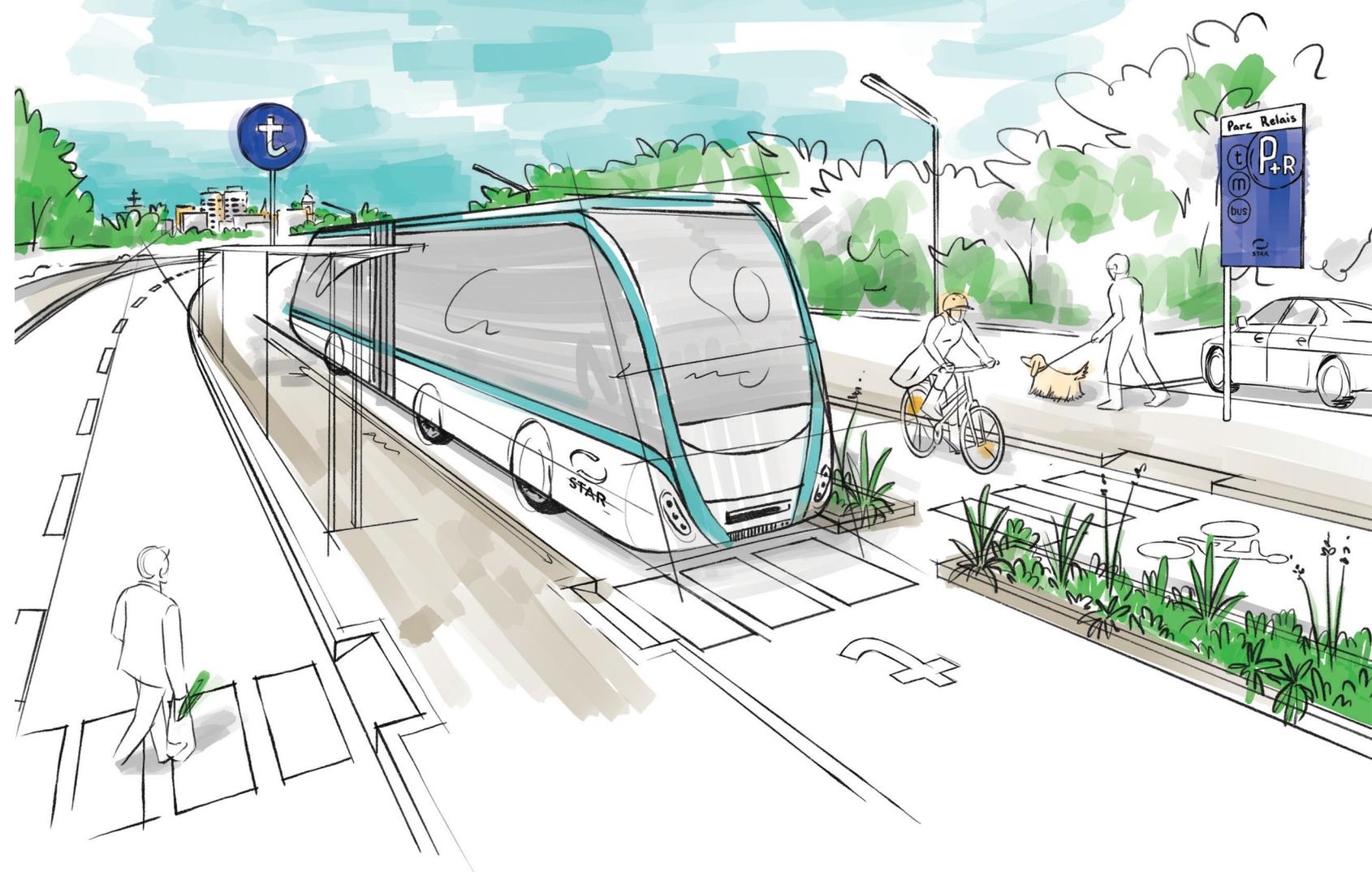
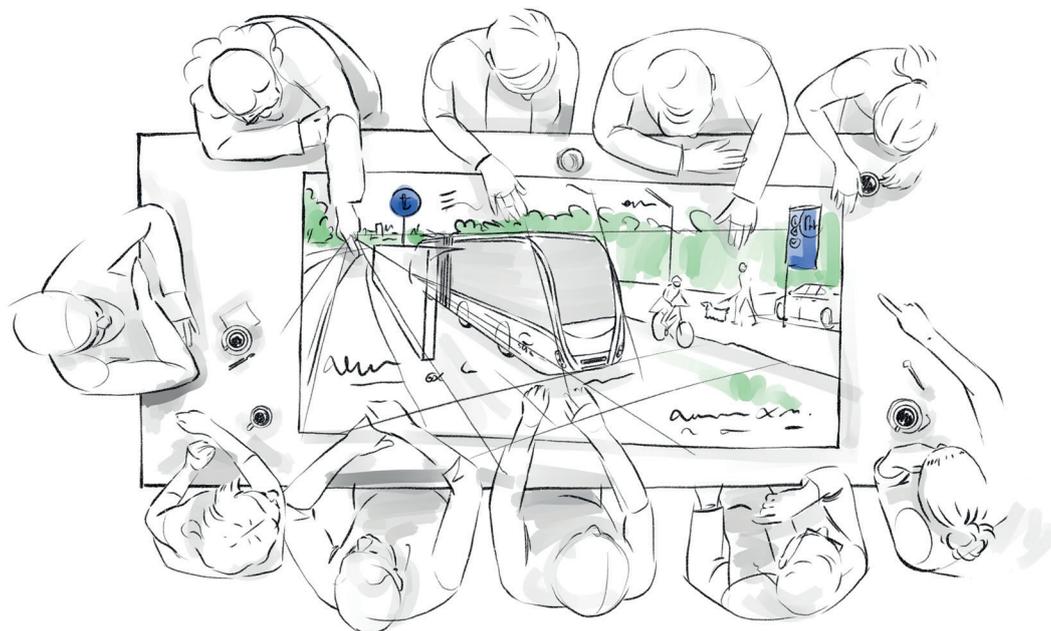


PROCHAINE STATION : TRAMBUS

Un nouveau mode de transport
pour Rennes et sa métropole



ET VOUS, LE TRAMBUS VOUS EN PENSEZ QUOI ?



Des ateliers pour échanger

Vous voulez apporter votre pierre au projet trambus ?

Travailler collectivement sur ses différents aspects ? Donner votre vision des choses sur la mobilité de la collectivité ?

9 ateliers rencontres sont organisés pour vous permettre de **découvrir le projet, dialoguer avec les élus et les chargés d'études** de Rennes Métropole.

Inscrivez-vous sur **fabriquecitoyenne.fr**, il y a forcément un atelier près de chez vous. C'est gratuit et ouvert à tous !



