

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



Conclusions et avis sur l'enquête Publique menée à l'Hôtel de Rennes Métropole et en mairies de Cesson Seigné, St Grégoire et Vezin le Coquet Du 30 juin 2025 au 14 aout 2025

Document 2/2

SOMMAIRE

I- RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE	5
1- Procès-verbal en date du 9 septembre 2025	5
2- Présentation du rapport.....	5
3- Maîtrise d'ouvrage et Maîtrise d'Œuvre	6
4. Analyse du déroulement et du bilan de l'enquête publique.....	6
4.1 Déroulement de l'enquête	6
4.2 Clôture de l'enquête.....	7
4.3 Examen des observations du public.....	8
4.4 Procès-verbal de synthèse et Mémoire en Réponse.....	8
4.5 Appréciation de la CE sur le déroulement de l'enquête et son bilan.....	8
4.6 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et les réponses de la Métropole	9
II- Références du projet	9
1. Objet du projet.....	9
2. Cadre politique du projet	10
3- Contexte territorial à prendre en compte.....	10
3.1- Le territoire	10
3.2- Documents de référence.....	11
3.3 Compatibilité avec les documents de planification	11
4- Appréciations de la CE sur l'opportunité du projet	12
III Projet de création des lignes T1 et T2 de Trambus	12
1.Appréciations sur la concertation préalable	12
1.1. Bilan de la concertation préalable	12
1.2 Bilan de la concertation présenté dans le dossier	13
1.3 Les avis des PPA, des collectivités riveraines et les observations du public	15
1.4 Questions de la CE dans son procès-verbal et réponses du pétitionnaire	15
1.5 Analyse de la CE sur la concertation au vu de l'enquête et des réponses	16
2 – Descriptif du projet	16
2.1 Le contexte du projet	16
2.2 Les exigences de la catégorie des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)	16
2.3 Les enjeux du territoire de la Métropole rennaise en termes de transport	17
2.4 Informations sur les lignes :	18
2.5 Les objectifs du projet	19

3- La qualité du dossier d'enquête	19
3.1 L'Etude d'impact	20
3.1.1- Le document mis à l'enquête	20
3.1.2 Analyse de l'étude d'impact	26
4. Analyse globale du dossier	27
4-1 Sur la forme	27
4.2. Sur le fond	28
4.3 Analyse des questions posées sur le projet par thèmes	28
4.3.1 Procédure	29
4.3. 2 Dossier	29
4.3.3 Communication	30
4.3.4 Tracé	30
4.3.6 Accès aux stations	31
4.3.6 Aménagement des stations	31
Questions de la commune de St Grégoire	32
4.3.7 Aménagements/voies cyclables	33
4.3.8 Phase travaux	33
4.3.9 Mobilités sur la Métropole	33
4.3.9 Investissement	34
Questions de la commune de St Grégoire	34
5- Appréciations sur le projet	34
5.1 Prise en compte de la réglementation par le projet	34
5.1.1 Contexte réglementaire	34
5.1.2 Justification de la réalisation d'une étude d'impact	34
5.1.3 Autorité environnementale compétente pour le projet	35
5.1.4 Contenu réglementaire de l'étude d'impact	35
5.2 Prise en compte des documents supra	37
5.2.1 Contexte Administratif et Documents de Planification Territoriale et d'Urbanisme (Chapitre 6) :	37
5.2.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE	38
5.3- Analyse des enjeux Métropolitains	38
5.3.1 Les enjeux identifiés issus du diagnostic	38
5.3.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE	38
5.3.3 L'appréciation de la CE	39

5.4. Analyse de l'attente des objectifs visés par la mise en place des lignes T1 et T2	39
5.4.1 Les objectifs identifiés issus du diagnostic.....	39
5.4.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE	40
5.3.3 L'appréciation de la CE	40
5.5 Analyse de l'impact du projet de mise en place des lignes T1 et T2.....	40
5.5.1 Impact du projet.....	40
5.5.2 Points de vigilance	42
5.5.2 Les avis et les observations du public, des communes et des PPA	43
5.5.3 L'appréciation de la CE	44
IV - Conclusion de la CE.....	44
1 – Conclusions sur l'enquête	45
1.1 Bilan sur la procédure	45
1.2 Bilan de la participation du public.....	45
1.3 Bilan des avis et contributions du public	45
1.4 Bilan des attentes du public	46
2 – Conclusions sur la justification du projet.....	46
3 – Conclusions sur l'analyse environnementale.....	47
4 – Conclusions sur l'atteinte des objectifs	47
V- Avis.....	49
GLOSSAIRE	51

I- RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

1- Procès-verbal en date du 9 septembre 2025

Je soussignée, Marie-Isabelle Pérais, désignée en qualité de commissaire enquêteur par une décision du 2 avril 2025 du Tribunal administratif de Rennes, relative au projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole.

Déclare, conformément à cette décision :

Avoir assuré, pendant la durée légale de l'enquête **du 30 juin 2025 au 14 aout 2025** inclus (soit 46 jours consécutifs), les 8 permanences suivantes au siège de Rennes métropole et dans les communes concernées :

- A l'Hôtel de Rennes Métropole :
 - Lundi 30 juin, de 9h00 à 12h00 ;
 - Permanence téléphonique, le jeudi 10 juillet, de 15h00 à 16h00
 - Jeudi 10 juillet, de 16h00 à 19h00 ;
 - Mercredi 30 juillet, de 12h30 à 16h00 ;
 - Jeudi 14 aout, de 14h00 à 16h00
 - Permanence téléphonique, le jeudi 10 juillet, de 15h00 à 16h00
- À la Mairie annexe de Cesson-Sévigné, le vendredi 4 juillet, de 9h00 à 12h00.
- À la Mairie de Saint-Grégoire, le mercredi 16 juillet, de 14h00 à 17h00.
- À la Mairie de Vezin-Le-Coquet, le jeudi 24 juillet, de 9h00 à 12h30.

2- Présentation du rapport (document 1 /2)

Dans son Rapport, la Commissaire enquêteur (CE) a présenté l'objet de l'enquête, la composition du dossier, le bilan de la concertation et la façon dont l'enquête s'est déroulée.

Elle a développé le contexte réglementaire du projet, la présentation de l'étude d'impact, le contexte territorial, les mesures prise pour limiter les impacts, les solutions de substitution potentielles, la prise en compte des plans et programmes de rang supérieur, les avis exprimés.

Elle a ensuite comptabilisé les observations recueillies pendant l'enquête et en a fait une synthèse thématique.

Afin de se forger une opinion sur le projet, la CE a :

- rencontré les représentants des services de Rennes Métropole chargés du dossier qui lui ont présenté le projet

- effectué une visite sur les tracés prévus pour les 2 lignes de Trambus avec les représentants des services de Rennes Métropole
- eu des échanges oraux avec les représentants des services
- examiné les observations du public recueillies durant l'enquête, les délibérations municipales portant sur le projet, l'avis de la MRAe et des communes concernées
- présenté aux représentants des services de Rennes Métropole, le procès-verbal de synthèse (PVS) de fin d'enquête faisant état des observations du public (annexe 1 au Rapport) et ses propres questions induites par l'étude du dossier et les remarques enregistrées durant l'enquête, selon une synthèse thématique ;
- étudié les précisions apportées dans le mémoire en réponse (MER).

Avant d'émettre ses conclusions motivées et son avis, la CE rappelle l'objet de l'enquête, donne ses appréciations générales sur la concertation, la qualité du dossier (fond et forme), le déroulement de l'enquête, puis analyse le projet sur la base des thématiques retenues en tenant compte des spécificités territoriales identifiées dans le rapport de présentation.

Les réponses de Rennes Métropole sont extraites du document Mémoire En Réponse, et reprises partiellement en italiques marron. Pour leur intégralité il convient de se reporter au document Rapport N°1 /2 (Annexe 14 du Rapport), les commentaires de la CE sont en bleu. Les questions du public et les réponses apportées par Rennes Métropole sont reprises pour éclairer la rédaction des conclusions. Pour leur intégralité il convient de se reporter au Tableau Annexe 15 (Annexe du document Rapport N°1 /2)

3- Maîtrise d'ouvrage et Maîtrise d'Œuvre

Maitre d'ouvrage et Autorité Organisatrice de l'Enquête : Rennes Métropole

Elu en charge du dossier : Madame Appéré présidente de Rennes Métropole

Responsables techniques

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

4. Analyse du déroulement et du bilan de l'enquête publique

4.1 Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 30 juin 2025 9h00 au 14 août 2025 16h00 soit sur une période de 45 jours consécutifs, au siège de Rennes métropole et dans les 3 mairies des communes concernées, dans les conditions précisées dans les arrêtés métropolitains du 5 juin 2025 et du 29 juillet 2025 et rappelées en détail dans le Rapport de la CE (pièce 1/2).

La période d'enquête s'est déroulée en période estivale mais les avis sont parus en juin. Le registre dématérialisé et la permanence téléphonique permettaient une participation à distance.

Deux permanences l'une sur le temps du déjeuner et l'autre en soirée permettaient aux personnes en activité de participer.

Ces permanences se sont tenues à différents jours de la semaine, sur des matinées et après-midi.

La CE considère donc que cette période, le nombre et les jours de permanences permettaient de satisfaire tous les publics concernés

L'information sur le déroulement de l'enquête s'est exprimée par les avis officiels dans 2 journaux, par 1 affiche à l'hôtel de la Métropole, dans chacune des mairies concernées et 10 affiches réparties sur le territoire.

Le dossier d'enquête sur support papier a été mis à la disposition du public dans les lieux de permanence il pouvait également être communiqué à la demande.

Le public pouvait s'exprimer par écrit sur le registre mis à sa disposition sur les lieux de permanence, par courrier postal adressé à la Métropole et par voie électronique par mail à la Métropole.

Une prolongation d'enquête a été demandée par la CE suite au constat de défaut de parution du 2^{ième} avis dans la presse, avis prévu dans la réglementation qui doit paraître dans les 8 premiers jours d'enquête.

Cette prolongation a bien eu lieu avant la fin de l'enquête. Une permanence supplémentaire a été prévue pour la clôture de l'enquête.

Un arrêté a été pris le 29/7/25.

Cet arrêté est paru dans la presse les 30/7 et 31/7 pour le 1^{er} avis et le 6/8 pour le 2^{ième} avis.

Une pièce G, comprenant l'arrêté du 29/7/25 et l'avis de prolongation du 29/7/25, a fait l'objet d'une insertion dans les dossiers papiers, dans le dossier du registre dématérialisé et sur le site dématérialisé de la Métropole.

Un avis a été affiché à l'hôtel de la Métropole, dans chacune des mairies concernées et sur les 10 points d'affichage évoqués ci-dessus.

Cette prolongation a été appréciée par le public puisque 15 contributions ont été déposées pendant cette prolongation soit 56% des contributions.

Elle n'a pas donné lieu à des questions sauf par un visiteur par oral.

4.2 Clôture de l'enquête

La CE a tenu 8 permanences.

Pendant les permanences : 5 visites, 6 visiteurs, 5 contributions sur le registre papier

En dehors des heures de permanence : 3 visites, 3 contributions sur le registre papier.

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

Observations recueillies sur le registre dématérialisé : 17

Observations recueillies par mail : 0

Observations recueillies par courrier : 0

Observations recueillies par téléphone : 0

Le 14 aout 2025 à 16h00, l'enquête a été close. La CE a clos le registre de l'hôtel de Rennes Métropole et vérifié l'arrivée de courriers le jour même (les autres registres ont été présentés pour la clôture et signés le 19 aout).

4.3 Examen des observations du public

Une présentation détaillée en est faite dans le rapport d'enquête (Document 1 /2)

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, lors des permanences.

Le registre dématérialisé a été 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.

Des regrets et oppositions ont été formulées par écrit sur l'implantation du terminus de Vezin le Coquet et sur son accès, des observations ont été apportés sur l'aménagement du terminus de St Grégoire.

Les remarques orales majoritaires portent l'accès au terminus de Vezin le Coquet, sur l'aménagement du terminus de St Grégoire et sur l'aménagement du boulevard St Jean-Baptiste de la Salle.

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

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

4.4 Procès-verbal de synthèse et Mémoire en Réponse

Un procès-verbal de synthèse a été présenté par oral au porteur de projet le 19 aout 2025 après la clôture de l'enquête, afin de lui exposer les observations recueillies et les questions de la commissaire enquêteur.

Le procès-verbal de synthèse a été envoyé par mail au porteur de projet le 19 aout 2025.

(Annexe 11 et 12)

Un Mémoire En Réponse (MER) a été envoyé par la Métropole le 2 septembre 2025.

(Annexe 14, 15, 16)

4.5 Appréciation de la CE sur le déroulement de l'enquête et son bilan

Les permanences se sont déroulées à l'Hôtel de Rennes Métropole, lieu accessible et central et dans les mairies de chacune des communes concernées hors Rennes. Les conditions d'accueil étaient adaptées.

La Métropole n'a pas apporté d'information complémentaire sur l'enquête en dehors de l'affichage réglementaire et des avis de presse officiels mais le registre dématérialisé a été largement consulté.

La CE note une faible participation du public que ce soit en présentiel ou en contributions.

Les contributions ont porté essentiellement sur des points précis mais le principe du Trambus n'est pas remis en cause, des prolongations sont souhaitées ainsi que des liens avec le métro ou les stations TER.

Le dossier a fait l'objet d'une concertation préalable qui a certainement contribué à permettre au public de poser des questions. Le dossier présenté, la synthèse du bilan de la concertation, la prise en compte des questions posées et les réponses apportées ont dû limiter les besoins de contribution après consultation du dossier.

4.6 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et les réponses de la Métropole

Aucune contribution sur le déroulement de l'enquête, quelques remarques sur l'information du déroulement de l'enquête jugée insuffisante.

La CE considère que le public a été informé du déroulement de l'enquête, que celle-ci s'est déroulée dans des conditions qui permettaient l'information et la participation du public et que la collectivité a pu répondre aux questions soulevées.

