

Département d'Ille et Vilaine

Commune de RENNES

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A

- **LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) SUR LE SITE DE LA GARE DE RENNES,**
- **LA CESSIBILITE DES TERRAINS NECESSAIRES POUR LA REALISATION DE CE PROJET**

du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014

11 – AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE



Commission d'enquête :
Camille HANROT-LORE, Présidente,
Jean-Louis MARECHAL, titulaire
Henri NARZIS, titulaire

Arrêté préfectoral du 5 novembre 2013

Fait le 17 février 2014

Sommaire

PREMIERE PARTIE

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

I - PRESENTATION DU PROJET	4
1.1 - Historique	
1.2 - Contexte juridique	
1.3 - Présentation du projet	
II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	7
2.1 - Contenu du dossier	
2.2 - Publicité de l'enquête	
2.3 - Déroulement de l'enquête	
III - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	13
IV - PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	14
1- Procès-verbal des observations écrites et orales	
2- Questions de la commission d'enquête	
V - MEMOIRE EN REPONSE DU RESPONSABLE DU PROJET	26

DEUXIEME PARTIE

AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D' ENQUETE

I - RAPPEL DU PROJET	57
1.1 - Situation actuelle	
1.2 - Rapport d'enquête	
II - METHODOLOGIE	58

III - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC	59
3.1- Observations concernant la déclaration d'utilité publique	
3.2 - Observations concernant l'enquête parcellaire	
IV - AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET	64
4.1 - Observations complémentaires de la commission d'enquête concernant le dossier	
4.2 - Avis de la commission d'enquête sur le projet	
ANNEXES	85
1 - Certificats d'affichage, localisation des avis d'enquête	
2 - Avis d'enquête parus dans « Ouest-France » et « Les Petites Affiches de Bretagne »	
3 - Courrier joint au procès-verbal des observations du public	
4 - 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.

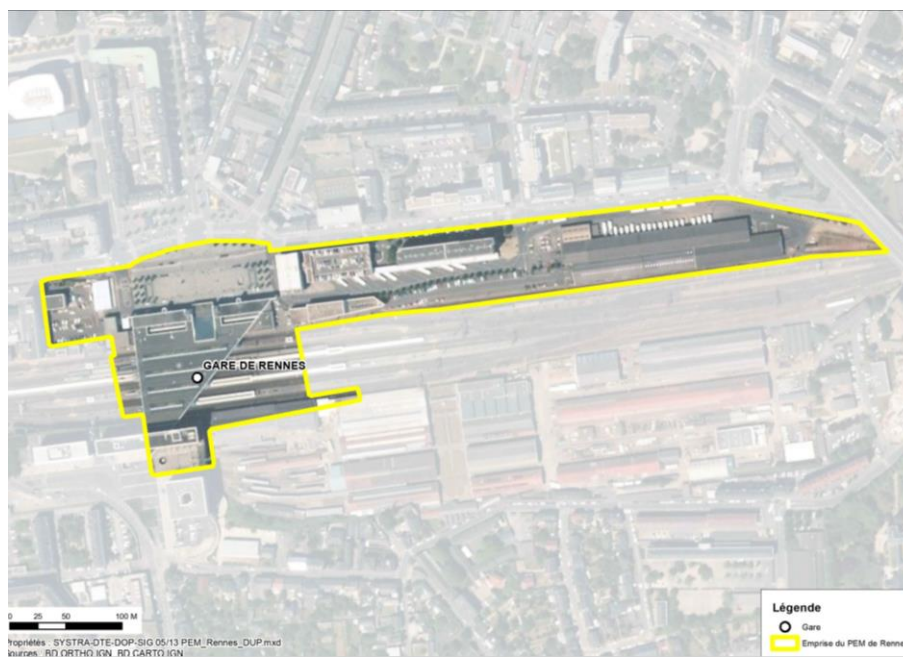
Le présent rapport porte sur l'enquête publique unique qui a été prescrite par l'arrêté du préfet d'Ille et Vilaine le 5 novembre 2013.

L'enquête publique est 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,
- la cessibilité des terrains nécessaires pour la réalisation de ce projet,

Cette enquête s'est déroulée du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014.

1.3 – RAPPORT D'ENQUETE



Emprise du PEM de Rennes

Dans son rapport, la commission d'enquête a présenté le projet, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique (réception d'une quinzaine de personnes pendant les 6 permanences), l'avis de l'autorité environnementale.

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

Ensuite elle a synthétisé les 11 observations du public, courriels et lettres qui ont été enregistrés (dont deux observations formulées par des associations : Association des usagers des Transports en Ille et Vilaine et Rayon d'action). 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 4).

Enfin, elle a retranscrit le mémoire en réponse du responsable du projet reçu le 31 janvier et courant février par courriels (réponses partielles) et le 15-2-2014 réception par courrier du mémoire en réponse du responsable du projet (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, dont le tableau de situation de référence, qui étudie les conséquences, les dysfonctionnements estimés si le projet du PEM n'est pas réalisé,
- a examiné attentivement les différentes observations du public,
- a visité les lieux concernés,
- a organisé quatre réunions de travail avec Monsieur Cornic, responsable du projet SNCF, Madame Lecoq, chargée d'opérations à Rennes Métropole ou/et Madame de Chambrun SNCF, Monsieur Denis Keroudren responsable des projets de la gare de Rennes à RFF.
- a remis le procès-verbal des observations du public avec des questions dont un tableau afin de comparer la gare existante et le projet du PEM (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 responsable du projet* ».

Enfin, elle a procédé à une analyse des observations qui ont été regroupées par enquête et par thème ; ensuite elle a donné son avis sur le projet.

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

3.1-OBSERVATIONS CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

3.1.1 – Avis général

Les deux observations reconnaissent que la nouvelle gare sera plus adaptée au développement du trafic. Un des deux intervenants déplore l'architecture de la nouvelle gare au niveau esthétique.

3.1.2 – Projet du PEM

R01- Bernard BAHUREL

Accès gare sud

L'accès de la gare côté Sud n'est pas pris en compte alors que le côté Nord est encore privilégié.

Point de vue du responsable du projet

« Le projet d'aménagement du parvis sud gare est en phase AVP (livraison fin mars 2014) ».

Avis de la commission d'enquête

L'aménagement du parvis sud se fera dans le cadre de la ZAC EuroRennes, il est en cours d'étude d'avant-projet. L'accès véhicules particuliers sera uniquement réalisé par le sud.

La commission d'enquête considère que c'est un aménagement complémentaire du PEM très important et que la lisibilité de celui-ci dans l'espace et l'animation du parvis devront être améliorées.

Dalle Ouest

Les espaces situés en dalle (37,5) côté Ouest, en particulier en haut des escaliers fixes et mécaniques existants sont exigus. Où sont situés les distributeurs de billets?

Point de vue du responsable du projet

Concernant les flux :

« L'étude de flux montre en effet que, aujourd'hui, seuls 27,3% des voyageurs empruntent le souterrain, les autres se dirigeant majoritairement vers les autres accès.

Les projections 2020 retenues par les partenaires tablent sur une augmentation de la fréquentation du souterrain par les voyageurs (80% des pendulaires et 60% des occasionnels) du fait de l'agrandissement de la salle d'échange et de sa fonction distribution/orientation/répartition des flux, ainsi que de la configuration future du PEM et les aménagements nouveaux sur les quais (rampes notamment) ».

Avis de la commission d'enquête

La part des voyageurs empruntant la dalle va être plus faible, la majorité empruntera le souterrain. D'autres voyageurs pourront aussi prendre directement la corniche sans entrer sur la dalle.

Les espaces situés sur la dalle côté Ouest seront réservés uniquement à la zone arrivée. Les sorties seront facilitées par le paysage construit.

Par ailleurs, la conception des commerces sur la dalle devrait permettre l'évolution des espaces.

