

# ETUDE DE FAISABILITÉ TRAMBUS

---

PHASE 2

Conférence des Maires du 09/12/21

# Objectifs du Trambus

- Une réflexion initiée en 2019, qui se projette en 2030, pour une offre performante au-delà de la rocade, en prolongement d'un réseau de métro stabilisé.
- Conseil Métropolitain de Novembre 2019 : développement de 4 lignes Trambus, puis réflexion de l'axe Est-Ouest en Trambus également.

*Trambus = Offrir un TC performant extra-rocade connecté au Métro et à des lieux à potentiel de desserte important (Bruz, St Jacques, Chantepie, Cesson, Thorigné, Saint Grégoire, Rennes), complété avec des parc relais extra-rocade pour les usagers d'autres communes*

- Conférence des Maires de mai 2021 : 5 nouvelles lignes de Trambus (intégrant la C4) avec une performance qui se situe entre les Chronostar et le Métro.
- Les aménagements bénéficieront aux autres lignes de bus (STAR, Breizhgo) qui auront également des gains de temps et de régularité

## Performances (Aménagements)

- Vitesse
- Fiabilité et régularité (priorité aux feux, site propre, aménagement des arrêts)

## Attractivité de l'offre

- Fréquence
- Amplitude horaire
- Permanence d'attractivité
- Lisibilité du tracé
- Intermodalité

## Confort

- Aménagement intérieur
- Capacité offerte
- Qualité de roulement
- Energie propre
- Stations équipées
- Information voyageurs

## LE PROJET TRAMBUS

### ➤ Une alternative efficace à l'autosolisme pour l'accès au cœur de Métropole :

- 3 lignes de Trambus diamétrales en intrarocade, qui complètent le réseau de métro stabilisé
- 6 extensions du Trambus extrarocade, et deux lignes « stratégiques », pour connecter la première couronne au centre et au métro,
- Un maillage de P+R, d'aires et de voies de covoiturage pour diffuser l'offre à toute la deuxième couronne