II- Références du projet

1. Objet du projet

Le projet se situe en Ille-et-Vilaine, sur les communes de **Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné**. Ces communes font partie de Rennes Métropole.

À la suite d'études menées entre janvier 2019 et juillet 2022, le Conseil Métropolitain a validé, le 28 septembre 2023, les deux premiers programmes d'opérations et les enveloppes prévisionnelles des deux projets de lignes de Trambus T1 et T2. Le dossier soumis à enquête publique porte sur la déclaration de projet pour la réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 à l'échelle de Rennes Métropole, dans le cadre d'une stratégie de développement des mobilités décarbonées.

Ce projet vise à structurer le réseau de transports en commun au-delà du périmètre couvert par les lignes de métro, en desservant plusieurs communes : Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné. Il prend appui sur le Plan de Déplacements Urbains 2019–2030, les études d'opportunité et de faisabilité menées entre 2019 et 2022, ainsi que sur plusieurs phases de concertation publique.

Les Trambus sont des bus 100 % électriques, à haut niveau de service (BHNS), qui circuleront en site propre, disposeront de la priorité aux carrefours, et offriront une grande fréquence (toutes les 4 à 8 minutes) avec une amplitude horaire étendue. Le matériel roulant est conçu pour être accessible à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite.

- La **ligne T1**, d'une longueur de 13 km et dotée de 30 stations, reliera La Plesse au secteur Saint-Sulpice, en passant par des quartiers urbains denses et en mutation.

- La **ligne T2**, longue de 14 km et comportant 32 stations, reliera Vezein-le-Coquet à Cesson-Sévigné via un tracé transversal est-ouest passant par le centre-ville de Rennes.

Le projet inclut également près de **35 km d'aménagements cyclables**, visant à améliorer l'intermodalité et à renforcer les modes actifs (piétons et vélos), notamment en articulation avec le Réseau Express Vélo (REV).

2. Cadre politique du projet

Le projet Trambus T1 et T2 s'intègre dans le cadre des plans d'aménagement du territoire existants de Rennes Métropole.

Le projet est une composante de la politique de mobilités décarbonées de Rennes Métropole, qui prévoit la création de quatre lignes de Trambus d'ici 2030, suite à l'ouverture de la ligne de métro. Les lignes T1 et T2 ont été priorisées en raison des besoins actuels et futurs.

Le projet contribue à répondre aux quatre grands enjeux identifiés par Rennes Métropole pour l'organisation des transports et des mobilités sur son territoire :

- **L'Environnement et le Climat** : L'objectif est d'atteindre -40% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de diminuer la pollution. Le projet s'inscrit dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Le Trambus, en tant que Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) électrique, minimise les rejets de CO2 et de gaz d'échappement, et réduit le niveau sonore.

- **Une Mobilité Accessible à Tous** : Le territoire s'est développé sur un modèle de "ville-archipel", nécessitant de répondre aux besoins croissants de mobilité sur toute la métropole. Le Trambus vise à améliorer l'accessibilité aux stations et aux véhicules pour tous, y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

- **Hiérarchiser les Besoins** : Il s'agit d'établir des priorités d'investissement, et les lignes T1 et T2 ont été identifiées comme prioritaires.

- **S'adapter aux Territoires** : L'objectif est de développer un "mix" de solutions de transport adaptées à chaque territoire. Le Trambus est une solution structurante qui s'adapte aux spécificités de sa zone de desserte, qu'il s'agisse du centre-ville dense, des quartiers éloignés du métro, des zones industrielles ou des centres commerciaux.

Pour répondre à ces enjeux, Rennes Métropole a établi un **Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 (PDU)**. Ce plan organise les acteurs du territoire et aide à élaborer un projet global en matière d'aménagement et de déplacements. Le projet Trambus T1 et T2 est une composante de ce PDU.

3- Contexte territorial à prendre en compte

3.1- Le territoire

Le territoire de Rennes Métropole compte 43 communes sur une superficie de 705 km², avec une population estimée à 467 858 habitants en 2021.

Rennes est la première ville de la région Bretagne, la deuxième ville du Grand Ouest et la onzième commune la plus peuplée de France en nombre d'habitants. Le projet se situe dans le département d'Ille-et-Vilaine (35), sur le territoire des communes de **Rennes, Saint-Grégoire,**

Vezein-le-Coquet et Cesson-Sévigné. Ces communes sont rattachées à **Rennes Métropole**.

Les communes concernées par les lignes T1 et T2 sont : pour la ligne T1 St Grégoire au nord et Cesson Sevigné partie nord limitrophe Rennes ; pour la ligne T2 Cesson Sévigné à l'est et Vezein le Coquet à l'ouest.

Ces 3 communes sont limitrophes de Rennes.

Cesson-Sévigné est en 2022 la 6^e commune la plus peuplée d'Ille-et-Vilaine avec 18 076 habitants,

Saint-Grégoire est la huitième commune la plus importante en termes de population de Rennes Métropole avec 9982 habitants en 2022

Vezein le Coquet compte en 2022, 6441 habitants.

Ces communes sont densément peuplées et engendrent des flux de circulation en heure de pointe sur les voies d'accès aux infrastructures, zones d'activités et services.

Le contexte territorial justifie donc la mise en place de ces tracés.

3.2- Documents de référence

L'étude d'impact du projet, évaluation environnementale requise, analyse spécifiquement la "Compatibilité avec les documents de planification". Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact doit également analyser les conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l'urbanisation et les enjeux liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, notamment la consommation d'espaces.

La réalisation du Trambus implique le réaménagement des espaces publics et prend en compte les exigences en matière d'utilisation des terres pendant les phases de construction et de fonctionnement. L'aménagement inclut aussi l'amélioration des circulations cyclables sur l'itinéraire, le raccordement avec les pistes existantes, et l'amélioration de la continuité du Réseau Express Vélo (REV) sur certaines sections.

L'étude d'impact analyse également les effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés. Un projet porté par la DIRO sur l'ouest rennais, programmé en 2025, est pris en compte dans le projet Trambus.

En synthèse, l'intégration du projet Trambus aux plans d'aménagement du territoire - au niveau stratégique, s'aligne avec les objectifs du PDU et les grands enjeux de la Métropole,

- au niveau opérationnel, est compatible avec les documents de planification et ses conséquences sur l'aménagement de l'espace et l'urbanisation, dans le cadre de l'étude d'impact.

3.3 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, ..) Le PSMV de Rennes a été pris en compte même si le projet est situé en bordure d'un Site Patrimonial Remarquable. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a été consulté pour la conception.

4- Appréciations de la CE sur l'opportunité du projet

Le projet est justifié par le contexte territorial (cf point3).

Le projet entre dans le cadre des quatre grands enjeux identifiés par Rennes Métropole pour l'organisation des transports et des mobilités sur son territoire :

- L'Environnement et le Climat : Le Trambus, est conforma au PCAET car il réduit les rejets de gaz à effet de serre, et une étude d'impact est menée détecter les impacts négatifs sur l'environnement.
- Une Mobilité Accessible à Tous : Le Trambus vise à améliorer l'accessibilité aux stations et aux véhicules pour tous.
- Hiérarchiser les Besoins : Les lignes T1 et T2 ont été identifiées comme prioritaires. Elles desservent des zones denses et fréquentées, elles seront rapidement complétées par des lignes T3 et T4.
- S'adapter aux Territoires : Le Trambus prend en compte le besoin de complémentarité des solutions de transport adaptées notamment avec les pistes cyclables et les parkings.

Le projet Trambus T1 et T2 est conforme au Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 (PDU).

Le projet étant compatible avec les documents de référence et les documents de cadrage, sa présentation est justifiée par son intérêt général, la rentabilité socio-économique du projet est confirmée (cf. point 1), L'évaluation environnementale conclut à des impacts limités ou maîtrisés.

III Projet de création des lignes T1 et T2 de Trambus

1.Appréciations sur la concertation préalable

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

Pour mémoire la concertation qui doit être menée au titre du code de l'urbanisme a été menée en parallèle de la précédente et approuvée par décision du Bureau Métropolitain du 3 avril 2025.

1.1. Bilan de la concertation préalable

Une première consultation s'était déroulée fin 2022.

La concertation a porté sur l'aménagement des espaces publics et des infrastructures nécessaires à la mise en service des lignes de Trambus T1 et T2.

Le déroulement de la concertation, dont les modalités ont été fixées par décision n°B024.049 du 22 février 2024, du Conseil métropolitain, s'est déroulée du 3 juin 2024 au 12 juillet 2024 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs.

Rennes Métropole a défini les objectifs et les modalités de la concertation préalable du public sur les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sevigné et Vezin-le-Coquet.

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

- Affichage réglementaire (Mairies, Rennes Métropole, Web) ;
- Relations presse : diffusion d'un communiqué de presse annonçant la concertation ;
- 131 Affiches sur le mobilier urbain entre le 3 et le 11 juin sur Rennes et dans les communes de la métropole ;
- spot digital du 03 au 16 juin diffusé sur 48 écrans
- 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 ;
- Articles sur le site metropole.rennes.fr et dans le Ici Rennes de juin, annonce dans la newsletter/lettre d'information de la fabrique citoyenne, dans La lettre métropole aux communes
- Relais sur les comptes twitter et facebook
- Diffusion sur les écrans métro et bus, dans la newsletter et sur les réseaux sociaux STAR

Sur la durée de la concertation, le public a bénéficié : de cinq ateliers de concertation tout public, de trois réunions avec les associations d'usagers, d'un dossier de concertation accessible en ligne, dans les mairies concernées, à l'hôtel de Rennes Métropole et distribué lors des ateliers.

Le public a été invité à s'exprimer sur le registre dématérialisé accessible depuis le site de La Fabrique Citoyenne, les registres papiers présents à l'accueil des 4 mairies concernées, à l'Hôtel de Rennes Métropole ainsi que lors des ateliers de concertation.

Les réunions participatives d'information auront été au centre de la concertation réglementaire, avec des panneaux pédagogiques d'informations et un groupe d'agents experts du projet présents sur chacun des stands pour accueillir, orienter, informer les habitants.

1.2 Bilan de la concertation présenté dans le dossier

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

La campagne numérique a fait l'objet de 454 téléchargements des documents de concertation, 9587 visiteurs sur les sites internet dédiés et 193 contributions.

Les contributions ont été regroupées en 6 thèmes pour la synthèse. Il n'a pas été constaté de remises en cause ou d'inquiétudes majeures :

THÈME 1 : LE CHOIX DE LA SOLUTION TRAMBUS

- les temps de parcours semblent proches des Chronostar actuels.
- les tracés ne sont pas intégralement en "site propre".
- la distance entre les arrêts doit être augmentée pour améliorer les temps de parcours.

- les tracés proposés sont toujours vers Rennes et pas assez entre communes.
- des quartier ou leur commune pourraient bénéficier de l'offre Trambus.
- incompréhension entre les différentes solutions : Tramway, Trambus et Bus à Haut Niveau de Service.

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

- manque de lien direct avec la Halte Ferroviaire de Cesson-Sévigné
- perte d'accès direct à la gare depuis l'ouest rennais ou la perte d'accès à l'aéroport depuis Cesson-Sévigné
- perte de place de stationnement dans certains secteurs (ex. avenue Gaston Berger)
- lien entre vélo et Trambus avec en particulier des remarques et propositions sur : la construction de stationnements sécurisés pour les cycles aux parkings relais et à certains arrêts, la possibilité d'entrer dans le Trambus avec son vélo, le bon partage de la voie entre vélos, voitures et futurs Trambus, et notamment la place des cycles par rapport aux sites propres.

THÈME 3 : LE LIEN AVEC LES ENJEUX CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

- le risque de supprimer des arbres.
- demande d'une plus grande végétalisation de l'espace public et d'une désimperméabilisation des sols.

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

- demande d'un aménagement cyclable sécurisé sur la route de Lorient pour desservir la zone.
- fonctionnement du Trambus les soirs de match au Roazhon Parc.
- augmentation de la congestion sur l'axe Lorient - Marbeuf.
- difficultés d'accès au parc-relais autour des Trois Marches en fonction de l'implantation qui sera retenue.
- des habitants de Vezin-le-Coquet regrettent que la T2 ne va pas dans le centre de la commune

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

- difficulté pour les bus de se croiser au niveau du Cours de la Vilaine et de la rue de la Croix Connue et étroitesse des trottoirs.
- allongement du parcours) avec un choix de tracé au cœur des quartiers de Cesson-Sévigné, comparativement à un tracé qui reste sur la rue de Paris.
- suppression d'arrêts existants (ex. Maison d'accueil ou la coulée) et regrettent une baisse de qualité du service.

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

- demande que la concertation dans le périmètre de la ZA Nord soit poursuivie dans le cadre du projet.
- le tracé de la T1 n'est pas prolongé jusque dans le centre-ville de Saint-Grégoire.
- possible augmentation de la congestion dans ce secteur due au renforcement de la circulation des bus et à l'implantation du nouveau Parc Relais.
- intégrer le réaménagement du giratoire de la Plesse dans le projet T1.

Dans la conclusion, la collectivité s'engage à poursuivre d'autres démarches de consultation et d'information localisées jusqu'à l'achèvement des études et pendant la durée des travaux. Elle indique que « *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* ».

1.3 Les avis des PPA, des collectivités riveraines et les observations du public

-Aucune observation des PPA et collectivités.

-Une observation d'un contributeur sur la concertation pour le terminus de St Grégoire (D05) : Il regrette que les réunions mensuelles prévues à compter de septembre 2024, afin de garantir la cohérence de fonctionnement entre le futur centre commercial et le projet ne se soient pas tenues.

Réponse de la Métropole :

Ce travail est bien programmé à partir de septembre 2025.

Commentaire CE

A priori les échanges étaient attendus plus tôt. RM devra veiller à mettre en place une information régulière et un outil d'échange vers les acteurs concernés par le tracé des lignes T1 et T2.

