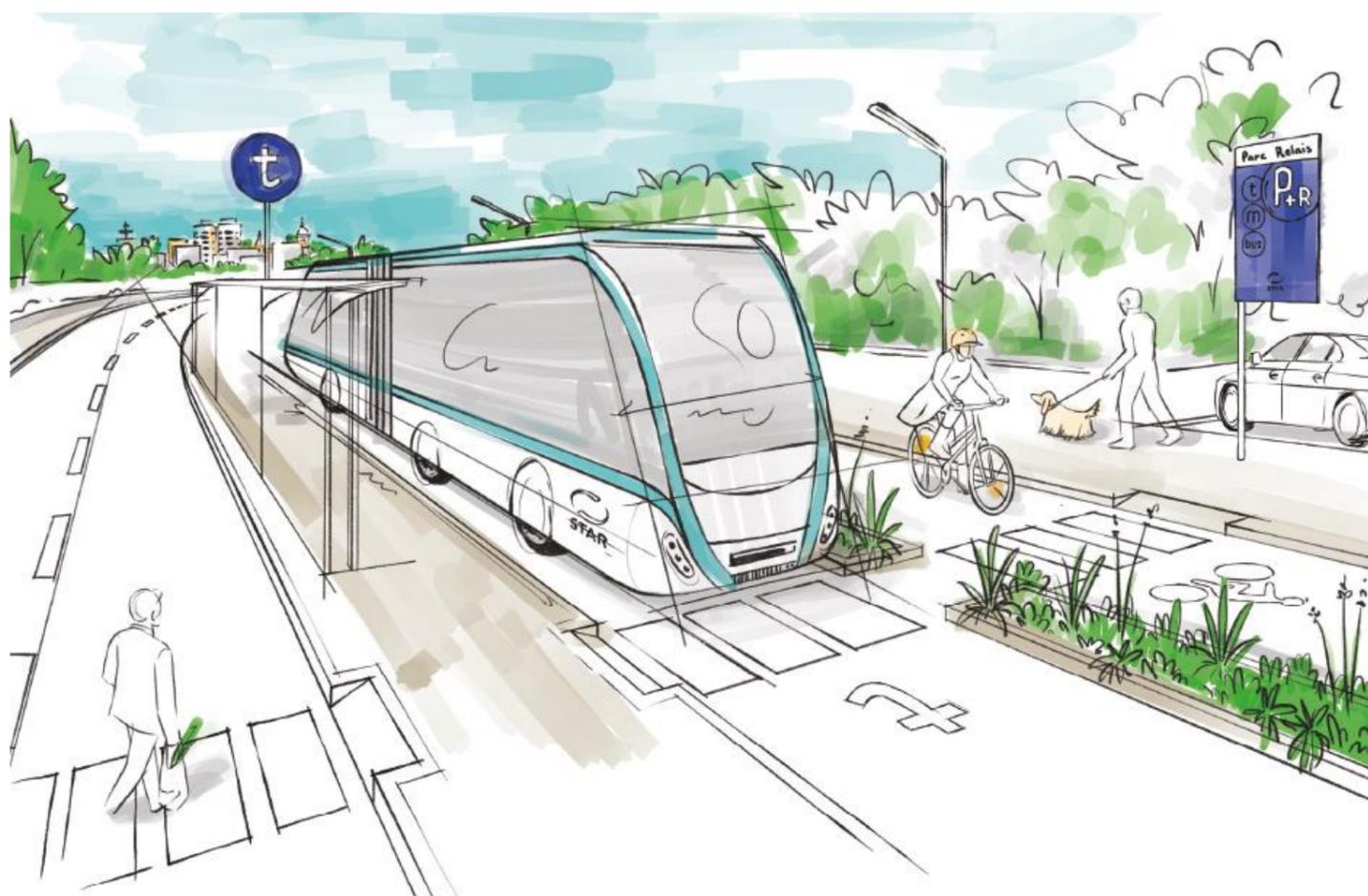


DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF À LA DECLARATION DE PROJET

TRAMBUS T1 ET T2 -REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS



PIECE A : NOTICE DE PRESENTATION ET JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL

SOMMAIRE

CHAPITRE 1. PRESENTATION DU PROJET DE TRAMBUS T1 ET T2 DE RENNES METROPOLE	4
1.1 Le projet	5
1.1.1 La situations géographique et administrative	5
1.1.2 Le contexte du projet et les enjeux du territoire.....	6
1.1.3 Les objectifs du projet	8
1.1.4 Le planning du projet.....	8
1.2 L'intérêt général du projet.....	8
1.2.1 Rappel du projet et de ses objectifs	8
1.2.2 Avantages du projet.....	8
1.2.3 Les effets valorisés par acteur	14
1.2.4 Principaux résultats du bilan socio-économique.....	15
1.3 L'évaluation environnementale	16
CHAPITRE 2. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE.....	18
2.1 Objet de l'enquête	19
2.2 Conditions de l'enquête.....	19
2.3 Rôle de l'enquête publique.....	20
CHAPITRE 3. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPERATION .	21
3.1 Avant l'enquête publique	23
3.1.1 Études antérieures.....	23
3.1.2 Avis demandés sur le projet	26
3.2 Déroulement de l'enquête publique	27
3.2.1 Ouverture de l'enquête	27
3.2.2 Publicité de l'enquête.....	27
3.2.3 Organisation et durée de l'enquête.....	27
3.2.4 Suspension de l'enquête ou enquête complémentaire (articles L.123-14 et R.123-22 du Code de l'environnement).....	28
3.3 À l'issue de l'enquête publique.....	28
3.3.1 Clôture de l'enquête (articles L.123-15 et R.123-18 à R.123-21 du Code de l'environnement) et remise des conclusions de la commission d'enquête	28
3.3.2 Possibilité d'une enquête complémentaire (articles L.123-14 et R.123-23 du Code de l'environnement)	29
3.4 Déclaration de projet.....	29
3.5 Au-delà la déclaration de projet.....	29
3.5.1 Les études de conception détaillées	29
3.5.2 Déclaration d'utilité publique (DUP) ciblée à certains secteurs en vue d'obtenir l'arrêté de cessibilité des terrains (si nécessaire uniquement).....	30
3.5.3 Procédure IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités).....	30
3.5.4 Demande de dérogation espèces protégées.....	30
3.5.5 Protection des alignements d'arbres	30
3.5.6 Déclaration au titre du bruit de chantier pour les travaux de nuits.....	31
3.5.7 Procédure relative aux réseaux (DT/DICT)	31
3.5.8 Autorisations d'occupation temporaire du domaine public ou privé	31
3.5.9 Travaux et bilan après mise en service.....	31
CHAPITRE 4. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	32

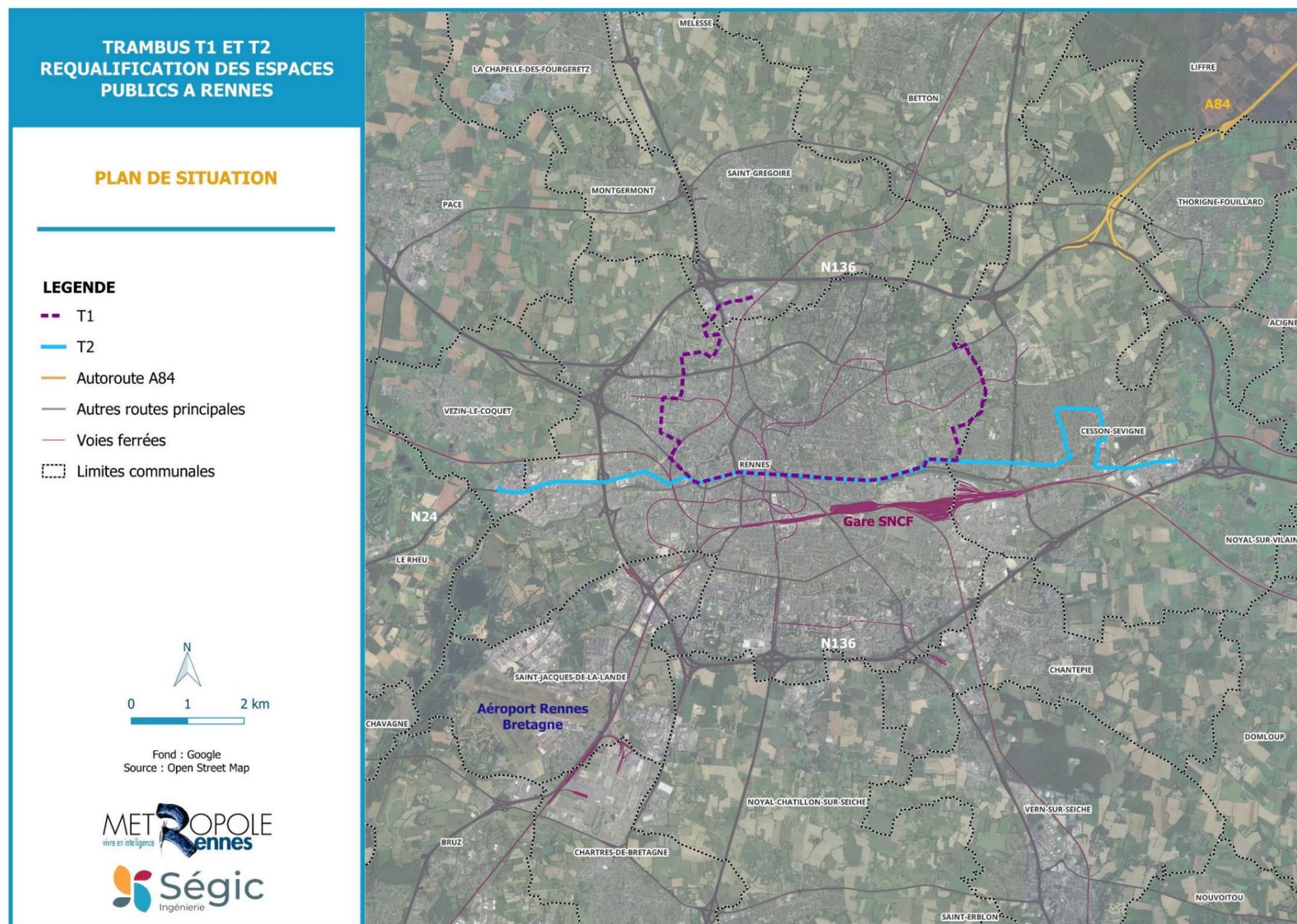
CHAPITRE 1. PRESENTATION DU PROJET DE TRAMBUS T1 ET T2 DE RENNES METROPOLE

1.1 LE PROJET

1.1.1 LA SITUATIONS GÉOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE

Le projet prend place au sein du département d'Ille-et-Vilaine (35), sur le territoire des communes de Rennes, Saint-Grégoire, Vezin-le-Coquet et Cesson-Sévigné.