Calendrier des ateliers

Rennes

7 décembre à 18h
Roazhon Park
111 rue de Lorient
Accès porte 3

14 décembre
à 18h
Maison
de quartier
Villejean
2 rue de
Bourgogne

21 décembre à 18h
Maison
de quartier
Francisco Ferrer,
40 rue Montaigne

Cesson-

Sévigné

8 décembre
à 18h
Espace de Grippé,
route de la Valette

Bruz

15 décembre
à 18h
Salle
Hall Pagnol,
Place
Marcel Pagnol

Saint-

Jacques- de-la-Lande

12 décembre à 18h
Salle des lumières
Epi Condorcet
10 rue François
Mitterrand

Saint-

Grégoire

19 décembre
à 18h
Salle du Conseil
Hôtel de ville
rue Chateaubriand

Chantepie

13 décembre
à 18h
Maison pour tous,
86 Avenue
André Bonnin

Veizin-le-

Coquet

20 décembre
à 18h
Salle des fêtes
8 rue de Rennes



Transition écologique, accessibilité, qualité de service, le projet de trambus s'inscrit au cœur de notre ambition politique pour Rennes Métropole.

En faisant le choix d'investir pour créer quatre lignes de trambus à haut niveau de service, connectées à des parcs relais, au métro et aux grands axes de desserte pour offrir de multiples correspondances et favoriser l'intermodalité, avec un matériel roulant de qualité et confortable, Rennes Métropole va se doter d'un outil efficace pour faciliter les déplacements du quotidien.

En faisant le choix de desservir les zones qui accueillent le plus de population, avec plus de 200 000 habitants concernés, le trambus constitue un investissement clé dans la construction d'une métropole durable.

Allier mobilité, logement, emploi, services, accès simplifié au cœur de métropole, telle est l'ambition de ce projet. Les aménagements prévus amélioreront la qualité des espaces publics. En faisant une large place à la végétation et aux mobilités actives, ils contribueront à apaiser l'ambiance urbaine des secteurs traversés.

Pour concevoir ensemble ce nouvel outil, l'adapter à vos attentes et à vos besoins, vos avis nous sont précieux !

**NATHALIE APPÉRÉ,
MAIRE-PRÉSIDENTE DE RENNES MÉTROPOLE**

LE TRAMBUS : RÉPONDRE À



4 GRANDS ENJEUX

Notre territoire, la métropole de Rennes, fait face à 4 grands enjeux en matière d'organisation des transports et des mobilités

● **Enjeu n°1 : l'environnement et le climat.**

Objectif : - 40 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et diminution de la pollution, en cohérence avec le Plan climat air énergie territorial (PCAET) et le Plan de protection de l'atmosphère.

● **Enjeu n°2 : une mobilité accessible à tous**

Notre territoire s'est développé sur le modèle de la « ville-archipel », avec ses nombreuses communes et sa ceinture verte. Une préservation d'espaces naturels qui entraînent des besoins croissants de mobilité sur toute la métropole.

● **Enjeu n°3 : hiérarchiser les besoins**

C'est établir des priorités en fonction des spécificités des communes, des capacités d'investissement... afin de cibler les actions sur les problématiques prioritaires.

● **Enjeu n°4 : s'adapter aux territoires**

Il s'agit de développer un « mix » de solutions de transport, adaptés à chaque territoire – de Rennes, cœur de métropole aux communes les plus éloignées.

Pour répondre à ces 4 grands enjeux, Rennes Métropole a un Plan : le Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 (PDU). Ce Plan impose **une organisation entre tous les acteurs** du territoire et aide à **élaborer un projet global** en matière d'aménagement et de déplacements.

Étudier avant d'agir

Première étape, mener des **études d'opportunité** pour valider solidement les projets à mener.

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ n.f. ◇

Étude technique conduite en amont d'un projet, qui répond aux questions : **quoi ? Pourquoi ? Qui ? Et comment ?** Elle valide sa raison d'être, le contexte, sa pertinence, les gains attendus face aux moyens et aux coûts engagés.

Le Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 de Rennes Métropole prévoit de mener des études d'opportunité de transport collectif en **Site Propre** – une voie réservée où seuls les bus et parfois les vélos ou véhicules spéciaux sont autorisés à circuler. L'objectif du site propre est de **protéger les transports collectifs des aléas de la circulation** automobile et ainsi **garantir régularité et performance**.

→ Une étude de faisabilité menée entre novembre 2020 et juillet 2022 conclut qu'il est **pertinent de réaliser 4 lignes de TRAMBUS à horizon 2030 avec des parkings relais P+R associés**. Les parcs relais P+R sont des zones de stationnement situées près des stations trambus afin **d'encourager l'intermodalité** – entre la voiture et le trambus, notamment.

INTERMODALITÉ n.f. ◇

Fait d'utiliser **plusieurs modes de transport** au cours d'un même trajet (par ex : voiture/trambus, bus/méto, etc). Pour qu'elle reste fluide pour le voyageur, l'intermodalité entre les modes de transport est facilitée par des infrastructures adaptées : parkings pour laisser sa voiture, réseau de transport public performant...

Le parcs relais P+R sont **gratuits pour les personnes disposant d'un titre de transport STAR** et proposent des **places privilégiées pour les voitures avec plusieurs personnes à bord**.

UN TRAMBUS, OUI... MAIS OÙ ?



L'étude de faisabilité des lignes de trambus a pris en compte la desserte des endroits de la métropole qui vont connaître un renouvellement urbain ou économique important : plus d'habitants, plus d'entreprises... Cela signifie de nouveaux besoins de

déplacements, et donc une offre de transport en commun qui doit être renforcée voire repensée. Objectif : préserver la qualité de vie et la qualité de l'environnement grâce à des modes de transports propres, fiables et modernes.

Le trambus en bref

- 4 lignes : **t1**, **t2**, **t3** et **t4** pour un total de 55 km
- une **centaine de stations**
- **30 à 60% 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
- **1 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**

→ Pour qui ?

Le trambus permettrait de desservir environ **200 000 habitants et 135 000 emplois à horizon 2035** et de compter environ **90 000 voyages par jour**. Cela représente entre 30 et 64% de voyages en plus selon les lignes, et **des gains de temps importants** sur tous les tracés.

→ Combien ?

Le coût d'investissement global (aménagements et acquisition de bus) est estimé à **environ 200 millions € hors taxes**, soit bien moins que la ligne **B** du métro (1,34 milliard €)

→ Quand ?

Les lignes seraient réalisées entre 2025 et 2030 avec des mises en service échelonnées entre **2027 et 2030**. Le calendrier comprend plusieurs **grandes étapes**, qui prévoient **plusieurs temps de consultation et de concertation** avec les riverains et usagers. Le trambus est un service public, c'est l'affaire tous !

Une concertation sur les études opérationnelles sera réalisée sur chaque ligne. Les détails **des tracés, des plans et des impacts** seront proposés à la concertation à cette étape du projet.



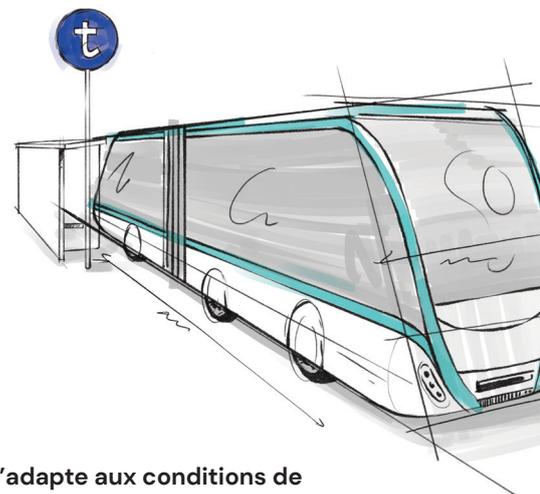
AVANT aménagement



APRÈS aménagement (projet)



LE TRAMBUS : BIEN + QU'UN BUS !



