

Projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole

**Enquête relative au projet
arrêté le 5 juin 2025**



**Rapport d'enquête
menée à l'Hôtel de Rennes Métropole et en
mairies de Cesson Sevigné, St Grégoire et
Vezin le Coquet
du 30 juin 2025 au 14 août 2025**

Document 1/2

Sommaire

Sigles utilisés.....	6
I- Cadre de l'enquête	7
1- Présentation de l'enquête.....	7
2- Objectifs de l'enquête.....	7
3- Présentation du territoire	7
Enjeux du territoire.....	8
Enjeux des déplacements	8
4-Présentation du projet.....	8
5- Cadre juridique.....	9
6- Maitrise d'ouvrage	10
II- Dossier soumis à l'enquête	10
1- Objectifs de la déclaration de projet	10
2- Concertation	11
2-1. Gouvernance	11
2-2. Concertation avec le public.....	11
2-2-1. Organisation.....	11
2-2-2. Affichage	11
2-2-3. Réunions publiques	11
2-2-4 Presse.....	12
2-2-5 Réseaux sociaux.....	12
2-2-6. Registre et contact.....	12
2-2-7 Bilan	12
3- Elaboration du projet.....	13
3-1 Historique et contexte du dossier	13
3-2 Elaboration du dossier	13
3-3 Objectifs du projet.....	14
3-4 Futur exploitant	14
3-5 Notice de présentation et justification de l'intérêt général	14
3-5.1. Présentation du projet	14
3-5.2. Justification de l'intérêt général	15
3-5.3. Évaluation environnementale	15

3-5.4. Objet et conditions de l'enquête publique	15
3-5.5. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative	16
3-5.6. Suite de l'enquête et déclaration de projet	16
4- Contenu des pièces du dossier	16
4-1 Liste des pièces	16
Pièce 0 -Guide de lecture.....	16
4-2 Présentation de l'Etude d'Impact (Mars 2025).....	16
4-2.1 Introduction.....	16
4-2.2 Résumé Non Technique (RNT)	17
4-2.3 Présentation technique du projet.	21
1-Le contexte du projet	21
2-Description du projet retenu.....	22
4-2 .4 État initial de l'environnement et enjeux associés.	28
1-Présentation de la zone d'étude	28
2-Milieu physique	28
2-Milieu naturel	29
4-Paysage.....	30
5-Patrimoine historique, culturel et paysager	30
6-Contexte administratif et documents de planification territoriale et d'urbanisme ...	31
7-Milieu humain et socio-économique	31
8-Occupation du sol	31
10- Cadre de vie.....	32
11-Les perspectives d'évolution (scenario et option de référence)	33
12-Synthese des enjeux	33
13- Evolution de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet et aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	33
4-2 .5 Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact	33
1-Analyse des effets du projet sur l'environnement	33
2- Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique	35
3- Incidences négatives notables du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs .	35
4- Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000	36
5- Compatibilité du projet avec les documents de planification et réglementations locales.....	36

6- Dispositif de suivi et cout des mesures en faveur de l'environnement.....	36
7- Analyse des effets cumules avec d'autres projets connus.....	36
8- Analyse spécifique pour les infrastructures de transport	37
9- Méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact.....	37
10- Auteurs de l'étude d'impact	37
4-2 .6 ANNEXES.....	37
4-3 Evaluation socio-économique	39
1- Contexte.....	39
2-Analyse stratégique du territoire et des besoins en mobilité.....	40
3-Perspectives territoriales, objectifs et justification du projet Trambus T1 et T2	41
4-Analyse des effets et bilan socio-économique du projet Trambus T1 et T2.....	42
5-Résultats du bilan socio-économique	42
5 - Consultation de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales	43
5-1 Procédure de notification.....	43
5.2 Observations formulées par l'Autorité Environnementale et les Personnes Publiques.....	44
V- Présentation de l'ENQUÊTE PUBLIQUE	44
1- Préparation de l'ENQUÊTE PUBLIQUE	44
1-1 Réunion de présentation du 21 mai 2025	44
1-2 Interlocuteurs en charge du dossier	45
1-3 Désignation de la commissaire enquêteur	45
1-4 Déroulement de la procédure et modalités de l'enquête.....	45
1-5 Information du public	46
1-6 Contributions du public	47
1-7 Composition du dossier d'enquête	47
2- Appréciations de la commissaire enquêteur sur les modalités d'enquête	48
2-1 Qualité du dossier d'enquête.....	48
2-2 Organisation de l'enquête	48
2-3 Information de la commissaire enquêteur.....	48
3- Déroulement de l'enquête.....	48
3-1 Accueil du public	48
3-2 Communication du dossier de l'enquête publique	48
3-3 Observations lors du déroulement de l'enquête publique.....	48
3-4 Prolongation d'enquête.....	48
4- Visite des lieux par la commissaire enquêteur.....	49
5-Clôture de l'enquête publique	49

6- Participation du public.....	50
6-1 Bilan de la participation du public	50
6-2 Autres contributions	51
6-3 Entretien avec les services	51
7- Procès-verbal de synthèse.....	52
8- Observations du public, commentaires et appréciations de la commissaire enquêteur.	52
8-1 Observations recueillies.....	52
8-2 Observations classées par thème	53
8-3 Résumé des observations recueillies sur le registre d'enquête, par mail et par courrier...	63
9- Questions de la CE	63
Conclusion de l'enquête	64
Table des ANNEXES	66

Sigles utilisés

Ae Autorite environnementale
AEP Alimentation en Eau Potable
ARS Agence Regionale de la Sante
CE Code de l'environnement
CD35 Conseil Departemental de l'Ille et Vilaine
DCE Directive Cadre Eau
DDTM Direction Departementale des Territoires et de la Mer
DRAC Direction Regionale des Affaires Culturelles
DREAL Direction Regionale de l'Environnement, de l'Amenagement et du Logement
EBC Espace Boise Classe
ENS Espace Naturel Sensible
ERC Eviter, Reduire, Compenser
ERP Etablissement Recevant du Public
ICPE Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
INPN Inventaire National du Patrimoine Naturel
MER Memoire En Reponse
MH Monument Historique
MO Maitrise d'Ouvrage
MRAe Mission Regionale d'Autorite environnementale
PDA Perimetre Delimite des Abords (MH)
PC Permis de Construire
PDU Plan de Deplacements Urbains
PLUi Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR Personnes a Mobilite Reduite
PPRI Plan de Prevention des Risques d'Inondation
RP Rapport de Presentation
RU Renouvellement Urbain
SAGE Schema d'Amenagement et de Gestion de l'Eau
SCoT Schema de Coherence Territoriale
SDAGE Schema Directeur d'Amenagement et de Gestion des Eaux
SRADDET Schema Regional d'Amenagement, de Developpement Durable et d'Egalite des Territoires
TC Transports en Commun
ZH Zone Humide
ZPS Zone de Protection Speciale (Natura 2000, Directive Oiseaux)
ZSC Zone Speciale de Conservation (Natura 2000, Directive Habitat-Faune-Flore)

I- Cadre de l'enquête

1- Présentation de l'enquête

Par lettre enregistrée le 25 mars 2025 au Tribunal Administratif de Rennes, Rennes Métropole sollicite la désignation d'un (e) Commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique unique portant sur :

La réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole.

Le 2 avril 2025 le Tribunal Administratif de Rennes a désigné une commissaire enquêtrice : Marie-Isabelle Pérais

En accord avec Rennes Métropole il a été décidé d'organiser cette enquête publique du 30 juin 2025 (9h) au 30 juillet 2025 (16h 00).

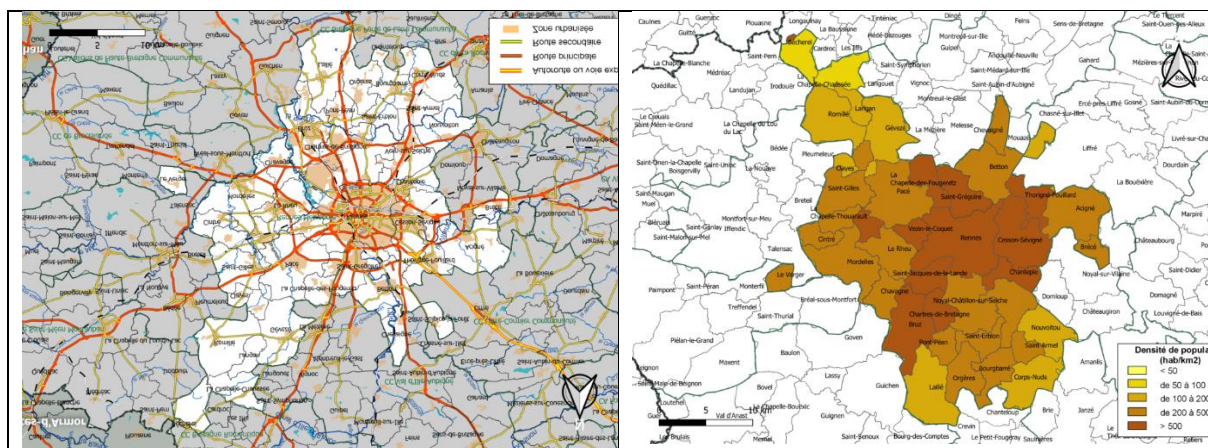
2- Objectifs de l'enquête

Rennes Métropole prévoit la création de deux lignes de Trambus : T1 à l'horizon 2029, T2, à l'horizon 2029, totalisant 27 km de voies et 49 stations. Le projet impacte le territoire des communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné. Ces communes font partie de Rennes Métropole,.

3- Présentation du territoire

Située dans le centre du département d'Ille-et-Vilaine, l'intercommunalité Rennes Métropole regroupe 43 communes et s'étend sur 705 km² et une population de 467 858 habitants (en 2021).

Carte de l'intercommunalité Rennes Métropole au 1^{er} janvier



Nathalie Appéré est présidente de Rennes Métropole depuis juillet 2020

Compétences

Rennes Métropole a pris les compétences suivantes :

- Équipements culturels et sportifs ;
- Voiries et parcs de stationnement d'intérêt communautaire ;
- Collecte des déchets et gestion des déchèteries
- Établissement et exploitation d'infrastructures et de réseaux de communication électroniques d'intérêt communautaire ;
- Transports collectifs (schémas directeurs des transports et gestion du métro et du réseau de bus STAR) ;
- Accueil des gens du voyage ;
- Urbanisme et aménagement

Enjeux du territoire

- Protection des espaces agricoles et naturels.
- Mixité sociale.
- **Amélioration des déplacements.**
Rennes a été pionnière sur la question de l'écomobilité, avec la création d'un métro ainsi que les premières bornes à vélo. Aujourd'hui la métropole privilégie un développement urbain le long des lignes du métro, avec des extensions de celles-ci.
- Protection des paysages et diversité architecturale.
- Constructions écologiques.
- Développement économique
- Développement culturel et touristique

Enjeux des déplacements

En 2001, Rennes Métropole se dote d'un Plan de déplacements urbains (PDU), qui définit globalement l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans l'agglomération. L'enjeu pour l'agglomération rennaise est de répondre aux besoins futurs de déplacements dont la moitié se font dans Rennes. Pour d'éviter l'asphyxie des voies de communication, il faut contenir la part des déplacements en voiture et favoriser la fréquentation des transports en commun.

Le réseau de bus STAR s'articule autour de la ligne A du métro depuis mars 2002, l'ensemble des autres lignes urbaines et périurbaines ainsi que le plan général de circulation a été réaménagé y compris dans les aires de stationnement près des stations de métro des quartiers périphériques. La ligne B a été inaugurée le 20 septembre 2022.

4-Présentation du projet

Le projet se situe dans le département d'Ille-et-Vilaine (35), sur les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné.

Après l'ouverture de la ligne b du métro en 2022, Rennes Métropole souhaite poursuivre sa politique de mobilité décarbonée avec la création prévue de **quatre lignes de Trambus (T1, T2, T3, T4)** totalisant 55 km et une centaine de stations à l'horizon 2030.

Le présent dossier porte sur la création des lignes T1 et T2.

5- Cadre juridique

Le projet est encadré par :

- **Code de l'environnement** (évaluation, enquête publique, bruit, qualité de l'air)
- **Code du patrimoine** (abords de monuments historiques, archéologie préventive)
- **Code des transports** (évaluation socio-économique)

Pour les projets susceptibles d'affecter l'environnement, le code de l'environnement prévoit une évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas. La liste des projets concernés figure dans le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

En application de la nomenclature annexée définissant les catégories de projet soumises à évaluation environnementale (étude d'impact) ou à examen au cas par cas, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas au titre des rubriques 6 et 41.

La DREAL Bretagne a par décision du 19 mars 2024 décidé que le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

L'Autorité environnementale compétente est la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale) de Bretagne.

Le contenu de l'étude d'impact est défini réglementairement dans l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Il est « *proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine* ».

L'étude d'impact est un instrument de protection de l'environnement, un outil d'information pour les institutions et le public et outil d'aide à la décision.

L'étude d'impact définit les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour les éviter, réduire ou le cas échéant compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation.

L'étude d'impact (évaluation environnementale) fait partie du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet...

L'étude d'impact répond à un cadre réglementaire précis, visant à évaluer les conséquences notables du projet sur l'environnement et la santé humaine. Elle doit notamment décrire le projet, les solutions de substitution examinées, l'état initial de l'environnement, les impacts attendus et les mesures pour les éviter, réduire ou compenser.

L'étude d'impact a trois rôles principaux :

- Instrument de protection de l'environnement
- Outil d'information -
- Outil d'aide à la décision

La déclaration de projet au titre du code de l'environnement (DP "code de l'environnement") est une procédure constatant l'intérêt général d'un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage. Elle intervient lorsque ce projet a fait l'objet d'une enquête publique "environnementale". Elle est prononcée par l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité

territoriale ou de l'établissement public responsable du projet.

Cette déclaration est indispensable :

- pour bénéficier des autorisations de travaux nécessaires au projet ;
- pour bénéficier d'une déclaration d'utilité publique, lorsque le projet nécessite de recourir à l'expropriation ;

Elle a également des effets sur la tenue ou non d'une nouvelle enquête publique "environnementale" (nouvelle enquête obligatoire en l'absence de DP intervenue dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête initiale).

La DP "code de l'environnement" peut également déboucher sur la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) ou du plan local d'urbanisme (PLU-PLUi), pour permettre la réalisation du projet.

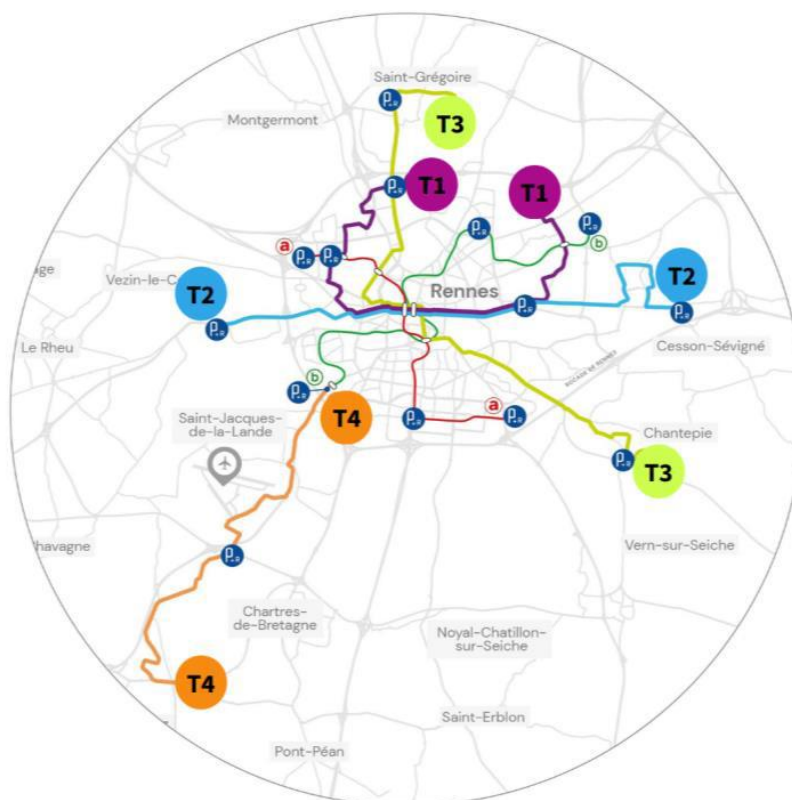
6- Maitrise d'ouvrage

Le projet est porté par Rennes Métropole qui est responsable de la conception, de la planification et de la réalisation des travaux relatifs au projet.

II- Dossier soumis à l'enquête

1- Objectifs de la déclaration de projet

Les 2 lignes de bus à haut niveau de service desserviront le territoire métropolitain sur les communes de Cesson-Sévigné, Rennes, St Grégoire et Vézin le Coquet. Elles permettront de renforcer le réseau actuel de transport en commun STAR.



- 2- Le projet consiste essentiellement en la réalisation des ouvrages et équipements suivants :
- 3- - Réaménagement des espaces publics traversés pour la réalisation de voies réservées aux transports en commun avec une reconfiguration des carrefours
- 4- - Aménagement des stations pour les usagers
- 5- - Aménagement de parc relais aux extrémités des lignes pour inciter au report modal
- 6- - Aménagement des infrastructures nécessaire au fonctionnement des véhicules électriques ;
- 7- - Aménagements en lien avec l'usage des Trambus : pistes cyclables, trottoirs, espaces verts

2- Concertation

2-1. Gouvernance

Le déroulement de la concertation et ses modalités ont été présentées dans la décision du Conseil Municipal B2024-049 du 24 février 2024 et validées dans la décision du Conseil Municipal B2024-050 du 24 février 2024. Elle s'est effectuée pendant toute la durée de la procédure et s'est poursuivie avec la transmission du projet de PLU aux personnes publiques associées et par une enquête publique.

2-2. Concertation avec le public

Le bilan de la concertation est la pièce C du dossier

2-2-1. Organisation

Rennes Métropole a défini les objectifs et les modalités de la concertation préalable du public par décision B 2024.049. Cette concertation s'est déroulée du 3 juin 2024 au 12 juillet 2024 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs.

Cette concertation complète la consultation qui s'est déroulée fin 2022. Le bilan est consultable en suivant le lien suivant :

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

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

2-2-2. Affichage

- Affichage réglementaire (Mairies, Rennes Métropole, Web) ;
- 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 ;
- 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 ;

2-2-3. Réunions publiques

Les réunions publiques ont été organisées sous la forme de réunions participatives de quartier.

2-2-4 Presse

- Article sur le site metropole.rennes.fr ;
- Article dans le Ici Rennes de juin avec une demi-page annonçant la concertation ;
- Article dans La lettre métropole (lettre aux communes).
- Relations presse : diffusion d'un communiqué de presse annonçant la concertation ;

2-2-5 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,

2-2-6. Registre et contact

Le projet a été tenu à la disposition du public avec un registre dématérialisé et des registres papiers présents à l'accueil des 4 mairies concernées ainsi que lors des ateliers de concertation.

2-2-7 Bilan

168 personnes physiques venues assister à une Réunion Participative d'Information

7760 visiteurs sur le site de la Fabrique Citoyenne

1827 visiteurs sur le site du registre dématérialisé

454 dossiers téléchargés

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.

Un certain nombre de contributions permettent de mettre en évidence plusieurs thèmes :

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, les actions complémentaires au Trambus pour améliorer l'offre de transport en commun sur l'ensemble de la Métropole et 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 et 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, 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 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 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 proposé de conserver le tracé au cœur de la commune, 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 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

3- Elaboration du projet

3-1 Historique et contexte du dossier

Les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale. Le projet de Trambus T1 et T2 a fait l'objet d'un examen au cas par cas en application de la nomenclature annexée à l'article R/122-2 du Code de l'environnement, au titre des rubriques 6 (Infrastructures routières) et 41 (Aires de stationnement). La DREAL Bretagne a décidé le 19 mars 2024 que le projet devait faire l'objet d'une évaluation environnementale.