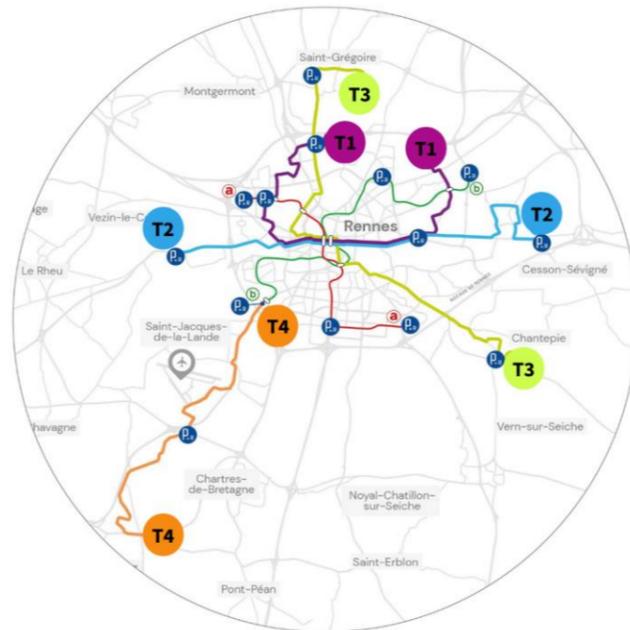
Ces communes sont rattachées à Rennes Métropole, comprenant 43 communes.



1.1.2 LE CONTEXTE DU PROJET ET LES ENJEUX DU TERRITOIRE

1.1.2.1 LE CONTEXTE DU PROJET

Après l'ouverture de la ligne b de métro en septembre 2022, Rennes Métropole poursuit sa politique volontariste en faveur des mobilités décarbonées. Elle prévoit donc la création, à l'horizon 2030, de quatre lignes de Trambus : T1, T2, T3 et T4, totalisant 55 km de voies et une centaine de stations.



LIGNE t1

LA PLESSE GRAND QUARTIER <-> ZA SAINT-SULPICE

- 13 km de ligne
- 30 stations, dont 13 en commun avec la ligne T2
- 13,4 km d'aménagements cyclables dont 19% sur le Réseau Express Vélo (REV)

L'actuelle ligne de bus Chronostar n°4 est aujourd'hui la ligne de bus la plus fréquentée de la métropole de Rennes avec 27 000 voyages/jour (chiffre décembre 2019 avant COVID), c'est donc tout naturellement que la conversion de cette ligne en TRAMBUS a été envisagée.

L'objectif est de conforter l'offre de mobilité en cœur de ville de Rennes. Avec les aménagements Trambus envisagés, l'offre sera augmentée tout en maintenant un cadencement régulier entre chaque passage.

Avec une fréquentation estimée à 26 600 voyages/jour en 2030, la ligne T1 sera la ligne de Trambus la plus fréquentée de la métropole de Rennes.

Le tracé proposé permet d'offrir une offre attractive aux quartiers denses de la ville éloignés du métro (Beaugard, Baud Chardonnet) et d'accompagner des évolutions urbaines sur Beaulieu. La ligne T1 viendra compléter le réseau de transport structurant en jouant la complémentarité avec les 2 lignes de métro et la ligne Trambus T2. A son terminus dans le secteur de la Plesse, un hub de mobilité est envisagé avec les lignes T1 et T3 en passage et un Parking relais (P+R) à créer.

Son coût est estimé à environ 45 M€HT pour une fréquentation à 2035 estimée à 7,3 millions de voyages par an (soit +30% par rapport à aujourd'hui).

LE GRAND + DE LA LIGNE :

Une offre cadencée avec la ligne T2 sur le tronç commun central le plus fréquenté (entre le mail Mitterrand et Tournebride) permettrait le passage d'un bus toutes les 3 à 4 minutes en heures de pointe et toutes les 8 minutes en heures creuses.

QU'EST-CE QUE LE RESEAU REV ?

Le Réseau Express Vélo (REV) est un projet métropolitain qui consiste à relier Rennes et les communes de la première couronne. Il prévoit 104 km de liaisons cyclables sécurisées, avec des itinéraires continus et facilement identifiables.

QU'EST-CE QU'UN TRAMBUS ?

Un Trambus est un bus 100% électrique de 4 portes qui combine les avantages d'un tramway et la souplesse d'un bus. Il circule sur une voie qui lui est réservée, à la façon d'un tramway. Son déplacement n'étant pas gêné par la circulation automobile, son passage est plus régulier. D'autant qu'il a la priorité lorsqu'il arrive aux carrefours et aux feux.

Il circule sur une plus grande amplitude horaire que les bus : entre 5h25 et 0h35, et à une fréquence élevée avec un passage toutes les 4 à 8 minutes. Comme dans un tramway, il est possible d'y monter par les quatre portes (pas seulement par l'avant comme dans un bus), pour faciliter la fluidité.

Il entre ainsi dans la catégorie des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).



Rennes Métropole a placé en priorité la réalisation des lignes T1 et T2 au vu des besoins de déplacements actuels et projetés. La présente étude d'impact concerne donc ces deux lignes.

LIGNE t2

VEZIN-LE-COQUET <> CESSON-SÉVIGNÉ

- 14 km de ligne dont 58% de voie réservée (50% aujourd'hui)
- 32 stations dont 13 en commun avec la ligne T1
- 27,1 km d'aménagements cyclables

La ligne T2 traversera le cœur de métropole d'est en ouest en reliant la ZI (zone industrielle) de Lorient au Mail Mitterrand, République, le quartier de Baud Chardonnet, Tournebride, le centre de Cesson Sévigné jusqu'au centre commercial Cesson Rigourdière.

Elle sera équipée d'un P+R à chaque extrémité permettant aux automobilistes de rejoindre le centre-ville de Rennes sans perdre du temps à chercher une place de stationnement.

Avec un bus en passage toutes les 7 à 8 minutes, **elle viendra renforcée l'offre de la T1 sur sa partie centrale la plus fréquentée.**

Son coût est estimé à environ 60 M€HT pour une fréquentation à 2035 estimée à 4,7 millions de voyages par an (soit +25% par rapport à aujourd'hui).

LES + DE LA LIGNE :

- La desserte de grands pôles : Vezin-le-Coquet, ZI Ouest, Roazhon Park, centre-ville de Rennes, Cesson-Sévigné, etc.
- Un terminus Est au Centre commercial de Cesson Rigourdière avec la réalisation d'un parking relais P+R d'environ 80 places.
- Un terminus Ouest à l'entrée de la ZI Ouest aux 3 Marches avec la réalisation d'un parking relais P+R d'une capacité de l'ordre de 60 places + des voies en site propre pour traverser la ZI dans les deux sens permettant un accès en 15 minutes au Centre-Ville de Rennes.
- Un projet porté par la DIRO sur l'ouest rennais est prévu, les travaux étant programmés en 2025, le projet de Trambus prendra en compte les futurs aménagements de ce dernier.

1.1.2.2 LES ENJEUX DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE RENNAISE EN TERMES DE TRANSPORT

La métropole de Rennes fait face à 4 grands enjeux en matière d'organisation des transports et des mobilités :

➤ ENJEU N°1 : L'ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT

L'objectif est d'atteindre - 40 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de diminuer la pollution, en cohérence avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

➤ ENJEU N°2 : UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS

Le territoire s'est développé sur le modèle de la « ville-archipel », avec ses nombreuses communes et sa ceinture verte. La préservation des espaces naturels entraîne **des besoins croissants de mobilité sur toute la métropole.**

➤ ENJEU N°3 : HIÉRARCHISER LES BESOINS

Il s'agit d'établir **des priorités** en fonction des spécificités des communes, des capacités d'investissement, etc. afin de cibler les actions sur les problématiques prioritaires.

➤ ENJEU N°4 : S'ADAPTER AUX TERRITOIRES

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

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

1.1.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs du projet sont les suivants :

➤ OBJECTIF DE FRÉQUENCES DE PASSAGE

L'ambition est d'offrir une fréquence de 6 minutes (voire jusqu'à 4 minutes à terme) en heures de pointe pour la ligne T1, et 7 minutes en heures de pointe pour la ligne T2. L'amplitude horaire projetée s'adaptera aux horaires du Métro soit approximativement 5h15 à 0h25. A noter que les fréquences de passage sont entre 6 et 8,20 minutes sur l'actuelle ligne ChronoStar C4.

➤ GAIN DE TEMPS DE PARCOURS

Les aménagements de couloirs bus dédiés et la mise en place de carrefours à feux avec priorité Trambus doivent permettre une amélioration nette des temps de parcours, notamment aux heures de pointe.