De plus en plus répandu pour desservir les métropoles, le trambus cumule tous les avantages du tramway à la souplesse du bus :

→ **Comme un tram**, il offre un haut niveau de service : passages fréquents, grande amplitude des horaires. Il permet la **montée et la descente par les 4 portes du véhicule**.

→ **Comme un bus**, il s'adapte aux conditions de circulation, mais est plus rapide, plus régulier, plus sûr. Il circule en majorité sur des **voies sécurisées et réservées**, avec une priorité aux carrefours.

Reconnaisable au premier coup d'œil

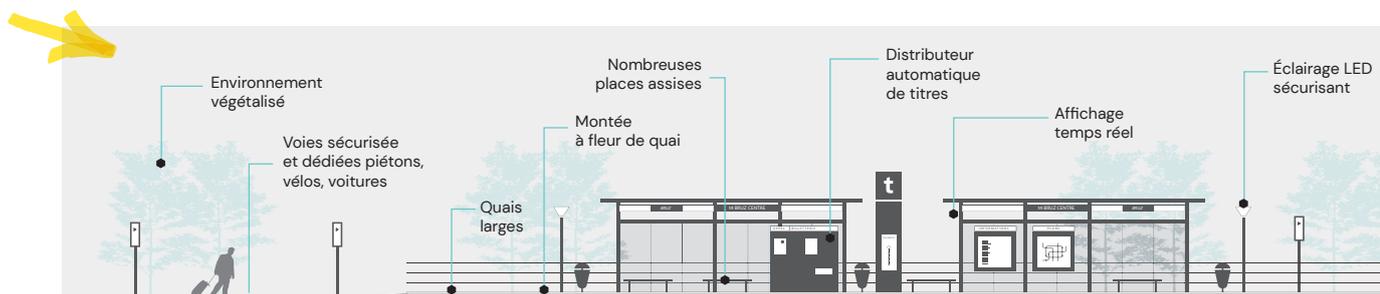
De conception moderne, le design et le confort du véhicule se rapproche fortement de celui d'un tram : ligne aérodynamique, 4 portes latérales, roues englobées dans la carrosserie... Reconnaisable du premier coup d'œil, sa seule vue identifie immédiatement **haut niveau de service, haute qualité de déplacement et hauts standards d'accueil**.

haut niveau de service

- Site propre entre 30 et 60% de l'itinéraire (selon les lignes)
- **Priorité aux feux** et dans les carrefours
- **Fréquence élevée entre 4 et 8 minutes** en période de pointe (selon les lignes)
- **Régularité** renforcée
- **Amplitude horaire** 05h25 à 00h35 en semaine
- **Véhicules propres (électrique)**
- **Information dynamique des voyageurs**

haute qualité de déplacement

- **Accessibilité PMR** (Personnes à Mobilité Réduite) complète : emplacements pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), accès quai à quai, rampe PMR
- **Agencement intérieur** favorisant la fluidité des déplacements
- **Information en temps réel**
- **Design ultra moderne** (éclairage, qualité des assises, large vitrage...)
- **Motorisation électrique** sans rejet de gaz à effet de serre



hauts standards d'accueil

- **Une centaine de stations confortables et connectées** réparties sur les 4 lignes (la configuration de chaque station sera étudiée au regard de la densité urbaine et du nombre attendu de voyageurs)
- **400 à 500 mètres** seulement entre chaque station, en moyenne
- **Nouveau design** des abris, des places assises, de la billettique...
- **100 % des quais accessibles** aux Personnes à Mobilité Réduite
- **Dimensions généreuses** des quais, bien larges
- **Éclairage LED** et aménagements spécifiques « trambus »
- **Information en temps réel** des voyageurs

PARTAGER HARMONIEUSEMENT L'ESPACE PUBLIC

“ une gestion adaptée pour favoriser la biodiversité ”

L'espace public n'est jamais mieux utilisé que lorsqu'il est partagé en bonne intelligence. L'aménagement des infrastructures de trambus est l'occasion d'intégrer des espaces dédiés aux circulations douces – piétons, vélos... avec une large place faite au végétal.

Pour chaque ligne, des aménagements et des équipements vélo sont étudiés.
Le + : les connexions avec le Réseau Express Vélo (REV), pour faciliter l'intermodalité vélo/trambus.
Objectif : 80 km d'aménagements cyclables.

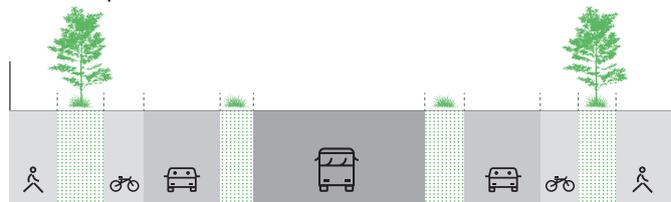


Parfois, la « largeur d'emprise disponible » (la surface disponible au sol) ne permet pas d'aménager une voie pour chaque mode de transport : trambus, vélo, voiture... On cherche alors la meilleure solution d'aménagement pour **favoriser la performance du trambus** : ponctualité, fréquence, régularité. Les autres modes de transports cohabitent à ses côtés, et suivent un ordre de priorité bien précis.

Plusieurs aménagements sont possibles

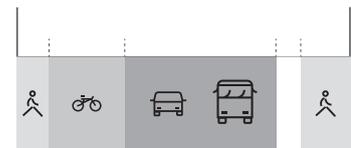
Une grande largeur est disponible (±30 m)

Plusieurs voies sont construites. Chaque voie a sa fonction, les modes de transport ne se croisent pas et circulent librement.



Une petite largeur est disponible (±14 m)

Une voie centrale est aménagée, priorité au trambus – puis aux vélos et aux voitures, trottoirs piétons et zones de rencontre.



De l'espace et du vert

Un espace public de qualité est un espace public qui se respecte – et qui respecte son environnement. Des places, squares, allées, mini-forêts... seront aménagés tout au long des tracés : des coulées végétales dans un environnement apaisé. Lorsque l'aménagement des tracés exigera qu'un arbre soit abattu, trois

seront replantés en compensation. La gestion des espaces verts et des eaux pluviales sera adaptée pour **favoriser le renouvellement de la biodiversité**. On évitera ainsi que les sols deviennent imperméables, pour permettre à l'eau de pénétrer en profondeur et lutter ainsi contre les îlots de chaleur.

