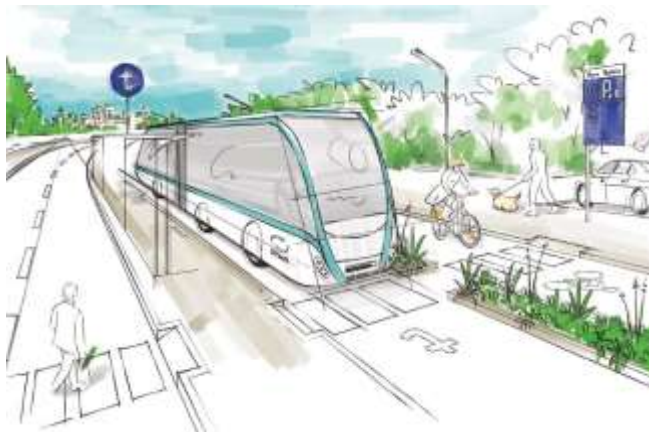

Projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole

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



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

Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Sommaire

1 - Consultation de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales	3
1-1 Procédure de notification	3
2.2 Observations formulées par l'Autorité Environnementale et les Personnes Publiques.....	4
2.3 Réponses et observations de Rennes Métropole.....	4
2- Questions de la CE.....	6
2-1 Questions.....	6
2-2 Réponses et observations de Rennes Métropole	7

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

1-1 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	Absence d'avis dans le délai requis
Personnes publiques autres			
Ville de Rennes	21 mars 2025	19 mai 2025	Avis favorable
Ville de Cesson-Sévigné	21 mars 2025		Absence d'avis dans le délai requis
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.

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

Avis	
Nom	Commentaires
Ville de Rennes	<p>Intérêt du projet :</p> <p>Gain de temps améliorant attractivité et performance</p> <p>Amélioration des fréquences de passage</p> <p>Amélioration du confort des usagers notamment PMR</p> <p>Amélioration du secteur route de Lorient</p> <p>Infrastructures permettant une amélioration globale</p> <p>Report modal attendu des voitures vers les transports en commun</p> <p>Renforcement des aménagements cyclables</p> <p>Amélioration de la perméabilité des sols et de la végétalisation</p>
Ville de St Grégoire	<p>Confirme les réserves exprimées lors de la concertation préalable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

2.3 Réponses et observations de Rennes Métropole

Dans ce secteur nord, le projet d'une ligne Trambus T1 prévoit la mise en place d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service en axe Est-Ouest et s'intègre dans un ensemble de projets qui permettront une évolution du contexte urbain du secteur :

- *Projet de Trambus T3 sur un axe Nord-Sud ;*
- *Projet de rénovation urbaine dans le cadre des études en cours relatives au projet de ZA Nord – Coteaux de l'Ille ;*
- *Projet (privé) d'extension du site "Saint Grégoire Le Centre".*

Conformément aux échanges en cours avec le propriétaire du site "Saint Grégoire – le Centre", le projet prévoit d'implanter le terminus de la ligne T1 sur ce foncier privé.

À ce stade, les études détaillées sont toujours en cours et doivent se poursuivre en même temps que le projet d'extension du centre commercial. Mais, à la date du dépôt de la demande

de déclaration de projet des lignes T1/T2 de Trambus (11 mars 2025), il n'était alors pas souhaité de préciser les éléments de détail du projet d'extension commercial. Raison pour laquelle l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête, élaborée à cette époque, n'en fait pas état. Aussi, le projet soumis à enquête publique ne peut présenter à ce stade que des éléments généraux et de principe. Pour autant, l'étude d'impact permet de démontrer que cet aménagement est possible et sans impact notable sur l'environnement.

Les aménagements prévus par le projet sur la Rue du Chesnay Beauregard prévoient l'implantation de nouveaux couloirs de bus sur les emprises de voiries existantes en reprenant des voies sur la circulation générale. Des améliorations pour la circulation des cyclistes sont en cours d'étude et pourront être présentées ultérieurement. Les travaux n'empêcheront pas de prévoir dans un second temps la création de couloirs de bus centraux, mais ceux-ci devront être étudiés dans le cadre des emprises privées récupérables et de la transformation urbaine qui sera permise par le projet urbain de mutation du secteur ZA Nord.

Concernant le sujet des conditions de circulation, le secteur subit en effet des moments de saturation en période de pointe pour la circulation générale. Le projet prévoit justement de protéger les transports en commun de ces phénomènes de congestion et d'améliorer les conditions de circulation des piétons et des cycles. Dans le cadre du projet urbain d'évolution de la ZA Nord, une analyse plus globale sera établie pour préciser les évolutions possibles des conditions de circulation ainsi que les solutions adaptées pour limiter les impacts (la question du besoin d'évolution des voiries et des ouvrages sera analysée).

Enfin, concernant la pertinence du projet, il est rappelé que le dossier d'enquête présente également une évaluation socio-économique. Cette analyse montre que la Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) du projet est de l'ordre de +29 millions d'Euros. Cette valeur positive illustre son intérêt pour le territoire.

2- Questions de la CE

2-1 Questions

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.