➤ OBJECTIF DE FRÉQUENTATION À L'HORIZON 2030

Le projet favorise l'attractivité du réseau de transports Star dont la fréquentation évolue de + 4 420 voyages entre les situations avec et sans projet à l'horizon 2030. Ce dernier se répartit pour moitié entre l'accroissement démographique des bassins de population traversés, et le report d'automobilistes vers le Trambus.

➤ AMÉLIORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

L'aménagement de l'espace public pour faire circuler le Trambus dans de bonnes conditions prévoit aussi d'améliorer sur tout l'itinéraire les circulations des cycles. Une attention particulière sera portée aux raccordements avec les pistes et/ ou bandes existantes, notamment dans les carrefours. À noter que la partie aménagée sur le boulevard Jean Baptiste de la Salle permettra d'améliorer la continuité du Réseau Express Vélo (REV) Rennes-Pacé.

1.1.4 LE PLANNING DU PROJET

Au stade des études actuelles, les travaux sont prévus sur les périodes indiquées ci-après.

Pour l'ensemble de la ligne T1, les premiers travaux démarreront en 2026 pour une mise en service de la ligne prévue fin 2029.

Pour l'ensemble de la ligne T2, les premiers travaux démarreront fin 2025 pour une mise en service de la ligne prévue début 2028.

1.2 L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

1.2.1 RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS

Le projet s'inscrit dans la politique volontariste de Rennes Métropole de développer les mobilités décarbonnées sur son territoire. Après l'ouverture de la ligne b du métro en 2022, **elle prévoit la création, à l'horizon 2030, de quatre lignes de Trambus : T1, T2, T3 et T4.**

Le présent dossier d'enquête publique porte sur les lignes T1 et T2

En plus d'être 100% électriques, les Trambus auront une fréquence de passage élevée et permettront un gain de temps de parcours grâce aux couloirs bus qui leur seront dédiés et les priorités aux carrefours à feux.

Il est attendu une hausse de la fréquentation des transports en commun à l'horizon 2035 due en partie au report des automobilistes vers le Trambus.

En outre, il est également prévu d'améliorer les circulations cyclables sur tout l'itinéraire des lignes T1 et T2.

1.2.2 AVANTAGES DU PROJET

1.2.2.1 AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet de Trambus T1 et T2 améliore l'accessibilité des transports en commun au sein de la Métropole rennais, facilitant l'accès aux pôles générateurs du territoire, à savoir les nombreuses zones d'activités, zones commerciales, campus universitaires, équipements de santé, etc.

Les analyses suivantes comparent les temps de parcours proposés par les trambus T1 et T2 en situation future avec projet et ceux offerts par les lignes C4, C6 ou 11 en situation sans projet entre l'arrêt République et les terminus actuels de ligne actuels (Trois Marches, Grand Quartier, Saint-Sulpice et Rigourdière).

Les données affichées ci-dessous correspondent aux temps moyens deux sens confondus en situation projet.

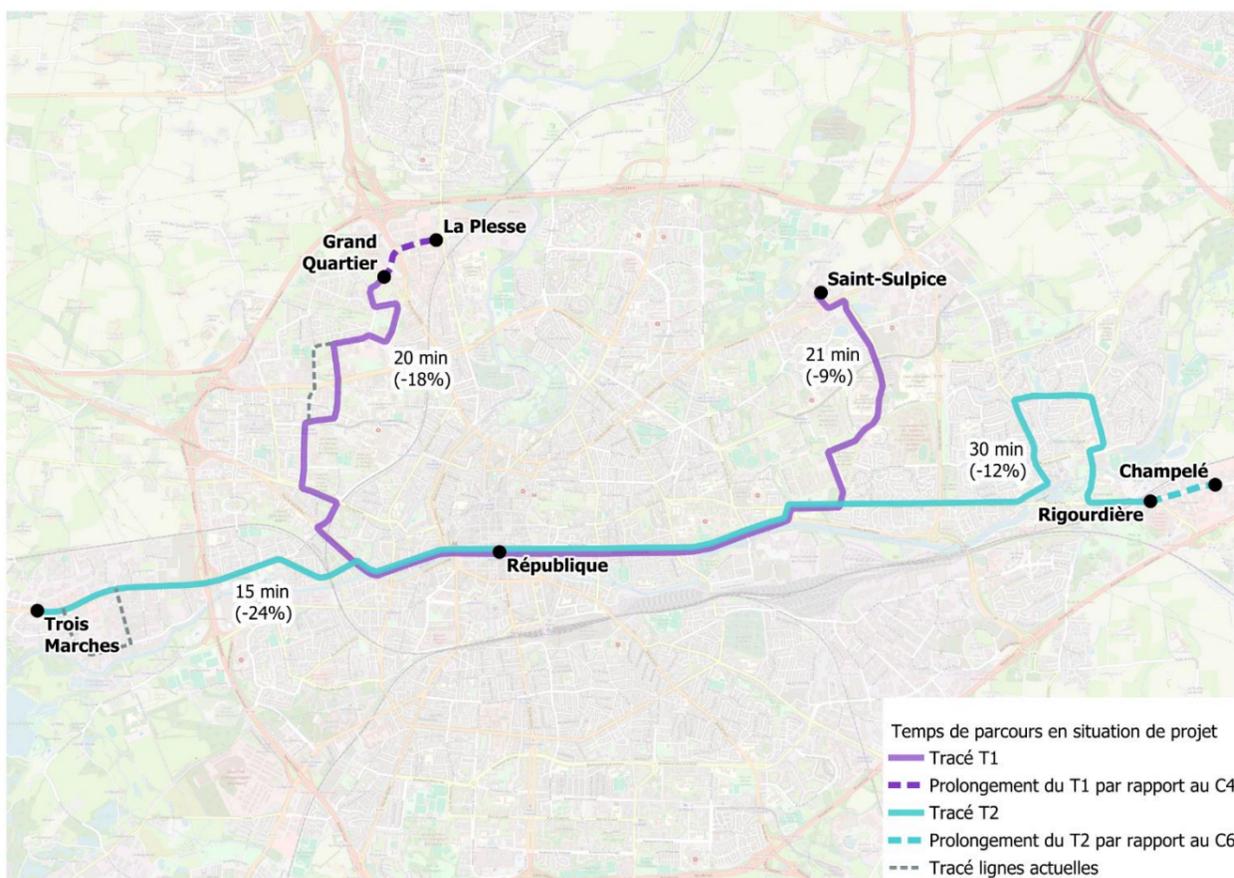


Figure 2 : Evolution du temps de trajet* en bus entre la situation de projet (avec T1 et T2) et la situation de référence (sans T1 et T2)

* Remarque : Les analyses présentées ci-dessus sont des temps passés en véhicule entre l'arrêt de montée et l'arrêt de descente (ni temps d'attente à l'arrêt, ni temps de marche pour l'accès à l'arrêt ne sont pris en compte).

En revanche, ces différents temps (temps d'attente, temps de rabattement vers un arrêt ou de diffusion depuis un arrêt...) sont pris en compte dans le modèle multimodal de déplacements de la métropole de Rennes utilisé pour les études de trafics.

Ces analyses mettent évidence **des diminutions sensibles des temps de trajets de l'ordre de 10% à 25% entre les terminus actuels et l'arrêt République**. Ces améliorations résultent de divers aménagements :

- Sections aménagées en site propre sur la branche Ouest et la branche Est du T1 ;
- Giratoires percés le long du tronc commun T1/T2 sur la rue de Rennes;
- Optimisation du nombre d'arrêts (notamment à Cesson-Sévigné) ;
- Priorités aux carrefours ;
- Plus large ouverture des portes facilitant les montées et descentes en un temps réduit...

A l'Ouest en particulier, l'optimisation du **plan de circulation**, les aménagements de voirie de la Porte de Lorient, et la **suppression de la desserte de la ZI Ouest** permettent de diminuer le temps de trajet du T2. La voie nouvelle dévolue aux Trambus T1 (et au trafic local) créée dans la cité administrative facilite la circulation des bus.

Par ailleurs, le projet de Trambus permet une **augmentation de la fréquence de desserte**, toutes les 6 minutes (voire jusqu'à 4 minutes à terme) en heures de pointe pour la ligne T1, 7 minutes pour la ligne T2. Il contribue ainsi à réduire les temps de déplacement globaux des usagers par une réduction des temps d'attente et de correspondance.

Aux gains de vitesse et de fréquence s'ajoutent **la régularité des lignes de transports en commun**. La mise en place de sections en site propre permettant d'atteindre un linéaire constitué à 60% en site propre, la priorité aux carrefours à feux, ou encore les giratoires percés permettent de fiabiliser le respect des horaires.

Le projet aura également comme effet d'améliorer le **confort de déplacement des usagers, en particulier les personnes à mobilité réduite**. Chaque jour, une part significative de la population rencontre des difficultés pour se déplacer sur l'espace public et dans les transports en commun. Parmi ces populations figurent les personnes avec poussettes, avec des enfants en bas-âge, avec des bagages lourds ou encombrants, en situation de handicap physique, auditif, visuel ou cognitif, permanent ou temporaire, les personnes âgées. Ces gênes à la mobilité peuvent rendre difficile la possibilité de se déplacer de façon autonome sur l'espace public. Pour la majorité de leurs déplacements, seule la voiture ou les services de transports à la demande leur permettent d'accéder de manière facilitée à leurs activités. Le projet intègre cette problématique avec un matériel roulant accessible et un aménagement des stations adapté (agencement des quais facilitant la montée, nombreuses places assises, agencement intérieur favorisant la fluidité des déplacements, rampe d'accès, emplacements pour les usagers en fauteuil roulant, lisibilité de la signalétique et information en temps réel...).

