

**Département d'Ille et Vilaine**

**Commune de RENNES**

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A  
LA DEMANDE D'UN PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PROJET D'AMENAGEMENT  
D'UN PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL SUR LE SITE DE LA GARE DE RENNES**

du 25 août 2014 au 26 septembre 2014

**II - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**



Commission d'enquête :  
Camille HANROT-LORE, Présidente,  
Alain GUYON, titulaire  
Gérard CASSAGNE, titulaire

Arrêté préfectoral du 22 juillet 2014

Fait le 17 octobre 2014

## Sommaire

### PREMIERE PARTIE

#### RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

<b>I - PRESENTATION DU PROJET</b>	4
1.1 - Historique	
1.2 - Contexte juridique	
1.3 - Présentation du projet	
<b>II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	6
2.1 - Contenu du dossier	
2.2 - Publicité de l'enquête	
2.3 - Déroulement de l'enquête	
<b>III - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE</b>	12
<b>IV - PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	14
1- Procès-verbal des observations écrites et orales	
2- Questions de la commission d'enquête	
<b>V - MEMOIRE EN REPONSE DU RESPONSABLE DU PROJET</b>	18

### DEUXIEME PARTIE

#### AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D' ENQUETE

<b>I - RAPPEL DU PROJET</b>	33
1.1 - Situation actuelle	
1.2 - Rapport d'enquête	
<b>II - METHODOLOGIE</b>	34

<b>III - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>34</b>
<b>IV - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET</b>	<b>36</b>
4.1 - Observations complémentaires de la commission d'enquête concernant le dossier	
4.2 - Avis de la commission d'enquête sur le projet	
<b>ANNEXES</b>	<b>50</b>
1 - Certificats d'affichage, localisation des avis d'enquête, procès-verbaux de l'huissier	
2 - Avis d'enquête parus dans « Ouest-France » et « Les Petites Affiches de Bretagne »	
3 - Revue de presse	

## I - RAPPEL DU PROJET

### **1.1 - SITUATION ACTUELLE**

La création de la gare de Rennes remonte à 1857 lors de l'arrivée de la ligne Paris-Brest.

En 1992, la mise en service de la ligne à grande vitesse Atlantique a généré un réaménagement complet de la gare de Rennes. Les ailes du bâtiment historique ont été réduites et une extension (plateforme au-dessus des voies) a été réalisée permettant le franchissement des voies avec la création d'un accès au sud et le développement d'un centre commercial et de surfaces tertiaires.

Une enquête publique a eu lieu du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014 préalable à :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare de Rennes,
- la cessibilité des terrains nécessaires pour la réalisation de ce projet.

Le projet d'aménagement du Pôle d'Echanges multimodal sur le site de la gare de Rennes a été déclaré d'utilité publique le 27 juin 2014 par arrêté préfectoral.

Le présent rapport porte sur l'enquête publique qui a été prescrite par l'arrêté du 22 juillet 2014 relative à la demande d'un permis de construire pour le projet d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal sur le site de la gare de Rennes.

Cette enquête s'est déroulée du lundi 25 août au vendredi 26 septembre 2014 inclus.

### **1.2 - RAPPORT D'ENQUETE**

Dans son rapport, la commission d'enquête a présenté le projet, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique, les deux avis de l'autorité environnementale.

Ensuite la commission d'enquête a examiné les 2 observations du public qui ont été enregistrées. Elles ont été remises au responsable du projet, sous la forme d'un procès-verbal de synthèse accompagné de questions de la commission d'enquête (partie IV du rapport et courrier en annexe 3).

Enfin, elle a retranscrit le mémoire en réponse du responsable du projet reçu le 6 et 15 octobre par courriel et le 16 octobre par courrier (partie V du rapport).

La commission d'enquête tient à rappeler que la maîtrise d'ouvrage du projet de PEM est assurée par Rennes Métropole pour les aménagements urbains, par RFF pour les travaux ferroviaires en gare, par la SNCF – Gares & Connexions pour le bâtiment voyageurs, par le Syndicat Mixte de gestion de la gare Routière (SMGR) et le département pour la gare routière, qui ont signé un contrat de pôle.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage unique de certaines procédures de l'ensemble du projet telle que l'enquête publique.

## **II - METHODOLOGIE**

Pour émettre le présent avis, la commission d'enquête:

- a étudié l'ensemble du dossier,
- a pris en compte le rapport et l'avis de la commission d'enquête concernant la DUP du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare de Rennes,
- a examiné attentivement les différentes observations du public,
- a visité les lieux concernés,
- a organisé deux réunions de travail avec Monsieur Cornic, responsable du projet SNCF, Madame Lecoq puis Madame Chrystelle Trocmé-Chartoire chargées d'opérations à Rennes Métropole, Madame de Chambrun SNCF, Monsieur Monsieur Baudu, à RFF, Monsieur Bellamy, responsable du bureau de l'urbanisme à la Préfecture,
- a remis le procès-verbal des observations du public avec des questions de la commission d'enquête (partie IV du rapport),
- a étudié le mémoire en réponse du responsable du projet (partie V du rapport). La commission d'enquête a retranscrit des passages du mémoire dans le chapitre suivant intitulé « *Point de vue du maître d'ouvrage* ».

Enfin, elle a examiné les observations du public et a donné son avis sur le projet.

## **III - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Il est à noter que seules deux personnes ont rencontré un commissaire enquêteur lors des permanences.