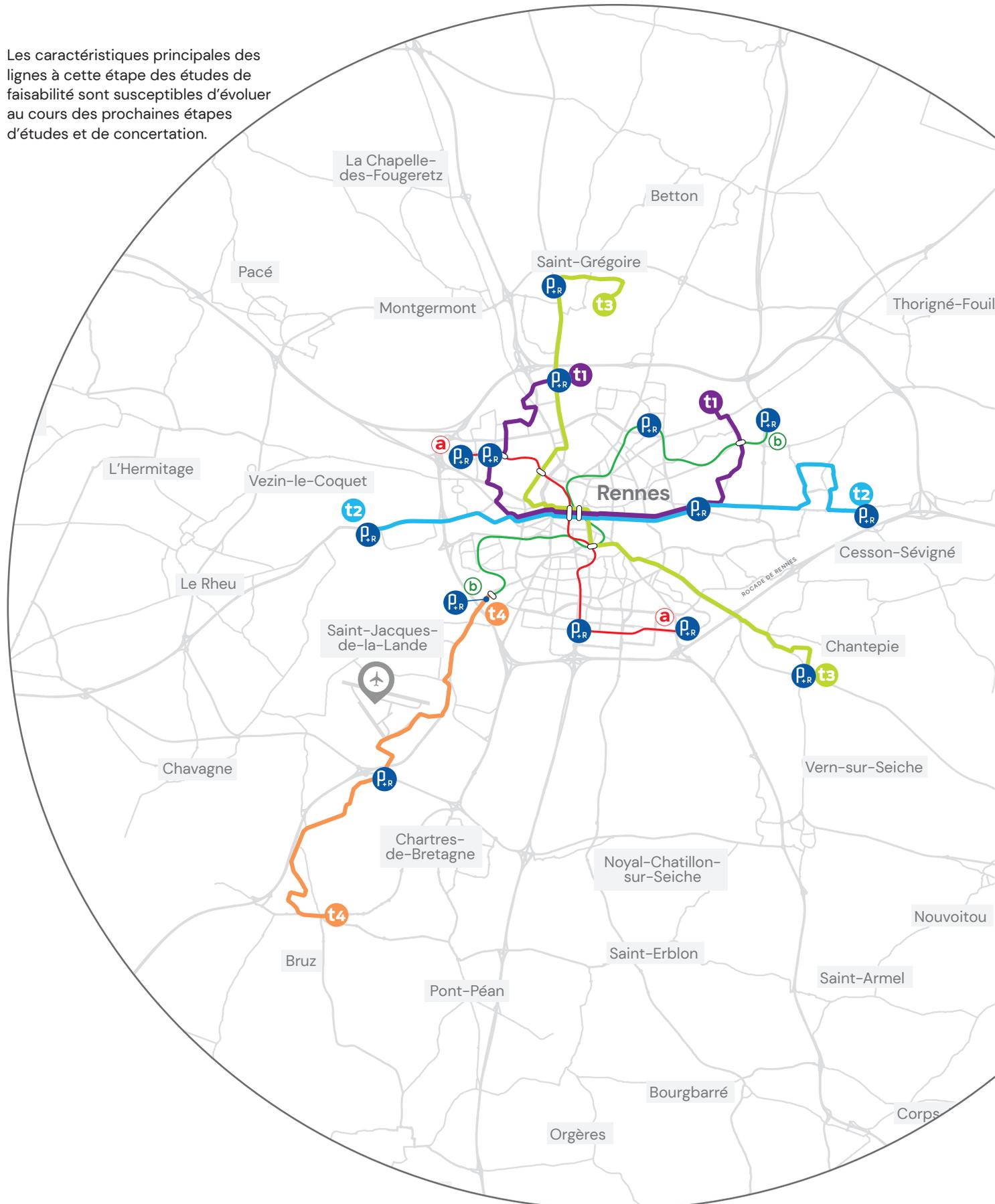
Objectif compensation :
**1 arbre coupé
= 3 arbres plantés**

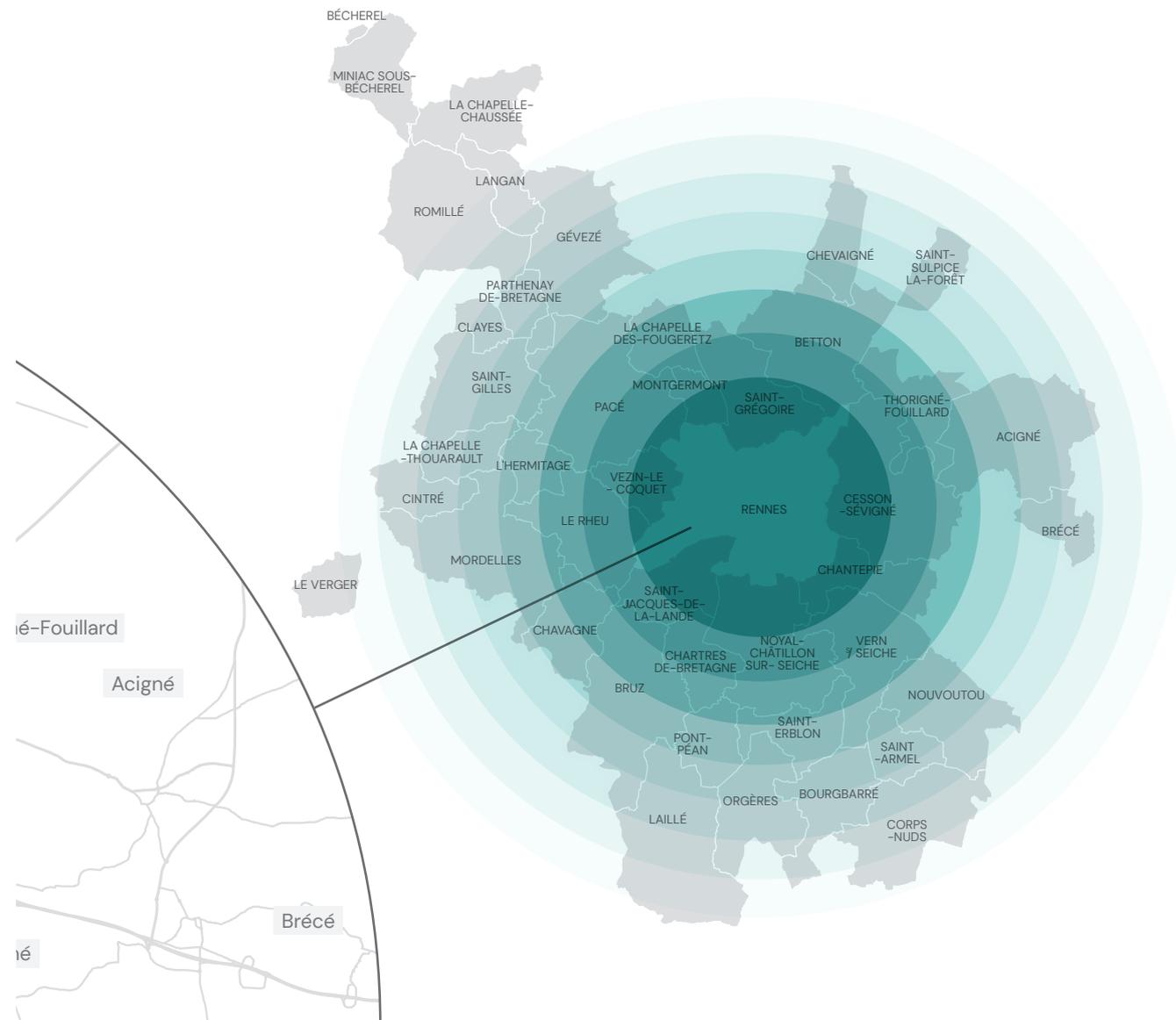


LES 4 LIGNES DE TRAMBUS

Notre territoire, la métropole de Rennes, fait face à 4 grands enjeux en matière d'organisation des transports et des mobilités

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





**1 trambus
toutes les
6 minutes**

en moyenne en heure
de pointe

**0 émission
de gaz à effet de serre**

**80 km
d'aménagements
cyclables**

accompagnant les lignes trambus

Et la **t5** ?

