

Trambus T1 et T2 - Enquête Publique - Déclaration de projet - Réponse aux contributions exprimées

Permanence	N°	Date	Contribution	Thème	Observation	N° de réponse	Réponse Rennes Métropole
D		4-août	D09	Accès aux stations	Relier la 1ere voire la 2 eme couronne permettrait d éviter les bouchons de la rocade Pourquoi ne pas proposer des navettes electriques qui tourneraient toute la journée? et qui ne feraient pas le meme trajet que ce qui est deja en place	D09-a	La desserte périphérique de communes à communes est difficilement réalisable en transport en commun en raison des très nombreuses origines / destinations des déplacements notamment pour des motifs "emplois". Elle génère des coûts de fonctionnement importants au regard des faibles fréquentations attendues. Pour répondre à cette demande Rennes Métropole finance un service de covoiturage réalisé par Blablacar daily. D'ici à 2030, Rennes Métropole a également pour objectif de renforcer l'attractivité du réseau cyclable métropolitain. Par exemple, en complément des aménagements réalisés ces dernières années pour améliorer la desserte cyclable de l'écopole Sud Est, l'aménagement d'une future liaison cyclable entre Chantepie et Cesson via la ménouriais offrira une alternative supplémentaire au plus grand nombre pour relier au plus court ces 2 communes. La carte de la métropole à vélo est consultable sur le site de Rennes Métropole, et accessible sous le lien suivant : https://heyzine.com/flip-book/3e5b54815f.html
D		5-août	D10	Accès aux stations	La future ligne Tram-Bus 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.	D10-a	La sécurité des piétons et des cycles entre Vezin-le-coquet et Rennes est assurée par une liaison cyclable sécurisée (REV) qui passe par le secteur "La Marche d'Olivet" et qui jouxte le P+R des Trois Marches (voir plan en annexe). Il n'est pas prévu d'aménagement pour encourager les flux automobiles à passer par le pont de Montigné. Parallèlement à l'opération trambus, le franchissement des voies ferrées sera amélioré par la mise en place de feux tricolores afin de prioriser les flux. Ces travaux sont prévus au second semestre 2025. Les feux vont permettre de diminuer le flux de shunt des véhicules. Il n'est pas prévu de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement de la voie ferrée. La carte de la métropole à vélo est consultable sur le site de Rennes Métropole, et accessible sous le lien suivant : https://heyzine.com/flip-book/3e5b54815f.html
D		5-août	D11	Accès aux stations	La future ligne Tram-Bus 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.	D11-a	cf notre réponse D10-a
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.	D05-a	Concernant l'étude des accès du centre commercial, Rennes Métropole précise qu'elles seront menées dans le cadre du projet de ligne T3, qui est plus concerné par cet axe "Gros Malhon – Charles de Gaulle". Ces études portées par Rennes Métropole sous mandat de maîtrise d'ouvrage confié à la Société publique locale "Trajectoires" débiteront fin 2025. Concernant l'évolution du trafic à l'échelle du secteur, dans le cadre de l'étude d'impact du projet T1, il n'a pas été mis en évidence d'évolutions notables du trafic pouvant entrainer une dégradation de la situation.
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.	D02-a	cf notre réponse D10-a De plus, concernant l'éclairage de cet itinéraire, comme sur l'ensemble des itinéraires REV, il n'est pas prévu. En effet, l'éclairage des voies cyclables ne répond pas aux enjeux de sobriété énergétique et de maintien de le trame noire favorable à la biodiversité. Conformément au code de la route, il appartient à chaque cycliste de s'équiper du matériel d'éclairage homologué.