Trambus C1-C2 St-Grégoire - Chantepie

Trambus Saint-Jacques - Bruz

Trambus Cesson – Thorigné

Trambus Axe Est-Ouest

Trambus C4

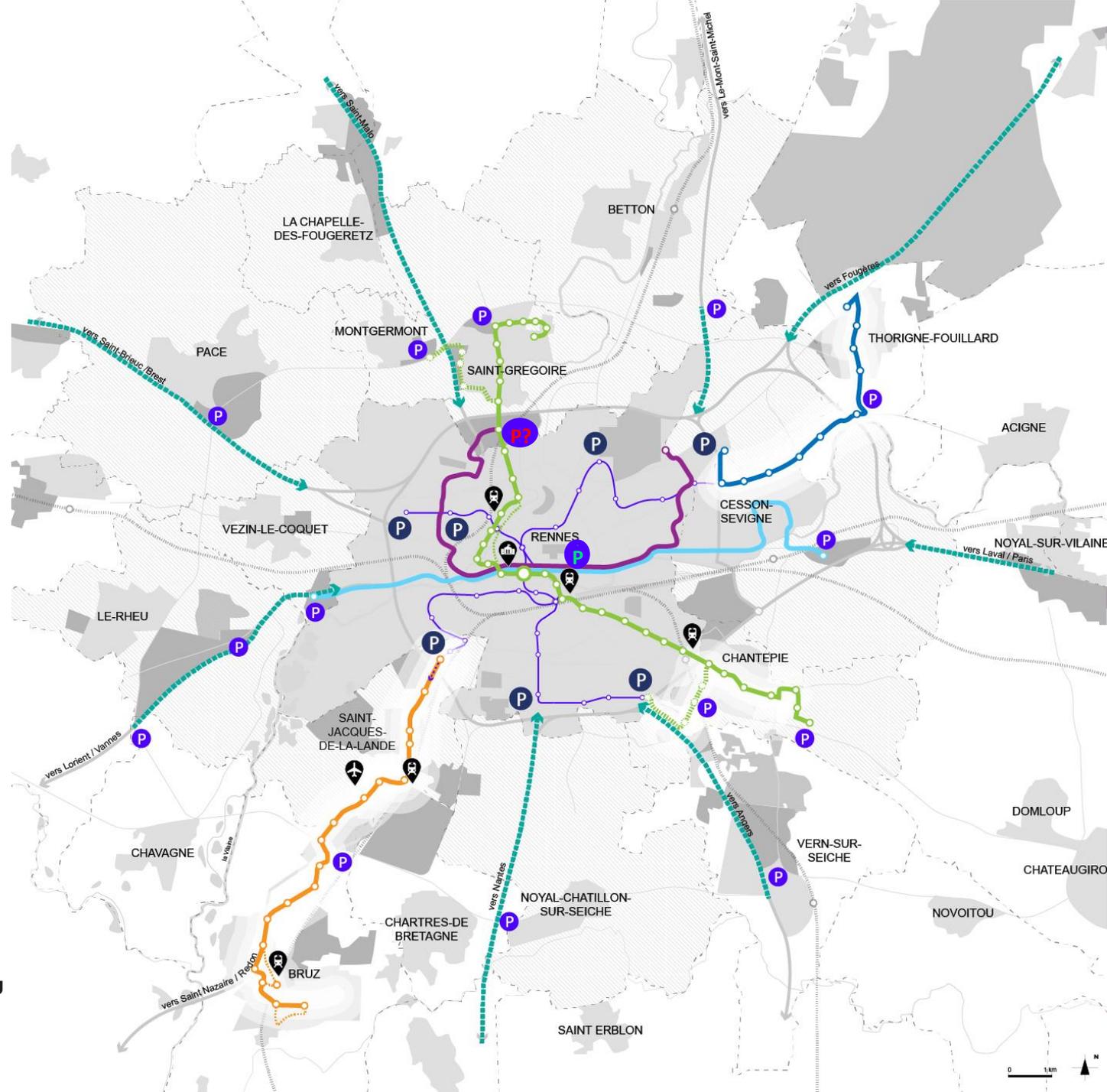
Pôle d'échanges :