3.1.3 – Multimodalité

Piétons

R03 – un riverain de la rue de Quineleu

Remise d'une pétition du 18.11.1889 demandant la construction d'une passerelle au-dessus de la ligne du chemin de fer de l'Ouest pour arriver plus facilement à la gare.

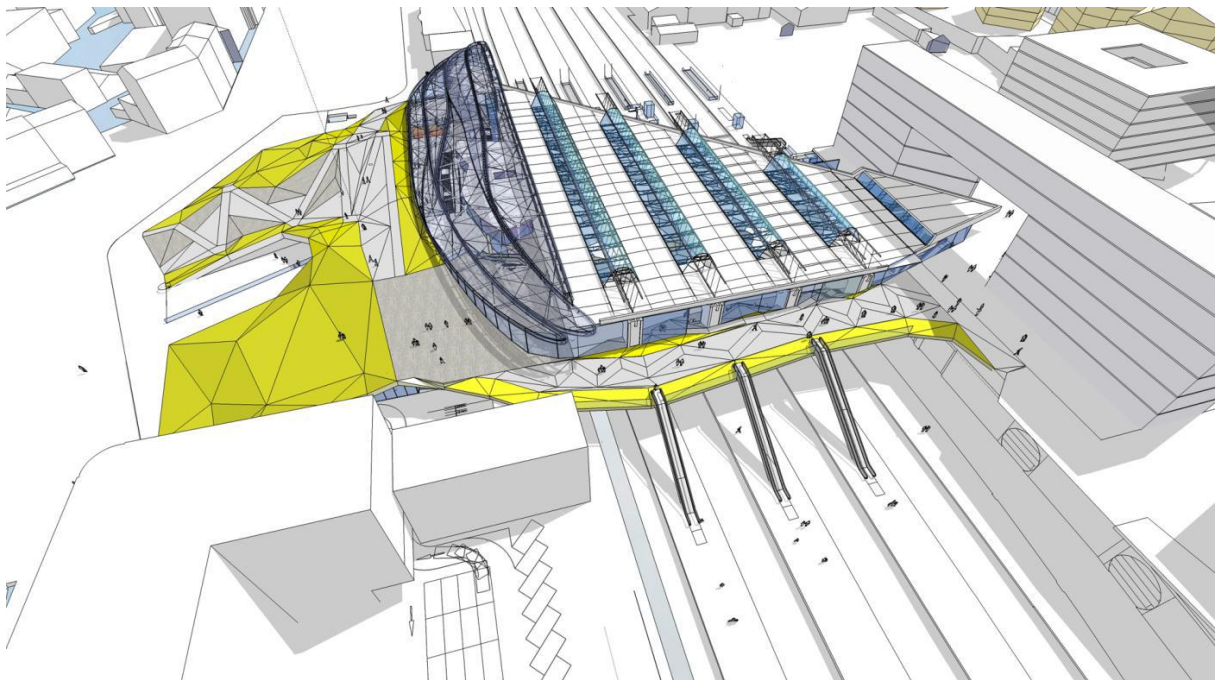


Figure 204 de l'étude d'impact : mise en perspective du PEM de Rennes, source Gares et connexions

Avis de la commission d'enquête

Cette passerelle réclamée depuis 125 ans, traversant les voies côté Ouest, en lien avec le niveau 2 de la gare correspondra à l'attente des voyageurs.

La passerelle piétonne traversant les voies sera accessible à tous (piétons, cyclistes, P.M.R). Le niveau 2 en lien direct avec la corniche permettra d'accéder à la gare et au paysage construit tout en évitant d'encombrer les entrées nord et sud et favorisera la fluidité des circulations dans la gare.

Les piétons pourront passer du parvis Sud au parvis Nord par ce lien urbain quelle que soit l'heure et éventuellement s'arrêter et flâner. Ce projet est élaboré en concertation avec la ZAC EuroRennes.

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

Station de taxis

R.02 - Jean-Marc ERNOULT, pour la S.C.I. – AG 2R PATRIMOINE

Demande le maintien des servitudes suivantes : - l'accès à la rampe du parking en arrière du bâtiment, - la sortie des poubelles et de l'accès vélo, - l'accès par le porche à la rampe du parking après démolition du bâtiment SNCF.

R.04 - Yves GAUDIN – S2FIT (filiale SNCF – Direction)

Demande le maintien des servitudes suivantes : - de la desserte pompiers et de la mise en station de la grande échelle dans la cour intérieure de l'îlot de Beaumont.

Avis de la commission d'enquête

Les propriétaires devront justifier, auprès du maître d'ouvrage, l'existence de ces servitudes. En ce qui concerne la mise en station de la grande échelle, la commission d'enquête recommande d'étudier l'aménagement de l'îlot Beaumont afin de permettre son bon fonctionnement.

La station taxi permettra d'accueillir 36 taxis (dont 7 places réservées) au lieu d'une vingtaine parvis nord et parking Sud.

Cyclistes

R.05 – V.MEISSON (Association Rayon d'action)-

R.06 – Fernand ETIEMBLE

L.02 – Christian HUMBERTCLAUDE

L.03 – David CANIARD

- **Vélos** : Les ascenseurs seront-ils suffisamment grands pour contenir un vélo ? - Le futur pôle multimodal de Rennes doit permettre une véritable accessibilité sécurisée et confortable des « vélos chargés » jusqu'aux trains. - Y aura-t-il assez de places pour les vélos dans les trains et particulièrement les TGV ? - les motos, scooter, les deux roues pourraient-ils se garer gratuitement en échange d'un billet de transport S.N.C.F dans une place sécurisée et couverte, comme dans le réseau STAR. – **Parkings vélos** : Y aura-t-il un parking sécurisé couvert au Sud et la capacité du parking vélo Nord sera - t-elle suffisante ?

Actuellement, à proximité de la gare il y a :

- 60 porte-vélos la plupart abrités sur le parvis Nord et 8 sur le parvis Sud ainsi que 30 dans le parking Sud. Sur chaque porte-vélos, Il est possible d'accrocher 2 vélos. Ces installations permettent de garer 200 vélos.
- 20 vélos STAR sur le parvis Sud et 48 parvis Nord,
- 48 vélos sécurisés dans le bâtiment dit "RAM" situé près de la voie ferrée et près du bâtiment-voyageurs Nord.

Le pôle multimodal permettra une véritable accessibilité sécurisée et confortable même des « vélos chargés » jusqu'aux trains en empruntant les rampes et éventuellement les ascenseurs

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

et avec l'utilisation de la passerelle piétonne et du paysage construit qui pourront être utilisés avec un vélo à la main.

En ce qui concerne les places de vélos dans les trains, le maître d'ouvrage n'envisage pas leur augmentation dans les trains et les T.G.V. car il privilégie le plus grand nombre de personnes transportées.

Dans le parking de la gare Sud, le projet prévoit 400 places de vélos et 120 places payantes pour les motos. Dans le parking Nord, 458 places de vélos sécurisées avec la maison du vélo dans le parcotrain et 18 places de motos sont prévues.

Par ailleurs des emplacements sont prévus sur les parvis ainsi que des vélos STAR.

Avis de la commission d'enquête

Le pôle multimodal répond de façon tout à fait satisfaisante aux demandes exprimées par les cyclistes pour l'accessibilité à la gare avec la création de rampes ainsi qu'à la capacité des parkings vélos Sud et Nord.

Les deux parkings de vélos couverts dont un sera sécurisé, totaliseront 958 places ; ils vont favoriser nettement ce mode de déplacement et répondre au développement des deux roues prévu à l'horizon 2020.

Personnes à mobilité réduite (PMR) et bus

L.01 – Le Président de l'AUTIV (Association des Usagers des Transports en Ille et Vilaine)

Il félicite l'avancée du PEM notamment concernant les possibilités de correspondance offertes aux PMR.