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Accès aux stations de Vezin	Difficulté por les habitants de Vezin d'accéder au REV et à T2 et pour passer le pont de Montigné, demande une navette electrique assure le lien.	RR3-a	Concernant le rabattement d'un bus desservant le centre de Vezin-le-Coquet sur le trambus, il n'apparaît pas comme une solution adaptée. En effet, actuellement le trajet moyen en heures creuses entre les arrêts "Mairie" et "République" est estimé à 20 min via la ligne 53, alors qu'un rabattement avec la ligne T2 aurait un risque fort d'augmentation de ce temps (estimé à plus de 30 min). De plus, l'étroitesse de la route reliant le centre-ville de Vezin-le-coquet et le secteur "3 Marches" ne permet pas de faire circuler des bus en sécurité. En conclusion, la solution de desserte directe du centre-ville via une ligne dédiée métropolitaine reste la solution la plus adaptée. Une navette entre le centre de Vezin et le trambus n'est pas prévue en raison de la difficulté de faire circuler un véhicule de transport en commun sur la route du petit Caradeuc ainsi que par la moindre fréquence de cette navette par rapport au T2 qui allongerait les temps de parcours notamment en sens retour
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 cente-bourg, le gain de temps n'est pas énorme entre la future ligne T2 et l'actuel bus 53/153.	D14-a	Les habitants de Vezin centre bénéficient d'une offre compétitive en temps de parcours en utilisant les lignes 53/153 plutôt que de venir à 3 marches au terminus du T2. Il est à noter que les lignes 53/153 bénéficieront également des aménagements de voirie des lignes trambus sur une partie de leurs itinéraires. Une navette entre le centre de Vezin et le trambus n'est pas prévue en raison de la difficulté de faire circuler un véhicule de transport en commun sur la route du petit Caradeuc ainsi que par la moindre fréquence de cette navette par rapport au T2 qui allongerait les temps de parcours notamment en sens retour. Par ailleurs, la sécurité des piétons et des cycles entre Vezin-le-coquet et Rennes est assurée par une liaison cyclable sécurisée (REV) qui passe par le secteur "La Marche d'Olivet". La carte de la métropole à vélo est consultable sur le site de Rennes Métropole, et accessible sous le lien suivant : https://heyzine.com/flip-book/3e5b54815f.html
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.	D13-a	cf nos réponses D10-a et D14-a

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.	D15-a	cf notre réponse D10-a
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 cyclabl ejusqu'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 aux détriment des autres modes de déplacement.	D15-a	cf nos réponses D10-a et D14-a
D		14-août	D17	Accès aux stations de Vezin	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.	D17-a	cf nos réponses D10-a et D14-a
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.	D17-b	Concernant le projet de Halte Ferroviaire, le sujet du renforcement de l'intermodalité en lien avec la desserte ferroviaire est un enjeu fort auquel Rennes Métropole est associé, cette compétence étant portée par la Région Bretagne. Une étude portée par la Région Bretagne, Rennes Métropole et SNCF Gares et Connexions est en cours pour favoriser l'intermodalité et la programmation autour des gares du périurbain rennais
P7	V7-1	30-juil.	RR2	Amenagem ent	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	RR2-a	L'aménagement prévoit de reporter la circulation des Trambusainsi que la piste cyclable bidirectionnelle sur la rive Nord du Boulevard , et les circulations automobiles seront maintenues en double sens en rive sud. Cette disposition permet de sécuriser le tracé du trambus avec peu d'intersections et d'entrée charretières côté Nord et de permettre les mouvements de la circulation générale et conserver du stationnement côté Sud. En complément, il est prévu d'aménager des traversées piétonnes sécurisées notamment à proximité des stations.
RV		29-juil.	RV3	Aménagem ent	Prévoir une navette qui rejoint le trambus avec la même cadence	RV3-a	cf notre réponse D14-a
RV		29-juil.	RV3	Aménagem ent	Il faudrait une passerelle à Montigné pour les piétons et cyclistes	RV3-b	cf notre réponse D10-a
RV		29-juil.	RV3	Aménagem ent	Le nombre de places annoncé de parking est insuffisant pour les communes concernées (30 000hpts) Il faudrait 100 places et un parking silo	RV3-c	Le nombre de places de stationnement automobiles du parking P+R sera adapté en fonction des besoins, avec une extension possible. Mais, à ce stade, la jauge proposée d'environ 60 places semble adaptée et répond au principe de sobriété.