1.4 Questions de la CE dans son procès-verbal et réponses du pétitionnaire

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 ?

Réponse de la Métropole :

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.

Commentaire CE

La CE considère qu'une concertation amont efficace a été menée et que le public a pu intervenir. Cependant des éléments de calendrier et des informations sont attendus pour permettre au public de s'informer et de participer.

1.5 Analyse de la CE sur la concertation au vu de l'enquête et des réponses

Concertation citoyenne

La concertation préalable a été très satisfaisante mais une information aurait pu être apportée sur le déroulement de l'enquête avec des moyens locaux notamment en associant la presse. La métropole n'est pas allée au-delà de la réglementation. Certains visiteurs ont signalé avoir participé à la concertation d'autres ont indiqué ne pas avoir été informés.

Plusieurs intervenants en permanence souhaitent une concertation post enquête pour la finalisation des aménagements prévus

Concertation des PPA et collectivités

La MRAe n'a pas fait d'observation. Les collectivités riveraines ont été associées, Rennes, Cesson-Sévigné et Vezin le Coquet n'ont pas fait d'observations et Rennes souligne l'intérêt du projet.

La commune de St Grégoire a exprimé des réserves pour lesquelles Rennes Métropole n'a pas apporté d'éléments de réponse dans le dossier. Les réponses sont apportées dans le MER (cf point 4.3)

En conclusion La CE considère que le dossier a été préparé en consultant la population. Le projet a été manifestement préparé en amont et la collectivité a répondu à l'ensemble des questions regroupées par thème. Les réponses figurent dans le dossier d'enquête
Aucun avis défavorable au projet n'a été exprimé.

2 – Descriptif du projet

2.1 Le contexte du projet

Après l'ouverture de la ligne b du métro en septembre 2022, Rennes Métropole continue sa politique en faveur des mobilités décarbonées. Elle prévoit la création de quatre lignes de Trambus (T1, T2, T3, T4) d'ici 2030, totalisant 55 km et une centaine de stations.

Un Trambus est un bus 100% électrique à 4 portes, combinant les avantages du tramway et la souplesse du bus. Il circule sur une voie réservée, ce qui assure une meilleure régularité car son déplacement n'est pas gêné par la circulation automobile. Il a la priorité aux carrefours et aux feux. Le Trambus circule sur une grande amplitude horaire (environ 5h25 à 0h35) avec une fréquence élevée (passage toutes les 4 à 8 minutes). L'accès se fait par les quatre portes, comme dans un tramway, pour faciliter la fluidité.

2.2 Les exigences de la catégorie des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)

Pour être classé BHNS, le Trambus doit répondre à des exigences :

- Rapidité : Assurée par des infrastructures et prestations comme des couloirs de bus en site

propre, des inter stations de 400-500 ml minimum, des giratoires "percés" pour les bus, la priorité aux carrefours à feux. La montée et descente à toutes les portes simultanément et l'absence d'achat de titre au chauffeur (avec possibilité de paiement à bord par carte bancaire) y contribuent.

- **Régularité** : Permettre aux usagers de compter sur une régularité à l'image du métro/tramway. Les infrastructures mentionnées pour la rapidité aident aussi à la régularité. La question de l'arrêt systématique aux stations reste posée pour améliorer la régulation.
- **Fiabilité** : L'ambition est d'offrir une fréquence de passage élevée (toutes les 4 min en pointe, 6 à 8 min en heures creuses), avec une amplitude horaire similaire au métro. La fiabilité dépend de la qualité technique du matériel roulant et des bornes de recharge électrique.
- **Confort** : à l'intérieur du véhicule (sièges, barres), sur le trajet (virages, carrefours), en station (sièges, cheminements sécurisés), et aux P+R (jalonnements, cheminements sécurisés, éclairage).
- **Accessibilité** : Faciliter l'accès aux stations, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), ainsi que l'accès aux véhicules et aux P+R.
- **Sécurité** : Assurer un haut niveau de sécurité pour les usagers du transport public. La sécurité doit s'étendre à tous les usagers de la voirie, en particulier les plus vulnérables (motocyclistes, cyclistes, piétons). L'historique d'accidentologie sera pris en compte, notamment dans la conception des carrefours.
- **Impacts environnementaux réduits** : Le projet appliquera le principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser) pour s'insérer dans l'environnement en minimisant les impacts sur les rejets de CO2 et gaz d'échappement, le niveau sonore, la désimperméabilisation des sols (Loi Climat et Résilience 2021), l'eau et les milieux aquatiques (LEMA 2006), les arbres, la lutte contre les îlots de chaleur urbains (ICU), et l'insertion paysagère.

2.3 Les enjeux du territoire de la Métropole rennaise en termes de transport

Rennes Métropole fait face à quatre grands enjeux pour l'organisation des transports et mobilités :

- **ENJEU N°1 : L'ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT**. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030 et de diminuer la pollution, en cohérence avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).
- **ENJEU N°2 : UNE MOBILITE ACCESSIBLE A TOUS**. Le développement en "ville-archipel" avec la préservation des espaces naturels entraîne des besoins croissants de mobilité sur toute la métropole.
- **ENJEU N°3 : HIERARCHISER LES BESOINS**. Il s'agit d'établir des priorités basées sur les spécificités des communes, les capacités d'investissement, etc., pour cibler les actions sur les problématiques prioritaires.
- **ENJEU N°4 : S'ADAPTER AUX TERRITOIRES**. Développer un "mix" de solutions de transport adaptées à chaque territoire, du centre de Rennes aux communes les plus éloignées.

Pour répondre à ces enjeux, Rennes Métropole a établi le Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 (PDU), qui organise les acteurs et aide à élaborer un projet global d'aménagement et de déplacements.

Rennes Métropole a priorisé la réalisation des lignes T1 et T2 en raison des besoins actuels et futurs de déplacements. La présente étude d'impact concerne donc ces deux lignes. Les lignes T1 et T2 sont considérées comme un seul et même projet au sens du Code de l'environnement, du fait de leur nature, de leur proximité géographique et temporelle, et des interactions à anticiper en phase travaux. Les lignes T3 et T4 sont considérées comme des projets distincts, même si elles ont des liens avec T1/T2 pour la cohérence des aménagements. La ligne T3 dessert le centre de Rennes et s'étend vers le Nord (Saint-Grégoire) et le Sud (Chantepie), avec des interactions limitées en centre-ville pendant les travaux et une mise en service différée. La ligne T4 est plus isolée, desservant des zones périurbaines et ne partageant pas de station avec les autres lignes.

L'étude d'impact porte donc uniquement sur les lignes T1 et T2.

2.4 Informations sur les lignes :

• **Ligne T1 (La Plesse - ZA Saint Sulpice):** 13 km de ligne, 30 stations (dont 13 en commun avec T2), 13,4 km d'aménagements cyclables (dont 19% sur le Réseau Express Vélo). Elle remplace l'actuelle ligne de bus Chronostar n°4, la plus fréquentée de la métropole (27 000 voyages/jour avant COVID).

L'objectif est de conforter l'offre en cœur de ville et de l'augmenter tout en maintenant un cadencement régulier. La fréquentation estimée est de 26 600 voyages/jour en 2030, faisant de T1 la ligne Trambus la plus fréquentée. Son tracé dessert les quartiers denses éloignés du métro (Beauregard, Baud Chardonnet) et accompagne les évolutions urbaines sur Beaulieu. Elle complète le réseau structurant (2 lignes métro, T2). Un hub de mobilité est prévu au terminus de La Plesse avec les lignes T1 et T3 en passage et un Parking relais (P+R) à créer. Le coût est estimé à environ 45 M€HT pour une fréquentation estimée à 7,3 millions de voyages/an en 2035 (+30%). Un "Grand +" de la ligne T1 est une offre cadencée avec T2 sur le tronçon commun central (Mail Mitterrand - Tournebride), permettant un passage toutes les 3 à 4 minutes en heures de pointe et toutes les 8 minutes en heures creuses. Le Réseau Express Vélo (REV) est un projet métropolitain de 104 km de liaisons cyclables sécurisées reliant Rennes et la première couronne

• **Ligne T2 (Vezin-le-Coquet - Cesson-Sévigné):** 14 km de ligne (dont 58% en voie réservée contre 50% aujourd'hui), 32 stations (dont 13 en commun avec T1), 27,1 km d'aménagements cyclables. Elle traverse le cœur de métropole d'est en ouest, reliant la ZI de Lorient, Mail Mitterrand, République, Baud Chardonnet, Tournebride, le centre de Cesson Sévigné jusqu'au centre commercial Cesson Rigourdière. Elle sera équipée d'un P+R à chaque extrémité. Avec un passage toutes les 7 à 8 minutes, elle renforcera l'offre de T1 sur sa partie centrale. Son coût est estimé à environ 60 M€HT pour une fréquentation estimée à 4,7 millions de voyages/an en 2035 (+25%)⁶³. Les "Plus" de la ligne T2 incluent la desserte de grands pôles (Vezin-le-Coquet, ZI Ouest, Roazhon Park, centre-ville, Cesson-Sévigné), un terminus Est au Centre commercial de Cesson Rigourdière avec un P+R (~80 places), et un terminus Ouest à l'entrée de la ZI Ouest aux 3 Marches avec un P+R (~60 places) et des voies en site propre traversant la ZI, permettant un accès en 15 minutes au centre-ville. Un projet porté par la DIRO sur l'ouest rennais est prévu en 2025 et sera pris en compte par le projet Trambus.

2.5 Les objectifs du projet

Les objectifs spécifiques du projet Trambus T1 et T2 sont les suivants :

- **OBJECTIF DE FREQUENCES DE PASSAGE.** Offrir une fréquence de 6 minutes (voire 4 minutes à terme) en heures de pointe pour T1, et 7 minutes en heures de pointe pour T2. L'amplitude horaire s'adaptera à celle du Métro (environ 5h15 à 0h25). C'est une amélioration par rapport aux fréquences actuelles de la ligne ChronoStar C4 (entre 6 et 8,20 minutes).
- **GAIN DE TEMPS DE PARCOURS.** Les aménagements de couloirs de bus dédiés et les carrefours à feux avec priorité Trambus doivent permettre une nette amélioration des temps de parcours, surtout aux heures de pointe.
- **OBJECTIF DE FREQUENTATION A L'HORIZON 2030.** Favoriser l'attractivité du réseau de transports Star, avec une augmentation de fréquentation de + 4 420 voyages/jour entre les situations avec et sans projet à l'horizon 2030. Cette augmentation est due pour moitié à l'accroissement démographique et pour moitié au report d'automobilistes vers le Trambus.
- **AMELIORATION DU RESEAU CYCLABLE.** L'aménagement de l'espace public pour le Trambus prévoit aussi l'amélioration des circulations cyclables sur tout l'itinéraire. Une attention sera portée aux raccordements avec les pistes/bandes existantes, notamment aux carrefours. La partie aménagée sur le boulevard Jean Baptiste de la Salle améliorera la continuité du Réseau Express Vélo (REV) Rennes-Pacé.

3- La qualité du dossier d'enquête

Le contenu du dossier est détaillé dans le rapport (document 1 /4). Pour rappel, en voici les principales composantes :

- 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) : Cette notice synthétise pour le lecteur la présentation du projet, la justification de l'intérêt général, l'évaluation environnementale, l'objet et les conditions de l'enquête publique, l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative et les suites pour l'enquête et la déclaration de projet.

- Documents du projet

Pièce B -Etude d'impact

L'étude d'impact du projet de Trambus T1 et T2 est composée 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 1

Pièce D -Evaluation socioéconomique (98p) Ce document rappelle le contexte, l'analyse stratégique du territoire et les besoins en mobilité, les perspectives territoriales, objectifs et justification du projet, l'analyse des effets et bilan socio-économique du projet Trambus T1-T2.

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

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

L'ensemble du dossier constitue **1482 pages**

La CE propose une appréciation sur l'étude d'impact, puis une analyse globale.

3.1 L'Etude d'impact

3.1.1- Le document mis à l'enquête

Partie 1 Introduction

La **Partie 1** sert de document d'introduction à l'évaluation environnementale du projet de Trambus T1 et T2, porté par Rennes Métropole.

Elle est structurée en plusieurs chapitres :

1.Préambule – Structure du dossier d'étude d'impact (Chapitre 1) :

- Ce chapitre identifie le document comme l'évaluation environnementale (ou étude d'impact) du projet de Trambus T1 et T2.
- Il décrit la **structure globale** de l'évaluation environnementale, qui est composée de plusieurs parties³. La Partie 1 est l'Introduction, présentant le cadre réglementaire et introduisant le projet³. La Partie 2 est le Résumé Non Technique (RNT) synthétisant l'étude d'impact⁸. Les parties suivantes (Parties 3 à 6) détaillent la présentation du projet, l'état initial de l'environnement, les impacts et mesures associées, et les annexes.

2. Cadre réglementaire de l'étude d'impact (Chapitre 2) :

- Ce chapitre expose les **objectifs de l'étude d'impact**, qui sont multiples :
 - Être un **instrument de protection de l'environnement**
 - Servir d'**outil d'information** pour les institutions et le public,
 - Constituer un **outil d'aide à la décision**
- Il justifie la **réalisation de l'étude d'impact**.

Ce projet a spécifiquement été soumis à un **examen au cas par cas** au titre des rubriques 6 (Infrastructures routières) et 41 (Aires de stationnement, dépôts de véhicules) de la nomenclature réglementaire. Un tableau détaillé liste les exigences réglementaires et indique dans quelles parties/chapitres de l'étude d'impact elles sont traitées (par exemple, le RNT en Partie 2, la description du projet en Partie 3, l'état initial en Partie 4, les impacts et mesures en Partie 5, les effets cumulés en Partie 5 l'analyse spécifique aux infrastructures de transport en Partie 5, etc.).

