



**NOUVEAU DEPOT DE BUS BAUD CHARDONNET**

Chemin de Baud - Rennes

**Déclaration d'intention  
(au titre du L.121-8 du code de l'environnement)**

10 novembre 2022



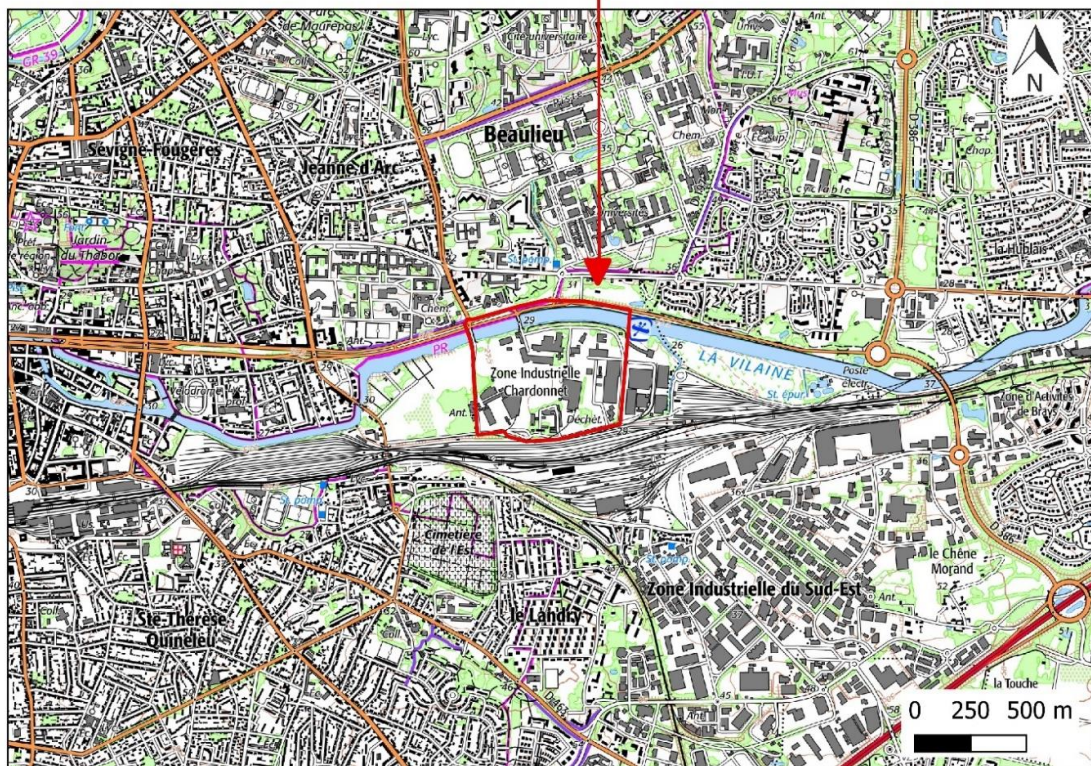
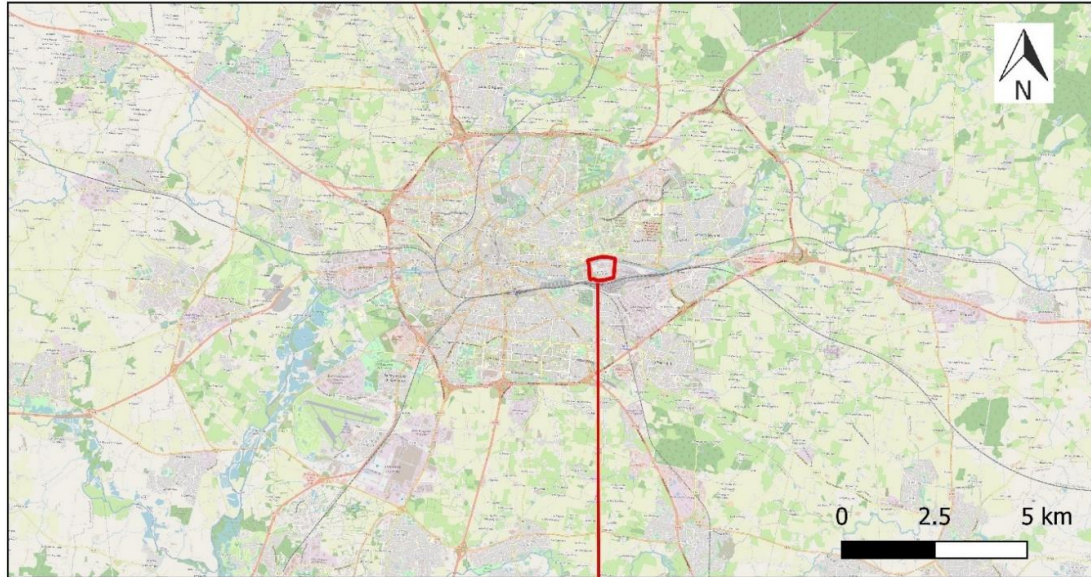
# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>LA LOCALISATION DU PROJET</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET</b> .....	<b>4</b>
2.1	Pourquoi un nouveau dépôt de bus – le choix du site de la plaine de Baud .....	4
2.2	Le projet du dépôt de bus .....	4
2.3	La réalisation anticipée de la première phase de l'aire de remisage .....	9
2.4	L'articulation avec la poursuite de l'urbanisation de la Plaine de Baud .....	9
<b>3</b>	<b>LES PLANS ET PROGRAMMES DONT DÉCOULE LE PROJET</b> .....	<b>11</b>
3.1	SRADDET Bretagne .....	11
3.2	SCOT du Pays de Rennes .....	11
3.3	PLUi de Rennes Métropole .....	11
3.4	PDU de Rennes Métropole .....	11
<b>4</b>	<b>L'APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>13</b>
4.1	Les sensibilités environnementales et réglementaires .....	13
4.2	Les impacts potentiels du projet et les mesures ERC associées .....	13
<b>5</b>	<b>LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES</b> .....	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>LES MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC</b> .....	<b>21</b>
6.1	Le contexte réglementaire .....	21
6.1.1	La concertation au titre du code de l'urbanisme .....	21
6.1.2	La concertation préalable au titre du code de l'environnement .....	21
6.1.3	La déclaration d'intention .....	21
6.2	Les modalités de la concertation .....	22
6.2.1	Le dossier de la concertation .....	22
6.2.2	Une plateforme dédiée .....	22
6.2.3	Une réunion d'information publique .....	22
6.2.4	Les articles dans la presse .....	22
6.2.5	Les publications sur les réseaux sociaux .....	23
6.2.6	Les modalités d'expression mises en œuvre .....	23
<b>7</b>	<b>Annexe 1 : arrêté municipal 2022-2169 de la Ville de Rennes</b> .....	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>Annexe 1 : Compte rendu de la réunion publique du Jeudi 23 Mai 2022</b> .....	<b>28</b>

# 1 LA LOCALISATION DU PROJET

Le projet est localisé sur la commune de Rennes (35).

## PLAN DE SITUATION



 Zone d'étude

Sources : SCAN 25 IGN

OpenStreetMap

## 2 LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

### 2.1 Pourquoi un nouveau dépôt de bus – le choix du site de la plaine de Baud

L'actuel dépôt de bus a été construit en 1977 ; il est aujourd'hui exploité pour les bus des lignes urbaines.

Un second dépôt dans la ZA Mivoie a été mis en exploitation en septembre 2016 (Saint-Jacques-de-la-Lande) ; il est utilisé également pour les lignes de bus urbaines.

Les éléments justifiant de la reconstruction du nouveau dépôt de bus de Baud à proximité de l'existant sont les suivants :

- **Le besoin de déplacer l'actuel dépôt de bus et de l'ensemble de ses infrastructures** (parking de bus et véhicules de service, atelier de maintenance, station-service, aire de lavage, bâtiments modulaires) au Sud-Est du secteur pour permettre la libération de la façade proche de la Vilaine, afin d'y développer une programmation à dominante résidentielle dans le prolongement de la ZAC Baud Chardonnet.
- **La nécessité d'adapter les infrastructures au renouvellement complet et progressive de la flotte avec du matériel électrique, entre 2022 et 2030**, et d'intégrer l'ajout d'une flotte complémentaire de trambus ; augmentation numérique de la flotte électrique à partir de 2022 qui nécessite une première phase d'extension du remisage sur le dépôt de Baud sur du foncier de la ville de Rennes/Rennes Métropole.
- **Les coûts de rénovation de l'actuel dépôt de bus et de l'atelier de maintenance**, devant être maintenu en exploitation pendant cette éventuelle rénovation (désamiantage, rénovation, transformation énergétique pour l'accueil des bus électrique) seraient très proches de ceux de la construction d'un nouveau dépôt, y compris les coûts de foncier (entre achat de foncier et cession de l'actuel dépôt pour l'urbanisation lié à la ZAC Baud-Chardonnet).
- **La nécessité d'un maintien, en cœur de ville, des fonctions techniques indispensables d'un dépôt de bus dont l'efficacité tient à son emplacement central.**
- **La maîtrise des coûts d'exploitation du réseau de bus STAR du fait de la proximité immédiate de l'axe Est-Ouest.** Les coûts d'exploitation d'un dépôt éloigné du centre-ville, comme celui de la ZA Mivoie, sont plus importants (déplacements à vide des bus plus importants).
- **Le maintien du bâtiment administratif actuel de l'exploitant KEOLIS** en partie nord, qui a fait l'objet d'une restauration et rénovation énergétique récentes.