D		9-août	D12	Aménagem ent	Il serait judicieux que la voie tram bus soit du coté de la rue hamon plutôt que de l'autre coté, de nombreux enfants habitent cette rue et prennent leur bus bvd de la salle, cela ferait traverser la voie des voiture aux piétons et vélos.	D12-a	cf notre réponse RR2-a
P5	V5-2	24-juil.	RV1	Aménagem ent partie Vezin le Coquet	Taverne Maitre Kanter favorable au projet, RM a racheté la maison en face se pose des question 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	RV1-a	La traversée de la route nationale RN24 se fera comme actuellement au niveau du carrefour à feu des "Trois Marches". Pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic définies en collaboration avec les services de l'Etat, du fait du statut de Route à Grande Circulation de cette route nationale recevant un trafic de transit structurant à l'échelle de la Bretagne, il n'est pas envisagé de modifier la configuration actuelle du carrefour et des traversées. Les bus repartiront par la rue de Montigné et s'inséreront sur la route nationale vers Rennes au niveau du carrefour à feux entre la rue du Petit Prés et la route nationale.
D		02-juil	D02	Aménagem ents 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.	D02-b	Il est bien prévu d'installer des stationnements fermés pour les cycles au niveau des parking relais

D		24-juil.	D05	Aménagem ents 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.	D05-b	Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique (pièce B_étude d'impact_partie 3_présentation du projet – Pages 21 et 22), le projet présenté correspond à un plan de principe permettant d'expliquer les besoins du projet à savoir des quais de montées et descentes, une zone de recharge ainsi qu'un parking de 75 places dans un premier temps avec une évolution possible à 150-200 places, si le besoin venait à émerger dans les prochaines années. Le dossier précise bien que l'implantation définitive sera travaillée avec le centre commercial dans le cadre de son projet d'extension. Toutefois, il permet de mettre en évidence que le secteur est peu sensible d'un point de vue environnemental et qu'il permet d'adapter le projet sans contraintes majeures
RV		29-juil.	RV3	Autre	Il faudrait une halte ferroviaire sur la lignes Rennes Brest au croisement avec la RD 288 pour accéder au TER	RV3-d	cf notre réponse D17-b
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Autre	Il faudrait une halte ferroviaire attractive pour les communes limitrophes conformément au PDU	RR3-b	cf notre réponse D17-b
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 ?	D07-a	Avant d'engager l'étude opérationnelle des 4 lignes Trambus, Rennes Métropole a réalisé une étude d'opportunité. Cette étude a permis d'étudier plusieurs scénarii de tracés et de modes de transport, l'objectif étant de desservir un maximum d'habitants et d'emplois. Les tracés proposés dans le cadre du trambus T1 et T2 résultent des conclusions de cette étude.
RS		Non daté	RS2	Autre	Créer des lignes à faible émission dans les espaces sans accès Chronostar	RS2-a	L'ensemble du réseau STAR de Rennes Métropole est engagé depuis 2018 dans la mise en œuvre de la décarbonation, avec la transition énergétique : - Du diesel au GNV pour les lignes métropolitaines - Du diesel à l'électrique pour les lignes urbaines (et pas uniquement les lignes Chronostar) Compte tenu du délai de renouvellement des parcs de bus (durée de vie d'un bus de 15 à 20 ans), cette transition sera terminée à horizon 2030.
D		24-juil.	D05	Concertatio n	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 trambus 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	D05-c	Ce travail en collaboration entre Rennes Métropole (maitre d'ouvrage du Trambus T1) et le propriétaire du centre commercial (Maitre d'ouvrage du projet d'extension) est bien programmé à partir de septembre 2025. De plus, cette phase de travaux étant programmée en fin d'opération soit vers 2028-2029, le planning de cette concertation à venir reste compatible avec les intérêts des deux parties
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.	RR2-b	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.