L'autorité environnementale compétente pour ce projet est la **MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale) de Bretagne**.

3-2 Elaboration du dossier

Le contenu de l'étude d'impact est défini par l'article R/122-5 du Code de l'environnement et doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone affectée et aux incidences prévisibles. Le document présente un tableau détaillant les éléments requis par cet article et la partie de l'étude d'impact où ils figurent. Il inclut un résumé non technique (Partie 2), une description du projet (Parties 1 et 3), une description de l'état initial de l'environnement (Partie 4), une description des incidences notables (Partie 5), une description des solutions de substitution (Partie 3), et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (Partie 5).... Pour les infrastructures de transport, des analyses spécifiques sont requises, comme l'analyse des conséquences sur l'urbanisation et les enjeux écologiques (Partie 5, Chapitre 8).

3-3 Objectifs du projet

Le projet de Trambus découle d'une réflexion initiée en 2019 visant à mettre en place une offre performante au-delà de la rocade de Rennes, en prolongement du réseau de métro existant.

Les lignes T1 et T2 sont considérées comme un seul projet du point de vue du Code de l'environnement en raison de leur nature, proximité et interactions en phase travaux. Les lignes T3 et T4 sont considérées comme des projets distincts bien qu'entretenant des liens de cohérence.

- **Ligne T1** : 13 km, 30 stations (dont 13 en commun avec T2). Elle remplace l'actuelle ligne Chronostar n°4, la plus fréquentée de la métropole. Objectif : conforter l'offre de mobilité en cœur de ville, desservir les quartiers denses éloignés du métro (Beauregard, Baud Chardonnet) et accompagner les évolutions urbaines. Un hub de mobilité et un Parking relais (P+R) sont prévus au terminus de La Plesse. Coût estimé : environ 45 M€HT. Fréquentation estimée en 2030 : 26 600 voyages/jour. Fréquentation estimée en 2035 : 7,3 millions de voyages par an (+30%).

- **Ligne T2** : 14 km (dont 58% en voie réservée), 32 stations (dont 13 en commun avec T1). Elle traverse le cœur de la métropole d'est en ouest, reliant la ZI de Lorient au centre commercial Cesson Rigourdière. Elle desservira des grands pôles comme la ZI Ouest, le Roazhon Park, le centre-ville de Rennes, Cesson-Sévigné. Des P+R sont prévus à chaque extrémité (Cesson Rigourdière et 3 Marches). Coût estimé : environ 60 M€HT. Fréquentation estimée en 2035 : 4,7 millions de voyages par an (+25%). L'offre sur le tronc commun central (Mail Mitterrand - Tournebride) sera cadencée entre T1 et T2, avec un passage toutes les 3 à 4 minutes en heures de pointe.

Le projet prévoit également d'importants **aménagements cyclables**, notamment 13,4 km pour T1 (dont 19% sur le Réseau Express Vélo - REV) et 27,1 km pour T2. Le REV est un projet métropolitain de 104 km de liaisons cyclables sécurisées.

3-4 Futur exploitant

Rennes Métropole est Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) sur son territoire.

La gestion du réseau de transport STAR est délégué à Kéolis.

L'exploitation des lignes T1 et T2 fera l'objet d'une délégation de service public (DSP)

3-5 Notice de présentation et justification de l'intérêt général

3-5.1. Présentation du projet

Le projet de Trambus T1 et T2 s'inscrit dans la continuité de l'ouverture de la ligne b du métro rennais en 2022 et incarne l'ambition de Rennes Métropole de développer une offre de transport décarbonée et structurante à l'horizon 2030. Il vise à aménager deux lignes de Trambus desservant les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné.

Le Trambus est un bus 100 % électrique à haut niveau de service, circulant sur des voies réservées, disposant de la priorité aux feux et accessible par ses quatre portes. Il garantit régularité, confort et accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

La ligne T1 (La Plesse $\rightleftharpoons$ ZA Saint-Sulpice) couvre 13 km avec 30 stations, dont 13 partagées avec la ligne T2.

La ligne T2 (Vezin-le-Coquet ⇌ Cesson-Sévigné) s'étend sur 14 km avec 32 stations, dont également 13 communes avec la ligne T1.

Ces deux lignes participeront à la requalification des espaces publics tout en accompagnant les évolutions urbaines de la métropole, notamment dans les secteurs de Beauregard, Beaulieu, Baud-Chardonnet et la ZAC du Bois Perrin.

3-5.2. Justification de l'intérêt général

Le projet répond aux **quatre enjeux majeurs de mobilité du territoire** :

Environnement / Climat : réduction de 40 % des émissions de GES d'ici 2030, cohérence avec le PCAET et le PPA.

Accessibilité universelle : offre structurée sur le modèle de la « ville-archipel ».

Hiérarchisation des besoins : optimisation en fonction des spécificités locales et capacités d'investissement.

Adaptation territoriale : solutions mixtes selon les secteurs urbains ou périurbains.

Principaux bénéfices :

Gain de temps : réduction de 10 à 25 % sur les temps de parcours entre pôles (ex. République - terminus).

Hausse de fréquentation estimée : +4 420 voyages/jour à l'horizon 2030.

Report modal : 1 060 déplacements/jour transférés de la voiture vers les transports collectifs.

Effet sur la qualité de l'air : diminution des émissions routières de 5,6 % en 2030 et de 6,7 % en 2040.

Valorisation des modes actifs : 35 km d'aménagements cyclables sécurisés.

Accessibilité renforcée : équipements pour PMR, lisibilité, signalétique en temps réel.

Maillage stratégique : dessert les hôpitaux, campus (70 000 étudiants), centres économiques et lieux de loisirs.

3-5.3. Évaluation environnementale

Une étude d'impact a permis d'identifier les effets potentiels et d'adopter des mesures de réduction :

Milieu naturel : impacts faibles à négligeables ; éventuelle demande de dérogation pour arbres à cavités/bâtiments.

Zones humides : totalement évitées.

Inondations : absence d'obstacle au ruissellement ; étude hydraulique prévue pour les zones concernées.

Paysage et patrimoine : ABF consultée ; replantation de 2,5 fois le nombre d'arbres abattus (187 contre 71).

Bruit : hausse de 3 dB max ; niveaux sonores inférieurs aux seuils réglementaires.

Carbone : 3 600 tonnes de CO₂ évitées en phase d'exploitation sur 22 ans ; compensation végétale prévue.

3-5.4. Objet et conditions de l'enquête publique

L'enquête publique est menée selon les articles du **Code de l'environnement (L.123-1 et suivants)** et du **Code des transports (L.1511-4)**.

La DREAL Bretagne a rendu une décision imposant une évaluation environnementale

obligatoire.

3-5.5. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

Le projet s'insère dans une série d'études et de démarches préalables :

Plan de Déplacements Urbains (2019–2030), Étude d'opportunité (2019), Étude de faisabilité (2020–2022), Consultation citoyenne (2022) et concertation publique (2024), Études techniques et concertation avec les partenaires institutionnels (DRAC, ABF, MRAe, etc.)

3-5.6. Suite de l'enquête et déclaration de projet

- **Décision** : Rennes Métropole se prononcera sur le caractère d'intérêt général du projet dans un délai d'un an.
- **Éventuelles suites** : procédures complémentaires (DUP, IOTA, bruit de chantier, autorisation d'occupation temporaire...).

4- Contenu des pièces du dossier

4-1 Liste des pièces

- Documents introductifs

Pièce 0 -Guide de lecture (11p) : objet, contenu du dossier, acteurs du projet et comment se renseigner sur le projet

Pièce A -Notice de présentation et justification de l'intérêt général ((34p) : cf point 3-5

- Documents du projet

Pièce B -Etude d'impact cf point 4-2

L'étude d'impact du projet de Trambus T1 et T2 est composés de 6 parties :

Partie 1 : Introduction (22p)

Partie 2 : Résumé Non Technique (RNT) (80p)

Partie 3 : Présentation du projet (72p)

Partie 4 : État initial de l'environnement et enjeux associés(512p)

Partie 5 : Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées (487p)

Partie 6 : Annexes (130p)

- Documents complémentaires

Pièce C- Bilan de la concertation (6p) -cf point 2

Pièce D -Evaluation socioéconomique (98p)- cf point 4-3

Pièce E -Avis émis sur le projet (12p)- cf point 5

Pièce F -Pièces administratives (18p)- Décision du 16/1/25, Arrêté 2025-713, attestation parution presse, décision du TA du 2/4/25

4-2 Présentation de l'Etude d'Impact (Mars 2025)

4-2.1 Introduction

Elle présente le cadre réglementaire de l'étude d'impact et introduit le projet avec sa situation géographique et administrative, son contexte et ses objectifs.

- 1 : Préambule – Structure du dossier d'étude d'impact
- 2 : Cadre réglementaire de l'étude d'impact
 - 2.1 Les objectifs de l'étude d'impact
 - 2.2 La justification de la réalisation d'une étude d'impact
 - 2.3 L'autorité environnementale compétente pour le projet
 - 2.4 Le contenu réglementaire de l'étude d'impact
- 3 : Situation géographique, contexte et objectifs du projet
 - 3.1 La situation géographique et administrative
 - 3.2 Le contexte du projet et les enjeux du territoire
 - 3.2.1 Le contexte du projet
 - 3.2.2 Les exigences de la catégorie des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
 - 3.2.3 Les enjeux du territoire de la Métropole rennaise en termes de transport
 - 3.3 Les objectifs du projet

Cette première partie présente le cadre général et les objectifs de l'étude d'impact réalisée pour le projet de Trambus T1 et T2, porté par Rennes Métropole

Le projet de Trambus T1 et T2 s'inscrit dans la politique de mobilité de Rennes Métropole et vise à répondre à quatre grands enjeux du territoire en matière d'organisation des transports et mobilités :

1- L'environnement et le climat : Atteindre -40% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et diminuer la pollution, en cohérence avec les plans existants (Plan Climat Air Énergie Territorial - PCAET, Plan de Protection de l'Atmosphère - PPA)²²²³. Le Trambus, étant un mode de transport 100% électrique, contribue à l'objectif "bas carbone".

2- L'accessibilité : Offrir une desserte performante et accessible à tous les grands pôles du territoire (emploi, santé, équipements, enseignement supérieur, quartiers d'habitat). Le Trambus vise une fréquence élevée en heures de pointe (6 à 7 minutes, potentiellement 4 minutes pour T1 à terme) et une large amplitude horaire.

3- La hiérarchisation : Structurer le réseau de transport en commun avec des lignes à haut niveau de service au-delà de la rocade.... Les voies dédiées (entre 30% et 60% selon les lignes) et la priorité aux carrefours visent à améliorer la fiabilité et le temps de parcours.

4- La territorialisation : Développer l'offre de transport en commun et les modes actifs (marche, vélo) sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le plan de situation du projet montre le tracé des lignes T1 et T2 sur le territoire de Rennes Métropole, couvrant les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné.

4-2.2 Résumé Non Technique (RNT)

Ce RNT est une synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement, conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Il vise à faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact en reprenant de manière synthétique les éléments essentiels et les conclusions de chaque partie de l'étude.

Cette partie synthétise les informations clés de l'étude d'impact, conformément aux exigences réglementaires.

Présentation du projet : Le projet de Trambus T1 et T2 est issu d'une réflexion lancée en 2019 pour proposer une offre de transport performante au-delà de la rocade de Rennes, en

complément du réseau de métro existant. Plusieurs scénarios de transports en commun ont été analysés lors d'une étude d'opportunité en 2019.

Le projet retenu implique des aménagements nécessaires à la circulation des Trambus et à la réalisation des stations. Une part significative des voies sera dédiée aux Trambus pour améliorer le temps de parcours et la régularité.

La ligne T1 s'étend sur 13 km, dont 4,8 km sont communs avec la ligne T2. Elle dessert Saint-Grégoire, Rennes et Cesson-Sévigné, de La Plesse à la ZA Saint-Sulpice. Elle est découpée en 8 sections et 24 sous-sections.

La ligne T2 mesure 14 km et traverse le cœur de la métropole d'est en ouest, reliant la ZI de Lorient au centre commercial Cesson Rigourdière, en passant par le Mail Mitterrand, République, Baud Chardonnet et le centre de Cesson Sévigné. Elle est divisée en 3 sections : Ouest Extra Rocade, Ouest Intra Rocade, et Est.

Les aménagements associés comprennent la voirie, la circulation des bus, les trottoirs, les aménagements cyclables, et les aménagements paysagers.

Des paragraphes spécifiques détaillent les stationnements présents ou créés. La conception intègre l'insertion paysagère avec des aménagements spécifiques tout au long du tracé. La gestion des eaux pluviales est prévue, maximisant l'infiltration là où c'est possible.

Les travaux se dérouleront majoritairement sur des emprises publiques, limitant les acquisitions foncières privées aux cas inévitables. Les travaux avanceront secteur par secteur. Rennes Métropole prévoit un dispositif d'information pour les riverains (presse, réseaux sociaux, site internet dédié, plaquettes, numéro de téléphone unique). Les objectifs de réutilisation et de recyclage des matériaux issus du chantier sont fixés.

État initial de l'environnement et enjeux associés : L'état initial décrit l'environnement actuel du projet en s'appuyant sur différents périmètres d'étude. Une synthèse des enjeux identifiés et leur sensibilité au regard du projet est présentée.

• **Milieu physique (Sols, Eau, Risques) :** Les travaux impliquent des terrassements (environ 32 300 m³ pour T1, 9 300 m³ pour T2 de déblais). Des impacts potentiels sur la géologie, la qualité et la quantité des eaux (surface et souterraines) sont identifiés, ainsi que sur les risques (inondation, TMD, réseaux, sites pollués). Des mesures de réduction sont prévues, comme la gestion du risque géotechnique, la gestion des déchets (tri, réemploi, filières agréées), la protection des eaux (dispositifs anti-pollution, remise en état des emprises), l'adaptation de la période de terrassement près des nappes, et le respect des prescriptions en zones inondables. L'impact résiduel sur la géologie est considéré négligeable. Pour les eaux souterraines, l'impact résiduel est qualifié de faible. En phase exploitation, aucun impact n'est recensé pour les risques liés aux sites pollués. L'impact sur le risque TMD par voies routières est évalué comme positif grâce au report modal.

• **Milieu naturel (Flore, Faune, Habitats) :** Avant mesures, les impacts bruts sont évalués comme moyens pour l'avifaune et les mammifères (dont chiroptères) et faibles pour les autres groupes, principalement dus à la destruction d'individus, l'altération d'habitats, et la perturbation. Les travaux impacteront directement environ 20m² de zones humides et 3000m² indirectement. Les mesures d'évitement consistent à ne pas implanter le projet dans certaines zones sensibles (zones humides, stations d'espèces patrimoniales, arbres à cavités). Les mesures de réduction incluent le balisage des zones à enjeux, le respect du calendrier de sensibilité des espèces (périodes de reproduction, etc.), l'adaptation des horaires et modalités de circulation des engins, le contrôle des arbres creux et bâtiments avant abattage/démolition, la gestion des nuisances lumineuses, les plantations compensatoires (arbres, haies) et la lutte contre les es-

pèces exotiques envahissantes. Des mesures d'accompagnement sont prévues, comme l'installation de nichoirs pour oiseaux et gîtes artificiels pour chiroptères. Un suivi écologique en phase travaux est prévu. Après mesures, les impacts résiduels sur le milieu naturel sont généralement réduits à un niveau faible ou négligeable.

- **Paysage et Patrimoine** : Les impacts sur le paysage sont liés aux aménagements (voirie, stations, plantations). Des impacts sur les covisibilités avec les monuments historiques sont attendus. Des mesures de réduction sont intégrées à la conception (insertion paysagère, consultation de l'Architecte des Bâtiments de France - ABF). Les impacts sur les sites inscrits ou classés sont nuls car le projet n'empiète pas dessus. Le risque de découverte archéologique durant les travaux est faible. Les impacts résiduels sont qualifiés de faibles.

- **Milieu Humain (Riverains, Foncier, Occupation des Sols)** : Des impacts temporaires sur le cadre de vie des riverains (bruit, poussière, vibration, circulation) sont attendus en phase travaux. Des mesures de réduction sont prévues, notamment le maintien des accès aux habitations et un dispositif de communication dédié. L'impact sur l'occupation des sols est positif en phase exploitation en améliorant la desserte des pôles majeurs. Les besoins d'acquisition foncière sont minoritaires... Des négociations à l'amiable sont en cours, avec recours possible à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et à l'expropriation si nécessaire. L'impact résiduel sur le foncier est négligeable.

- **Déplacements, Trafics et Circulation** : Les travaux entraîneront des perturbations sur la circulation automobile et les modes actifs (piétons, cycles). Des mesures de réduction sont prévues pour la phase travaux (plan de circulation, travaux de nuit si possible, mesures pour services de secours et stationnement). En phase exploitation, la réorganisation du réseau viaire vise une meilleure circulation générale et un report modal vers le Trambus. Le projet inclut la création de 5 parkings relais (dont 3 nouveaux) pour faciliter l'accès au centre. L'impact résiduel sur la circulation automobile est négligeable. Le projet aura un impact positif sur les transports en commun, notamment le métro (augmentation de la fréquentation aux stations de correspondance). Les temps de trajet en bus/Trambus seront significativement améliorés par rapport aux lignes actuelles (réduction de 17 à 29% selon les lignes). Les impacts résiduels sur les transports en commun sont positifs.

- **Qualité de l'air et Environnement Sonore** : En phase travaux, des émissions de polluants atmosphériques (poussières, gaz d'échappement) et des nuisances sonores sont attendues. Des mesures de réduction (entretien des engins, limitation de vitesse, arrosage des pistes, capotage du matériel bruyant, dossier "bruit de chantier" pour travaux de nuit) sont prévues. En phase exploitation, le report modal vers le Trambus entraîne une diminution significative des émissions de polluants liées au trafic routier sur le réseau d'étude (-5,6% en 2030, -6,7% en 2040). Les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier diminuent également (-3,8% en 2030, -4,1% en 2040). Le bilan carbone de l'aménagement des espaces publics est estimé à 19 683 Tonnes de CO₂ pour les deux lignes. Concernant le bruit, la modélisation prévoit des reports de trafic induisant des augmentations de niveaux sonores sur certains axes (Marbeuf, Guiloux), mais sans dépassement réglementaire des seuils. Aucun récepteur du secteur E ne subit d'augmentation significative de niveau sonore. Aucun récepteur du secteur D ne subit d'augmentation significative de niveau sonore. Des augmentations de niveaux sonores supérieures à 2 dB(A) sont prévues pour certains récepteurs en Zone A et Zone B, mais aucune mesure de protection acoustique n'est nécessaire au regard de la réglementation.

Incidences sur le climat et risques majeurs : L'étude analyse la vulnérabilité du projet au changement climatique et ses incidences sur le climat. Des mesures sont mises en place pour limiter les impacts du changement climatique sur le projet (ex: gestion des vagues de chaleur,

inondations). Le projet est également analysé vis-à-vis des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs (TMD, réseaux, risques industriels). Les aménagements prévus permettront une circulation plus apaisée, diminuant le risque lié au TMD. Des mesures spécifiques sont prévues pour les travaux à proximité des canalisations de gaz. Les travaux près des installations classées (ICPE) devront respecter les réglementations et prescriptions associées.