### 2.2 Le projet du dépôt de bus

Le projet concerne l'aménagement d'un nouveau dépôt de bus au **Sud-Est de la ZAC Baud-Chardonnet sur la commune de RENNES (35)**. Le projet se situe au Sud du dépôt de bus existant. Elle correspond au dépôt de bus dans sa configuration à terme et comprenant :

- Une première phase de réalisation d'une nouvelle aire de remisage en partie ouest (lancement des travaux en 2023 (2,3 ha) ;
- Une seconde phase de réalisation du nouveau dépôt de bus (bâtiments de maintenance, aire de remisage complémentaire, aire de lavage, station-service, etc.) (3,5 ha) ;
- Une phase complémentaire d'extension du dépôt de bus vers l'est (2 ha).



### Légende

- Délimitation du dépôt de bus actuel
- Phase 1 du projet du nouveau dépôt de bus
- Phase 2 du projet du nouveau dépôt de bus
- Phase 3 du nouveau dépôt de bus

Les deux premières phases du projet se développent :

- En partie nord, sur l'actuelle aire de remisage des bus (parcelles CL66, CL11, CL90, CL90) ;
- En partie sud sur des terrains de la ville de Rennes correspondant à une ancienne aire de concassage des matériaux et des bâtiments techniques (parcelles CL50, CL145, CL91) ;
- Sur les terrains du parc de la Madeleine, autour du Manoir de Baud au sud et appartenant à Rennes Métropole (parcelles CL73, CL72, , CL82, CL83) ;
- Sur la halle SNCF/SERNAM à l'est, acquise par Rennes Métropole (parcelles CL79, CL155).

L'actuel bâtiment administratif située en rive de la Vilaine, récemment réaménagé, est conservé dans le cadre du projet.

L'extension ultérieure vers l'Est impacte la déchetterie de la ville de Rennes ainsi que des parkings et zones de dépôts du Centre Technique Municipal.

Le nouveau dépôt de bus comprendra :

- **La réalisation d'une nouvelle aire de remisage des bus**, en trois phases, et la voirie associée :
  - Phase 1 à échéance 2024 : aire de remisage complémentaire au sud du dépôt actuel (environ 2,3 ha) visant à l'arrivée des bus électriques et permettant le stationnement de 258 bus au total sur le dépôt actuel et l'aire complémentaire (166 bus thermiques et 92 bus électriques) → études en cours de finalisation et démarrage des travaux en 2022 ;
  - Phase 2 à échéance 2026 : aire de remisage de la phase 1 complétée au sud (+ 3,5 ha) pour atteindre la capacité totale de 180 bus électriques (103 articulés et 77 bus standards) ;
  - Phase 3 à échéance 2030 : extension de l'aire de remisage à l'est (2 ha) du nouveau dépôt pour l'accueil de 69 bus électriques supplémentaires soit 249 bus électriques au total.
- **La construction de nouveaux ateliers de maintenance** des bus thermiques et électriques ;
- **La construction d'une nouvelle station-service et d'une nouvelle aire de lavage**, utilisables pour les flottes thermiques et électriques. La station-service future n'a pas vocation à approvisionner les bus thermiques, la station actuelle étant conservée jusqu'à l'électrification complète de la flotte des bus urbains soit 2030 ; la nouvelle distribution de carburants servira uniquement au chauffage de l'habitacle des bus électriques ;

- **Les locaux pour le personnel**, en particulier des sanitaires, des salles de repos, des vestiaires, une salle de prise de service pour les conducteurs, et le Poste de Commandement Centralisé bus (PCC). Le bâtiment administratif existant exploité par KEOLIS sur le site actuel est conservé ;
- La pose de **panneaux photovoltaïques** (toit du centre de maintenance),
- La **démolition de la halle SNCF** en partie est du site et le nivellement du terrain, y compris la gestion des terres éventuellement polluées ;
- La réalisation à un terme d'un **parking silo**, au nord du site, à destination du personnel de Kéolis Rennes et du Centre Technique Municipal (situé à l'est du futur dépôt). Aucune étude n'est lancée à ce jour. La Maîtrise d'ouvrage de ce parking silo n'est pas définie (Rennes Métropole ou Territoires Publics aménageur de la ZAC Baud-Chardonnet).
- **La démolition du dépôt actuel** (bâtiments de maintenance, station-service, aire de lavage) et des chaussées et réseaux actuels, y compris la gestion des terres éventuellement polluées. Les installations actuelles seront libérées à partir de 2025-2026, lorsque le nouveau dépôt sera opérationnel. Le devenir des terrains concernés n'est pas précisément connu à ce jour et les études associées à la démolition ne sont pas engagées.

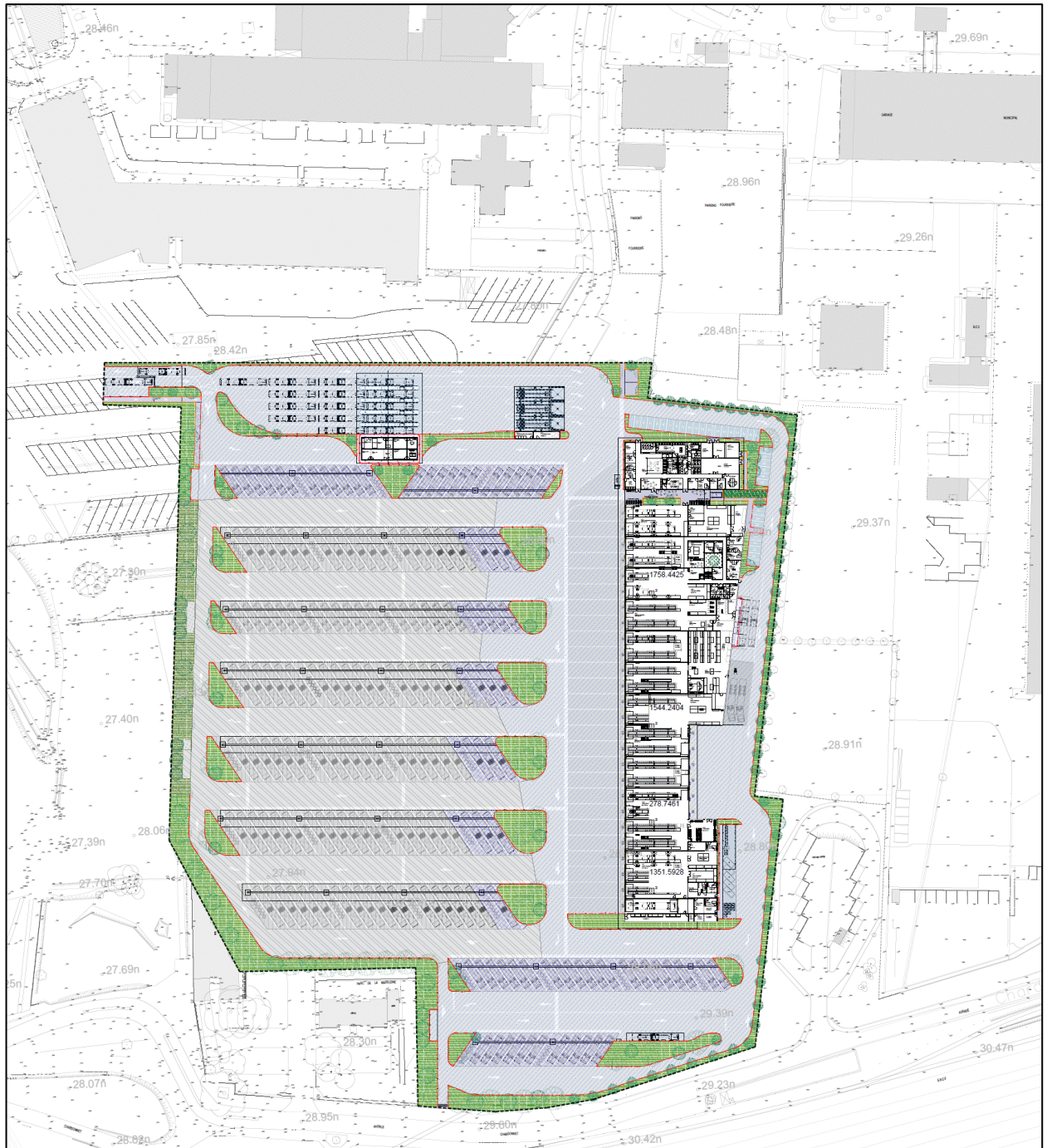
Les travaux du nouveau dépôt portent sur :