3. Situation géographique, contexte et objectifs du projet (Chapitre 3) :

- **Situation géographique et administrative** Des figures illustrent le territoire et le plan de situation du projet.
- **Contexte du projet et enjeux du territoire :**

Les lignes T1 et T2 ont été priorisées et sont considérées comme un seul et même projet au sens du Code de l'environnement pour cette étude d'impact, contrairement aux lignes T3 et T4, considérées distinctes. L'étude d'impact se concentre donc uniquement sur T1 et T2.

- Ligne T1 : Coût estimé ~45 M€HT58. Desserte de quartiers denses et complémentarité avec métro et T2. Hub de mobilité avec T3 et P+R à La Plesse.
- Ligne T2 : Coût estimé ~60 M€HT.

Le projet détaille les exigences pour la catégorie. Le projet s'engage à appliquer le principe Éviter, Réduire, Compenser (ERC).

Il liste les enjeux majeurs du territoire de Rennes Métropole en matière de transport : Environnement et Climat (-40% GES d'ici 2030)⁶⁸, une Mobilité accessible à tous (face au modèle de "ville-archipel")⁶⁹, la Hiérarchisation des besoins⁶⁹, et l'Adaptation des solutions aux territoires. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019-2030 est le document de référence.

Les objectifs spécifiques du projet T1 et T2 sont :

- Offrir des fréquences de passage ambitieuses (T1: 6min, T2: 7min en pointe, amplitude similaire au métro).
- Assurer un gain de temps de parcours significatif, notamment aux heures de pointe.
- Augmenter la fréquentation du réseau Star, notamment grâce au report modal d'automobilistes vers le Trambus.
- Améliorer le réseau cyclable le long de l'itinéraire, y compris les raccordements et la continuité du Réseau Express Vélo (REV).

La Partie 1 explique le cadre réglementaire qui justifie cette étude, présente ses objectifs, et introduit le projet des lignes Trambus T1 et T2 en détaillant leur localisation, leur contexte par rapport à la politique de mobilité de Rennes Métropole, les spécificités des BHNS, les grands enjeux de transport du territoire, et les objectifs précis visés par le projet T1 et T2 en termes de service, de fréquentation et d'aménagements cyclables.

Partie 2 du dossier d'enquête publique pour le projet Trambus T1 et T2.

Selon le document lui-même, la **Partie 2** est le "**Résumé Non Technique (RNT)**" de l'étude d'impact environnemental. Son objectif principal est de fournir une synthèse des éléments essentiels et des conclusions de l'étude d'impact afin de faciliter la compréhension par le public des informations qu'elle contient. Ce résumé est réalisé conformément au Code de l'environnement.

1. Introduction : Ce chapitre présente le préambule, la structure du dossier d'étude d'impact. Il décrit le cadre réglementaire de l'étude d'impact, y compris ses objectifs, situe géographiquement le projet, explique son contexte, les enjeux du territoire de Rennes Métropole en matière de transport (environnement/climat, accessibilité, hiérarchisation des besoins, adaptation aux territoires) et les objectifs spécifiques du projet T1 et T2.

2. Présentation du Projet : Ce chapitre détaille le projet retenu. Il explique les principales solutions de substitution examinées et justifie le choix des Trambus. Il souligne l'intégration de l'approche Éviter, Réduire, Compenser (ERC) dès l'étude d'opportunité et poursuivie dans l'étude de faisabilité. La description du projet retenu inclut les caractéristiques des aménagements, le découpage des lignes T1 et T2 en sections, la gestion des eaux pluviales et le phasage/modalités des travaux. Les aménagements paysagers prévoient un bilan positif du

nombre d'arbres et de la surface de canopée.

3. L'état Initial de l'Environnement et enjeux associés décrit la zone d'étude et synthétise les enjeux environnementaux et socio-économiques, classés par. Les enjeux "Forte" incluent les déplacements/trafics/conditions de circulation. Une perspective d'évolution de l'environnement sans le projet est également abordée.

4. Analyse des Effets Temporaires ou Permanents du Projet sur l'Environnement et mesures associées : Ce chapitre liste les impacts du projet (en phases travaux et exploitation) sur divers thèmes et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation prévues. Il évalue également les impacts résiduels après application des mesures.

5. Les incidences du Projet sur le Climat et vulnérabilité du Projet au Changement Climatique aborde la vulnérabilité du projet face aux effets du changement climatique et les mesures d'adaptation. Il analyse aussi les incidences du projet sur le climat, soulignant que la propulsion 100% électrique des Trambus et le report modal contribuent à la réduction des émissions de GES et à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment en phase exploitation. Un bilan carbone global est présenté.

6. Les incidences négatives notables du Projet, vis-à-vis des Risques d'accidents ou de catastrophes majeurs évalue les risques liés aux catastrophes naturelles et les mesures pour y faire face en phases travaux et exploitation. Le projet prend en compte ces risques et ne devrait pas les aggraver.

7. L'évaluation des Incidences sur les Sites Natura 2000 conclut que les incidences sur le site Natura 2000 le plus proche (situé à environ 5 km) sont non significatives.

8. Compatibilité du projet avec les documents de planification et réglementations locales: Le document liste les documents (SDAGE, SAGE, PGRI, PPRi, SRCE, PDU, SRADDET, SCoT, PLUi) avec lesquels le projet est compatible. Il aborde également la gestion des nombreux réseaux existants pour assurer la prise en compte du risque lié aux réseaux pendant le chantier...

9. Le dispositif de suivi et coût des mesures en faveur de l'environnement décrit le suivi prévu pendant les travaux. Les coûts associés aux systèmes d'assainissement et aux aménagements paysagers sont mentionnés.

10. L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus identifie les projets connexes et analyse les impacts cumulés en phases travaux et exploitation. Les impacts cumulés en phase travaux sont jugés faibles à forts (pour les déplacements/trafics), tandis qu'en phase exploitation, ils sont jugés acceptables/positifs pour les déplacements, nuls à négligeables pour les thèmes physiques et risques, positifs pour le milieu humain, paysage/patrimoine et climat/énergie, et faibles pour le milieu naturel.

11. L'analyse spécifique pour les infrastructures de transport aborde les conséquences sur le développement de l'urbanisation, les enjeux écologiques liés aux aménagements fonciers/agricoles/forestiers, les hypothèses de trafic utilisées, et l'analyse des coûts collectifs des pollutions/nuisances et avantages. Aucune mesure de protection acoustique n'est jugée nécessaire.

12. Méthodes Utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact

13. Auteurs de l'étude d'impact

La Partie 2 est le document qui synthétise l'intégralité de l'étude d'impact environnemental pour le projet Trambus T1 et T2, couvrant depuis la justification du projet jusqu'à l'analyse de ses impacts et les mesures associées, ainsi que les effets cumulés avec d'autres projets.

Partie3 "Présentation du Projet".

Cette partie a pour objectif de présenter les solutions de substitution raisonnables examinées et les raisons du choix retenu, ainsi qu'une description détaillée du projet, incluant ses caractéristiques physiques, ses exigences d'utilisation des terres pendant la construction et l'exploitation, sa consommation d'énergie et de ressources naturelles, et une estimation des résidus et émissions attendus....

Chapitre 1 : Principales solutions de substitution examinées et raisons du choix retenu.

Chapitre 2 : Description du projet retenu

Chapitre 3 : Ressources naturelles consommées et émissions attendues.

Partie 4 : État initial de l'environnement et enjeux associés

Ce document vise à décrire les aspects pertinents de l'état initial de l'environnement dans la zone d'étude, à évaluer leur évolution probable en l'absence du projet, et à identifier et hiérarchiser les enjeux et sensibilités du secteur d'implantation afin de guider les choix d'aménagement. L'étude se base sur plusieurs périmètres d'analyse adaptés aux différentes problématiques. Le projet est situé dans le département d'Ille-et-Vilaine, en Région Bretagne, et concerne les communes de Rennes, Vezin-le-Coquet, Le Rheu et Cesson-Sévigné, qui font partie de Rennes Métropole.

-Milieu Physique (Chapitre 2):

- Climat, Topographie et Géologie
- Ressource en eau :

La zone d'étude s'inscrit dans le bassin Loire-Bretagne (SDAGE 2022-2027) et le territoire du SAGE Vilaine2021. La gestion de l'assainissement des eaux pluviales et usées est une compétence de Rennes Métropole. Le PLUi de Rennes Métropole fixe des prescriptions pour la gestion des eaux pluviales. La zone d'étude est couverte par le PPRi du bassin de la Vilaine,

- Risques majeurs : La zone d'étude présente un risque de retrait-gonflement des argiles avec une zone de risque modéré près de l'extrémité Ouest du T1. Des risques technologiques sont présents, liés au transport de matières dangereuses par voie routière et ferroviaire, qui traversent la zone d'étude. Un seul établissement industriel m est localisé en bordure de la zone d'étude immédiate.

-Milieu Naturel (Chapitre 3) :

- L'étude écologique a couvert la zone du tracé et un contour de 50m. La délimitation des zones humides a identifié 0,343 ha de zones humides regroupées en 2 secteurs distincts
- Le diagnostic écologique a porté sur la flore, les habitats, et la faune :

-Paysage (Chapitre 4): Un enjeu Modéré est associé au paysage.

-Patrimoine Historique, Culturel et Paysager (Chapitre 5) : L'enjeu est Modéré pour le patrimoine historique/culturel et Faible à Modéré pour l'archéologique.

-Contexte Administratif, Documents de Planification Territoriale et d'Urbanisme(Chapitre 6) :

Le projet s'inscrit dans le cadre des documents de planification régionale (SRADDET

Bretagne), territoriale (SCoT du Pays de Rennes) et intercommunale (PLUi de Rennes Métropole).

-Milieu Humain et Socio-économique (Chapitre 7) : L'enjeu est Modéré pour le milieu humain et socio-économique.

-Occupation du Sol (Chapitre 8) : La zone d'étude traverse des zones d'activités, commerciales, résidentielles, des équipements et quelques zones naturelles/agricoles.

-Déplacements, Trafics et Conditions de Circulation (Chapitre 9) : L'enjeu est Modéré pour les déplacements, trafics et conditions de circulation.

-Cadre de Vie (Chapitre 10):

- Qualité de l'air : L'enjeu est Modéré pour la qualité de l'air.

- Environnement sonore : L'enjeu est Fort pour l'environnement sonore.

-Perspectives d'évolution (Scénario Fil de l'Eau): La modélisation acoustique en scénario "fil de l'eau" (sans le projet) prévoit une évolution des niveaux sonores due aux changements de trafic attendus, avec des diminutions dans certaines zones et des augmentations dans d'autres.

-Synthèse des Enjeux (Chapitre 12) : Un tableau récapitule les niveaux de sensibilité (Nulle, Faible, Modérée, Forte, Très Forte) identifiés pour chaque thématique environnementale étudiée.

- Les enjeux jugés les plus sensibles pour le projet sont l'Avifaune en période de nidification (Très Fort), les Chiroptères (Moyen à Très Fort) et l'Environnement sonore (Fort).

- Les enjeux jugés Modérés incluent les Eaux superficielles, les Risques technologiques, l'Avifaune en période inter nuptiale, le Paysage, le Patrimoine historique/culturel/paysager, le Milieu humain et socio-économique, les Déplacements/Trafics/Conditions de circulation, et la Qualité de l'air.

- Les enjeux jugés Faibles ou Faibles à Modérés concernent les Documents cadres pour l'eau, les Eaux souterraines, les Risques naturels (géologie/sol), la Flore/Habitats (globalement), l'Herpétofaune, l'Entomofaune, les Mammifères terrestres, et le Patrimoine archéologique.

L'étude de l'état initial de l'environnement met en évidence un contexte urbain dense, soumis à des pressions liées aux transports (trafic, bruit, qualité de l'air), mais également riche en biodiversité (notamment oiseaux et chauves-souris) et incluant des éléments patrimoniaux et des zones sensibles (zones humides, zones inondables). Les enjeux identifiés, notamment pour le milieu naturel et sonore, guideront l'évaluation des impacts et la définition des mesures dans les parties suivantes de l'étude.

Partie 5 de l'Étude d'Impact du dossier d'enquête publique

Le document présente une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, résultant notamment de la construction et de l'existence du projet. Il détaille également les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes et les effets attendus de ces mesures. Les modalités de suivi des mesures proposées sont aussi incluses. Les méthodes de prévision ou les éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement sont décrits au Chapitre 9.

Le préambule mentionne l'application de la démarche de développement durable, qui consiste à rechercher l'évitement des enjeux lors de la définition du projet, et, si cela n'est pas possible, à réduire l'incidence des aménagements sur les milieux traversés. La doctrine nationale « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC), adoptée en mai 2012, a été prise en compte.

-Chapitre 1 : Analyse des effets temporaires ou permanents du projet sur l'environnement et

mesures associées Ce chapitre analyse les impacts notables du projet et les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs.