Sites Natura 2000 : Une évaluation spécifique des incidences sur les sites Natura 2000 a été réalisée. Le site "Complexe forestier Rennes-Liffré-Chevré, Étang et lande d'Ouée, forêt de Haute Sève" est situé à proximité (à plus de 10 km).... L'étude conclut qu'après application des mesures environnementales, le projet n'aura pas d'incidences significatives sur les espèces communautaires (comme les chiroptères) et les sites Natura 2000.

Compatibilité avec les documents de planification : Le projet a été évalué au regard des différents documents de planification aux échelles régionale et locale (SDAGE, SAGE, SRADDET, SCoT, PLUi, PSMV)²⁶.... Le projet est compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne, en s'inscrivant notamment dans la séquence ERC pour prévenir la dégradation des milieux aquatiques. Il est également compatible avec le SAGE Vilaine, en tenant compte des prescriptions concernant les zones humides et la continuité écologique des cours d'eau. Il est compatible avec le SRADDET Bretagne, en répondant à l'objectif d'améliorer l'offre de transports publics. Il est compatible avec le SCoT du Pays de Rennes, contribuant notamment au renforcement de la biodiversité, à l'optimisation des déplacements, et à l'objectif bas carbone. La compatibilité avec le PLUi de Rennes Métropole a été examinée pour les zonages traversés (principalement zones urbaines) et les prescriptions particulières (emplacements réservés, servitudes). Le projet est compatible avec ces zonages et prescriptions. Le projet est compatible avec le PSMV de Rennes, même s'il est situé en bordure du Site Patrimonial Remarquable. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a été consulté pour la conception.

Dispositif de suivi et coût des mesures : Un dispositif de suivi est prévu, notamment en phase travaux pour s'assurer du bon accomplissement des mesures environnementales. Un écologue assurera un suivi de chantier et pourra demander l'interruption des travaux si des espèces protégées sont détectées. Le coût des mesures est précisé dans la Partie 5. Un suivi écologique est également prévu en phase exploitation.

Analyse des effets cumulés : L'étude a analysé les effets cumulés du projet de Trambus avec d'autres projets connus, c'est-à-dire existants ou approuvés. Une liste de projets connexes (aménagement de ZA, lotissements, projets urbains comme les quais de la Vilaine, le CHU, etc.) a été retenue pour l'analyse. En phase travaux, des impacts cumulés "forts" sont attendus sur les déplacements et la circulation du fait de la multiplicité des chantiers. Des impacts cumulés "faibles" sont identifiés pour le paysage, le patrimoine, les sols, l'eau, les risques majeurs et le cadre de vie (bruit, air), chaque projet prévoyant des mesures de réduction spécifiques. En phase exploitation, les impacts cumulés sur les déplacements et la circulation sont considérés comme "faibles" ou "négligeables", les projets de ZAC modifiant les conditions locales mais chaque projet incluant des mesures. Les impacts cumulés sur le cadre de vie (environnement sonore, qualité de l'air), les sols, l'eau, les risques, le paysage, la flore et la faune sont jugés "négligeables", les impacts résiduels de chaque projet étant faibles et les projets étant suffisamment éloignés ou de nature différente pour limiter l'addition des effets.

4-2.3 Présentation technique du projet.

Cette partie présente les situations géographique, contexte et objectifs du projet.

1-Le contexte du projet

Rennes Métropole prévoit la création de quatre lignes de Trambus. Un Trambus est un bus 100% électrique de 4 portes qui combine les avantages d'un tramway (voie réservée, régularité, priorité aux carrefours) et la souplesse d'un bus. Il circule sur une large amplitude horaire (5h25 à 0h35) et avec une fréquence élevée (4 à 8 minutes). La montée et la descente se font par toutes les portes, le paiement à bord par carte bancaire est possible. Les lignes T1 et T2 sont prioritaires et font l'objet de la présente étude d'impact.

Les exigences de la catégorie des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Pour être classé BHNS, le Trambus doit répondre à plusieurs exigences :

- **Rapidité** : Assurée par des couloirs de bus dédiés, des inter-stations adaptées, des giratoires percés, la priorité aux carrefours à feux, la montée/descente à toutes les portes, et l'absence d'achat de titre auprès du chauffeur.
- **Régularité** : Les aménagements précédents y contribuent, avec une possible réflexion sur l'arrêt systématique à toutes les stations.
- **Fiabilité** : Liée à la qualité du matériel roulant et aux bornes de recharge électrique, avec l'ambition d'une fréquence élevée (4 à 8 min) et une large amplitude horaire.
- **Confort** : Pris en compte à l'intérieur du véhicule, sur le trajet, en station et dans les P+R.
- **Accessibilité** : Facilité et sécurité d'accès aux stations et véhicules pour tous, y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), ainsi qu'aux P+R.
- **Sécurité** : Haut niveau de sécurité pour les usagers du transport public et pour l'ensemble des usagers de la voirie (motocyclistes, cyclistes, piétons), en tenant compte de l'historique de l'accidentologie.
- **Impacts environnementaux réduits** : Minimiser les impacts sur les émissions de CO2 et gaz d'échappement, le niveau sonore, la désimpermeabilisation des sols, l'eau et les milieux aquatiques, les arbres, les îlots de chaleur urbains, et l'insertion paysagère. Le projet appliquera le principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Les enjeux du territoire de la Métropole rennaise en termes de transport Rennes Métropole fait face à quatre grands enjeux en matière de transports et de mobilités :

1. **L'Environnement et le Climat** : Objectif de -40% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et réduction de la pollution.
2. **Une Mobilité Accessible à Tous** : Répondre aux besoins croissants de mobilité sur l'ensemble du territoire, développé sur le modèle de la "ville-archipel"
3. **Hierarchiser les Besoins** : Établir des priorités en fonction des spécificités locales et des capacités d'investissement.
4. **S'adapter aux Territoires** : Développer un "mix" de solutions de transport adaptées à chaque zone de la métropole.

Le Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 (PDU) a été établi pour répondre à ces enjeux.

Les objectifs du projet Les objectifs spécifiques du projet T1 et T2 sont :

- **Objectif de fréquences de passage** : Fréquence de 6 minutes (voire 4 min à terme) en heures de pointe pour T1, et 7 minutes pour T2. Amplitude horaire similaire à celle du métro (environ 5h15 à 0h25).

- Gain de temps de parcours : Amélioration attendue, notamment aux heures de pointe, grâce aux couloirs dédiés et à la priorité aux carrefours.
- Objectif de fréquentation à l'horizon 2030 : Augmentation de 4 420 voyages/jour (situations avec et sans projet), répartie entre croissance démographique et report d'automobilistes.
- Amélioration du réseau cyclable : Améliorer les circulations cyclables sur tout l'itinéraire et assurer les raccordements, contribuant notamment à la continuité du Réseau Express Vélo.

Principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

Les études et décisions antérieures Le projet découle d'une réflexion initiée en 2019, visant une offre performante au-delà de la rocade. Le PDU 2019-2030 a identifié le besoin d'étudier des extensions de TCSP. Une étude d'opportunité en 2019 a montré la pertinence du système TRAMBUS comme solution la plus efficace, rapide et économique en prolongation des métros. Une étude de faisabilité (2020-2022) a précisé les tracés de 4 lignes (T1 à T4) et leurs équipements (stations, P+R, 30-60% voies réservées, 80km cyclables, 100% électrique), estimant une desserte de 200 000 habitants et 135 000 emplois et 90 000 voyages/jour d'ici 2035. Le coût global est estimé à environ 240 M€HT. Une consultation citoyenne en 2022 a montré une forte adhésion au projet et des attentes en termes de performance et de calendrier.

Justification du choix des variantes retenues L'étude d'opportunité a comparé différents modes (Métro, Trambus, Télécabine, TER). Le Tramway n'a pas été retenu en raison des longueurs de lignes modestes, des coûts d'investissement élevés (matériel, infrastructures, dépôt non mutualisable) et des contraintes d'entretien/exploitation d'un nouveau type de matériel. Le Trambus (BHNS) a été jugé le plus efficace, rapide et économique. L'approche ERC (Éviter, Réduire, Compenser) a été intégrée dès l'étude d'opportunité en évitant des infrastructures lourdes comme le métro ou le tramway. L'étude de faisabilité a affiné les tracés en cherchant à utiliser au maximum l'espace public existant pour limiter les emprises sur parcelles privées. Des plans de circulation sont prévus pour reporter le trafic général afin d'éviter de reprendre l'espace public de manière majeure. L'adaptation du projet à son contexte et la non-reprise complète de l'espace public au profit exclusif des transports en commun ont été structurantes pour réduire les coûts et les impacts (modes actifs favorisés, biodiversité préservée, impact sur riverains limité). Le projet retenu est sobre mais adapté aux besoins du territoire.

2-Description du projet retenu

Les aménagements se concentrent sur la circulation des Trambus et la réalisation des stations. Les voies dédiées en site propre ont été retenues suite à des modélisations de trafic pour assurer la performance des Trambus. Quand l'impact sur les temps de parcours est faible ou qu'un site propre est techniquement impossible, les Trambus resteront dans la circulation générale, bénéficiant de priorités aux feux aux carrefours⁶³. Les aménagements sont conçus en prenant en compte l'ensemble des usagers (routiers, piétons, cycles) et l'intégration paysagère. Des arbres seront plantés autant que possible, et l'infiltration et la désimperméabilisation des sols sont prises en compte (revêtements perméables)

Description des aménagements du Trambus T1 : La ligne T1 dessert Saint-Grégoire, Rennes et Cesson-Sévigné, de la Plesse à la ZA Saint-Sulpice. Le linéaire est découpé en 8 sections et 24 sous-sections.... Chaque section est détaillée selon les éléments suivants : voirie, circulation des bus, trottoirs, aménagements cyclables, aménagements paysagers, et stationnements si présents. Des descriptions détaillées sont fournies pour chaque section, incluant les reprises de chaussée, la création de voies dédiées ou la circulation en voie générale,

les aménagements pour piétons et vélos (création/maintien de trottoirs, pistes cyclables bidirectionnelles), les impacts sur les stationnements, et les aménagements paysagers (plantation/suppression d'arbres, désimperméabilisation). Par exemple, la section 1.1 prévoit un P+R et terminus avec recharge électrique au Centre Leclerc (environ 75 places initialement), tandis que la section 4.1 (Gaston Berger) prévoit un réaménagement complet avec une voie double sens Trambus en site propre, une piste cyclable bidirectionnelle et une réduction du nombre de places de stationnement.

Description des aménagements du Trambus T2 : Les aménagements de la T2 sont décrits pour les sections Ouest Extra Rode, Ouest Intra Rode, et Est. Les stations Trambus auront des abris similaires et différents du reste du réseau STAR. Les quais mesureront 40m de long (permettant l'arrêt de 2 bus) sur 3,50m de large (conformes aux normes PMR), avec des bordures spécifiques en granit (vue de 18cm) et un revêtement en pavés drainants. Les stations seront positionnées près des intersections et passages piétons. Des aménagements de voirie spécifiques sont prévus, incluant la création de chaussées dédiées aux Trambus, la mise en place de bordures granit, la reprise de trottoirs et îlots. Des améliorations des continuités cyclables et piétonnes sont prévues, en particulier aux carrefours. Le projet paysager vise à créer une continuité de la trame verte et à intégrer les aménagements. Des exemples spécifiques incluent la création/modification de stations et de P+R (3 Marches, Champêlé), des aménagements de voirie et cyclables (section Rode/Carrefour 3 Marches, section Rode/Marbeuf, section Marbeuf/Octroi, section Mail), et des adaptations sur les sections Est (Quais de Vilaine -> Parking Préales, Parking Préales -> Giratoire Rennes-Paris, Boucle Cesson Centre, Giratoire Paris-Chalotais/Terminus Champêlé), parfois sans création de voies spécifiques pour les Trambus sur certaines sections Est. Le projet implique la suppression de places de stationnement sur certaines sections, mais aussi la création de nouveaux P+R.

Synthèse des enjeux Un tableau récapitule les enjeux et leur niveau de sensibilité face au projet (Nulle, Faible, Modérée, Forte). Parmi les enjeux identifiés : sensibilité modérée pour les sols/sous-sols (géologie, pollution), la ressource en eau (nappes, eaux superficielles, gestion des eaux pluviales), les risques majeurs (inondation, mouvements de terrain, technologiques), le patrimoine (MH, archéologie, doc de Planification, réseaux), la population, les activités, l'occupation des sols, la qualité de l'air, et l'environnement sonore.... La sensibilité est forte pour les déplacements, trafics et conditions de circulation. Elle est globalement faible à modérée pour la flore/habitats, la faune (avec des sensibilités localement fortes à très fortes pour les oiseaux et les chauves-souris) et le paysage.... Elle est nulle pour les zonages du patrimoine naturel et les sites UNESCO. L'évolution future (sans projet) prévoit une croissance démographique et économique avec de nombreux projets urbains, accentuant la nécessité d'optimiser les transports.

Evolution de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet et aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet Sans projet, le climat et la topographie/géologie n'évolueront pas significativement. La ressource en eau de surface non plus. Les risques liés aux argiles et aux inondations pourraient s'intensifier avec le changement climatique. La densification urbaine et le développement des continuités écologiques se poursuivraient. Le paysage évoluerait avec les futurs projets d'aménagement. Le patrimoine historique/culturel ne changerait pas intrinsèquement. L'urbanisation se poursuivrait. La congestion routière augmenterait, dégradant cadre de vie (air, bruit). La qualité de l'air devrait globalement s'améliorer grâce aux évolutions technologiques et à la mise en place de la ZFE, sauf pour l'ozone. L'environnement sonore évoluerait localement en fonction des reports

de trafic liés aux autres projets.... Avec le projet, il permettra de réduire les émissions de GES (véhicules électriques). Il inclut un système d'assainissement des eaux pluviales qui favorise l'infiltration, améliorant la situation actuelle. Le projet tient compte des risques majeurs dans sa conception et n'augmentera pas ces risques. Il contribuera à l'amélioration des continuités écologiques par la plantation d'arbres. Il intégrera des aménagements paysagers limitant les incidences sur le paysage et le patrimoine. Il améliorera la desserte des zones en développement. Il permettra un report modal vers les transports en commun, réduisant la congestion, améliorant la qualité de l'air et réduisant les nuisances sonores par rapport à la situation sans projet.

Les études et décisions antérieures

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2019-2030 de Rennes Métropole

L'étude d'opportunité d'extension de TCSP de 2019

L'étude de faisabilité de 2020-2022

La consultation citoyenne de 2022

Justification du choix des variantes retenues

L'étude de 2019 a analysé différents scénarios de transport collectif à haut niveau de service et a montré que la solution la plus efficace, rapide et économique pour desservir les communes en prolongation des Métros était une solution basée sur le principe des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Dès cette phase, l'approche ERC (Éviter Réduire Compenser) a été intégrée, le choix du BHNS (Trambus) plutôt que des infrastructures lourdes comme le métro ou le tramway étant considéré comme une première approche d'évitement des impacts importants sur l'espace public et l'environnement. L'étude de faisabilité (2020-2022) a poursuivi l'approche ERC en cherchant à adapter le projet au contexte existant plutôt que de créer de nouvelles emprises importantes. Des exemples de BHNS existants en France montrent différentes approches, certains utilisant majoritairement les voiries existantes avec peu de voies réservées (comme l'actuel réseau Chronostar de Rennes)²⁷. Une étude de marché a exploré l'opportunité d'utiliser des bus bi-articulés de 24m, mais a révélé qu'ils nécessitent des systèmes de recharge électrique spécifiques et parfois une infrastructure dédiée, non compatibles avec le mode de rechargement des autres bus électriques (recharge d'opportunité par pantographe) et limitant le partage des voiries. Cependant, les aménagements de voirie et de stations sont dimensionnés pour permettre une évolution ultérieure vers des véhicules de 24m.

Les études préalables : Les tracés définitifs des lignes T1 et T2 ont été définis pour desservir au mieux les secteurs en projet d'aménagement (ZAC). Le projet s'insère dans un milieu urbain fortement urbanisé, majoritairement sur des voiries existantes. L'analyse environnementale a visé la solution la moins impactante, en prenant en compte au maximum l'espace public existant sans s'étendre notablement sur des parcelles privées. Quand la circulation générale était incompatible avec la performance souhaitée, des plans de circulation ont été envisagés pour reporter le trafic sur d'autres voies (ex: rue de Lorient pour T2, rue Recteur Paul Henry pour T1).... L'approche ERC a conduit à adapter le projet pour éviter une reprise complète de l'espace public au profit exclusif des transports en commun. Cette méthode a permis de réduire les coûts et les impacts, tout en favorisant les modes actifs (piétons, cycles), la biodiversité (éviter abattage d'arbres, atteinte aux zones humides), et en limitant l'impact sur les modes de vie des riverains. Des exemples spécifiques d'application de la séquence ERC sont détaillés pour plusieurs sections de la T1 (Chesnay Beauregard – Cerisaie, Duvivier, Cucillé Est, Avenue Gaston Berger, Boulevard Marbeuf, Clos Courtel) et de la T2 (implantation du parking relais extra Roca, piste cyclable le long du Mail, stations Paul Bert, Préales, Cours de la Vilaine, circulation à travers les quartiers Nord de Cesson-Sévigné). Ces exemples illustrent les

adaptations faites pour éviter ou réduire les impacts, notamment sur les espaces verts (bassins de régulation des eaux, Espaces Boisés Classés, alignements d'arbres anciens) et les propriétés privées.... En conclusion de cette section, l'approche ERC a permis de faire évoluer le projet en tenant compte du contexte existant, aboutissant à un projet sobre mais adapté aux besoins du territoire et trouvant des solutions équilibrées limitant les coûts dans un contexte budgétaire contraint.

Gestion des eaux pluviales La gestion des eaux pluviales suit le guide méthodologique de Rennes Métropole de 2018. Les projets de plus de 150m² nouvellement imperméabilisés doivent justifier d'un ouvrage de régulation/rétention (28 litres/m²) avec un débit de fuite limité (20 litres/s/ha), incluant si possible de l'infiltration (10 litres/m² inclus dans le volume total). Cette règle ne s'applique pas en cas de rejet direct dans l'Ille, la Vilaine, le Meu ou la Seiche.

Trambus T1 : Au stade des études préalables, le recours à l'infiltration des eaux pluviales est maximisé. Le projet T1 est découpé en 32 secteurs, dont 5 prévoient une infiltration obligatoire. Un gain global de 12% de surfaces désimperméabilisées est noté, atteignant l'objectif de 30% de surface perméable sur le projet.

Trambus T2 : Sur la section Ouest Extra Rode (Rode/Carrefour 3 Marches et P+R 3 Marches), les eaux pluviales seront stockées et infiltrées sous les espaces voirie et stationnements (structures réservoirs). En cas de saturation, elles chemineront vers le collecteur existant. Sur les sections Ouest Intra Rode (Rode/Marbeuf, Marbeuf/Octroi, Mail), la nappe phréatique étant considérée comme subaffleurante, l'infiltration est difficile ou écartée. Cependant, la future piste cyclable sur la section Rode/Marbeuf est envisagée en matériaux drainants. Sur la section Mail, la piste cyclable permettra la mise en œuvre d'un enrobé poreux avec massifs drainants pour stockage et infiltration. Sur les sections Est (Quais de Vilaine -> Parking Préales, Parking Préales -> Giratoire Rennes-Paris), la nappe subaffleurante écarte l'infiltration pour la voirie principale, mais des dépressions végétalisées ("Arbres de pluie") et l'emploi de matériaux poreux sur les quais sont prévus. Pour la Boucle Cesson Centre, l'infiltration sous chaussée réservoir est incertaine et sera étudiée plus en détail, mais une structure de stockage-infiltration sera mise en œuvre sous la piste cyclable si elle est conservée²³⁴. Pour la section Giratoire Paris-Chalotais/Terminus Champêlé, les futures pistes cyclables pourront être traitées comme chaussées réservoirs. Le P+R et terminus Champêlé sera traité en matériaux drainants et disposera de dispositifs de stockage-infiltration. Pour la ligne T2, le recours à l'infiltration est maximisé là où possible, avec 8 des 38 secteurs découpés faisant l'objet d'infiltration obligatoire. Un **pourcentage de désimperméabilisation de 14%** est prévu par rapport à la situation actuelle, et l'objectif de 30% de surface perméable est atteint.