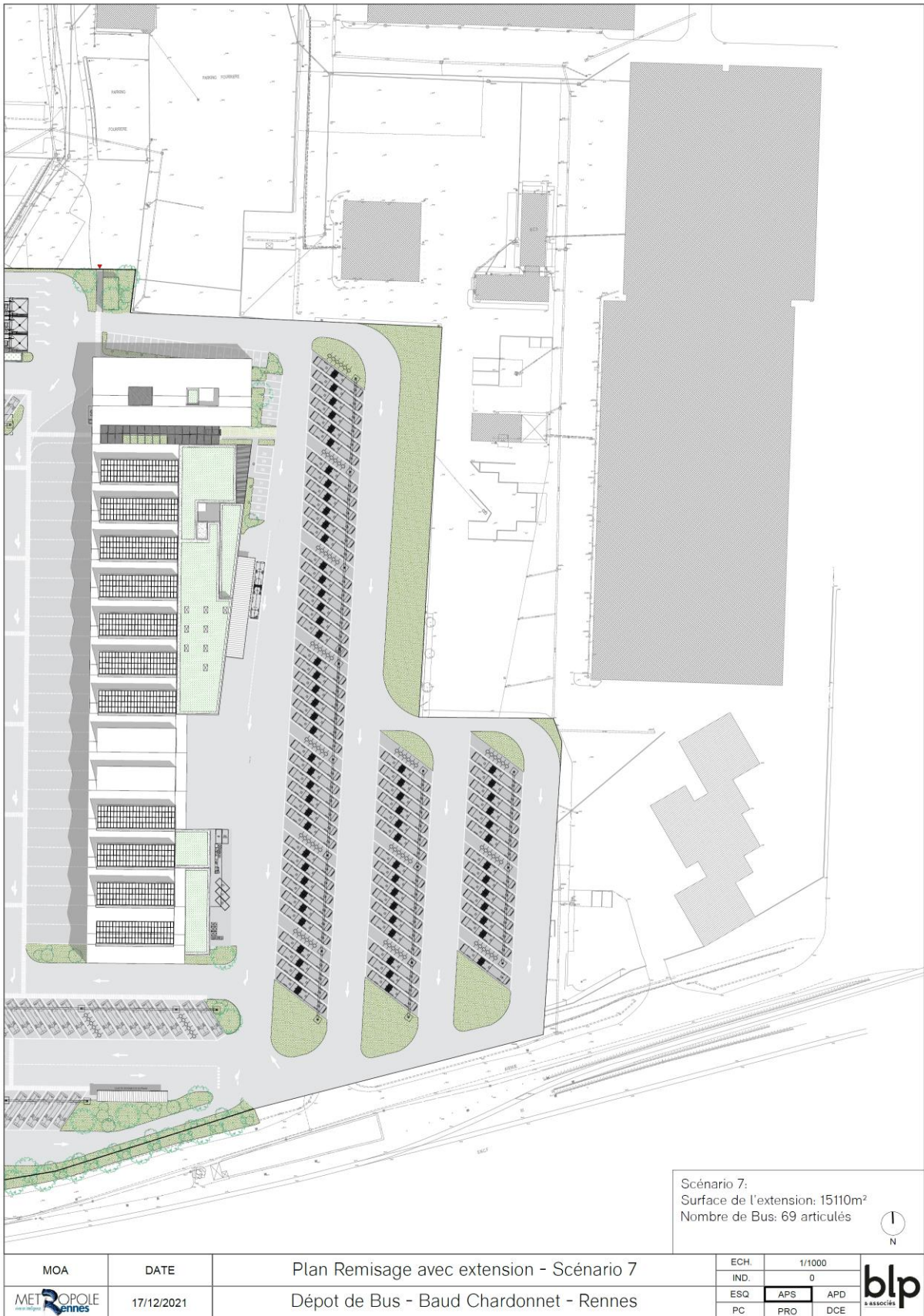
- **Les démolitions des bâtiments existants et en particulier la halle SNCF/SERNAM et les éventuelles dépollutions ;**
- **La construction des bâtiments**, en particulier du bâtiment de maintenance :
  - Gros œuvre
    - > Travaux de génie civil ;
    - > Couverture, charpente, bardage extérieur, menuiserie extérieures et intérieures, cloisonnement ;
  - Second œuvre
    - > Isolation, faux-plafonds, revêtements de sols, peinture, chauffage, climatisation, plomberie/sanitaires, serrurerie
  - Équipements et réseaux métiers internes aux bâtiments
    - > Réseau informatique, réseau de fluides pour la maintenance des bus (air comprimé, huile, gaz d'échappement) ;
    - > Sécurité incendie, contrôle d'accès, vidéosurveillance, fosses d'entretien et équipements de lavage des bus ;
- **La réalisation de la voirie et des réseaux divers :**
  - Terrassements ;
  - Eau, assainissement, éclairage public ;
  - Téléphone, internet ;
  - Réaménagement des accès ;
  - Chaussées et espaces de remisage (bus et VL) ;
  - Espaces verts/plantations et clôtures ;
  - Signalisation horizontale et verticales

**Le terrain d'assiette est de 5,8 ha pour les 2 premières phases et de 2 ha pour l'extension à l'est.**

Les ateliers de maintenance actuels ainsi que l'aire de lavage, la station-service seront démolis après le transfert de la totalité de la maintenance des bus dans le nouveau dépôt, pour la poursuite de l'urbanisation de la plaine de Baud. La destination des terrains et le calendrier ne sont pas définis à ce jour.

**Sont présentés ci-en page suivante le projet de nouveau dépôt de bus à l'horizon 2026 ainsi que l'extension à l'horizon 2030.**





Scénario 7:  
 Surface de l'extension: 15110m<sup>2</sup>  
 Nombre de Bus: 69 articulés

MOA	DATE
METROPOLE rennes	17/12/2021

Plan Remisage avec extension - Scénario 7  
 Dépot de Bus - Baud Chardonnet - Rennes

ECH.	1/1000	
IND.	0	
ESQ	APS	APD
PC	PRO	DCE





## 2.3 La réalisation anticipée de la première phase de l'aire de remisage

Dès décembre 2015, en lien avec la loi du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) et le PCAET Métropolitain, Rennes Métropole a décidé de ne plus acheter de bus diésels pour les bus urbains.

La réalisation anticipée de la 1<sup>ère</sup> phase de l'aire de remisage destinée à recevoir dès 2022 les premiers bus électriques s'explique ainsi par :

- **L'arrivée de 92 bus électriques pour palier au vieillissement inéluctable du parc de bus :**
  - Dès début 2016, une étude a été lancée sur la possibilité de réaliser l'exploitation du réseau STAR avec des bus électriques.
  - En juillet 2017, un marché entre Rennes Métropole et le constructeur de bus électriques Bluebus a été signé afin de réaliser une expérimentation pour l'exploitation de 8 bus électriques jusqu'au 31/05/2021. Sans attendre la fin de l'expérimentation destinée à valider cette possibilité et pour palier au vieillissement de la flotte de bus en exploitation, un marché de commande de 92 bus électriques a été lancé en mai 2019.
  - **Le marché de commande de 92 bus électriques a été notifié à Evobus en décembre 2020 pour une première livraison de 25 bus/an à partir de 2022, jusqu'en 2025 (17 bus au lieu de 25 bus en 2025).**
  - La recharge des bus électriques nécessitant de lourds travaux et investissements, il est donc impératif de les réaliser sur une aire de remisage définitive. La réalisation de ces investissements ne pouvait donc pas se faire sur l'actuel dépôt de bus destiné à disparaître au profil d'une urbanisation dans le prolongement de la ZAC Baud Chardonnet.
- **Le foncier non stabilisé du nouveau dépôt de bus empêchant d'anticiper un nouveau dépôt de bus dès 2016 :**
  - Outre l'attente des résultats de l'expérimentation des bus électriques Bluebus, la disponibilité foncière pour construire un nouveau dépôt de bus n'a pu être actée qu'en décembre 2019 par le Conseil Métropolitain de Rennes Métropole, avec une emprise foncière stabilisée. Cette décision intervient après plusieurs études menées entre 2016 et 2019 dans le but de choisir un scénario parmi plusieurs scénarii dont la réhabilitation complète de l'actuel dépôt de bus (atelier de maintenance et aire de remisage).
  - **Suite au Conseil Métropolitain de décembre 2019 marquant le début de la procédure de construction d'un nouveau dépôt de bus, le planning en découlant ne permet alors pas de livrer un dépôt de bus avant 2025. Pour autant, l'arrivée des premiers bus électriques dès 2022, avec l'ensemble des infrastructures de recharge, a donc nécessité la réalisation de la première phase par anticipation.**

## 2.4 L'articulation avec la poursuite de l'urbanisation de la Plaine de Baud

Le projet de construction d'un nouveau dépôt de bus accompagne le projet plus vaste d'urbanisation de la plaine de Baud, projet emblématique d'extension du centre-ville de Rennes sur une ancienne friche industrielle. La ZAC Baud-Chardonnet, dont le plan guide est présenté ci-dessous, se développe à l'ouest de l'actuel dépôt de bus et s'étend sur 35 ha.



## Plan guide de la ZAC Baud-Chardonnet (source : baud-chardonnet.com)

Les principales étapes du projet de ZAC sont les suivantes :

- 2004 : Création de la ZAC ;
- 2010 : Approbation du dossier de réalisation de la ZAC ;
- 2012 : Déclaration d'Utilité Publique du projet de ZAC ;
- 2011 : Dépôt de la demande d'autorisation « loi sur l'eau » de la ZAC ;
- 2018 : Porter à Connaissance de l'aménagement du parc de la ZAC (associée à l'autorisation « loi sur l'eau » de la ZAC) ;
- 2019 : Porter à Connaissance de la réalisation de la passerelle sur la Vilaine à l'ouest de la ZAC (associée à l'autorisation « loi sur l'eau » de la ZAC).