- Impacts sur le Sol et le Sous-sol : L'impact résiduel est négligeable.
 - Gestion des Déchets : Un Schéma d'Organisation du Suivi de l'Élimination des Déchets (SOSED) sera exigé.
 - Impacts sur la Topographie : L'impact est qualifié de Négligeable et Permanent, et aucune mesure n'est prévue.
 - Impacts sur la Ressource en Eau : L'impact résiduel sur les eaux souterraines est faible.
 - Impacts des Risques Majeurs : L'impact résiduel est nul.
 - Impacts sur le Milieu Naturel : Après application des mesures, les impacts résiduels sur la flore, la faune et les habitats sont globalement faibles à négligeables. Pour les 4 bâtiments à déconstruire et les 5 arbres à cavités à abattre, une dérogation pour l'atteinte d'espèces protégées pourrait être nécessaire. Un suivi de chantier par un écologue est prévu, avec un passage avant travaux, un passage par mois pendant les travaux, et un passage à la fin des travaux.
 - Impacts sur le Paysage : L'impact du projet sur le paysage en phase exploitation est qualifié de Positif et Permanent, principalement grâce à l'aménagement paysager incluant la conservation et la plantation de nouveaux arbres. Pour la T1, 501 arbres seront présents après aménagement contre 386 actuellement (71 abattus), augmentant la surface de canopée. Pour la T2, le bilan est également positif avec une augmentation du nombre d'arbres et de la surface de canopée.
 - Impacts sur le Patrimoine : L'impact résiduel sera négligeable, voire nul.
 - Impacts sur le Cadre de Vie : L'impact résiduel est négligeable. Le projet n'impacte aucune parcelle agricole.
 - Impacts sur l'Occupation des Sols : Le projet offre une desserte en transport en commun de qualité, avec un impact Indirect, Permanent et Positif sur l'occupation des sols.
 - Impacts sur les Déplacements, Trafics et Conditions de Circulation : Le projet complète le maillage du territoire. L'impact sur les transports en commun est Direct, Permanent et Positif.
 - Impacts sur la Qualité de l'Air : Les Trambus électriques n'ont pas d'émissions à l'échappement. L'impact est qualifié de Positif, et aucune mesure n'est prévue.
 - Impacts sur l'Environnement Sonore : Aucun dépassement réglementaire n'est observé dans l'ensemble des zones. Aucune mesure de protection acoustique n'est nécessaire.
- Chapitre 2 : Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique Le bilan carbone pour l'aménagement des espaces publics est de 19 683 Tonnes de CO₂. 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'exploitation du matériel spécifique au transport représente 1 409,97 tonnes de CO₂ supplémentaires par an.
- Chapitre 3 : Incidences négatives notables du projet qui résultent de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents ou de catastrophes. Les risques identifiés sont les inondations, le retrait-gonflement des argiles, les risques liés aux réseaux (gaz, électricité, etc.), et la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)... Des mesures sont prévues pour gérer ces risques, notamment la localisation précise des réseaux existants.
- Chapitre 4 : Évaluation des incidences sur les sites Natura Les incidences du projet sur le site Natura 2000 sont considérées comme non significatives.
- Chapitre 5 : Compatibilité du projet avec les documents de planification et réglementations locales Ce chapitre analyse la cohérence du projet avec divers documents :

SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027, SAGE Vilaine, PGRI Loire-Bretagne 2022-2027, PPRi du bassin de la Vilaine, SRADDET, PPA, PDU, PNSE, PRSE, Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2019-2030, PLUi de Rennes Métropole, PSMV de Rennes, Servitudes d'Utilité Publique (SUP) et réseaux.

-Chapitre 6 : Dispositif de suivi et coût des mesures en faveur de l'environnement Un dispositif de suivi est mis en place pour assurer l'efficacité des mesures. En phase travaux, un suivi de chantier par un écologue est prévu. Les coûts des mesures sont estimés. Une synthèse des mesures et leur calendrier de mise en œuvre est présentée.

-Chapitre 7 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus Les impacts cumulés sont globalement qualifiés de faibles à négligeables.

-Chapitre 8 : Analyse spécifique pour les infrastructures de transport L'étude acoustique a conclu qu'aucune mesure de protection contre les nuisances sonores n'est nécessaire en phase exploitation.

-Chapitre 9 : Méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact Ce chapitre décrit les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet.

-Chapitre 10 : Auteurs de l'étude d'impact Ce chapitre liste les noms, qualités et qualifications des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études qui y ont contribué, incluant le Maître d'ouvrage (Rennes Métropole), le Maître d'œuvre (groupement Ingérop-Artelia-SEGIC Ingénierie), et les bureaux d'études ayant réalisé les études spécifiques (Rainette pour l'écologie, Technisim Consultants pour l'air et la santé, Explain pour le socio-économie)

3.1.2 Analyse de l'étude d'impact

Sur la forme

L'étude d'impact est un document en deux tomes parties. Le document est structuré, illustré par des schémas et photos et argumenté.

Les documents de référence sont détaillés.

Le contexte territorial est présenté avec des références chiffrées à l'agglo.

Le projet est présenté avec un souci de pédagogie et de justification par rapport à la réglementation.

Commentaires

L'Étude environnementale est concrète et se réfère aux documents supra avec une volonté de précision et de respect des textes de référence et la méthode de présentation est pédagogique.

La CE souligne que le document de 1229 pages est impressionnant pour le public mais le guide de lecture et le RNT permettent d'avoir une synthèse du projet. Cependant la rédaction est très technique pour des habitants. Pendant l'enquête les contributeurs n'ont pas remis en cause le fond du projet mais voulaient des précisions sur le bénéfice dans leur vie quotidienne. Un plan aurait été utile avec des notes renvoyant aux pages concernées pour chaque tronçon, permettant aux habitants de trouver dans le document les parties concernant leur zone d'habitation.

Sur le fond

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

Le Résumé Non Technique (RNT) est une synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement, qui 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.

La présentation technique du projet présente les situation géographique, contexte et objectifs du projet.

L'état initial de l'environnement 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.

La partie impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact 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, 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.

Les annexes regroupent les documents justificatifs et les données détaillées :

- 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.

4. Analyse globale du dossier

4-1 Sur la forme

La présentation est très technique et aucun plan ne permet de visualiser le tracé et l'implantation des aménagements présentés dans le texte

Les avis des PPA sont joints (mais non accompagnés du mémoire en réponse)

4.2. Sur le fond

L'intérêt général du projet est justifié par les :

- Amélioration des temps de parcours entre les principaux pôles urbains et économiques (gains estimés entre 10 % et 25 %).
- Hausse anticipée de la fréquentation des transports en commun (près de +4 420 voyages/jour d'ici 2030).
- Effet de report modal depuis l'usage de la voiture vers les transports collectifs (+1 060 déplacements/jour).
- Valorisation des modes doux avec une offre accrue en pistes cyclables et stationnements vélos.
- Accessibilité renforcée, avec aménagements dédiés pour les PMR et publics fragiles.
- Desserte d'équipements structurants : établissements hospitaliers, campus universitaires, zones d'activités économiques, commerces, pôles culturels et équipements sportifs.
- Effets environnementaux positifs : réduction des émissions polluantes (-5,6 % en 2030), baisse du bruit et amélioration de la sécurité routière.

La rentabilité socio-économique du projet est confirmée. L'évaluation socio-économique réalisée établit une Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN-SE) positive de +29 M€, pour un investissement total de 124 M€HT, réparti entre les lignes T1 (71 M€) et T2 (52 M€). Le taux de rentabilité interne (TRI-SE) atteint 3,9 %, supérieur au taux d'actualisation utilisé (3,2 %).

L'évaluation environnementale conclut à des impacts limités ou maîtrisés, grâce à des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Les impacts sur la biodiversité, les zones humides, les paysages, le patrimoine et les émissions atmosphériques ont tous été pris en compte. Sur le plan réglementaire, le projet est soumis à enquête publique au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement, avec intégration de l'évaluation environnementale et de l'évaluation économique et sociale requises pour les grands projets d'infrastructure de transport (Code des transports).

L'étude conclut que ce projet, structurant à l'échelle métropolitaine, participe à une recomposition durable des mobilités, à la cohésion territoriale et à l'amélioration du cadre de vie. Il représente un jalon dans le développement du réseau STAR et la transition vers une métropole à faibles émissions.

4.3 Analyse des questions posées sur le projet par thèmes

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 et sur la version dématérialisée (1610 téléchargements).

Aucun avis défavorable au projet n'a été formulé, des commentaires positifs ont été apportés. Aucune contribution n'émane d'associations mais 8 émanent d'un collectif le CUC 35

4.3.1 Procédure

Question CE

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

Réponse de la Métropole :

Le projet de Trambus T1 et T2 a été soumis à une évaluation environnementale, 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.

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.

Commentaire CE

La présentation complète de la démarche figurant dans le MER pourra être reprise pour le public dans les éléments d'information. L'information qu'un bilan des échanges amiables sera réalisé courant 2026 pourra être ajoutée au calendrier.

4.3. 2 Dossier

RV2 et RR2 considèrent que la présentation des lignes dans le dossier n'est pas claire

Réponse de la Métropole :

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.

Commentaire CE

Dont acte

Question CE

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 ?

Réponse de la Métropole :

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.

Commentaire CE

Dont acte

4.3.3 Communication

Question CE

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.

Réponse de la Métropole :

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.

Commentaire CE

Ces éléments pourraient être ajoutés au calendrier présenté.

4.3.4 Tracé

St Grégoire : RS1 demande de 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. D6 demande une desserte de l'arrêt "Olympe de Gouges"

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 (D8). Le crochet de T1 par la rue du recteur Paul Henry et le détour du T2 autour de Cesson, sont de nature à plomber l'attractivité de ces lignes (D1)

Vezein le Coquet : D2, D3, D4, D13, RR3, RV2 regrettent que la ligne Trambus T2 ne desservent pas le centre de Vezein

Réponse de la Métropole :

Le Trambus est un bus à haut niveau de service. Il fonctionne sur une amplitude horaire et une fréquence de passage importantes. Compte tenu de son coût d'exploitation, il doit être positionné sur des secteurs à forte densité urbaine, sur les communes qui remplissent ce critère. La desserte de centres-villes de commune comme Vezein le Coquet et Cesson -Sévigné 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.

Commentaire CE

Il paraît cohérent de commencer la mise en place des lignes de Trambus pour desservir les secteurs dans les communes où se situent le plus d'usagers.

La présentation d'un bilan de fréquentation permettra de répondre aux inquiétudes des habitants et de prévoir l'évolution future.

4.3.6 Accès aux stations

L'accès au terminus de Vezin le Coquet depuis le bourg est jugé difficile par le public qui préconise une liaison par navette si possible électrique (D9, RR3), un nouveau pont ou une passerelle pour les piétons et cyclistes (D2, D10, D11, D13, D14, D15, D16, D17, RR3, RV3) et une sécurisation pour le passage la Marche d'Olivet (D2), la réalisation d'une halte ferroviaire au lieu-dit "Le Rouvray" (D17)

L'accès au terminus de St Grégoire est considéré comme saturé pour les voitures (D5)

Réponse de la Métropole :

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. Il n'est pas prévu de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement de la voie ferrée.

Commentaire CE

Le passage entre le centre de Vezin le Coquet et la route de Lorient est un sujet qui a mobilisé les habitants et qui mérite une étude des enjeux et des flux, complétée d'une concertation. La mise en place des feux tricolores devra être complétée par la sécurisation du passage pour les vélos.

4.3.6 Aménagement des stations

D2 demande des garages à vélos ou à trottinettes aux abords des arrêts qui permettraient de favoriser les mobilités douces

RR2 et D12 demandent 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.

Le nombre de places au parking du terminus de Vezin le Coquet est jugé insuffisant (RV1, RV3)

D5 remet en cause l'aménagement annoncé pour le terminus de St Grégoire

Réponse de la Métropole :

Il est bien prévu d'installer des stationnements fermés pour les cycles au niveau des parking relais.

Les accès aux stations retenus ne seront pas modifiés car ils prennent en compte les résultats des études en termes de contraintes.

Pour Vezin le nombre de places de stationnement automobiles du parking P+R sera adapté en fonction des besoins, avec une extension possible

Pour St Grégoire l'implantation définitive sera travaillée avec le centre commercial dans le cadre de son projet d'extension.

Commentaire CE

Une instance d'information/ concertation devra rapidement être mise en place pour rassurer les interlocuteurs. Les questions pourront être réétudiées lors d'un bilan du fonctionnement des lignes de Trambus

Pour Vezin Les aménagements de traversée pour les piétons seront à préciser

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

Réponse de la 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 ZANord, 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).

Commentaire CE

Cette question rejoint celle de la communication à mettre en place :

-La commune reprend les interrogations déjà émises dans son avis. Le propriétaire s'est exprimé pendant l'enquête et souhaite également être plus largement associé.

- La commune demande une étude opérationnelle.

Une concertation doit être mise en place sur la base du résultat des études déjà menées pour décider si des études complémentaires doivent être prévues pour pouvoir conclure. Un bilan après mise en service sera nécessaire pour vérifier les hypothèses.

4.3.7 Aménagements/voies cyclables

RR2 demande que le projet prévoit un tracé sécurisé pour les vélos

Réponse de la Métropole :

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.

Commentaire CE

Dont acte

4.3.8 Phase travaux

RR1, RR2, D12 demandent que la phase travaux soit préparée pour ne pas pénaliser les habitants

Réponse de la Métropole :

De manière générale, Rennes Métropole maintiendra les accès aux propriétés privées pendant les travaux.

Commentaire CE

Cette question rejoint celle de la communication à mettre en place

4.3.9 Mobilités sur la Métropole

Des demandes plus générales sont formulées mais qui ne portent pas sur le projet présenté à l'enquête : des haltes ferroviaires (RV3, RR3) notamment sur la ligne Rennes Brest au croisement avec la RD 288 pour accéder au TER, une prolongation des lignes de métro (D7), des lignes à faible émission (RS2)

Réponse de la Métropole :

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. Rennes Métropole a réalisé une étude d'opportunité qui 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.

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.

L'ensemble du réseau STAR de Rennes Métropole est engagé depuis 2018 dans la mise en œuvre de la décarbonation, avec la transition énergétique.

Commentaire CE

Ces observations concernent la politique de mobilité de la métropole mais ne remettent pas en cause le projet en objet.

4.3.9 Investissement

Questions de la commune de St Grégoire

La commune :

- 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

Réponse de la Métropole :

Concernant la pertinence du projet, il est rappelé que le dossier d'enquête présente 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.

Commentaire CE

Dont acte

5- Appréciations sur le projet

5.1 Prise en compte de la réglementation par le projet

5.1.1 Contexte réglementaire

Pour les projets mentionnés au 1° de l'article L. 121-17-1, une déclaration d'intention est publiée par le maître d'ouvrage avant le dépôt de la demande d'autorisation.