Souhaite savoir : comment vont évoluer les arrêts de bus maintenus au Nord de la gare :

- . distance d'accès au métro, aux trains,
- . maintien d'un dispositif permettant d'éviter l'empiétement des véhicules particuliers sur les emplacements de bus.

Avis de la commission d'enquête

Dans le cadre de l'aménagement des emplacements des arrêts de bus, la commission d'enquête recommande d'étudier si des solutions sont possibles afin que les voitures ne puissent pas empiéter dessus et que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite soit facilitée.

3.1.4 - Evolution du PEM à long terme

R.07 - Jean-René RENOU – RENNES

L.01 - Le Président de l'AUTIV (Association des Usagers des Transports en Ille et Vilaine)

La démolition du technicentre devrait permettre la création de quais supplémentaires pour les rames TGV ou TER Les extensions des capacités d'accueil des trains» seront-elles suffisantes à l'avenir car de nouvelles destinations ferroviaires TER ouvriront dans les prochaines années.

Avis de la commission

Le fait que RFF souhaite conserver la maîtrise foncière des espaces libérés par le départ du technicentre participe d'une bonne anticipation des possibilités d'évolution à long terme du PEM par l'augmentation du nombre de quais rendue nécessaire par l'accroissement du trafic et en particulier du TER. La réserve foncière ainsi constituée pourra être utilisée sans avoir recours à de nouvelles acquisitions foncières.

3.2 – OBSERVATIONS CONCERNANT L'ENQUETE PARCELLAIRE

C01 - ASSURECUREUIL PIERRE 8 - Nicolas LEONNARD responsable ASSET MANAGEMENT COMMERCES (espaces lots 20 et 29)

Sans remettre en cause la légitimité de l'opération d'aménagement d'être déclarée d'utilité publique, il expose que la valeur des lots concernés a été largement sous-évaluée. Ces lots constitueraient un ensemble immobilier commercial de 14 boutiques avec une importante zone de chalandise comparable à des centres commerciaux de la région parisienne. Le coût d'acquisition de ces lots fixés à 6 545 000 euros (conditions économiques 2012) ne serait pas approprié, ASSURECUREUIL ayant reçu deux offres supérieures à 10 millions d'euros lors d'une opération de valorisation des biens.

La pièce du dossier « estimation sommaire des acquisitions à réaliser » indiquant la nécessité d'acquérir le centre commercial de la gare a été ajoutée après le début de l'enquête.

Il est probable que l'ensemble des acquisitions foncières à réaliser ait été sous-évalué ceci impactant de façon importante l'enveloppe de 107 millions d'euros prévue pour les dépenses d'investissement. Le coût d'acquisition des lots concernés n'aurait pas été pris en compte dans l'évaluation des dépenses totales, ceci altérant la bonne information à la fois du public et de la Commission d'enquête.

Avis de la commission

ASSURECUREUIL estime que la valeur de l'ensemble immobilier des commerces est sous-estimée. Il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur ce sujet qui n'est pas de sa compétence.

D'autre part le document « Estimation sommaire des acquisitions à réaliser » a été porté au dossier le 12 décembre 2013 (à la demande de la commission) soit 4 jours après le début de l'enquête. La commission estime que ce délai n'a pas altéré la bonne information du public, ce document étant resté consultable pendant plus d'un mois.

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

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

4.1.1 – ENQUETE DUP

4.1.1.1 - Nombre de voyageurs et calibrage

a – Nombre de voyageurs

	SNCF Nombre de voyageurs/jour*	SNCF Voyageurs Annuels	SNCF Voyageurs /heure de pointe	Site PEM voyageurs/ jour	Site PEM personnes présentes/heure de pointe
2006		9 millions 50% TGV-50% TER			
2007	45 000			63 000	
2008		10 millions			
2020	80 000	19,8 millions 34% TGV- 66% TER	21 650	128 000	32 500
2040		30 millions			

*source :EFFIA MTI

Ce tableau, réalisé à partir des chiffres du dossier et du mémoire en réponse, expose la situation actuelle et l'évolution prévisible des voyageurs de la SNCF et du site du pôle modal. Globalement il est prévu un doublement du nombre de voyageurs entre 2007 et 2020.

Le site stratégique de la gare de Rennes va devenir le plus gros nœud d'échanges de la Bretagne avec essentiellement l'arrivée de la 2^e ligne de métro et les données prévisibles du développement du TER et l'arrivée de la ligne LGV BPL.

Point de vue du responsable du projet

(cf. mémoire en réponse - 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.....

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.

b - Calibrage du pôle multimodal

Le pôle d'échanges multimodal de Rennes comprendra :

Au niveau -1 : salle d'échanges (1125m²) avec lumière naturelle (grâce à la toiture ETFE) en lien avec notamment les deux lignes de métro ainsi que des commerces et des services voyageurs.

Au niveau 0 : paysage construit sur le parvis nord, commerces, services voyageurs, police, hall voyageurs, hall d'accueil de la gare routière (77m²), billetterie Korrigo, espaces multiservices (consignes, objets trouvés, relais colis), vide au-dessus de la salle d'échanges du niveau R-1.

Au niveau 1 : bureaux au nord-ouest et vide au-dessus de la salle d'échanges R-1.

Au niveau 2 : dalle

- diminution de la surface par le paysage construit au Nord, mais agrandissement de l'espace par :
 - l'extension de la gare sur le parking sud à la place de la station taxis et d'une partie des places réservées pour l'arrêt-minute,
 - la suppression du centre commercial (1763m²) et de la salle d'exposition (295m²) mais localisation de commerces d'une superficie moindre (1256m²).
- suppression des deux salles d'attente (132m² de 39 places) et localisation d'une nouvelle **salle d'attente** (185m² de 64 places) dans le parking sud actuel avec vue sur les voies,
- localisation unique des **toilettes** dans le parking sud actuel,
- réorganisation de l'espace sur la dalle avec notamment une **salle d'échanges** comprenant :
 - une zone arrivée (1620m²) à l'ouest de la dalle en liaison avec d'une part la corniche ouest et le paysage construit et d'autre part les accès existants avec les quais,
 - une zone départ (2215m²) à l'est de la dalle avec création d'accès vers les quais et le tunnel.

Au niveau 3 : commerces et service d'accueil

	Gare actuelle	Projet du PEM	Variation de la surface
Surface totale	9000m ²	13000m ²	+44%
Salles d'échanges	2600m ²	Près de 5000m ²	+92%
Surfaces commerciales	1763m ²	2960m ² *	+68%
Bureaux SNCF	840m ²	1164m ²	+38%
Ensemble des Salles d'attente	292m ²	285m ²	-2,4%
• dont salles d'attente pour tous voyageurs	132 m ² 36 places assises	185m ² 64 places assises	+40% +77%
• dont salle d'attente grands voyageurs	160m ² 30 places	100m ²	-38%

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

Nombre de places assises en dehors des salles d'attente	40 places assises	200 places assises +emmarchements et gradins sur façade Ouest)	+ 400% (sans les emmarchements et gradins)
Bureaux appartenant à des personnes extérieurs	Environ 1800m ²	0m ²	Suppression

* dont surfaces dans parco trains

Globalement, la surface globale du PEM augmente de 44% :

- les surfaces des salles d'échanges doublent,
- les surfaces commerciales augmentent de 68%.
- les surfaces des bureaux de la SNCF augmentent de 38%
- les surfaces des salles d'attente stagnent en raison de la diminution de la surface de la salle d'attente des grands voyageurs. La surface des salles d'attente ouvertes à tout le monde augmente de 40%
- les places assises (ou assises/debout) en dehors des salles d'attente augmentent de 400%, elles sont actuellement d'environ 40 places. Il est prévu environ 200 places sans compter les emmarchements et gradins en façade Ouest. Parmi les 200 places, 125 places sont prévues dans la zone départ, celles-ci permettront de brancher son ordinateur ou son téléphone. Les places assises en dehors des salles d'attente sont multiplié par 5 (cf. mémoire en réponse du responsable du projet question 7).