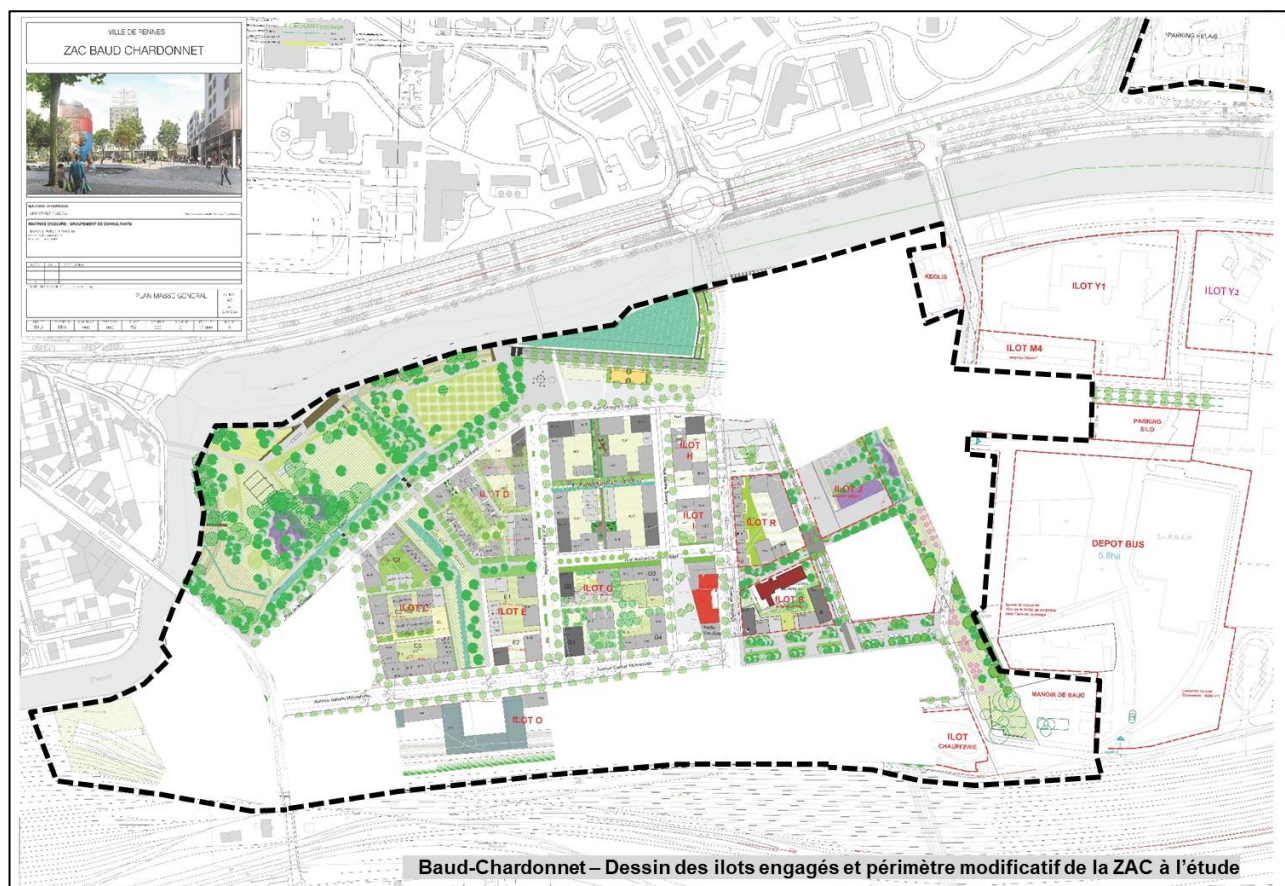
La partie ouest de la ZAC est en partie réalisée, avec notamment l'aménagement du parc ainsi que la construction d'une passerelle sur la Vilaine.

Les études de la partie Est se poursuivent avec la prise en compte du principe du projet du nouveau dépôt de bus, qui s'inscrit aujourd'hui en partie dans le périmètre de la ZAC. Des études ont été lancées en 2022 pour la poursuite de la réalisation à l'est, avec une adaptation du plan guide initial.

→ une modification du PLUi interviendra en 2022-début 2023 pour modifier le zonage en partie est ;

→ une modification du périmètre de la ZAC est envisagée en 2024, le futur périmètre excluant le futur dépôt de bus.

Les terrains de l'actuel dépôt de bus seront urbanisés à terme.



Nouveau plan indicatif et périmètre de la ZAC (source : Territoires)

## 3 LES PLANS ET PROGRAMMES DONT DÉCOULE LE PROJET

### 3.1 SRADDET Bretagne

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification régionale qui, par son caractère transversal, contribue à la cohérence territoriale à l'échelle de la région.

Il réunit l'ensemble des schémas régionaux relatifs à la mobilité, à la cohérence écologique, **aux enjeux climatiques, à la transition énergétique** et à la gestion des déchets. Il englobe les schémas régionaux existants suivants : le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) et le Plan Régional de Prévention et Gestion des Déchets (PRGD).

**Le SRADDET Bretagne a été adopté par l'assemblée régionale le 28 novembre 2019 et approuvé par arrêté du préfet de région le 16 mars 2021.**

Parmi les orientations et objectifs du SRADDET, on peut citer l'orientation « Une Bretagne des proximités » :

- **Objectif 16 – Améliorer collectivement l'offre de transports publics,**
  - > Objectif 16.1 – Rendre les transports publics plus performants (service, coût, impact environnementale) en impliquant tous les acteurs associés.

### 3.2 SCOT du Pays de Rennes

**Le SCoT du Pays de Rennes a été approuvé par le comité syndical le 29 mai 2015.** Le périmètre du SCoT s'étend sur 5 EPCI comprenant 76 communes, dont la ville de Rennes.

Le PADD définit une stratégie pour l'évolution du territoire sur les 15 prochaines années. Il s'agit de fixer de grands objectifs qui seront traduits en orientations d'aménagement dans le document d'orientations et d'objectifs.

Le PADD du SCoT du Pays de Rennes s'articule autour de trois axes dont le second est détaillé ci-dessous :

- **un développement assumé, soutenable et sobre :**
  - un pays économe en consommation d'espace ;
  - **des dispositifs de mobilité sobres, efficaces et adaptés à la diversité territoriale ;**
  - être acteur de la transition énergétique ;
  - **favoriser la qualité de l'air satisfaisante ;**
  - protéger et gérer de manière durable le sol et les ressources du sous-sol ;
  - protéger les ressources en eau et les milieux aquatiques ;
  - lutter contre les nuisances, limiter les risques ;
  - limiter et gérer la production de déchets ;

### 3.3 PLUi de Rennes Métropole

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Rennes Métropole a été adopté par le conseil de Rennes Métropole le 19 décembre 2019. Il est entré en vigueur le 4 février 2020 et s'applique dans 43 communes de l'aire métropolitaine rennaise.

Le PADD du PLUi de Rennes Métropole expose le projet politique de territoire pour les 15 années à venir. Il organise une démarche de développement urbain, guidée par différents objectifs dont le suivant :

- **inscrire la métropole dans une dynamique de transition :**
  - orientation 7 : valoriser l'armature agro-naturelle pour structurer le développement du territoire ;
  - orientation 8 : construire une « métropole du bien-être » au service de ses habitants intégrant la santé et la gestion des risques dans les projets et limitant les nuisances ;
  - **orientation 9 : engager le territoire dans une dynamique de transition pour relever les défis énergétiques et du changement climatique.**

### 3.4 PDU de Rennes Métropole

La métropole de Rennes est dotée d'un PDU, adopté le 30 janvier 2020. Il s'applique aux 43 communes de la métropole rennaise, pour la période 2019-2030.

En réponse aux enjeux de mobilité de la métropole, le PDU fixe quatre priorités :

- priorité A : provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous ;
- **priorité B : garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la « transition énergétique » ;**
- priorité C : hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilités (hiérarchisation des voies et plan de modération des vitesses, fonctions et rôle des pôles d'échanges...) ;
- priorité D : renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire.

Le PDU définit un plan d'actions qui s'organise autour de ces quatre priorités. Ainsi, pour chacune d'entre elles sont associés des axes de travail et des actions à mettre en œuvre.

**Parmi les axes et actions déclinés par la priorité B, le projet présenté s'inscrit particulièrement dans l'objectif B3 et l'action 17 :**

- **B3 : accélérer la transition énergétique (vers une logistique urbaine plus durable et des modes motorisés individuels/collectifs plus durables)**
  - **action 17 : développer une flotte 100% « propre ».**

Dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air, les agglomérations françaises équipent de plus en plus leurs réseaux de transports en commun urbain d'une flotte de bus moins polluante.

**Rennes Métropole a décidé la fin des achats de bus diesel en 2015.** Des bus électriques sont testés depuis 2017 sur une ligne du réseau. Le contrat de Délégation de Service Public 2018-2024 prévoit d'engager le déploiement, avec une première tranche de mise en œuvre de bus électriques sur plusieurs lignes urbaines avec l'acquisition de l'ordre de 70 à 80 bus sur cette période.

**L'objectif poursuivi par l'action 17 est de participer à l'amélioration de la qualité de l'air** via la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et de méthane. **Pour ce faire, il est prévu la mise en circulation de véhicules « propres » à l'échelle du réseau de transport en commun.** Le choix de Rennes Métropole s'est porté sur le déploiement d'une flotte de bus électrique sur son territoire. **Rennes Métropole a pour ambition le renouvellement de 100% de la flotte de bus thermique en bus électriques d'ici 2030.**

## 4 L'APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

### 4.1 Les sensibilités environnementales et réglementaires

Les principaux enjeux associés au projet sont les suivants :

- **Projet qui vise à permettre la transition énergétique des transports urbains à Rennes**, avec l'électrification complète du parc de bus à l'horizon 2030 ⇒ enjeu de préservation de la qualité de l'air et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur la Métropole ;
- **Projet à proximité de la Vilaine, exutoire des eaux pluviales de la Plaine de Baud** ⇒ enjeu lié à l'imperméabilisation complémentaire et au rejet d'eaux pluviales (enjeux d'inondation et de qualité de la masse d'eau) ;
- **Projet qui s'inscrit dans un secteur en pleine mutation et participe à sa reconversion** ⇒ risques associés aux activités antérieures (pollutions des sols) et risques de nuisances pour l'urbanisation future (logements et activités sur la plaine de Baud). Compte-tenu de sa position par rapport au centre-ville de Rennes et aux infrastructures ferroviaires, la plaine de Baud connaît déjà des nuisances ;
- **Projet en articulation avec le projet d'urbanisation de la plaine de Baud / ZAC Baud-Chardonnet** ⇒ le projet s'inscrit à l'est de la ZAC et est partiellement inclus dans son périmètre ; il constitue un projet distinct. Une révision du périmètre de la ZAC et du PLUi sont à l'étude dans le cadre de l'évolution du projet urbain ;
- **Projet qui se développe sur un secteur très anthropisé, hors des zones naturelles sensibles/patrimoniales mais qui accueille des espèces animales et végétales à enjeu**, dont des oiseaux nichant dans le parc de la Madeleine. Le projet doit permettre a minima le maintien de ces espèces voire participer l'amélioration de la fonctionnalité écologique du site ;
- **Projet compatible avec le règlement du PLUi de Rennes Métropole, se développant uniquement sur des zones U** ⇒ participe à la reconstruction de la ville sur elle-même et évite l'étalement urbain dans l'agglomération.