Au-delà des gains de temps de trajet en véhicule, le projet de Trambus T1 et T2, c'est aussi une augmentation des fréquences de desserte, une meilleure régularité des services et un confort de déplacement amélioré en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

1.2.2.2 RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

En reliant Grand Quartier à la ZA Saint-Sulpice avec un passage par le centre-ville permettant des correspondances avec les métros **a** et **b**, le T1 reprend en grande partie le tracé de la C4, la ligne de bus la plus fréquentée du réseau Star avec 25 380 voyageurs par jour en 2030 en l'absence du projet de Trambus T1 et T2.

La nouvelle ligne T2 reprend les tracés de la ligne 11 à l'Ouest entre la ZI Ouest à Vezin-le-Coquet et République, et de la ligne C6 à l'Est entre République et Rigourdière à Cesson-Sévigné, renforçant ainsi la capacité et l'attractivité de ces deux axes. En 2030 en l'absence de projet de Trambus T1 et T2, ces deux lignes transportent respectivement 8 430 et 16 650 voyageurs par jour.

Le projet favorise l'attractivité du réseau de transports Star dont la fréquentation évolue de **+ 4 420 voyages entre les situations avec et sans projet à l'horizon 2030**.

Remarque : Un déplacement et un voyage ne sont pas des synonymes. Dans un déplacement, il peut y avoir plusieurs voyages. A titre d'exemple, un déplacement entre Grand Quartier et Rigourdière à Cesson-Sévigné nécessite d'emprunter la ligne T1 puis de réaliser une correspondance par exemple à la station « République » pour prendre la ligne T2. Cela correspond à 1 déplacement, mais à 2 voyages. Les modes de transport utilisés

peuvent bien sûr être différents. Ces terminologies expliquent les différences entre les chiffres ci-après et ceux présentés précédemment.

	Fil de l'eau 2030 (voyages par jour)	Projet 2030 (voyages par jour)	Evolution absolue (voyages)	Evolution relative (%)
Métro A	155 890	157 250	+ 1 360	+ 0,9%
Métro B	114 330	116 140	+ 1 810	+ 1,6%
C4	25 380	0	- 25 380	- 100,0%
C6	16 650	0	- 16 650	- 100,0%
11 / C11	8 430	6 410	- 2 020	- 24,0%
T1	0	26 600	+ 26 600	
T2	0	18 880	+ 18 880	
T3	24 880	24 300	- 580	- 2,3%
T4	6 860	7 760	+ 900	+ 13,1%
Autres lignes urbaines	105 910	105 410	- 500	- 0,5%
Total	458 330	462 750	+ 4 420	+ 1,0%

Tableau 1 : Répartition des voyages sur le réseau de transports en commun urbains (source : modèle de trafic)

Pour la raison évoquée ci-dessus en remarque, la hausse de la fréquentation en nombre de voyages sur les lignes urbaines est plus importante que celle des volumes de reports modaux estimés ci-contre. En effet, en milieu urbain un déplacement correspond fréquemment à plus d'un voyage, en particulier sur les lignes les plus structurantes comme le Trambus qui facilitent les correspondances par leur fréquence élevée. **Le projet Trambus améliore donc les conditions de voyage d'une partie des usagers actuels des transports en commun.**

1.2.2.3 REPORTS MODAUX

Le développement du réseau structurant de transport en commun urbain influe sur les pratiques de mobilité au sein du périmètre de Rennes Métropole, et en particulier sur les communes de Rennes et Cesson-Sévigné, avec un report modal d'environ 1 060 déplacements par jour. **Ces reports modaux sont principalement issus de la voiture.**

Cette évolution du nombre de déplacements en transports en commun correspond à une **augmentation de 0,1 point de la part modale des transports en commun sur le secteur Rennes / Cesson-Sévigné.**

Les résultats de la modélisation se réfèrent au mode principal de déplacement. En parallèle, il peut être logiquement attendu un renforcement des pratiques de la marche à pied et du vélo pour le rabattement sur les arrêts de transport en commun (notamment pour les reportés de la voiture).

Tableau 2 : Déplacements journaliers par mode sur le périmètre de Rennes / Cesson-Sévigné (source : modèle de trafic)

Déplacements journaliers	Sans projet en 2030	Avec projet en 2030	Effets du projet
Transports en commun	318 150	319 210	1 060
Vélo	80 480	80 320	-160
Marche à pied	423 860	423 900	40
Conducteur	435 790	434 690	-1 100
Passager	90 420	89 930	-490
Total	1 348 700	1 348 050	-650

Ces estimations de report modal correspondent à une hypothèse court-termisme vraisemblable, mais des leviers d'optimisation du report modal pourront être activés à plus long terme : augmentation de l'offre du Trambus T1 déjà prévue entre 2030 et 2040, renforcement de la priorisation Trambus aux carrefours, poursuite d'aménagements en site propre, politique d'apaisement de la circulation automobile (vitesse, stationnement, zone à faibles émissions mise en place depuis le 1^{er} janvier 2025 avec calendrier de déploiement jusqu'en 2030...), etc.

En 2030, **les lignes T1 et T2 assurent chaque jour 45 480 voyages, dont 26 600 pour le T1 et 18 880 pour le T2.** Leur fréquentation représenterait ainsi près de la moitié de celle du métro ^(b). Au-delà des reports depuis la voiture, ces lignes de Trambus captent des voyageurs depuis les autres lignes de transport en commun amenant à une redistribution de la fréquentation :

- 44 050 voyages par jour sur les lignes C4, 11 et C6.
La ligne C4 est en effet supprimée (remplacée par le T1).
La ligne C6 est raccourcie avec la suppression de la branche Est. La ligne 11 devient la C11 avec une modification de la branche Ouest pour desservir Saint-Jacques-de-la-Lande.
Ainsi les voyageurs qui utilisaient ces lignes en l'absence de projet se reportent en grande partie sur les lignes de Trambus T1 et T2.
- 500 voyages par jour sur les autres lignes de bus au profit des lignes de Trambus T1 et T2.

A noter que les lignes ^(a) et ^(b) de métro comptent à elles deux 3 170 voyages supplémentaires par jour en situation de projet. Certains déplacements peuvent se révéler plus intéressants en combinant le métro et les lignes de Trambus.

En situation de référence (sans Trambus T1 et T2) comme en situation de projet, les arrêts de bus modélisés aux abords de la Place de la République intègrent les aménagements prévus à l'horizon 2030 dans le cadre du projet Quais de Vilaine, indépendamment du projet Trambus ici étudié.

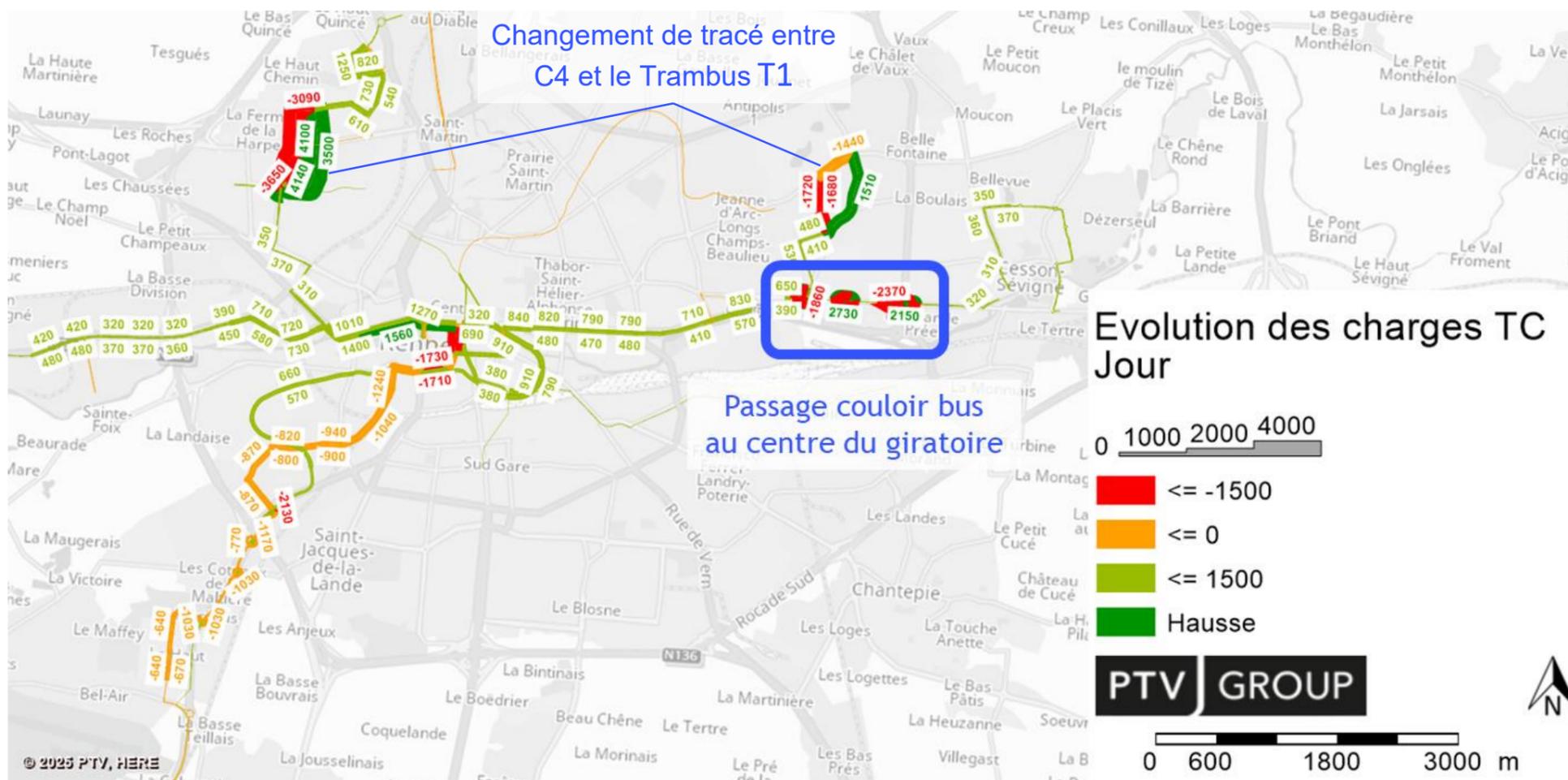


Figure 3 : Carte d'évolution de la charge en transport en commun (TC) (en nombre de voyageurs) entre la situation sans projet et la situation avec projet (source : modèle de trafic)

1.2.2.4 AVANTAGES POUR LES MODES ACTIFS (PIÉTONS ET CYCLES)

Les bénéfices apportés par les modes actifs sont multiples et portent aussi bien sur l'environnement que sur la santé (réduction des risques d'obésité et de maladies cardiovasculaires, évacuation du stress...).

