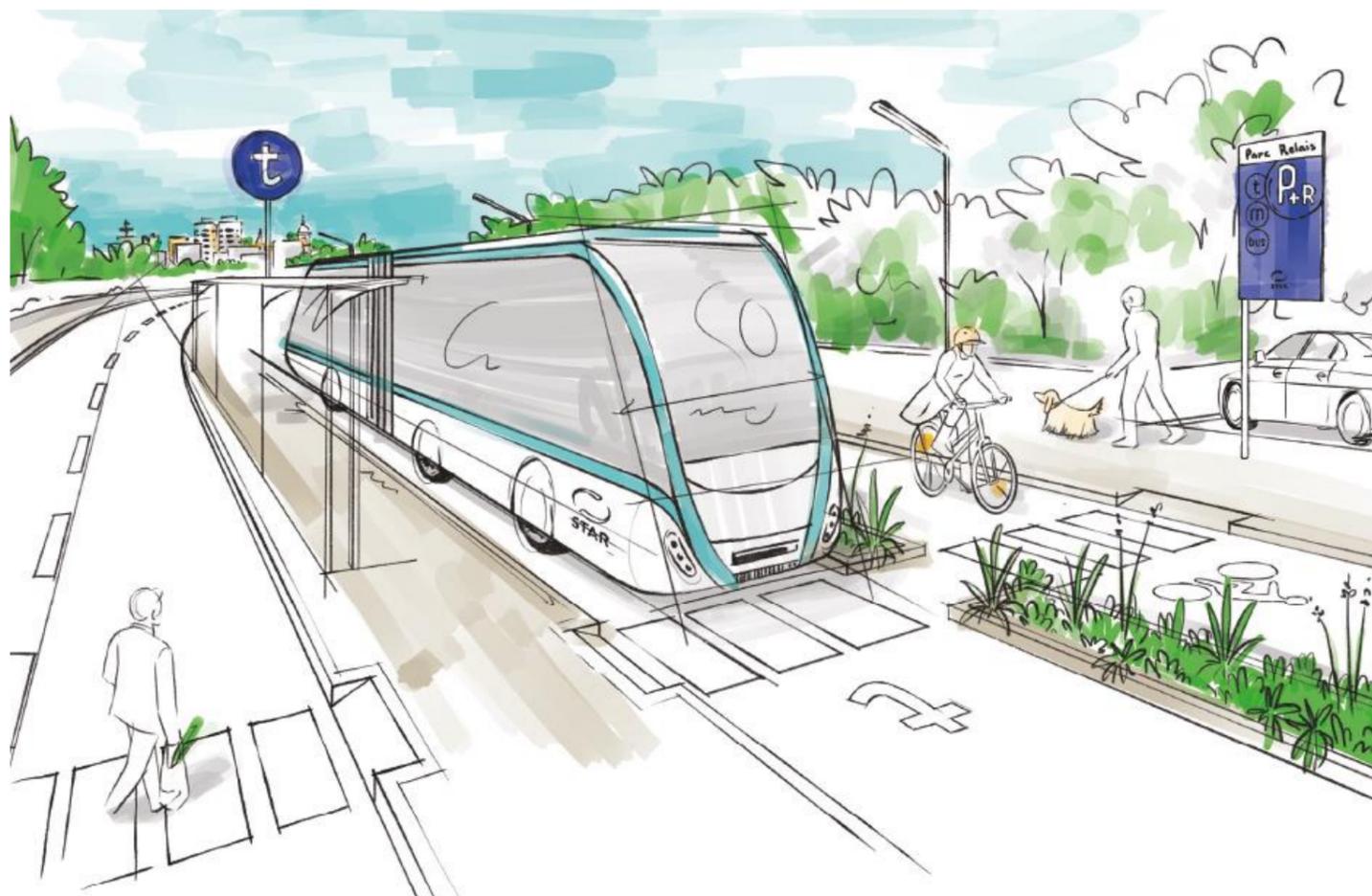


DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF À LA DECLARATION DE PROJET

TRAMBUS T1 ET T2 -REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS



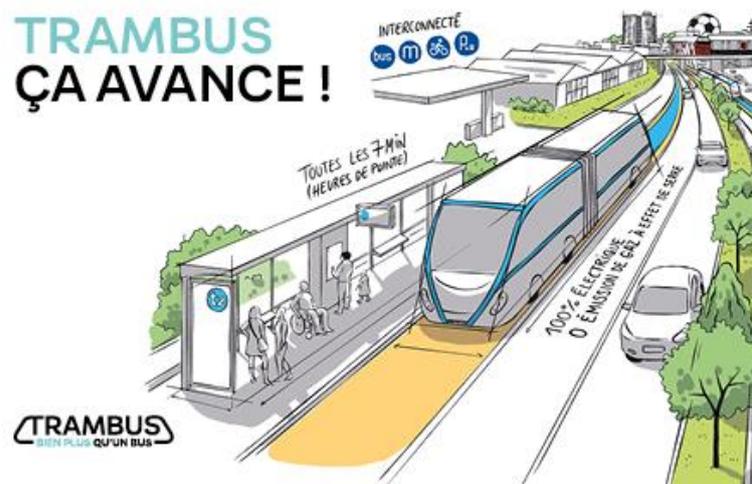
PIECE C : BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

SOMMAIRE

CHAPITRE 1. Bilan de la concertation publique au titre du Code de l'environnement	4
CHAPITRE 2. Délibération de Rennes Metropole validant la concertation au titre du code de l'urbanisme	5

CHAPITRE 1. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Concertation préalable du public relative aux projets d'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2



Bilan de concertation

Assistance à la Maitrise d'ouvrage

Vox Operatio
L'action par la parole

13 avenue Louis Barthou, 35000 Rennes

SIRET 80384789600039

contact@voxoperatio.com | 06.16.81.44.58

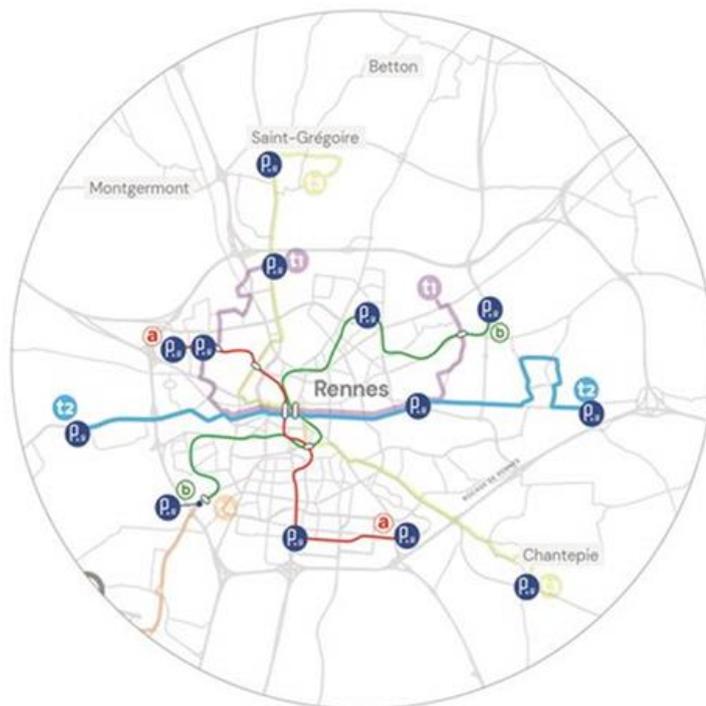
I. L'OBJET DE LA CONCERTATION	2
II. LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION	4
III. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	6
IV. LE BILAN DE LA CONCERTATION	8
V. CONCLUSION.....	20

I. L'OBJET DE LA CONCERTATION

Par décision n°B 2024.049 du 22 février 2024, Rennes Métropole a défini les objectifs et les modalités de la concertation préalable du public relative aux **projets d'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2** sur les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sevigné et Vezin-le-Coquet.

Cette concertation s'est déroulée du 3 juin 2024 au 12 juillet 2024 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs.