Phasage et modalités de réalisation des travaux

◦**Trambus T1**: Travaux concessionnaires à partir de T2 2026 (Ouest Nord), fin 2026 (Ouest Sud), T1 2027 (Est). Travaux d'aménagement du T3 2026 à décembre 2029 (Ouest Nord), T1 2027 à décembre 2029 (Ouest Sud), T3 2027 à décembre 2029 (Est)²³⁸²³⁹. **Mise en service prévue pour décembre 2029.**

Trambus T2: Travaux concessionnaires à partir de fin 2025 (Ouest Extra Rode, Ouest Intra Rode, Est). Travaux d'aménagement du T2 2026 à décembre 2027 (Ouest Extra Rode), T1 2026 à décembre 2027 (Ouest Intra Rode, Est). **Mise en service prévue pour début 2028.**

Modalités de réalisation des travaux : Le projet prend place majoritairement sur des **emprises publiques**, limitant au maximum les acquisitions foncières. Les travaux avanceront

secteur par secteur, localisant les impacts. Une réunion quotidienne de planification des chantiers sera organisée pour limiter les impacts. Les travaux se dérouleront généralement en étapes : installations de chantier, préparation (abattage d'arbres si nécessaire), dépose mobilier, travaux de réseaux, travaux de voirie. Les accès piétons aux propriétés riveraines seront maintenus ; les accès voitures seront garantis si possible, sinon des autorisations de stationnement gratuit seront fournies. Les bases vie et installations de chantier seront installées majoritairement sur des parkings publics, **évitant systématiquement les espaces végétalisés**. Les besoins d'installation seront réduits au minimum. Rennes Métropole dispose d'un service dédié à l'information des riverains via presse locale, réseaux sociaux, site internet, plaquettes et numéro de téléphone. Les voiries créées seront remises à la circulation par tronçon dès que possible après les essais.

Natures et quantités des matériaux et des ressources naturelles et principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux du chantier

Ressources naturelles et matériaux : Le volume de déblais extrait est estimé à 32 300 m³ pour la T1 et 9 300 m³ pour la T2. Ces déblais pourront être réutilisés partiellement sur site. Les terres polluées seront évacuées vers des filières agréées. Des objectifs de réutilisation et de recyclage sont fixés pour les matériaux issus du site (ex: 100% pour les remblais, 60% pour la couche de forme).

Les principes incluent l'optimisation de la gestion des terres (réutilisation sur site) et la mise en place d'une plateforme de tri sur le chantier. Les zones de stockage et installations de chantier éviteront les espaces végétalisés et seront sur des parkings publics existants.

La phase chantier nécessitera de l'énergie (hydrocarbures, électricité) pour la démolition, les terrassements et la voirie, potentiellement pour l'éclairage de nuit.

L'alimentation des Trambus étant 100% électrique. Des postes électriques Haute Tension et des mâts de recharge (recharge d'opportunité aux extrémités) seront réalisés. L'entretien annuel de la voirie nécessitera également de l'énergie.

Les travaux généreront divers résidus (déchets de démolition, déchets solides/verts. Chaque type de déchets sera géré par une filière adaptée selon la réglementation. Un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Élimination des Déchets (SOGED) sera élaboré.

Émissions lumineuses : Le projet s'insère dans un milieu déjà éclairé. Les candélabres seront maintenus ou remplacés. Les stations Trambus seront éclairées par l'éclairage public, et les abris de manière autonome selon les horaires. Des estimations d'énergie pour l'éclairage public sont fournies pour la ligne T2.

Émissions sonores: Une étude acoustique a été réalisée, concluant au respect des seuils réglementaires, donc **aucune protection acoustique n'est prévue**.

Émissions atmosphériques : Une étude de qualité de l'air a été réalisée. La réalisation du projet induit une diminution des émissions de tous les principaux polluants routiers (entre -0,5 % et -17,7 % selon le polluant et l'horizon 2030/2040) par rapport à une situation sans projet ("Fil de l'Eau"). Cette diminution est corrélée à la diminution du trafic routier (véhicules-kilomètres) induite par le projet.

Émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) : Un bilan des émissions de GES est présenté. L'aménagement des espaces publics représente 19 683,48 tonnes de CO₂, et l'exploitation du matériel spécifique au transport 1 409,97 tonnes de CO₂/an. La captation carbone liée aux arbres plantés est estimée à 850 tonnes de CO₂ pour la T1 et 1 324,50 tonnes de CO₂ pour la T2. L'optimisation du bilan carbone sera étudiée par la suite.

Caractéristiques des aménagements associés aux Trambus T1 et T2 Les aménagements concernent la circulation des Trambus et les stations. Des **voies dédiées en site propre** sont prévues suite à des modélisations de trafic, mais les Trambus resteront dans la circulation générale si les temps de parcours ne sont pas impactés ou si un site propre est impossible. Des voies d'approche donneront la priorité aux carrefours. Les aménagements sont conçus pour tous les usagers (routiers, piétons, cyclistes) et intègrent le paysage. Des arbres seront plantés, et l'infiltration/désimperméabilisation des sols sera favorisée avec des revêtements perméables.

La ligne T1 s'étend sur 13 km (dont 4,8 km communs avec T2) et dessert Saint-Grégoire, Rennes et Cesson-Sévigné. Elle est découpée en 8 sections et 24 sous-sections. La partie centrale est commune avec T2 le long de la Vilaine.

La ligne T2 mesure 14 km et relie la ZI de Lorient au centre commercial Cesson Rigourdière, traversant Rennes est-ouest⁴⁶. Elle est découpée en 3 sections (Ouest Extra Rode, Ouest Intra Rode, Est). Une description détaillée par section (voirie, circulation bus, trottoirs, cyclables, paysagers, stationnements) figure dans la Partie 3. Un exemple pour la section 1.1 de T1 à La Plesse est donné, décrivant la reprise de chaussée, la circulation bus sur voie existante, les trottoirs respectant les normes PMR, l'absence d'aménagement cyclable spécifique (utilisation de la voie bus), l'absence d'aménagements paysagers dans cette section en ZAC.... Un P+R Leclerc (environ 75 places, extensible) est prévu au terminus de La Plesse via partenariat, s'intégrant dans le parcellaire existant avec peu d'impacts.

Aménagements paysagers La conception intègre l'insertion paysagère. Des arbres seront conservés et de nouveaux plantés. Le bilan montre une augmentation du nombre total d'arbres (plus de 501 pour T1 vs 386 actuels, plus de 116, 186, 701 pour les sections T2 vs 58, 46, 661 actuels) et une augmentation de la surface de canopée. Le projet prévoit un bilan positif pour le nombre d'arbres et la canopée.

Gestion des eaux pluviales Malgré la création de nouvelles surfaces imperméabilisées, le projet vise à améliorer le pourcentage de surfaces perméables (objectif de 30%, atteint ou dépassé). Il prévoit la déconnexion des eaux de voiries du réseau pluvial en les collectant vers des surfaces poreuses (minérales ou végétales). Des ouvrages de régulation seront installés si nécessaire. Pour T1, 12% de surfaces désimperméabilisées en plus, 30% perméable atteint. Pour T2, 14% de désimperméabilisation en plus, 30% perméable atteint. Les réglementations pour les aires de stationnement seront respectées.

Phasage des travaux Le calendrier prévisionnel (dates susceptibles d'évoluer) prévoit des travaux concessionnaires et d'aménagement par sections. La mise en service de T1 est prévue pour décembre 2029, et celle de T2 pour décembre 2027. Les calendriers détaillés sont en Annexes (Partie 6).

Modalités de réalisation des travaux Les travaux se dérouleront majoritairement sur des emprises publiques pour limiter les acquisitions privées. Les travaux avanceront secteur par secteur. Des réunions de planification quotidiennes avec d'autres chantiers sont prévues pour éviter les impacts cumulés. Les accès piétons aux riverains seront maintenus, et les accès voitures dans la mesure du possible (permis gratuits en cas d'impossibilité).

Les bases vie et installations de chantier seront principalement sur des parkings publics existants, évitant les espaces végétalisés. Elles seront réduites au minimum.

Pour les riverains, un service dédié informera via presse locale, réseaux sociaux, site internet (cartographie), plaquettes, et numéro unique.

Les essais avant mise en service seront progressifs, et les voiries seront rouvertes à la circulation par tronçon dès que possible.

Déblais

Les volumes de déblais sont estimés à 32 300 m³ (T1) et 9 300 m³ (T2)⁷². Ils pourront être réutilisés sur site selon caractéristiques/pollution. Les déblais non réutilisables seront gérés en filière agréée. Des objectifs de réutilisation/recyclage sont fixés pour remblais (100%), couche de forme (60%), assise (30%), surface (20%).

Demande et utilisation d'énergie

En phase travaux Utilisation d'énergie (hydrocarbures, électricité) pour démolition, terrassement, voirie, éclairage nocturne si nécessaire.

En phase exploitation L'alimentation des Trambus sera 100% électrique. Des bâtiments pour équipements électriques et bornes de recharge sont prévus (2 par terminus). L'entretien (voirie, abords) nécessitera aussi de l'énergie.

Estimations des types et quantités de résidus et d'émissions attendus

En phase chantier : Production de divers résidus (déchets de démolition, déchets solides/verts) nécessitant traitement. Quantité non connue précisément à ce stade. Gestion en filières adaptées avec élaboration d'un SOGED. Nuisances (bruit, vibrations, poussières) sont attendues mais limitées dans le temps; mesures seront prises pour les réduire, information des riverains prévue.

Émissions en phase exploitation : Bilan CO₂ pour les aménagements (19 683,48 T CO₂) et l'exploitation du matériel transport (1 409,97 T CO₂/an supplémentaires). La captation carbone par les arbres plantés est estimée à 850 T CO₂ (T1) et 1 324,50 T CO₂ (T2)⁷⁸. L'optimisation du bilan carbone sera étudiée.

Ressources naturelles utilisées pour la maintenance et l'entretien : Pas d'arrosage des espaces verts sauf si exceptionnel la première année des arbres, avec utilisation d'eau de récupération demandée aux entreprises.

4-2 .4 État initial de l'environnement et enjeux associés.

Conformément à l'article R/122-5 du Code de l'environnement, cette partie décrit les aspects pertinents de l'état initial de l'environnement et donne un aperçu de son évolution probable en l'absence de mise en œuvre du projet.

Cette partie présente les principales solutions de substitution examinées et les raisons du choix retenu, notamment concernant les effets sur l'environnement ou la santé humaine. Elle décrit également les caractéristiques physiques du projet, y compris les éventuels travaux de démolition, et les exigences d'utilisation des terres pendant les phases de construction et d'exploitation.

1-Présentation de la zone d'étude L'étude utilise plusieurs périmètres : une zone d'étude immédiate (communes de Rennes, St-Grégoire, Cesson-Sévigné, Vezin-le-Coquet) pour analyses fines et réglementaires ; une zone d'étude à 500m du tracé pour impacts directs; des zones d'étude éloignées (limites communales, bassins versants, relation visuelle) pour une prise en compte exhaustive ; et des zones spécifiques (milieu naturel, socio-économie/déplacements, air/santé).

2-Milieu physique

L'étude présente le climat, la topographie : géologie, hydrogéologie et sols

Plusieurs sites pollués ou potentiellement pollués sont localisés à proximité de la zone d'étude immédiate, dont un en bordure de l'extrémité Ouest du Trambus T2 (RN24). Des Secteurs

d'Information sur les Sols (SIS) sont présents, un seul étant à proximité immédiate de la partie commune des Trambus T1 et T2 le long de l'avenue Sergent Maginot à Rennes.

Le territoire est principalement dans le bassin versant de la Vilaine. Le projet doit être compatible avec les prescriptions du SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027 et du SAGE Vilaine. Le règlement du SAGE Vilaine contient des règles sur les zones humides, mais le bassin de Rennes n'est pas concerné par cet article spécifique. La zone d'étude est dans la masse d'eau souterraine "Bassin versant de la Vilaine", avec des objectifs de bon état quantitatif et chimique pour 2027 ou au-delà. Un suivi piézométrique a été réalisé. Deux plans d'eau sont recensés en bordure de la zone d'étude immédiate à Cesson-Sévigné. Aucun captage d'eau potable (AEP) ou périmètre de protection associé n'est dans la zone d'étude immédiate. Des ouvrages de la BSS (forages, puits, sondages) sont présents dans la zone d'étude.

La gestion des eaux pluviales (EP) et usées (EU) est assurée par Rennes Métropole. Le PLUi de Rennes Métropole définit des prescriptions pour la gestion des EP (infiltration obligatoire, non obligatoire ou interdite) ; la zone d'étude est concernée par les trois types de zonages. Actuellement, les EP de voirie sont presque entièrement rejetées au réseau. Des réseaux AEP existent dans la zone d'étude immédiate.

Risques majeurs :

La zone d'étude est soumise au **risque d'inondation** principalement par débordement de cours d'eau (TRI Vilaine, PPRi Vilaine). Le PPRi définit des zones réglementées (rouge, rouge tramée, bleue, bleue croisillon) avec des interdictions ou autorisations sous conditions pour les aménagements. Le projet traverse plusieurs de ces zonages. Le PPRi est en cours de révision. D'autres zones inondables (AZI, PLUi) sont identifiées. Un risque de **remontée de nappe** au-dessus du terrain naturel est présent sur la majorité de la zone. Le risque de retrait-gonflement des argiles est majoritairement nul à faible.

La zone d'étude est concernée par le **risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)** par voies routières (notamment RN24) et ferroviaires (le projet croise des voies ferrées). Deux canalisations de gaz sont recoupées par la zone d'étude du T2 à son extrémité Est. Le risque de rupture de barrages et de digues concerne 17 communes de Rennes Métropole. Plusieurs installations industrielles (ICPE) sont recensées à proximité de la zone d'étude immédiate. Les sites et sols pollués (sites CASIAS, sites pollués près de la T2, SIS près de la partie commune T1/T2) constituent un enjeu modéré.

2-Milieu naturel

La zone d'étude écologique s'étend sur le tracé et un contour de 50m de part et d'autre. Des prospections supplémentaires ont été réalisées en 2024

Les zonages d'inventaire (ZNIEFF, ENS, APB) et de protection réglementaire (Natura 2000) ont été recensés⁸¹.... Les documents de planification (SRCE, SCOT, PLUi) intègrent la trame verte et bleue et identifient des obstacles (routes, voies ferrées) et des continuités à favoriser.

Diagnostic écologique:

◦ **Flore et Habitats** : La zone d'étude présente des habitats peu diversifiés et globalement anthropisés (parcs urbains, zones résidentielles, zones industrielles/commerciales, terrains vagues, etc.). Quelques habitats caractéristiques de zones humides sont présents. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est identifié. Aucune espèce floristique protégée, mais 1 espèce patrimoniale et 7 espèces exotiques envahissantes ont été observées. L'intérêt floristique est jugé faible.

◦ **Faune:**

▪ **Avifaune** : L'enjeu concernant l'avifaune est **très fort** en période de nidification. 26 espèces nicheuses ont été recensées. Plusieurs espèces sont menacées ou quasi-menacées. L'avifaune de proximité et de passage utilise la zone pour se déplacer et/ou chercher de la nourriture.

▪ **Herpétofaune** (Amphibiens et Reptiles): Toutes les espèces sont protégées en France. Des espèces potentielles présentent un enjeu moyen (ex: Couleuvre d'Esculape, Triton marbré, Grenouille verte, Grenouille de Lessona). La Grenouille rieuse et le Lézard des murailles ont été observés. L'enjeu global est faible à potentiellement moyen

▪ **Entomofaune** (Insectes): L'inventaire a ciblé Lépidoptères, Odonates, Orthoptères, Coléoptères. Des données bibliographiques identifient des espèces d'intérêt potentiel. Les habitats sont favorables au cycle biologique de l'entomofaune. L'enjeu est moyen.

▪ **Mammifères terrestres** : Huit espèces ont été observées, dont le Lapin de Garenne (enjeu moyen, quasi-menacé). Des espèces potentielles présentent un enjeu fort (Campagnol amphibie, vulnérable/quasi-menacé) ou moyen (Putois d'Europe, quasi-menacé). L'enjeu global est faible à potentiellement fort.

▪ **Chiroptères** (Chauves-souris): Toutes les espèces sont intégralement protégées. L'activité est dominée par les Pipistrelles. Plusieurs espèces ont un enjeu moyen à fort (ex: Noctule commune, enjeu fort). L'enjeu global pour les chiroptères est moyen à **fort-très fort** localement.

Zones humides (zh): La définition juridique des ZH est rappelée. Les cartes bibliographiques indiquent une probabilité importante à assez forte d'être humide dans la partie sud du tracé, près de la Vilaine.... L'inventaire du SAGE Vilaine identifie 4 ZH à moins de 50m du tracé. Sur la base d'études pédologiques et floristiques spécifiques au projet, **0,343 ha répartis en 2 secteurs (près de la rue Duvivier et de la rue Rigourdière) sont identifiés comme zones humides.**

4-Paysage

La zone d'étude est située dans l'unité paysagère "Rennes et ses environs", caractérisée par un bassin central peu boisé encadré par des reliefs plus élevés. Les enjeux paysagers incluent l'intégration de l'agglomération dans le cadre agro-naturel, la prise en compte des vues lointaines et des vues depuis les voies de transport

Description détaillée du paysage le long de chaque section du tracé du Trambus T1 et T2, notant la présence d'alignements d'arbres, de parcs, de haies bocagères et de l'aspect minéral ou végétalisé des différentes zones traversées. Des arbres remarquables sont disséminés sur l'ensemble de la zone d'étude.

5-Patrimoine historique, culturel et paysager

Les monuments historiques (classés ou inscrits) bénéficient d'un périmètre de protection de 500m. Le projet traverse de nombreux périmètres de protection de monuments historiques, notamment dans le centre de Rennes. Le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Rennes correspond au centre ancien. La zone d'étude immédiate des lignes T1 et T2 est située en bordure du SPR, mais pas incluse dedans. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) s'applique dans le périmètre du SPR et est en cours de modification.

La Métropole de Rennes ne comprend aucun bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En matière de patrimoine archéologique, des zones à fort potentiel existent, où des diagnostics peuvent être prescrits. Le projet s'insère majoritairement sur des routes existantes déjà terrassées.

6-Contexte administratif et documents de planification territoriale et d'urbanisme

Rennes Métropole est l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

- Les documents de planification supra-communale concernés sont le SRADDET de la Région Bretagne (fixe des objectifs à long terme, incluant mobilité durable, lutte contre le changement climatique et trame verte et bleue), et le SCOT du Pays de Rennes (outil de planification urbaine, en cours de révision).
- Le principal document d'urbanisme à l'échelle intercommunale est le **PLUi de Rennes Métropole**, approuvé en 2019. Il intègre les objectifs du SRADDET et du SCOT, notamment sur le développement des transports collectifs et modes actifs, la limitation de l'usage de la voiture solo, la préservation de la trame verte et bleue, et la réduction des nuisances.
 - Le projet traverse de nombreux **zonages réglementaires** du PLUi (zones urbaines, à urbaniser, agricoles, naturelles).
 - Le projet traverse ou longe plusieurs **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** spécifiques à des secteurs ou quartiers (ex: Parc d'activités Ouest, Zone d'activités Nord Rennes Saint-Grégoire, Beauregard, Baud Chardonnet, Campus Beaulieu, Le Haut Grippé, Le Placis Vert) qui définissent des principes d'aménagement, des axes de transport en commun, ou des cheminements doux.
 - Le PLUi inclut des plans thématiques (gestion des eaux pluviales, santé/risques/sécurité) et des prescriptions particulières (emplacements réservés, servitudes de localisation, voies à conserver/créer, chemins piétons/cycles, monuments historiques, patrimoine bâti d'intérêt local).