Grâce au projet, les modes actifs bénéficieront **d'aménagements confortables, lisibles et sécurisés** le long du tracé.

Le projet de Trambus accompagne le développement du réseau cyclable par la mise en place, le long de la future ligne de Trambus, de près de **35 kilomètres d'aménagements cyclables** s'articulant avec les itinéraires déjà existants et anticipant ceux à venir identifiés dans Réseau Express Vélo et le Schéma Directeur Vélos de Rennes Métropole. Un total de 13 kilomètres est prévu le long de la ligne T1 et 22 kilomètres le long de la ligne T2.

Environ 2 km supplémentaires de pistes cyclables nouvelles (dans les deux sens soit 4 km de distances sécurisées) seront en effet créés dans le cadre du projet. Cela ne prend pas en compte certaines pistes existantes qui seront également améliorées et sécurisées.

Le projet veille à la sécurisation des itinéraires cyclables, par la séparation physique des flux, la continuité de l'itinéraire cyclable, notamment au niveau des carrefours, la mise en place de sas vélo aux carrefours, etc.

Si l'offre en stationnement vélo est déjà conséquente sur l'ensemble de la Métropole, le projet Trambus prévoit de renforcer encore celle-ci le long du tracé des lignes. Les stations qui ne sont pas déjà équipées d'une offre de stationnement vélo à proximité se verront ainsi dotées de nouveaux aménagements. Ces aménagements ne seront pas positionnés sur les stations en tant que telle afin d'éviter les conflits d'usages entre les vélos et le flux piéton d'usagers, mais sur le domaine public à proximité immédiate des arrêts.

Le dimensionnement de cette nouvelle offre de stationnement vélos n'est pas encore arrêté, mais il se fera en cohérence avec les besoins prévus.

Ces nouveaux aménagements de mobilités actives concourent à étendre les aires d'attraction des arrêts de transports en commun et inscrivent le projet de Trambus en cohérence avec les ambitions de la Métropole d'ancrer les pistes cyclables et les cheminements piétons dans le paysage urbain, tant pour des questions environnementales que pour répondre à une demande croissante des habitants.

1.2.2.5 DESSERTE DES QUARTIERS D'HABITAT, D'ACTIVITÉ ET DES ÉQUIPEMENTS

Le projet de Trambus contribue au développement économique et urbain du territoire, en **renforçant l'accessibilité à ses pôles d'habitat, d'activités et à ses équipements**. En effet, il apporte une desserte à haut niveau de service à de nombreux quartiers et secteurs d'activités actuels et projetés aux abords des lignes T1 et T2 en projet :

- La zone d'activité Nord, important pôle économique et commercial du Nord de Rennes (*ligne T1*) ;
- La zone d'activité de Saint-Sulpice (*ligne T1*) ;
- Plusieurs sites de la technopole Rennes Atalante (Villejean, Champeaux, Beaulieu et Via Silva) (*ligne T1*) ;
- Le parc d'activité Ouest (*ligne T2*) ;
- Les zones d'activité du Bordage, des Peupliers, et le Centre commercial de la Rigourdière, situés sur la commune de Cesson-Sévigné (*ligne T2*) ;
- La ZAC de Beauregard, nouveau quartier dans le Nord-Ouest de la ville (*ligne T1*) ;
- La ZAC de Baud-Chardonnet, un projet de réhabilitation d'une friche industrielle (*lignes T1 et T2*) ;
- La ZAC du Bois Perrin, futur écoquartier issu de la réhabilitation d'un ancien site hospitalier (*lignes T1 et T2*) ;
- Le centre de Rennes, qui constitue le premier pôle touristique et commercial de la Métropole (*lignes T1 et T2*).

Les lignes T1 et T2 vont aussi constituer de nouvelles liaisons rapides, régulières et efficaces pour la desserte :

- **D'équipements de santé majeurs**, premiers employeurs du territoire :
 - L'hôpital Pontchaillou (*ligne T1*) ;
 - L'hôpital privé Sévigné (*ligne T1*) ;
 - Le Centre Hospitalier Guillaume Rénier et le Centre Hospitalier spécialisé (*lignes T1 et T2*) ;
- **D'établissements scolaires et d'enseignement supérieurs** (70 000 étudiants), dont les campus Rennes I dans le quartier de Beaulieu et Rennes II dans le quartier Villejean, l'INSA, l'IUT, CentraleSupélec, l'École Nationale Supérieure de Chimie de Rennes, l'École Supérieure de Commerce de Rennes et l'École des Hautes Etudes en Santé Publique.

Enfin, les lignes de Trambus T1 et T2 permettront également la desserte :

- De nombreux équipements sportifs et de loisirs, piscines, stades, gymnases, parcs et jardins, notamment le Roazhon Park, le parc de Beauregard, le parc Saint-Cyr, le mail François Mitterrand, la place de la République, les rives de la Vilaine, le parc des Gayeulles, la Glaz Arena ;
- De nombreux équipements culturels : cinéma, bibliothèques, pôles culturels, notamment le Théâtre National de Bretagne, l'Opéra de Rennes, le Musée des Beaux-Arts, le FRAC Bretagne ;
- Des administrations publiques (Mairies de Rennes et Cesson-Sévigné, Conseil Départemental, Conseil Régional de Bretagne, etc.).

Le projet de Trambus T1 et T2 offre une desserte en transport en commun de qualité, accessible à tous, à des pôles majeurs du territoire, en termes d'emploi et de santé (Hôpital Pontchaillou), en termes d'équipements, de services et de commerces (centre de Rennes, zones d'activité économique et pôles commerciaux de Rennes Nord, Atalante, parc d'activité Ouest, stade du Roazhon Park), en terme d'établissements d'enseignement supérieur (Beaulieu, Villejean), sans oublier de nombreux quartiers d'habitats, support des développements à venir (ZAC de Beauregard, Baud-Chardonnet, Bois Perrin).

1.2.2.6 L'ENVIRONNEMENT ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La réalisation du projet de Trambus s'inscrit dans une démarche de promotion d'une mobilité durable, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité. **L'amélioration des services de transports en commun urbains favorise en effet le report modal des usagers de la voiture vers le bus, mode de transport moins polluant et moins émissif en gaz à effet de serre.** Cette évolution des pratiques de mobilité impacte également les nuisances sonores et l'accidentologie.

➤ Une diminution de la circulation routière

Chaque reporté depuis la voiture vers les nouveaux services de transport en commun urbains à disposition permet de réduire de 7 kilomètres en moyenne les distances parcourues en voiture. Ce sont ainsi 11 000 kilomètres évités par jour, soit 2,8 millions de kilomètres évités par an en 2030 grâce au projet.

La mise en service des Trambus T1 et T2 s'établit en remplacement de la ligne C4 et s'accompagne d'une restructuration des lignes C6 et 11, se traduisant par :

- 7 200 kilomètres parcourus chaque jour par les Trambus, soit 2,1 millions de kilomètres par an ;
- -6 700 kilomètres évités chaque jour pour les bus classiques, soit -2,0 millions de kilomètres par an.

Au global, les distances parcourues par les transports en commun avant et après la réalisation du projet restent proches permettant de limiter les impacts sur les coûts d'exploitation.

➤ Une diminution de la pollution atmosphérique

Les émissions à l'origine de la pollution atmosphérique sont multiples (particules fines, oxydes d'azote, monoxyde de carbone, gaz carbonique, hydrocarbures...) et dépendantes de la motorisation, des caractéristiques techniques des véhicules, des vitesses pratiquées, du type de conduite... Leurs effets sont difficiles à appréhender car ils s'établissent sur le long terme, mais ils incluent les impacts sur la santé, en particulier sur le système respiratoire, les impacts sur l'environnement, les effets sur les constructions en termes de dégradation des façades...

Le projet, grâce aux reports modaux vers des bus 100% électriques contribuera à une **réduction des émissions de polluants.**

➤ Une réduction de l'effet de serre en phase d'exploitation

Le secteur des transports par la combustion d'énergie fossile constitue la principale source de gaz à effet de serre (CO₂, ...) avec 31% des émissions en 2019 en France (source : Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire).

Le projet concourt à augmenter le nombre d'usagers des transports en commun avec des reports modaux depuis la voiture. Les pistes cyclables et trottoirs favorisent les modes actifs, non polluants. Ainsi, le projet permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation.

En phase exploitation, les émissions évitées sont évaluées à 260 tonnes de CO₂eq¹ en 2030. Sur une période de 22 ans (2028-2050), le projet permet d'éviter 3 600 tonnes de CO₂eq.