Avis de la commission d'enquête

Dans la situation de référence, si le projet de PEM n'est pas réalisé, les dysfonctionnements estimés sont :

- le sous-dimensionnement de la salle d'échange commune à la ligne a et b de métro,
- les salles d'attente et salle d'échanges trop étroites ainsi que le nombre de places assises.
-

La commission d'enquête a constaté à plusieurs reprises, lors des périodes de pointe, un fort encombrement nuisant à la circulation des usagers sur la dalle et à l'entrée du tunnel.

De l'ordre de 1800m² de bureaux (niveaux 2 et 3) sont supprimés pour la réalisation du paysage construit.

Dans le projet du PEM, les surfaces des salles d'échanges sont doublées. La création d'une salle au sous-sol en lien avec les deux lignes de métro est indispensable étant donné que la grande majorité des voyageurs y transiteront (1125m²).

Les salles d'attente ouvertes à tout le monde totaliseront 64 places au lieu de 36, elles paraissent insuffisantes, mais 200 places assises sont prévues en dehors au lieu de 40.

Il paraît difficile de dimensionner un pôle car le flux de voyageurs est très variable dans le temps passant de quelques dizaines de voyageurs à deux ou trois dizaines de milliers de voyageurs par heure.

Le projet est par ailleurs compatible avec le PLU.

Sanitaires

Actuellement, la gare comprend 8 WC dont un WC handicapés (PMR) ouverts jusque 22 heures.

Point de vue du responsable du projet

Des sanitaires sont prévus sur la dalle (4 femmes, 4 hommes et 2 PMR). Ils posséderont un espace pour changer les bébés. Ce nombre est suffisant pour ce type de gare compte tenu de sa fréquentation. Pour exemple la gare de Nantes propose actuellement au Nord 3 WC hommes et 3 WC femmes et 2 WC PMR.

Au titre de son expérience dans la gestion des gares, SNCF ne préconise pas la multiplication des sanitaires dans une gare. En effet ces espaces nécessitent un entretien et un état de propreté très satisfaisants. Ceci n'est obtenu qu'en assurant la présence permanente d'une personne chargée de veiller à l'usage de ces sanitaires et à leur nettoyage. En raison du coût élevé d'entretien et d'exploitation, et pour responsabiliser les utilisateurs, l'accès aux toilettes de la gare est payant.

Toutefois la fréquentation des sanitaires n'est jamais assez forte pour compenser les charges d'exploitation.

Or le gestionnaire de gares a l'obligation de maîtriser au mieux l'évolution de ses charges, de les réduire si possible, afin qu'elles pèsent le moins possible sur la redevance de départs trains payées par les transporteurs ferroviaires au titre du décret Gares.

A multiplier les sanitaires sur tous les niveaux on multiplierait les coûts d'exploitation pour un usage modeste par la clientèle et on augmenterait encore la redevance trains... ce qui n'aurait pas pour effet de favoriser l'accès aux trains en raison des impacts potentiels sur le prix du billet payé par le voyageur.

Dans une gare européenne comme Rennes, des sanitaires sont bien prévus en quantité suffisante, d'après les normes de Gares & Connexions, mais sur un seul niveau, pour tenir compte de la taille et de la concentration des espaces de la gare. Dans beaucoup de gares de moindre importance, majoritairement ou seulement desservies par les TER, SNCF n'aménage pas systématiquement de sanitaires si elle doit seule en assumer l'exploitation et l'entretien. L'usage des sanitaires en gare est fonction du temps de présence en gare du voyageur : ce temps est faible pour le voyageur du quotidien, un peu plus long pour la clientèle TGV.

De plus, tous les trains proposent des toilettes à bord, les commerces de restauration en proposent également. La multiplication des sanitaires, nécessairement surveillés, ne présente finalement pas une grande pertinence au regard des inconvénients qu'elle entraîne

Avis de la commission d'enquête

Il est indiqué que dans la situation de référence sans que le projet de PEM soit réalisé, que le nombre de WC est insuffisant.

Le projet ne prévoit qu'un seul lieu de sanitaires de la même taille, excentré du flux de voyageurs et situé au second niveau au Sud.

La commission comprend le souci de la SNCF d'avoir des sanitaires propres et de gérer au mieux les charges.

Toutefois, dans le projet, 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, de

l'intégration du hall de la gare routière, la commission d'enquête considère que les sanitaires sont insuffisants.

Pour ces raisons auxquelles s'ajoute la nécessité de faciliter l'accès aux personnes âgées et à mobilité réduite, la commission d'enquête demande que les maîtres d'ouvrage concernés par la multimodalité (Rennes Métropole, la gare routière...) voire les commerçants, se réunissent afin d'examiner la création et la gestion en commun d'un deuxième lieu de sanitaires situé au nord du PEM à R-1 ou au RDC (cf. toilettes avec nettoyage automatique).

c - Cheminements et accès aux quais

	Gare actuelle	Projet de pôle multimodal
Accès pôle multimodal	6 accès	8 accès
Accès entre tunnel et quais B à F	8 escaliers (B à E) 0 rampes 0 ascenseur	9 escaliers 5 rampes 5 ascenseurs
Accès entre dalle (R+2) et quais B à F	9 escaliers (B à E) 4 escaliers mécaniques 4 ascenseurs	12 escaliers : 7 arrivée et 5 départ 12 escaliers mécaniques : 7 arrivée et 5 départ 9 ascenseurs : 4 arrivée et 5 départ (3 : R+2, quais, R-1, 2 : R+2, quai)

Dans la situation de référence sans que le projet de PEM soit réalisé, les cheminements et les accès aux quais sont indiqués comme sous-dimensionnés compte-tenu de l'augmentation du nombre de voyageurs.

Dans le projet de PEM les accès aux quais seront améliorés :

- à partir du tunnel, une rampe et un ascenseur sont ajoutés à chaque quai,
- à partir de la dalle
 - * 3 escaliers seront ajoutés,
 - * les escaliers mécaniques sont multipliés par 3, ils passeront à 12,
 - * les ascenseurs sont plus que doublés et passeront à 9 (dont 3 en commun avec ceux desservant les quais à partir du tunnel).

Par ailleurs, les sorties ou entrées du pôle multimodal seront plus nombreuses.

Avis de la commission d'enquête

Globalement, les circulations verticales entre dalle, quai et tunnel sont doublées. Les ascenseurs ainsi que les escaliers mécaniques vers les quais sont multipliés par 3. Une rampe pour chaque quai est créée.

Les nouveaux cheminements entre les quais, la dalle et le tunnel amélioreront la gestion des flux de voyageurs, des personnes à mobilité réduite, des vélos. Parallèlement, la visibilité des cheminements devra être améliorée afin de faciliter la circulation des

voyageurs et que ceux-ci empruntent le chemin le plus court lorsqu'ils ne font que transiter. Il serait souhaitable que la signalétique soit en français, breton et anglais.

La création de la rampe d'accès à partir du parvis Nord vers le RDC et vers le sous-sol, ainsi que les accès à partir du paysage construit et de la corniche Ouest vont faciliter la circulation des voyageurs.

La création du paysage construit et la corniche Ouest permettront aux personnes traversant le site, de ne pas entrer dans le pôle et de diffuser aussi les flux des voyageurs.