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	RR1-a	Lors de la phase de travaux, l'extrémité Nord de la rue Hamon pourra être perturbée par les travaux sur le Boulevard Jean Baptiste de la Salle. Quelques perturbations de courte durée pourront avoir lieu et feront l'objet d'une communication spécifique par affichage ou flyer dans les jours précédents. L'accès par le sud de la rue Hamon sera maintenu et, de manière générale, Rennes Métropole maintiendra les accès aux propriétés privées pendant les travaux. L'aménagement prévoit de reporter la circulation des Trambus sur la rive Nord du Boulevard et les circulations automobiles seront maintenues en double sens en rive sud. La sortie de la rue Hamon sera facilitée pour tourner vers la gauche, n'ayant plus besoin de franchir les doubles voies du boulevard.
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?	RR2-c	cf notre réponse RR1-a
D		9-août	D12	Phase travaux	La rue Hamon est a sens unique, durant les travaux, comment accéder à notre rue?	D12-b	cf notre réponse RR1-a
P5	V5-1	24-juil.	RV2	Qualité du dossier	Considère que la présentation des lignes dans le dossier n'est pas claire	RV2-a	cf notre réponse RR2-b
RV		29-juil.	RV3	Qualité du dossier	Dossier très volumineux peu accessible au public	RV3-e	cf notre réponse RR2-b
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.	RR2-d	cf notre réponse RR2-b
RS		Non daté	RS1	Tracé	Prévoir des P+R au dela de la rocade N pour une multi-mobilité notamment pour Alphasys : Sur la rocade extérieure coupler une sortie rocade avec un accès direct parking relais	RS1-a	La pertinence d’un P+R réside dans son positionnement au plus près de la ligne de transport en commun avec un accès le plus rapide possible au centre-ville. Le flux de déplacement tout au long de la journée vers la zone commerciale de la Plesse est important et l’itinéraire pour le desservir a été estimé plus efficace que le prolongement de la ligne en extra rocade pour un besoin plus pendulaire (matin / soir). Par ailleurs, Rennes Métropole ainsi que les intercommunalités limitrophes développent des aires de covoiturage structurantes en amont de la rocade visant à encourager le report vers le réseau de transport en commun, le covoiturage ou le vélo selon les lieux. La localisation des aires de covoiturage à l'échelle de l'Ille et Vilaine est disponible sur le site du CD 35 : https://www.illevilaine.fr/carte-covoiturage
D		1-août	D08	tracé Cesson- Sévigé	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,	D08-a	La ligne T2 reprend partiellement le tracé de la ligne C6 qui dessert les flux les plus importants de la commune de Cesson. La commune est étendue et un réseau de lignes secondaires assure la desserte fine des quartiers. Si la correspondance avec le métro b est pertinente pour les quartiers nord ce n'est pas le cas pour le centre de Cesson dont l'itinéraire historique est de rejoindre le centre-ville de Rennes par les quais. L'offre des lignes urbaines est régulièrement renforcée. A noter enfin qu'en complément du Métro ou du train, la commune dispose à ce jour de nombreux itinéraires cyclables permettant un rabattement efficace depuis/vers les réseaux de transports collectifs. La carte de la métropole à vélo est consultable sur le site de Rennes Métropole, et accessible sous le lien suivant : https://heyzine.com/flip-book/3e5b54815f.html

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.	D01-a	Concernant la portion Ouest du tracé de la ligne T1, le fait d'emprunter la rue du Recteur Paul Henry est l'occasion d'y mettre en place un nouveau plan de circulation qui réduira considérablement le trafic automobile. Il n'était pas souhaitable de mettre en place ce plan de circulation en restant sur le tracé actuel "rue Alsace" du fait notamment de l'accès à conserver au P+R "Villejean-Université". De plus, ce tracé est cohérent et d'un linéaire équivalent à l'existant quand on intègre la création de la nouvelle voie en partie réservée au bus qui va traverser le futur secteur en mutation urbaine du parc administratif au sud de l'Avenue de Cucillé. Concernant la circulation dans le centre de Cesson-Sevigné, elle représente en effet environ 8-10 minutes de temps de trajet, mais elle permet de desservir 7 arrêts du cœur de Cesson-Sévigné représentant environ 50% des montées/descentes de la ligne sur la commune. Un tracé plus direct qui resterait sur la rue de Paris nécessiterait une solution de substitution moins intéressante pour les habitants du centre-ville de Cesson-Sevigné. Enfin, l'attractivité des lignes Trambus pour les usagers extérieurs à la rocade constitue une ambition forte du projet. Cependant, ce dernier a également pour objectif de desservir le plus grand nombre d'habitants et d'emplois en intra-rocade. Par conséquent, les tracés ont été conçus dans une recherche de compromis entre vitesse des trambus et desserte des grands pôles de population ou d'emplois. C'est dans ce cadre que le tracé de la ligne T2 avec une boucle desservant le centre de Cesson a été conçu. Il faut noter par ailleurs que le projet prévoit de permettre à l'ensemble des lignes de bus de profiter des aménagements réalisés dans le cadre du Trambus (couloir bus, priorité carrefour...)