2-2 Réponses et observations de Rennes Métropole

Concertation

À l'issue des concertations au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme dont les bilans ont été approuvés en octobre 2024 et avril 2025, il a été confirmé l'intérêt des citoyens pour le projet tout en alertant sur des enjeux particuliers à prendre en compte. Depuis, le maître d'ouvrage a travaillé à poursuivre les études et surtout à affiner la mesure de ses impacts éventuels. Les études techniques de détail se sont poursuivies principalement pour la ligne T2 qui sera la première à être mise en travaux fin 2025. La ligne T1 a, quant à elle, fait l'objet d'une reprise des études vers le printemps 2025.

À ce stade, des réunions d'information des habitants ont pu avoir lieu sur la partie Ouest de la ligne T2 dans le cadre d'échanges avec les directions de quartiers ou lors notamment d'une réunion qui a eu lieu le 16 janvier 2025. A l'avancement des études, chaque tronçon du projet fera l'objet de présentations détaillées sur la base de documents explicatifs. Le linéaire du projet étant important, il semble essentiel au maître d'ouvrage d'avancer tronçon par tronçon pour s'adapter au plus près des enjeux et attentes de chaque secteur. Pour exemple, le tronçon Est de la ligne T2 fera l'objet de présentation début 2026, les tronçons Ouest de la Ligne T1 pourront être présentés courant 2026 et les tronçons Est de la T1 seront probablement présentés fin 2026.

Au stade des études Projets, lors de ces échanges, des modifications de détails pourront être apportées suite aux demandes des riverains (stationnements commerces, raccordement d'entrées charretières, raccordement des allées ou square sur la voirie, emprise des stations sur le domaine public ...). Pour exemple, sur la partie T2 Est, il est prévu une mutualisation de deux stations existantes à proximité d'un parking relai des Préales car elles étaient considérées trop proches (moins de 200m entre les deux stations).

Concernant l'avis de Saint Grégoire qui reprend les réserves déjà exprimées lors de la concertation, Rennes Métropole indique que des réunions de travail ont commencé avec la commune et que les réponses seront apportées au fur et à mesure de l'avancement des études.

Procédure

Le projet de Trambus T1 et T2 a été soumis par le préfet de région à une évaluation environnementale (incluant l'élaboration d'une étude d'impact). Après concertation avec les services de l'Etat et au vu de la réglementation, il s'est avéré que le projet ne nécessitait pas d'autorisation environnementale, type « loi sur l'eau ». C'est donc par une « déclaration de projet » qu'il sera autorisé, d'un point de vue administratif et que l'intérêt général de ce projet sera consacré, après consultation du public.

Cette autorisation formalisée par une délibération du conseil métropolitain comportera les mesures et prescriptions destinées à en prévenir les éventuelles incidences notables sur l'environnement et la santé et à en assurer le suivi, mais également celles destinées à accompagner le projet pour en favoriser l'acceptation locale.

Concernant le sujet du foncier nécessaire au projet, celui-ci empruntant principalement des emprises publiques, à ce stade le maître d'ouvrage n'a pas souhaité mettre en œuvre de Déclaration d'Utilité Publique globale et a privilégié les échanges à l'amiable avec les quelques propriétaires concernés. Ces échanges sont en cours ou feront l'objet de contacts ultérieurs. Courant 2026, s'ils ne sont pas concluants et que les besoins en acquisitions foncières restent indispensables, le maître d'ouvrage jugera de l'intérêt de mettre en place une procédure de DUP ponctuelle pouvant aboutir à expropriation.

Présentation du projet

Pour faciliter la compréhension du projet pour les citoyens, le maître d'ouvrage précisera par des documents et visuels adaptés les aménagements prévus au projet ainsi que le déroulement des différentes phases du projet. Ces documents viendront accompagner la décision finale qui sera adoptée fin 2025 en conseil de Rennes Métropole, via une déclaration de projet. En complément, le maître d'ouvrage préparera pour chaque ligne des documents d'information avec présentation des tracés et des aménagements prévus par section. Ces documents seront mis à disposition du public à travers les outils de communication habituels.

Tracé des lignes

Le Trambus est un bus à haut niveau de service. Il fonctionne sur une amplitude horaire importante (identique au Métro) avec une fréquence de passage comprise entre 6 et 7 minutes en heure de pointe. Compte tenu de son coût d'exploitation, il doit être positionné sur des secteurs à forte densité urbaine (habitat, services, emplois). Si les communes du cœur de métropole remplissent généralement ce critère, ce n'est généralement pas le cas des autres communes. Aussi la desserte de centres-villes de commune comme Vezin le Coquet par une offre adaptée de bus métropolitains est considérée comme la plus pertinente. En parallèle, le réseau de bus métropolitain fait régulièrement l'objet de renforcement d'offre.

Communication

Compte tenu du linéaire important du projet, le maître d'ouvrage fait le choix de communiquer en proximité à l'avancement des études. À compter de fin 2025 et jusqu'à fin 2026, chaque tronçon du projet fera l'objet de temps de présentations et d'informations spécifiques localisés. Les directions de quartier et les conseils de quartier (pour la ville de Rennes), ainsi que les mairies (pour les communes concernées) seront des relais essentiels de communication et d'échange. De plus, il est prévu de distribuer dans les boîtes aux lettres des documents de présentation détaillés de chaque zone de travaux comme ce qui se fait régulièrement pour les projets majeurs d'aménagement d'espace public sur Rennes Métropole.