4.1.1.2 –Multimodalité

a - voitures, parkings

Parking Nord et Sud du PEM

Parkings du PEM	Existant	Projet
Parking Nord	328 p*. dans le parcotrain comprenant : <ul style="list-style-type: none"> • 135 p. pour stationnement privé, • 91 p. abonnés • 102 p. pour voitures particulières dont 7 PMR • 0 places vélos • 0 places motos 220 p. pour loueurs en ext. le long du quai A	135 p. pour stationnement privé, 6 places PMR 458 p. vélos sécurisées ds parcotrain 18 places pour motos 150 places pour loueurs ds parcotrain
Parking Sud	35 places arrêt-minute 686 places avec parking aérien ? places PMR 3 places pour véhicules électriques Une dizaine place taxis 20 places vélos	89 places arrêt-minute (R-1 et R-2) 1205 places au total Au moins 12 places PMR p. véhicules électriques à déterminer 0 places taxis 400 places vélos 120 places motos payantes Places pour autopartage

p : places de parking

Dans l'ensemble de ces deux parkings, il y a 280 emplacements de voitures supplémentaires (250 voitures en moins dont 50 pour des loueurs dans le parking Nord, et 500 places supplémentaires dans le parking Sud). Le nombre de places pour les véhicules électriques et pour les voitures en autopartage dans le parking Sud ne sont pas déterminées.

Chacun des parkings comprendra des vélos ainsi que des places pour des motos comme nous l'avons déjà mentionné.

Parking Charles De Gaulle

Localisé à 10mm à pied de la gare, ce parking possède une capacité de 798 places sur trois niveaux. Les données de remplissage pour les jours les plus chargés de la semaine sont le mardi, le jeudi et le samedi pour le mois d'octobre 2013, qui est un mois relativement chargé.

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

Le taux de remplissage le plus élevé dans le créneau horaire de 20h à 21 h est de 62%,(les mardi et jeudi) et pour le samedi dans le créneau 21 h – 22 h de 85 %.

Parking Sud

Point de vue du responsable du projet

Le projet prévoit une jauge de 1200 places (objectif maintenu en phase APS), dont 160 en amodiation. Le taux de foisonnement pour ces dernières est situé à 60%. L'utilisation du parking n'est pas restreinte, et ouverte notamment aux clients du cinéma.

Covoiturage

Point de vue du responsable du projet

A ce jour, il n'est pas prévu d'emplacement pour le covoiturage. Ce sujet a été abordé. Il semble particulièrement difficile à gérer pour l'exploitant.

Pour information, dans le même registre de zonage spécifique, il a été évoqué la possibilité de créer une zone véhicule propre, une zone véhicule auto partage, ...

Avis de la commission d'enquête

Dans l'analyse de 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 totaliseront environ 280 places supplémentaires qui seront localisées dans le parking sud et répondront aussi au développement du quartier sud, au cinéma... Ils sont complétés par le parking Charles De Gaulle à 10 minutes au nord de la gare.

Il est à noter que lorsque l'on vient en voiture et que l'on prend le train, il faut être sûr d'avoir une place de parking rapidement. La limitation du nombre de places de parking encouragera à utiliser les modes doux ou les transports en commun dont la 2° 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.

Les 10 places dépose minute au nord du PEM sont supprimées, mais les emplacements arrêts minutes passent de 35 à 89 dans le parking sud.

La commission regrette la position du maître d'ouvrage de ne pas envisager d'emplacements particuliers pour le covoiturage qui va dans le sens de la diminution de l'utilisation de la voiture particulière et de la réduction des gaz à effet de serre. Ne serait-il pas possible de créer une zone sur le parvis Sud ou dans une rue limitrophe?

La possibilité de création d'une zone avec des véhicules en auto-partage et d'une pour les véhicules électriques est intéressante et mérite d'être développée.

b – Gare routière

Avis de la commission d'enquête

La gare routière va être reconfigurée. Le déplacement de la localisation actuelle des cars le long des voies ferrées avec une augmentation du nombre de quais va permettre

d'améliorer la sécurité des usagers et de répondre aux besoins. Le déménagement de l'espace de vente et d'attente dans le pôle va favoriser la multimodalité.

4.1.1.3 - Variantes du projet

Dans l'étude d'impact est décrite l'étude prospective de programmation de pôle d'échange confiée au bureau d'études Secchi et Vigano qui a permis de définir les grands principes du PEM.

Conformément à l'article R122-5 5° du code de l'environnement, pouvez-vous préciser ensuite comment a été choisi le projet parmi les autres projets d'architectes dont la commission souhaiterait avoir les esquisses?

Point de vue du responsable du projet

Engagée en mars 2007, une étude prospective de programmation de pôle d'échanges pour la gare de Rennes, confiée au bureau d'études Secchi et Vigano a posé les fondements du programme de pôle d'échanges multimodal et urbain à l'horizon 2025.

En 2009, les partenaires ont poursuivi leur démarche afin d'approfondir le programme fonctionnel et lancer une série d'études complémentaires. Certaines propositions du projet Secchi n'ont pas été reprises dans le cadre des études ultérieures et font l'objet, dans le développement du projet, de nouvelles propositions expliquant ainsi l'émergence du projet actuel.

Le projet de PEM n'a pas donné lieu à un concours d'architectes.

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage et également maître d'œuvre des projets de gares. Elle réalise traditionnellement elle-même les études des bâtiments-voyageurs et des pôles d'échanges dont elle a la charge, du fait de la mission régaliennne que l'Etat lui a confiée en 2009.

L'appel à concours reste donc très exceptionnel, étant donné la spécificité des gares et les compétences internes que Gares & Connexions a développées pour leur exploitation et leur développement.

Aussi le travail des architectes de Gares & Connexions a consisté à proposer un projet de bâtiment répondant au cahier des prescriptions urbaines et architecturales élaborées dans le cadre de la ZAC EuroRennes par le groupement d'architectes désigné par Rennes Métropole (Février, Gazeau, Paillard associés au paysagiste TER). L'objectif étant d'améliorer son accroche avec le tissu existant d'où la naissance du concept du paysage construit.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête comprend la démarche qui a été faite afin d'aboutir au projet présenté. Elle regrette qu'il n'y ait pas eu de variantes du projet.

4.1.1.4 – Evaluation socio-économique du projet

- Coût de la construction du PEM

Point de vue du responsable du projet

En p.205, le tableau 29 indique bien 107 M€ aux conditions économiques de 2009 et 140 M€ aux conditions économiques de réalisation, calculées à raison d'une augmentation de 4% par an et en fonction des dates prévisionnelles de réalisation des ouvrages (cf. question 15 du mémoire en réponse).

Avis de la commission d'enquête :

La somme de 140 M€ représente le coût estimé des travaux non pas en 2011 mais à la fin prévisible des travaux, ce qui représente un taux d'actualisation annuel de 4% sur la base 2011. Compte tenu de l'ampleur du projet, le coût paraît maîtrisé.

A ce montant, il convient d'ajouter le montant des acquisitions des commerces.

-Part de l'autofinancement et de l'emprunt pour chaque opérateur dans le financement du projet

Point de vue du responsable du projet

La part d'emprunt de G&C est limitée à 40%. L'Etat actionnaire unique de SNCF siège au conseil d'administration de SNCF, qui fixe les seuils d'endettement limite pour SNCF. Les seuils sont spécifiques à chaque branche....

Les collectivités territoriales ou les autres acteurs économiques (RFF par exemple) raisonnent de façon similaire en matière de recours à l'emprunt dans l'objectif de maîtriser leur endettement, avec des seuils qui leur sont propres (cf. question 16 du mémoire en réponse).

Avis de la commission d'enquête

La volonté des maîtres d'ouvrage de limiter la part réservée à l'emprunt dans le financement démontre une bonne soutenabilité financière du projet.

-Seuil minimum acceptable du taux de rentabilité interne

Point de vue du responsable du projet

Le taux de 6,4% est une bonne nouvelle pour le projet de PEM puisqu'il se situe au-dessus du seuil de 4% fixé par l'Etat comme étant le seuil minimum de rentabilité de ce type d'opérations.

Cela signifie que le projet d'intérêt général, pour lequel une procédure de déclaration d'utilité publique est engagée, crée de la valeur pour le public et la population en général.