Les avis d'enquête affichés ont été nombreux sur le site de la gare. En plus de la publicité légale, un article est paru dans Ouest-France le 17 septembre.

Le peu de fréquentation peut s'expliquer notamment par la concertation, l'exposition du projet en gare de Rennes en 2012 ainsi que l'enquête publique concernant la DUP du projet du PEM et la cessibilité des terrains qui a eu lieu du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014.

Les deux observations du public sont d'ordre général.

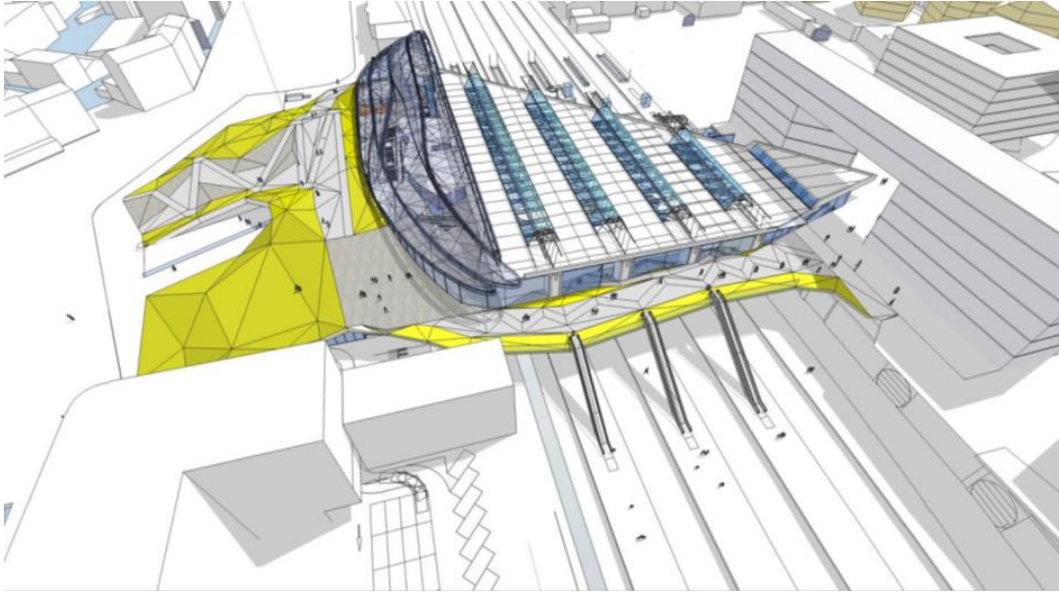


Figure 204 de l'étude d'impact : mise en perspective du PEM de Rennes, source Gares et connexions

Une observation est favorable au projet architectural. L'autre doute des prévisions de trafic.

**Point de vue du maître d'ouvrage** (cf. mémoire en réponse enquête DUP- question1 dans le rapport pour plus de détails)

Les données sont issues d'une étude prospective de trafic validée par l'Autorité Organisatrice Région Bretagne et par les transporteurs TER et TGV. Ces données sont fiables dans la mesure où elles proviennent des projections de l'autorité organisatrice régionale elle-même et des transporteurs ferroviaires. Le département « prévisions de trafic » de Gares & Connexions collabore avec les transporteurs sur ce sujet et vérifie la pertinence des données prévisionnelles de trafic. Les transporteurs et les autorités organisatrices ont toutes les raisons de bien prévoir l'avenir : en prenant soin de ne pas surestimer les prévisions, mais également de ne pas les sous-estimer pour anticiper les besoins d'investissement. Ainsi la Région Bretagne achète-t-elle également des rames TER en nombre important pour satisfaire les besoins futurs. Ces nouveaux matériels sont d'ailleurs plus capacitaires afin d'accueillir plus de voyageurs à bord du train. Ce qui évite d'augmenter le nombre de trains, sur un réseau ferré déjà saturé et pour lequel RFF conduit avec l'Etat et la Région un grand nombre d'opérations de modernisation pour rapprocher la pointe ouest de la Bretagne de Paris et augmenter la capacité du réseau pour la circulation des TER. En Bretagne, les TER sont globalement de 3 natures de mission différentes : le périurbain, l'intervalle de proximité, le TER longue distance.

Les prévisions de trafic sont élaborées à partir d'enquêtes réalisées directement auprès des voyageurs et du public fréquentant la gare. Des dizaines d'enquêteurs posent des questions aux clients sur l'origine et la destination de leur déplacement, les heures de fréquentation, la périodicité, les modes de transport utilisés. Des comptages sont par ailleurs réalisés. Cela permet d'en déduire le nombre de voyageurs en gare, de quantifier et de qualifier la nature

*des échanges entre modes et les raisons de ces déplacements (professionnels, tourisme, domicile/travail...). Ensuite une analyse statistique est conduite, s'appuyant également sur les résultats constatés sur les dernières années en matière de progression des trafics voyageurs.*

*Jusqu'alors l'évolution constatée des trafics en Bretagne a confirmé les études prospectives commandées par la Région. Toutefois avec la crise économique et malgré la politique tarifaire avantageuse de la Région Bretagne, on peut estimer un recul de 2 à 3 ans des prévisions de trafic élaborées pour 2020. Ceci ne remet pas en cause le dimensionnement du pôle d'échanges dont la pérennité est de plusieurs dizaines d'années dans son dimensionnement actuel.*

#### **Avis de la commission d'enquête**

**La commission d'enquête prend note d'un recul de 2 à 3 ans des prévisions de trafic élaborées pour 2020.**

### **IV - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET**

#### **4.1 - OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE CONCERNANT LE DOSSIER**

La commission d'enquête précédente a déjà étudié le projet dans le cadre de l'enquête publique de DUP du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare de Rennes. La demande de permis de construire est présentée avec la même étude d'impact, le même premier avis de l'autorité environnementale et le même premier mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae.