La pertinence d'une ligne t5 entre
Cesson-Viasilva et Thorigné-Fouillard
a été étudiée.

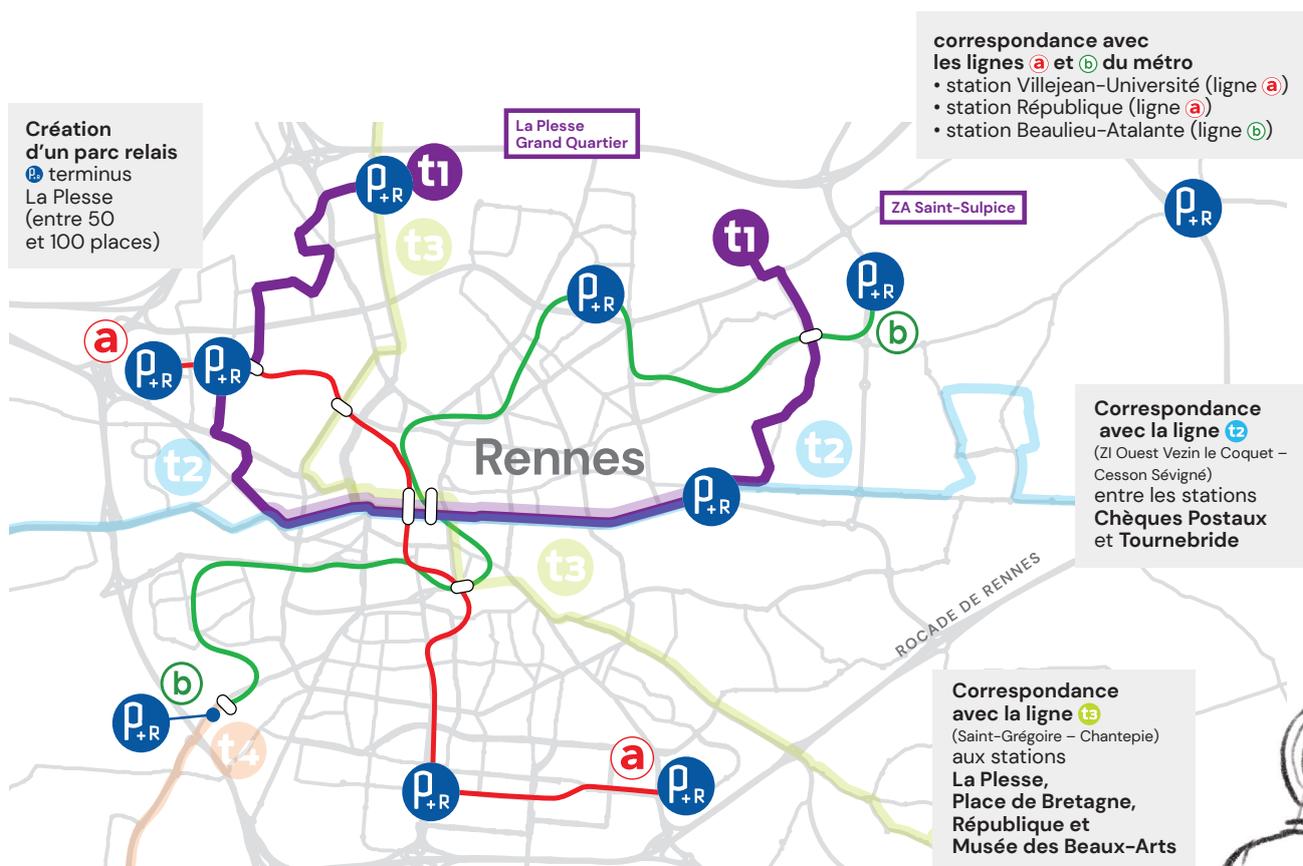
Elle n'est pas retenue dans le
programme horizon 2030, car les
effets sur la fréquentation ne seraient
pas à la hauteur des investissements
nécessaires – compte tenu du
développement urbain (population et
emploi) attendu sur le tracé de la ligne.

LIGNE t1

LA PLESSE GRAND QUARTIER <> ZA SAINT-SULPICE

Avec une fréquentation estimée à 34 000 voyages/jour en 2035, la ligne t1 sera la ligne de trambus la plus fréquentée de Rennes Métropole

Elle reprend l'itinéraire actuel de la ligne de bus C4 (aujourd'hui la ligne de bus la plus fréquentée du réseau STAR), mais avec un meilleur niveau de service : haute fréquence, régularité, confort. C'est donc tout naturellement que l'évolution de cette ligne en trambus a été envisagée.



La ligne t1, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

- 13 km de ligne
- 30 stations (dont 13 stations en commun avec la ligne t2)
- la desserte des grands pôles avec la ZA Nord-Beauregard, l'Université de Rennes 2, le centre-ville de Rennes, Baud Chardonnet, l'Université de Rennes 1 et la ZA Saint-Sulpice
- des horaires proches de ceux du métro : de 05h25 à 00h35 en semaine
- 13,4 km d'aménagements cyclables dont 19% sur le Réseau Express Vélo
- ± 45 millions € HT d'investissement