Ce résultat, calculé avec prudence et selon les règles ministérielles en vigueur, légitime l'investissement porté par l'ensemble des cofinanceurs, en montrant qu'il est objectivement rentable donc pertinent...(cf. question 17 du mémoire en réponse).

Avis de la commission d'enquête

Compte tenu de la conjoncture économique actuelle, un taux de rentabilité de 6.4%, paraît démontrer que le projet est pertinent puisque le seuil est supérieur de 2,4% à celui fixé par l'Etat pour la réalisation d'un projet de cette nature. Il semble que la grande rigueur et la prudence apportées à l'élaboration de ces calculs démontrent la volonté des porteurs de projet de maîtriser l'utilisation des fonds publics.

-Evaluation économique et socio-économique du projet

L'évaluation socio-économique a été réalisée en conformité avec l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour en mai 2005.

La situation de référence utilisée intègre les grands projets déjà décidés ou en cours de réalisation tels que l'arrivée de la LGV Bretagne Pays de Loire, le développement des services TER, la réalisation de la ZAC EuroRennes et la ligne « B » du métro, ces différentes réalisations impactant de façon importante la fréquentation du PEM.

Le tableau comparatif réalisé (PJ-p 57) met en évidence les dysfonctionnements estimés et les apports de la situation de projet.

La valorisation des fonctions du projet, telle que contenue dans le dossier fait ressortir un bilan globalement positif en terme de gain de temps (diminution du temps d'évacuation des quais, réduction des distances parcourues dans la majorité des cas). Il en est de même pour l'augmentation de la capacité d'accueil du bâtiment « voyageurs ».

De plus l'augmentation de l'offre de commerce en gare de l'ordre de 30 % entrainera une augmentation globale du chiffre d'affaires de l'espace commercial et par voie de conséquence des ressources de la Puissance Publique par le fait de l'accroissement des recettes fiscales.

Les surcoûts d'entretien et d'exploitation générés par l'augmentation des surfaces paraissent raisonnés.

Les effets externes (pollution locale, effet de serre) sont étudiés.

Avis de la commission d'enquête

En conséquence, la commission d'enquête considère le bilan économique et socio-économique du projet comme positif.

4.1.1.5 – Environnement

- Les déblais et remblais du pôle multimodal transportés par les trains de marchandises

Point de vue du responsable du projet

Il est plus facile d'acheminer les déblais/remblais par la route qui offre plus de souplesse et de disponibilité que le rail. De plus, les travaux les plus importants, liés à l'excavation de la salle d'échange, ne se situent pas à proximité immédiate des voies : cela augmenterait d'autant les contraintes liées à un chargement sur des trains. Par ailleurs, les volumes sont trop faibles pour justifier de l'utilisation de train de marchandises : la rentabilité de ceux-ci étant conditionnée par le volume transporté et la longueur du parcours.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. L'acheminement des déblais/remblais, dans un centre de stockage par camions, semble préférable à l'utilisation de train de marchandises. Ces matériaux stockés seront susceptibles d'être recyclés et valorisés.

-Bruit

Pourquoi une demande de révision de classement sonore de l'infrastructure ferroviaire en gare de Rennes est-elle en cours (question 19 de la commission d'enquête) ?

Comptez-vous faire une étude de bruit d'une part après l'arrivée du TGV Atlantique et d'autre part après l'ouverture de la voie 10 (question 20 de la commission d'enquête) ?

Point de vue du responsable du projet

La circulaire du 25 mai 2004 demande à ce que RFF réexamine le classement de ses voies tous les 5 ans. En effet, la création de nouvelles infrastructures, les modifications de trafic, l'évolution des matériels roulant ou le réaménagement des infrastructures existantes conduisent à modifier les niveaux de classement sonore. L'ancien classement datant de 1998, RFF a ainsi proposé aux préfetures un nouveau classement en 2009 sur la base des études de révision de classement sonore ayant eu lieu courant 2009.

La décision de réviser le classement incombe ensuite au préfet, sur proposition de RFF, qui décide de suivre ou de ne pas suivre ces propositions de révision.

Le classement sonore a pour objectif premier la protection des riverains : tout bâtiment à construire dans un secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013. Compte tenu de cet objectif initial le classement des voies en gare de Rennes a fait l'objet d'une demande de révision. L'arrêté préfectoral, en cours de publication, sera à priori moins contraignant pour les futures constructions de la ZAC Euro-Rennes.

La LGV BPL fera l'objet d'une étude de bruit après la mise en service, dans le cadre du bilan LOTI, mais il n'est pas prévu de réaliser une étude après l'ouverture de la voie 10, l'étude réalisée dans l'EI intégrant déjà les prévisions de trafic à cet horizon.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête a pris acte du respect de la loi LOTI. L'ouverture de la voie 10 avec une circulation aux heures de pointe de 8 trains à l'heure, engendrera une augmentation du niveau sonore inférieure à 1 dB(A) en façade des bâtiments existants les plus proches. Les mesures effectuées sont de l'ordre de 65 dB(A) ce qui reste un impact sonore supportable.

La commission d'enquête recommande fortement de perfectionner le matériel roulant afin de limiter les nuisances sonores dues en particulier au fonctionnement des motrices en gare susceptibles de créer des nuisances aux riverains immédiats.

Autres impacts

Résultats de l'analyse qui devait être réalisée fin octobre 2013, sur les sondages au niveau de la nappe d'accompagnement de la Vilaine et les besoins de pompage normalement disponibles

Point de vue du responsable du projet

Les sondages ont été réalisés. Le rapport d'analyse est toujours en attente de transmission au maître d'ouvrage.

Avis de la commission d'enquête

Les impacts sont limités en raison de l'urbanisation existante de l'espace et de l'éloignement des espaces naturels sensibles. Le déplacement du technicentre PMR de Rennes vers Saint-Jacques-de-la-Lande supprimera les nuisances produites par les activités industrielles (H p9) dans le centre de Rennes.

La lisibilité et l'organisation de l'ensemble des transports rayonnant au PEM réduira les émissions de gaz à effet de serre.

Selon l'AREP et son retour d'expérience, le gain d'énergie est 10 fois plus important en ETFE (toiture en Ethylène Tétrafluoroéthylène) qu'en verre. Cette structure permettra d'assurer une lumière naturelle à tous les niveaux.

Dans le cadre de la déclaration au titre de la loi sur l'eau (pour l'extension de la salle d'échanges souterraine, le prolongement du tunnel et les rampes d'accès), les pompages susceptibles d'affecter les eaux souterraines de la nappe d'accompagnement de la Vilaine devront être examinés.

L'intégration de la végétation sur le paysage construit aura un effet positif permettant de découvrir un nouveau paysage vert au cœur du centre-ville manquant de verdure. Des espaces verts seront composés de landes et de pelouses accessibles au public afin d'offrir des usages différents (repos, détente, pique-nique, jeux). Des espaces plantés seront traités en lande d'une hauteur de 50 cm nécessitant peu d'arrosage et d'entretien.

4.1.1.6 - Travaux

Etudes concernant certaines phases travaux qui pourraient générer des blocages capacitaires

Point de vue du responsable du projet

Les études sont toujours en cours, depuis le début du projet et jusqu'à sa réalisation. Une coordination étroite et régulière (tous le 15 jours) a été mise en place entre les maîtres d'Ouvrage. Dans le but d'identifier les points de blocage et les solutions palliatives.

Une réunion de coordination bimensuelle sous pilotage de l'OPC Urbain (MOA Territoires Publics) réunit l'ensemble des acteurs sur le site.

SNCF Gares & Connexions a confié à son propre OPC une mission intégrant les interfaces avec les autres MOA, dont RFF et la SEMTCAR.