Servitudes et réseaux divers : De nombreuses servitudes d'utilité publique concernent le projet (patrimoine, ressources, équipement, radioélectriques, aéronautiques). De nombreux réseaux divers (électricité, gaz, assainissement, eau potable, télécoms, chaleur) sont présents dans la zone d'étude immédiate.

7-Milieu humain et socio-économique

AIRE D'ETUDE : L'aire d'étude principale est Rennes Métropole (43 communes). Les analyses se concentrent sur les 4 communes directement desservies (Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné, Vezin-le-Coquet) et certains quartiers de Rennes.

Rennes Métropole compte 462 600 habitants (2020), avec une forte concentration à Rennes (222 500). Les 4 communes concernées par le projet regroupent 55% de la population. La population croît, plus rapidement en périphérie. L'aire d'étude présente une structure d'âge contrastée.

Le territoire connaît une forte concentration d'emplois à Rennes et communes limitrophes. La croissance de l'emploi est supérieure aux moyennes régionale et nationale. Les navettes domicile-travail sont importantes. Les grands pôles universitaires et hospitaliers sont situés le long des tracés et constituent des enjeux de desserte de qualité. Rennes a aussi un attrait touristique.

8-Occupation du sol La zone d'étude immédiate traverse des tissus d'activités/commerces/équipements, des tissus urbains (habitations) et une zone agricole ponctuelle.

9- Déplacements, trafics et conditions de circulation

Etat des lieux de l'existant : Description détaillée des aménagements actuels (voirie, bus, stationnement, vélos, piétons) pour chaque section des lignes T1 et T2. Le tracé du T1 correspond à l'actuelle ligne de bus C4, et le T2 à la branche ouest de la ligne 11 et la branche est de la ligne C6.

Les déplacements et l'offre de transport :

- Le réseau STAR (bus et métro) dessert les 43 communes.... Les lignes C4, C6 et 11 transportent quotidiennement un nombre important de voyageurs (respectivement ~20 900, ~12 500, ~8 900 en 2023). Le Trambus T2 reprendra les branches les plus chargées des lignes 11 et C6.
- Le réseau vélo (pistes, bandes, voies vertes, zones mixtes) est étendu et se développe.
- Le taux d'équipement des ménages en voiture est variable, plus faible à Rennes centre qu'en périphérie. Rennes est un nœud routier majeur. Des mesures visent à apaiser le trafic automobile (ZTL, zone 30). L'offre de stationnement inclut parkings en surface, souterrains, et parcs relais (P+R) liés aux transports en commun. Des dispositifs de covoiturage existent.
- La voiture est souvent le mode le plus rapide pour les trajets périphérie-centre, mais les transports en commun sont compétitifs.

10- Cadre de vie

Qualité de l'air : Une étude de niveau II (et I près des populations vulnérables) est requise. Les principaux secteurs émetteurs de polluants atmosphériques à Rennes Métropole sont le transport routier, l'agriculture, le résidentiel, l'industrie, les déchets et le tertiaire. Le transport routier est la source principale parmi les transports. Les communes concernées par le projet sont toutes classées comme communes sensibles pour la qualité de l'air. Rennes Métropole est couverte par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Des procédures d'information/alerte pour épisodes de pollution existent. L'historique des indices ATMO montre des périodes de qualité de l'air moyenne à mauvaise en 2023. Les concentrations en polluants mesurées (PM10, PM2.5, NO2) dépassent souvent les recommandations de l'OMS, même si elles respectent généralement la réglementation française. L'exposition de la population à long terme aux PM2.5 et NO2 a un impact sanitaire. Des populations et lieux vulnérables (crèches, écoles, EHPAD, hôpitaux, jardins familiaux/partagés, aires de jeux) sont présents dans la zone d'étude. L'enjeu sanitaire lié à la qualité de l'air est important.

Environnement sonore : Le bruit est défini comme une variation de pression. Les lignes directrices de l'OMS donnent des valeurs seuils pour la nuisance sonore (ex: 50-55 dB(A) le jour). Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre identifie les voies bruyantes et les secteurs affectés. Le projet traverse des zones classées comme bruyantes. Des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) existent pour les réseaux de l'État et de Rennes Métropole. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques ne concerne pas la zone d'étude immédiate. Une étude acoustique a été menée, incluant mesures et modélisation. 27 établissements sensibles au bruit (écoles, hôpital, résidence personnes âgées) sont dans la zone d'étude. Les résultats de modélisation de l'état initial montrent des niveaux sonores importants le long des axes de trafic, dépassant souvent les seuils d'ambiance sonore modérée ou constituant des points noirs bruit. L'enjeu concernant l'environnement sonore est fort.

11-Les perspectives d'évolution (scenario et option de référence)

Les dynamiques démographiques et économiques : Le département et Rennes Métropole devraient connaître une croissance démographique et de l'emploi significative d'ici 2030, concentrée en partie sur la zone d'étude, accentuant les besoins de déplacement et l'adaptation des modes de transport.

Les principaux projets urbains : Plusieurs grands projets urbains sont en cours ou prévus dans la zone d'étude (ex: Beauregard, Atalante ViaSilva, Baud-Chardonnet, Bois Perrin) qui influenceront la répartition de la population et des activités.

Les projets de transport : La stratégie de Rennes Métropole vise le développement des transports en commun, modes actifs et alternatives à la voiture solo. Des projets comme l'extension du réseau métro, le Réseau Express Vélo (REV) et le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDGAT) avec des voies réservées sont prévus et influencent le scénario "fil de l'eau" (futur sans projet).

12-Synthese des enjeux Ce chapitre récapitule les sensibilités et enjeux identifiés : risques d'inondation (modéré), risques technologiques (TMD, industriels, sols pollués - modéré), milieu naturel (faible à très fort localement, notamment pour l'avifaune et les chiroptères), milieu humain et socio-économique (fort, lié à la croissance démographique et de l'emploi et au besoin de desserte de qualité), déplacements (modéré, lié au taux de motorisation en périphérie et au potentiel de report modal), cadre de vie (qualité de l'air : fort enjeu sanitaire malgré respect réglementaire ; environnement sonore : fort enjeu le long des axes de trafic).

13- Evolution de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet et aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

Milieu physique : Le climat évoluera avec le changement climatique, indépendamment du projet. La topographie et la composition du sol/sous-sol sont stables. Les diagnostics archéologiques sont susceptibles de révéler des vestiges, surtout hors des routes existantes.

Milieu humain et socio-économique: La croissance démographique se poursuivra d'ici 2030.

Environnement sonore : Le scénario "fil de l'eau" (futur sans projet à horizon 2040) modélise les niveaux sonores futurs basés sur les évolutions de trafic prévues. Les résultats montrent une évolution complexe des niveaux sonores, avec des baisses dans certaines zones (par ex. Rue de Lorient, Boulevard Marbeuf Nord, quais du centre) et des augmentations dans d'autres, en fonction des transferts de trafic induits par le développement urbain et les autres projets de transport.

4-2 .5 Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact

1-Analyse des effets du projet sur l'environnement

Cette partie analyse les impacts temporaires et permanents sur l'environnement et les mesures associées. Elle aborde également les incidences sur le climat, la vulnérabilité au changement climatique, les incidences négatives liées aux risques d'accidents ou de catastrophes, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, la compatibilité avec les documents de planification.

tion, les dispositifs de suivi et coût des mesures environnementales, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, l'analyse spécifique pour les infrastructures de transport, les méthodes utilisées pour l'étude et les auteurs de l'étude 2021.

Cette partie développe en détail l'analyse des impacts et des mesures, et décrit les méthodologies utilisées ainsi que les auteurs de l'étude.

Méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact : La méthodologie suit les exigences réglementaires. Elle s'appuie sur l'analyse de données bibliographiques et l'acquisition de données de terrain.

- **Milieu physique :** Utilisation de données BRGM, Atlas des Zones Inondables, PPRI, PGRI.

- **Milieu naturel :** Réalisation d'une étude écologique spécifique par le bureau d'études. La méthodologie inclut des inventaires de flore et d'habitats, ainsi que des inventaires spécifiques pour l'avifaune, l'herpétofaune (amphibiens, reptiles), l'entomofaune (rhopalocères, odonates, orthoptères, coléoptères), les mammifères terrestres et les chiroptères (écoute passive et active). Des protocoles spécifiques ont été suivis, comme l'installation de plaques pour les reptiles ou l'utilisation de détecteurs pour les chauves-souris. L'évaluation patrimoniale s'appuie sur les textes législatifs (Directives européennes, arrêtés nationaux et régionaux) et des référentiels (listes rouges, guides). La détermination des zones humides s'est basée sur les critères floristiques et pédologiques (sondages, analyse des horizons du sol).

- **Paysage et Patrimoine :** Utilisation de l'Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine, Atlas des Patrimoines, site UNESCO.

- **Milieu humain et Socio-économique :** Utilisation de données INSEE et d'études spécifiques. L'analyse des déplacements et du trafic s'appuie sur un modèle de trafic basé sur des enquêtes ménages déplacements et des données de circulation.

- **Qualité de l'air :** L'étude suit la Note technique du 22 février 2019. Elle inclut des campagnes de mesures in situ (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) avec tubes passifs et micro-capteurs. Les points de mesure sont choisis pour représenter différentes typologies (trafic, fond urbain). Les émissions de polluants et GES du trafic routier sont modélisées à l'aide du logiciel COPERT V, en utilisant les données de trafic et les projections du parc automobile. L'analyse des coûts collectifs de la pollution atmosphérique est réalisée.

- **Environnement sonore :** Une étude acoustique a été réalisée. Elle comprend des campagnes de mesures sur site et la réalisation d'un modèle acoustique. Le modèle permet de calculer les niveaux sonores à l'état initial, à l'état futur sans projet (fil de l'eau), et à l'état futur avec projet. Les résultats sont présentés sous forme de tableaux et de cartes isophoniques.

Auteurs de l'étude d'impact : L'étude d'impact a été élaborée sous la direction de **Rennes Métropole**, Maître d'ouvrage, avec Fabrice COQUET comme Coordonnateur secteur Nord-Est. Plusieurs bureaux d'études ont contribué et d'autres prestataires (SEGIC Ingénierie, Alyce, TPFI, etc.) ont également contribué à différentes parties de l'étude.

Mesures associées, ERC (éviter, réduire ou compenser)

Ce chapitre est synthétisé dans le Tableau 3139. Pour chaque thème (Sol/Sous-sol, Topographie, Ressource en eau, Zones humides, Risques majeurs, Milieu naturel, Paysage, Patrimoine, Milieu humain/socio-économique, Déplacements/trafics/circulation, Cadre de vie), les impacts en phases travaux et exploitation sont évalués (Positif, Nul/Négligeable, Faible, Modéré, Fort) et les mesures associées sont décrites (Éviter, Réduire, Compenser).

- En phase **Travaux**, les impacts bruts peuvent être Modérés à Forts (topographie, riverains, activités économiques, nuisances sonores), mais les mesures (gestion des sols/déchets, protection de l'eau, adaptation des travaux, communication, maintien des accès, etc.) ramènent la plupart des **impacts résiduels à Faibles ou Négligeables**. L'impact sur les zones humides est évité.
- En phase **Exploitation**, le projet a des impacts **Positifs** (qualité de l'air, paysage, milieu humain/socio-économique, modes actifs, transports en commun, report modal). Les impacts sur les autres thèmes (sol, eau, risques majeurs, patrimoine, environnement sonore, stationnement) sont réduits par les mesures et considérés comme **Nuls ou Négligeables**. La nécessité potentielle d'une dérogation espèces protégées pour la destruction de 4 bâtiments et 5 arbres à cavités est mentionnée.

2- Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique

- **5.1 Vulnérabilité du projet au changement climatique** Le projet est peu vulnérable au risque de retrait-gonflement des argiles (risque faible, conception adaptée)²⁰¹. Il est situé dans des zones sensibles aux inondations (PPRi). Les effets attendus du changement climatique (augmentation température/canicule, sécheresses, fortes précipitations) sont pris en compte par des mesures (végétalisation contre ICU, conception adaptée aux argiles, système d'assainissement, respect PPRi).
- **5.2 Incidences du projet sur le climat**
 - **5.2.1 Incidences en phase chantier** Essentiellement émissions de GES par les engins de travaux, limitées dans le temps. Mesures prévues pour réduire ces émissions (organisation chantier, bonnes pratiques, matériel entretenu, protection arbres). Impacts limités.
 - **5.2.2 Incidences en phase exploitation** Le projet n'aura pas d'effet significatif sur le climat (propulsion électrique). Il s'inscrit dans la transition écologique en favorisant le report modal du véhicule individuel (source majeure de GES) vers un transport non polluant. Les P+R diminuent le trafic routier en centre-ville. L'augmentation de la végétalisation contribue positivement (confort thermique, biodiversité, qualité air, ICU). L'impact est **positif**.
- **5.3 Bilan carbone du projet** Le bilan total pour les aménagements est d'environ 19 683 T CO₂. L'exploitation du matériel spécifique ajoute 1 409,97 T CO₂/an supplémentaires. La captation carbone par les arbres plantés est de 850 T CO₂ (T1) et 1 324,50 T CO₂ (T2). L'optimisation du bilan carbone sera étudiée.

3- Incidences négatives notables du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Risques de catastrophes majeures d'origine naturelle Le risque lié au retrait-gonflement des argiles (nul à faible sur zone projet) est pris en compte dans la conception et la gestion des eaux. Le risque d'inondation (zone sensible, PPRi) est pris en compte par gestion des eaux pluviales, mise en sûreté des installations si alerte, et compatibilité avec le PPRi. Le risque de remontée de nappe (potentiellement proche en hiver/printemps) est suivi par piézomètres et pris en compte pour l'assainissement.... Le projet ne devrait pas aggraver ces risques.

Risque lié aux réseaux Fort risque en milieu urbanisé (nombreux réseaux). Mesures prévues : réunions avec concessionnaires (mission OPC réseau), investigations complémentaires (sondages physiques), provisions pour réseaux inconnus/amiantés. Le risque sera pris en considération pendant le chantier.

Risques industriels Aucun impact sur l'ICPE "Université de Rennes 1". Les activités/substances du chantier pourraient relever de la nomenclature ICPE; le maître d'ouvrage veillera à ce que les autorisations/déclarations soient obtenues.

4- Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 Le site Natura 2000 le plus proche est à environ 5 km. Les incidences du projet sur ce site sont considérées comme **non significatives**.

5- Compatibilité du projet avec les documents de planification et réglementations locales Le projet est compatible avec les principaux documents de planification (SDAGE, SAGE, PGRI, PPRI, SRCE, PDU, SRADDET, SCoT, PLUi) et les servitudes d'utilité publique. La gestion des nombreux réseaux présents est prévue par des réunions, investigations et provisions, sans incidence attendue sur ces réseaux.

6- Dispositif de suivi et coût des mesures en faveur de l'environnement

Dispositif de suivi en phase travaux et coût des mesures Un écologue suivra le chantier pour s'assurer de la bonne application des mesures d'évitement/réduction (balisage, respect périodes sensibles, bilan). Rennes Métropole s'engage à interrompre les travaux si espèces protégées sont détectées.

Dispositif de suivi en phase exploitation et coût des mesures

Système de gestion des eaux pluviales Coût : 2 062 270€. Suivi et entretien par Rennes Métropole, coût neutre (pas de nouveau réseau créé).

Paysage Coût aménagements paysagers : 2 037 787€. Entretien par Rennes Métropole/communes, coûts globalement neutres.

Environnement sonore Pas de mesure de protection acoustique nécessaire selon l'étude²³². Une campagne de mesures (~20k€) sera faite 6 mois après mise en service pour vérifier les seuils; des mesures seront définies si nécessaire.

Modalités de suivi écologique Suivi pendant les travaux (voir 9.1). Coûts détaillés en Partie 5. Synthèse des mesures et calendrier en Partie 5.

7- Analyse des effets cumules avec d'autres projets connus

Identification des projets concernés par l'analyse : L'analyse porte sur des projets existants ou approuvés proches du projet Trambus T1/T2. Une liste est fournie (centrales photovoltaïques, nouveau dépôt bus, ZAC Baud-Chardonnet, usine incinération, augmentation capacité métro ligne a, CHU Rennes, ZAC Maurepas-Gayeulles, lotissement Les Chevrons, ZAC Atalante ViaSilva, projet Quais de Vilaine).

Analyse des impacts cumulés

Impacts cumulés en phase travaux Déplacements/Trafics : Forts (ajout flux chantiers) ; Mesures : coordination, phasage, plans de circulation. Sécurité usagers : Faibles (chaque projet intègre la sécurité) ; Mesures : coordination signalétique. Paysage/Patrimoine : Faibles (chaque partie du projet a des mesures de réduction et remise en état). Sols/Sous-sols, Topographie, Eau, Risques majeurs, Cadre de vie (bruit/air) : Faibles (chaque projet avec mesures spécifiques).

Impacts cumulés en phase exploitation Déplacements/Trafics : Acceptables pour circulation routière, Positifs pour circulations douces. Gestion Eaux Pluviales/Inondation : Nuls (gestion par chaque projet). Milieu humain : Positifs (amélioration desserte ZACs). Impact foncier : Faibles (conception minimise emprises privées, négociations amiables). Paysage/Patrimoine :

Positifs (qualité architecturale et aménagements paysagers). Sols/Sous-sols, Eaux souterraines, Risques majeurs (hors inondation), Cadre de vie (air) : Négligeables (mesures de réduction dans chaque projet). Environnement sonore : Négligeables (études et mesures si nécessaires dans chaque projet). Milieu naturel : Faibles (impacts variables selon projet, certains nécessitent dérogation espèces protégées). Climat/Énergie : Positifs (Trambus électrique).

8- Analyse spécifique pour les infrastructures de transport

Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation Périmètres d'analyse : Proximité (zone 500m), Éloignée (métropole de Rennes). Le projet s'insère dans un secteur déjà fortement urbanisé et en mutation (nombreux sites identifiés au PLUi). Il a pour objectif d'**accompagner la desserte** des secteurs en développement, et non d'entraîner une urbanisation supplémentaire. Les tracés reprennent en grande partie des itinéraires de bus existants très fréquentés.

Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers induits par le projet Enjeux écologiques : Avant mesures, impacts bruts faibles à forts selon les groupes faunistiques et habitats. Après mesures (éviter, réduire), **impacts résiduels non significatifs (faibles à négligeables)**. La nécessité d'une dérogation espèces protégées pour certains abattages/démolitions est possible. Aménagements fonciers : Conception limite les emprises privées, acquisitions par amiable privilégiées, DUP possible en cas de non-accord. Impacts sur l'agriculture : **Aucune parcelle agricole ne sera impactée**. Impacts sur zones forestières : **Pas d'impact sur zones forestières**.

Description des hypothèses de trafic Les projections sont basées sur le modèle multimodal des déplacements de Rennes Métropole.

- **11.4 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité** Émissions de GES du trafic routier : Le projet induit une **diminution des émissions de GES** sur le réseau d'étude par rapport à la situation sans projet (-3,8% en 2030, -4,1% en 2040). Coûts sanitaires : Le coût annuel de la pollution atmosphérique (hors GES) augmente légèrement (+0,3% en 2030, +0,4% en 2040) par rapport à la situation sans projet. Le coût des émissions de GES diminue (-3,8% en 2030, -4,1% en 2040) par rapport à la situation sans projet.