Les décisions de cas par cas imposant une étude d'impact valent déclaration d'intention. À l'issue de la décision, du préfet de la Région Bretagne de soumettre le projet à évaluation environnementale. Une déclaration d'intention précisant les modalités de la concertation préalable applicable au projet a été publiée par le maître d'ouvrage permettant l'exercice d'un droit d'initiative. Au terme des deux mois de publication, ce droit d'initiative n'a pas été exercé et les modalités prévues par le maître d'ouvrage ont pu être mises en œuvre.

5.1.2 Justification de la réalisation d'une étude d'impact

Conformément à l'article L/123-2 du Code de l'environnement, les projets de travaux, ouvrages ou aménagements publics ou privés nécessitant une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 doivent faire l'objet d'une enquête publique préalable à leur autorisation ou approbation. L'article L/122-1 stipule que les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, de par leur nature, dimension ou localisation, font l'objet d'une évaluation environnementale selon des critères et seuils réglementaires, et pour certains, après un examen au cas par cas.

En application de la nomenclature annexée à l'article R/122-2 du Code de l'environnement, qui définit les catégories de projets soumises à évaluation environnementale ou examen au cas par cas, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas au titre des rubriques 6 (Infrastructures routières) et 41 (Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs). L'examen au cas par cas s'applique à la construction de routes classées dans le domaine public routier non mentionnées précédemment, à la construction d'autres voies de plus de 3 km mobilisant des techniques de stabilisation des sols, et à la construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km. Le projet de Trambus T1 et T2, relevant de la construction de routes classées et potentiellement d'aménagements cyclables, est donc concerné par ces rubriques. Pour les aires de stationnement (rubrique 41), l'examen au cas par cas s'applique aux aires de stationnement publiques, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.

5.1.3 Autorité environnementale compétente pour le projet

Suite à une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement, le préfet de la Région Bretagne a décidé par arrêté de soumettre le projet à évaluation environnementale considérant qu'il était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement (La DREAL Bretagne a décidé en date du 19 mars 2024 que le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale).

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

5.1.4 Contenu réglementaire de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini par l'article R/122-5 du Code de l'environnement. Son contenu est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone, à l'importance et la nature des travaux, et à leurs incidences prévisibles.

L'étude d'impact répond à l'article R/122-5 car elle inclut :

- **Un résumé non technique** (Partie 2).
- **Une description du projet** (Partie 1 Chapitre 3.1 et Partie 3), comprenant sa localisation, ses caractéristiques physiques (y compris démolition et utilisation des terres), les caractéristiques de la phase opérationnelle (procédé, énergie, matériaux, ressources) et une estimation des résidus et émissions (pollution eau, air, sol, bruit, vibrations, déchets, etc.)
- **Une description de l'état initial de l'environnement** et de son évolution probable avec et sans projet (Partie 4).
- **Une description des facteurs susceptibles d'être affectés** par le projet, tels que la population, la santé humaine, la biodiversité, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage (Partie 4).
- **Une description des incidences notables** sur l'environnement (Partie 5 Chapitre 1 et Chapitre 7 pour les effets cumulés). Ces incidences peuvent résulter de la construction et de l'existence du projet, de l'utilisation des ressources naturelles, des émissions et nuisances (polluants, bruit, etc.), des risques pour la santé humaine, le patrimoine ou l'environnement, du cumul avec d'autres projets existants ou approuvés, des incidences sur le climat et la vulnérabilité au changement climatique, et des technologies utilisées.... La description porte

sur les effets directs et indirects, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs.

- **Une description des incidences négatives liées à la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents ou catastrophes majeures** (Partie 5 Chapitre 2), incluant les mesures pour éviter ou réduire ces incidences et la préparation aux urgences.

- **Une description des solutions de substitution raisonnables** examinées et les raisons du choix retenu (Partie 3 Chapitre 1).

- **Les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables** (Partie 5 Chapitre 1 et Chapitre 6 pour le suivi et le coût). La description des mesures doit inclure une estimation des dépenses et les effets attendus. Si la compensation est impossible, le maître d'ouvrage doit le justifier.

- Le cas échéant, les **modalités de suivi des mesures** d'évitement, réduction, compensation (Partie 5 Chapitre 6).

- **Une description des méthodes de prévision ou éléments probants** utilisés pour identifier et évaluer les incidences (Partie 5 Chapitre 9).

- Les **noms, qualités et qualifications des experts** ayant préparé l'étude (Partie 5 Chapitre 10).

- Mention si des éléments requis figurent dans d'autres études réglementaires (étude de maîtrise des risques, étude des dangers) : Le projet n'est pas concerné.

Pour les **infrastructures de transport**, l'étude d'impact comprend également :

- Une analyse des **conséquences prévisibles sur l'urbanisation**.

- Une analyse des **enjeux écologiques et risques liés aux aménagements fonciers**, notamment sur la consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers.

- Une analyse des **coûts collectifs des pollutions et nuisances** et des **avantages induits pour la collectivité**, incluant les résultats de l'analyse socio-économique si requise.

- Une évaluation des **consommations énergétiques** résultant de l'exploitation, notamment dues aux déplacements.

- Une description des **hypothèses de trafic**, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées.

- Les principaux aspects des **mesures de protection contre les nuisances sonores**. Ces analyses spécifiques figurent dans la Partie 5 Chapitre 8.

D'autres exigences réglementaires spécifiques s'appliquent selon la nature du projet (par exemple, installations classées, actions d'aménagement urbain, injections en nappe aquifère).

Le projet ne fait pas partie des opérations d'aménagement urbain mentionnées à l'article L.

300-1-1 du code de l'urbanisme et n'est donc pas concerné par les exigences d'étude de faisabilité sur les énergies renouvelables et d'optimisation de la densité des constructions.

Pour les projets soumis à étude d'incidences Natura 2000, l'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 (Partie 5 Chapitre 4).

En conclusion,

L'étude d'impact respecte le cadre réglementaire et prend en compte les sensibilités identifiées :

- Foncier Emprises limitées sur les parcelles privées

- Patrimoine l'ABF est consulté pour les abords de la rue L Guilloux et du parc St Cyr

- Milieu naturel : Les impacts résiduels ne sont pas significatifs. Les enjeux les plus forts portent sur 2 bâtiments à déconstruire et 5 arbres à cavité à abattre

- Paysage : Des aménagements paysagers sont prévus : augmentation du nombre d'arbres et de la superficie de Canopée
- Zones humides Les 2 zones humides ont été évitées
- Risque inondation Le projet est en partie en PPRi ; L'aménagement n'accentue pas le risque. Une modélisation hydraulique est prévue pour le confirmer
- Qualité de l'air : Amélioration prévue des émissions de polluants routiers
- Nuisances sonores : l'étude a montré que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés.

5.2 Prise en compte des documents supra

5.2.1 Contexte Administratif et Documents de Planification Territoriale et d'Urbanisme (Chapitre 6) :

- Le projet s'inscrit dans le cadre des documents de planification régionale (SRADDET Bretagne), territoriale (SCoT du Pays de Rennes) et intercommunale (PLUi de Rennes Métropole). Ces documents définissent les orientations pour l'aménagement, la mobilité, la lutte contre le changement climatique, la protection de l'environnement et la gestion urbaine.
- Le PLUi, document d'urbanisme opposable, comprend un plan de zonage (traversant diverses zones urbaines, naturelles Ne/N, et une zone agricole), un règlement, des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques et de quartier, ainsi que l'identification d'emplacements réservés et de servitudes d'utilité publique. De nombreux réseaux divers (assainissement, télécoms, électricité, etc.) sont présents.

La cohérence du projet avec divers documents est analysée :

- **SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027** : Le projet est compatible avec les orientations et dispositions du SDAGE, notamment celles concernant la prévention de la dégradation des milieux, la réduction de la pollution, et la gestion des eaux pluviales.
- **SAGE Vilaine** : Le projet se situe sur le territoire du SAGE Vilaine et est compatible avec ses orientations et dispositions, particulièrement celles liées à la préservation des zones humides et la gestion des inondations.
- **PGRI Loire-Bretagne 2022-2027** : Le projet est compatible avec les objectifs du PGRI concernant la gestion des risques d'inondation.
- **PPRi du bassin de la Vilaine** : Le projet se situe dans le périmètre d'application du PPRi et est compatible avec ses prescriptions pour les différentes zones (rouges, rouges tramées, bleues croisillons, bleues).
- **Documents de planification sur la qualité de l'air, l'environnement et la santé (SRADDET, PPA, PDU, PNSE, PRSE)** : Le projet est en cohérence avec ces documents, notamment en promouvant un transport électrique et en contribuant à la réduction des émissions.
- **Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2019-2030** : Le projet répond à l'objectif de renforcer l'offre de transports collectifs sur l'axe Est-Ouest, favoriser le report modal, et développer les déplacements doux et le stationnement vélos.
- **PLUi de Rennes Métropole** : Le projet traverse de nombreux zonages du PLUi et est compatible avec le plan de zonage et le règlement (y compris les plans thématiques et prescriptions particulières comme les emplacements réservés, servitudes de localisation,

espaces boisés classés, espaces d'intérêt paysager ou écologique). Il est également compatible avec le PADD et les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation), qui intègrent des objectifs liés aux mobilités, à l'environnement, et à l'urbanisation.

- **PSMV de Rennes** : Le projet n'a aucune emprise dans le périmètre du PSMV.
- **Servitudes d'Utilité Publique (SUP) et réseaux** : Le projet est compatible avec les différentes SUP rencontrées (patrimoine, ressources, équipements, risques, réseaux électriques, centres radioélectriques, aéronautiques). Le risque lié aux réseaux sera pris en compte durant le chantier.

5.2.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE

Néant

Conclusion sur la prise en compte des documents supra

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, prescriptions et le PSMV de Rennes. Les diverses servitudes sont également prises en compte. Aucune observation n'a été faite sur un manque à ce niveau. La CE considère que les documents supra sont bien pris en compte.

5.3- Analyse des enjeux Métropolitains

5.3.1 Les enjeux identifiés issus du diagnostic

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. Hiérarchiser 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.

Le projet s'inscrit dans le PDU et dans le cadre des documents de planification (cf 5.2)

5.3.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE

Environnement et Climat : Les objectifs de la Métropole ne sont pas remis en cause il est

même demandé de les poursuivre (RS2)

Mobilité Accessible à Tous et Hiérarchiser les Besoins : Les contributeurs de Vezin le Coquet considèrent que ces objectifs ne leur sont pas appliqués

Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 : RR3 rappelle les objectifs du PDU sans les remettre en cause

Le tracé des lignes a été étudié par les habitants (D03, D06, D08) qui souhaitent qu'il soit confirmé que les lignes existantes sont maintenues, que l'accès aux parking relais soit facilité (RS1) ou qui souhaitent de nouvelles lignes de Trambus (D03, RR3, D04, RV2)

5.3.3 L'appréciation de la CE

L'étude d'opportunité a montré la pertinence du système TRAMBUS comme solution la plus efficace, rapide et économique en prolongation des métros. Le choix du Trambus électrique répond aux objectifs environnementaux et climatiques. Le projet n'est pas remis en cause par le public au niveau des enjeux. Le projet des lignes T1 et T2 sur le territoire de Rennes Métropole dessert les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné sur lesquelles sont les lignes les plus fréquentées. Le projet est une première phase qui ne peut répondre aux demandes d'augmentation des services sur tout le territoire (cf point III 4.3.9)

Les tracés retenus visent à utiliser au maximum l'espace public existant pour limiter les emprises sur parcelles privées

En conclusion,

La CE considère que les enjeux métropolitains ont été identifiés, leur prise en compte détaillée et justifiée notamment la phase de réflexion avec les scénarios envisagés, dans le RNT et la présentation technique du projet.

5.4. Analyse de l'attente des objectifs visés par la mise en place des lignes T1 et T2

5.4.1 Les objectifs identifiés issus du diagnostic

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 ou 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.

5.4.2 Les avis des PPA et PPC, les observations du public et de la CE

Les contributeurs apprécient les objectifs visés qui ne sont pas remis en cause même si les habitants de Vezin le Coquet auraient aimé être desservis.

La sécurisation des voies cyclables doit rester un des objectifs des aménagements (RR2)

L'utilisation de la ligne de Trambus n'est pas mise en doute (RV3)

5.3.3 L'appréciation de la CE

L'utilité du projet et ses objectifs ne sont pas remis en cause par les habitants.

Le projet répond aux objectifs visés : 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.

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.

En conclusion,

La CE considère que le projet répond aux objectifs identifiés issus des enjeux détectés dans le diagnostic.

5.5 Analyse de l'impact du projet de mise en place des lignes T1 et T2

5.5.1 Impact du projet

L'étude d'impact décrit l'état initial de l'environnement dans la zone du projet (Partie 4), couvrant divers aspects tels que le climat, le sol et sous-sol, la ressource en eau (nappes souterraines, eaux superficielles, risques d'inondation), le milieu naturel (habitats, flore, faune, zones humides), le paysage, le patrimoine (y compris archéologique), les risques majeurs (naturels et technologiques), la qualité de l'air et l'environnement sonore. Des investigations de terrain (études écologiques, mesures de qualité de l'air et acoustiques, sondages pédologiques pour les zones humides) complètent les données bibliographiques. Bien que la zone soit majoritairement urbanisée, des sensibilités environnementales (zones humides potentielles, espèces protégées, pollution des sols à certains endroits, qualité de l'air et niveaux sonores existants) ont été identifiées.

La Partie 5 de l'étude détaille l'analyse des impacts du projet et les mesures associées. La démarche Éviter, Réduire, Compenser (ERC) a été appliquée dès la conception du projet. Les impacts sont évalués pour les phases de travaux et d'exploitation. Des mesures spécifiques sont proposées pour limiter les nuisances de chantier (gestion des déchets, des sols, communication aux riverains), protéger le milieu naturel (respect des calendriers de sensibilité, évitement de zones sensibles, installations d'abris alternatifs si nécessaire), gérer l'eau (infiltration, préservation de la nappe), et minimiser les impacts sur le paysage et le patrimoine.