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

Sur le périmètre RFF, les différentes phases de travaux vont conduire à réduire la capacité de la gare à recevoir les trains. Un travail d'anticipation a été engagé afin de mettre en cohérence les besoins de desserte exprimés par l'Autorité Organisatrice des transports (TER) et les Entreprises ferroviaires (SNCF pour le TGV) et la capacité de l'infrastructure au cours des différentes phases de travaux. Ce travail se traduit par la production de GOV (graphiques d'occupation des voies), qui seront établis fin mars 2014 pour l'année 2015 et ainsi de suite pour chaque année.

La réalisation des ouvrages de Gares & Connexions sur les quais (escaliers mécaniques, estacades...) et du lien urbain est elle-même coordonnée et programmée avec RFF pour profiter des mêmes plages travaux ou pour éviter une simultanéité d'interventions qui poseraient trop de difficultés d'exploitation pour la desserte des trains.

Cette coordination perdurera pendant toute la durée des chantiers, les précisions augmentant au fil du temps avec l'achèvement des études puis la connaissance des plannings d'exécution des entreprises de travaux lorsqu'elles auront été choisies.

Toutes ces données alimenteront bien sûr l'information et la communication qui sera délivrée aux voyageurs, au public, à la population pendant la durée des travaux.

Cette communication fait elle-même l'objet d'une coordination et d'un partage entre les maîtres d'ouvrage et les partenaires du projet de PEM.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la volonté affichée par les maîtres d'ouvrage de veiller à une bonne organisation des travaux de façon à minimiser la gêne occasionnée, et d'alimenter l'information des usagers et de la population.

4.1.2 – ENQUETE PARCELLAIRE

Maîtrise du foncier du périmètre du PEM par l'Etat (la SNCF) et par Rennes Métropole

Point de vue du responsable du projet

... L'opération ne prévoit pas de poursuivre l'expropriation de l'ensemble des propriétés incluses dans le périmètre de l'enquête parcellaire.

- *Les propriétés ETAT par SNCF sont déjà maîtrisées par la SNCF, aucune action foncière sur ces biens ne sera engagée. Leur présence au dossier d'enquête parcellaire permet d'informer le public des biens déjà en possession de la SNCF*
- *Dans le cas particulier de la propriété n°2 (T2, BY 94) précitée, SNCF n'envisage pas de poursuivre l'expropriation sur ce bien dont la maîtrise foncière n'est pas nécessaire au projet.*

La SNCF et Rennes Métropole souhaitent informer l'ensemble des propriétaires du périmètre du PEM de Rennes des acquisitions foncières engagées et des travaux sur cette opération.

L'enquête parcellaire a permis de vérifier l'ensemble des propriétaires du périmètre.

Toutefois, SNCF n'a pas besoin d'acquérir la totalité des fonciers présents sur l'ensemble du périmètre du PEM pour réaliser les aménagements du PEM.

En effet, certaines propriétés ne font pas obstacle à la réalisation de ces aménagements.

En outre, une partie de ces aménagements aura pour assiette foncière les propriétés publiques (domaine public) existantes. Sur ces dernières, des échanges seront réalisés entre les propriétaires de ces domaines publics, des autorisations d'occupation temporaire du domaine public pourront également être consenties.

S'agissant des propriétés privées, les acquisitions amiables et les éventuelles procédures d'expropriation ne concerneront que les propriétés situées dans l'ensemble immobilier de la Gare de Rennes. L'emprise de la future zone de stockage taxis et son accès depuis la place de la gare ne sont pas situés sur les propriétés détenues par la société AG2R Patrimoine, mais bien dans la propriété de l'Etat.

Tableau des terriers (parcelles) indiqués comme nécessaires par le responsable du projet

Terriers	Propriétaires	Destination	Niveau, lot, espace lot	Plan	Maîtrise foncière nécessaire
12	Bretagne Innovation	bureaux 1° étage escalier A	Lot 1 et 2 niveau 2	5	OUI
13	SCI Plancon-Bariat	bureau 2° étage escalier A	Lot 4 niveau 3	6	OUI
14	SCI Gérance du Puits Mauger	bureau et couloir 2° étage	Lot 5 Lot 7 niveau 3	6	OUI
15	-l'usufruitière : Mme Y. Guyomard -le nu-propriétaire : Mme P. Bernard	bureau, couloir 2° étage	Lot 6 Lot 7 niveau 3	6	OUI
16	SCI Laurent	bureaux 1° étage	Lot 1 niveau 2	5	OUI
17	société PAXA	plateau au 1° et 2° étage	Lots 2 et 3 niveau 2 Lot 4 niveau 3	5 6	OUI
18	SCI René Descartes	plateau 2° étage	Lot 5 niveau 3	6	OUI
20	SEMAEB	4 sursols et 16 terrains	Espace lot 2 Tous les niveaux	Tous les plans	OUI

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

26	Société BRYMO	cellule commerciale	Espace lot 19 niveau 2	5	OUI
27	Société ASSURECUREUIL Pierre 8	cellules commerciales	Espace lot 20 niveaux 2 et 3 (plan 5, 6)	5 et 6	OUI
28	SEMAEB	espace vide	Espace lot 28 niveau 1	4	OUI
29	société ASSURECUREUIL Pierre 8	locaux à usage de commerce constituant le prolongement vers le sud des cellules commerciales	Espace lot 29 niveaux 2 et 3	5 et 6	OUI

Dans le projet de PEM, il est créé plus de surface de commerces qu'actuellement, pourquoi le propriétaire actuel ne pourrait-il pas conserver une surface équivalente avec une localisation modifiée pour permettre l'évolution de la structure ?

Gares & Connexions exerce sa mission régaliennne d'exploitation et de développement des gares de l'Etat français. Les gares sont des établissements recevant du public, répondant à des normes strictes. Elles sont un équipement public nécessaire à l'accomplissement des missions de service public du chemin de fer confiées par l'Etat à SNCF. Elles répondent à un besoin d'intérêt général et contribuent à l'accomplissement des politiques publiques de déplacement portées par les autorités organisatrices (Etat, Régions, Départements, Agglomérations...).

Les gares évoluent en permanence dans leur volume, leur espace et leur organisation. Ce n'est pas seulement tous les 30 ans à l'occasion d'opérations majeures, mais tous les 3 à 5 ans par adaptation des services, des commerces, redistribution des équipements...

Leur capacité d'adaptation aux besoins futurs passe nécessairement par la maîtrise des conditions d'exploitation par le gestionnaire de gares Gares & Connexions. Cela implique de maîtriser en totalité le foncier, les surfaces et les emprises des gares.

A cet égard, la présence de propriétés privées dans la gare de Rennes est inédite à de tels emplacements. Elle entrave considérablement les possibilités d'évolution de la gare, d'adaptation à ses besoins.

Le projet de PEM de Rennes a vocation à être déclaré d'utilité publique. Il est donc nécessaire qu'il puisse se réaliser.

Cela a conduit Gares & Connexions à mettre en œuvre l'ensemble des démarches lui permettant d'acquérir par l'expropriation les emprises nécessaires à la réalisation d'un projet d'utilité publique.

La voie amiable de la négociation, qui est en cours, n'est pas garantie de succès, puisque conditionnée à un accord entre les parties prenantes, le propriétaire et l'acquéreur. En l'espèce, les risques sont grands que le propriétaire cherche à profiter d'une aubaine pour spéculer sur la valeur de son bien et en faire monter artificiellement le prix.

La gare continuera dans l'avenir de proposer une offre de commerces au public, dans une nouvelle configuration.

Toutefois, et pour les raisons précédemment évoquées, il ne peut s'agir de redonner aux propriétaires actuels une nouvelle propriété dans la gare.

SNCF ne peut acheter et vendre qu'au prix fixé par France Domaine. Elle ne peut décider de payer un prix qui serait plus élevé que le prix du marché fixé par la puissance publique. Or le propriétaire escompte une vente à un prix plus élevé que celui jusqu'alors estimé par France Domaine et indiqué dans un premier jugement.