 P+R / Aire de covoiturage

 P+R Métro

 Voie bus + covoiturage PDU

 Parking preales



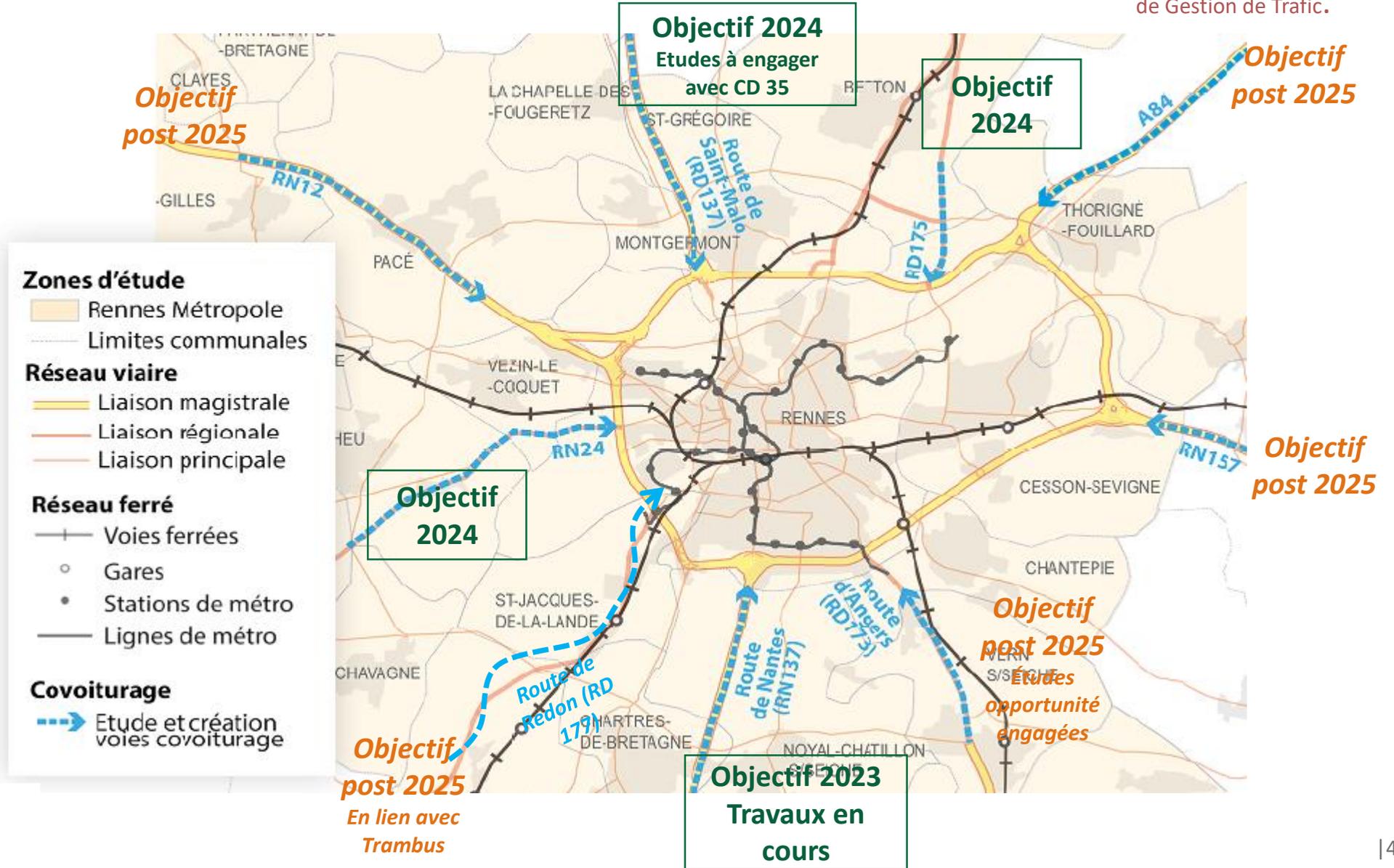
# AUTRES PROJETS EN COHERENCE – VOIES DU SDAGT RÉALISÉES PAR L'ÉTAT / RM OU CD35

Schéma Directeur d'Agglomération  
de Gestion de Trafic.