Pour les impacts sur l'environnement sonore en phase d'exploitation, les modélisations prévoient des augmentations localisées mais aucun dépassement réglementaire, n'entraînant pas la prévision de mesures spécifiques dans ce domaine. En ce qui concerne la qualité de

l'air, le projet est présenté comme entraînant une diminution des émissions des principaux polluants routiers par rapport à une situation sans projet. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet est calculé. L'analyse des impacts cumulés avec d'autres projets "connus" dans le secteur est également réalisée, avec des impacts cumulés en phase travaux jugés "forts" pour la circulation et "faibles" pour le paysage/patrimoine, et en phase exploitation jugés "négligeables" pour la plupart des thématiques étudiées. Après l'application des mesures, les impacts résiduels du projet sur le milieu naturel sont estimés comme variant de "faibles" à "négligeables".

Le projet permet d'améliorer l'espace public en favorisant la perméabilité des sols et la végétalisation, contribuant ainsi à l'adaptation aux enjeux du changement climatique. Un bilan positif en termes de nombre d'arbres et de surface de canopée est notamment mis en avant, malgré l'abattage de certains arbres existants. L'analyse des impacts potentiels du projet, temporaires (phase travaux) et permanents (phase exploitation), a conduit à la définition de nombreuses mesures spécifiques d'évitement, de réduction et d'accompagnement. Parmi celles-ci, on trouve l'évitement de secteurs de zones humides identifiés, le respect de calendriers de sensibilité écologique, la protection de la faune (oiseaux, chiroptères) notamment lors d'abattages d'arbres ou démolitions, la gestion des eaux pluviales pour favoriser l'infiltration, la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) pour le patrimoine et de la DRAC pour l'archéologie.

Des mesures sont également prévues pour limiter les nuisances de chantier (circulation, poussières, bruit, déchets).

L'analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés dans le secteur montre des impacts temporaires jugés "forts" pour la circulation en phase travaux, mais des impacts généralement "négligeables" ou "positifs" en phase exploitation pour la plupart des thématiques, incluant le paysage, le patrimoine et le milieu humain.

Analyse des Impacts et Mesures (Séquence ERC) :

La démarche ERC a été appliquée dès la conception du projet. Les impacts sont évalués pour les phases de travaux (temporaires) et d'exploitation (permanents).

De nombreuses mesures spécifiques sont prévues :

- Pendant les travaux : Gestion des déchets (tri, filières adaptées, SOPRE/SOSED), gestion des sols (réutilisation, études de pollution), gestion des eaux (assainissement provisoire, protection des zones sensibles, gestion des produits polluants, plan d'urgence), limitation des nuisances (poussières, boues, bruit), respect des calendriers de sensibilité pour la faune (oiseaux, chauves-souris), limitation de l'emprise et des horaires de travaux, protocole pour les arbres à cavités et bâtiments (prospection, potentielle demande de dérogation pour espèces protégées), gestion des espèces végétales invasives, coordination des chantiers (OPC), communication aux riverains (médiauteurs, information).
- En phase exploitation : Gestion des eaux pluviales (collecte, infiltration maximisée), plantations (arbres, alignements, essences indigènes/locales), installation de nichoirs et gîtes artificiels.

Impacts Résiduels et Cumulés :

Après application des mesures, les impacts résiduels sur la plupart des thématiques (milieu naturel, sols, eau, risques technologiques, patrimoine, occupation des sols) sont jugés faibles à négligeables.

Concernant l'environnement sonore en exploitation, les modélisations ne prévoient pas de dépassement réglementaire significatif et donc pas de mesures spécifiques.

La qualité de l'air en exploitation est attendue en amélioration pour les principaux polluants routiers par rapport à une situation sans projet.

L'analyse des impacts cumulés avec d'autres projets connus est réalisée. Ces impacts sont jugés forts en phase travaux pour la circulation, mais faibles pour la sécurité des usagers et le paysage/patrimoine. En phase exploitation, les impacts cumulés sont généralement qualifiés de négligeables.

5.5.2 Points de vigilance

Les objectifs visés ne sont pas remis en cause mais des points de vigilance sont soulevés à la lecture du dossier :

1. Impacts importants sur la circulation et les déplacements pendant la phase de travaux :

- Les travaux du Trambus généreront des flux supplémentaires de poids-lourds et d'engins de chantier.
- L'analyse des effets cumulés avec d'autres chantiers connus dans le secteur est qualifiée de "Forts" pour les déplacements et le trafic en phase travaux. Bien que des mesures de coordination soient prévues pour anticiper les chevauchements et phaser les travaux, et qu'un plan de circulation du chantier soit défini pour garantir la sécurité, cette phase représentera une contrainte significative pour la circulation générale.
- Les stationnements présents directement le long du projet ne seront pour l'essentiel plus disponibles pendant la phase travaux, avant la mise en place définitive des zones concernées.

2. Impacts sur le milieu naturel avant mesures :

- L'état initial de l'environnement identifie une sensibilité du milieu naturel, en particulier pour la faune (oiseaux et chiroptères), localement qualifiée de Forte à Très forte.
- Les impacts bruts (avant application des mesures) sont évalués comme "Faible" à "Moyen" pour l'herpétofaune et l'entomofaune, et comme pouvant aller jusqu'à "Moyen" pour les oiseaux et mammifères (hors chiroptères).
- Certains éléments à déconstruire (4 bâtiments) ou abattre (5 arbres à cavités) sont susceptibles d'abriter des espèces protégées. L'étude note qu'en fonction des prospections, un dossier de demande de dérogation pour la destruction ou l'altération de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées *pourrait être nécessaire*. Cela met en évidence un point de sensibilité écologique nécessitant des procédures spécifiques.

3. Impacts sur le paysage et le patrimoine

- La présence d'engins, de terrassements et d'installations de chantier peut entraîner des impacts temporaires sur le paysage pendant la phase de travaux

Certains détails d'aménagement paysager ne sont pas définis ou chiffrés :

- Pour la section T1 Boulevard Marbeuf, certaines propositions du paysagiste-conseil ne sont pas chiffrées et non représentées sur les plans.
- Pour la section T1 Parc administratif, le plan topographique manque de précisions pour évaluer précisément l'impact des talutages sur les systèmes racinaires des arbres.

- Risques liés aux sols potentiellement pollués :

Aucun enjeu de pollution n'est constaté sur le domaine public au stade actuel des études mais, il est noté que les remblais sous voirie peuvent se révéler non-inertes, voire relever de la catégorie des déchets non dangereux. Des études de pollution complémentaires seront réalisées pour valider les filières d'évacuation ou de réutilisation des matériaux excavés.

Des provisions sont nécessaires pour le risque de découverte de réseau inconnu ou amié. Il est noté que les concessionnaires rencontrent des difficultés à connaître l'ensemble de leurs réseaux actuels, et que la présence d'amié peut rendre les procédures de dépose longues.

4. Vérification nécessaire concernant les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en phase travaux :

Certaines activités ou substances utilisées pendant les travaux (liquides inflammables, production de béton, stockage de déchets, etc.) sont susceptibles d'être concernées par la nomenclature ICPE. Le maître d'ouvrage devra s'assurer que les entreprises travaux sollicitent les éventuelles autorisations ou déclarations requises. Ceci représente une procédure administrative et un point de vigilance spécifiques à la phase chantier.

5. Gestion de la présence de réseaux existants :

De nombreux réseaux (électriques, gaz, assainissement, eau potable, télécoms, chaleur) sont présents le long du tracé. Deux canalisations de gaz sont recoupées par la zone d'étude immédiate du T2. Bien que des actions soient prévues (réunions concessionnaires, investigations) et que l'impact résiduel soit jugé négligeable, la gestion et le déplacement ou la protection de ces réseaux constituent une contrainte technique.

6. Gestion de l'acquisition foncière des parcelles privées :

Bien que le projet soit majoritairement sur domaine public, des acquisitions de parcelles privées sont nécessaires. Des négociations amiables sont en cours, les documents mentionnent la possibilité de recourir à des procédures de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) localisées en cas de non-accord amiable et de besoin d'expropriation. Le calendrier des travaux de la T1 Boulevard Marbeuf a même été programmé plus tard (vers 2029) pour laisser le temps de gérer les acquisitions foncières restantes. Cela souligne un risque potentiel de contentieux et de retards.

7. Incertitudes résiduelles sur certaines études techniques et écologiques :

Certaines analyses nécessitent d'être complétées ou affinées dans les études détaillées comme le dimensionnement précis des ouvrages d'assainissement pour la T1, la clarification des incertitudes mécaniques sur les structures réservoirs pour les eaux pluviales sous le trafic lourd des Trambus, ou la confirmation botanique des zones humides initialement identifiées par critères pédologiques. La quantification exacte des émissions atmosphériques et sonores du chantier n'est pas chiffrée précisément au stade actuel des études.

8. Démarches complémentaires annoncées

La pose d'ombrières photovoltaïques pour le P+R de la Rigourdière fera l'objet d'études complémentaires par un prestataire extérieur, le projet actuel ne l'incluant pas.

La consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est prévue au stade du Permis d'Aménager, notamment pour la rue Louis Guilloux et les abords du parc de Saint-Cyr, où la volonté de percer un mur est soumise à son accord.

La consultation de la DRAC est nécessaire en raison de la sensibilité archéologique du site. Elle pourrait prescrire un diagnostic d'archéologie préventive.

5.5.2 Les avis et les observations du public, des communes et des PPA

La phase travaux inquiète les riverains (RR1, RR2)

L'impact des transports sur la qualité de l'air est une préoccupation (RS2)

5.5.3 L'appréciation de la CE

L'étude d'impact respecte le cadre réglementaire et prend en compte les sensibilités identifiées, elle conclut à des impacts limités ou maîtrisés, grâce à des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Les impacts sur la biodiversité, les zones humides, les paysages, le patrimoine et les émissions atmosphériques ont tous été pris en compte.

Des sensibilités environnementales ont été identifiées et hiérarchisées (de Nulle à Forte). Les thématiques avec une sensibilité Modérée ou Forte incluent les sols/sous-sols (pollution), la ressource en eau (nappes, cours d'eau, gestion pluviale), les risques majeurs (inondation, TMD), le milieu naturel (faune, en particulier oiseaux et chiroptères, localement forte à très forte sensibilité), le paysage, le patrimoine (archéologie, monuments historiques), les déplacements/trafics (Forte) et le cadre de vie (qualité de l'air, bruit).

Des points présentent des aspects qui ne sont pas encore totalement définis, qui présentent des incertitudes, ou qui nécessitent des études complémentaires ou des procédures spécifiques au stade actuel du projet. Ils représentent les principaux enjeux techniques, environnementaux, sociaux ou logistiques identifiés dans les documents, qui nécessitent une attention particulière et la mise en œuvre des mesures prévues pour minimiser leurs conséquences.

En conclusion,

L'étude conclut à des impacts résiduels généralement faibles à négligeables après mise en œuvre des mesures prévues. La CE considère que le projet avec les compléments apportés prend en compte les enjeux environnementaux

IV - Conclusion de la CE

Le dossier présente le projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 par Rennes Métropole système de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Les lignes traverseront les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné. La mise en service est prévue fin 2029 pour la ligne T1 et début 2028 pour la ligne T2. Le projet vise à offrir des fréquences de passage ambitieuses, un gain de temps de parcours, augmenter la fréquentation du réseau de transport en commun grâce au report modal, et améliorer le réseau cyclable le long de l'itinéraire.

Le projet Trambus T1 et T2, inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains 2019–2030 de Rennes Métropole, propose le déploiement de deux lignes de transport en commun à haut niveau de service, visant à renforcer la desserte Est-Ouest du territoire et à améliorer les conditions de déplacement pour les usagers.

À l'échéance 2030, le projet prévoit une fréquentation de l'ordre de 45 480 voyages par jour sur les lignes T1 et T2, accompagnée d'un report modal depuis la voiture estimé à environ 1 600 déplacements journaliers. Ce report induit une réduction des émissions polluantes, une

baisse de la circulation automobile sur certains axes, ainsi qu'une amélioration mesurée de la qualité de l'air.

Les aménagements associés incluent 35 kilomètres d'infrastructures cyclables réparties entre les deux lignes, un renforcement de la capacité de stationnement vélo et la création ou la consolidation de cinq parcs relais afin de faciliter l'intermodalité.

Les principaux bénéfices identifiés concernent les usagers, les impacts sur l'environnement, l'accessibilité et les gains de sécurité routière.

1 – Conclusions sur l'enquête

1.1 Bilan sur la procédure

Conformément au Code de l'environnement, ce projet fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet et nécessite une évaluation environnementale. La nécessité de cette étude a été confirmée par une décision de la DREAL Bretagne du 19 mars 2024.

La procédure a été détaillée, pièce 0, mais les visiteurs se posaient des questions sur la démarche. La présentation complète telle que figurant dans le MER pourra être reprise pour le public dans les éléments d'information.

1.2 Bilan de la participation du public

L'enquête s'est déroulée conformément aux arrêtés du 6 juin 2025 et du 29/7/25.

Le projet n'a suscité que 24 interventions (réelles ou sur le registre) et 43 questions alors que le registre dématérialisé a été largement consulté : 2 349 visiteurs uniques ont consulté le site web et 1610 téléchargements ont été réalisés (cf. rapport pièce ½).

Le dossier a fait l'objet d'une concertation préalable qui a contribué à permettre au public de poser des questions. Le dossier présenté, la synthèse du bilan de la concertation, la prise en compte des questions posées et les réponses apportées ont dû limiter les besoins de contribution après consultation du dossier

Le commissaire enquêteur considère donc 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 a été informé de l'enquête vu le nombre de consultations du registre.

1.3 Bilan des avis et contributions du public

Le public qui s'est présenté s'est montré intéressé par le projet, avait quelques questions et n'est pas défavorable à la réalisation (cf point I-4).