Ainsi la commission d'enquête DUP a analysé et a déjà donné son avis sur des observations du public concernant:

- le projet du PEM,
- la multimodalité (piétons, taxis, cyclistes, personnes à mobilité réduites, bus)
- évolution du PEM à long terme.

Elle a aussi analysé et déjà donné son avis sur les thèmes suivants :

- nombre de voyageurs et calibrage,
- multimodalité (voitures, parkings, gare routière),
- variantes du projet,
- évaluation socio-économique du projet,
- environnement (déblais, remblais, bruit, autres impacts),
- travaux (pouvant générer des blocages capacitaires).

Pour avoir les avis de la commission d'enquête sur ces différents thèmes, la commission d'enquête invite les personnes a consulté le rapport de la commission d'enquête sur la DUP à la mairie de Rennes, à l'Hôtel d'agglomération de Rennes Métropole ainsi qu'à la Préfecture d'Ille et Vilaine.

Toutefois, la commission d'enquête souhaite donner son avis sur différents points du dossier du permis de construire soumis à enquête ainsi que sur le 2° avis de l'autorité environnementale, le 2° mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae et aux questions de la commission.

#### **4.1.1 - Modifications substantielles**

Le permis de construire fait l'objet d'une nouvelle enquête publique comme indiqué au dossier d'enquête publique de Déclaration d'Utilité Publique du PEM de la gare de Rennes (9 décembre 2013 au 17 janvier 2014).

Nonobstant les dispositions de l'article R 423-58<sup>1</sup> du code de l'environnement, cette nouvelle enquête pourrait être justifiée par l'apport de modifications substantielles du projet.

##### **Point de vue du maître d'ouvrage**

*Aucune modification substantielle n'a été apportée au projet depuis le lancement de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet.*

*La réalisation d'une deuxième enquête fait suite à la volonté de la préfecture d'Ille-et-Vilaine de bien respecter et de bien séparer, pour la meilleure compréhension du public et dans l'intérêt du projet, les démarches issues du Code de l'Expropriation et celles issues du Code de l'Environnement.*

*Ainsi a-t-il été décidé dès l'origine de conduire deux enquêtes séparées sur le projet pour deux finalités distinctes :*

- *La déclaration d'utilité publique et la cessibilité des terrains nécessaires au projet*
- *Le permis de construire*

##### **Avis de la commission d'enquête**

**La commission d'enquête note de petites modifications notamment concernant l'emprise du PEM dans le parking sud.**

---

<sup>1</sup> Article R\*423-58 : Lorsque le projet a précédemment fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues par les articles R. 123-7 à R. 123-23 du code de l'environnement ou par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et que l'avis de mise à l'enquête indiquait que celle-ci portait également sur la construction projetée, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête.



## 4.1.2 - Programmation commerciale

### Intégration des « nouvelles surfaces » du PEM comme offre commerciale

#### Point de vue du maître d'ouvrage

*La programmation commerciale du projet n'est pas encore figée à ce stade. La commercialisation des espaces ne peut se concrétiser si loin de l'échéance de livraison. En général, cette formalisation se fait dans les 18 mois précédant l'ouverture.*

*La programmation commerciale du projet n'a toutefois pas évolué. Elle est centrée sur des commerces de « flux ». Cette logique, en gare de Rennes, n'avait pas de raison de changer dans une gare dont la priorité est à l'accueil des voyageurs et non pas à la création d'un centre commercial. Les surfaces restituées par le projet ne permettent pas d'augmenter significativement les espaces de commerces. La programmation concerne donc les besoins essentiels pour la clientèle de gare.*

#### Caractéristiques générales de base du voyageur

*Une clientèle pressée :*

**2 voyageurs sur 3 arrivent moins de 20 minutes avant le départ de leur train**

*Des visiteurs qui consomment :*

**2 visiteurs sur 3 ont réalisé un achat dans une gare au cours des 12 derniers mois **Panier moyen par acheteur : 11€** (source : étude OpinionWay juillet 2011)**

#### Plusieurs types de voyageurs présents en gare

##### **Privés / loisirs :**

*Ils arrivent plus longtemps avant le départ de leur train et ont des besoins forts en termes de restauration, presse, shopping... Pour agrémenter leur voyage.*

##### **Pendulaires :**

*Usagers réguliers du train, ils attendent très peu en gare. Leurs achats sont très ciblés et répondent à une logique de dépannage : tabac, quotidiens, snack / café.*

##### **Professionnels :**

*Ils arrivent plus longtemps avant le départ de leur train et dépensent plus en moyenne que les autres voyageurs. Ce sont des acheteurs polyvalents (dépannage, presse, restauration, shopping...).*

##### **Riverains :**

*Les non-voyageurs traversent la gare et peuvent y réaliser des achats ponctuels, souvent dans une logique de dépannage. Ils représentent une part très minoritaire des achats en gare.*

#### La salle d'échange multimodale :

*Elle concentrera principalement des flux de voyageurs quotidiens (métro, TER) avec des besoins de voyageurs pendulaires : dépannage, proximité.*

*A cet endroit, on peut envisager un commerce de type combistore (Combiné de produits de dépannage pour les voyageurs : restauration à emporter, presse, services du quotidien), et bien sûr de la distribution automatique (boissons, friandises).*

#### Le rez-de-chaussée de la gare :

Sa principale fonction sera la distribution des flux vers le métro ou les départs grandes lignes (dalle voyageurs).