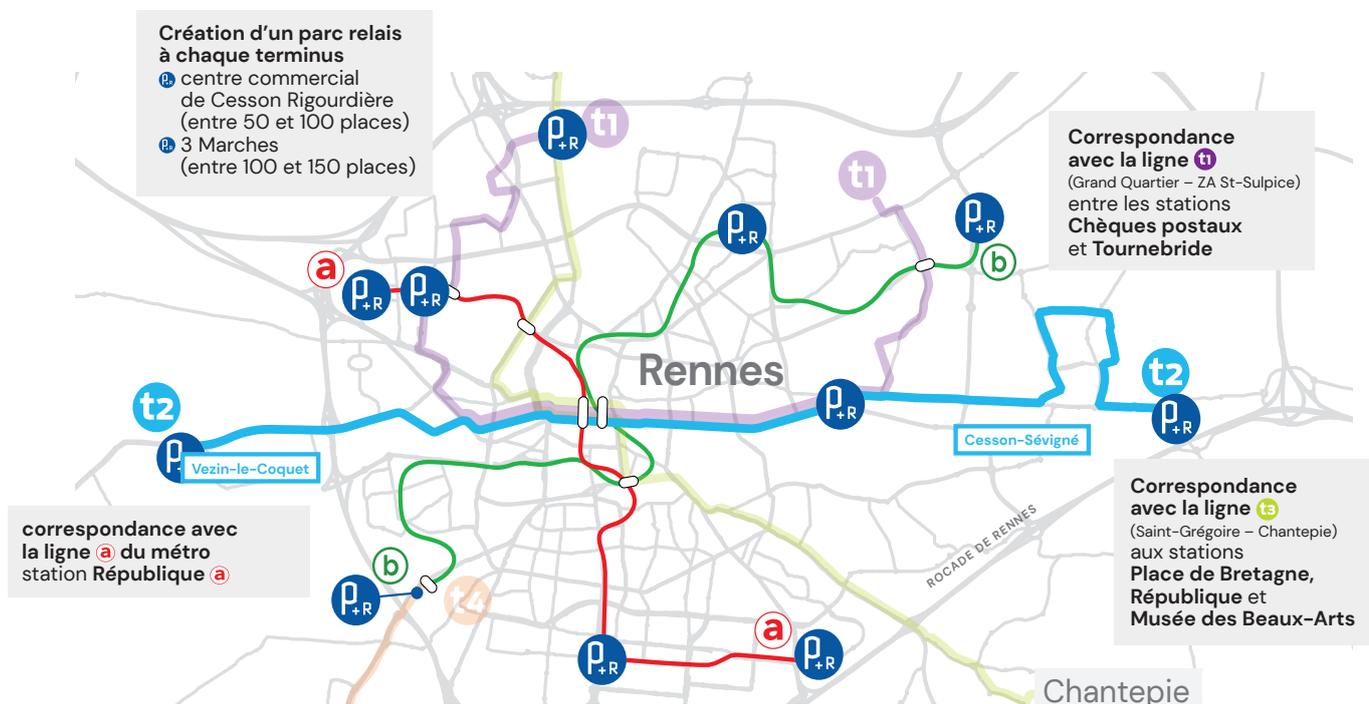


LIGNE t2

VEZIN-LE-COQUET <> CESSON-SÉVIGNÉ

La ligne t2 traverse le cœur de la métropole et de Rennes d'est en ouest, en reliant la ZI de Lorient au centre commercial de Cesson Rigourdière. Avec un trambus toutes les 7 minutes en heures de pointe, elle vient renforcer la ligne t1 sur sa partie centrale la plus fréquentée.

Des parkings relais P+R au terminus de Vezin-le-Coquet et au terminus Cesson-Rigourdière permettent de laisser sa voiture au pied du trambus.



La ligne t2, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

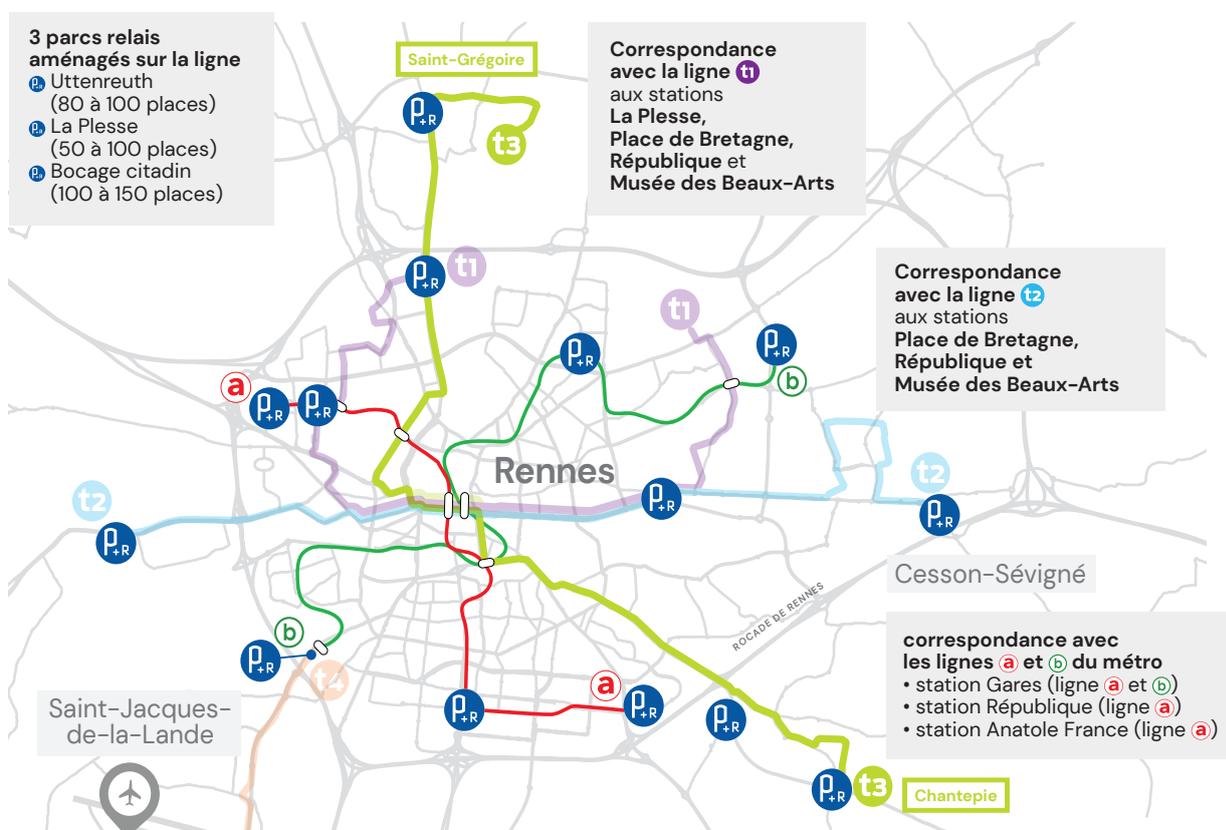
- 14 km de ligne dont 58% de voie réservée (50% aujourd'hui)
- 32 stations
- la desserte de grands pôles : Vezin-le-Coquet, la ZI Ouest, le Roazhon Park, le quartier Moulin du Comte, le centre-ville de Rennes, Baud Chardonnet, l'Université de Rennes 1, Cesson-Sévigné et le centre commercial de la Rigourdière
- des horaires proches de ceux du métro : de 05h25 à 00h35 en semaine
- 21,7 km d'aménagements cyclables
- ± 40 millions € HT d'investissement

LIGNE **t3**

CHANTEPIE <> SAINT-GRÉGOIRE

Saint-Grégoire et Chantepie en ligne directe ! La ligne **t3 est une nouvelle liaison entre les villes de Saint-Grégoire et de Chantepie, en passant par le centre de Rennes.**

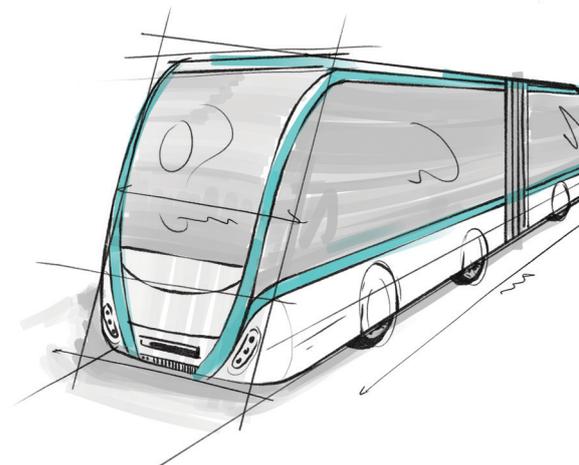
Des parking relais **P_{+R}** au rond-Point Uttenreuth, au centre Commercial La Plesse à Saint-Grégoire et au terminus de Chantepie viennent compléter le dispositif.