### 4.2 Les impacts potentiels du projet et les mesures ERC associées

Le tableau ci-après présente les principaux impacts du projet global de dépôt de véhicules ainsi que les mesures envisagées au stade de la demande d'examen au cas par cas présenté à l'autorité environnementale en août 2022.

#### La phase 1 anticipée du remisage des bus électriques

Comme expliqué au chapitre 2.3, Rennes Métropole lance une première phase de réalisation de l'aire de remisage de bus en vue de l'accueil des bus électriques en 2022.

Les mesures environnementales associées à cette première phase sont :

- L'assainissement de la plateforme est défini selon les règles de gestion des eaux pluviales du PLUi de Rennes Métropole, avec un rejet en réseau eaux pluviales après tamponnement dans des ouvrages enterrés ;
- Gestion de la pollution des sols sur la base d'études diagnostic ;
- Identification des enjeux écologiques sur l'ensemble du périmètre du projet et mise en œuvre anticipée de nichoirs à oiseaux et plantations en partie sud du projet fin 2021-début 2022 pour réduire les incidences des destructions de bâtiments et de végétation notamment au sein du parc de la Madeleine.

Les principales incidences du projet de nouveau dépôt de bus sont présentés dans le tableau des pages suivantes, tel que présenté dans la demande d'examen au cas par cas.

Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui dans quel milieu	X		Les besoins en eau du chantier seront assurés par un branchement au réseau AEP local			
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		X				
	Est-il excédentaire en matériaux	X		Le bilan des matériaux est de 16 000 m <sup>3</sup> de déblais pour un besoin en remblais de 4 000 m <sup>3</sup>	Exportation hors du site des matériaux excédentaires		
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il des ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	X		Les besoins en matériaux d'apport s'effectueront à partir des carrières en exploitation dans le secteur. Il n'y aura pas d'ouverture de carrière spécifique pour le projet. Le projet prévoit la réutilisation des matériaux issus de la démolition en couche de forme (bétons concassés)			
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques  → voir annexe 9 présentant une analyse détaillée des incidences et des mesures	X		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A terme, lors de la démolition de l'actuel dépôt de bus, destruction d'une station d'Ophrys abeille.</li> <li>2. Risque de dispersion d'espèces invasives lors du transfert de la terre végétale décapée et des déblais</li> <li>3. Démolition des bâtiments et débroussaillages autour du Manoir de Baud où nichent le moineau domestique, l'accenteur mouchet et la mésange bleue (démolition fin 2021).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Mise en place de nichoirs sur manoir et les arbres proches préalablement à la démolition (hiver 2021-2022) + préservation d'un mur en pierre + plantations d'espèces</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Mesures en phase chantier pour la gestion des terres colonisées par les espèces invasives.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Déplacement préalablement du substrat où se situe l'espèce au sud du futur dépôt, dans une bande végétalisée.</li> </ol>

Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
				4. Impact sur des habitats potentiels pour le lézard des murailles 5. Abattage des haies variées à fonction principalement ornementale sur environ 650 m, avec risque d'impact sur les nichées selon la période	arbustives épineuses sur 100 m <sup>2</sup> minimum au sud du site. 5. Abattage des arbres et débroussaillage hors des périodes de nidification des oiseaux		4. positionnement d'hibernacula exposés Sud le long de la plantation d'épineux au sud du projet (habitat pour le lézard des murailles) 5. replantation de haies pluristratifiées d'essences locales autour du futur dépôt de bus pour un linéaire d'environ 100 ml
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrite au formulaire standard de données du site		X	Le projet est situé à environ 7 km du site FR complexe forestier Rennes Liffré qui n'entretient pas de lien fonctionnel avec la zone d'étude.			
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 ?		X				
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ?		X	Emprises dans une zone industrielle, sur des parcelles antérieurement occupées par des activités.			
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?		X				
	Est-il concerné par des risques naturels ?		X	Le projet permet l'éloignement du dépôt de bus par rapport au bord de la Vilaine et de sa zone de débordement.			

Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	X		<p>Les terrains accueillant le projet sont concernés par une pollution des sols. Une partie des matériaux à extraire n'est pas admissible en installation de stockage des déchets inertes.</p> <p>Il existe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur la partie ouest (secteur 6 de la ZAC, un risque par contact direct avec le sol ou par ingestion de poussières pour les futurs usagers du site,</li> <li>• Sur le site SNCF, un risque d'exposition par ingestion ou contact prolongé avec le sol, et par les eaux souterraines</li> </ul> <p>Les activités du dépôt de bus relèvent du régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (Déclaration).</p>	<p>La gestion des matériaux visera à limiter les impacts pour les futurs usagers du site et pour l'environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les matériaux excavés seront évacués vers les filières adaptées à leur niveau de pollution ;</li> <li>• Les matériaux contaminés maintenus en place feront l'objet d'un recouvrement permettant de couper les voies de transfert et d'exposition de la pollution</li> </ul>		
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements /des trafics ?		X	<p>Le projet vise à accompagner la transition énergétique du réseau de transports urbain (ambition 2 du PCAET) : objectif de l'électrification progressive et complète du parc de bus à l'horizon 2030.</p> <p>Le parc de la plaine de Baud accueillera des bus (248 bus électriques à terme) qui généreront moins de nuisances.</p>			



Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	X		Emissions sonores en phase chantier liées aux travaux et circulation d'engins ; dans un secteur déjà en travaux (constructions ZAC). Les émissions sonores associées au remisage des bus vont progressivement diminuer avec l'électrification du parc, malgré l'augmentation du nombre de bus. La plaine de Baud est déjà soumise au bruit associé aux infrastructures routières et ferroviaires qui l'encadrent ; ces nuisances sont prises en compte dans la construction des logements de la ZAC.		En phase de chantier, travaux réalisés uniquement le jour, dans une plage horaire respectant les logements riverains.	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	X		Emissions olfactives pendant la phase de travaux. En phase exploitation, les émissions associées au parc de bus vont progressivement diminuer avec l'électrification. L'activité de maintenance des bus s'effectuera dans les locaux fermés disposant de ventilations spécifiques.		Installations de chantier éloignées des quartiers bâtis.	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	X		La phase de travaux engendrera des vibrations mais qui n'impacteront pas d'habitations ni de bâtiments			
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	X		Le dépôt de bus, en particulier, l'aire de remisage sera éclairée. Le projet s'inscrit dans un secteur urbanisé et éclairé.		Sur l'aire de remisage, mise en place d'un éclairage au spectre lumineux moins impactant pour la faune.	

Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?		X	En phase de chantier, émissions de poussières pendant les phases de terrassement. Le parc de bus sera progressivement électrifié jusqu'à 2030 ; les émissions atmosphériques associées vont donc diminuer.		Arrosage des pistes pendant les phases de terrassement.	
Emissions	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	X		L'imperméabilisation associé au projet est estimée à 4,9 ha (dont 4,5 ha de voirie) sachant que : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une partie de l'aire de remisage actuelle est réutilisée ;</li> <li>• L'extension s'effectue en partie sur une parcelle imperméabilisée.</li> </ul> Les eaux pluviales seront majoritairement rejetées dans le réseau eaux pluviales communal.  La station-service, la zone de déchet et la machine à laver vont également générer des eaux relativement polluées.		Au niveau des zones de remisage, des ouvrages de rétention enterrés permettront de réguler les débits avant rejet au réseau communal, selon les prescriptions du zonage pluvial (régulation d'environ 1 400 m3 pour un débit de fuite de 1 l/s). Les ouvrages seront équipés de vannes de sectionnement pour confiner une éventuelle pollution. Les réseaux d'eau pluviales de la station-service et de la zone de déchet seront raccordés à des décanteurs/séparateurs à hydrocarbures. La machine à laver sera équipée d'un système de recyclage des eaux intégrant un traitement préalable (débourbage, déshuilage, traitement par filtrations).	
	Engendre-t-il des effluents ?	X		Les installations sanitaires du nouveau dépôt seront reliées au réseau d'assainissement eaux usées, comme actuellement.			

Incidences potentielles		Oui	Non	Appréciez sommaire l'impact potentiel	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation
	Engendre-t-il des déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X		<p>Des déchets seront générés par la démolition de la halle SNCF, des bâtiments du parc de la Madeleine, des voiries et parkings existants.</p> <p>Le nivellement global du dépôt engendrera des déblaiements limités. Les terrains présents sont en partie contaminés et ne peuvent être admis ISDI. La renouée du Japon, espèce invasive, est également présente ponctuellement.</p> <p>Les constructions (voirie, bâtiments, équipements) vont générer des déchets divers.</p> <p>L'activité de maintenance des bus génère des déchets variés.</p>		<p>Les entreprises en charge des travaux devront élaborer une Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une attention sera portée aux matériaux contenant des plantes invasives.</li> <li>• Gestion spécifique des matériaux contaminés.</li> <li>• Délimitation d'une aire dédiée au stockage des déchets notamment contaminés.</li> </ul> <p>Les déchets de l'activité de maintenance font l'objet d'un tri et d'une évacuation dans les filières appropriées.</p>	
Patrimoine / cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?		X	<p>Aucun édifice protégé n'existe sur la plaine de Baud.</p> <p>Le Manoir de Baud est répertorié comme édifice d'intérêt local. Intégré dans le périmètre de la ZAC Baud Chardonnet, ce manoir doit être préservé et valorisé.</p>	<p>Les démolitions portent uniquement sur les bâtiments d'activité autour du manoir.</p> <p>Les arbres du parc présentant un intérêt seront préservés.</p>		
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	X		<p>Le nouveau dépôt est localisé dans la ZI de Chardonnet ; il impacte un entrepôt SNCF puis à terme la partie ouest du CET de la ville de Rennes et la déchetterie de Baud.</p> <p>La partie sud du projet est située dans le périmètre de la ZAC Baud Chardonnet, dont le projet urbain n'intègre pas le dépôt de bus.</p>		<p>Rennes Métropole a acquis la parcelle SNCF / SERNAM.</p> <p>Des réflexions sont en cours avec la Ville de Rennes pour la délocalisation de la déchetterie de Baud et d'une partie du centre technique municipal.</p>	