En outre, SNCF est un EPIC dont les moyens financiers proviennent en grande majorité de la ressource publique. L'Etat ne peut tolérer que l'argent public puisse être utilisé à des fins d'enrichissement privé hors des valeurs du marché.

Avis de la commission d'enquête

Les terrains nécessaires à la réalisation du PEM concernent les propriétés suivantes de la gare qui ne sont pas à l'Etat ou à la ville de Rennes :

- **l'acquisition des terriers (12 à 18) au nord de la gare aux niveaux 2 (plan 5), 3 (plan 6) comprenant des bureaux, plateau, couloirs, devant être démolis pour réaliser le PEM,**
- **l'acquisition des terriers (20, 28) comprenant des sursols, terrains et espace vide, escaliers tous niveaux, devant être démolis ou restructurés dans le PEM,**
- **l'acquisition des terriers (26, 27, 29) comprenant des cellules commerciales et locaux à usage de commerces au niveau 2 et 3 afin de :**
 - **restructurer complètement le niveau de la dalle ce qui nécessite la suppression des commerces actuels et la réorganisation des commerces au niveau du PEM,**
 - **créer deux salles d'échanges sur la dalle:**
 - * **à l'Ouest la salle d'échange arrivée,**
 - * **à l'Est la salle d'échange départ avec l'implantation de circulations verticales où sont localisés des commerces,**
 - **permettre l'évolution de l'espace du PEM en fonction des besoins dans le futur,**
 - **réaliser le projet en l'absence d'accord amiable avec les propriétaires (voir observation C01).**

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 5 novembre 2013 prescrivant et organisant l'enquête d'utilité publique et parcellaire,
- 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 le dossier d'enquêtes publiques,
- Vu l'avis de l'autorité environnementale,
- Vu les observations formulées par le public consignées dans les registres d'enquête et adressées par courriel,
- 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 Martine Lecoq, chargée d'opérations à Rennes Métropole, Monsieur Denis Keroudren responsable des projets de la gare de Rennes RFF,

4.2.1 – ENQUETE PREALABLE A LA DUP DU PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL SUR LE SITE DE LA GARE DE RENNES

Etant donné que :

- la gare souffre d'un sous-dimensionnement qui devrait s'accroître au vu des projets d'infrastructures envisagés par :
 - * 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 nœud 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, puis sur le côté ouest au-dessus du « fleuve ferroviaire » permettra 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;

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

- **réorganisation complète du bâtiment voyageur** qui permettra de diminuer le temps d'évacuation des quais et dont la capacité d'accueil passerait de 9000m² à 13000 m² 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 de la dalle en liaison avec d'une part la corniche ouest et le paysage construit et d'autre part les accès existants avec les quais,
 - une zone départ à l'Est de la dalle avec création d'accès vers les quais et le tunnel à la place du centre commercial existant,
 - la création de 2 salles d'attentes (tout voyageur et grand voyageur) et de 200 places assises au lieu de 40 en dehors de celles-ci,
 - 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 m² en plus des 1800m² existants) et des locaux de services et techniques,

- **augmentation, allongement des quais et du souterrain:**
 - allongement du quai E pour le TGV,
 - création d'un nouveau quai F pour les TER dans le cadre de la désaturation de la gare,
 - allongement et aménagement du souterrain desservant les quais avec des accès élargis, et accessibles aux personnes à mobilité réduite (rampes et ascenseurs) ;

- **renforcement de la multimodalité** conformément au plan de déplacement urbain de Rennes Métropole :
 - en reconfigurant la gare routière : déplacement de la localisation actuelle des cars le long des voies ferrées avec une augmentation du nombre de quais, et le déménagement de l'espace de vente et d'attente dans le pôle,
 - 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, sans compter les places non couvertes sur les parvis,
 - 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,

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

- **taux de rentabilité** prévu pour le projet de PEM est de 6,4% au-dessus du seuil de 4% fixé par l'Etat,
- **déplacement du technicentre** PMR de Rennes vers Saint-Jacques-de-la-Lande qui supprimera les nuisances produites par les activités industrielles (H p9) dans le pôle,
- **engagement du maître d'ouvrage** à réaliser un avenant au contrat pôle pour la réalisation d'un suivi environnemental du projet et pour l'élaboration du bilan-socio-économique prévu au titre de la loi LOTI (H p25) ;

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 (dont 1800m² de bureaux), de réorganiser la dalle (dont 1700m² de commerces) et de construire le projet,
- **nuisances des travaux** pour les riverains, pour la circulation des voyageurs et nuisances cumulées avec les travaux de la ligne b de métro et de la ZAC EuroRennes sur une longue durée,
- **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,
- **stagnation de la surface** totale de l'ensemble **des salles d'attente** en raison de la diminution de la salle des grands voyageurs,
- **insuffisance des sanitaires** compte-tenu du doublement prévu des voyageurs et d'un seul lieu d'implantation de sanitaires excentré au 2d étage.

En conclusion,

- les avantages liés au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal apparaissant plus importants que les inconvénients,
- le projet présentant un caractère d'intérêt public,
- la maîtrise foncière étant nécessaire pour réaliser le projet,

la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal sur le site de la gare de Rennes,

et recommande :

- que les maîtres d'ouvrage concernés par la multimodalité (Rennes Métropole, la gare routière...) voire les commerçants, se réunissent afin d'examiner la création et la gestion en commun d'un deuxième lieu de sanitaires situé au nord du PEM à R-1 ou au RDC.
- que les recommandations apportées aux observations formulées par le public et aux observations complémentaires soient prises en compte.

4.2.2-ENQUETE PREALABLE A LA CESSIBILITE DES TERRAINS NECESSAIRES POUR LA REALISATION DE CE PROJET

- Vu la notification adressée aux propriétaires concernés par envoi recommandé et les accusés de réception retournés signés,
- Vu l'affichage en Mairie de Rennes de la liste des propriétaires indiqués conformément aux dispositions de l'article R11-22 du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique,
- Vu l'avis favorable de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal sur le site de la gare de Rennes,

Etant donné que

- sur les propriétés publiques existantes, des échanges seront réalisés entre les propriétaires des domaines publics et que des autorisations d'occupation temporaire du domaine public pourront également être consenties,
- la SNCF n'a pas besoin d'acquérir la totalité des fonciers présents sur l'ensemble du périmètre du PEM pour réaliser les aménagements,
- la réalisation du PEM nécessite dans la gare actuelle de :
 - démolir les bureaux, plateau, couloirs, pour réaliser le PEM correspondant aux terriers 12 à 18,
 - démolir et restructurer les sursols, terrains et espace vide, escaliers de tous niveaux, correspondant aux terriers 20 et 28,
 - restructurer complètement le niveau de la dalle ce qui nécessite la démolition des commerces actuels correspondant aux terriers 26, 27, 29, pour :
 - créer deux salles d'échanges sur la dalle :

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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

- * à l'Ouest la salle d'échange arrivée,
- * à l'Est la salle d'échange départ avec l'implantation de circulations verticales où sont localisés des commerces,
- réorganiser des commerces aux différents niveaux du PEM,
- permettre l'évolution de l'espace du PEM en fonction des besoins futurs,
- réaliser le projet en l'absence d'accord amiable avec les propriétaires (voir observation C01),

la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la cessibilité des terrains nécessaires pour la réalisation de ce projet,

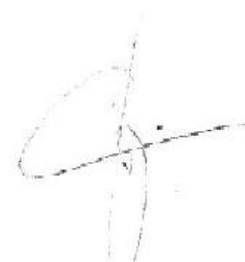
sous réserve que :

- celle-ci soit limitée aux terriers portant les numéros 12 à 18, 20, 26 à 29.

Jean-Louis MARECHAL

Camille HANROT-LORE

Henri NARZIS



ANNEXES

Dossier n° 13000472 - Enquête publique préalable à

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