En parallèle, en phase de chantier, la réalisation des travaux émet des gaz à effet de serre qui viennent compenser la réduction liée aux reports modaux de la voiture vers les bus.

➤ Des effets maîtrisés en termes de nuisances sonores

L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet fait état d'une augmentation maximale de 3 dB, et de niveaux de bruit prévisionnels restant en-deçà des seuils réglementaires sur les axes qui subiront le plus de reports de trafic routier. Il n'est donc pas prévu de mesures compensatoires.

L'approche de bilan socio-économique, bien que plus globale (pas d'analyse rue par rue) et basée sur des coûts socio-économiques nationaux moyens, confirme un bilan relativement neutre en termes de nuisances sonores.

➤ Une amélioration de l'accidentologie

Tous les modes de déplacement présents sur l'espace public peuvent être sujet à un accident matériel ou corporel de la circulation : piétons, vélos, deux-roues motorisés, automobiles, bus et poids lourds.

Les gains de sécurité routière générés par la réduction des kilomètres parcourus par les automobiles compensent la hausse du risque d'accidentologie liée aux quelques services de bus supplémentaires.

Par ailleurs, les aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet **amélioreront la sécurité des déplacements à vélos.**

Les plans d'aménagement du Trambus ont également été réalisés dans l'optique de réduire les points noirs de sécurité déjà recensés. En particulier, le réaménagement de la voirie aura pour effet **de sécuriser la circulation au niveau du Mail François Mitterrand, de la Place de Bretagne ou encore à proximité des giratoires de Cesson-Sévigné traversés par le T2.**

La diminution de la circulation routière et de ses nuisances (pollution atmosphérique, effet de serre, insécurité routière, bruit) participera à l'amélioration du cadre de vie et à la réduction des impacts des déplacements sur le territoire de Rennes Métropole.

¹ CO₂ équivalent : il s'agit d'un gaz à effet de serre fictif et « moyen » qui regroupe l'ensemble des effets de serre émis par les transports terrestres et rapporte leurs pouvoirs de réchauffement à celui du CO₂.

1.2.3 LES EFFETS VALORISÉS PAR ACTEUR

Le bilan de la collectivité est constitué de la somme des bilans pour chacun des acteurs impactés par la réalisation du projet, ainsi que des dépenses d'investissement.

➤ *Les usagers*

Les usagers se composent des usagers des transports en commun et des usagers des autres modes (voiture, vélo, marche à pied).

Parmi les usagers des transports en commun en option de projet, certains les utilisaient déjà en option de référence, ils sont qualifiés « d'**anciens usagers** ».

De **nouveaux usagers** sont attirés par les transports en commun en projet alors qu'ils utilisaient leur voiture en option de référence. Inversement, certains usagers qui utilisaient les transports en commun en option de référence peuvent se reporter vers la voiture. Ce sont les « usagers reportés ». Les reports peuvent également s'établir entre les transports en commun d'une part, le vélo et la marche à pied, d'autre part.

Le bilan pour les usagers des Trambus T1 et T2 évalue les gains apportés par le projet à travers la baisse de leur coût généralisé entre les situations avec et sans projet.

Dans le cas présent, l'évolution du coût généralisé correspond aux divers gains de temps (temps de parcours, temps de rabattement / diffusion, temps d'attente, temps de correspondance valorisés par la valeur du temps), le coût financier étant identique en situations avec et sans projet. **La baisse du coût généralisé traduit le bénéfice du projet ressenti par l'utilisateur.** A cela s'ajoute des **gains de confort** de déplacement : le renforcement des fréquences permettra de réduire la charge des bus.

Les bus 54, 55, 56, 67 ainsi que les BreizhGo 1a et 1b seront admis sur les sites propres : les usagers de ces lignes bénéficieront donc de **gains de temps sur les sections communes avec les Trambus T1 et T2.**

Les usagers reportés du vélo et de la marche bénéficient également de gains de temps, considérés par hypothèse égaux à la moitié de l'avantage unitaire des « anciens usagers » de la même origine-destination.

Les usagers reportés de la voiture bénéficient de gains de coûts d'usage de la voiture (carburant, entretien, dépréciation, péages). Ils impliquent également un moindre usage de la voirie. Mais les aménagements de site propre et la priorité aux carrefours à feux donnée aux Trambus par rapport à la circulation automobile peuvent accentuer les contraintes de circulation en heures de pointe, compensant les effets des reports.

➤ *Les exploitants des transports en commun urbains*

Le bilan des exploitants des transports en commun urbains prend en compte les **gains de recettes** liés aux nouveaux usagers, mais également les **évolutions des dépenses d'exploitation** engendrées par la nouvelle desserte : circulations des Trambus T1 et T2, mais en contrepartie suppression de la ligne C4 et restructuration des lignes C6 et 11.

➤ *L'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)*

Par convention, le bilan des exploitants des transports en commun urbains est considéré équilibré. Le bilan socio-économique intègre donc un transfert des **déficits ou économies d'exploitation induits par le projet** au bilan de l'autorité organisatrice de la mobilité.

➤ *La puissance publique*

Les exploitants publics du réseau routier connaissent des variations de **leurs dépenses d'entretien et d'exploitation des infrastructures routières** en lien avec :

- L'évolution des kilomètres parcourus par les voitures à la suite des reports modaux de la voiture vers les transports en commun, soit des économies d'entretien et d'exploitation ;
- Les variations des kilomètres parcourus par les bus en tenant compte de la restructuration du réseau.

Les exploitants de la voirie bénéficient également **d'économie de gestion et de réalisation de places de stationnement**, en lien avec à la réduction du trafic automobile.

La puissance publique regroupe également tous les acteurs dont les revenus proviennent de la perception d'impôts, taxes et assimilés. Il s'agit en particulier de l'Etat, des collectivités territoriales (régions, départements) et des collectivités locales (agglomérations).

Son bilan est affecté par le projet au travers de la **variation des impôts et des taxes**, acquittés par les particuliers et les divers opérateurs de transport. Ces évolutions résultent notamment de l'augmentation des déplacements en transports en commun (augmentation des recettes de TVA sur les titres de transport...). Par ailleurs, la diminution du trafic routier, donc de la consommation de carburant (essence ou électricité), diminue les recettes de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) et de Contribution au Service Public de l'Electricité (CSPE). D'autres taxes versées par les concessionnaires autoroutiers, les exploitants des transports en commun urbains interviennent également dans le décompte.

➤ *Les riverains*

Les riverains sont les populations résidant dans l'aire d'influence environnementale du projet mais qui n'en sont pas nécessairement les usagers. En effet, le projet ne profite pas uniquement à ceux qui utilisent ses services : il a également des effets sur l'environnement des riverains des réseaux de transport. Ceux-ci profitent indirectement des conséquences du projet, en particulier *via* son impact sur le mode routier. En effet, la diminution du trafic routier réduit **la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.**

➤ L'investissement

Les dépenses d'investissement prennent en compte les études, les coûts d'acquisition du foncier, les coûts de travaux des lignes de Trambus, ainsi que le matériel roulant nécessaire.

Le montant d'investissement est de **124 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2024**, dont :

- 71 millions d'euros HT pour la ligne T1 ;
- 52 millions d'euros HT pour la ligne T2.

L'investissement inclut l'acquisition de **50 Trambus** :

- 31 Trambus pour la ligne T1 ;
- 19 Trambus pour la ligne T2.

L'exploitation de la ligne C11 (qui reprend la desserte de la branche Est de la ligne 11 actuelle) nécessitent 11 bus articulés.

Le besoin en matériel roulant est plus important en raison d'un tracé sensiblement plus long pour la ligne T11 et de fréquences renforcées pour les deux lignes.

Aujourd'hui, 37 bus articulés et 10 bus standards assurent la desserte des lignes C4, C6 et 11. Ils pourront être déployés sur la ligne C11 et les autres lignes afin de remplacer les bus en fin de vie permettant des économies à l'échelle de l'ensemble du réseau (hors achat du matériel Trambus).

L'ensemble du matériel roulant a une motorisation électrique, aussi bien en projet qu'en situation de référence.

L'échéancier d'investissement s'établit entre 2024 et 2029.

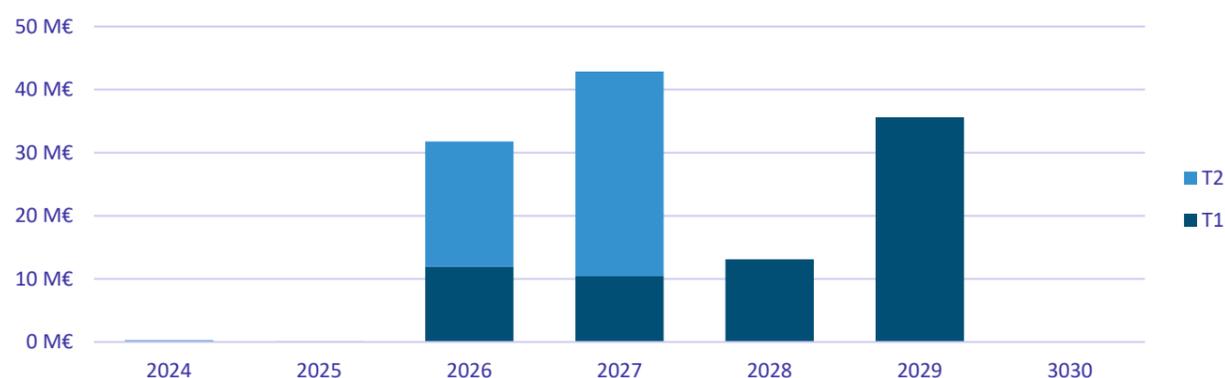


Figure 4 : Echéancier d'investissement en millions d'euros HT (Source : Rennes Métropole)

1.2.4 PRINCIPAUX RÉSULTATS DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

La Pièce D du dossier constitue l'évaluation socio-économique du projet. Le principe du bilan socio-économique consiste à **mettre en évidence les avantages et les coûts induits par un projet par comparaison entre les situations avec projet et sans projet. Ces coûts et avantages peuvent être monétaires** (investissement, recettes...) **ou non monétaires** (gains de temps, externalités environnementales...). Le bilan socio-économique s'attache à exprimer les effets non monétaires en euros afin de converger vers un critère d'évaluation quantifié et unique (contrairement à une analyse « multicritères »).