## 5 LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES

Le projet présenté dans cette étude d'impact est le fruit de plusieurs années de réflexion sur la question de l'adaptation de l'actuel dépôt de bus de Baud-Chardonnet. **Dès 2017**, une analyse interne réalisée par Rennes Métropole met en évidence que **le dépôt de bus actuel n'est pas en capacité d'accueillir la future flotte de bus électriques mais également que les deux dépôts existants (Baud-Chardonnet et Mivoie) ne suffiront plus pour répondre aux besoins du réseau à l'horizon 2035.**

Compte-tenu des besoins de développement du dépôt de bus de Baud-Chardonnet, plusieurs solutions ont été étudiées pour déterminer l'emplacement et la configuration de cet équipement :

1. maintien du dépôt de bus actuel réaménagé + extension sur une partie de l'actuel centre technique municipal (au nord) ;
2. relocalisation du dépôt vers les voies ferrées au sud + extension sur l'emprise dévolue au centre technique municipal ;
3. relocalisation du dépôt vers les voies ferrées au sud + extension sur la frange sud de la ZAC Baud-Chardonnet ;
4. relocalisation du dépôt vers les voies ferrées au sud + recherche d'un autre terrain hors site pour un troisième dépôt ;
5. relocalisation du dépôt sur le site de la station d'épuration de Cesson-Sévigné et du terrain cédé à SNCF Réseau. La suppression de la station d'épuration est prévue à horizon 2029, avec une libération partielle du site. Un ouvrage de franchissement de la Vilaine serait à prévoir.

Une estimation des impacts de coûts supplémentaires d'exploitation annuels (à cause de voyages des bus "à vide", dits "Haut-le-pied") du réseau STAR pour chaque hypothèse a été calculée en 2017 :

1. pas d'impact pour un remisage sur une partie de l'actuel centre technique municipal ;
2. **635 000 € pour la relocalisation du dépôt vers le sud** comprenant la distance supplémentaire pour les injections et extractions de véhicules et le temps de conduite correspondant. Ajout de temps supplémentaire pour toutes les relèves de conducteurs ;
3. **1 000 000 € pour la relocalisation du dépôt vers le sud et une extension sur la frange sud** (allongement de 400 m). Création d'une navette pour les prises et fin de services des conducteurs sur la partie excentrée. A noter que l'extension en frange sud génère de l'improductivité pour la maintenance bus (non intégré dans le chiffrage) ;
4. **4 500 000 € pour la relocalisation du dépôt vers le sud et la création d'un dépôt excentré hors Rennes** (référence du dépôt Mivoie : surcoût de 4 millions d'euros par an pour 100 bus) ;
5. **2 000 000 € pour la relocalisation du dépôt sur le site de la station d'épuration de Cesson avec extension sur les terrains de la SNCF afin de n'avoir qu'un seul dépôt.** Cette relocalisation est plus centrale par rapport à l'exploitation du réseau qu'un dépôt excentré type Mivoie.

Plusieurs études ont été menées pour déterminer la meilleure solution concernant l'emplacement du nouveau dépôt de bus. La création d'un nouvel équipement sur un autre site a été abandonnée du fait de contrainte foncière importante et d'un coup d'exploitation supérieur.

Ainsi, différents scénarios ont été élaborés à la demande de Rennes Métropole et de Territoires Publics (en charge du développement de la ZAC de Baud Chardonnet) pour réfléchir à une nouvelle implantation du dépôt de bus au sein de la plaine de Baud. Plusieurs contraintes ont été mises en évidence, notamment foncière avec la présence d'équipements structurants pour la ville (notamment la déchèterie et le centre technique municipal) et le développement de la ZAC Baud-Chardonnet prévoyant l'aménagement de logements dans ce secteur.

## 6 LES MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

### 6.1 Le contexte réglementaire

#### 6.1.1 La concertation au titre du code de l'urbanisme

**Le projet est concerné par l'article L300-2 du code de l'urbanisme** : « Les projets de travaux ou d'aménagements soumis à permis de construire ou à permis d'aménager, autres que ceux mentionnés au 3° de l'article L. 103-2, situés sur un territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale, par un plan local d'urbanisme ou par un document d'urbanisme en tenant lieu ou par une carte communale peuvent faire l'objet de la concertation prévue à l'article L. 103-2. Celle-ci est réalisée préalablement au dépôt de la demande de permis, à l'initiative de l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis ou, avec l'accord de celle-ci, à l'initiative du maître d'ouvrage. »

→ *Le projet de reconstruction du dépôt de bus, qui sera soumis à un permis d'aménager/à un permis de construire, peut faire l'objet d'une concertation, à l'initiative de la commune de Rennes.*

Dans ce cas, le maître d'ouvrage transmet à l'autorité compétente pour statuer un dossier de présentation du projet comportant au moins une description de sa localisation dans l'environnement et sur le terrain concerné, sa destination, les caractéristiques des constructions ou aménagements envisagés, comprenant un avant-projet architectural dans le cas où le projet comporte des bâtiments, ainsi que la desserte du projet par les équipements publics et l'aménagement de ses abords.

→ *Par arrêté municipal 2022-2169, la Ville de Rennes a décidé l'organisation d'une concertation pour le projet de nouveau dépôt de bus.*

#### 6.1.2 La concertation préalable au titre du code de l'environnement

L'article L121-15-1 du code de l'environnement stipule :

« La concertation préalable peut concerner :

1° Les projets, plans et programmes mentionnés à l'article [L. 121-8](#) pour lesquels la Commission nationale du débat public a demandé une concertation préalable en application de l'article [L. 121-9](#) ;

1° bis Les projets mentionnés au II de l'article L. 121-8 pour lesquels une concertation préalable est menée par le maître d'ouvrage en application du même II ;

2° Les projets assujettis à une évaluation environnementale en application de l'article [L. 122-1](#) et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public en application des I et II de l'article L. 121-8 ; »

3° Les plans et programmes soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article [L. 122-4](#) et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public en application du IV de l'article L. 121-8.

*Dans la mesure où le projet fait l'objet d'une concertation au titre du code de l'urbanisme, il n'est pas soumis à concertation préalable au titre du code de l'environnement.*

*Toutefois, la concertation décidée par la ville de Rennes prend les formes de la concertation préalable du code de l'environnement.*

#### 6.1.3 La déclaration d'intention

Les projets publics soumis à évaluation environnementale d'un montant de plus de 5 M€, exclus du champ d'application de la concertation au titre du code de l'urbanisme, doivent établir et publier une déclaration d'intention de manière à offrir **au public la faculté d'exercer auprès du préfet son droit d'initiative et solliciter la mise en œuvre de la procédure de concertation (L.121-17 à L.121-19 du code de l'environnement)**. Concrètement :

- La déclaration d'intention concerne des projets (ou plan ou programme) qui sont assujettis à évaluation environnementale ET ne relèvent pas du débat public ET les projets :
  - Pour les maîtres d'ouvrage publics lorsque le montant des dépenses prévisionnelles est supérieur à 5 M€ HT,
  - Les projets soumis à concertation au titre du L103-2 ou L300-2 du code de l'urbanisme ne peuvent pas faire l'objet d'une concertation préalable mais ils ne sont pas exonérés d'une déclaration d'intention.
- La déclaration d'intention doit être publiée avant tout dépôt de demande d'autorisation et tout engagement d'enquête publique (code de l'environnement).

→ *Le projet de nouveau dépôt de bus, dont le coût est supérieur à 5 M€, est, d'une part, soumis à la réalisation d'une étude d'impact et est donc potentiellement concernée par une concertation préalable au titre du code de l'environnement. Il est, d'autre part, soumis à concertation préalable au titre du code de l'urbanisme. Une déclaration d'intention est donc à formuler pour que puisse s'exercer le droit d'initiative.*

## 6.2 Les modalités de la concertation

---

Au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et par Arrêté Municipal 2022-2169, la Ville de Rennes a décidé l'engagement de la concertation publique préalable sur le projet de déplacement du dépôt de bus de Baud Chardonnet dès la phase Avant-projet.

La relocalisation du dépôt de bus vers les voies ferrées est nécessaire et vise à permettre :

- Le maintien, en cœur de ville, des fonctions techniques indispensables d'un dépôt de bus dont l'efficacité tient à son emplacement central,
- La maîtrise des coûts d'exploitation du réseau de bus STAR du fait de la proximité immédiate de l'axe est-ouest,
- La libération de l'emprise foncière de l'actuel dépôt de bus en vue de développer une programmation résidentielle complémentaire, au bord de La Vilaine, dans le prolongement de la ZAC Baud Chardonnet.

La concertation préalable vise à associer le public en accédant aux informations relatives au projet de nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet. Ce public pourra ainsi formuler des observations et propositions permettant l'élaboration du projet définitif.

**La concertation a été organisée du lundi 30 mai au vendredi 8 Juillet 2022.**

L'arrêté municipal 2022-2169 de la Ville de Rennes a défini les modalités de la concertation quant aux moyens d'information et moyens offerts au public pour s'exprimer. Cet arrêté est joint en annexe 1 au présent bilan.

L'ensemble des moyens d'information du public tels que précisés dans l'arrêté municipal définissant les objectifs et les modalités de la concertation étaient les suivantes.

### 6.2.1 Le dossier de la concertation

---

Un dossier de concertation, sur support papier accompagné d'un registre d'expression du public, a été mis à la disposition du public au Point info de l'Hôtel de Rennes Métropole.

