

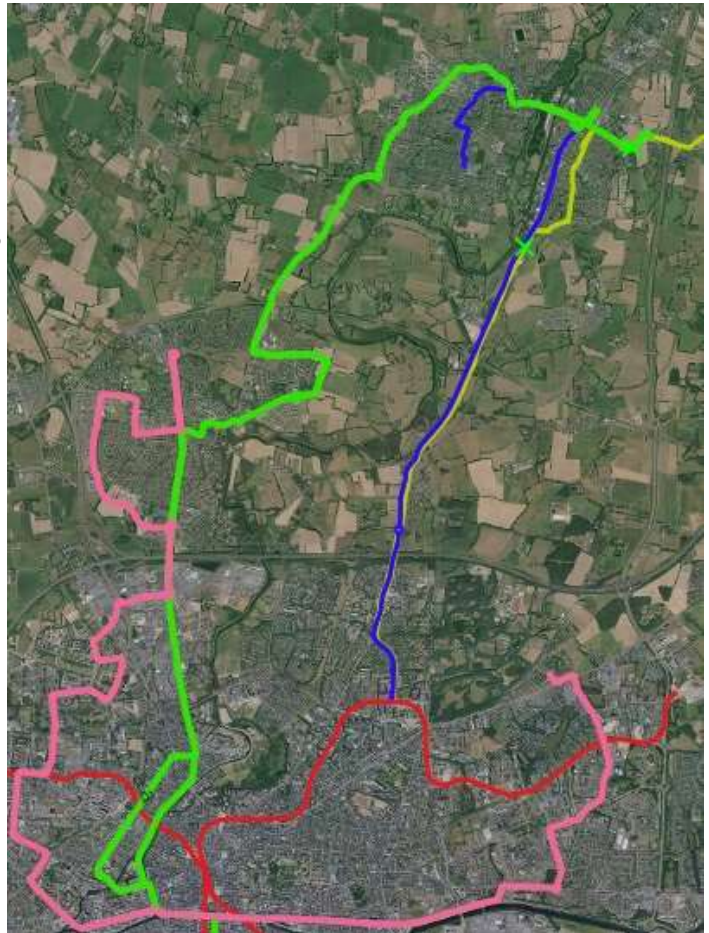
La ligne trambus T3 doit desservir Betton

Le point de vue du Collectif des mobilités de Betton



Le Collectif des Mobilités de Betton est issu de l'association Gare Vivante. Il est aujourd'hui antenne locale de l'AUTIV et vise à recueillir les retours d'expérience de mobilité, formuler et transmettre des propositions d'évolution, en particulier du système de transport public, auprès des institutions.

Source : Rennes Métropole orthophotographie : Collectifs mobilités de Betton, proposition de tracé des lignes T1 et T3



Ce point de vue a été élaboré lors de quatre ateliers de travail, ouverts au public, les 30 avril, 14 mai, 4 juin et 18 juin 2025, réunissant à chaque fois plus de 25 personnes, habitants de Betton, mais aussi de communes voisines.

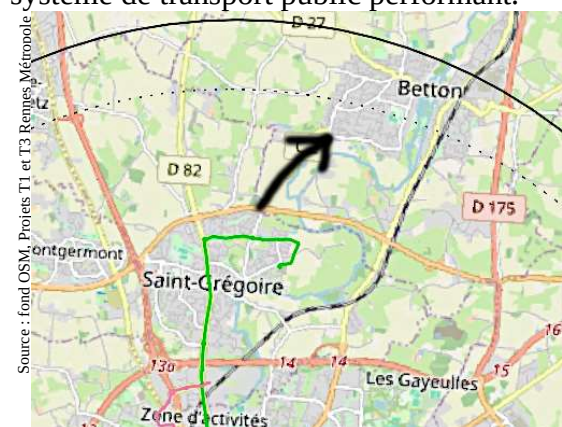
EN BREF Le projet de Trambus de Rennes Métropole soumis à la concertation de 2025 ne prend pas en compte la desserte de Betton, pôle d'appui au cœur de métropole du SCOT. Le collectif mobilités de Betton propose une adaptation du projet de la ligne T3, ainsi qu'un complément sur le projet de ligne T1.