Le calcul socio-économique vise à représenter l'effet global d'un projet, par l'agrégation des différents effets monétarisables et composantes de ce projet sur les différents agents constituant la collectivité :

- **Les usagers des transports en commun urbains ;**
- **L'exploitant des transports en commun urbains ;**
- **La puissance publique (Etat, régions, collectivités...), l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ;**
- **Les riverains qui résident dans l'aire d'influence environnementale du projet mais qui n'en sont pas nécessairement les usagers ;**
- **Les investisseurs.**

Les indicateurs synthétiques des bilans socio-économiques intègrent l'ensemble des coûts et des avantages qui ont été calculés. **La VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique**, permet de traduire la valeur que crée un projet au bénéfice de l'ensemble de la collectivité. Elle correspond à la somme pondérée (exprimée en euros) des coûts et avantages apportés par le projet, année après année, aux différents acteurs. La Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE), désignée également sous le terme bénéfice actualisé, est l'indicateur principal de sortie du bilan monétarisé : **si la VAN-SE est positive, le projet est rentable en termes socio-économiques**. Le projet est d'autant plus créateur de valeur pour la collectivité que la VAN-SE est élevée.

La **VAN-SE par euro investi** est le ratio du bénéfice actualisé sur le coût d'investissement actualisé du projet (y compris les investissements en matériel roulant et les coûts de renouvellement). Cet indicateur permet de déterminer l'efficacité de l'investissement initial en affichant la création de valeur générée par un euro investi.

Le **Taux de Rentabilité Interne (TRI-SE)** est la valeur du taux d'actualisation pour laquelle la VAN-SE dégagée par le projet est nulle. Le TRI-SE est un indicateur intrinsèque au projet qui ne dépend pas du taux d'actualisation. Un projet est rentable lorsque son TRI-SE est supérieur au taux d'actualisation utilisé.

Il ressort notamment de cette étude que le projet affiche une Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) positive de +29 millions d'euros, avec prise en compte du Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) et du Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP). Le Taux de Rentabilité Interne Socio-Economique du projet (TRI-SE) s'établit à 3,9%, soit une valeur supérieure au taux d'actualisation appliqué de 3,2%.

Ces indicateurs permettent de démontrer la rentabilité socio-économique du projet : **les avantages socio-économiques apportés par le projet sont plus importants que les coûts générés.**

Bilan actualisé en 2029 à 3,2% (en M€ ₂₀₂₃)	Indicateurs
VAN-SE avec COFP/PFRFP	+29 M€
Taux de Rentabilité interne avec COFP/PFRFP (TRI-SE)	3,9%
VAN-SE par euro investi avec COFP/PFRFP	+ 0,15
VAN-SE par euro public dépensé avec COFP/PFRFP	+ 0,11

Tableau 3 : Indicateurs synthétiques

La VAN-SE cumulée illustre l'évolution des avantages et des coûts à partir des premiers investissements et jusqu'à la dernière année de calcul (2070). La valeur résiduelle socio-économique correspondant au prolongement des chroniques jusqu'en 2140 est ci-dessous intégrée en 2070 (pour une meilleure lisibilité).

Après la période d'investissement principalement entre 2024 et 2029, **le projet de Trambus T1 et T2 génère des avantages sur la quasi-totalité des années qui suivent**, hors années impliquant des montants de renouvellement significatifs (2047 et 2065) : **la courbe de VAN-SE cumulée est globalement croissante et devient positive en fin de période d'évaluation.**

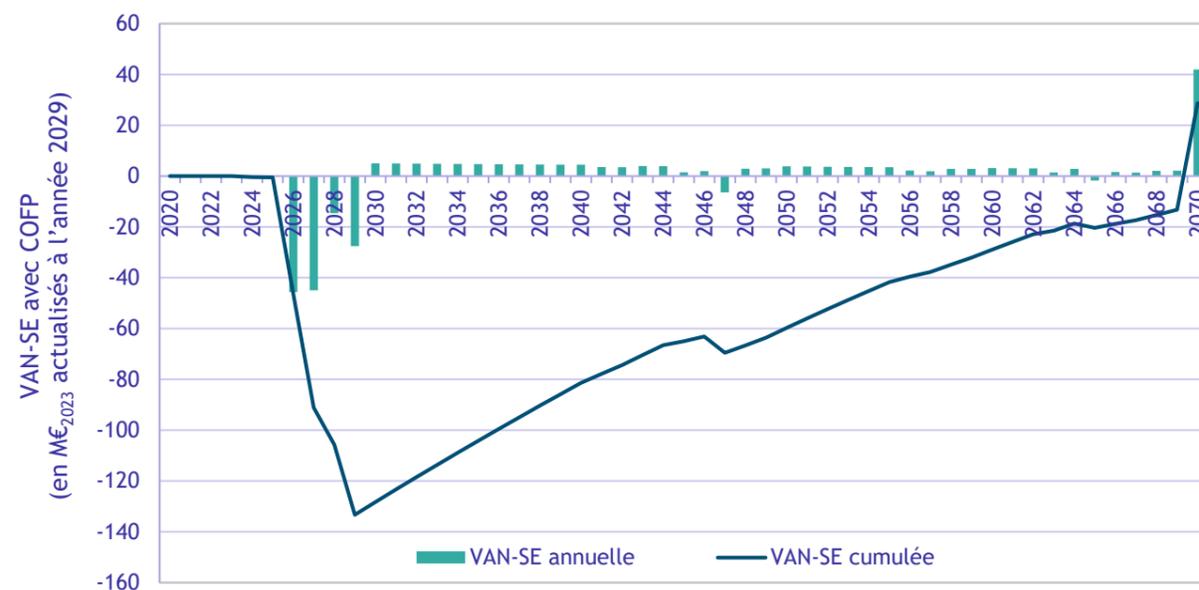


Figure 5 : VAN-SE annuelle et cumulée (en millions d'euros)

1.3 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'étude d'impact a mis en évidence les principaux impacts positifs et négatifs du projet et a permis de définir des mesures d'évitement et de réduction pour limiter les impacts négatifs. On notera :

- **Milieu naturel** : une étude écologique a été menée. Les impacts résiduels de l'ensemble des groupes ne sont pas significatifs et varient de « faibles » à « négligeables » après application des mesures d'évitement et de réduction. Concernant les 4 bâtiments à déconstruire et les 5 arbres à cavités à abattre, notons, qu'en fonction des prospections à l'endoscope et de l'intérieur des bâtiments, il est possible qu'un dossier de demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées soit nécessaire pour ces bâtiments/arbres ;
- **Zones humides** : deux secteurs de zones humides ont été évités. Le projet n'a donc aucun impact sur ces dernières ;
- **Risque d'inondation** : le projet se situe en partie dans le PPRi (Plan de Prévention des Risques d'inondation) du bassin de la Vilaine dans la région rennaise, Ille et Illet. L'aménagement ne constitue pas un obstacle à l'écoulement des crues ni accentue le risque en zone inondable. Ces conclusions seront précisées dans le cadre des études en cours et qui seront transmises à la Police de l'eau, avec notamment une modélisation hydraulique à mener au niveau du P+R en limite Ouest de la T2 et concerné par la zone inondable de la Flume ;
- **Paysage** : le projet intègre des aménagements paysagers afin de limiter les incidences sur le paysage. Il prévoit notamment un nombre d'arbres plus important qu'en situation actuelle, ainsi qu'une superficie de canopée plus importante ;
- **Patrimoine** : l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a déjà été rencontrée dans le cadre du projet. L'ABF sera reconsultée au stade du Permis d'aménager, mais cela concernera surtout les abords du parc de Saint-Cyr (et donc la rue Louis Guilloux à Rennes). L'ABF n'a pas émis de remarque particulière mais sera attentive à la localisation des stations Trambus par rapport aux co-visibilités avec les monuments historiques concernés ;
- **Milieu humain et socio-économique** : le projet de Trambus contribue au développement économique et urbain du territoire, en renforçant l'accessibilité à ses pôles d'habitat, d'activités et à ses équipements. En effet, il apporte une desserte à haut niveau de service à de nombreux quartiers et secteurs d'activités actuels et projetés aux abords des lignes T1 et T2 en projet ;
- **Foncier** : l'implantation du projet a été calée de manière à limiter au maximum les emprises sur les parcelles privées. Ainsi, les acquisitions réalisées ne concernent que les parcelles pour lesquelles l'impact est inévitable. Deux secteurs semblent montrer un besoin à terme d'expropriation et des échanges ont d'ores et déjà eu lieu avec certains propriétaires, qui dans l'ensemble sont ouverts à des négociations ;
- **Modes actifs (piétons et cycles)** : grâce au projet, les modes actifs bénéficieront d'aménagements confortables, lisibles et sécurisés le long du tracé. Ces nouveaux aménagements de mobilités actives concourent à étendre les aires d'attraction des arrêts de transports en commun et inscrivent le projet de Trambus en cohérence avec les ambitions de la Métropole d'ancrer les pistes cyclables et cheminements piétons dans le paysage urbain, tant pour des questions environnementales que pour répondre à une demande croissante des habitants ;