La ligne **t3**, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

- 17 km de ligne dont 38% de voie réservée
- 38 stations
- la desserte de grands pôles : Chantepie, le Centre Gériatrique, la Halte TER Poterie, le Parc du Landry, la Gare de Rennes, le CHU, le Cimetière du Nord, le centre Commercial la Plesse, le Centre Hospitalier Privé Saint-Grégoire, le Groupe Scolaire Jean Paul II
- des horaires proches de ceux du métro : de 05h25 à 00h35 en semaine
- 24,2 km d'aménagements cyclables
- ± 58 millions d'€ HT d'investissement

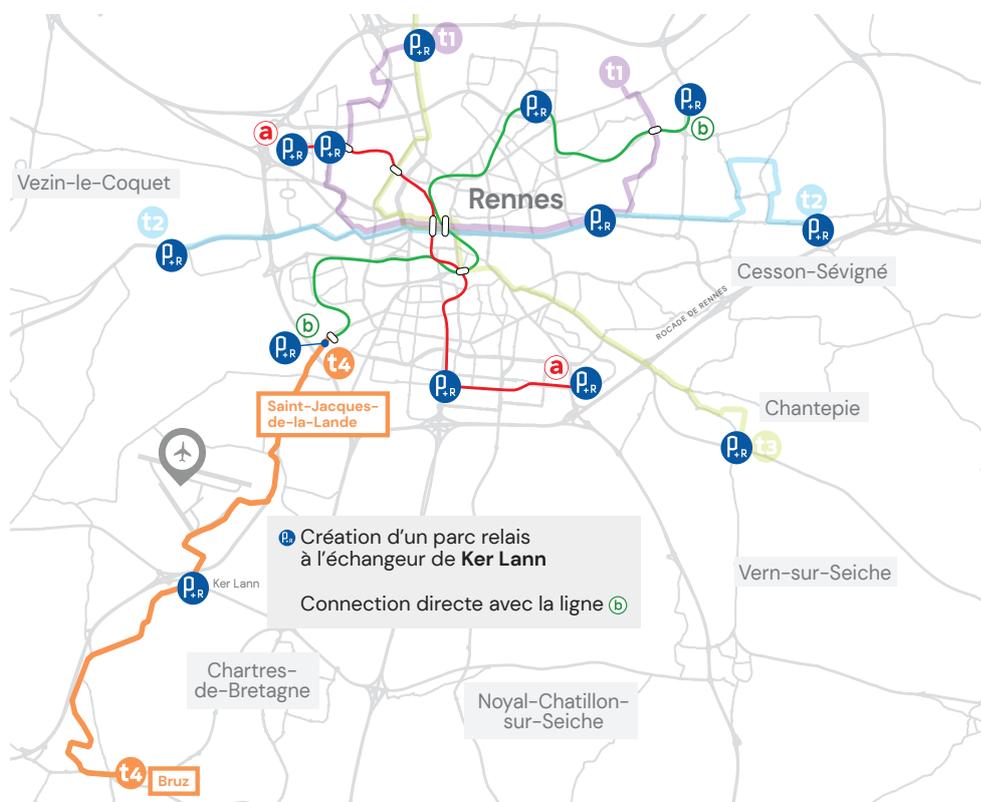


LIGNE t4

SAINT-JACQUES-DE-LA-LANDE <> BRUZ

La t4 va permettre de relier des équipements majeurs de la métropole : l'aéroport, le Parc Expo, le campus de Ker Lann... à la ligne b du métro. Elle proposera une liaison directe entre les communes de Bruz et de Saint-Jacques-de-la-Lande, sans passer par le centre-ville.

Un P_R à l'échangeur de Ker Lann permet de garer son véhicule avant de prendre le premier trambus qui arrive.



La ligne t4, c'est...

(au stade de l'étude de faisabilité)

- 12 km de ligne dont 62% de voie réservée
- 21 stations
- la desserte de grands pôles : Saint-Jacques-de-la-Lande, l'aéroport, le Parc Expo, Bruz campus de Ker Lann, la gare, le quartier Vert Buisson et le centre-ville de Bruz.
- des horaires proches de ceux du métro : de 05h25 à 00h35 en semaine
- 21,7 km km d'aménagements cyclables
- ± 58 millions d'€ HT d'investissement

LIGNE t4

SAINT-JACQUES-DE-LA-LANDE < > BRUZ

Et vous,
quel est
votre avis ?

Scannez ici



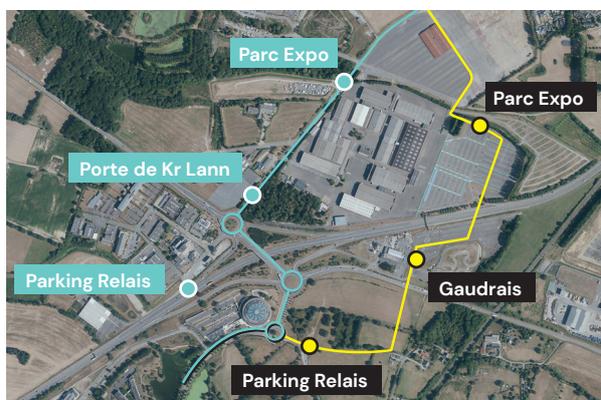
Plusieurs options de tracé

À ce stade de l'étude, plusieurs options se dessinent encore pour la ligne t4 – avec chacune leurs avantages spécifiques. Une option est privilégiée, mais des variantes peuvent encore être envisagées, selon les secteurs desservis. Explications.

Secteur du Parc Expo

● **Option privilégiée :** la ligne de trambus t4 est totalement en site propre (voie réservée) sur de nouvelles voies. La RD 177 est franchie via un rond-point et évite l'échangeur. Le Parc Expo est ainsi mieux desservi, plus souvent. Cette solution permet une meilleure gestion du trafic de la Route Départementale.

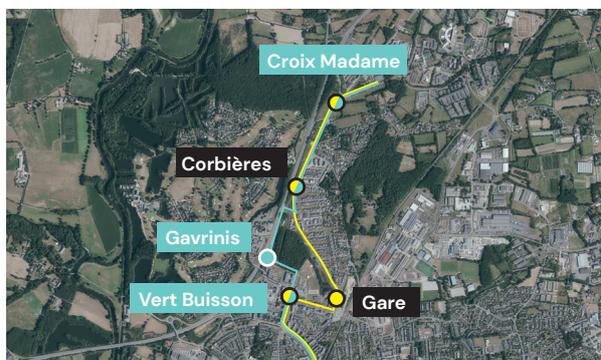
● **Variante :** l'itinéraire emprunte la rue Jules Vallès en site propre jusqu'à l'échangeur de Ker Lann. Le nombre de voyageurs transporté est plus faible, cette option paraît donc moins intéressante.



Secteur de la gare de BRUZ

● **Option privilégiée :** la ligne de trambus t4 dessert la Gare de Bruz et permet aisément de prendre un train, car, bus, covoiturage...