Cette adaptation de tracé, bien que non ouvert à la concertation, se veut force de proposition dans le cadre du dispositif garanti par la CNDP.

Ce point de vue a recueilli une approbation citoyenne par pétition signée par 650 personnes (au 22/06/2025).

Un enjeu de 40 000 déplacements par jour

Tel que présenté dans les documents de concertation, le projet de ligne T3 ne montre pas le potentiel de déplacements de la commune de Betton (40 000 dept/J). L'enjeu de mobilité et d'accessibilité au cœur de métropole (objectifs Scot et PDU) doit, dans son analyse, intégrer Betton, pôle d'appui au cœur de métropole. Les objectifs modaux du PDU ne sauraient être atteints sans un système de transport public performant.



La mobilité des 13 000 habitants de Betton est un enjeu du projet

La ville archipel, un choix et des exigences

Tous les documents réglementaires récents, dont le SCOT, ont confirmé et conforté le choix stratégique de la ville archipel, dont les enjeux sont bien identifiés dans ces documents.

Cette organisation territoriale pose un niveau d'exigences qui ne peut être opposé à la mise en œuvre des politiques, en particulier de mobilités décarbonées alternatives à la voiture.

Le totem tabou de 2 km non urbanisés

Ainsi, l'espace non urbanisé de 1 800 m, structurant de la ville archipel, séparant Betton du cœur de métropole ne peut en aucun cas être un motif d'objection à l'extension de la ligne de trambus jusqu'à Betton ; il faut en finir avec ce très mauvais argument face à un enjeu de mobilité pour 17 000 habitants.

17 000 habitants en 2030 ?

Cinquième ville de Rennes Métropole, en terme de population, avec 12 775 habitants en 2022 (INSEE), BETTON est la plus importante commune pôle d'appui au cœur de métropole. Sa population est nettement plus importante que celle de Saint Grégoire et que celle de Chantepie.

Le devoir de production de logements neufs assumé par la commune reste dynamique avec un objectif de 100 nouveaux logements par an entre 2023 et 2028. La commune de BETTON atteindra 17 000 habitants à l'horizon 2030.

Un défi pour le transport public

La géographie particulière de la commune, coupée en deux par le canal d'Ille-et-Rance et la voie ferrée, pose une exigence de réflexion pour offrir aux habitants de la commune une alternative à la voiture pour un accès efficace au cœur de métropole, mais aussi dans la mobilité communale du quotidien.

Des constats de faits

Notre proposition s'appuie sur le constat d'un certain nombre de réalités.

La population de la commune est divisée en deux parties : à l'ouest, environ 8 000 habitants, et 8 000 à l'est, à horizon du PLH 2028.

L'abandon du projet de trémie sous la voie ferrée, acte vraisemblablement une quasi exclusivité aux mobilités douces entre les deux parties de la commune, et personne ne souhaite vivre à « Betton Ouest » ou à « Betton Est », mais en intelligence. L'enjeu de transport public communal en est un levier essentiel.

La desserte ferroviaire n'assurera jamais un cadencement suffisant pour assurer l'accès des habitants au cœur de la métropole.

L'efficacité du rabattement sur la ligne **b** du métro est aujourd'hui à la limite de l'acceptable (28 minutes entre la gare de Betton et St Germain) pour la partie Est de la commune. Elle doit encore être optimisée (3 minutes seraient gagnées, sur la ligne 51, à la rentrée de septembre 2025) et surtout offrir une amplitude

de service en particulier en soirée et en fin de semaine.

La desserte de la partie Ouest de la commune n'offre qu'un accès médiocre à Rennes (Renaudais-République en 45 mn, par le 78). Ce déficit de performance se traduit par un usage de la voiture, et par une congestion automobile importante sur la VC2, à certaines heures, entre Betton et St-Grégoire. Comme pour la partie Est de la commune, la desserte de soirée n'existe pas, et le 78 ne circule pas du tout le dimanche.

La réunion de concertation sur la ligne T3 du 27/03/2025 à St-Grégoire a aussi montré de nombreuses interrogations quant aux bénéfices, pour les Grégoriens, du projet proposé.

Des questions ouvertes

Certaines questions, à la fois d'urbanisation et de déplacements, restent à clarifier.

Faut-il acter la fin des trafics automobiles au niveau de la gare de Betton ? En réserver l'usage aux transports en commun, leur interdire le passage à niveau ? Séparer les trafics de transports publics Est et Ouest, reliés par une liaison douce à la gare ? Le franchissement aérien n'est-il pas la solution d'une vision de long terme ?

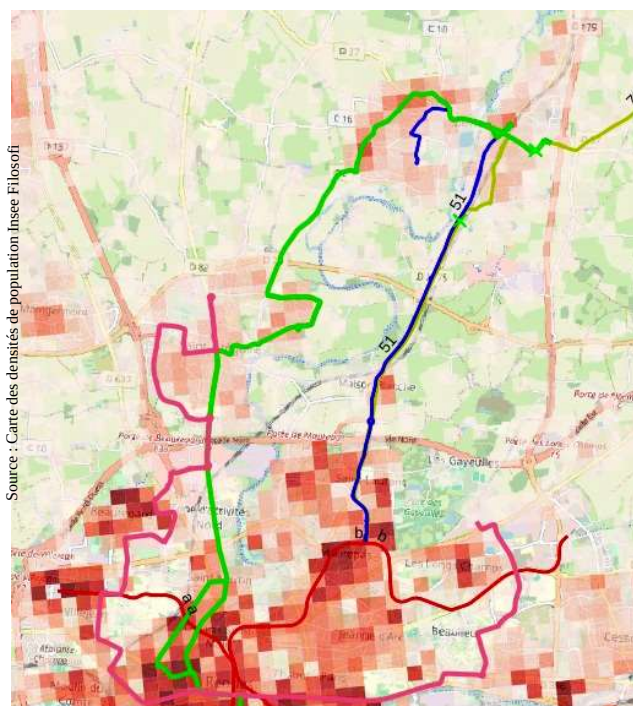
Comment assurer une mobilité pour tous à l'intérieur de la commune ?

La localisation controversée des parcs relais pourrait aussi être revisitée en fonction de notre proposition.

Notre proposition

Le « Collectif des mobilités de Betton » propose la prolongation de la ligne T3 à minima jusqu'à la gare de Betton, idéalement vers le lotissement de La Plesse, avec un passage aérien de la voie ferrée. Certaines dessertes d'heures de pointe pourraient se prolonger jusqu'à Via Silva, tel que cela a été proposé dans l'offre Star 78 pour 2026.

Le tracé de la ligne T3 desservirait St-Grégoire via La Forge puis Champ-Daguet, vers la piscine et le lycée, pour continuer vers Betton en site propre pendulaire.



La ligne T3 (en vert) prolongée jusqu'à Betton.

Ce schéma conforterait la connexion Bus/Train au niveau de la gare de Betton

Pour maintenir l'offre sur St-Grégoire, la ligne T1 pourrait être prolongée pour desservir Alphasis, vers Uttenreuth. Ses deux connexions avec la T3, offrent un accès vers Villejean.



Proposition de prolongement de la ligne T1

Un aménagement du site de la gare de Betton

Le site de la gare de Betton exige lui aussi une forte réflexion globale sur l'urbanisation et l'aménagement du secteur, actant la non réalisation de la trémie souterraine.

Un projet d'habitat et d'activités devrait prendre place sur l'emprise des hangars Mellet.

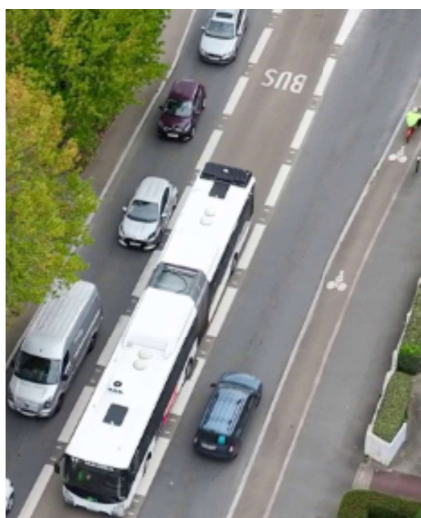
Reprenant un avant-projet des années 1990, un ouvrage de franchissement aérien est-ouest pour les bus et éventuellement les véhicules légers est possible. La topographie du terrain s'y prête assez bien. Une plateforme à 6 m au dessus des voies et des rampes à 6 % donnent des éléments de faisabilité d'insertion.

L'élargissement du gabarit du passage souterrain sous la voie ferrée à la Haye Renaud pourrait aussi permettre un flux est-ouest pour les piétons, vélos et éventuellement voitures.

L'aménagement de la VC2

Les 1 500 m non urbanisés entre l'entrée de Betton et le rond point de St-Grégoire pourraient être aménagés avec une voie trambus dédiée, à double sens, pendulaire, sur 1 200 m. La voie bus serait ouverte dans le sens Betton vers St-Grégoire en heure de pointe du matin. Au rond point, la priorité au bus devra être assurée. La voie cyclable devrait aussi être complétée par un aménagement piéton.

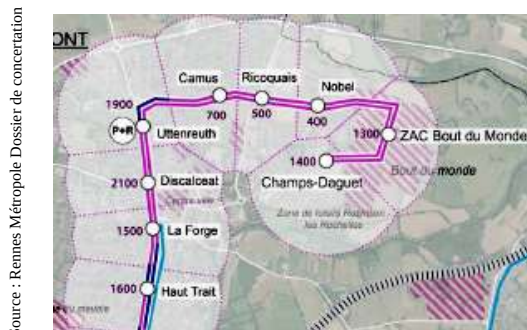
Sur St-Grégoire (hors VC2), aux abords du groupe scolaire, une seule voie bus nord-sud supplémentaire pourrait être nécessaire, sur 300 m, entre le rond-point et la piscine.



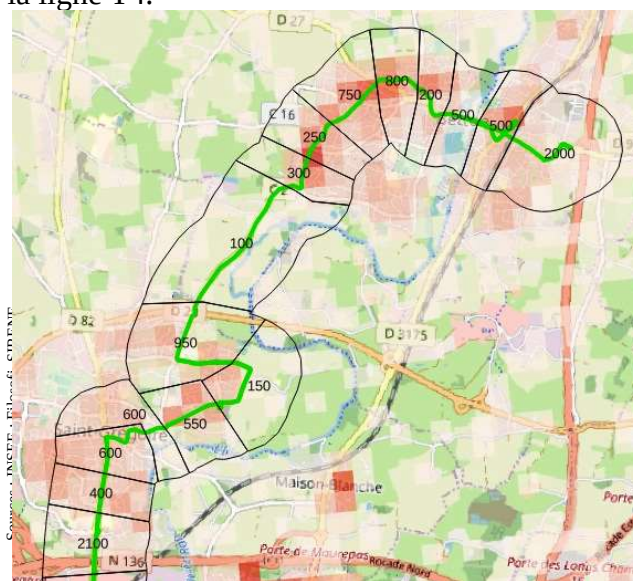
Un exemple de voirie aménagée

Une densité Population + Emplois satisfaisante

Le dossier de concertation du projet de trambus T3 comporte une estimation Population + Emplois desservis par la ligne.



Sur un corridor de 500 m autour du projet de ligne T3 que nous proposons, une première esquisse des mêmes données montre des niveaux de densité P+E assez équivalents à ceux des zones du projet initial (estimation pour La Plesse), et même supérieurs en population. Les densités de population sont aussi du même ordre que celles du cœur urbain de Bruz desservi par la ligne T4.



Le niveau de densité P+E justifie la desserte

Une desserte complémentaire permettant de desservir la future urbanisation du sud-est de la commune, ainsi que les zones d'activité et de commerce pourrait s'appuyer sur le tracé des lignes de bus adaptées ; cette urbanisation future doit être intégrée dès aujourd'hui à la réflexion.