Il offre toutefois une relation directe avec le centre-ville au Nord.

Les agences de location de voiture seront installées à ce niveau, un commerce de restauration présente également une bonne opportunité, et potentiellement une activité bancaire (distributeur de billets et bureau de change).

Dans le local de l'actuelle gare routière, qui accueillera une maison du vélo, un commerce supplémentaire à destination d'une clientèle de quartier pourrait également s'installer (angle du boulevard Solferino).

#### La dalle Voyageurs :

C'est le niveau où transiteront et attendront les voyageurs grandes lignes / TGV.

Il présente un fort potentiel pour des activités de services et d'agrément de l'attente : presse-livres, souvenirs, restauration. La plupart des surfaces commerciales de la gare se concentrent ici.

On devrait y retrouver un restaurant en partie Est, avec mezzanine, plusieurs espaces de vente rapide à emporter, et bien évidemment une activité presse-livres, souvenirs.

Une pharmacie pourrait également trouver place sur la dalle.

Des commerces diversifiés comme un service de fleuriste sont également envisageables.

En plus de ces espaces commerciaux, l'activité commerciale de la gare se développe avec les distributeurs automatiques de boissons et friandises, ainsi que la publicité et les distributeurs de billets de banque (au maximum 3 dans la future gare).

La spécificité du projet de PEM axé sur l'enjeu capacitair (doublement du trafic voyageurs) ne permet de développer un centre commercial très diversifié. Une locomotive commerciale telle qu'évoquée n'aurait sans doute pas de pertinence. Toutefois, l'offre de restauration disponible à tous les niveaux, variée entre une restauration assise et une restauration rapide selon les emplacements, gérée en cohérence, devrait améliorer sensiblement la qualité des services actuels. En outre, le positionnement plus pertinent de ces commerces par rapport aux flux et aux espaces de cheminement et d'attente des voyageurs devrait plus globalement améliorer le confort et l'accès à ces services. Enfin, il est envisageable de disposer d'une offre un peu diversifiée permettant de trouver des fleurs ou un souvenir à rapporter.

#### Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la programmation commerciale qui se précisera normalement dans les 18 mois avant l'ouverture.

### **4.1.3 - Emplacement de la gare routière, des loueurs de voitures, de l'office de tourisme dans la gare de Rennes, Pôle d'Echanges Multimodal**

#### Point de vue du maître d'ouvrage

Oui les agences commerciales des loueurs de voiture seront logées (au nombre de 5 enseignes) au rez-de-chaussée de la gare, près des circulations verticales et face à l'entrée depuis la ville.

*La billetterie et la salle d'attente actuelles de la gare routière intégreront les espaces dits KorriGo prévus dans la gare au rez-de-chaussée et dans la salle d'échange multimodale. L'espace KorriGo du rez-de-chaussée est d'ailleurs situé face à la gare routière, avec une salle d'attente voisine, de manière à faciliter l'intermodalité Gare ferroviaire+métro avec la gare routière.*

*Le déplacement de l'office de tourisme en gare n'est pas prévu à ce stade. Toutefois, Rennes Métropole et la Ville de Rennes, et possiblement la Région Bretagne et le Département d'Ille-et-Vilaine, réfléchissent à une mise en scène, au sein de la gare, du territoire et de son activité.*

*Dans la nouvelle gare de Rennes deux emplacements valorisant le territoire sont prévus : un mur d'image (à définir avec Rennes Métropole) et un espace « Congrès ».*

*Le mur d'image serait constitué d'écrans diffusant de l'information au public de la gare sur le territoire. Cette information reste à définir dans sa forme et son contenu, d'ici la livraison du projet. Cette possibilité est prévue auprès de l'accès gare situé sur le paysage construit ouest.*

*L'espace « Congrès » est un espace demandé par Rennes Métropole spécialisé dans l'accueil des grandes manifestations locales et des congressistes, afin d'assurer dès la gare le meilleur accueil et la meilleure prise en charge de cette clientèle.*

*En l'absence d'animations « Congrès », Rennes Métropole étudie la possibilité de diffuser de l'information touristique à partir de meubles et de présentoirs disposés sur cet espace.*

*Cet espace est réservé dans les plans sur l'esplanade intérieure de la dalle Voyageurs, située à l'accès avec le paysage construit ouest et auprès des escaliers mécaniques ouest.*

*Les collectivités locales pourront s'entendre avec SNCF – Gares & Connexions pour utiliser ces emplacements et partager les contenus.*

*En outre, la Région Bretagne disposera sur la dalle Voyageurs d'un espace de 20 m<sup>2</sup> dédié au TER Bretagne pour valoriser l'activité TER et délivrer un certain nombre de services (distributeur automatique de billets, dépliants horaires...).*

### **Avis de la commission d'enquête**

**La commission d'enquête prend note que sont prévus :**

**-des agences commerciales des loueurs de voiture (au nombre de 5 enseignes) au rez-de-chaussée du PEM,**

**-un espace KorriGo qui inclura la gare routière au sous-sol et au rez de chaussée face à la gare routière avec une salle d'attente voisine (cette dernière n'était pas indiquée dans l'enquête publique précédente),**

**- un mur d'image (à définir avec Rennes Métropole), un espace « Congrès » et un espace pour la Région Bretagne valorisant l'activité TER.**

**Ces différents espaces répondent bien à la définition du PEM.**

#### **4.1.4 - Sanitaires**

Actuellement, on trouve dans la gare un espace sanitaire comprenant 8 WC dont un WC handicapés (PMR) sur la dalle côté Sud ouverts jusque 22 heures.

### **Point de vue du maître d'ouvrage :**

*SNCF Gares & Connexions et Rennes Métropole ont échangé sur cette situation.*

*SNCF Gares & Connexions confirme ses orientations sur le dimensionnement des sanitaires publics de la gare et sur leur emplacement.*

*En outre, des sanitaires automatiques existent sur l'espace public au Nord.*

*Enfin les commerces de restauration sont généralement équipés de sanitaires destinés à leur clientèle.*

*Tous les relais toilettes présents en gare sont toujours payants.*

*A noter que pendant les travaux le relais toilettes sera déplacé un peu plus au sud de la gare dans l'immeuble immédiatement voisin de la gare Sud.*

### **Avis de la commission d'enquête**

**Il est indiqué dans l'étude d'impact que dans la situation de référence sans le projet du PEM, le nombre de WC sera insuffisant.**

**Par ailleurs, dans le bilan de la concertation, il est demandé que des sanitaires gratuits et des espaces pour changer les bébés soient créés à tous les étages.**

**Le projet ne prévoit qu'un seul lieu de sanitaires de la même taille sur la dalle au niveau 2 (37,50 m) au Sud et excentré du flux de voyageurs.**

**Compte-tenu du doublement prévu des voyageurs, de la création d'une salle d'échanges en sous-sol et d'une salle multimodale au RDC, ainsi que de l'intégration du hall de la gare routière où existaient des sanitaires, la commission d'enquête considère qu'une seule localisation est insuffisante.**

**Par ailleurs, il est à préciser que des toilettes gratuites sont installées à la gare de Vannes. Depuis leur installation, le tunnel passant sous les voies ferrées est propre et sain.**

**Dans la gare de Rennes, une partie du parking Sud, voisins des toilettes payantes fait office de toilettes gratuites. Comment régler cette question qui ne peut rester sans réponse avec un doublement des voyageurs ?**

**Pour ces raisons, auxquelles s'ajoutent la nécessité de faciliter l'accès aux personnes âgées et à mobilité réduite, la commission d'enquête demande la création d'un deuxième lieu de sanitaires situé au nord du PEM à R-1 (26,50 m) ou/et au RDC (30,50m) (cf. toilettes avec nettoyage automatique) et d'assurer la propreté du parking à proximité par tous les moyens, y compris par la gratuité des toilettes.**

## **4.1.5 – Plantations sur le paysage construit**

### **Point de vue du maître d'ouvrage**

*Les plantations prévues sur le paysage construit sont une évocation et une réinterprétation de la lande, milieu composé d'un mélange arbustif et herbacée de taille basse (50 à 80 cm de hauteur) présentant une biodiversité importante. Cette association de plantes se caractérise aussi par sa résistance à la sécheresse et par des besoins peu exigeants en terme d'arrosage et d'entretien. La taille des arbustes aura lieu une fois à deux fois par an. En fin de saison on pourra rabattre également*

*les graminées ou les laisser sécher en fonction de l'aspect privilégié. Un paillage type BRF sera mis en œuvre au pied des plantes pour limiter les mauvaises herbes, enrichir le substrat en place et conserver l'humidité de la terre.*

*La lande qui sera mise en œuvre se compose entre autres de bruyères (Erica), genêt, callune, Serratula, Teucrium, coronille et hélianthème qui sont des arbustes et des herbacées fleurissant, de buis (arbuste persistant), de Dechampsia flexuosa, Molinia caerulea et Brachypodium pinnatum, grandes herbes et graminées à la texture légère, de fougères (Pteridium aquilinum)...La composition exacte du mélange est encore en cours d'étude.*

*Pour assurer un développement optimal, la lande a besoin d'un substrat de 60 cm d'épaisseur minimum (50cm de terre et 10 cm de couche drainante).*

*Une partie de ces surfaces plantées sera également traitée en pelouse accessible au public (environ 30% de la totalité). Ces espaces engazonnés seront arrosés en période de sécheresse et tondus pour permettre au public de s'installer.*

*La couche de drainage qui sera mise en œuvre entre l'étanchéité et la terre végétale permettra d'évacuer les eaux directement vers les exutoires et d'empêcher toute stagnation au-dessus de l'ouvrage.*

#### **Avis de la commission d'enquête**

**La commission approuve ces dispositions et incite le maître d'ouvrage à prendre les mesures nécessaires pour assurer un entretien régulier du paysage construit.**

#### **4.1.6 - Stationnement**

80 places arrêts-minutes au lieu de 45 arrêts-minutes et déposes minutes

#### **Point de vue du maître d'ouvrage**

*Les arrêts-minutes à la gare, dédiés et repérés, seront effectivement tous concentrés au niveau du parking gare-sud.*

*Les caractéristiques de ces espaces localisés au R-1 et au R-2 sont : proximité immédiate du Bâtiment Voyageurs de la gare et tarification progressive pour limiter les usages de moyenne et longue durée.*

*Il est à noter que les tarifs de l'arrêt-minute actuel ne sont pas suffisamment dissuasifs, ce qui rend possible des usages de moyenne durée. Si toutefois la tarification imaginée ne permettait pas une rotation suffisante et qu'une saturation était exceptionnellement observée dans l'arrêt-minute, il est important de signaler que les autres secteurs du parking, préférentiellement destinés aux stationnements de moyenne et longue durée, seront malgré tout capables d'accueillir des usagers de courte durée.*

*À l'extérieur du parking Gare Sud, aucun espace ne sera dédié au stationnement des usagers de la gare. Les rues entourant le PEM étant dotées de places de stationnement payant, elles continueront, comme aujourd'hui, à accueillir en complément et si nécessaires une clientèle*

gare. Cela sera d'autant plus vrai que la Ville de Rennes prévoit l'extension du stationnement payant dans le sud-gare (la tarification induit une plus forte rotation des usagers que le stationnement gratuit et améliore les taux de disponibilité des places).

Enfin, on imagine que des pratiques de dépose perdureront sur les voiries, en particulier au nord de la gare. Compte tenu des modifications prévues du plan de circulation, les rues entourant la gare seront essentiellement des voies de desserte qui n'accueilleront plus de trafic de passage (transit) et qui seront limitées à 30 km/h. Les pratiques de déposes pourront donc se dérouler dans un environnement apaisé ; le principal enjeu étant de limiter d'éventuels envahissements des espaces publics par la conception d'un espace public adapté : pour ne pas pénaliser les piétons, les cyclistes et les transports en commun toujours très présents.

### Information des places disponibles et localisation des places de stationnement

#### **Point de vue du maître d'ouvrage**

Des dispositifs d'information dynamiques existent déjà à proximité des parkings rennais et informent sur leur niveau de disponibilité. Aucun système n'existe pour l'heure pour les utilisateurs de smartphone. Cela étant, le renouvellement de la délégation de service public relative à l'exploitation des parkings au 01/01/2017 donne les moyens à la collectivité d'exiger de son futur exploitant la mise en place de systèmes d'information innovants. A deux ans du terme du contrat actuel, c'est une piste de travail sur laquelle la Ville de Rennes s'engage.

À l'intérieur des parkings, les études en cours prévoient le déploiement d'un système dynamique d'orientation des usagers en direction des places des disponibles, qui seront donc aisément repérables.

### Emplacements de voitures pour les voyageurs prenant le train

#### **Point de vue du maître d'ouvrage**

Il convient d'indiquer tout d'abord que la majorité des usagers de la gare sont des usagers qui accèdent au parking à une heure suffisamment matinale pour espérer disposer d'une place de stationnement. D'autre part, l'amélioration de l'accessibilité à EuroRennes, en particulier en transports en commun (seconde ligne de métro, doublement de l'offre TER...) permet d'anticiper un usage contenu de la voiture, aussi bien pour accéder aux centres d'activités du secteur qu'à la gare ferroviaire.

En complément, il est envisagé d'adapter les tarifs du parking Gare-Sud pour tenir compte de sa spécificité. La proximité du parking De Gaulle-Gare qui présente encore des disponibilités, au nord, permettra à la collectivité de proposer des solutions de stationnement complémentaires. La tarification, et en particulier les modalités d'abonnement permettront de limiter certains usages aujourd'hui constatés dans le parking Gare-Sud.

### Avis de la commission d'enquête

**Il est indiqué dans l'étude d'impact que dans la situation de référence si le projet n'est pas réalisé, les parkings seront saturés aux abords de la gare ainsi que les places de dépose minute.**

**Les deux parkings (Nord et Sud) totaliseront environ 280 places supplémentaires qui seront localisées dans le parking Sud et répondront aussi au développement du quartier Sud... Ils sont complétés par le parking Charles De Gaulle à 10 minutes au nord de la gare.**

**La limitation du nombre de places de parking encouragera à utiliser les modes doux ou les transports en commun dont la 2<sup>o</sup> ligne de métro qui sera ouverte en 2019. Cette politique de faible augmentation des places de parking est en accord avec le Plan de Déplacement Urbain dont un des objectifs est la diminution de la part modale de la voiture.**

**Toutefois certains voyageurs résidants en périphérie de Rennes, ou à plus longue distance, privilégieront toujours la voiture pour se rendre à la gare en l'absence de transports en commun pratiques à proximité. L'occupation actuelle du parc de stationnement traduit bien cet état de fait : saturation. Le doublement du nombre de voyageurs annoncé accentuera ce phénomène.**

**Il est à noter que lorsque l'on se rend en voiture pour prendre un train, pour un aller et retour dans la journée par exemple, il est impératif pour un voyageur d'être sûr de trouver une place de parking rapidement.**

**Afin de limiter la circulation due à la recherche de places de stationnement, entraînant encombrement et pollution significative dans un milieu fermé, et afin d'informer les voyageurs du PEM des places disponibles en amont de l'heure de départ, la commission d'enquête recommande fortement, en complément des panneaux lumineux déjà en place dans Rennes:**

- la mise en place de systèmes d'information innovants, du type occupation en temps réel des parcs relais en vigueur sur le site de Rennes Métropole (Mobil Rennes),**
- le déploiement d'un système dynamique d'orientation des usagers à l'intérieur du parc de stationnement, en direction des places disponibles signalées par un système lumineux individuel (rouge occupé, vert libre).**

#### **4.1.7- Impacts en phase chantier**

##### **- Impacts sur les eaux souterraines en phase chantier**

**Compte tenu des cotes des niveaux bas et des niveaux d'eau caractéristiques retenues, des travaux de pompage en fond de fouille sont envisagés sous réserve de l'obtention des autorisations de rejets adéquates. Des dispositions spécifiques seront adaptées au cas par cas pour assurer la mise à sec de la plateforme de travail. En cas de remontées de nappe pendant une longue période, des dispositions seront prévues pour évacuer tous les engins de chantier et matériaux.**

#### -Travaux sur le souterrain

L'Autorité environnementale observe que le chantier provoquera des perturbations sur le fonctionnement de la gare ; en effet pendant 6,5 mois, le souterrain sous les voies sera réduit de moitié.

Pour réduire les risques d'engorgement des quais, la SNCF prévoit :

- un décalage à la minute d'horaires des trains,
- un décalage de l'affichage des trains au départ pour limiter les voyageurs présents sur les quais,
- des annonces vocales lorsque cela sera nécessaire.

#### -Différents travaux et impacts cumulés

Il est indiqué dans l'étude d'impact que Rennes Métropole au travers de son aménageur de la ZAC EuroRennes prendra en charge une mission OPC devant assurer une coordination fonctionnelle sur la partie centrale de la ZAC, à savoir le PEM. Des dispositifs de nettoyage des roues seront prévus ainsi que le tri systématique des déchets. Des mesures seront prises par rapport aux usagers de l'espace public et les riverains (information, dispositions pour ne pas perturber la qualité de l'air respiré, travaux principalement dans la journée...).

#### Avis de la commission d'enquête

**Actuellement l'étude des flux montre que 27,3% des voyageurs empruntent le souterrain de la gare. Les dispositions prévues pendant les travaux par la SNCF (indiquées ci-dessus) devraient limiter un peu les risques d'accumulation des voyageurs sur les quais susceptibles d'être provoquée par la réduction de la largeur du souterrain.**

**La commission recommande de définir dans l'arrêté préfectoral des mesures à respecter pour la gestion des chantiers et d'engager une véritable démarche « Chantier Propre » afin de maîtriser les impacts des chantiers sur l'environnement et les riverains.**

#### **4.1.8 - Impacts générés par le relogement du Technicentre**

Le technicentre est concerné par plusieurs rubriques de la nomenclature des ICPE au régime déclaratif. Cette installation assure la responsabilité technique des organes de freinage montés sur tous types de matériels roulants pour l'ensemble du parc ferroviaire français et assure la confection et la réalisation d'autres pièces du matériel PRM.

Les nouveaux bâtiments sont en cours de construction sur le site de Saint Jacques de La Lande ; la livraison est prévue le 28 novembre 2014. Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au 2<sup>o</sup> avis de l'Ae présente les impacts générés par le fonctionnement du technicentre et les mesures mises en œuvre pour réduire ces impacts concernant l'eau, l'air, les nuisances acoustiques, les nuisances olfactives, les déchets.

#### Avis de la commission d'enquête

**La construction du technicentre à Saint Jacques de la Lande étant terminé en novembre 2014, on peut estimer que les projets de programme ne sont pas réalisés de manière simultanée ; il ne serait donc pas nécessaire que l'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet.**



**La démolition des bâtiments actuels du technicentre aura un impact sur le site du PEM. Le déplacement du technicentre de Rennes vers Saint-Jacques-de-la-Lande supprimera les nuisances produites par les activités industrielles sur le site de la gare.**

**Par ailleurs, il est à noter que plusieurs éléments demandés par l'Ae au maître d'ouvrage ne sont pas précisés dans son mémoire en réponse tels que les mesures de suivi.**

#### **4.2 – AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET**

- Vu l'arrêté du Préfet de la Région de Bretagne, Préfet d'Ille-et-Vilaine, en date du 22 juillet 2014 prescrivant et organisant l'enquête,
- Vu les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage faisant connaître l'ouverture des enquêtes publiques prescrites par l'arrêté précité,
- Vu l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (pem) sur le site de la gare de Rennes et le rapport et l'avis de la commission d'enquête,
- Vu l'arrêté préfectoral du 27 juin 2014 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement du Pôle d'Echanges multimodal sur le site de la gare de Rennes,
- Vu le dossier d'enquête publique,
- Vu les deux avis de l'autorité environnementale,
- Vu les observations formulées par le public consignées dans les registres d'enquête,
- Vu le mémoire en réponse du responsable du projet, suite au procès-verbal des observations du public et des questions posées par la commission d'enquête,
- Entendus le responsable du projet, Monsieur Xavier Cornic, ainsi que Madame Chrystelle Trocmé-Chartoire chargée d'opérations à Rennes Métropole,

#### **Etant donné que :**

- le projet du PEM de Rennes est situé dans la ZAC EuroRennes,
- la gare souffre d'un sous-dimensionnement qui devrait s'accroître au vu des projets d'infrastructures envisagés :
  - \* l'arrivée de la ligne LGV Bretagne Pays de Loire en 2017,
  - \* la mise en service de la ligne b de métro en 2019,
  - \* le renforcement du réseau TER,
  - \* les travaux faits par RFF pour désaturer la gare de Rennes,

- l'augmentation du nombre de voyageurs induits, qui devrait doubler entre 2007 et 2020, fera du PEM le plus gros pôle d'échanges de Bretagne,

### **le nouveau pôle d'échanges multimodal aura des effets positifs :**

- **création d'un projet urbain : une liaison piétonne** Nord-Sud permanente sur le paysage construit, sur le côté Ouest au-dessus du « fleuve ferroviaire » permettra de créer un lieu de rencontre, de ne pas traverser la gare, de relier directement les deux parvis, d'être en lien avec le niveau 2 du PEM et ainsi de limiter la coupure urbaine;
- **réorganisation complète du bâtiment voyageur** qui permettra de diminuer le temps d'évacuation des quais et dont la surface d'accueil passerait de 9000 m<sup>2</sup> à 13000 m<sup>2</sup> avec :
  - le doublement des surfaces des salles d'échanges par :
    - la création d'une salle d'échanges en sous-sol où la majorité des voyageurs transiteront, en liaison directe avec les deux lignes de métro, le parvis Nord et le tunnel amenant aux quais,
    - la réorganisation de l'espace sur la dalle avec notamment une salle d'échanges comprenant une zone arrivée à l'Ouest et une zone départ à l'Est,
  - la création de 3 salles d'attentes et de 200 places assises,
  - la création d'un espace intermodal au niveau du sol,
  - le doublement des circulations verticales entre souterrain, quais et dalle supérieure,
  - la réimplantation complète des espaces commerciaux (700 m<sup>2</sup> en plus des 1800 m<sup>2</sup> existants) et des locaux de services et techniques,
  - l'exploitation de la lumière naturelle par l'utilisation d'une couverture translucide en ETFE,
- **allongement d'un quai, création d'un autre et prolongement du souterrain,**
- **renforcement de la multimodalité** conformément au plan de déplacement urbain de Rennes Métropole :
  - en reconfigurant la gare routière en intégrant l'espace de vente dans le PEM,
  - en réaménageant et en augmentant de 20 à 36, les emplacements de taxis dans la station au Nord-Ouest,
  - en réalisant deux grands garages de vélos au Nord et au Sud de 958 places et 18 motos,
  - en accédant aux deux lignes de métro a et b à partir de la salle d'échanges en sous-sol du PEM,
  - en accédant aux arrêts de bus parvis Nord,
  - en organisant l'accès des voitures côté sud du PEM et en créant environ 280 places supplémentaires de parking,
  - en réservant le parvis nord aux circulations douces et aux transports en commun ainsi qu'en créant une colline artificielle partiellement végétalisée, et une liaison

piétonne : cette conception permettra de créer un site qui pourra être convivial et de détente;

- **développement du train** qui est reconnu comme une nécessité pour permettre la réduction des gaz à effet de serre,
- **déplacement du technicentre** PMR de Rennes vers Saint-Jacques-de-la-Lande qui supprimera les nuisances produites par les activités industrielles dans le pôle,
- **engagement du maître d'ouvrage** à réaliser un avenant au contrat pôle pour la réalisation d'un suivi environnemental du projet,

par ailleurs l'**extension du PEM au-delà des prévisions** si le trafic devait augmenter, serait possible, RFF ayant réservé des emprises nécessaires à un développement de quais supplémentaires et la dalle voyageurs étant raccordable à ces éventuelles extensions.

### **le pôle d'échanges multimodal aura aussi des effets négatifs :**

- **nécessité de l'acquisition de terriers** (parcelles) afin de détruire une partie de la gare,
- **impacts sonores** à proximité des voies ferrées,
- importance des **investissements nécessaires** proches de 150M€ financés :
  - par des fonds publics supportés par l'Etat, le Conseil Régional, le département d'Ille et Vilaine, Rennes Métropole et ville de Rennes pour la plus grande partie,
  - par des fonds non publics Gares et Connexions (SNCF) et RFF,
- **nuisances des travaux** pour les riverains et les voyageurs ainsi que nuisances cumulées avec les travaux de la ligne b de métro et de la ZAC EuroRennes sur une longue durée,
- **insuffisance des sanitaires** compte-tenu :
  - du doublement prévu des voyageurs,
  - d'un seul lieu d'implantation de sanitaires excentré au 2<sup>o</sup> étage,
  - de l'assainissement nécessaire du parking Sud, voisin des sanitaires,
  - de la suppression des sanitaires de la gare routière,
  - de la création d'une salle d'échanges en sous-sol et d'une salle multimodale au RDC,
  - de la nécessité de faciliter l'accès aux personnes âgées et à mobilité réduite ;

### **En conclusion,**

Les avantages liés au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal apparaissant plus importants que les inconvénients, les impacts sont limités en raison notamment de l'urbanisation déjà existante de l'espace dédié et de l'éloignement des espaces naturels sensibles,

**ainsi la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande d'un permis de construire pour le projet d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal sur le site de la gare de Rennes,**

**sous réserve :**

qu'un deuxième lieu de sanitaires situé au nord du PEM à R-1 ou au RDC soit créé,

**recommande :**

- la gratuité des sanitaires permettant entre autres la propreté du parking,
- de définir dans l'arrêté préfectoral des mesures à respecter pour la gestion des chantiers et d'engager une véritable démarche « Chantier Propre » afin de maîtriser les impacts des chantiers sur l'environnement et les riverains.

Alain GUYON

Camille HANROT-LORE

Gérard CASSAGNE

## ANNEXES