- **11.5 Mesures de protection contre les nuisances sonores** L'étude acoustique n'a pas identifié de besoin de mesures de protection acoustique.

9- Méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact Les méthodes sont présentées au chapitre 9 de la Partie 5.

10- Auteurs de l'étude d'impact

Pilotage des études Pilotage assuré par **Rennes Métropole**, Direction de l'Espace Public et des Infrastructures (Fabrice Coquet).

Rédaction et assemblage des études Réalisation par **SEGIC Ingénierie**. Étude acoustique par SEGIC Ingénierie. Volet milieu naturel par **RAINETTE**. Étude air et santé par **TECHNISI-M Consultants**. Volet socio-économique par **Explain**.

4-2 .6 ANNEXES

Cette partie regroupe les documents justificatifs et les données détaillées qui appuient l'étude d'impact principale. Les annexes comprennent :

- Le planning et le phasage des travaux.
- Des annexes spécifiques à l'étude écologique, telles que l'atlas cartographique détaillant la localisation des habitats, espèces patrimoniales, arbres à cavités, etc. la bibliographie utilisée et la description détaillée des sondages pédologiques réalisés pour la délimitation des zones humides.
- Des annexes relatives à l'étude air et santé, incluant des informations sur les contentieux européens et les sanctions financières liées à la qualité de l'air, le recensement des projets urbains majeurs dans la zone, les caractéristiques socio-économiques de la population à proximité du projet (données INSEE), la liste et la localisation des établissements sensibles (écoles, hôpitaux, EHPAD), des informations sur la métrologie des polluants et les substances mesurées, l'historique des données sanitaires, la réglementation applicable, les lignes directrices de l'OMS, et les données de trafic utilisées pour les modélisations.
- Les prescriptions hydrauliques du projet, extraites du guide de Rennes Métropole.
- Les annexes de l'étude acoustique, comprenant les fiches de mesures acoustiques détaillées pour chaque point de mesure, ainsi que les résultats des comptages routiers concomitants aux mesures.

Ces annexes fournissent les bases techniques et les données brutes qui ont permis de réaliser les diagnostics et d'évaluer les impacts détaillés dans les parties précédentes de l'étude d'impact.

1. Annexe 1 : Planning et phasage des travaux Cette section est mentionnée dans le sommaire et débute dans la source, mais les détails du planning et du phasage des travaux ne sont pas inclus dans les extraits fournis.

2. Annexe 2 : Annexes de l'étude écologique Ces annexes concernent l'étude écologique du projet.

2.1 Annexe 2-a : Atlas cartographique Mentionnée dans le sommaire, mais l'atlas cartographique lui-même n'est pas présent dans les extraits.

2.2 Annexe 2-b : Bibliographie Elle liste les références utilisées pour les expertises floristique et faunistique.

◦ **2.2.1 Bibliographie liée à l'expertise floristique** : Inclut des ouvrages et listes sur les végétations de France, de Bretagne, Basse-Normandie, Pays de la Loire, la flore du Massif armoricain, la flore de France, les plantes invasives, et la liste rouge des espèces menacées en France.

◦ **2.2.2 Bibliographie liée à l'expertise faunistique** : Liste des références sur les populations de papillons, guides sur les amphibiens, reptiles, mammifères, oiseaux, libellules, et orthoptères en Europe et en France.... Mentionne également des sites internet de bases de données et d'observatoires faunistiques.

◦ **Réglementation** : Énumère des textes légaux et réglementaires relatifs à la conservation des habitats naturels et des espèces sauvages, tels que la Convention de Berne, les Directives européennes "Habitats-Faune-Flore" et "Oiseaux", et divers arrêtés ministériels français protégeant mammifères terrestres, insectes, mollusques, oiseaux, amphibiens, et reptiles.

• **2.3 Annexe 2-c : Description des sondages pédologiques (zones humides)** Cette annexe décrit les sondages de sol réalisés pour délimiter les zones humides. Les données sont regroupées en Unités Cartographiques de Sol (UCS) et Unités Typologiques de Sol (UTS).

3. Annexe 3 : Annexes de l'étude de qualité de l'air⁴⁹⁵⁰ Ces annexes détaillent l'étude d'impact sur la qualité de l'air.

•

3.1 Annexe 3a : Contexte législatif Cette section liste les principaux textes législatifs et réglementaires français encadrant les études d'impact sur l'air et la santé depuis 1976. Elle mentionne aussi des méthodologies et guides utilisés pour l'étude.

• **3.2 Annexe 3b : Contentieux européen et sanctions financières**

• **3.3 Annexe 3c : Analyse de la zone d'étude** L'objectif est d'identifier les lieux et populations vulnérables à la pollution atmosphérique (enfants et personnes âgées) dans une zone d'étude carrée de 20km x 20km centrée sur le projet.

◦ **Recensement des projets « existants ou en préparation »** : Vingt projets urbains majeurs menés par la Ville de Rennes et Rennes Métropole sont recensés dans la zone d'étude (mise à jour mars 2022), susceptibles d'induire des effets cumulés avec le projet TramBus....

◦ **Données météorologiques et topographiques**

◦ **Occupation des sols**

◦ **Identification des zones à enjeux sanitaires par ingestion** : Des zones de culture (jardins, vergers) et des aires de jeux avec terrains meubles sont identifiées dans une bande d'étude de 200m autour du tracé du projet, car elles présentent un risque

◦ **Analyse de la population**

◦ **Identification des établissements** 311 établissements vulnérables sont recensés

◦ **Synthèse** : Cette section résume les points clés de l'analyse de la zone d'étude pour le volet air & santé, incluant l'occupation des sols, la densité de population, les conditions météorologiques (généralement favorables à la dispersion mais avec des périodes de vents faibles), les enjeux sanitaires par inhalation (population et établissements vulnérables) et par ingestion (jardins, vergers, aires de jeux), ainsi que les projets connexes

• **3.4 Annexe 3d : Glossaire**

• **3.5 Annexe 3e : Fiches descriptives – mesures** Contient les fiches détaillées de 24 points de mesure de la qualité de l'air réalisés lors des campagnes hivernale (février-mars 2024) et estivale (juin-juillet 2024)84....

• **3.6 Annexe 3f : Conditions météorologiques lors des campagnes de mesure in situ et**

• **3.7 Annexe 3g : Métrologie des polluants**

• **3.8 Annexe 3h : Présentation des substances**

• **3.9 Annexe 3i : Historique des données**

• **3.10 Annexe 3j : Réglementation des polluants**

• **3.11 Annexe 3k : Lignes directrices de l'OMS**

• **3.12 Annexe 3l : Données trafic considérées** Présente un tableau détaillé des données de trafic (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA). Les données sont fournies pour l'horizon actuel (2023), et les horizons 2030 et 2040 dans le scénario "Fil de l'eau" (sans projet) et le scénario "Projet" (avec le TramBus)

4. Annexe 4 : Prescriptions hydrauliques du projet - Extraits du guide de Rennes

5. Annexe 5 : Annexes de l'étude acoustique

• **5.1 Annexe 5-a : Fiches de mesures acoustiques,**

• **5.2 Annexe 5-b : Comptages routiers,**

◦ **5.2.1 Campagne du 15 au 21 avril 2024**

◦ **5.2.2 Campagne complémentaire du 19 au 25 septembre 2024**

4-3 Evaluation socio-économique

1- Contexte

Cadre réglementaire

Le projet Trambus T1 et T2 s'inscrit dans les exigences réglementaires définies par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI, art. 14) et les articles L.1511-1 à L.1511-5 du Code des Transports. Il répond à l'obligation d'évaluation économique et sociale pour les projets d'infrastructures dont l'investissement excède 83 M€. La méthodologie est formalisée par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport et les fiches-outils de la DGITM.

Objectifs de l'évaluation

L'évaluation vise à mesurer l'intérêt du projet pour la collectivité, en analysant les effets économiques, sociaux et environnementaux, y compris ceux des variantes étudiées. Elle a une fonction d'aide à la décision publique et d'information à destination des citoyens.

Modélisation et projections de trafic

Les projections ont été établies à l'aide du modèle multimodal de Rennes Métropole, intégrant les données territoriales, démographiques et de mobilité les plus récentes disponibles à fin 2023. Deux horizons d'étude sont retenus : 2030 et 2040. Les scénarios évalués comprennent une situation de référence (sans projet) et une situation de projet intégrant les aménagements Trambus et connexes.

Méthodologie du bilan socio-économique

Le bilan repose sur la comparaison entre les situations avec et sans projet. Les impacts non monétaires (gains de temps, réduction des nuisances, etc.) sont monétarisés via des valeurs de référence. Le calcul tient compte de la durée de vie du projet jusqu'en 2140, avec extrapolations, interpolations et actualisations annuelles selon un taux conventionnel de 3,2 %, en conformité avec les recommandations de France Stratégie.

Hypothèses macroéconomiques et environnementales

Le scénario retenu pour l'évaluation est celui « Avec Mesures Supplémentaires » (AMS), conforme à la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Les hypothèses d'évolution du PIB (+1,5 %/an) et de la population (+0,3 %/an) sont appliquées. Les valeurs de référence sont ajustées à partir des prévisions INSEE et DGITM.

Traitement des fonds publics

Les dépenses publiques sont majorées de 25 % (COFP + PFRFP) conformément au cadre méthodologique. L'ensemble de l'investissement est considéré comme public.

Indicateurs de synthèse

Les principaux indicateurs du bilan sont :

VAN-SE (Valeur Actualisée Nette Socio-Économique) : indicateur central de la rentabilité socio-économique.

TRI-SE (Taux de Rentabilité Interne Socio-Économique) : indicateur intrinsèque du projet, indépendamment du taux d'actualisation.

VAN-SE par euro investi : permet d'apprécier l'efficacité de l'investissement.

Ces indicateurs permettent d'apprécier la création nette de valeur pour la collectivité. Ils sont comparables entre projets et variantes pour guider le choix décisionnel.

2-Analyse stratégique du territoire et des besoins en mobilité

Aire d'étude et population concernée

Le périmètre d'analyse couvre l'ensemble de Rennes Métropole (43 communes, 705 km²), avec une concentration sur les communes directement desservies par les lignes T1 et T2 : Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné et Vezin-le-Coquet. Ces quatre communes regroupent 55 % de la population métropolitaine (462 600 habitants en 2020), avec Rennes en tant que ville-centre (222 500 habitants).

La structure démographique se caractérise par une population jeune, notamment sur Rennes

(33,6 % de 15-29 ans, contre 17,5 % au niveau national), liée à la forte présence universitaire. Les quartiers desservis concentrent plus de 100 000 habitants, illustrant une densité élevée et des besoins renforcés en mobilité.

Dynamique économique et pôles générateurs de déplacements

Le territoire compte 263 000 emplois, dont 70 % dans les communes desservies par le projet, particulièrement dans Rennes, Cesson-Sévigné et Saint-Grégoire. L'emploi est en croissance (+9 % entre 2014 et 2020), avec des indices de concentration supérieurs à 200 pour certaines communes, traduisant un fort besoin de déplacement domicile-travail.

Le projet dessert les principaux pôles générateurs de déplacements :

Établissements de santé, Sites universitaires, Zones économiques, Sites touristiques et culturels, Quartiers prioritaires

Pratiques de mobilité

L'analyse des flux domicile-travail révèle que plus de 60 % des actifs travaillent hors de leur commune, avec des flux concentrés entre Rennes et ses communes périphériques.

La voiture reste majoritaire (64 % des trajets domicile-travail), mais les transports collectifs (18 %) et les mobilités douces (14 %) sont en progression. L'enquête mobilité de 2023 montre une diminution globale de la mobilité (-7 %), avec une stabilisation voire une amélioration du report modal vers les transports collectifs et le vélo.

Offre de transport actuelle

Le réseau STAR est composé de 2 lignes de métro et 150 lignes de bus, avec une fréquentation de 103 millions de voyages annuels en 2023. Les lignes concernées par le Trambus T1 et T2 (C4, C6, 11) accueillent plus de 15 millions de voyageurs par an, avec des tronçons surchargés notamment autour du centre-ville et des campus.

Le vélo bénéficie de 240 km d'aménagements et d'un développement constant (hausse de 95 % du trafic cyclable entre 2019 et 2023). Le stationnement automobile, la ZTL du centre historique, et la généralisation de la ville à 30 km/h renforcent la logique d'apaisement et de transition vers les mobilités durables.

3-Perspectives territoriales, objectifs et justification du projet Trambus T1 et T2

Dynamique démographique et économique à l'horizon 2030

Rennes Métropole comptera près de 510 000 habitants, soit une croissance annuelle d'environ 1 %, avec une forte concentration sur Rennes (440 000 hab.) et Cesson-Sévigné (22 000 hab.). Le vieillissement progressif de la population (+2 points chez les +75 ans) soulève des enjeux d'accessibilité et d'adaptation des modes de transport.

L'emploi progresse parallèlement (+7 % entre 2014 et 2020), avec 263 000 emplois métropolitains dont 70 % dans les communes desservies par le Trambus.

Grands projets urbains desservis par le Trambus

Beauregard / Beauregard-Quincé / Porte de Saint-Malo, desservis par T1. Atalante ViaSilva : branche Est du T1.

ZAC Baud-Chardonnet / Bois Perrin, Les Chevrons / Barre Thomas , Quais de Vilaine / République / Palais du Commerce.

Enjeux et finalité du projet

Le projet répond aux ambitions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019–2030 :

Environnement : réduction de 40 % des GES et de la pollution (conformité PCAET et PPA).

Accessibilité : offrir une mobilité à tous, adaptée aux profils démographiques variés.

Hierarchisation des investissements : concentration sur les secteurs à forte densité et potentiel de développement.

Adaptation territoriale : solutions différenciées entre centre et communes périphériques.

Justification du choix du Trambus

L'étude d'opportunité (2019) a écarté les options tramway et métro (coûts, impacts, rigidité). Le Trambus offre un rapport coût/efficacité optimal, une capacité suffisante et une insertion maîtrisée dans l'espace public.

Approche ERC (Éviter – Réduire – Compenser) appliquée dès la conception :

Optimisation des emprises existantes pour limiter les acquisitions et impacts environnementaux.

Préservation de zones humides, arbres classés, patrimoine paysager.

Réduction des nuisances pour les riverains grâce à une cohabitation fluide avec les autres modes.

4-Analyse des effets et bilan socio-économique du projet Trambus T1 et T2

Effets sur la mobilité et les pratiques de déplacement

Le projet induit un report modal estimé à 1 600 déplacements/jour, essentiellement issus de la voiture, au profit des transports en commun.

En 2030, les lignes T1 et T2 assureraient 45 480 voyages/jour, soit près de la moitié de la fréquentation des lignes de métro, grâce à des correspondances optimisées.

Suppression des lignes C4 et partielle des lignes C6 et 11, dont les voyageurs sont majoritairement reportés sur les Trambus.

Les aménagements permettent également une hausse de l'usage des modes actifs, avec plus de 35 km d'aménagements cyclables prévus le long des tracés.

Impacts sur l'environnement et la qualité de vie

Le projet favorise une réduction des émissions de polluants routiers (-5,6 % en 2030) et des GES (-260 tonnes de CO₂eq/an en phase d'exploitation).

Aucun impact significatif sur les zones humides ou le risque d'inondation identifié.

Les nuisances sonores restent maîtrisées, aucun dépassement réglementaire observé.

Ambition forte de végétalisation : +392 arbres pour le T1, +144 arbres pour le T2, soit +12 à +14 % de désimperméabilisation selon les tronçons, en cohérence avec la trame verte et bleue de la Métropole.

Retombées économiques et sociales

Phase travaux : création estimée à 340 emplois/an directs et 320 emplois/an indirects.

Desserte renforcée de quartiers prioritaires, zones d'activités, pôles de santé, campus universitaires et équipements culturels. Amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite via du matériel roulant adapté et des stations aménagées.

Impacts sur l'automobile et le stationnement

Fermeture ciblée de certains tronçons et sens de circulation pour favoriser le passage des Trambus. Impacts sur le trafic routier relativement modérés et compensés par des plans de circulation adaptés. Création de 3 nouveaux parkings relais (La Plesse, Centre Commercial Cesson, Les Trois Marches), en complément des deux existants, pour renforcer l'intermodalité.

Cohérence avec les politiques publiques

Le projet s'inscrit dans les objectifs du SCOT du Pays de Rennes et du Plan de Déplacements Urbains 2019–2030 : Réduction de la part de la voiture individuelle. Renforcement de l'intermodalité et des alternatives à la voiture. Densification urbaine autour des axes de transport structurant.

5-Résultats du bilan socio-économique

Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN-SE) : +29 M€.

Taux de Rentabilité Interne Socio-Économique (TRI-SE) : 3,9 %, supérieur au taux d'actualisation (3,2 %).

Bilan globalement positif porté par les gains pour les usagers (+286 M€), les réductions d'accidentologie, et les effets environnementaux.

5 - Consultation de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales

5-1 Procédure de notification

Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le projet étant soumis à évaluation environnementale doit être soumis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités concernées et leur groupement intéressés par le projet. Le projet a bien été notifié et un courrier de consultation a été envoyé aux PPA de la liste ci-dessous :

Personnes publiques consultées	Date envoi notification	Date avis	Avis et observations
MRAe	21 mars 2025	22 mai 2025	Avis tacite
Personnes publiques autres			
Ville de Rennes	21 mars 2025	19 mai 2025	Avis favorable
Ville de Cesson-Sévigné	21 mars 2025		
Ville de St Grégoire	21 mars 2025	20 mai 2025	Avis défavorable
Ville de Vézin le Coquet	21 mars 2025	19 mai 2025	Avis favorable

Le délai de 2 mois fixé par le code de l'Environnement aux collectivités territoriales concernées pour répondre a été respecté.

5.2 Observations formulées par l'Autorité Environnementale et les Personnes Publiques

Avis	
Nom	Commentaires
Ville de Rennes	Intérêt du projet : Gain de temps améliorant attractivité et performance Amélioration des fréquences de passage Amélioration du confort des usagers notamment PMR Amélioration du secteur route de Lorient Infrastructures permettant une amélioration globale Report modal attendu des voitures vers les transports en commun Renforcement des aménagements cyclables Amélioration de la perméabilité des sols et de la végétalisation
Ville de St Grégoire	Confirme les réserves exprimées lors de la concertation préalable : - Accord préalable du centre Leclerc sur le terminus T1 et le P+R : emprise privée - Accord de Rennes Métropole sur l'extension du centre Leclerc et la création d'une nouvelle sortie sud : prendre en compte le projet dans sa globalité - Etude préalable des flux entre le secteur rocade et la RD29 : absence de voirie pour créer des sites propres au trambus et manque d'analyses techniques sur les modifications des ouvrages - Prise en compte du GIE Grand-Quartier pour l'amélioration des structures routières et l'extension des parkings : manque de traitement des connexions cyclables et piétonnes notamment sur le franchissement des giratoires - Etude préalable de circulation et de fluidité sur l'axe la Plesse/Robiquette : absence d'études opérationnelles en termes de mobilité sur les secteurs la Plesse/Robiquette en lien avec les opérations d'extension à venir - Risque de thrombose des axes : sur Chesnay Beauregard , choix d'un trambus en circulation latérale et non axiale et manque de prise en compte des avis issus de la concertation sur le risque de thrombose pour le secteur grégorien - Remise en cause de l'utilité de l'investissement : absence d'éléments financiers permettant d'évaluer la pertinence de l'investissement par rapport au gain de temps

V- Présentation de l'ENQUÊTE PUBLIQUE

1- Préparation de l'ENQUÊTE PUBLIQUE

1-1 Réunion de présentation du 21 mai 2025

Rencontre de la Commissaire Enquêteur avec les responsables de la Direction de l'Espace Public et des Infrastructures et du service juridique pour la présentation du projet.