**Le sommaire du dossier de concertation est le suivant :**

- Pourquoi vous concerter ;
- Les dépôts de bus de Rennes Métropole ;
- Localisation du projet ;
- Périmètres et phases du projet ;
- Les objectifs et caractéristiques du projet ;
- Parti architectural et urbain du projet ;
- Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- Le calendrier prévisionnel de réalisation ;
- Le coût du projet ;
- Modalités de concertation.

### 6.2.2 Une plateforme dédiée

---

Le site internet de Rennes Métropole dispose d'une page dédiée aux procédures de concertation préalable en cours (<https://metropole.rennes.fr/les-procedures-participatives-obligatoires-en-cours>) et plus spécifiquement pour la procédure de construction du nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet depuis laquelle le registre de concertation dématérialisé était accessible, à la fois pour s'informer et s'exprimer (<https://www.registre-dematerialise.fr/3014>).

Territoires Publics, aménageur de la ZAC Baud Chardonnet, a également repris ces informations sur le site internet spécifique à la ZAC Baud Chardonnet offrant au public un autre chemin d'accès à la concertation dématérialisée.

### 6.2.3 Une réunion d'information publique

---

Une réunion d'information du public a été organisée le jeudi 23 mai 2022, à 18h30, à Rennes Pôle Association, Espace des 2 Rives, 4 allée Georges Palante, 35000 Rennes. Elle s'est tenue en présence de M. Theurier, 3ème vice-président Mobilité et Transports de Rennes Métropole. Les échanges ont fait l'objet d'un compte-rendu qui a été diffusé sur le site du registre dématérialisé. Ce compte-rendu est joint en annexe 2 au présent bilan.

### 6.2.4 Les articles dans la presse

---

Rennes Métropole a rédigé un communiqué de Presse le 7 juin 2022 annonçant la concertation préalable.

Des articles ont également été insérés dans la presse locale :

- Rennes Métropole Magazine (juin-juillet 2022) ;
- 7Jours (11 juin 2022).

## 6.2.5 Les publications sur les réseaux sociaux

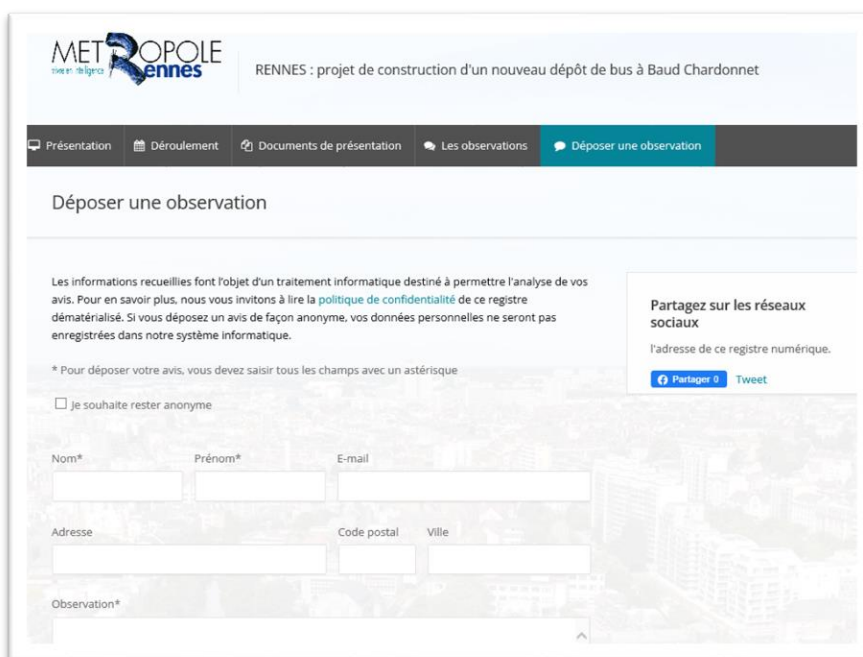
Le 30 mai 2022, une publication a été réalisée sur les réseaux sociaux Facebook et Twitter le 30 mai 2022 pour informer le grand public de l'ouverture de la concertation et faire le lien avec la page dédiée à la procédure sur le site internet de la métropole et avec la plateforme de concertation "Registre Dématérialisé".

## 6.2.6 Les modalités d'expression mises en œuvre

L'ensemble des moyens d'expression du public tels que précisés dans l'arrêté municipal 2022-2169 de la Ville de Rennes définissant les objectifs et les modalités de la concertation a bien été mis en œuvre.

### 6.2.6.1 Un registre dématérialisé

Un registre numérique a été ouvert sur le site "Registre Dématérialisé", permettant le dépôt de contribution, anonyme si souhaité, ou territorialisée, par le biais d'un menu déroulant. Ce registre était également accessible par tous en consultation.



The screenshot shows the 'Registre Dématérialisé' website interface. At the top, the logo for 'METROPOLE Rennes' is visible, along with the project title: 'RENNES : projet de construction d'un nouveau dépôt de bus à Baud Chardonnet'. A navigation bar includes links for 'Présentation', 'Déroulement', 'Documents de présentation', 'Les observations', and 'Déposer une observation'. The main heading is 'Déposer une observation'. Below this, there is a disclaimer: 'Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à permettre l'analyse de vos avis. Pour en savoir plus, nous vous invitons à lire la politique de confidentialité de ce registre dématérialisé. Si vous déposez un avis de façon anonyme, vos données personnelles ne seront pas enregistrées dans notre système informatique.' To the right, there is a 'Partagez sur les réseaux sociaux' section with 'Partager' and 'Tweet' buttons. A note states: '\* Pour déposer votre avis, vous devez saisir tous les champs avec un astérisque'. Below this, there is a checkbox for 'Je souhaite rester anonyme'. The form fields include: 'Nom\*', 'Prénom\*', 'E-mail', 'Adresse', 'Code postal', 'Ville', and 'Observation\*'. The background of the form area features a faint image of a cityscape.

### 6.2.6.2 Les autres moyens de contribuer

Un registre papier a été mis à la disposition du public au Point Info de l'Hôtel de Rennes Métropole, accompagné du dossier de concertation.

Il était également possible de transmettre ou consigner des observations et propositions du public relatives au projet par courrier à l'adresse suivante :

- Hôtel de Rennes Métropole, Direction de la Mobilité et des Transports – Service Métro et Investissement Transports, 4 avenue Henri Fréville, CS 93111, 35031 Rennes Cedex.

**Annexe 1 : arrêté municipal 2022-2169 de la Ville de Rennes :**



## 7 Annexe 1 : arrêté municipal 2022-2169 de la Ville de Rennes



Envoyé en préfecture le 08/04/2022
Reçu en préfecture le 08/04/2022
Affiché le
ID : 035-213502388-20220408-A_2022_2169-AR

### ARRÊTÉ - 2022 - 2169

DAUH-SDS – 2022 – Urbanisme - Concertation préalable non obligatoire, prévue à l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme - Nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet – Objectifs et modalités d'organisation

LA MAIRE DE RENNES,

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.120-1 et L.121-15-1

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.300-2 et R.300-1 et suivants ;

Vu l'arrêté n°2021–2979 du 20 septembre 2021 portant délégation de fonctions aux adjoints à la maire et conseillers municipaux ;

Vu la délibération n° C19.192 du Conseil Métropolitain de Rennes Métropole approuvant le programme et l'enveloppe financière de l'opération "déplacement du dépôt de bus de Baud Chardonnet" ;

#### Arrête :

**Article 1** : Il est organisé une concertation préalable au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme relative au projet de déplacement du dépôt de bus de Baud Chardonnet, sous maîtrise d'ouvrage de Rennes Métropole.

La relocalisation du dépôt de bus vers les voies ferrées est nécessaire et vise à permettre :

- le maintien, en cœur de ville, des fonctions techniques indispensables d'un dépôt de bus dont l'efficacité tient à son emplacement central,
- la maîtrise des coûts d'exploitation du réseau de bus STAR du fait de la proximité immédiate de l'axe est-ouest,
- la libération de l'emprise foncière de l'actuel dépôt de bus en vue de développer une programmation résidentielle complémentaire, au bord de La Vilaine, dans le prolongement de la ZAC Baud Chardonnet.

**Article 2** : L'objectif de cette concertation préalable est d'associer en amont le public en accédant aux informations relatives au projet de nouveau dépôt de bus. Ce public pourra ainsi formuler des observations et propositions permettant l'élaboration du projet définitif.

**Article 3** : Cette concertation préalable sera organisée du 30 mai au 8 juillet 2022.

**Article 4** : Au moins 15 jours avant l'ouverture de la concertation, un avis d'information du public sera mis en ligne sur le site internet de Rennes Métropole - Ville de Rennes et affiché à l'Hôtel de Rennes Métropole et en Mairie de Rennes ainsi que sur le site du projet.

**Article 5** : Le dossier de concertation préalable mis à disposition du public pendant la durée prévue à l'article 3 sera composé des pièces suivantes :

- Une description de la localisation du projet dans l'environnement et sur le terrain concerné ;
- Les objectifs et caractéristiques du projet ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet ;
- Son coût sommaire.

Envoyé en préfecture le 08/04/2022
Reçu en préfecture le 08/04/2022
Affiché le
ID : 035-213502388-20220408-A_2022_2169-AR

**Article 6** : Pendant la durée prévue à l'article 3, le dossier de concertation préalable pourra être consulté :

▪ sur le registre dématérialisé mis en ligne sur le site internet de Rennes Métropole à l'adresse suivante :

✓ <http://metropole.rennes.fr/> - <https://www.registre-dematerialise.fr/3014>

▪ sur support papier :

✓ À l'Hôtel de Rennes Métropole, 4 avenue Henri Fréville, 35000 Rennes

Des informations complémentaires sur le projet soumis à concertation pourront également être demandées auprès de M. Arnaud PROST, chargé d'opération au Service Métro et Investissement Transports de Rennes Métropole, Hôtel de Rennes Métropole, Direction de la Mobilité et des Transports – Service Métro et Investissement Transports, 4 avenue Henri Fréville, CS 93111, 35031 Rennes Cedex, tel : 02.99.86.60.25.