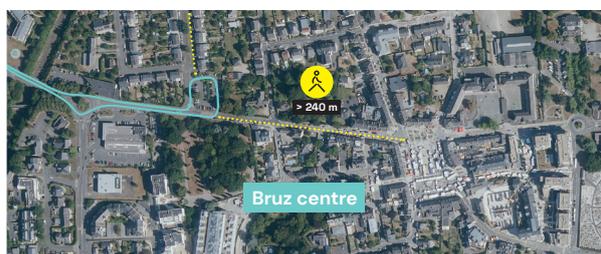
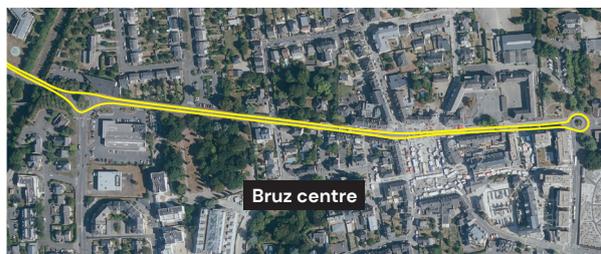
● **Variante :** la ligne t4 reprend l'itinéraire de la ligne C7 pour rejoindre le Vert Buisson. Elle n'est pas en connexion directe avec la gare mais dessert l'arrêt Gavrinis.



Secteur du centre-ville de BRUZ

● **Option privilégiée :** le cœur de la ville est desservi via la place du Docteur Joly. Le trambus fait demi-tour rue Alphonse Legault

● **Variante :** le terminus arrêt Herverie est positionné à 250 mètres de la place du Docteur Joly.



VOIES RÉSERVÉES, AXE PRIORITAIRES, PARKINGS RELAIS...

LES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES



Un accord de partenariat piloté par l'État a été signé en 2021 – en lien avec la Région, le Département et Rennes Métropole. Il s'agit du « Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic », qui fixe notamment un **programme d'études et de travaux sur le réseau routier principal**, ainsi que les principes de financement pour sa réalisation.

Ces aménagements du réseau routier visent à **mieux faire circuler les transports collectifs** complémentaires au trambus : **bus, cars, covoiturage**.

Il s'agit de :

→ 9 voies réservées bus + covoiturage

9 voies réservées bus + covoiturage. Le principe est d'aménager une voie (cela peut être la bande d'arrêt d'urgence) pour y faire circuler les transports en commun :

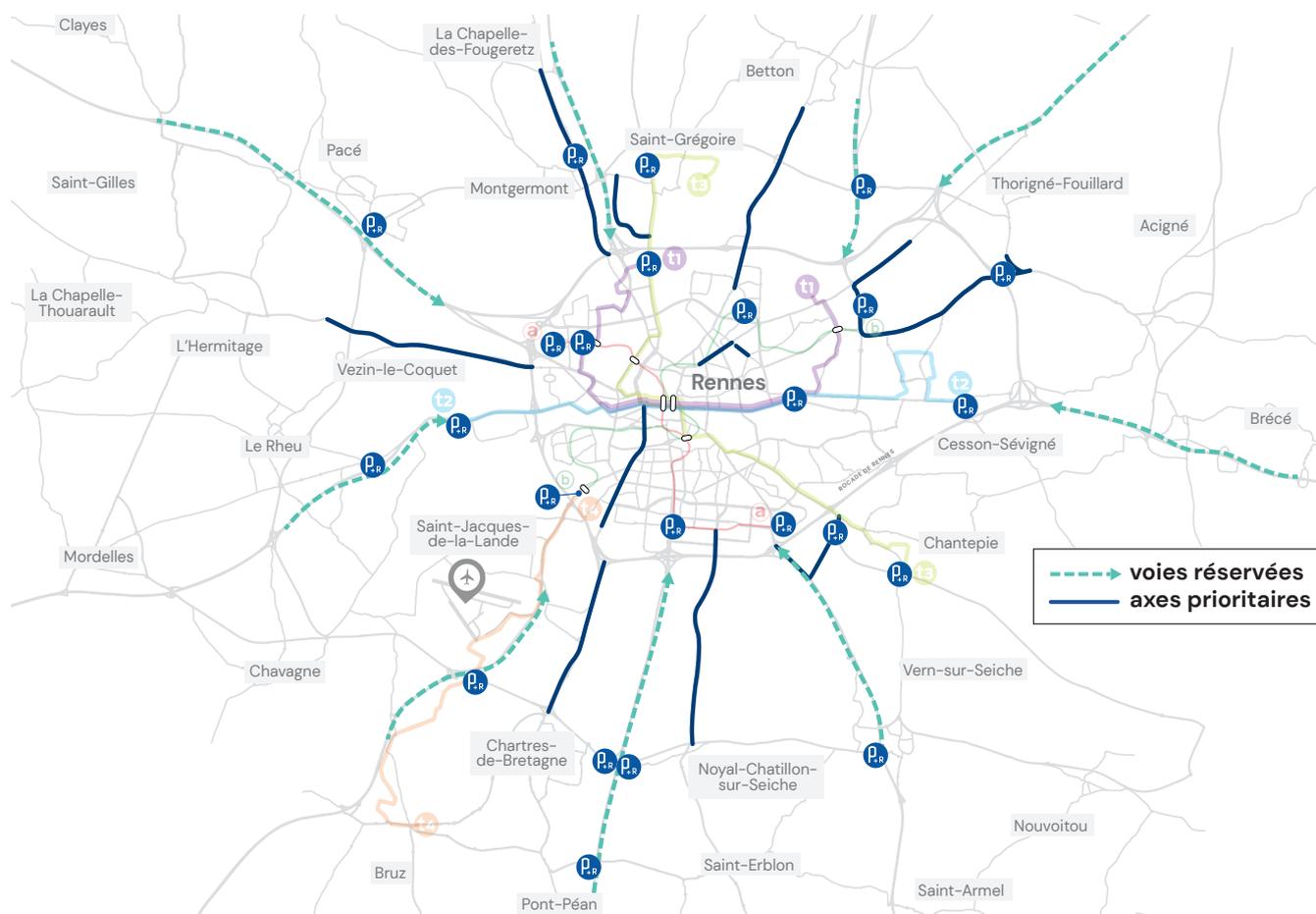
bus STAR et cars BreizhGo. C'est le sens en direction de Rennes qui sera aménagé pour autoriser les bus, cars et à terme les covoitureurs à les emprunter pour éviter les bouchons du matin. La RN137 (route de Nantes) sera la 1^{re} voie réservée ouverte, début 2023.

→ d'axes prioritaires aux transports publics

sur cet axe, les points noirs de circulation sont traités pour permettre aux transports collectifs de les franchir plus facilement de manière prioritaire.

→ de nombreux parkings relais P+R autour de la 2^e ceinture routière, après la rocade

Dans ces parkings relais, les automobilistes pourront gratuitement garer leur voiture ou leur vélo pour ensuite utiliser le réseau de transport en commun trambus ou bus en toute fluidité, sans perte de temps.



À votre avis, le trambus...

...il devrait ressembler à quoi ?
Et ses lignes, ses stations ?

...quelle est sa place dans le
paysage ? Est-il bien intégré ?

...et l'écologie du projet,
vous en pensez quoi ?
Et la place du végétal ?

...bénéficie-t-il d'assez de parcs
relais ? Et d'ailleurs, c'est quoi
un parc relais trambus ?

...cohabite-t-il bien avec les
autres modes de transport ?
La voiture, la marche, le vélo ?

...c'est le même prix
qu'un ticket de bus ?

...il marche à quoi : électricité,
gaz ou autre chose ?

les réponses à l'intérieur
et sur fabriquecitoyenne.fr

* La
fabrique
citoyenne

Scannez ici



 RENNES
MÉTROPOLE

 TRAMBUS
Bien + qu'un bus.