Cette première réunion a eu lieu à l'Hôtel de Rennes Métropole

Présents :

Gildas PIQUET Directeur de l'Espace Public et des Infrastructures

Fabrice COQUET Coordonnateur secteur Nord-Est, Service Conduite d'opération
Direction de l'Espace Public et des Infrastructures
Laurent MALIK, Juriste Service juridique Ville de Rennes / Rennes Métropole
Cette réunion avait pour but de présenter la stratégie de RM pour la mobilité, le dossier soumis à l'enquête et le bilan de la concertation. Elle a permis de fixer les dates et modalités d'enquête.

1-2 Interlocuteurs en charge du dossier

Le siège de l'enquête a été fixé à l'Hôtel de Rennes Métropole

4 avenue Henri Fréville à Rennes

Tél : 02 23 62 10 10

Mail : enquete-publique-6341@registre-dematerialise.fr

Horaires d'ouverture au public

Du lundi au vendredi, de 8h30 à 17h00,

1-3 Désignation de la commissaire enquêteur

Par Décision N° **E25000070 / 35** du 02/04/2025 le tribunal administratif a désigné Mme Marie-Isabelle Pérais en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête (annexe).

1-4 Déroulement de la procédure et modalités de l'enquête

Le projet de Trambus T1-T2 est porté par Rennes Métropole maître d'ouvrage. Le projet relatif à l'aménagement de la ligne de Trambus, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle a été approuvé par délibérations C23105 du 28 septembre 2023 pour la ligne T1 et C23106 du 28 septembre 2023 pour la ligne T2.

L'enquête a été programmée du 30 juin 2025 (9h) au 30 juillet 2025 (16h 00) soit pendant 31 jours consécutifs, avec 6 permanences sur 4 sites différents.

Lieu des permanences	Adresses	Dates et horaires
Mairie annexe de Cesson-Sévigné	Place de la Chalotais	Le vendredi 4 juillet, de 9h00 à 12h00.
Mairie de Saint-Grégoire	Rue de Chateaubriand	Le mercredi 16 juillet, de 14h00 à 17h00.
Mairie de Vezin-le-Coquet	8 rue de Rennes	Le jeudi 24 juillet, de 9h00 à 12h30.
Permanence téléphonique	02.23.62.10.10.	Le jeudi 10 juillet, de 15h00 à 16h00,
"Point info" de l'Hôtel de Rennes Métropole,	4 avenue Henri Fréville, à Rennes	Lundi 30 juin, de 9h00 à 12h00 ;
		Jeudi 10 juillet, de 16h00 à 19h00 ;
		Mercredi 30 juillet, de 12h30 à 16h00.

Ces permanences se déroulent pendant la durée légale de l'enquête du 30 juin 2025 au 30 juillet 2025 inclus.

A noter cette organisation a été modifiée en cours d'enquête (cf point 3-4)

1-5 Information du public

Publicité dans la presse

Conformément à l'arrête municipal du 27 février 2025, l'avis d'ouverture d'enquête est paru dans deux journaux locaux aux dates suivantes :

-1er avis

Ouest-France le 12/6/25

Les infos le 11/6/25

-2ème avis

Cf point 3-4

Prolongation

-1er avis

Ouest-France le 31/7/25

Les infos le 30/7/25

-2ème avis

Ouest-France le 6/8/25

Les infos le 6/8/25

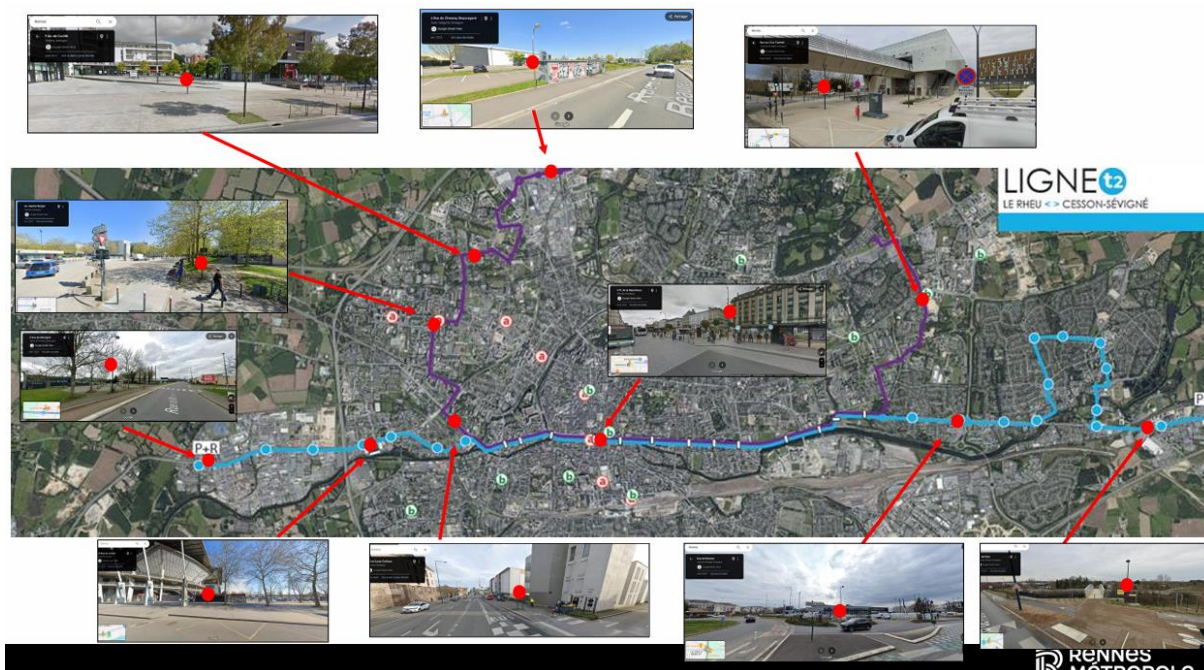
Publicité municipale

Une information a été publiée pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet de Rennes Métropole (<http://metropole.rennes.fr/>) et sur le site du registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6341>, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Publicité par voie d'affichage

L'affichage d'un avis d'enquête a été fait le 4 juin 2025 à l'Hôtel de Rennes Métropole et dans les Hôtels de Ville des communes de Rennes, Cesson-Sévigné, Saint-Grégoire et Vezin-le-Coquet, et pendant toute la durée de celle-ci.

L'affichage d'un avis d'enquête a été fait le 4 juin 2025 sur 10 sites d'affichage.



Cet affichage est confirmé par un certificat signé de Mme la présidente de RM daté du 4/7/25 pour RM et de Mme la Maire pour la mairie de Rennes (Annexe).

Cet affichage est confirmé par des certificats signés de M. les maires de Cesson Sévigné et Vezin le Coquet daté du 31/7/25, Mme le maire de St Grégoire daté du 31/7/25, de la Direction des Espaces Publics pour les 10 site de RM daté du 31/7/25

1-6 Contributions du public

Le registre d'enquête est resté ouvert en mairies de Cesson-Sévigné, St Grégoire et Vezin le Coquet et à l'Hôtel de Rennes Métropole pendant les horaires d'ouverture pour consigner les contributions du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public pouvait prendre connaissance du dossier.

1-7 Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête décrit au point 4 a été déposé sous plusieurs formats :

Sur support papier :

À l'accueil de l'Hôtel de Rennes Métropole, siège de l'enquête

À la Mairie annexe de Cesson-Sévigné,

À la Mairie de Saint-Grégoire

À la Mairie de Vezin-le-Coquet,

Sur un poste informatique mis à disposition au siège de l'enquête

Sur le registre dématérialisé sécurisé accessible, soit depuis le site internet de Rennes Métropole (<http://metropole.rennes.fr/>), soit directement à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/6341>, soit depuis le poste informatique précité.

2- Appréciations de la commissaire enquêteur sur les modalités d'enquête

2-1 Qualité du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête qui a été remis à la commission d'enquête et proposé à l'enquête publique était structuré pour l'information du public.

Les 7 pièces, représentant 1482 pages, étaient présentées dans un dossier cartonné.

NB Une pièce complémentaire a été ajoutée le 30/7/25 (cf point 3-4)

2-2 Organisation de l'enquête

L'enquête s'est déroulée en concertation avec le Coordonnateur secteur Nord-Est, Service Conduite d'opération/ Direction de l'Espace Public et des Infrastructures et le service juridique

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté du 5/6/25.

2-3 Information de la commissaire enquêteur

Des points téléphoniques ou par mail ont été faits pendant toute la durée de l'enquête avec le service de la Direction de l'Espace Public et des Infrastructures.

Des entretiens ont eu lieu avec le Coordonnateur secteur Nord-Est chargé du projet à l'ouverture de l'enquête, lors de chaque permanence et lors de la clôture de la permanence du 30 juillet 2025.

3- Déroulement de l'enquête

3-1 Accueil du public

Les conditions d'accueil du public à l'accueil de Rennes Métropole et dans les mairies étaient correctes.

3-2 Communication du dossier de l'enquête publique

Aucune demande de communication n'a été exprimée.

3-3 Observations lors du déroulement de l'enquête publique

Les 7 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions :

Pendant les permanences le nombre de visiteurs a été faible, le climat des interventions du public a été calme et serein.

Aucune contribution par téléphone n'a été sollicitée

3-4 Prolongation d'enquête

Par mail du 26 juillet 2025, la CE s'est inquiétée du 2^{ième} avis de presse dont elle n'avait pas reçu copie.

Cet avis doit paraître dans 2 organes de presse locaux.

Il est prévu, conformément à la réglementation, à l'article 13 de l'arrêté du 5 juin 2025.

Le service Conduite d'Opération de RM a répondu par mail du 28 juillet 2025 que cet avis n'est malencontreusement pas paru.

Cet oubli fragilise la procédure.

Après avoir consulté le Tribunal administratif la CE a demandé de prolonger l'enquête, qui devait être close le 30 juillet, de 15 jours soit jusqu'au 14 août 2025.

Cette prolongation permettra que le public qui n'a pas eu le deuxième avis d'enquête soit informé par un nouvel avis, confirmé dans les 8 jours, et puisse participer à l'enquête publique. Conformément à l'article L.123-9 du code de l'environnement, cette décision doit être portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues au I de l'article L. 123-10.

La décision de prolongation datée du 29/7/25 a été portée à la connaissance du public le 30/7/25.

La décision, a été insérée dans le dossier d'enquête le 30/7/25 par les soins du service conduite d'opération avec un avis d'insertion visé de la CE et daté du 30/7/25 :

- Sur le site du registre dématérialisé
- Sur le site internet de Rennes Métropole
- Dans les dossiers papier à disposition dans les lieux d'enquête à Rennes Métropole, Cesson-Sévigné, St Grégoire, Vezin le Coquet

La Décision et l'avis d'insertion constituent la pièce G du dossier d'enquête (cf Annexe)

Un avis a été inséré dans la presse : le 30/7/25 dans les infos et 31/7/25 dans Ouest France puis le 6/8/25 dans Ouest-France et les Infos.

Un avis de prolongation a été affiché dans les lieux d'affichage cités au point 1-5 dès la fin de l'enquête initialement prévue au 30 juin 2025

Un certificat d'affichage, à partir du 30/7/25, de l'avis de prolongation a été signé par les maires de Vezin le Coquet le 30/7/25, de St Grégoire le 30/7/25, de Cesson sévigné de la Ville de Rennes du 29/7/25, de Mme la présidente de RM du 29/7/25.

Pour clore cette prolongation, une huitième permanence a été prévue.

4- Visite des lieux par la commissaire enquêteur

Une visite a été organisée à la demande de la CE le 24/7/25.

Elle a consisté à suivre le tracé des lignes T1 et T2 sauf sur les tronçons sur lesquels le tracé n'était accessible qu'aux bus.

Cette visite a permis à la CE de visualiser le projet avec notamment les points sur lesquels des questions avaient été posées lors de la consultation et lors des permanences de l'enquête publique et dans les contributions.

Cette visite s'est déroulée en présence de I Marrot, F Coquet et L Malik.

5-Clôture de l'enquête publique

Le registre d'enquête de Rennes Métropole est clos par la commissaire enquêteur le 14 août 2025 à 16h00.

Le registre dématérialisé et le site dédié de Rennes Métropole ont été clos le 14 août 2025 à 16h00.

La CE a pu récupérer et clore les autres registres d'enquête conformément à l'article 3 de l'arrêté du 5/6/25, le 19/8/25.

6- Participation du public

6-1 Bilan de la participation du public

Aucune remarque n'est à signaler sur le déroulement de l'enquête.

Huit permanences ont été tenues en présentiel :

Permanences	Rennes	Cesson Sévigné	St Grégoire	Vezin le Coquet	Téléphonique (Rennes)	Date	Horaires	Nb Visites	Nb Visiteurs	Nb dépositions	Enregistrement
P1	X					30-juin	9h00-12h00	1	1	1	R1
P2		X				04-juil	9h00-12h00	0	0	0	R2
P3					X	10-juil	15h00-16h00	0	0	0	T
P4	X					10-juil	16h00-19h00	0	0	0	R1
P5			X			16-juil	14h00-17h00	0	0	0	R3
P6				X		24-juil	9h00-12h30	2	2	2	R4
P7	X					30-juil	12h30-16h00	2	3	2	R1
P8	X					14-août	14h00-16h00	0	0	0	R1
Total								5	6	5	

En dehors des heures de permanence :

Contributions hors permanences	Nb Visites	Nb dépositions	Enregistrement
Rennes	0	0	-
Cesson Sévigné	0	0	-
St Grégoire	2	2	RS
Vezin le Coquet	1	1	RV
Total	3	3	

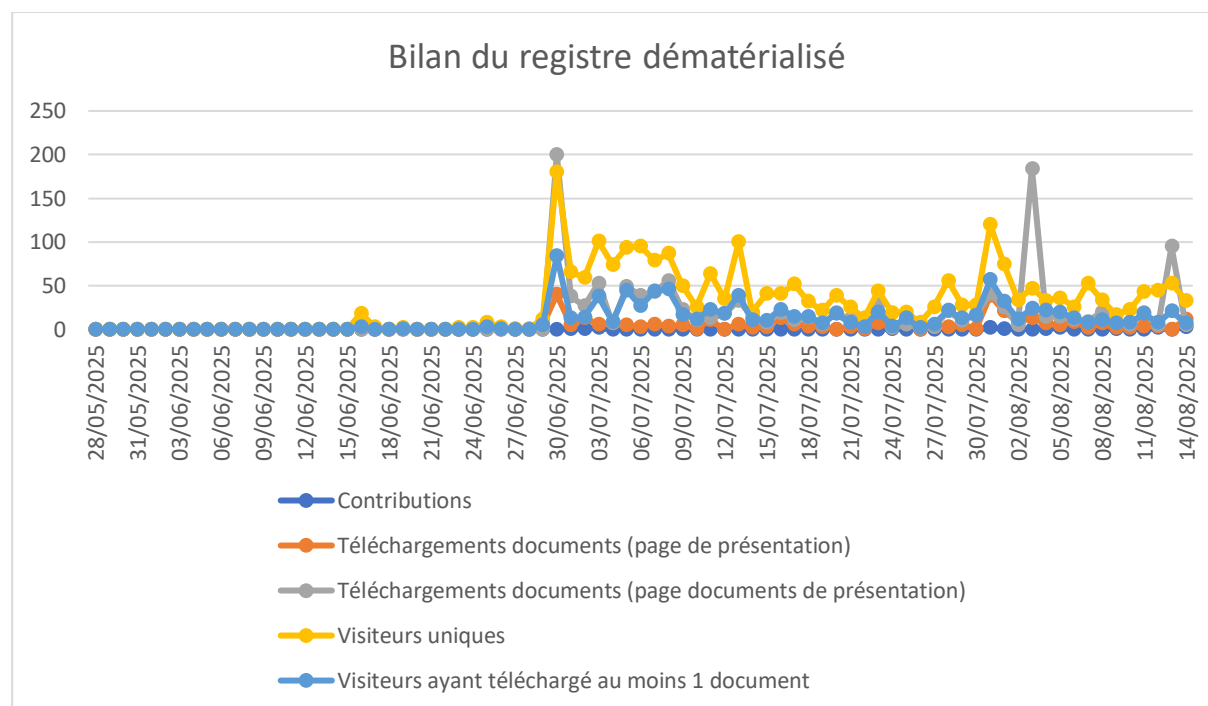
Soit 8 visites et 8 contributions représentant 19 questions

Registre dématérialisé

1610 téléchargements ont été réalisés

2 349 visiteurs uniques ont consulté le site web

916 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation Soit 38.9% des visiteurs



17 Contributions ont été déposées dont 5 anonymes représentant 24 questions

16 visiteurs ont déposé au moins une contribution Soit 0.6% des visiteurs

6-2 Autres contributions

La CE s'est vérifié dès la fin de l'enquête si des courriers avaient été reçus

Les services ont indiqué à la CE qu'aucune contribution n'a été reçue ni par courriers ni par mail et ne signalent aucune intervention particulière par téléphone ou visites. Les demandes de rendez-vous ont été invitées à se présenter pendant les permanences.

6-3 Entretien avec les services

Les représentants des services chargés du dossier ont été très présents et ont veillé à vérifier le bon déroulement des permanences.

Des précisions ont été apportées sur des questions envoyées par mail par la CE.

Ces éléments ont permis de mieux comprendre le projet et d'apporter des premiers éléments de réponse aux questions des visiteurs.

7- Procès-verbal de synthèse

Un procès-verbal de synthèse a été présenté par oral au porteur de projet lors de la réunion organisée le 19/8/25 à Rennes après la clôture de l'enquête, afin de lui exposer les observations recueillies et les questions de la commissaire enquêteur.

En annexe du PVS figure un tableau de 43 questions (lignes) avec le nom et l'adresse des visiteurs et contributeurs :

- 24 lignes pour les contributions sur le registre dématérialisé,
- 3 lignes pour les contributions RV1 et RV2 sur le registre de visites de Vezin le Coquet,
- 9 lignes pour les contributions RR1, RR2 et RR3 sur le registre de l'Hotel de Rennes Métropole pendant les permanences
- 5 lignes pour la contribution RV3 déposée sur le registre de Vezin le Coquet hors permanence.
- 2 lignes pour les contributions RS1 et RS2 déposées sur le registre de St Grégoire hors permanence.

Le procès-verbal de synthèse a été envoyé par mail au porteur de projet le 19 aout 2025, il figure en annexe.

Un mémoire en réponse (MER) a été transmis par mail à la commissaire enquêteur le 3 septembre 2025. Le MER figure en annexe.

8- Observations du public, commentaires et appréciations de la commissaire enquêteur.

8-1 Observations recueillies

24 contributeurs dont 5 en présentiel et un visiteur qui s'est déplacé 2 fois, ont déposé 43 contributions :

Observations recueillies sur les registres d'enquête ouverts sur les lieux d'enquête : RV1 à 3, RR1à 3 et RS1 à 2.