D		02-juil	D02	Tracé partie Vezin le Ccquet	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.	D02-c	La desserte de la commune de Vezin est assurée par les lignes métropolitaines de bus 53, 153 et 76. Elle cumule actuellement 80 passages par jour, avec une fréquence en heures de pointe d'environ 10 minutes (en cumulant 53 et 153). Pour les Vézinois, le temps de parcours de ces lignes est compétitif par rapport à la T2 pour rejoindre le centre de Rennes. De plus, il est prévu des renforcements d'offres sur cet axe aux heures de pointes qui devraient permettre encore de réduire les temps d'attente sur ces créneaux. 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
D		03-juil	D03	Tracé partie Vezin le Ccquet	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.	D03-a	cf nos réponses D10-a, D14-a et RR3-a
P7	V7-2	30-juil.	RR3	Tracé partie Vezin le Ccquet	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	RR3-c	cf notre réponse RR3-a
D		12-août	D13	Tracé partie Vezin le Ccquet	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.	D13-b	La sécurité des piétons et des cycles entre Vezin-le-coquet et Rennes est assurée par une liaison cyclable sécurisée (REV) qui passe par le secteur "La Marche d'Olivet". Il n'est pas prévu d'aménagement pour encourager les flux automobiles à passer par le pont de Montigné. Parallèlement à l'opération trambus, le franchissement des voies ferrées sera amélioré par la mise en place de feux tricolores afin de prioriser les flux. Ces travaux sont prévus au second semestre 2025. Les feux vont permettre de diminuer le flux de shunt des véhicules. Il n'est pas prévu de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement de la voie ferrée.
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 vezinois 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.	D04-a	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 heures 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, telles que Vezin-le-Coquet. Aussi, la desserte par une offre adaptée de bus métropolitains est considérée comme la plus pertinente et fait l'objet régulièrement d'un renforcement d'offre
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	RV2-a	cf nos réponses D10-a et D14-a
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.	D06-a	La réalisation de la ligne de trambus T1 est l'occasion de se projeter sur l'évolution du secteur Beauregard. Etant donné l a future évolution urbaine de l'îlot "Cité administrative", il est plus pertinent d'y inclure une station de trambus plutôt que de rester sur l'itinéraire actuel de la ligne C4. La circulation sur un itinéraire réservé au trambus permettra également d'améliorer l'efficacité et la régularité à la ligne. La future station et la station Cucillé seront situées à 300m de l'avenue du Bois Labbé, ce qui permettra de maintenir une bonne desserte, en complément de l'arrêt de bus Parc Beauregard situé plus au nord, et desservi par la ligne 12.
P7	V7-1	30-juil.	RR2	voies cyclables	Il faut prévoir un tracé sécurisé pour les vélos	RR2-e	Le projet prévoit bien l'amélioration des liaisons cyclables le long des tracés des Trambus qui seront réalisées selon les préconisations du guide métropolitain d'aménagement des espaces publics. Par exemple, il est prévu la création d'une piste cyclable sur le Boulevard Saint Jean Batiste de la Salle. La carte de la métropole à vélo est consultable sur le site de Rennes Métropole, et accessible sous le lien suivant : https://heyzine.com/flip-book/3e5b54815f.html