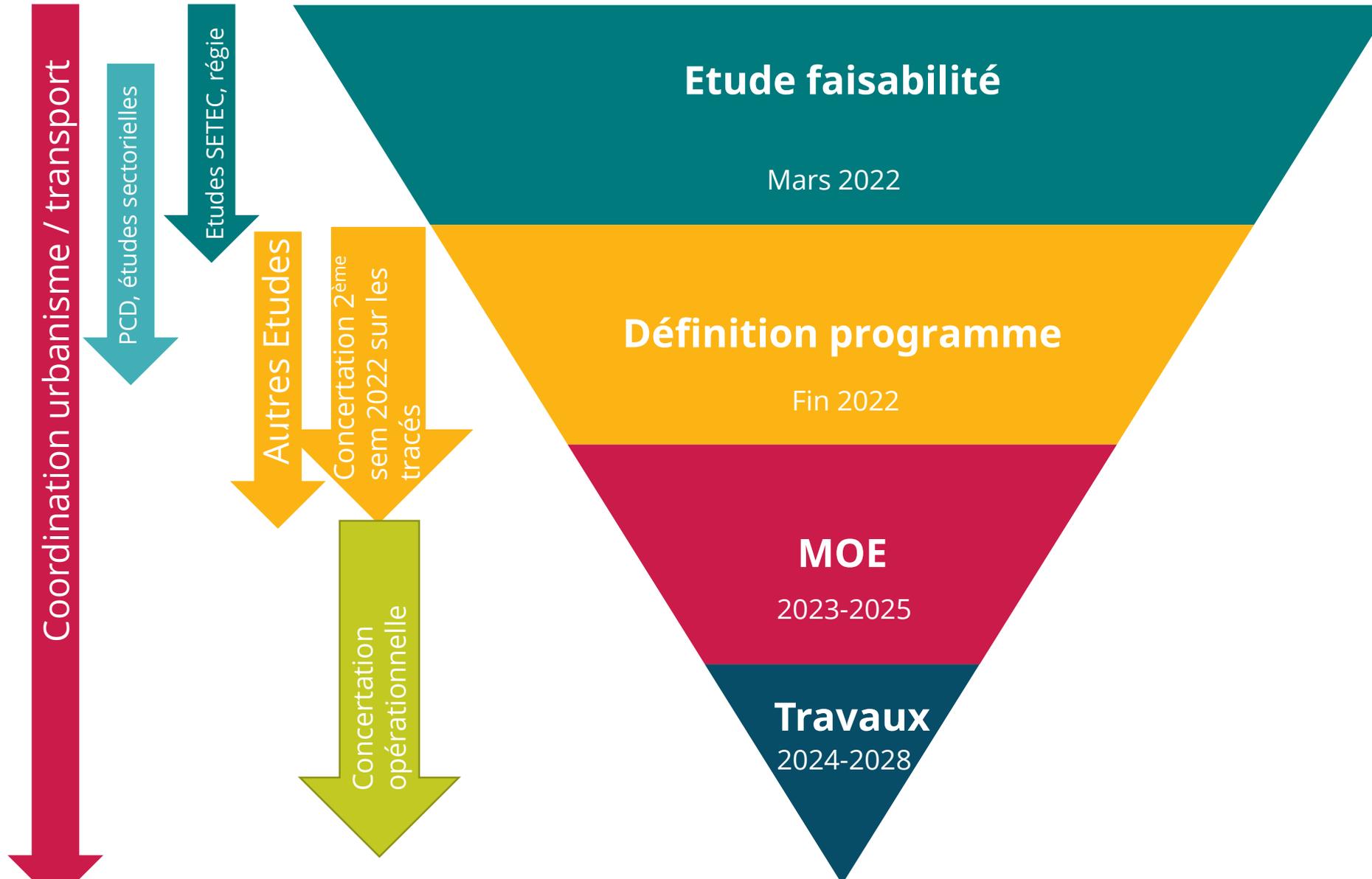
Projets inclus dans la convention SDAGT :  
**Objectif de réalisation 2024**

Projets dont les études d'opportunité sont à engager pour aide au choix de décision pour prochain SDAGT

Tous les projets intègrent des P+R

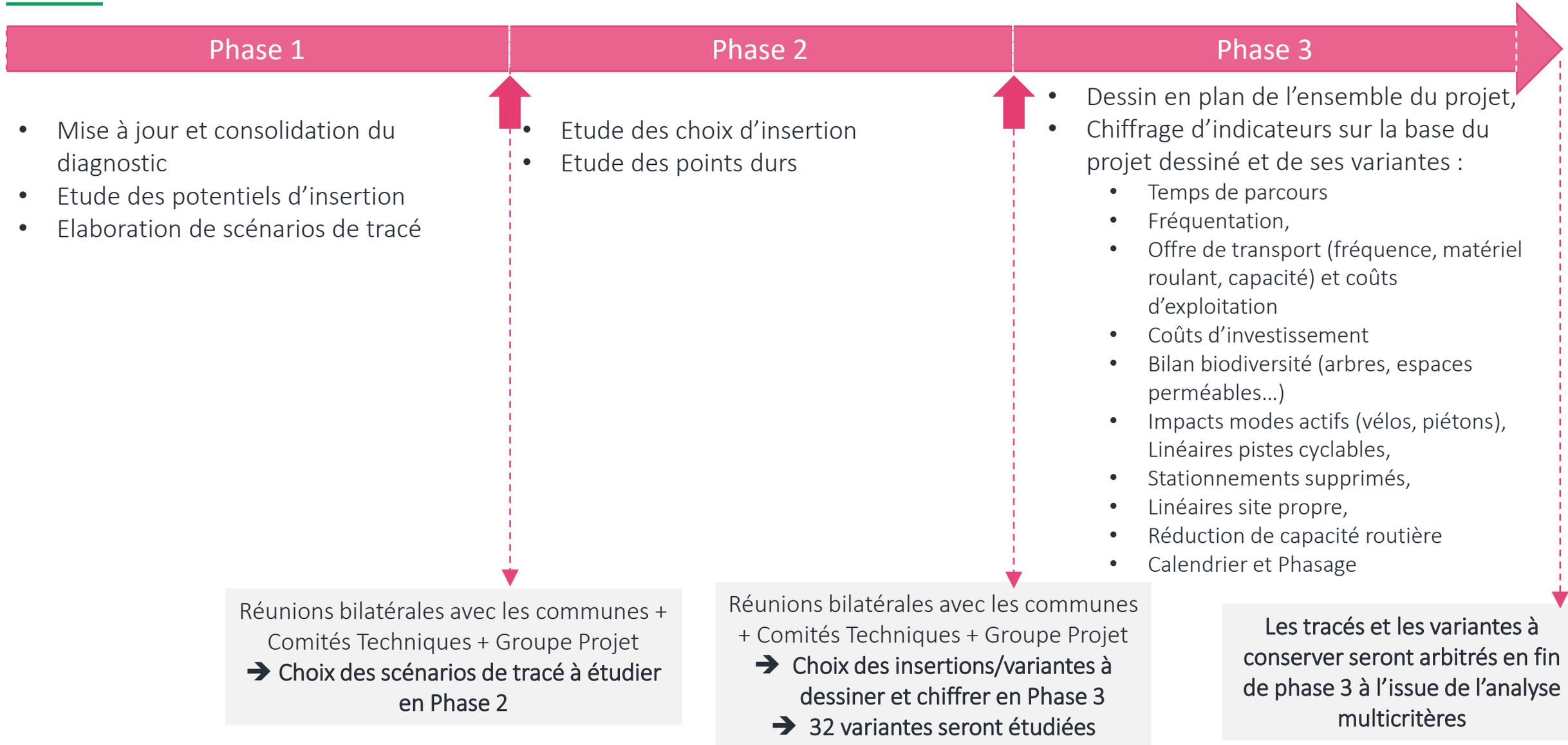


# Calendrier du projet Trambus



- > Objectifs :
  - Validation tracés
  - Chiffrage sur la base de scénarios d'insertion
  - Valider le projet Trambus et sa programmation
  - Possibilité de garder des variantes pour poursuivre leur analyse
- > Objectifs :
  - Réduire le nombre de variantes d'insertion
  - Réaliser les études préalables nécessaires pour compléter l'analyse (insertion urbaine et paysagère, étude environnementale, plans de circulation, analyse usages...)
  - Préparer le marché de MOE
  - Etudes AVP, PRO, DCE
  - Concertation
  - Enquête publique
  - Acquisition foncière

# Avancement de l'étude de faisabilité



## LE PROJET TRAMBUS : LES P+R

### ➤ Des parkings relais sur le tracé des lignes Trambus

(nombre de places maximum) :

- P+R Montgermont : 180 places
- P+R Uttenreuth (St-Grégoire) : en cours d'étude
- P+R Le Pâtis du Moulinet : 200 places
- P+R Route de Chateaugiron (Bocage Citadin) : 200 places
- P+R Route de Chateaugiron (Rue de Loges) : 15 places
- P+R Ker Lann : 200 places
- P+R (le Rheu et Vezein) : 200 à 350 places si échangeur
- P+R (Cesson) : 150 places

Ces P+R peuvent être mutualisés avec des Aires de covoiturage

Sur l'ensemble des P+R il y aura des places de stationnement pour les cycles

Trambus C1-C2 St-Grégoire - Chantepie

Trambus Saint-Jacques - Bruz

Trambus Cesson – Thorigné

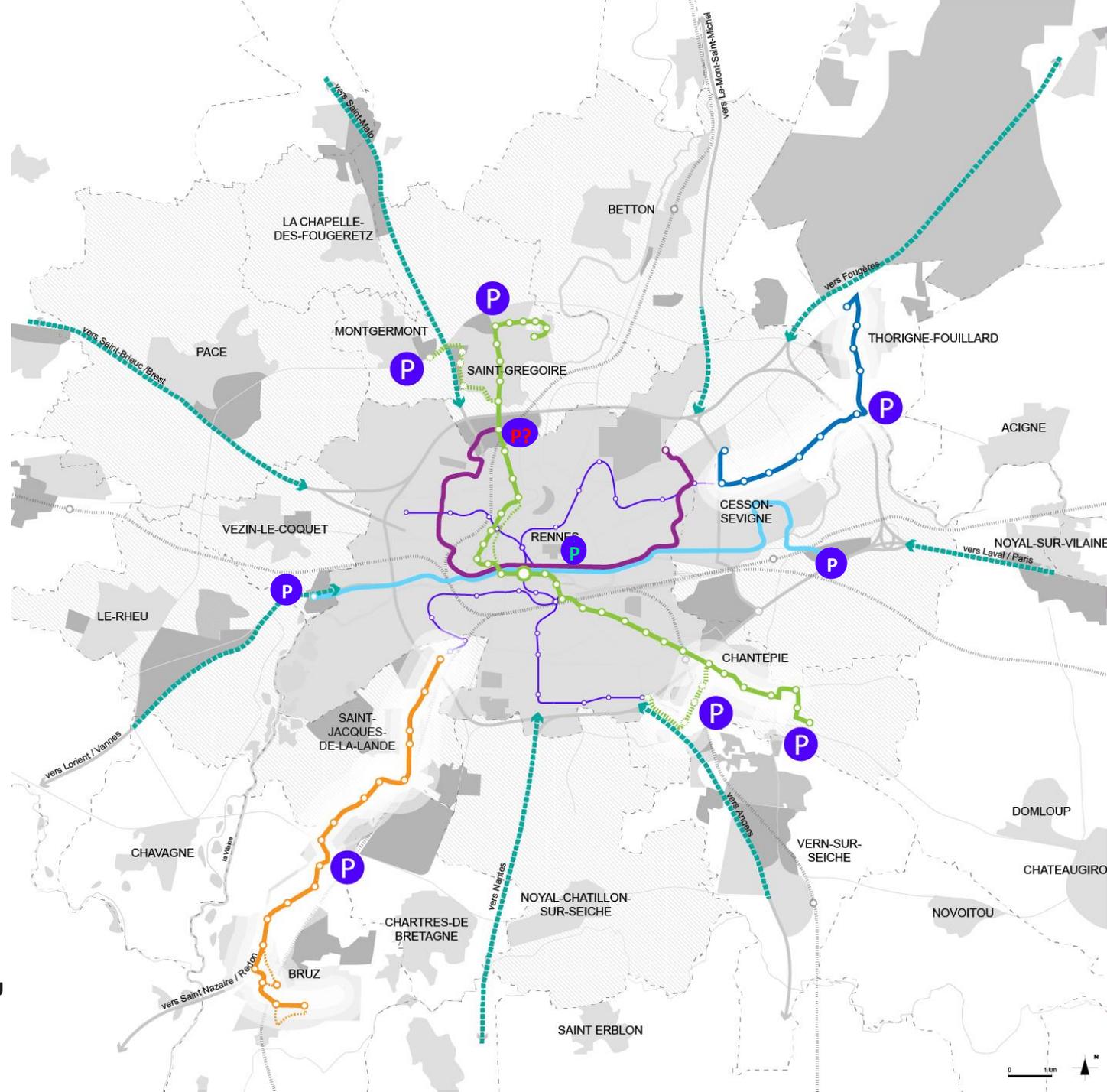
Trambus Axe Est-Ouest

Trambus C4

 P+R Trambus

 Voie bus + covoiturage PDU

 Parking preales



## **SITE PROPRE, SITE BANALISÉ, ET PRESSION AUTOMOBILE**

### **LA PERFORMANCE DU TRAMBUS REPOSE SUR DEUX PILIERS : LES TEMPS DE PARCOURS ET LA RÉGULARITÉ**

La circulation automobile met à mal ces deux piliers, et c'est pour cela que le trambus doit en être isolé au maximum :

#### **Pour éviter la congestion :**

- Dès que le contexte le permet (emprises disponibles, végétalisation et espaces publics, usages riverains), on privilégie le site propre,
- Lorsque le site propre n'est pas possible, et que le trambus doit partager sa voie avec les voitures, on cherche à limiter au maximum le trafic automobile : dans les secteurs de transit automobile, on aura recours au plan de circulation.

#### **Pour favoriser la régularité :**

- On évitera partout le stationnement longitudinal le long du trambus,
- On privilégiera les insertions protégées des entrées riveraines.

## LES 6 VARIANTES ÉTUDIÉES - SECTEUR SUD OUEST

Localisation	Base	variantes
Bruz Centre Ville	Terminus Long	Terminus court
Bruz Gare/Vertbuisson	Gare	Vertbuisson (rue les Corbières)
Ker Lann – Franchissement rocade	À niveau RD177	1 - Pont existant 2 - Nouvel ouvrage
Ker Lann – plan de circulation	Évolution plan de circulation	
St Jacques – Av Dodin	Bd urbain 2*1 voie	avenue 2*2 voies
St Jacques – Rue J. Vallès	Site propre intégral latéral	Site propre partiel sens Bruz

### Points de discussion avec les communes :

- St Jacques - sur Eugène Pottier : voir pour améliorer les insertions Trambus et pour ajouter un arrêt?
- St Jacques : position arrêt Centre météo?
- St Jacques - Rue de la Martinière: repositionner l'arrêt?
- Traversée du parc expo à optimiser => engager discussion avec le parc expo

## LES 8 VARIANTES ÉTUDIÉES - SECTEUR SUD EST

Localisation	Base	Variante
Ligne 13+ / Passage à Niveau SNCF	PN actuel	PN élargi pour les modes actifs
Ligne 13+	Rue des Loges	Rue des Meliettes
Chantepie – av. Bonnin (Pole Gériatrique)	Site propre partiel vers Rennes	1 - Insertion banalisée avec pistes bidirectionnelles et suppression stationnement 2 – insertion banalisée
Chantepie – av. Mitterrand	Site propre partiel vers Rennes	Insertion banalisée avec suppression stationnement sens rennes
Chantepie – centre ville	Évolution plan de circulation / pistes bidirectionnelles	Évolution plan de circulation / pistes unidirectionnelles
Rennes – rue de Chateaugiron	Site propre sens rennes / évolution plan de circulation / piste latérale sens Chantepie	1- Site propre partiel latéral sans plan de circulation – pas de pistes vélos 2- site propre axial sans plan de circulation – pas de pistes vélos

### Points de discussion avec les communes :

- Chantepie : suppression du stationnement et évolution du plan de circulation centre ville
- Rennes : évolution du plan de circulation rue de Chateaugiron

# LES 9 VARIANTES ÉTUDIÉES - SECTEUR NORD OUEST

Localisation	Base	Variantes
Rennes – Quais Ille	1 sens Quai St Cast et 1 sens Quai Ille et Rance	Double sens Quais Ille et Rance
Rennes – Bd Verdun	Site propre partiel avec évolution plan de circulation	1 – insertion banalisée sans plan de circulation 2 – Trambus sur les quais Tassigny en lien avec le projet urbain
Rennes – Cimetière de l'Est	Évolution plan de circulation	
Rennes – av Gros Malhon	Site propre bilatéral	Site propre axial
St Grégoire – franchissement voie ferrée	Ouvrage existant	Élargissement ouvrage existant
St Grégoire – Bd Ricoquais	Couloirs bus d'approche	Site propre vers Rennes
St Grégoire – P+R	Localisation sur site privé	2 autres localisation étudiées
Ligne 78+ - Montgermont – Terminus	Terminus rd point du Marais et localisation P+R	Terminus Bd d'Emeraude et localisation P+R

## Points de discussion avec les communes :

- Rennes : évolution du plan de circulation Bd Verdun / interface projet urbain sur les quais de l'Ille
- Alerte sur le niveau de circulation sur le secteur Alphasis
- Questionnement sur les localisations des P+R à Montgermont et St Grégoire
- Accès et passage du rond-point vers Montgermont
- Boulevard Schuman: maintien ou suppression du shunt?

## LES 5 VARIANTES ÉTUDIÉES - SECTEUR NORD EST

Localisation	Base	Variantes
Cesson – Bd St Roch	Site propre partiel sens Rennes	1- Site propre intégral avec impact merlon (3 m sur 16 m de melon) 2- insertion banalisée et couloirs d'approche
Thorigné – centre ville	Évolution plan de circulation	Rue Beaumanoir avec circulation banalisée
Thorigné – rue Nationale	Insertion banalisée et piste bidirectionnelle	1- insertion banalisée 2- site propre partiel sens Rennes

### Points de discussion avec les communes :

- Cesson Sévigné : interrogation sur la variante qui impacte le merlon de 3 m
- Thorigné Fouillard : évolution du plan de circulation du centre ville et insertion des stations Trambus dans un tissu résidentiel

## LES 3 VARIANTES ÉTUDIÉES - SECTEUR AXE EST OUEST

Localisation	Base	Variantes
P+R à l'ouest	Fin de ZI Ouest : 150 places Pont d'avoine : 50 places	Nouvel échangeur le Rheu : 150 places
Ouest - terminus	Terminus VEZIN	Terminus entrée du RHEU
P+R à l'est	P+R au niveau du terminus actuel C6 (en silo : 150 places, 60 places en surface)	Terminus extrémité Est de la rue Rigourdière avec P+R (80 places évolutif à 200)

### Points de discussion :

- Rennes : évolution du plan de circulation secteur rue de Lorient
- Etat : interface forte avec le projet « desserte Ouest Rennais » dont les études de faisabilité n'ont pas encore démarré.
- Cesson : rue de Bellevue, mutualisation d'arrêts

## LA VARIANTE ÉTUDIÉE - SECTEUR C4

Localisation	Base	Variantes
Cesson – campus/Clos Courtel	Via becquerel	Via Clos Courtel
Boulevard Marboeuf	Couloir bus 1 sens	Couloir bus 2 sens

### Points de discussion :

- Position terminus C4 en interface avec le projet Leclerc avec la création d'un P+r?
- Passage dans le parc administratif à Beauregard
- Position arrêt devant la gare bus de Villejean
- Impact foncier rue Gaston Berger côté Universités

# Synthèse :

- Proposition de valider les solutions de base et les variantes à étudier
- Une phase 3 d'analyse multicritères qui sera dense avec 32 variantes en étude et de nombreux échanges à prévoir avant le groupe projet et la Conférence des Maires
- La durée de la phase 3 est programmée de décembre à mars 2022, un planning qui sera détendu en fonction des temps d'échange nécessaires pour préparer les arbitrages.
- En parallèle de l'analyse multicritères, les sujets suivants sont étudiés (mais ne seront pas tous finalisés pour la fin de la phase 3) :
  - Niveau d'offre lié aux trambus / interface avec les Chronostar
  - Matériel roulant
  - Evolution des plans de circulation et impacts associés
  - Impact global sur la circulation automobile
  - Les phasages de réalisation