu'il s'agissait de choisir la meilleure solution pour se rendre à la future station du métro Ligne B Les Gayeulles. Cette solution qui avait aussi l'avantage de desservir Maison-Blanche par les transports en commun avait été refusée à cause d'un allongement du temps de parcours des lignes de bus. En 2020, la ligne 36 sera remplacée par un nouveau service et la commune souhaite que Rennes Métropole, qui est en charge des transports en commun, puisse reconsidérer ce parcours qui avait été proposé il y a deux ans.

Il souhaite aussi revenir sur la remarque de Madame Gribonval. Il indique que dans l'étude menée en 2010 par le cabinet EGIS, deux « verrous » étaient prévus pour contrer les automobilistes sortant de Rennes au Pontay et à la Boutière.

En réponse à M. Bry, il indique que le plan de circulation des vélos a été adopté au niveau de Rennes Métropole. La métropole fera appliquer ce plan qui favorise les modes doux de circulation sur son territoire au début de l'année 2018. A Betton notamment, les vélos pourront bientôt circuler sur une piste qui leur sera dédiée.

**M. Hugo** souhaiterait savoir quel est le chiffre exact relevé par M. Bohanne et ses équipes à la sortie du Champ Daguet, car celui affiché dans la présentation lui semble anormalement peu élevé. Il se plaint du fait qu'un ancien radar placé dans la zone n'existe plus, celui-ci servait aussi à compter les véhicules.

Il ajoute que le passage de voitures sur la rue Filaux n'a cessé d'augmenter durant les dernières années. Aussi, la cohabitation des automobiles avec les modes actifs de déplacement nuit à la sécurité des usagers de ces derniers et du voisinage. Lorsque les voitures passent les virages « à côté de la place Grallan, on retient son souffle » d'après M. Hugo.

**F. Bohanne** indique que les comptages ont été bien faits et que 658 véhicules sont passés à cet endroit le matin. S'il manque certaines continuités sur les pistes dédiées aux cyclistes, M. Bohanne indique qu'il en a intégré le diagnostic à son étude et qu'il y répondra par des aménagements.

**Une participante** souhaiterait savoir quel est le nombre de voitures, qui le matin, transportent des enfants vers l'école. Cela permettrait de mesurer l'impact d'un changement d'habitudes.

**F. Bohanne** indique qu'il n'a pas intégré ces questions à son étude. Le problème des habitudes des Grégoriens en termes de déplacements automobiles vient plutôt du fait que certains utilisent leurs véhicules personnels pour de très courtes distances.

**Un participant** indique qu'un radar pédagogique avait été installé à proximité de la route départementale 91 (CD91) et que celui-ci a été retiré ; le participant voudrait savoir s'il serait possible de récupérer les données collectées par cet appareil, sachant que les véhicules circulaient beaucoup trop vite.

Il indique aussi que la chicane installée devant le lotissement de la Peupleraie n'est pas respectée par tous les automobilistes, certains se permettant de passer sur le marquage au sol, une ligne continue. Ceux qui arrivent dans l'autre sens sont forcés de se déporter pour les laisser passer.

**F. Bohanne**, admet que la vitesse des automobilistes est une problématique importante. Cela mérite des aménagements, et la décision d'implanter des plateaux ou des chicanes devra être prise si l'on veut réellement contrôler la vitesse des voitures.

**Une participante** indique que certains modes de transports alternatifs à la voiture ont déjà été mentionnés par les Grégoriens dans le passé, comme le train, qui permettrait de rejoindre le centre-ville de Rennes en cinq minutes, ou le bateau, comme cela est en expérimentation à Paris, sur la Seine. Elle parle aussi des bords de canaux et de leur adaptabilité aux modes de circulations doux.

**F. Bohanne** pense, lui aussi, que la piste cyclable des bords de canal demande des aménagements.

**Une autre participante** souhaiterait savoir si, au-delà des types d'aménagements qui seront mis en place à Saint-Grégoire, l'étude servira à penser de nouveaux emplacements d'écoles par exemple. Cela pourrait aider la baisse du nombre de petits déplacements dans Saint-Grégoire. La circulation interne constitue, selon elle, un problème important dans la commune.

**F. Bohanne** indique que ces questions ne sont pas celles qu'il s'est posées dans le cadre de son étude, car elles concernent le travail des urbanistes mandatés par la ville ou Rennes Métropole.

### 3. CONCLUSION DE PIERRE BRETEAU, MAIRE DE SAINT-GREGOIRE

**Monsieur le Maire** remercie tous les participants de s'être déplacés à la réunion présente. Il invite ceux qui désirent donner leurs avis sur des questions en charge de Rennes Métropole à répondre à une enquête sur le plan de déplacement du territoire.

Au niveau des déplacements automobiles, les questions des accès à Rennes seront aussi traitées par l'enquête métropolitaine. Monsieur le Maire fait allusion à l'efficience du CD 29 ou encore à la liaison entre l'A84 et la route de Lorient.

Pour ce qui est des modes de circulation doux, Monsieur le Maire rappelle que le nombre de voies cyclables à Saint-Grégoire a augmenté très fortement durant les huit dernières années et souligne que le taux d'équipement de la ville en pistes cyclables est meilleur qu'à Rennes. Notamment dans le centre-ville, le réseau est une réussite.

Au Champ Daguet, les obligations d'urbanisation sont issues de nombreux documents qui contraignent Saint-Grégoire autant que les autres communes de la métropole ou de France. Les enseignements de l'étude ouvrent des possibilités pour le réseau des transports en commun.

Il remercie les participants de contribuer au débat.