La plupart des questions figurent déjà dans le bilan de la concertation et les réponses sont dans le dossier d'enquête. Aucune contribution n'évoque ou ne remet en cause ces réponses.

Le commissaire enquêteur suppose que ce bilan de la concertation n'a pas été pris en compte par le public ; de plus certains plans et schémas qui se trouvent dans le bilan de la concertation font partie des documents réclamés.

Pendant l'enquête les contributeurs n'ont pas remis en cause le fond du projet mais voulaient des précisions sur le bénéfice dans leur vie quotidienne. Un plan aurait été utile avec des notes renvoyant aux pages concernées pour chaque tronçon, permettant aux habitants de trouver dans

le document les parties concernant leur zone d'habitation. Il sera présenté car suite aux remarques de RV2 et RR2, *Le maître d'ouvrage préparera pour chaque ligne des documents d'information avec présentation des tracés et des aménagements prévus par section.*

La CE souligne que le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre précisément à chaque question.

1.4 Bilan des attentes du public

De nombreuses questions du public mettent en évidence des demandes de communication ou de concertation notamment pour le terminus de St Grégoire ou la liaison du centre de Vezin le Coquet avec le Trambus T2.

Le maître d'ouvrage s'est engagé dans son MER à programmer des phases de concertation (cf point I-1) *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 (ville de Rennes), ainsi que les mairies (communes concernées) seront des relais essentiels de communication et d'échange.*

Le maître d'ouvrage indique *Ces documents seront mis à disposition du public à travers les outils de communication habituels.* Les outils de communication habituels ne suffisent peut-être pas.

La planification a été préparée, elle est cependant à affiner notamment pour inclure les phases de concertation et communication. L'information qu'un bilan des échanges amiables sera réalisé courant 2026 pourra être ajoutée au calendrier.

Des éléments de calendrier et des outils d'informations sont attendus pour permettre au public de s'informer et de participer.

RM devra donc veiller à mettre en place une information régulière avec un calendrier et un outil d'échange réciproque avec les acteurs concernés par le tracé des lignes T1 et T2

2 – Conclusions sur la justification du projet

Une concertation citoyenne a été menée, montrant un intérêt et une adhésion des habitants pour le projet. La Ville de Rennes a d'ailleurs émis un avis favorable sur celui-ci.

Le projet s'inscrit dans la politique de mobilités décarbonées et répond aux enjeux du territoire de Rennes Métropole en matière d'environnement et de climat (objectif -40% GES d'ici 2030), de mobilité accessible, de hiérarchisation des besoins et d'adaptation aux territoires. Il est un élément clé du Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019-2030 de Rennes Métropole.

Les documents décrivent le projet de réalisation des lignes de Trambus, comme une initiative structurante visant à renforcer le réseau de transport en commun STAR en complément du métro a et b. Le choix du système de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est présenté comme la solution la plus efficace, rapide et économique pour desservir les zones concernées, par rapport à des options comme l'extension du métro ou un tramway.

Du point de vue des bénéfices attendus, les documents soulignent des gains de temps de parcours notables, une amélioration de l'attractivité et de la performance du service, ainsi qu'une augmentation des fréquences de passage des bus. Le projet vise à favoriser le report modal vers les transports en commun pour faire face à la congestion routière croissante. Il

prévoit également de renforcer les aménagements cyclables le long des itinéraires. Le projet est également perçu comme un moteur de développement économique et urbain, améliorant l'accessibilité aux pôles d'habitat, d'activités, d'équipements et d'emplois.

Les documents étudient la compatibilité du projet avec les principaux documents de planification territoriale et d'urbanisme en vigueur (SDAGE, SAGE, PGRI, PPRi, SRCE, PDU, SRADDET, SCoT, PLUi). Le projet est présenté comme étant compatible avec les documents de planification locaux et régionaux.

Le projet est compatible avec les orientations du SCOT du Pays de Rennes et du Plan de Déplacements Urbains, notamment en matière de structuration urbaine autour des transports en commun, de réduction de la part modale de la voiture et de hiérarchisation du réseau.

Le projet s'inscrit dans les orientations des documents de planification existants. Le projet répond aux orientations et objectifs de ces plans en matière d'aménagement, de transport, d'environnement et de risques.

3 – Conclusions sur l'analyse environnementale

La zone d'étude immédiate concerne les communes de Rennes, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné et Vezin-le-Coquet. L'étude couvre également une zone plus large de 500m et des zones "éloignées" selon les thématiques.

Les documents fournis décrivent un projet qui a fait l'objet d'une étude d'impact environnementale détaillée. Cette étude analyse l'état initial de l'environnement, évalue les impacts potentiels du projet (notamment sur les milieux physiques, naturels et humains), propose un ensemble de mesures d'évitement, de réduction et de compensation conformément à la réglementation, et évalue les impacts résiduels ainsi que les effets cumulés avec d'autres projets. L'étude d'impact a bien été valorisée dans les mesures pour la protection de l'environnement, l'information du public (consultable lors de l'enquête publique), et l'aide à la décision

L'évaluation environnementale a relevé des impacts résiduels faibles à négligeables sur les milieux naturels, en l'absence d'incidences significatives sur les zones humides ou les risques d'inondation. La végétalisation prévue entraîne une augmentation nette du nombre d'arbres et de la surface de canopée, contribuant à la qualité paysagère et au confort d'attente en station. Le processus d'étude d'impact a permis d'identifier les sensibilités environnementales et de proposer un ensemble de mesures visant à minimiser les impacts, qui sont majoritairement jugés faibles à négligeables après leur application.

4 – Conclusions sur l'atteinte des objectifs

Le projet de Trambus T1 et T2 est présenté comme étant conçu pour atteindre ses objectifs et compatible avec les documents de planification supérieurs. L'étude d'impact et les autres pièces du dossier de déclaration de projet détaillent les manières dont le projet vise à remplir ces objectifs et minimiser les impacts négatifs.

-Objectifs opérationnels du service :

◦ Fréquence de passage : Le projet vise une fréquence de 6 minutes (voire 4 min à terme) en heures de pointe pour T1 et 7 minutes pour T2, offrant un niveau de service élevé.

L'amplitude horaire s'adaptera à celle du métro.

- Gain de temps de parcours : L'amélioration nette du temps de parcours, particulièrement aux heures de pointe, est un objectif clé, rendu possible par les couloirs dédiés et les carrefours à feux avec priorité Trambus.

- Fréquentation : Le projet prévoit une augmentation de 4 420 voyages/jour à l'horizon 2030, contribuant à l'attractivité du réseau Star.

-Objectifs d'aménagement et d'insertion :

- Réseau cyclable : Le projet inclut le renforcement et l'amélioration des aménagements cyclables le long de l'itinéraire, contribuant à la continuité du Réseau Express Vélo (REV).

- Perméabilité des sols et végétalisation : Rennes Métropole s'engage à améliorer le pourcentage de surfaces perméables sur le périmètre du projet (objectif de 30%). Les études montrent que cet objectif est atteint globalement pour les deux lignes (12% de désimperméabilisation pour T1, 14% pour T2, atteignant l'objectif de 30% de surface perméable). Le projet prévoit également des aménagements paysagers qualitatifs.

- Dessertes des pôles majeurs : Le projet contribue au développement économique et urbain en améliorant l'accessibilité à des pôles d'habitat, d'activités, d'équipements, universitaires et hospitaliers.

- Accompagnement du développement urbain : Le projet s'insère dans des secteurs fortement urbanisés et des sites de développement identifiés, visant à accompagner la desserte de ces secteurs *sans entraîner une urbanisation supplémentaire* ou l'augmenter, s'inscrivant dans la logique "Ville archipel" du SCoT.

-Objectifs environnementaux et de développement durable :

Le projet s'inscrit dans la politique de Rennes Métropole de mobilités décarbonées. Le matériel roulant 100% électrique, avec zéro émission directe de gaz à effet de serre, est une réponse au besoin de performance.

L'étude de qualité de l'air indique que le projet induit une diminution des émissions des principaux polluants routiers par rapport à la situation "Fil de l'Eau".

Le projet est conçu pour prendre en compte le risque d'inondation et ne pas l'aggraver. Les risques liés au transport de matières dangereuses par route pourraient diminuer grâce au report modal.

L'analyse des documents permet donc de conclure que le projet Trambus T1 et T2 est une réponse aux enjeux de mobilité durable et de développement urbain de Rennes Métropole, de plus la rentabilité socio-économique du projet est confirmée. Bien que sa réalisation implique des impacts temporaires, notamment durant la phase de chantier, l'étude d'impact et les mesures prévues, basées sur la démarche ERC, démontrent une volonté de minimiser les nuisances et de préserver l'environnement. Le projet est présenté comme compatible avec le cadre réglementaire et les objectifs d'aménagement du territoire, avec des impacts résiduels considérés comme limités et des bénéfices attendus importants pour le réseau de transport, le cadre de vie et le développement métropolitain.

Il répond notamment aux objectifs du PDU de renforcer l'axe Est-Ouest en transport collectif performant.

Certains aspects nécessitent encore des études détaillées et des finalisations techniques : dimensionnement précis de l'assainissement, vérification de la perméabilité des sols,

clarification des incertitudes mécaniques pour les structures réservoirs, études géotechniques ponctuelles, achèvement des inventaires écologiques et procédures de dérogation si nécessaire, gestion fine des réseaux et du foncier.

Cependant, ces "manques" ne se situent pas au niveau des objectifs du projet tels qu'ils sont définis et présentés dans ces documents pour la déclaration de projet.

Certains contributeurs ont émis des doutes sur des choix d'aménagements ou de tracé (cf. point III.4.3) La présentation d'un bilan de fréquentation permettra de répondre aux inquiétudes des habitants et de prévoir l'évolution future notamment pour le terminus de St Grégoire.

Le passage entre le centre de Vezin le Coquet et la route de Lorient est un sujet qui a mobilisé les habitants et qui mérite une étude des enjeux et des flux. Les aménagements de traversée pour les piétons seront à préciser notamment sur le pont et au terminus.

Une instance d'information/ concertation devra rapidement être mise en place pour rassurer les interlocuteurs. Les questions pourront être réétudiées lors d'un bilan du fonctionnement des lignes de Trambus

Les documents mettent en évidence que ce projet de transport est justifié par des enjeux de mobilité durable et de développement urbain.

V- Avis

Au terme de l'enquête relative au projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole dont l'enquête publique est prescrite par arrêtés communautaires du 6 juin 2025 et 29 juillet 2025.

Après avoir :

- pris connaissance du dossier mis à la disposition du public, des avis des PPA et des délibérations communautaires ;
- entendu les représentants du porteur de projet
- échangé avec les responsables du projet pour des précisions sur le dossier ;
- été sur le site de projet pour visualiser le périmètre
- tenu 8 permanences en présentiel ;
- enregistré 43 observations dont 19 sur le registre papier et 24 sur le registre dématérialisé ;
- envoyé, au maître d'ouvrage, le procès-verbal de synthèse (PVS) exprimant ses propres questions induites par l'étude du dossier et les remarques enregistrées durant l'enquête
- étudié les précisions apportées dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage
- formulé une appréciation détaillée sur les différents thèmes du projet dans les Conclusions ;
- répondu à chaque observation recueillie durant l'enquête.

Considérant le déroulement de l'enquête :

La CE souligne le souci de Rennes Métropole de préparer le projet dans la concertation qui a permis de répondre en amont aux questions et inquiétudes du public.

La CE considère que les conditions d'information du public (affiches, site Internet et dossier d'enquête), précédées d'une large concertation, et qui ont permis une large consultation du dossier dématérialisé, peuvent être jugées satisfaisantes.

La CE estime que le déroulement des permanences (période, durée, dates, nombre, lieux) ont permis à la population de compléter sa connaissance du dossier et de s'exprimer.

Sur la base des conclusions thématiques qui ont été développées et argumentées dans le présent document puis synthétisées

Compte tenu des réponses précises et détaillées, apportées aux questions de la CE, qui ont été validés dans le Mémoire En Réponse, et des engagements pris par le maître d'ouvrage pour apporter corrections et compléments en termes de présentation du dossier et de communication sur les étapes suivantes du projet.

La commissaire enquêteur émet un

Avis favorable

au projet de réalisation des lignes de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole
avec 2 recommandations

Recommandation N°1 : Le maître d'ouvrage pourrait s'engager à réaliser un bilan du fonctionnement de chaque ligne de Trambus, à l'issue d'une période de fonctionnement à définir. Il permettrait de disposer de données permettant de répondre aux inquiétudes des habitants et de prévoir l'évolution ou les aménagements complémentaires à prévoir ;

Recommandation N°2 : Une instance d'information/ concertation pourrait être mise en place qui veillerait à diffuser une information régulière avec un calendrier et dotée d'un outil d'échange réciproque avec les acteurs concernés par le tracé des lignes T1 et T2. Cette instance pourrait diffuser et soumettre au public les bilans de fonctionnement de la recommandation N°1.

Fait à Dinard le 9 septembre 2025
La Commissaire enquêteur



Marie-Isabelle Pérais

Ce rapport a été remis le 9 septembre 2025 au service concerné de Rennes Métropole, lors d'une réunion fixée à l'Hôtel de Rennes Métropole.

Annexe 1 :

Tableau des réponses aux contributions

GLOSSAIRE

AE : AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
CDNPS : COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA NATURE DES PAYSAGES ET DES SITES
CDPENAF : COMMISSION DEPARTEMENTALE DE PRESERVATIONS DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS
DDTM : DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
DOO : DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS
EIE : ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
ENR : ENERGIES RENOUVELABLES
EPCI : ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNALE
MRAE : MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
OAP : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET D'ORIENTATION
PADD : PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE
PLU : PLAN LOCAL DE L'URBANISME
PLUI : PLAN LOCAL DE L'URBANISME INTERCOMMUNAL
POA : PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS
PPA ; PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES
SAGE : SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX
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
TVB : TRAME VERTE ET BLEUE
ZAE : ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES