

## Conseil métropolitain du 17 novembre 2022

### Délibération

PISU/DMT/SRT/MP

Rapporteur : M. Theurier

**N° 77** – Transports collectifs – Étude de faisabilité de lignes TRAMBUS – Information du Conseil Métropolitain

Vu la délibération n° C 19.001 du 31 janvier 2019 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019-2030 ;

Vu la délibération n° C 19.145 du 14 novembre 2019 portant information sur les conclusions de l'étude d'opportunité d'extensions de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

### EXPOSÉ

Le Conseil de Rennes Métropole du 31 janvier 2019 a arrêté le projet de PDU 2019-2030 de la métropole rennaise.

Pour répondre aux quatre grands enjeux du territoire en matière d'organisation des mobilités et des transports (enjeu environnemental et climatique, enjeu d'accessibilité, enjeu de hiérarchisation, enjeu de territorialisation), le projet arrêté présente 26 actions dont l'action 20 "Mener les études d'opportunité d'extensions de TCSP des lignes a et b de métro (sans présager à ce stade du mode de transport qui serait retenu, ni du planning de réalisation)"

L'étude d'opportunité réalisée en 2019 concluait au Conseil métropolitain du 14 novembre 2019 sur la pertinence du déploiement du système TRAMBUS sur 3 quadrants de la métropole, sur la nécessité d'étudier l'opportunité de réaliser une ligne sur le Quadrant Nord en direction de la commune de Saint-Grégoire, et d'approfondir la faisabilité et les tracés de ces lignes par une étude de faisabilité.

L'étude de faisabilité a été menée entre novembre 2020 et juillet 2022. Elle conclut sur la pertinence de réaliser à horizon 2030 4 lignes TRAMBUS nommées à ce stade T1 à T4 avec des parkings relais P+R associés. Cette étude s'est appuyée sur les données du PLUI à l'horizon 2035 pour déterminer les potentiels de fréquentation des lignes Trambus.

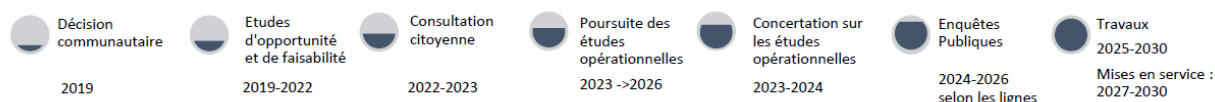
À l'issue de l'étude de faisabilité, le réseau de lignes Trambus pourrait être composé de :

- 4 lignes T1, T2, T3 et T4 représentant 55 km,
- une centaine de stations,
- 30 à 60 % des linéaires de voies aménagées (selon les lignes) et réservées aux Trambus afin de gagner en temps de parcours et en régularité,
- 80 km d'aménagements cyclables accompagnant les lignes Trambus,
- Un TRAMBUS toutes les 6 minutes en moyenne en heure de pointe selon les lignes,
- Un matériel roulant 100 % électrique, 0 émission de Gaz à Effet de Serre (GES).

Il permettra de desservir environ 200 000 habitants et 135 000 emplois à horizon 2035 et d'enregistrer environ 90 000 voyages/jour, soit entre 30 et 64 % de voyage supplémentaires selon les lignes avec des gains de temps importants sur les tracés.

Les lignes seront réalisées entre 2025 et 2030 avec des mises en service échelonnées entre 2027 et 2030. Le coût d'investissement global (aménagement et acquisition de bus) est estimé à environ 200 M€HT.

Les grandes étapes de réalisation du réseau des lignes de Trambus sont décrites ci-dessous :



#### ❖ Présentation sommaire des 4 lignes :

Les caractéristiques principales des lignes à cette étape des études de faisabilité sont précisées ci-dessous. Elles sont susceptibles d'évoluer au cours des prochaines étapes d'études et de concertation.

##### ➤ Ligne T1 (ex-ligne C4) – La Plesse – ZA Saint-Sulpice

L'actuelle ligne de bus Chronostar n°4 est aujourd'hui la ligne de bus la plus fréquentée de la métropole de Rennes avec 27 000 voyages/jour (chiffre décembre 2019 avant COVID), c'est donc tout naturellement que la conversion de cette ligne en TRAMBUS a été envisagée. L'objectif est de conforter l'offre de mobilité en cœur de ville. Avec les aménagements Trambus envisagés, l'offre serait augmentée tout en maintenant un cadencement régulier entre chaque passage.

Avec une fréquentation estimée à 34 000 voyages/jour en 2035, la ligne T1 serait la ligne de Trambus la plus fréquentée de la métropole de Rennes.

Le tracé proposé permet d'offrir une offre attractive aux quartiers denses de la ville éloignés du métro (Beauregard, Baud Chardonnet) et d'accompagner des évolutions urbaines sur Beaulieu. La ligne T1 viendrait compléter le réseau de transport structurant en jouant la complémentarité avec les 2 lignes de métro et la ligne trambus n° 2. À son terminus dans le secteur de la Plesse, un hub de mobilité serait envisagé avec les lignes T1 et T3 en passage et un parking relais (P+R) à créer. Son coût est estimé à environ 45 M€HT pour une fréquentation à 2035 estimée à 7,3 millions de voyages par an (soit + 30 % par rapport à aujourd'hui).

↳ Le grand + de la ligne :

- Une offre cadencée avec la ligne T2 sur le tronçon commun central le plus fréquenté (entre le mail Mitterrand et Tournebride) permettrait le passage d'un bus toutes les 3 à 4 minutes en heures de pointe et toutes les 8 minutes en heures creuses.

##### ➤ Ligne T2 – Axe Est-Ouest (Vezin le Coquet-Cesson Sévigné)

La ligne T2 traverserait le cœur de métropole d'est en ouest en reliant la ZI de Lorient au Mail Mitterrand, République, le quartier de Baud Chardonnet, Tournebride, le centre de Cesson Sévigné jusqu'au centre commercial Cesson Rigourdière.

Elle serait équipée d'un parc relais à chaque extrémité d'une jauge entre 80 et 200 places dans un premier temps permettant aux automobilistes de rejoindre le centre de ville piétonnier de Rennes sans perdre du temps à chercher une place de stationnement.

Avec un bus en passage toutes les 7 minutes à 8 minutes, elle viendrait renforcer l'offre de la T1 sur sa partie centrale la plus fréquentée. Son coût est estimé à environ 40 M€HT pour une fréquentation à 2035 estimée à 4,7 millions de voyages par an (soit + 51 % par rapport à aujourd'hui).

↳ Les + de la ligne :

- Un terminus Est au Centre commercial de Cesson Rigourdière avec la réalisation d'un parking relais P+R ;
- Un terminus Ouest à l'entrée de la ZI Ouest aux 3 Marches avec la réalisation d'un parking relais P+R aux 3 Marches avec des voies en site propre pour traverser la ZI dans les deux sens permettrait un accès en 15 minutes au Centre-Ville de Rennes. Cette section serait réalisée en coordination avec le projet État sur l'ouest rennais ;
- Sur sa partie Ouest, elle partagerait ses voies réservées avec les autres lignes STAR 54, 55 et 56 ainsi que les cars breizhgo, puis ces lignes poursuivraient leur itinéraire vers Le Rheu, Mordelles, Chavagne en empruntant des voies réservées bus et covoiturage actuellement à l'étude par les services de l'État. Et avec un P+R bus à créer à Pont d'Avoine, desservi par ces 3 lignes, ce sont toutes les communes du secteur qui bénéficieraient de solution de transport performante et alternative à la voiture solo.

➤ Ligne T3 - Saint-Grégoire - Chantepie

La ligne T3 reprendrait les itinéraires de la Chronostar 1 dans Chantepie et de la Chronostar 2 dans Saint-Grégoire en desservant la Gare de Rennes et République. Elle offrirait ainsi une liaison directe entre Chantepie et Saint-Grégoire et vers le centre-ville de Rennes. Cette ligne trambus renforcerait également l'offre en transport en commun structurante sur Rennes dans des quartiers en densification urbaine éloignés du métro (rue de Chateaugiron, ZA Nord). La fréquence de passage de bus pourrait être d'un passage toutes les 6 minutes en heure de pointe et de toutes les 10 minutes en heures creuses. Son coût est estimé à environ 58 M€HT pour une fréquentation à 2035 estimée à 5,6 millions de voyages par an (soit +37 % par rapport à aujourd'hui).

↳ Les + de la ligne :

- Les gains de temps envisagés seraient importants de 6 à 13 minutes suivant les trajets.
  - Entre le centre de Saint-Grégoire (la Forge) à République : 20 minutes de temps de parcours, soit un gain estimé de 8 minutes.
  - Entre le centre de Chantepie (Mairie) à République : 17 minutes de temps de parcours, soit un gain estimé de 11 minutes.
- La réalisation de parking relais serait aménagée aux deux extrémités de la ligne à proximité de voies à fort trafic automobile.

À noter que le tracé serait réalisé en première phase sur le boulevard de Verdun dans l'attente d'un réaménagement des quais de Lattre de Tassigny.

➤ Ligne T4 – Saint-Jacques-de-la-Lande – Bruz

Cette ligne permettrait de relier des équipements structurants de la métropole (l'aéroport, le Parc Expo, le campus Kerlann) au métro b et de proposer une liaison directe entre les communes de Bruz et Saint-Jacques-de-la-Lande. Son coût est d'environ 58 M€HT, pour une fréquentation à 2035 estimée à 2,3 millions de voyages/an (soit +57 % par rapport à aujourd'hui).

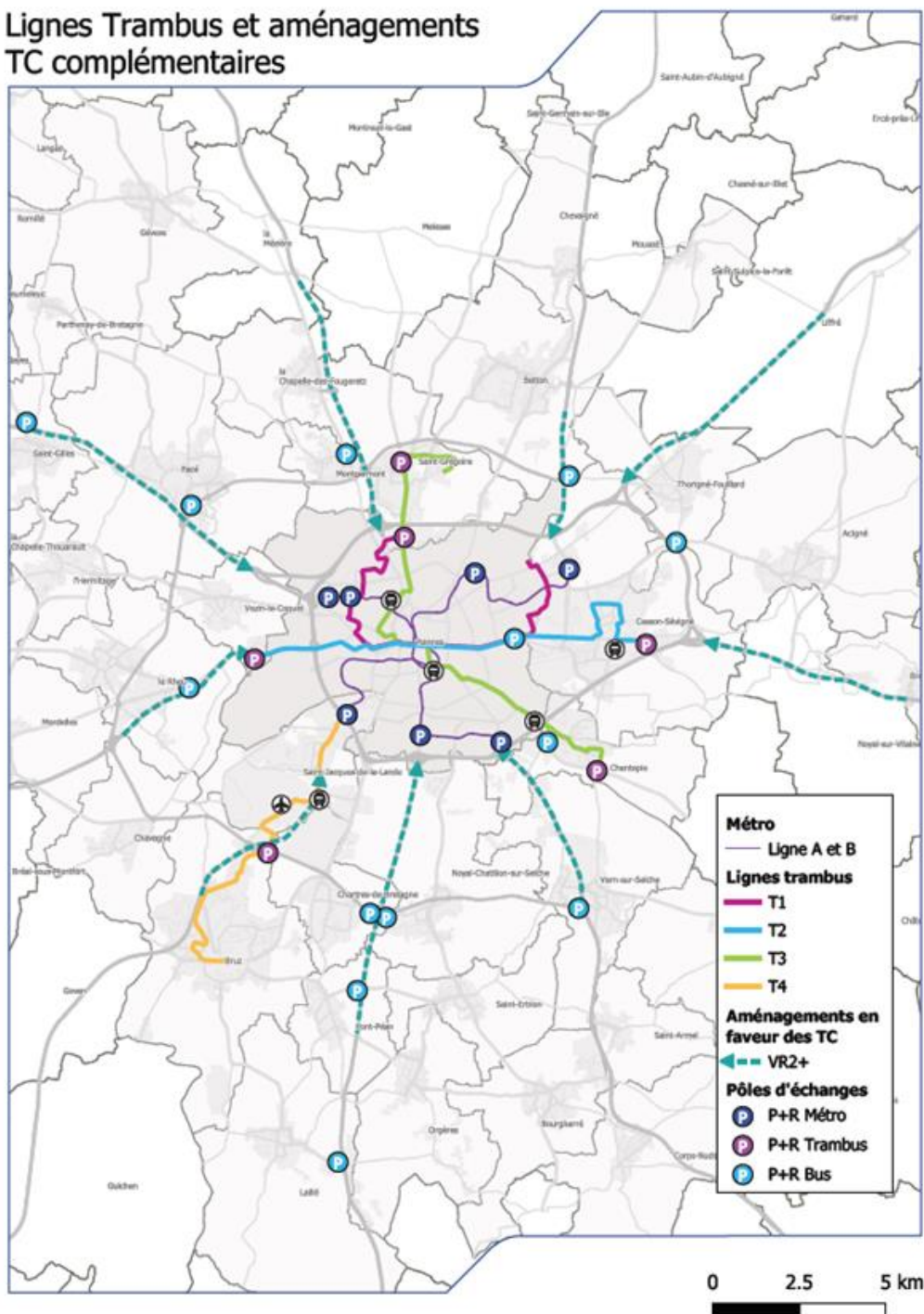
↳ Les + de la Ligne :

- Elle constituerait une nouvelle solution de transport périurbaine très efficace notamment par la transformation du boulevard Dodin en un boulevard urbain (une voie par sens affectée au Trambus).
- Une solution alternative à la voiture crédible jusqu'à Rennes par l'utilisation d'un parking relais P+R au croisement de deux voiries à fort trafic, la RD 34 et la RN177. L'aménagement prévoirait un accès direct au P+R depuis l'échangeur et un passage du Trambus à proximité toutes les 6 minutes en heure de pointe et toutes les 10 minutes en heures creuses.

Des variantes de tracé sur la commune de Bruz ont été conservées au stade de la faisabilité et seront à approfondir par les études opérationnelles à mener.

- Une ligne T5 entre Cesson Via Silva et Thorigné-Fouillard a été étudiée en faisabilité. Elle n'est pas retenue dans le programme horizon 2030 dans la mesure où les effets sur la fréquentation ne seraient pas à la hauteur des investissements à réaliser et ce dans l'attente du développement urbain (population et emploi) sur le tracé de la ligne. En effet, pour un coût de 36 M€HT, l'estimation de fréquentation à 2035 est estimée à 1,1 millions de voyages/an (soit + 242 % par rapport à aujourd'hui).

## Lignes Trambus et aménagements TC complémentaires



### ❖ Cohérence avec le SDAGT

Le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT) est un accord partenarial piloté par l'État, en lien avec la Région, le Département et la métropole de Rennes. Signé en 2021, il fixe notamment un programme d'études et de travaux sur le réseau routier structurant et les principes de cofinancement pour sa réalisation. Il comporte notamment des mesures en faveur de la maîtrise de la congestion sur la rocade (régulations d'accès, voies d'entrecroisement), et la création de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage (VR2+) sur les pénétrantes de Rennes. Ces voies réservées réalisées sur les pénétrantes à 2x2 voies complètent le réseau Trambus

par une amélioration des performances des lignes de bus métropolitaines qui les utiliseront.

\*\*\*

Après avis du Bureau, le Conseil sera invité à prendre acte de l'étude de faisabilité qui conclut à l'intérêt de réaliser 4 lignes de TRAMBUS.