Ce présent bilan de concertation complète donc la consultation qui s'était déroulée fin 2022 et dont le bilan est consultable en suivant le lien suivant :



<https://fabriquecitoyenne.fr/media/default/0001/01/1855d5c69aad87736a08605ee3697a138602d349.pdf>

Projet soumis à concertation

Cette concertation, organisée à l'initiative de Rennes Métropole, a porté sur l'aménagement des espaces publics et des infrastructures nécessaires à la mise en service des **lignes de Trambus T1 et T2**. Ces lignes de bus à haut niveau de service desserviront le territoire métropolitain sur les 4 communes précitées et permettront de renforcer le réseau actuel de transport en commun STAR. Le projet consiste essentiellement en la réalisation des ouvrages et équipements suivants:

- Réaménagement des espaces publics traversés pour la réalisation de voies réservées aux transports en commun ainsi que pour reconfigurer les carrefours ;
- Aménagement des stations permettant aux usagers d'utiliser les Trambus ;
- Aménagement de parc relais aux extrémités des lignes pour inciter au report modal ;
- Aménagement des infrastructures nécessaire au fonctionnement des véhicules électriques ;
- En accompagnement, aménagement de pistes cyclables, trottoirs, espaces verts...

La concertation porte principalement sur les **propositions de reconfiguration des espaces publics ainsi que sur les atouts et impacts associés.**

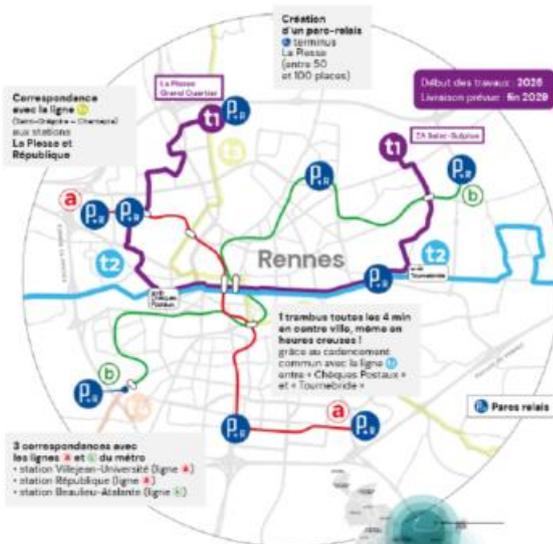
Zoom sur la t1

LA PLESSE GRAND QUARTIER < > ZA SAINT-SULPICE

Avec une fréquentation estimée à 30 000 voyages/jour en 2035, 65 000 habitants et 47 000 emplois desservis, la ligne t1 sera la ligne de trambus la plus fréquentée de Rennes Métropole

Elle reprendra l'itinéraire actuel de la ligne de bus t1 (aujourd'hui la ligne de bus la plus fréquentée du réseau STAR) avec une extension jusqu'au carrefour

de la Plesse (centre commercial de Saint Grégoire). Elle offrira un meilleur niveau de service : très haute fréquence, régularité, confort.



La ligne t1, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

- 13 km de ligne (dont 4,8 km en commun avec la ligne t2)
- un trambus toutes les 4 min en centre ville, toutes les 6 minutes sur le reste de la ligne en heures de pointe (8 min en heures creuses)
- 31 stations (dont 13 stations en commun avec la ligne t2)
- + de 300 arbres plantés le long de la ligne
- 30 % de surface perméable pour laisser s'infiltrer les eaux de pluie
- 2,5 km d'aménagements cyclables sécurisés en plus
- des horaires proches de ceux du métro : de 06h25 à 00h35 en semaine
- 66 millions € d'investissement

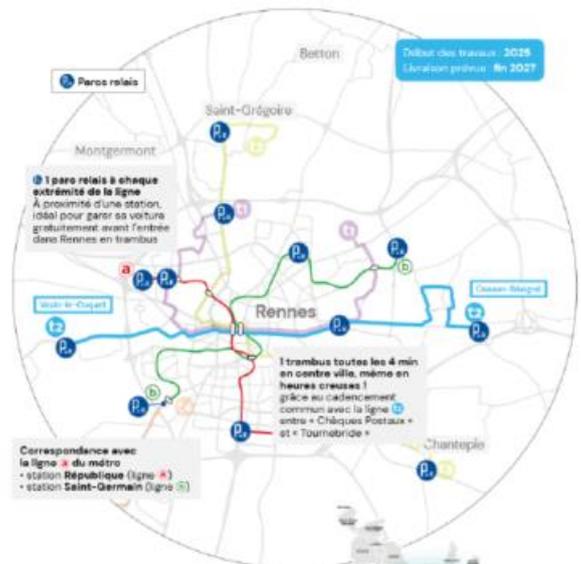
LIGNE t2

Zoom sur la t2

VEZIN-LE-COQUET < > CESSON-SÉVIGNÉ

La ligne t2 traverse le cœur de la métropole et de Rennes d'est en ouest, en reliant la ZI de Lorient au centre commercial de Cesson Rigourdière. Avec un trambus toutes les 7 minutes en heures de pointe, 58 500 habitants et 35 800 emplois desservis en 2035, elle vient renforcer la ligne t1 sur sa partie centrale la plus fréquentée.

Des parkings relais P1 au terminus de Vezin-le-Coquet et au terminus Cesson-Rigourdière permettent de laisser sa voiture au pied du trambus.



La ligne t2, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

- 14,9 km de ligne (dont 4,8 km en commun avec la ligne t1)
- 34 stations (dont 13 en commun avec la ligne t1)
- des horaires proches de ceux du métro : de 06h25 à 00h35 en semaine
- 30 % de surface perméable pour laisser s'infiltrer les eaux de pluie
- 2 km d'aménagements cyclables sécurisés en plus
- + de 200 arbres plantés le long de la ligne
- 45 millions € d'investissement

II. LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION

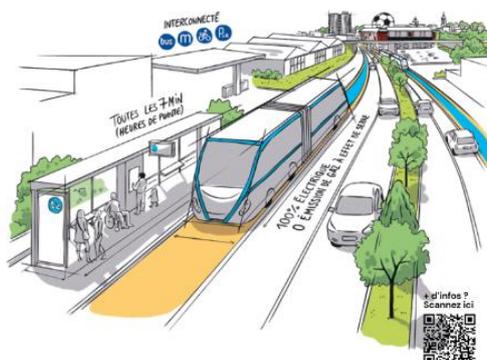
Les **moens mis en œuvre pour communiquer** sur le projet ont été les suivants :

- Affichage réglementaire (Mairies, Rennes Métropole, Web) ;
- Relations presse : diffusion d'un communiqué de presse annonçant la concertation ;
- Affichage sur le mobilier urbain entre le 3 et le 11 juin : 50 affiches 8m², 181 affiches 2m² sur Rennes et dans les communes de la métropole ;
- Un spot digital du 03 au 16 juin diffusé sur 48 écrans dans le centre de Rennes ;
- Affichettes annonçant les réunions publiques dans les équipements de quartier de la Ville de Rennes et dans les commerces des communes de Cesson-Sévigné, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet ;
- Article sur le site metropole.rennes.fr ;
- Article dans le Ici Rennes de juin avec une demi-page annonçant la concertation ;
- Réseaux sociaux : relais sur les comptes twitter et facebook @metropolerennes et @fabcitoyenne ;
- Fabrique citoyenne : annonce dans la newsletter/lettre d'information de la fabrique citoyenne ;
- Partenariat STAR avec diffusion sur les écrans métro et bus, agence STAR, Maison du vélo et espace KorriGo en gare de Rennes pendant 4 semaines du 4 juin au 2 juillet 2024, dans la newsletter STAR du mois de juin et sur les réseaux sociaux STAR le 5 juin et le 25 juin (post Facebook, post X, story Instagram) ;
- Article dans La lettre métropole (lettre aux communes) .

DOSSIER DE CONCERTATION DU 3 JUIN AU 12 JUILLET 2024

TRAMBUS **t1** ET **t2** : BIENVENUE À BORD !

UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT
POUR RENNES ET SA MÉTROPOLE



Dans le cadre de la revue de presse, il est recensé 6 articles qui ont permis de faire connaître au grand public cette concertation :

- Ici Rennes – 03 juin 2024 – Trambus: participez à la concertation pour les lignes T1 et T2
- TV Rennes – 04 juin 2024 – Trambus, ça avance
- Le Télégramme – 04 juin 2024 – Comment le Trambus va bouleverser la circulation
- Ouest France – 12 juin 2024 – Futur Trambus à Rennes Métropole: top départ pour les réunions publiques
- Actu.fr – 28 juin 2024 – Bus, trottinette, vélo, piéton... à Rennes, la circulation sur le mail Mitterrand va changer
- Actu.fr – 1er juillet 2024 – Vélo, marche, voiture... Que va changer le Trambus sur la circulation à Rennes



III. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Contexte

À la suite d'études d'opportunité puis de faisabilité menées entre janvier 2019 et juillet 2022, puis d'une première phase de consultation du public fin 2022, le Conseil Métropolitain a validé, le 28 septembre 2023, les deux premiers programmes d'opérations et les enveloppes prévisionnelles des deux projets de lignes de Trambus T1 et T2.