**Article 7** : Une réunion publique sera organisée pendant la concertation. Le lieu et l'horaire de celle-ci seront communiqués dans l'avis d'information du public évoqué à l'article 4.

**Article 8** : Pendant toute la durée de la concertation, les observations et propositions du public relatives au projet pourront être transmises ou consignées :

▪ Par courriel, à l'adresse électronique suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/3014>

▪ Par écrit :

- Sur le registre de concertation accessible au public à l'Hôtel de Rennes Métropole, 4 avenue Henri Fréville, 35000 Rennes

- Par courrier, à l'adresse suivante :

✓ Direction de la Mobilité et des Transports – Service Métro et Investissements Transports à l'attention de M. Arnaud PROST  
Hôtel de Rennes Métropole - 4 avenue Henri Fréville - CS 93111 - 35031 Rennes Cedex

Les observations et propositions réceptionnées après la date de clôture de la concertation ne pourront pas être prises en considération.

**Article 9** : À l'issue de la concertation, son bilan en sera arrêté dans les 21 jours suivants la date de clôture de la concertation. Ce bilan sera joint à la demande de permis d'aménager, tout comme le document établi en application de l'article R. 300-1 par le maître d'ouvrage pour expliquer les conséquences qu'il a tirées de ce bilan.

**Article 10** : Madame la Directrice Générale des Services est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché dans les formes habituelles.

Envoyé en préfecture le 08/04/2022  
Reçu en préfecture le 08/04/2022  
Affiché le  
ID : 035-213502388-20220408-A\_2022\_2169-AR

À Rennes,

Transmis en Préfecture le : 8 avril 2022  
Affiché le : 11 avril 2022  
Le présent acte est exécutoire

Pour la Maire,  
Premier Adjoint délégué  
à l'Urbanisme  
Marc HERVE

Notifié le :  
Notifié à :

**NOTA** - La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de RENNES qui devra, sous peine de forclusion, être enregistré au Greffe de cette juridiction, 3 Contour de la Motte – CS 44416 – 35044 Rennes Cedex ou par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr), dans le délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité rendant la présente décision opposable. Vous avez également la possibilité de former un recours gracieux ou un recours hiérarchique. Ce recours gracieux ou hiérarchique maintient le délai de recours contentieux s'il est lui-même formé dans le délai de deux mois courant à compter de la notification de la décision concernée.

Signé par : Marc HERVE  
Date : 08/04/2022  
Qualité : Elu HERVE Marc  
ACTES

Empreinte de signature : 3  
af000fd46500e8c9f06ef2731c4d5d6b084570090abd33a71eaae37232acba78

## 8 Annexe 1 : Compte rendu de la réunion publique du Jeudi 23 Mai 2022

---



Le 23 juin 2022

# COMPTE RENDU

NOUVEAU DÉPÔT DE BUS DE BAUD CHARDONNET  
Réunion publique du jeudi 23 juin 2022

### Présidée par :

**Matthieu Theurier**, Vice-Président de Rennes Métropole, délégué à la Mobilité et aux Transports

### Présents :

#### Pour Rennes Métropole :

**Vincent Tournedouet**, Responsable du service Métro Investissements Transports,  
**Arnaud Prost**, Conducteur d'opérations, Rennes Métropole,

#### Pour le groupement de maîtrise d'œuvre,

**Nicolas Ayygaleng**, Architecte associé, BLP et Associés  
**Florence Laumet**, Responsable d'agence, Ingérop  
**Pascal Robert**, Chef de projet Environnement, Ingérop

#### Pour le délégataire Kéolis Rennes,

**Régis Goéthal**, Chef de projet bus électriques

---

La réunion publique du 23 juin 2022 s'inscrit dans le cadre la concertation publique pour la construction du nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet, approuvé par le Conseil Métropolitain du 19 décembre 2019.

Cette concertation est organisée du 30 mai 2022 au 8 juillet 2022.

La réunion publique s'est tenue à Rennes Pôle Association, Espace des 2 Rives, 4 allée Georges Palante, 35000 Rennes. L'accès de cette salle était accessible librement à tout public, en présence de Monsieur Matthieu Theurier, Vice-Président de Rennes Métropole, délégué à la Mobilité et aux Transports.

4 personnes ont participé à l'échange.

### 1. Introduction de Monsieur Matthieu Theurier

M. Theurier introduit la séance en rappelant les investissements en cours, ou à venir, dans le domaine des transports publics sur Rennes Métropole comme par exemple l'ouverture de la ligne b le 20 septembre 2022 avec, en lien, le redéploiement du réseau STAR de bus le 24 octobre 2022. Il annonce également le futur projet de trambus actuellement en cours d'études.

M. Theurier évoque alors la construction du nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet, objet de cette réunion publique, destiné à accueillir la future flotte de bus électriques et étant comme l'un des principaux investissements actuellement en cours. Il rappelle aussi que le choix du nouveau dépôt de bus s'est porté

sur un lieu restant proche de l'actuel dépôt de bus permettant de maîtriser les coûts d'exploitation en injectant les bus directement sur l'axe Est-Ouest.

## 2. Déroulement de la présentation Power Point

Une présentation est projetée en séance.

- Une première partie, présentée par M. Prost, rappelle le planning de déploiement des bus à faibles émissions, électriques et GNV, entrepris par Rennes Métropole ainsi que la justification de la construction d'un nouveau dépôt de bus pour accueillir la future flotte de bus électriques assurant l'exploitation des lignes urbaines du réseau STAR.
- Une deuxième partie, présentée par M. Aygaleng, présente le nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet. Celle-ci détaille l'intégration paysagère du nouveau dépôt de bus par rapport à la ZAC Baud Chardonnet, l'aire de remisage et l'ensemble de ses infrastructures, puis le bâtiment d'exploitation / maintenance.
- Une troisième partie, présentée par Mme Robert, présente les plus-values environnementales du projet ainsi que ses incidences potentielles et les mesures associées pour répondre à la réglementation du Code de l'Environnement.
- Enfin, une dernière partie, présentée par M. Prost, détaille le calendrier de l'opération, le budget voté en Conseil Métropolitain le 19 décembre 2019 et la concertation publique actuellement en cours.



Nouveau dépôt de bus de Baud Chardonnet - Réunion publique du Jeudi 23 juin 2022

### 3. Questions

Les participants étaient invités à poser leurs questions à l'issue de la présentation. Ces échanges sont retranscrits ci-dessous :

#### 3.1. Question n°1

- Est-ce que le bâtiment d'exploitation / maintenance répondra à la réglementation RE 2020 ?
- Réponse : Mme Laumet indique que le bâtiment sera bien construit conformément à la réglementation RE 2020 applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2022 notamment pour les bureaux.

#### 3.2. Question n°2

- Est-ce que les bus électriques seront livrés en même temps que le nouveau dépôt de bus ?
- Réponse : M. Theurier indique qu'actuellement 2 bus eCitaro Evobus, un standard et un articulé, sont actuellement en marche à blanc, à Rennes. Il est donc possible de les apercevoir en ville. Au total, la livraison des 92 bus électriques s'échelonne de 2022 à 2025, à raison de 25 bus par an sauf la dernière année où 17 bus électriques seront livrés.

#### 3.3. Question n°3

- Actuellement, sur le réseau STAR, on voit circuler des bus GNC, quels sont les filières énergétiques des bus du réseau STAR ?
- Réponse : M. Theurier rappelle que l'exploitation des lignes urbaines sera, d'ici 2030, entièrement assurée par des bus électriques conformément au PCAET de Rennes Métropole. Quant à l'exploitation des lignes métropolitaines, à terme, elle sera bien entièrement assurée par des bus GNV.

#### 3.4. Question n°4

- Vous avez parlé des trambus, y aura-t-il un conducteur ou seront-ils filoguidés ?  
Réponse : Oui, il y aura un conducteur, ces véhicules ne seront pas filoguidés.

#### 3.5. Question n°5

- Est-ce que les trambus seront bi-articulés ? Seront-ils électriques ?  
Réponse : M. Theurier indique qu'actuellement, nous sommes dans un temps d'échange avec les communes concernées par le projet de trambus. La première ligne concernée sera vraisemblablement la ligne C4, où un flux de 30 000 voyageurs/jour est observé. Avec le nouveau métro ligne b, il faudra observer les nouveaux flux de voyageurs avant de prendre une décision quant au type de véhicule à accueillir à Rennes, bi-articulé ou pas, sur le type de filière énergétique, etc.  
Une discussion s'engage alors sur le type de véhicules choisi par les différentes Villes et Métropole françaises sur des bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en exploitation.  
M. Theurier indique également que le nouveau dépôt de bus pourra accueillir des véhicules de 24 m si ce type de véhicule est retenu.

### 3.6. Question n°6

- Est-ce que le chauffage des bus électriques est assuré par un système "Webasto" ?
- Réponse : M. Theurier précise que les 92 bus électriques Evobus sont effectivement équipés de ce type de chauffage pour l'habitacle, nécessitant alors une station-service sur le nouveau dépôt de bus pour la recharge des réservoirs de chauffage. Il précise également que Evobus travaille actuellement sur un autre système afin de se passer de cette technologie.

### 3.7. Question n°7

- Rennes Métropole est-elle en retard sur la filière GNV par rapport à Nantes ?
- Réponse : M. Theurier rappelle que, par rapport à Nantes Métropole, le choix de l'exploitation des lignes métropolitaines n'a été fait que récemment par Rennes Métropole. En revanche, Rennes Métropole est en avance sur Nantes Métropole pour les bus électriques même si cette dernière dispose de quelques véhicules 24 m bi-articulés électrique Hess.

La réunion publique s'est terminée vers 19h30.