Observations recueillies sur le registre dématérialisé : 17, D1 à D17

Observations recueillies par mail : 0

Observations recueillies par courrier : 0

Observations recueillies par téléphone :0

8-2 Observations classées par thème

Permanence	N°	Date	Contribution	Thème	Observation
D		4-août	D09	Accès aux stations	Relier la 1ere voire la 2ieme couronne permettrait d'éviter les bouchons de la rocade Pourquoi ne pas proposer des navettes électriques qui tourneraient toute la journée ? et qui ne feraient pas le même trajet que ce qui est déjà en place
D		5-août	D10	Accès aux stations	La future ligne Trambus 2 doit permettre d'enjamber la voie ferrée à hauteur du lieu-dit "Pont-Château" pour désenclaver la commune vers la zone des 3 Marches avec ses futurs parcs voitures et vélos.
D		5-août	D11	Accès aux stations	La future ligne Trambus 2 doit permettre d'enjamber la voie ferrée à hauteur du lieu-dit "Pont-Château" pour désenclaver la commune vers la zone des 3 Marches en gardant le pont actuel pour les piétons et cyclistes.
D		24-juil.	D05	Accès aux stations de St Grégoire	Le terminus avec station de recharge électrique, projeté sur la parcelle du centre Leclerc, il ne saurait être opérationnel sans la création d'un accès par le sud. Pourquoi cet accès ne figure-t-il pas dans les documents diffusés. Il est essentiel de mener une réflexion sur la nécessaire reconfiguration du rond-point de la Plesse et plus largement sur les flux de circulation induits par ces projets, notamment pour l'adaptation des voiries, d'ouvrages et sur les

					conséquences de ces mobilités.
D		02-juil	D02	Accès aux stations de Vezin	Quelles solutions sont envisagées pour permettre aux habitants de Vezin d'accéder plus facilement et en toute sécurité aux arrêts du Trambus T2 ? Les itinéraires cyclables ne sont pas adaptés. En hiver, le tronçon de "La Marche d'Olivet" devient dangereux en raison de l'absence d'éclairage, de la faible visibilité et de la circulation routière. L'itinéraire passant par "Le Petit Caradeuc" est encore plus risqué : la route est étroite, la visibilité est très réduite, et le passage par le pont de Montigné est problématique.
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Accès aux stations de Vezin	Difficulté pour les habitants de Vezin d'accéder au REV et à T2 et pour passer le pont de Montigné, demande une navette électrique qui assure le lien.
D		12-août	D14	Accès aux stations de Vezin	Habitant en centre-bourg de Vezin, nous allons au travail en vélo (M.) et en bus (Mme). Nous irons donc sûrement au P+R des 3 marches dans le futur. Qu'est-il prévu pour la liaison entre le centre bourg de Vezin et la ligne T2? Y aurait-il possibilité d'une navette d'appoint pour les gens ne prenant pas le vélo par exemple ? pour le centre-bourg, le gain de temps n'est pas énorme

					entre la future ligne T2 et l'actuel bus 53/153.
D		12-août	D13	Accès aux stations de Vezin	Il ne faudrait pas que les vezinois prennent leur voiture pour stationner au parking relais, donc pourquoi pas une navette ou améliorer l'accès à la zone des Trois Marches via le pont de Montigné.
D		14-août	D15	Accès aux stations de Vezin	Satisfaits de l'arrivée future du Trambus T2 au lieu-dit des Trois-Marches mais demande un autre pont construit à côté de l'ancien à Montigné. Il comprendra une voie pour les piétons et les cyclistes et une voie pour les automobilistes venant de Vezin. L'ancien pont sera réservé à la circulation dans le sens des Trois-Marches vers Vezin, avec le maintien de la sortie vers Vezin de la résidence Saint-Joseph et du Monastère des moines bénédictins. C'est le même propriétaire de part et d'autre du pont.
D		14-août	D16	Accès aux stations de Vezin	Pour les habitants qui souhaiteront utiliser la nouvelle ligne, la route actuelle est totalement inadaptée à la cohabitation entre les voitures, les vélos, et les piétons alors gênant que les transports collectifs sont utilisés par ceux qui ne possèdent pas d'automobile et ceux qui ont choisi de ne pas l'utiliser. La ligne de tram bus ne sera intéressante que si une liaison sécurisée, agréable et sans allongement de trajet permet de relier le bourg à la station des Trois Marches. Il s'agit de continuer la piste cyclable jusqu'au bourg en évitant la

					zone dangereuse de Salibart et en franchissant la voie ferrée par une passerelle réservée aux piétons et aux vélos. Doubler le pont actuel ne ferait que favoriser la circulation automobile au détriment des autres modes de déplacement.
D		14-août	D17		Pour accéder à l'arrêt terminus du Trambus T2, il est nécessaire de prévoir : - d'une part, une navette électrique assurant la liaison entre le centre-ville et celui-ci en passant par les Champs Bleus et en correspondance avec les horaires du Trambus afin d'éviter aux vezinois de prendre leur voiture, - d'autre part, une passerelle piétons-vélos enjambant la voie ferrée avec une piste cyclable et une sortie vers Vezin de la résidence Saint Joseph et du Monastère des moines bénédictins.
D		14-août	D17	Accès aux stations de Vezin	Cette nouvelle offre de transport collectif ne pourra, à elle seule, répondre aux besoins croissants de l'ensemble de la population de Vezin. Ne faudrait-il pas envisager, à moyen terme, la réalisation d'une halte ferroviaire au lieu-dit "Le Rouvray" à l'emplacement de l'ancien passage à niveau qui serait située à proximité du complexe sportif et en correspondance avec les horaires en vigueur de celle de l'Hermitage.
RV		29-juil.	RV3	Accès aux stations de Vezin	Prévoir une navette qui rejoint le Trambus avec la même cadence

RV		29-juil.	RV3	Accès aux stations de Vezin	Il faudrait une passerelle à Montigné pour les piétons et cyclistes
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Aménagement	Il serait judicieux d'implanter les voies de bus coté riverains Bd St Jean Batiste de la Salle plutôt que coté faculté pour sécuriser l'accès des piétons et cyclistes. Sinon il faut prévoir des traversées sécurisées pour les piétons
RV		29-juil.	RV3	Aménagement	Le nombre de places annoncé de parking est insuffisant pour les communes concernées (30 000hbs) Il faudrait 100 places et un parking silo
D		9-août	D12	Aménagement	Il serait judicieux que la voie Trambus soit du côté de la rue Hamon plutôt que de l'autre côté, de nombreux enfants habitent cette rue et prennent leur bus bd de la salle, cela ferait traverser la voie des voitures aux piétons et vélos.
P5	V5-2	24-juil.	RV1	Aménagement partie Vezin le Coquet	Taverne Maître Kanter favorable au projet, RM a racheté la maison en face se pose des questions pour l'accès des piétons, prévoir un passage piéton adapté et lorsque les bus feront demi-tour comment vont-ils s'insérer dans la circulation déjà très dense pour repartir
D		02-juil	D02	Aménagements des stations	Des garages à vélos ou à trottinettes aux abords des arrêts qui permettraient de favoriser les mobilités douces seraient une initiative très pertinente.
D		24-juil.	D05	Aménagements des stations	Le dossier de présentation ne fait pas mention du projet d'extension du centre commercial pourtant inscrit au Scot pays de Rennes et indissociable du projet Trambus, les études

					prévoyant des implantations sur ma parcelle. Il est surprenant que l'avis d'enquête publique ne reflète pas les échanges antérieurs avec Rennes Métropole et les services concernés, notamment sur la nécessité d'adapter les infrastructures existantes. L'intégration du Trambus et du P+R a, depuis 2022, été envisagée dans le cadre du projet global d'extension du centre commercial. Il est envisagé un parc relais (P+R) de 150 à 200 places sur la parcelle propriété du centre Leclerc, contre les 75 initialement actées, et ce sur un emplacement destiné à un autre usage. Cette hypothèse n'a jamais été validée.
RV		29-juil.	RV3	Autre	Il faudrait une halte ferroviaire sur la ligne Rennes Brest au croisement avec la RD 288 pour accéder au TER
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Autre	Il faudrait une halte ferroviaire attractive pour les communes limitrophes conformément au PDU
D		31-juil.	D07	Autre	Pourquoi ne pas prolonger la ligne de métro A au nord et au sud avec des Trambus, pour désenclaver les 4 voies d'accès à Rennes ?
RS		Non daté	RS2	Autre	Créer des lignes à faible émission dans les espaces sans accès Chronostar
D		24-juil.	D05	Concertation	Il avait été convenu de mettre en place des réunions mensuelles à compter de septembre 2024, afin de garantir la cohérence de fonctionnement entre le futur centre commercial, le déploiement des réseaux

					Tram bus et mobilité douce dans l'intérêt de tous, habitants, consommateurs et entreprises du secteur. Or, ces réunions n'ont pas été tenues. Ce n'est qu'en mars dernier qu'un cahier des charges a été communiqué, sans qu'aucune suite concrète n'ait été donnée depuis. Le dossier propose des solutions d'implantation et de stationnement jamais présentées ni discutées, et qui ne font l'objet d'aucune convention formalisée entre les parties. Demande une concertation approfondie et structurée
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Dossier	Le dossier n'est pas adapté au public. Il serait utile d'avoir notamment un plan de référence avec le tracé et les stations.
P1	V1-1	30-juin	RR1	Phase travaux	Asso des résidents et riverains de la rue Hamon (28 adhérents) vient pour consulter le dossier, considère que l'info a été jugée suffisante. Questions sur l'impact sur la circulation pour les résidents et les moyens ou aménagements dédiés pour permettre de circuler
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Phase travaux	Comment se passera la phase travaux pour les rues Hamon, Hardier, résidence St Jean Batiste de la Salle l'accès sera difficile. Revoir le sens unique pendant les travaux ?
D		9-août	D12	Phase travaux	La rue Hamon est a sens unique, durant les travaux, comment accéder à notre rue ?

P5	V5-1	24-juil.	RV2	Qualité du dossier	Considère que la présentation des lignes dans le dossier n'est pas claire
RV		29-juil.	RV3	Qualité du dossier	Dossier très volumineux peu accessible au public
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Qualité du dossier	Il manque un plan détaillé des tracés des lignes et des stations pour que le public visualise le projet. Notamment le public ne sait pas si les stations sont déplacées.
RS		Non daté	RS1	Tracé	Prévoir des P+R au-delà de la rocade N pour une multi-mobilité notamment pour Alphasis : Sur la rocade extérieure coupler une sortie rocade avec un accès direct parking relais
D		1-août	D08	Tracé Cesson-Sévigné	La ligne 34 est trop peu fréquente et un nouveau tracé de T2 aurait permis de désenclaver les quartiers Via Silva et La Monniais. Par ailleurs certains parcours de substitution permettent d'éviter le passage étroit entre le cours de la Vilaine et la rue de la Croix connue. En outre, l'ancienne ligne 31 passait directement dans le centre de Cesson en desservant l'hôtel de ville /piscine et les principaux établissements scolaires publics. De plus, une desserte du groupe scolaire Ozanam s'avère nécessaire,

D		01-juil	D01	Tracé partie Cesson-Sévigné	Certains choix de tracé sont incompréhensibles. Le crochet de T1 par la rue du recteur Paul Henry et surtout l'immense détour du T2 autour de Cesson, sont de nature à plomber l'attractivité de ces lignes pour les usagers d'« outre-rocade" qui envisageraient de laisser leur voiture à l'un des terminus pour atteindre le centre.
D		02-juil	D02	Tracé partie Vezin le Coquet	La ligne Trambus T2 ne dessert pas le centre de Vezin, il faut parcourir entre 2 et 3 kilomètres pour rejoindre un arrêt situé dans la zone des 3 Marches.
D		03-juil	D03	Tracé partie Vezin le Coquet	L'offre de transports collectifs est insuffisante et inadaptée aux usages. Le Trambus T2 ne dessert pas véritablement Vezin le Coquet : son terminus se situe à l'arrêt "Trois Marches", en bordure de commune. Le projet ne répond ni aux besoins réels des habitants, ni à la promesse d'un transport structurant. L'arrêt prévu est trop éloigné pour être accessible à pied. Il est impératif : soit de prolonger réellement la ligne jusqu'au cœur de la commune, soit de mettre en place un système de rabattement (navette, liaison douce, bus local), en correspondance avec les horaires du Trambus.
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Tracé partie Vezin le Coquet	il faut une liaison du bourg avec la T2 : Ligne 53 mal cadencée : pas de bus le dimanche après-midi avant 14h00 et un bus par heure. Quand le bus arrive à Vezin il

					n'y a pas de place assise. Prévoir une navette qui rejoint le Trambus avec la même cadence
D		12-août	D13	Tracé partie Vezin le Coquet	La ligne "T2 - Vezin le Coquet - Cesson Sévigné" porte mal son nom car elle n'est pas destinée aux vezinois et il aurait été bon de le dire plus tôt pour ne pas frustrer les vezinois.
D		03-juil	D04	Tracé partie Vezin le Coquet	Vezin le Coquet a encore une fois été exclue des investissements. La route de Lorient n'a rien à voir avec ce que vivent les vézinois qui voient passer chaque jour des centaines de voitures venant de Pacé (exclu lui aussi du dispositif) qui traversent le centre bourg parce que rien n'est fait pour continuer la ville.
P5	V5-1	24-juil.	RV2	Tracé partie Vezin le Coquet	Habitant Montigné les 3 marches Secteur déconnecté du bourg avec un pont à sens unique regrette la non desserte du bourg et l'accès difficile pour rejoindre cette nouvelle ligne
D		31-juil.	D06	Tracé T1	La non desserte de l'arrêt "Olympe de Gouges" au profit d'un passage entre deux bâtiments (DDPP et DRAFF) avec la création d'un arrêt : "Cité administrative" est une incompréhension en l'absence de zone d'habitation majeure dans ce secteur. La fin de la desserte de l'arrêt : "Olympe de Gouges" se fait détriment des habitants du quartier situé entre l'avenue Jacqueline de Romilly et l'avenue Meynier.
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Aménagements- Voies cyclables	Il faut prévoir un tracé sécurisé pour les vélos

8-3 Résumé des observations recueillies sur le registre d'enquête, par mail et par courrier

Les visiteurs se sont montrés intéressés et très attentifs à la rédaction des documents qui ont fait l'objet de consultations sur la version papier, en permanence

Aucun avis défavorable au projet n'a été formulé, des commentaires positifs ont été apportés.

Aucun avis défavorable au projet n'a été formulé **par oral**.

Aucun avis défavorable au projet n'a été formulé **par écrit**.

Aucune contribution n'émane d'associations mais 8 émanent d'un collectif le CUC 35

Pour les 43 contributions :

6 contributions évoquent les aménagements prévus, 10 portent sur le tracé, 14 portent sur l'accès aux stations notamment les terminus de St Grégoire et Vezin le Coquet, 4 sur le dossier, 3 sur la phase travaux, 1 sur la concertation, 1 sur les voies cyclables, 4 sont motivées par des demandes sur la mobilité en général mais pas sur le projet,

9- Questions de la CE

Concertation

La concertation préalable initiée sur le projet Trambus a permis d'associer l'ensemble des usagers et citoyens.

Il est indiqué :

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.

Des évolutions ont-elles été apportées ?

Le bilan de la concertation sur 6 thèmes fait l'objet de réponses et de propositions. il est indiqué « *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* »

Pouvez-vous préciser à quel moment elles seront mises en œuvre car elles ne sont pas insérées dans le calendrier de la page 20. Des modifications ont peut-être déjà été apportées au projet pour les prendre en compte ; pouvez-vous citer lesquelles ?

L'avis de St Grégoire qui reprend les réserves déjà exprimé signifie-t-il qu'aucune réponse n'a été apportée à la commune ?

Procédure

La présentation de la démarche réalisée pour mener une évaluation environnementale est expliquée mais la justification de la procédure de déclaration de projet n'est présentée que p29 de la pièce A et le déroulement de cette procédure mérite d'être expliqué car le public ne comprend pas pourquoi des évolutions sont annoncées mais pas présentées dans le dossier ; le projet paraît donc flou sur certains points au public. La pièce 0 pourrait faire une présentation résumée.

Le déroulement de la procédure est à clarifier

Vous indiquez dans l'étude d'impact : *Des négociations à l'amiable sont en cours, avec recours possible à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et à l'expropriation si nécessaire.*

Il n'est pas précisé quand cette phase interviendra

Présentation du projet

La visualisation du tracé n'est pas facile. Une présentation avant après figure dans le dossier mais elle n'est pas trouvée par le public dans la partie B-3. Des plans sont réclamés, ils figurent dans la pièce liée à la concertation mais ne sont pas repris dans le dossier Pourriez-vous faire un schéma pour chaque ligne en recensant toutes les stations ?

Tracé des lignes

Il n'est pas remis en cause sauf par des habitants de Vezin le Coquet : cf questions du public

Communication

Vous indiquez

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.

Des phases de concertation pour finaliser les implantations et aménagements sont-elles prévues ? Elles pourraient être évoquées dans le dossier ce qui permettrait de répondre aux inquiétudes pour le terminus de St Grégoire.

Questions de la commune de St Grégoire

La commune :

- demande l'accord préalable du centre Leclerc sur le terminus T1 et le P+R : emprise privée, de prendre en compte le projet dans sa globalité : d'accorder l'extension du centre Leclerc et la création d'une nouvelle sortie sud. Regrette l'absence d'étude préalable des flux entre le secteur rocade et la RD29, l'absence de voirie pour créer des sites propres au Trambus et le manque d'analyses techniques sur les modifications des ouvrages
- demande la prise en compte du GIE Grand-Quartier pour l'amélioration des structures routières et l'extension des parkings : manque de traitement des connexions cyclables et piétonnes notamment sur le franchissement des giratoires
- demande une étude préalable de circulation et de fluidité sur l'axe la Plesse/ Robiquette : absence d'études opérationnelles en termes de mobilité sur les secteurs la Plesse/ Robiquette en lien avec les opérations d'extension à venir. Signale le risque de thrombose des axes : sur Chesnay Beauregard, choix d'un Trambus en circulation latérale et non axiale et manque de prise en compte des avis issus de la concertation sur le risque de thrombose pour le secteur grégorien
- remet en cause l'utilité de l'investissement : absence d'éléments financiers permettant d'évaluer la pertinence de l'investissement par rapport au gain de temps

Conclusion de l'enquête

Ce projet a fait l'objet d'une concertation lors de sa préparation.
La concertation avait mobilisé le public.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté du 6 juin 2025.
Le registre dématérialisé a été largement consulté : 2 349 visiteurs uniques ont consulté le site web et 1610 téléchargements ont été réalisés. Cependant le projet a suscité peu de contributions, moins que la concertation préalable.

La CE considère que la concertation préalable a été efficace puisque le public qui a largement consulté le dossier et qui a donc bien été informé de l'enquête n'a déposé que peu d'observations.

Le public qui s'est présenté s'est montré intéressé par le projet, avait quelques questions et n'est pas défavorable à la réalisation.

La prolongation de l'enquête a mobilisé le public sans que la cause soit évoquée. 15 contributions ont été déposées pendant cette prolongation soit 56% des contributions.

L'objectif de cette enquête est atteint : le public a été informé et a pu s'exprimer librement.

*Fait à Dinard le 9 septembre 2025
La commissaire enquêteur*



MI Pérais

Table des ANNEXES

Projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole

- 1- Décision du 16/1/25 approuvant la procédure de déclaration de projet
- 2- Arrêté du 5/6/25 précisant les conditions de déroulement de l'enquête publique
- 3- Pièce G ajoutée au dossier comprenant l'arrêté du 29/7/25 prolongeant l'enquête publique
- 4- Décision en date du 2/4/25 de M. le président du tribunal administratif de Rennes désignant Madame Marie-Isabelle PÉRAIS en qualité de commissaire-enquêtrice
- 5- Certificats d'affichage mairies
- 6- Certificats d'affichage sur sites
- 7- Avis d'enquête
- 8- Certificats d'affichage prolongation mairies
- 9- Attestation de parution 2^{ième} avis
- 10- Annonce presse de prolongation d'enquête
- 11- Procès-verbal de synthèse
- 12- Tableau des contributions nominatives : Main courante
- 13- Courrier d'envoi du MER par RM
- 14- Mémoire en réponse
- 15- Tableau de réponse RM aux contributions annexé au MER
- 16- Plan des liaisons vélo annexé au MER