Suite à une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement, le préfet de la Région Bretagne a décidé par arrêté de soumettre le projet à évaluation environnementale considérant qu'il était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. À l'issue de cette décision, une déclaration d'intention précisant les modalités de la concertation préalable applicable au projet a été publiée par le maître d'ouvrage permettant l'exercice d'un droit d'initiative. Au terme des deux mois de publication, ce droit d'initiative n'a pas été exercé et les modalités prévues par le maître d'ouvrage ont pu être mises en œuvre.

La concertation préalable au titre du code de l'environnement vise à informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet suivant les modalités fixées par le code de l'environnement (articles L.121-16-1 et suivants). Cette concertation réglementaire doit permettre aux participants d'argumenter leurs positions. Le maître d'ouvrage (Rennes Métropole) étaye ensuite les réponses apportées aux contributions du public, mais n'est pas tenu de les retenir.

Déroulement de la concertation préalable :

La concertation préalable s'est déroulée du 3 juin 2024 au 12 juillet 2024 inclus. Plusieurs modalités d'échange ont été organisées et des outils d'expression ont été mis à disposition pour informer, débattre et recueillir les observations et avis du public.

Sur la durée de la concertation, le public a été invité à s'informer à partir :

- D'une page internet dédiée sur le site de la Fabrique Citoyenne
- De cinq ateliers de concertation tout public
- De trois réunions avec les associations représentant les usagers
- D'un dossier de concertation accessible en ligne, dans les mairies concernées, à l'hôtel de Rennes Métropole et distribué lors des ateliers

Le public a été invité à s'exprimer sur :

- Le registre dématérialisé accessible depuis le site de La Fabrique Citoyenne,
- Les registres papiers présents à l'accueil des 4 mairies concernées (Cesson-Sévigné, Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet), à l'Hôtel de Rennes Métropole ainsi que lors des ateliers de concertation.

Les réunions participatives d'information auront été au centre de cette concertation réglementaire. Prenant assise sur une **exposition itinérante constituée de 15 panneaux pédagogiques**, ces temps d'échanges entre élus, agents de la collectivité et habitants de la métropole ont été définis de manière à permettre aux participants :

- De trouver une information générale sur le projet ;
- D'avoir des réponses à leurs questionnements particuliers ;
- De permettre à chacun de s'exprimer librement.

Trois stands distincts étaient aménagés :

- Information globale sur l'offre de transport sur la métropole et les politiques de mobilité ainsi que sur le Trambus et ses objectifs
- Trambus Ligne 1
- Trambus Ligne 2

En plus des panneaux pédagogiques d'informations, un **groupe d'agents experts du projet** accompagnés par des facilitateurs mis à disposition par le prestataire choisi par Rennes Métropole étaient présents sur chacun des stands pour accueillir, orienter, informer les habitants.

Au total, **168 habitants** de la Ville de Rennes et de la Métropole ont participé à l'une des cinq réunions participatives d'information :

5 réunions ouvertes à tous pour s'informer, débattre, réfléchir ensemble

Réunion n°1	Réunion n°2	Réunion n°3	Réunion n°4	Réunion n°5
18 juin 19h-21h Mairie de Cesson-Sévigné 1 place de Walthrop Espace Citoyen	20 juin 8h-10h Rennes ZI Lorient - 35 rue du Manoir de Servigné Salle du Soccer Rennais	21 juin 12h-14h Rennes 11 avenue André Mussat Maison de quartier Beauregard Le Cadran	25 juin 19h-21h Rennes 2 rue de Bourgogne Maison de quartier de Villejean	29 juin à 10h-13h Rennes 6 rue Cardinal Paul Gouyon Maison de quartier La Touche

→ Pas d'inscription. Accès libre sans réservation.

Ce format d'exposition itinérante a pleinement participé à toucher un public large en permettant de diversifier les lieux, horaires, formats d'expression (écriture, expression orale – en groupe ou en direct avec un agent ou un animateur, ...) tout en laissant la liberté de venir s'informer sans « contribuer » pleinement à une réunion. Ce fut l'opportunité de permettre à l'ensemble de la pyramide des âges et des catégories socio-professionnelles de venir s'informer sur le projet et d'en échanger avec les agents et élus présents.

En complément, la **campagne numérique, disponible sur le site de la « Fabrique Citoyenne »** et relayée par la campagne de communication, a permis de répondre à deux objectifs centraux :

- Informer les habitants de la métropole sur le projet de Trambus, et ses conséquences à partir de documents consultables en ligne ainsi que l'accès à un jumeau numérique via la plateforme Coopterr ;
- Recueillir les remarques et avis via un registre numérique.

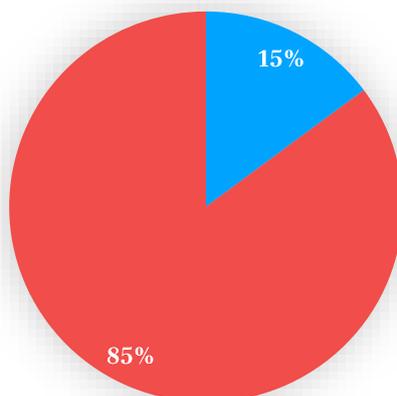
Elle a fait l'objet d'un fort intérêt avec **454 téléchargements des documents de concertation et 9587 visiteurs sur les sites internet dédiés**.

IV. LE BILAN DE LA CONCERTATION

A. La participation

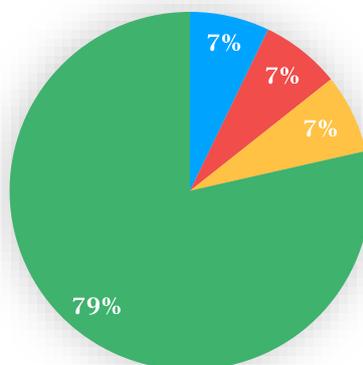
- Nombre de personnes physiques venues assister à une Réunion Participative d'Information : 168
- Nombre de connexion sur le site de la Fabrique Citoyenne : 7760 visiteurs
- Nombre de connexion sur le site du registre dématérialisé : 1827 visiteurs
- Nombre de dossiers téléchargés : 454
- **Nombre total de contributions (en ligne, lors des réunions d'informations participatives, dans les mairies) : 193**, réparties de la manière suivante :

Répartition des contributions



■ Contributions manuscrites ■ Contributions en ligne

Lieu des contributions manuscrites



■ Vezein-le-Coquet ■ Cesson-Sévigné ■ Saint-Grégoire ■ Lors des réunions

B. Les enseignements et les mesures retenues

Avec près de 10 000 connexions sur les outils numériques et 168 personnes lors des réunions publiques, la concertation a su mobiliser les citoyens qui semblent porter un intérêt pour le projet.

De manière globale, il n'a pas été constaté de remises en cause ou d'inquiétudes majeures. Le Trambus est une solution attendue et bien acceptée par les citoyens qui en mesurent la pertinence.

Aussi Rennes Métropole prévoit de poursuivre la mise en œuvre de ce projet.

Toutefois, plusieurs contributions sur des thématiques récurrentes nécessitent d'être prises en compte pour améliorer le projet. Aussi, afin de pouvoir apporter un complément d'information ainsi qu'une réponse à ces expressions, elles ont été regroupées en **6 thèmes**. En complément de cette synthèse, l'ensemble des contributions brutes sont jointes en annexe du présent rapport, afin que chaque citoyen puisse en prendre connaissance, s'il le souhaite.

THÈME 1 : LE CHOIX DE LA SOLUTION TRAMBUS

Les citoyens s'interrogent sur ce nouveau système encore inconnu sur Rennes (gain de temps, budget, fréquence, desserte locale...).

Certains usagers interrogent les temps de parcours qui semblent proches des Chronostar actuels.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le projet des lignes Trambus est de proposer à la fois, plus de fréquence de passage avec une offre renforcée et des temps de parcours plus homogènes toute la journée. Pour cela, il est prévu des aménagements de voies dédiées ciblées, des systèmes de priorité aux feux, des aménagements de traversée de carrefour / rond-point pour fluidifier le passage des bus et limiter l'impact des conditions de circulation notamment en heures de pointe. L'accès dans les bus sera également autorisé "toutes portes" pour limiter les temps d'échange passagers. Ces dispositifs vont permettre de gagner plusieurs minutes de temps de parcours par ligne. Le gain de temps de parcours permet de renforcer la fréquence de passage des lignes toutes les 7 min environ. De plus, lors de la construction des grilles horaires, le passage cadencé sur le tronc commun des lignes T1 et T2 sera recherché pour augmenter la fréquence de desserte des personnes voyageant sur cet axe.



Pendant le déroulement du projet et avant la mise en exploitation, le maître d'ouvrage renforcera ses actions de communication à destination du public afin de permettre une meilleure compréhension des gains apportés.

Certains citoyens interrogent l'importance des budgets mobilisés sur des secteurs déjà bien desservis.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Les lignes Trambus remplacent sur une grande partie de leurs itinéraires des lignes Chronostar existantes qui sont très fréquentées et à fort potentiel. La fréquence de passage des bus va être renforcée et les temps de parcours vont être réduits et plus homogènes. Les infrastructures réalisées bénéficieront également aux lignes de bus métropolitaines et interurbaines (Breizhgo) et permettront un gain de temps pour tous les métropolitains. Ces améliorations accompagnées de la mise en place de parking relais vont permettre de capter des automobilistes et ainsi de pacifier et d'améliorer la qualité de vie des habitants. Aussi même si l'investissement financier peut paraître important, il apparaît adapté sur des itinéraires à forts enjeux. De plus, Rennes Métropole poursuit des investissements sur le reste du territoire en conformité avec les objectifs fixés dans le Plan de Déplacement Urbain.



Rennes Métropole poursuivra ses actions et travaux d'amélioration sur l'ensemble du réseau STAR.

Certains citoyens regrettent que les tracés ne soient pas intégralement en "site propre".

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La Métropole investit depuis de nombreuses années sur la création de couloirs réservés aux bus. Dans ce projet ce n'est pas la longueur des voies dédiées qui est importante mais leur positionnement permettant aux Trambus de ne pas perdre de temps dans la circulation générale ou facilitant les girations des bus ou la traversée de carrefour. Le projet Trambus vise à poursuivre cet investissement en ajoutant 9 km de voies réservées sur les lignes T1 et T2 ou en améliorant des couloirs parfois existants si cela est possible et nécessaire. Pour exemple, il est prévu d'ajouter des voies réservées conséquentes en sortie de la route de Lorient et sur les Avenues Cucillé, Gaston Berger ou Jean Baptiste de la Salle. Dans certains secteurs, le niveau de saturation des voiries empruntées par les Trambus ne justifie pas le besoin d'investir sur des voiries réservées et la cohabitation de l'ensemble des véhicules sur les voiries existantes est jugée acceptable. Sur la rue de Lorient par exemple, la réouverture du Boulevard Marbeuf, suite aux travaux d'effacement du passage à niveau de la voie ferrée (par la création d'une trémie), permet de mettre en place un nouveau plan de circulation réduisant le flux automobile sur l'itinéraire du Trambus T2.



Les études vont se poursuivre en proposant les aménagements les plus adaptés aux usages et conditions de circulation de chaque secteur.

Certains usagers estiment que la distance entre les arrêts doit être augmentée pour améliorer les temps de parcours.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Les lignes Trambus remplacent sur une grande partie de leurs itinéraires des lignes chronostar existantes qui sont très fréquentées. Pour améliorer la vitesse commerciale une attention est portée pour positionner les nouveaux quais tous les 400 m environ et rééquilibrer les interdistances quand cela est possible. À ce titre, un positionnement des arrêts tous les 400 m est privilégié pour améliorer la vitesse commerciale de la ligne. Cette distance correspond à la zone d'attraction d'un arrêt de ligne à haute fréquence, mais reste à adapter aux besoins de proximité.



Les études complémentaires veilleront à optimiser le positionnement des arrêts pour gagner en rapidité et en confort tout en tenant compte des évolutions de service pour les voyageurs actuellement desservis.

Certains usagers regrettent que les tracés proposés soient toujours vers Rennes et pas assez entre communes.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Les lignes de transport en commun sont positionnées sur les flux de déplacements principaux et desservent des pôles générateurs de déplacements majeurs. D'autres modes de déplacement (vélo, covoiturage) viennent compléter ce maillage du territoire. La desserte en étoile, si elle ne répond pas à tous les besoins permet néanmoins l'organisation de correspondances en optimisant les moyens matériels et financiers dédiés.



En complément du projet de Trambus, Rennes Métropole poursuivra les réflexions visant au renforcement des connexions intercommunales.

Certains usagers estiment que leur quartier ou leur commune pourraient bénéficier de l'offre Trambus.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Les métros et Trambus sont 2 éléments intégrés dans un réseau global de transports collectifs. Actuellement, plus de 75% de la population de Rennes Métropole est desservie à moins de 400 m par le réseau de transport en commun. L'objectif est de permettre progressivement un meilleur niveau de desserte pour le plus grand nombre, en cohérence avec les densités de population et la présence d'équipements générant des déplacements. Des renforts d'offre sont mis en place annuellement, afin d'améliorer la desserte, notamment dans les communes de seconde couronne.



En complément du projet de Trambus, Rennes Métropole poursuivra les réflexions visant à améliorer la desserte du territoire.

Plusieurs contributions expriment une incompréhension entre les différentes solutions : Tramway, Trambus et Bus à Haut Niveau de Service.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le projet Trambus vise à la création d'axes forts et pérennes de transport en commun, une haute fréquence de passage et des arrêts aménagés, accessibles et confortables. Ce projet reprend ainsi les codes du tramway. Cependant et pour maîtriser l'investissement le choix d'une exploitation avec des bus articulés neufs a été retenu. Ce concept de Trambus n'est pas une spécificité rennaise, plusieurs métropoles ou agglomérations françaises l'ont déjà développé en utilisant les mêmes codes.



Dans la poursuite du projet, la communication sera adaptée pour une meilleure compréhension du service.

THÈME 2 : LE LIEN AVEC L'ENSEMBLE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉS

Plusieurs contributions soulignent le manque de lien direct avec la Halte Ferroviaire de Cesson-Sévigné

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La halte ferroviaire est desservie par les lignes 67-34-14 à l'arrêt Cesson Gare. L'arrêt Bordage de la ligne T2 est situé à 450m. La halte est desservie par 24 trains par jour (12 aller/retour) alors que le Trambus passera toutes les 7 mn (plus de 100 aller-retours par jour). L'itinéraire au plus près des habitants a donc été retenu dans le projet.



Lors de la construction des grilles horaires, l'intermodalité avec le train sera analysée.

Plusieurs contributions regrettent la perte d'accès direct à la gare depuis l'ouest rennais (actuelle ligne 11) ou la perte d'accès à l'aéroport depuis Cesson-Sévigné (actuelle ligne C6)

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La réorganisation des lignes entraîne effectivement des changements d'habitude. Cependant les aménagements de voirie et la correspondance avec le métro diminuent les temps de déplacements. À titre d'exemple les voyageurs de la ligne 11 actuelle qui emprunteront le Trambus + métro pour se rendre à la gare depuis l'ouest Rennais gagneront entre 4 et 6 min de temps de parcours. Les enquêtes origine/destination menées en avril 2023 ont montré que le nombre de personnes effectuant la liaison entre Cesson et l'aéroport était extrêmement faible. La desserte de l'aéroport sera réalisée par une autre ligne en correspondance.



Lors de la construction des grilles horaires, une attention particulière sera portée sur les correspondances possibles.

Plusieurs contributions alertent sur la perte de place de stationnement dans certains secteurs (ex. avenue Gaston Berger)

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

L'insertion des lignes de Trambus implique, sur certains secteurs, de repenser la répartition des usages sur la voirie. Sur le secteur de l'avenue Gaston Berger, sur lequel la demande stationnement est importante, des adaptations sur l'organisation du stationnement visent à permettre de conserver un maximum de places, tout en permettant l'insertion du Trambus. Par ailleurs, une meilleure utilisation des places de stationnement va être recherchée, pour favoriser l'usage pour les résidents et réduire la présence de véhicules ventouses ou pendulaires sur le secteur (véhicules "non résidents" qui stationnement toute la journée ou plusieurs jours).



Sur les secteurs à fort enjeu de stationnement, une démarche de concertation spécifique sera menée pour apporter des solutions adaptées aux usages locaux.

Plusieurs contributions alertent sur le lien entre vélo et Trambus avec en particulier des remarques et propositions sur :

- **La construction de stationnements sécurisés pour les cycles aux parkings relais et à certains arrêts**
- **La possibilité d'entrer dans le Trambus avec son vélo**
- **Le bon partage de la voie entre vélos, voitures et futurs Trambus, et notamment la place des cycles par rapport aux sites propres (ex. Mail François Mitterrand).**

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le projet des lignes de Trambus T1 et T2 correspond à un projet d'adaptation des espaces publics qui intègre l'ensemble de ses composantes. La prise en compte des vélos y occupe donc une place importante. Rennes Métropole poursuit à travers ce projet son ambition d'un territoire pourvu d'aménagements performants pour la pratique quotidienne du vélo. Aussi, le projet prévoit l'implantation de stationnements sécurisés pour les cycles notamment au niveau des parkings relais et sur les stations stratégiques. De plus, dans une logique de sécurité, Rennes Métropole privilégie la séparation des bus et des cycles dans les aménagements quand cela est possible. Concernant la possibilité d'emporter les vélos à l'intérieur des bus, cela ne sera pas possible en raison de la place occupée. Pour autant, il est rappelé que les vélos pliants ainsi que les trottinettes sont acceptées.



Dans le cadre de la poursuite des études, les associations de représentant des usagers cyclistes seront associées à la définition détaillée des projets.

THÈME 3 : LE LIEN AVEC LES ENJEUX CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

Plusieurs citoyens s'inquiètent sur le risque de supprimer des arbres.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le projet des Trambus T1 et T2 fera l'objet d'une évaluation environnementale avant son autorisation. Dans le cadre de cette procédure, Rennes Métropole met en place une démarche Éviter, Réduire, Compenser comme pour l'ensemble de ses nouveaux projets. Concernant les arbres, le projet prévoit de limiter fortement les abattages et, quand cela ne peut être évité, une compensation (plantation) sera mise en place à proximité du projet.



Dans le cadre de la poursuite des études, Rennes Métropole poursuivra son approche d'évitement et informera le public ainsi que les services de l'État chargé du contrôle.

Plusieurs contributions montrent que les citoyens sont demandeurs d'une plus grande végétalisation de l'espace public et d'une désimperméabilisation des sols.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Consciente de la nécessité d'adapter l'espace public aux enjeux climatiques, Rennes Métropole a élaboré un guide d'aménagement des espaces publics à destination de tous les aménageurs du territoire. Celui-ci prévoit de renforcer les efforts en terme de végétalisation et de désimperméabilisation (pour exemple, le guide prévoit pour chaque projet d'atteindre 30% de surface perméable).



Dans le cadre de la poursuite des études, Rennes Métropole mettra en œuvre son guide d'aménagement des espaces publics, avec des objectifs ambitieux de végétalisation et de gestion intégrée des eaux pluviales.

THÈME 4 : L'OUEST DE LA LIGNE T2, UN SECTEUR AUX MULTIPLES ENJEUX

Plusieurs contributions demandent un aménagement cyclable sécurisé sur la route de Lorient pour desservir la zone.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La route de Lorient en extérieur de la rocade est une route à grande circulation qui reçoit un trafic conséquent notamment de poids lourds (environ 3500 PL/jour). Pour des raisons de sécurité, il n'est pas souhaitable d'encourager la circulation des vélos sur cet axe. Aussi, Rennes Métropole a créé en 2022 un réseau express vélo entre Rennes et la commune de Le Rheu qui circule en bordure Sud de la ZI Route de Lorient. La desserte de la zone peut se faire à partir de cet itinéraire en empruntant ensuite les voies internes de la zone, plus apaisées. Ponctuellement, la traversée de la RN24 reste possible pour les cycles en étant sécurisée par plusieurs carrefours à feux sur l'itinéraire.



Dans le cadre de la poursuite des études, un travail de réflexion sera conduit avec les associations représentant les usagers cyclistes pour étudier les éventuelles améliorations à apporter pour le confort et la sécurité des cycles sur ce secteur. Le renforcement du jalonnement vers le réseau express vélo sera étudié.

Plusieurs contributions s'inquiètent du fonctionnement du Trambus les soirs de match au Roazhon parc.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Depuis de nombreuses années, la circulation générale au droit du stade Route de Lorient à l'occasion des matchs est interdite y compris aux transports en commun. Cette décision qui est de la compétence du Préfet résulte d'une analyse en lien avec les mesures de sécurité qui accompagnent de tels événements. Toutefois, comme pour les lignes actuelles, la ligne de Trambus T2 sera déviée et desservira la route de Lorient pour rejoindre son terminus. Le stade sera accessible par l'arrêt "Marbeuf" ligne T1. Les lignes sont aujourd'hui déviées en moyenne 2 à 3 fois par mois pendant quelques heures.



Pendant le déroulement du projet et avant la mise en exploitation, le maître d'ouvrage portera une attention particulière à la qualité de l'itinéraire de déviation les soirs de match.

Plusieurs citoyens s'inquiètent d'une augmentation de la congestion sur l'axe Lorient – Marbeuf.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La modification du nombre de voies n'affecte pas les conditions de circulation au droit du stade, dans la mesure où des resserrements ponctuels au droit des passages piétons réduisent déjà la capacité actuellement. Le travail engagé avec les services de l'État vise à limiter le risque de congestion au niveau de la rocade ainsi qu'en extra-rocade. Le boulevard Marbeuf est un axe structurant du réseau de voirie, et l'ouverture de la trémie permet d'accueillir le report de trafic lié au plan de circulation.



Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion du Trafic (SDAGT), le travail se poursuivra avec les services de l'État pour préserver les conditions de circulation sur cet axe et plus particulièrement au niveau de l'échangeur de la rocade. Des démarches de communication ultérieure viendront préciser le projet.

Plusieurs citoyens s'inquiètent de difficultés d'accès au parc-relais autour des Trois Marches en fonction de l'implantation qui sera retenue.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

L'implantation du parc-relais est recherchée au niveau des Trois Marches pour permettre une meilleure intermodalité avec la ligne Trambus. Des aires de covoiturage sont également prévues en amont sur la RN 24 (Route Nationale), notamment au niveau de Pont d'Avoine, à l'entrée du Rheu, en complément des aires existantes en amont (Breal sous M., St-Thurial...).



Dans le cadre du projet, le travail d'implantation va se poursuivre en partenariat avec les acteurs locaux et les services de l'État. Des démarches de communication ultérieure viendront préciser le projet.

Plusieurs contributions d'habitants de Vezin-le-Coquet pointent le fait que la T2 ne va pas dans le centre de la commune.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La liaison en transport en commun entre le centre de Vezin et le terminus du Trambus est compliquée en raison du franchissement de la ligne ferroviaire. L'itinéraire par les lignes 53 /153 reste le plus rapide pour rejoindre le centre de Rennes (18 à 20 min depuis Vezin centre). Ces lignes vont également bénéficier des aménagements de voirie prévus sur la rue Louis Guilloux pour rejoindre le mail qui devraient améliorer la régularité des temps de parcours.



En complément du projet de Trambus, Rennes Métropole poursuivra les études d'opportunité en vue d'améliorer la desserte du territoire.

THÈME 5 : L'EST DE LA LIGNE T2 SUR CESSON-SÉVIGNÉ, LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET DE DESSERTE AU CŒUR DU PROJET

Plusieurs contributions et interventions en réunions ont alerté sur la difficulté pour les bus de se croiser au niveau du Cours de la Vilaine et de la rue de la Croix Connue ainsi que de l'étroitesse des trottoirs.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La ligne T2 reprend l'itinéraire actuel de la ligne C6 dans la commune sur lequel les bus se croisent aujourd'hui. Des aménagements ciblés sont cependant prévus pour améliorer la giration des bus et apaiser ce secteur.



Dans le cadre de la poursuite des études, une concertation plus localisée va être conduite avec la mairie de Cesson-Sévigné et les riverains pour apporter des réponses aux inquiétudes en terme de sécurité.

Certains citoyens alertent sur l'allongement du parcours (environ 10-15 min) avec un choix de tracé au cœur des quartiers de Cesson-Sévigné, comparativement à un tracé qui reste sur la rue de Paris.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le tracé de la ligne a été défini pour desservir un maximum d'habitants tout en répondant aux flux de déplacements vers des pôles générateurs. Le passage par le cœur de la commune de Cesson-Sévigné répond à ces critères et reprend l'itinéraire actuel de la ligne C6. Les montées et descentes sur ces arrêts représentent aujourd'hui 22% de la fréquentation de la ligne C6. Une alternative par la ligne 67 est possible pour les personnes souhaitant se rendre directement en centre-ville depuis le terminus.



Dans la poursuite des études, le tracé proposé de la T2 ne sera pas remis en cause.

Certains citoyens s'inquiètent de la suppression d'arrêts existants (ex. Maison d'accueil ou la coulée) et regrettent une baisse de qualité du service.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le repositionnement de certains arrêts est nécessaire pour améliorer les temps de parcours. Par exemple, l'arrêt "maison d'accueil" est l'un des arrêts les moins fréquentés de la ligne (50 montées /jour) notamment en raison de son positionnement en milieu de rue.



Dans la poursuite des études, une attention particulière sera mise au positionnement des arrêts en privilégiant la proximité d'une intersection pour renforcer leur attractivité.

THÈME 6 : LE NORD-OUEST DE LA LIGNE T1, UN LIEN FORT AVEC L'ÉVOLUTION DE LA ZA NORD-COTEAUX DE L'ILLE

Certains citoyens demandent que la concertation dans le périmètre de la ZA Nord soit poursuivie dans le cadre du projet.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La concertation préalable initiée sur le projet Trambus a permis d'associer l'ensemble des usagers et citoyens sur un périmètre large du territoire. Cette phase est une première étape essentielle au débat public avant de déposer les dossiers d'autorisation liés au projet. Toutefois, le projet s'inscrit sur un temps long et Rennes Métropole est consciente des besoins de concertation de proximité sur certains secteurs.



Dans le cadre de la poursuite des études, une démarche de concertation plus spécifique sera mise en place en lien avec la commune de Saint-Grégoire.

Certains citoyens regrettent que le tracé de la T1 ne soit pas prolongé jusque dans le centre-ville de Saint-Grégoire.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La desserte du centre-ville de Saint-Grégoire est actuellement assurée principalement par la ligne Chronostar C1. Elle deviendra à terme la future ligne de Trambus T3. Comme pour les lignes de Trambus T1 et T2, la mise en service de la ligne T3 à échéance 2030 s'accompagnera de travaux visant à améliorer les conditions de circulation des bus et rendre par conséquent cette ligne plus attractive et performante.



Une concertation préalable sera mise en place dans les prochains mois pour informer et échanger sur cet autre projet de ligne T3.

Certains citoyens s'inquiètent d'une possible augmentation de la congestion dans ce secteur due au renforcement de la circulation des bus et à l'implantation du nouveau Parc Relais.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

Le secteur d'activité du Nord de Rennes est un secteur appelé à se transformer. À cette occasion les espaces publics évolueront pour répondre aux nouveaux besoins des populations. Dans ce contexte, l'évolution des déplacements est un critère important à prendre en compte dans les projets. Rennes Métropole accompagne depuis de nombreuses années l'évolution des comportements. C'est pourquoi, il est important d'assurer une desserte en transport en commun de qualité dans ce secteur urbain stratégique.



Dans le cadre de la poursuite des études, l'évolution du trafic continuera d'être prise en compte et intégrée.

Certains citoyens expriment l'urgence d'intégrer le réaménagement du giratoire de la Plesse dans le projet T1.

Éléments de réponses du maître d'ouvrage :

La mise en service de la ligne T1 ne nécessite pas de modifications à court terme du carrefour giratoire de la Plesse. Même si celui-ci est régulièrement saturé en heure de pointe, il permet le passage de cette nouvelle ligne de transport en commun. Le besoin de reconfiguration apparaît nécessaire avec l'évolution du centre commercial et pour les besoins de la ligne de Trambus T3. Aussi, la proposition est de réaménager ce carrefour dans le cadre de l'opération de Trambus T3.



En lien avec les projets d'évolution du secteur, Rennes Métropole étudiera les besoins de reconfiguration de ce croisement dans le cadre de l'opération de Trambus T3.

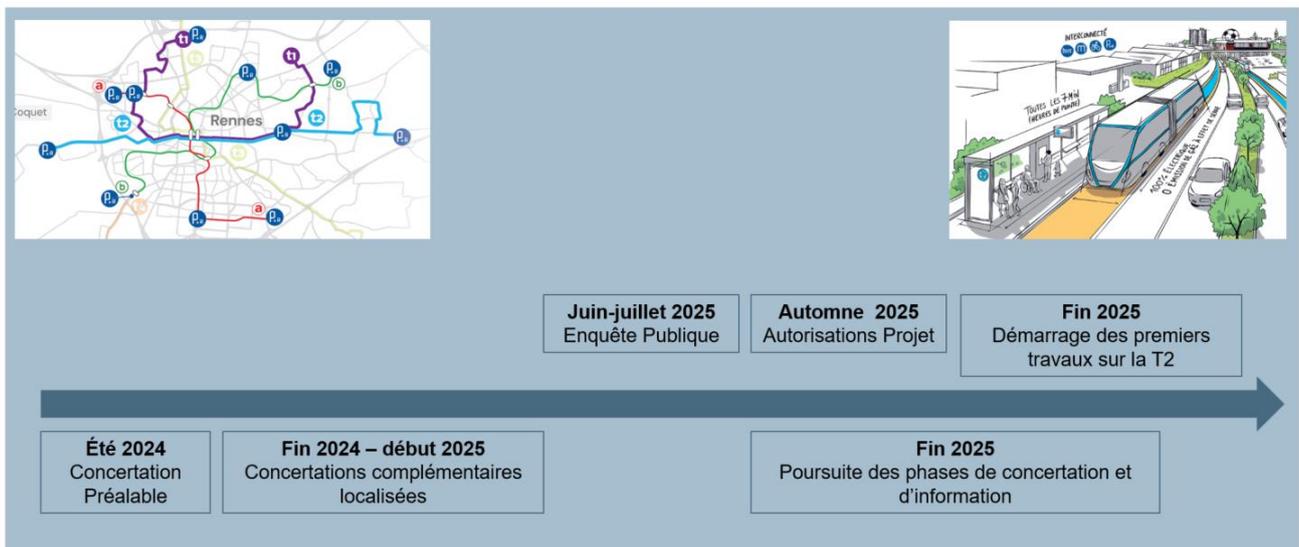
V. CONCLUSION

Avec un bon niveau de participation du public, la concertation du Trambus a su intéresser les citoyens au projet et leur a permis d'en prendre connaissance et d'émettre des avis.

Globalement, cette concertation a permis de mettre en évidence une **bonne acceptation des enjeux** relatifs au projet et permet de confirmer que ce projet de Trambus est une **réponse adaptée aux besoins du territoire**.

Toutefois, les citoyens se sont exprimés sur quelques enjeux qui doivent alerter pour la suite du projet.

Aussi, le maître d'ouvrage propose de poursuivre le projet en portant une attention toute particulière aux enjeux soulevés. La collectivité s'engage à poursuivre, au-delà de cette concertation, d'autres démarches de consultation et d'information plus localisées jusqu'à l'achèvement des études et pendant la durée des travaux. Les modalités de ces temps de concertation seront définies ultérieurement en lien avec les élus des communes concernées et s'intégreront dans le planning général du projet rappelé ici :



Bureau métropolitain du 17 octobre 2024

Décision

PISU/DEI

Rapporteur : M. Theurier M.

B 2024-375 - Voirie et infrastructures - Communes de Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné et Vezin-le-Coquet - Aménagement des lignes de Trambus T1 et T2 - Concertation préalable au titre du Code de l'Environnement - Bilan, enseignements et mesures retenues - Approbation

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉCISIONS

La séance est ouverte à 18h05.

Présents : Mme Appéré N. Présidente, M. Crocq A., Mme Besserve L., M. Theurier M., M. Sémeril S., Mme Ducamin M., M. Dehaese O., M. Puil H., M. Hervé P., Mme Vincent S., M. Thébault P., Mme Rousset E., M. Salmon P., Mme Schoumacker E., M. Huaumé Y., M. Pollet M., M. Nadesan Y., M. Guéret S., M. Goater J., M. Du Mottay E., M. Prigent A., M. Le Bihan T., M. Savignac J., M. Bonnin P., M. Depouez H., M. Rouault J., M. Lefeuvre G., Mme Parmentier M., M. Labbé S., M. Yvanoff D., Mme Andro R..

Ont donné procuration : Mme Pellerin I. à Mme Rousset E., Mme Zamord P. à M. Salmon P., M. Hamon L. à M. Dehaese O., M. Legagneur J. à M. Crocq A., M. Hervé M. à M. Sémeril S..

Le quorum s'élève à 19 et est atteint pour l'ensemble des décisions examinées.

M. Dehaese O. est nommé secrétaire de séance.

Le Bureau constate que les dispositions législatives concernant la convocation en date du 11 octobre 2024 et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à décision ont bien été remplies et le procès-verbal de la séance du 12 septembre 2024 est lu et arrêté.

La séance est levée à 19h30.

Vu le Code de l'Environnement et notamment les articles L.121-16, L.121-18 et R.121-19 et suivants ;

Vu la délibération n° C 23.105 du Conseil métropolitain du 28 septembre 2023 relative à l'aménagement de la ligne de Trambus T1 et approuvant le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération ;

Vu la délibération n° C 23.106 du Conseil métropolitain du 28 septembre 2023 relative à l'aménagement de la ligne de Trambus T2 et approuvant le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération ;

Vu la délibération n° C 2024-017 du 1^{er} février 2024, portant délégation de pouvoirs au Bureau ;

Vu la décision n° B 2024-049 du 22 février 2024 fixant les objectifs et les modalités d'organisation de la concertation au titre du Code de l'Environnement pour l'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2.

EXPOSÉ

• **Objet :**

Dans le cadre des opérations d'aménagement des espaces publics permettant la mise en service des lignes de Trambus T1 et T2, une concertation préalable s'est tenue du 3 juin au 12 juillet 2024. Il est aujourd'hui proposé de tirer les enseignements de la concertation préalable et d'approuver les mesures retenues.

• **Contexte :**

À la suite d'études d'opportunité puis de faisabilité menées entre janvier 2019 et juillet 2022, le Conseil métropolitain a validé, le 28 septembre 2023, les deux premiers programmes d'opérations et les enveloppes prévisionnelles des deux projets de lignes de Trambus T1 et T2. Leur mise en service est prévue à échéance 2029, pour la première et 2027, pour la seconde.

Suite à une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'Environnement, le préfet de la Région Bretagne a décidé par arrêté de soumettre le projet à évaluation environnementale.

À l'issue de cette décision, une déclaration d'intention précisant les modalités de la concertation préalable applicable au projet a été publiée par le maître d'ouvrage.

• **Objectifs :**

La concertation préalable au titre du Code de l'Environnement vise à informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet suivant les modalités fixées par le Code de l'Environnement (articles L.121-16-1 et suivants). Cette concertation réglementaire doit permettre aux participants d'argumenter leurs positions. Le maître d'ouvrage (Rennes Métropole) étaye ensuite les réponses apportées aux contributions du public, mais n'est pas tenu de les retenir.

À l'issue de la concertation, un bilan est réalisé et publié dans un délai de trois mois par Rennes Métropole, indiquant les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'elle tire de cette concertation.

La concertation a porté principalement sur les propositions de reconfiguration des espaces publics ainsi que sur les atouts et impacts associés.

• **Déroulement de la concertation préalable :**

La concertation préalable s'est déroulée du 3 juin 2024 au 12 juillet 2024 inclus.

Plusieurs modalités d'échange ont été organisées et des outils d'expression ont été mis à disposition pour informer, débattre et recueillir les observations et avis du public.

Sur la durée de la concertation, le public a été invité à s'informer à partir :

- D'une page internet dédiée sur le site de la Fabrique Citoyenne ;
- De cinq ateliers de concertation tout public ;
- De trois réunions avec les associations représentant les usagers ;

- D'un dossier de concertation accessible en ligne, dans les mairies concernées, à l'hôtel de Rennes Métropole et distribué lors des ateliers.

Le public a été invité à s'exprimer sur :

- Le registre dématérialisé accessible depuis le site de La Fabrique Citoyenne ;
- Les registres papier présents à l'accueil des mairies concernées, à l'Hôtel de Rennes Métropole ainsi que lors des ateliers de concertation.

La diffusion de l'information s'est faite sur le territoire métropolitain par le biais de :

- L'affichage réglementaire de l'avis de concertation préalable sur le site du projet, en sept lieux différents ;
- La relations presse : diffusion d'un communiqué de presse annonçant la concertation ;
- Une large campagne de communication avec affichages sur le mobilier urbain, affichettes dans les équipements de quartier et dans les communes, articles dans les supports institutionnels, relais sur les réseaux sociaux et affichages sur les supports du réseau STAR.

Les cinq ateliers de concertation ont accueilli un total de 168 personnes. Par ailleurs, 454 téléchargements des documents de concertation ont été enregistrés, avec un nombre total de 7 760 visiteurs sur le site internet de la Fabrique Citoyenne, et 1 827 visiteurs sur le site du registre dématérialisé, pour 193 contributions écrites au total (tous moyens confondus : mails, registre dématérialisé, papier, appels)

- **Les enseignements de la concertation et les mesures retenues par Rennes Métropole :**

Le bilan de la concertation, détaillant l'ensemble des expressions citoyennes, fait l'objet d'un rapport qui sera mis à disposition du public. Ce rapport mentionne également les mesures que la collectivité juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation. Ce rapport sera publié sur le site de la Fabrique Citoyenne.

De manière globale, le Trambus est une solution attendue et bien acceptée par les citoyens qui en mesurent la pertinence. Il n'a pas été exprimé de remise en cause ou d'inquiétudes majeures. Aussi, Rennes Métropole prévoit de poursuivre la mise en œuvre de ce projet.

Un certain nombre de contributions permettent de mettre en évidence plusieurs thèmes qu'il est nécessaire de prendre en compte pour améliorer le projet :

1. **Le choix de la solution Trambus**

Les citoyens s'interrogent sur ce nouveau système encore inconnu sur Rennes (gain de temps, budget, fréquence, desserte locale...).

Il est donc proposé :

- De poursuivre les actions de communication ;
- De poursuivre les actions complémentaires au Trambus pour améliorer l'offre de transport en commun sur l'ensemble de la Métropole (étude d'opportunité, renfort d'offre...) ;
- De poursuivre les études pour optimiser le positionnement des stations.

2. **Le lien avec le reste des politiques publiques de mobilités**

Les citoyens veulent être rassurés sur la place des autres mobilités (piétons, vélo, voiture, train...).

Il est donc proposé :

- De continuer à travailler sur l'intermodalité notamment au moment de l'élaboration des grilles horaires des Trambus ;
- D'accompagner la suppression de stationnement par des mesures spécifiques et une concertation localisée ;
- De continuer à travailler avec les associations représentant les usagers : piétons, cyclistes...

3. Le lien avec les enjeux climatiques et environnementaux

Les citoyens se montrent très sensibles et en attente sur ces enjeux.

Il est donc proposé :

- De poursuivre la mise en œuvre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser ;
- De mettre en œuvre les mesures prévues au Guide d'Aménagement des Espaces Publics de Rennes Métropole, en particulier sur le volet végétalisation et désimperméabilisation.

4. L'Ouest de la ligne T2, un secteur aux multiples enjeux

Les citoyens relèvent plusieurs inquiétudes dans ce secteur complexe : circulation, place du vélo, parc relais, fonctionnement les soirs de match au Roazhon parc.

Il est donc proposé :

- De poursuivre les études en concertation avec les services de l'État (DIRO), avec les riverains ainsi qu'avec les associations et collectifs locaux ;
- De préciser l'implantation du Parking Relais des Trois Marches et de communiquer ultérieurement ;
- De travailler à l'amélioration de la qualité de la déviation des bus les soirs de match ;
- De poursuivre les études en vue d'améliorer l'accessibilité Vélo à la ZI Lorient sans remettre en cause l'interdiction de circuler en vélo sur la RN24.

5. L'est de la ligne T2 sur Cesson-Sévigné, les enjeux de sécurité et de desserte au cœur du projet

Les Cessonnais souhaitent garder une offre de proximité mais craignent une cohabitation difficile Bus/Piétons/Vélo sur les rues étroites "Cours de Vilaine" et "Croix Connue".

Il est donc proposé :

- De conserver le tracé au cœur de la commune (tracé qui est le plus pertinent) ;
- De mettre en œuvre une concertation locale pour répondre aux inquiétudes des riverains sur leur sécurité ;
- De poursuivre en concertation le travail sur l'optimisation des stations de trambus.

6. Le Nord-Ouest de la ligne T1, un lien fort avec l'évolution de la ZA Nord-Coteaux de l'Ille

Les citoyens semblent inquiets de l'évolution à venir sur ce secteur : risque de congestion notamment autour de l'axe Chesnay-Beauregard et du giratoire de la Plesse.

Il est donc proposé :

- De poursuivre le projet avec une concertation spécifique dans le périmètre de la ZA Nord ;
- De poursuivre les études en précisant les incidences sur la circulation et en accompagnant les projets d'évolution du secteur ;
- De maintenir le réaménagement du giratoire de la Plesse dans l'opération T3 (sa programmation étant compatible avec les attentes exprimées).

Après en avoir délibéré, le Bureau décide :

A l'unanimité,

- d'approuver le bilan et ses enseignements, ainsi que les mesures retenues à l'issue de la concertation préalable au titre du Code de l'Environnement relative à l'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2 et d'autoriser la publication dudit bilan de concertation ;
- d'autoriser Madame la Présidente à signer, en temps opportun, tout acte relatif à cette procédure.

Publiée conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-25, et L 2131-1 du Code Général des Collectivités Territoriales sur le site metropole.rennes.fr.

Le Secrétaire de séance,

Pour La Présidente et par délégation,
La Directrice Générale des Services

Olivier Dehaese

Laurence QUINAUT

CHAPITRE 2. DÉLIBÉRATION DE RENNES METROPOLE VALIDANT LA CONCERTATION AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME



Envoyé en préfecture le 08/04/2025
Reçu en préfecture le 08/04/2025
Publié le
ID : 035-243500139-20250403-B2025_114-DE

Bureau métropolitain du 3 avril 2025

Décision

PISU/DEI
Rapporteur : M. Thébaud P.

B 2025-114 - Voirie Infrastructures - Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné, Vezin-le-Coquet - Aménagement lignes Trambus T1 et T2 - Concertation préalable - Code de l'Urbanisme - Bilan

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉCISIONS

La séance est ouverte à 18h04.

Présents : Mme Appéré N. Présidente, M. Crocq A., Mme Besserve L., M. Sémeril S., M. Dehaese O., M. Puil H., M. Hervé P., Mme Vincent S., Mme Zamord P., M. Hamon L., M. Thébaud P., Mme Rousset E., Mme Schoumacker E., Mme Andro R., M. Huaumé Y., M. Legagneur J., M. Pollet M., M. Guéret S., M. Goater J., M. Du Mottay E., M. Le Bihan T., M. Savignac J., M. Bonnin P., M. Depouez H., M. Rouault J., M. Lefeuvre G., Mme Parmentier M., M. Labbé S..

Ont donné procuration : M. Theurier M. à M. Hamon L., Mme Ducamin M. à M. Pollet M., Mme Pellerin I. à Mme Rousset E., M. Salmon P. à Mme Zamord P., M. Hervé M. à M. Sémeril S., M. Nadesan Y. à M. Crocq A., M. Prigent A. à M. Lefeuvre G., M. Yvanoff D. à M. Hervé P..

Le quorum s'élève à 19 et est atteint.

M. Dehaese O. est nommé secrétaire de séance.

Le Bureau constate que les dispositions législatives concernant la convocation en date du 28 mars 2025 et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à décision ont bien été remplies et le procès-verbal de la séance du 27 février 2025 est lu et arrêté.

La séance est levée à 18h54.

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L.103-2 à L.103-6, et les articles R.103-1 à R.103-3 ;

Vu la délibération n° C 2024-017 du 1^{er} février 2024 portant délégation de pouvoirs au Bureau ;

Vu la décision n° B 2024-050 du 22 février 2024 fixant les objectifs et les modalités d'organisation de la concertation au titre du code de l'urbanisme pour l'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2.

EXPOSÉ

1

Acte publié et certifié exécutoire le
08/04/2025

Envoyé en préfecture le 08/04/2025
Reçu en préfecture le 08/04/2025
Publié le
ID : 035-243500139-20250403-B2025_114-DE

Envoyé en préfecture le 08/04/2025
Reçu en préfecture le 08/04/2025
Publié le
ID : 035-243500139-20250403-B2025_114-DE

Objet :

Dans le cadre des opérations d'aménagement des espaces publics permettant la mise en service des lignes de Trambus T1 et T2, une concertation préalable au titre du Code de l'Urbanisme a été mise en œuvre à partir du printemps 2024. Il est proposé d'en dresser le bilan.

Contexte :

À la suite d'études d'opportunité puis de faisabilité menées entre janvier 2019 et juillet 2022, le Conseil métropolitain a validé, le 28 septembre 2023, les deux premiers programmes d'opérations et les enveloppes prévisionnelles des deux projets de lignes de Trambus T1 et T2. Leur mise en service est prévue à échéance 2029 pour la première, et 2027 pour la seconde. Suite à la publication d'un droit d'initiative en mars 2024, il a été mis en œuvre une concertation préalable en application du Code de l'Urbanisme en parallèle de la concertation prévue au Code de l'Environnement. Cette concertation vise à associer les citoyens à l'élaboration d'un projet routier pouvant affecter de façon substantielle le cadre de vie.

Déroulement de la concertation préalable :

Un large dispositif de communication a été mis en place pour informer le public de la possibilité d'être associé avant la décision à l'élaboration du projet. Un dispositif numérique à l'échelle du territoire métropolitain a été mis en place avec présentation du projet et possibilité de soumettre des observations et avis. En complément, cinq réunions réparties sur différents lieux et à différents horaires ont permis aux publics intéressés de venir se renseigner sur le projet. Enfin, un ensemble de réunion avec les associations représentant les usagers (piétons, cycles, transports en commun...) a été organisé. Ce premier temps de concertation a permis de mettre en évidence un impact limité du projet sur le cadre de vie. Toutefois, afin d'associer plus précisément les riverains du secteur de la rue de Lorient et les informer des nouvelles conditions de circulations liées au projet, une réunion spécifique à ce quartier a été ajoutée et s'est déroulée en janvier 2025.

De manière générale, un ensemble de documents de concertation a été mis à disposition sur le site internet de la Fabrique Citoyenne pendant toute la durée de la concertation, ainsi que dans les mairies concernées, à l'Hôtel de Rennes Métropole et distribué lors des ateliers. Le public a été invité à s'exprimer sur un registre dématérialisé ainsi que sur des registres physiques disposés à l'accueil des mairies concernées, à l'Hôtel de Rennes Métropole ainsi que lors des ateliers de concertation. Les cinq premiers ateliers de concertation ont accueilli un total de 168 personnes et la réunion complémentaire dans le secteur "rue de Lorient" a attiré environ 70 personnes. En parallèle, le site de la Fabrique Citoyenne a compté plus de 7 700 connexions et au total, 201 contributions écrites ont été recensées.

Bilan et enseignements de la concertation :

Il ressort des différents temps d'échange que les citoyens sont globalement favorables au projet. Toutefois, les modifications des plans de circulations restent des points pouvant générer des inquiétudes (notamment pour les commerçants). Mais en contrepartie, les riverains reconnaissent que la contrainte mise sur l'automobile et la baisse de trafic sur certains axes permet d'apaiser les quartiers. La diminution des places de stationnement est globalement acceptée et ne semble pas générer d'inquiétudes majeures. Les citoyens mesurent l'intérêt du projet qui participe à apaiser la ville en incitant au report modal et, plus généralement qui permet d'adapter l'espace public au changement climatique.

En conclusion, il apparaît donc que le Trambus est une solution attendue et bien acceptée par les citoyens qui en mesurent la pertinence. Il n'a pas été exprimé de remise en cause ou

d'inquiétudes majeures. Aussi, Rennes Métropole retient un bilan favorable au projet et prévoit de poursuivre sa mise en œuvre en veillant à prendre les mesures suivantes :

- Poursuivre une communication régulière pour informer les citoyens de l'avancement du projet ;
- Communiquer lorsque les caractéristiques de l'offre Trambus seront précisées (fréquences, horaires, type de véhicules...);
- Accompagner les modifications de plans de circulation et les suppressions de stationnements par des mesures spécifiques.

Après en avoir délibéré, le Bureau décide :

Par 31 voix pour

1 voix contre : M. Du Mottay

4 abstentions : M. Prigent, M. Savignac, M. Bonnin, M. Lefeuvre

- d'approuver le bilan à l'issue de la concertation préalable au titre du Code de l'Urbanisme relative à l'aménagement des lignes de Trambus T1 et T2 ;
- d'autoriser Madame la Présidente à signer, en temps opportun, tout acte relatif à cette procédure.

Publiée conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-25, et L 2131-1 du Code Général des Collectivités Territoriales sur le site metropole.rennes.fr.

Le Secrétaire de séance,

Pour La Présidente et par délégation,
La Directrice Générale des Services

Signé par : Olivier DEHAESE

Date : 07/04/2025

Qualité : Elu DEHAESE Olivier 8ème Vice-Président

Olivier DEHAESE

Signature électronique de Laurence QUINAUT
Date : 07/04/2025
Qualité : Madame ALLEL, Directeur Général Adjoint et Pôle Substantiel Circulation/Concertation et Directeur Général des Services

Laurence QUINAUT