- **Circulation automobile :**
 - La réorganisation du réseau viaire prévue dans le cadre du projet de Trambus T1 et T2 vise une meilleure circulation des bus, mais aussi des impacts réduits sur la circulation générale à l'exemple de l'intervention sur le secteur du Roazhon Park. Par ailleurs, elle implique peu de changement de sens de circulation, permettant une appropriation plus aisée des nouveaux aménagements par les usagers ;
 - Le projet est construit dans une logique intermodale en étendant les possibilités de rabattement des automobilistes sur le réseau de transport en commun, et contribue ainsi à faciliter les modalités d'accès au cœur de Rennes. Il prévoit pour cela la création de 3 nouveaux parkings-relais (P+R) ;
- **Transports en commun :**
 - Le projet de trambus permet des gains de temps de trajet en véhicule, une augmentation des fréquences de desserte, une meilleure régularité des services et un confort de déplacement amélioré en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;
 - Le projet favorise l'attractivité du réseau de transports Star dont la fréquentation évolue de + 4 420 voyages entre les situations avec et sans projet à l'horizon 2030 ;
 - Le développement du réseau structurant de transport en commun urbain influe sur les pratiques de mobilité au sein du périmètre de Rennes Métropole, et en particulier sur les communes de Rennes et Cesson-Sévigné, avec un report modal d'environ 1 060 déplacements par jour. Ces reports modaux sont principalement issus de la voiture ;
 - Le projet de trambus permet ainsi un maillage du territoire en transport en commun, tout en assurant la complémentarité avec les lignes de métro et les bus ;
- **Qualité de l'air :** la réalisation du projet induit une diminution des émissions de tous les principaux polluants routiers (-0,5 % à -16,4 % pour l'horizon 2030, et -0,2 % à -17,7 % pour l'horizon 2040, en fonction du polluant considéré) par rapport à la situation au Fil de l'Eau (sans projet) correspondante. Cela est à corréliser avec la diminution des VK (véhicules-kilomètres), induite par le projet sur le réseau d'étude, par rapport à la situation Fil de l'Eau correspondante. Concernant les polluants à prendre en compte selon la note technique du 22 février 2019 (hors polluants spécifiques à l'EQRS), la mise en place du projet entraîne une diminution moyenne (tous polluants confondus) des émissions de polluants routiers de -5,6 % en 2030 et -6,7 % en 2040 par rapport à la situation Fil de l'Eau correspondante ;
- **Bilan carbone :** on notera pour l'aménagement des espaces publics 19 683 Tonnes de CO₂ au total pour la T1 et T2. La captation carbone liée aux arbres plantés est de 850 tonnes de CO₂ pour la ligne T1 et 1 324,50 tonnes de CO₂ pour la ligne T2. Pour le projet global T1 et T2, on notera 1 409,97 tonnes de CO₂/an supplémentaires pour l'exploitation du matériel spécifique au transport. L'optimisation du bilan carbone sera étudiée par la suite des études, afin de réduire les émissions ;
- **Environnement sonore :** une étude acoustique a été réalisée et a démontré que les seuils réglementaires acoustiques ne sont pas dépassés en situation projetée. Aucune protection acoustique n'est donc nécessaire.

CHAPITRE 2. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

2.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

Le présent dossier d'enquête publique porte sur le projet de Trambus T1 et T2 de Rennes Métropole, situé dans le département d'Ille-et-Vilaine (35).

L'enquête publique porte sur l'évaluation environnementale du projet (article L.123-1 du Code de l'environnement), et intègre l'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport (article L.1511-4 du Code des transports).

Conformément aux articles L.123-6 et R.123-7 du Code de l'environnement, une enquête publique est organisée, régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du même code.

OBJECTIF DE L'ENQUETE PUBLIQUE
Assurer l'information et la participation du public.
Garantir la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.
Obtenir les autorisations administratives préalablement à la réalisation des travaux.

2.2 CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

La présente enquête publique est effectuée au titre des réglementations suivantes :

☐ **Articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement (évaluation environnementale) :**

Selon l'article L.123-2 du Code de l'environnement, « font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 ».

D'après l'article L.122-1 du Code de l'environnement, « Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas ».

En application de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement définissant les catégories de projet soumises à évaluation environnementale (étude d'impact) ou à examen au cas par cas, **le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas au titre des rubriques 6 et 41.**

Tableau 4 : Extrait de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement

CATEGORIES DE PROJET	PROJETS SOUMIS A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PROJETS SOUMIS A EXAMEN AU CAS PAR CAS
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.	-	<p>a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.</p> <p>b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.</p>

Sont indiquées en bleu les éléments concernant le projet.

La DREAL Bretagne a rendu sa décision en date du 19 mars 2024 : le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

☐ **Articles L.1511-2 à L.1511-4 du Code des transports :**

Le projet se trouve également soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, et notamment à la réalisation d'une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Cette enquête publique est réalisée conformément au Code de l'environnement. L'évaluation économique et sociale du projet est présentée dans la pièce D du présent dossier.

2.3 RÔLE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le but de l'enquête préalable à la Déclaration de projet est de présenter au public les avantages du projet et les conditions de son intégration dans le site, et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général du projet.

L'enquête publique est une procédure qui, d'une part, permet de confirmer le caractère d'intérêt général d'un projet et de vérifier que l'opération est élaborée en toute connaissance de cause et qui, d'autre part, a pour but de permettre une meilleure information et participation des citoyens en ce qui concerne l'aménagement du cadre de vie et la protection de l'environnement.

L'information du public trouve ses fondements dans la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à retenir le projet, tant du point de vue d'une bonne gestion administrative que de celui de la prise en compte des préoccupations environnementales. De plus, l'enquête publique permet d'inclure le public dans le processus décisionnel du projet. Les citoyens peuvent ainsi orienter le projet avec les remarques émises lors de cette étape.

CHAPITRE 3. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPERATION

Le déroulement des études et des procédures réglementaires liées à l'opération est présenté schématiquement ci-après :

Tableau 5 : Déroulement des études et procédures réglementaires liées au projet

AVANT L'ENQUETE	À L'ISSUE DE L'ENQUETE	AU-DELA DE L'ENQUETE
<p>Études préalables pour la ligne T1 et étude d'Avant-Projet (AVP) pour la ligne T2</p> <p>Concertation publique</p> <p>Évaluation environnementale (étude d'impact), dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet</p> <p>Évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre du Code des transports</p> <p>Avis demandés sur le projet (DRAC, ABF, etc.)</p>	<p>Déclaration de projet</p>	<p>Procédure de DUP (déclaration d'utilité publique) ciblée à certains secteurs du projet si nécessaire pour le recours à l'expropriation (potentiellement en 2026)</p> <p>Enquête parcellaire ciblée suivie de l'arrêté préfectoral de cessibilité</p> <p>Études de conception détaillée (Avant-Projet (AVP) pour la T1 et Projet (PRO))</p> <p>Acquisitions foncières si nécessaires</p> <p>Procédure IOTA ²si nécessaire et dossier d'autorisation d'abattage d'arbres d'alignement</p> <p>Travaux et mise en service</p> <p>Bilan après mise en service</p>

² IOTA : Installations, Ouvrages, Travaux et Activités

3.1 AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

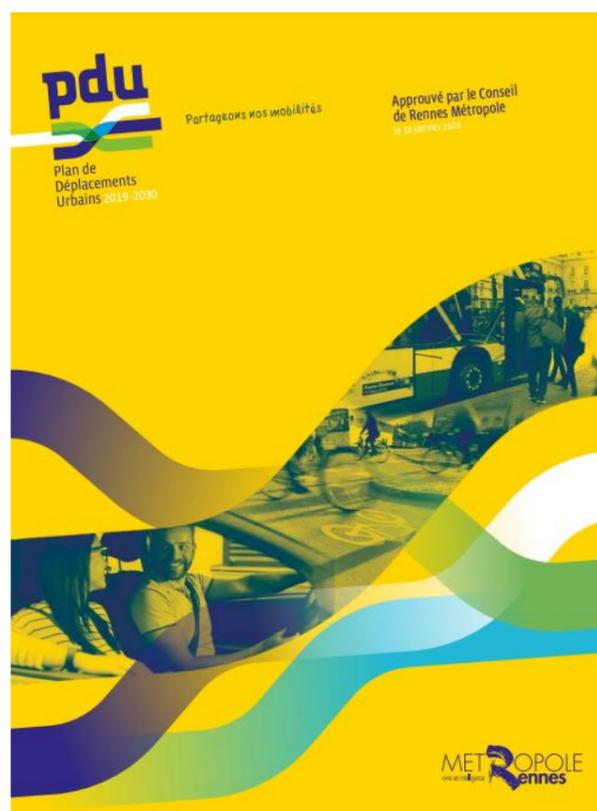
3.1.1 ÉTUDES ANTÉRIEURES

Le projet de Trambus provient d'une réflexion initiée en 2019 et qui se projette en 2030. Ce projet vise à mettre en place une offre performante au-delà de la rocade de Rennes, en prolongement du réseau de métro existant (lignes a et b).

3.1.1.1 LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU) 2019-2030 DE RENNES MÉTROPOLE

Le Conseil de Rennes Métropole du 31 janvier 2019 a arrêté le projet de PDU 2019-2030 de la métropole rennaise. Le PDU a par la suite été adopté le 30 janvier 2020.

Pour répondre aux 4 grands enjeux du territoire en matière d'organisation des mobilités et des transports (enjeu environnemental et climatique, enjeu d'accessibilité, enjeu de hiérarchisation, enjeu de territorialisation), le PDU présente 26 actions dont l'action 20 "Mener les études d'opportunité d'extensions de TCSP des lignes a et b de métro (sans présager à ce stade du mode de transport qui serait retenu, ni du planning de réalisation)".



[Lien vers le PDU](#)

3.1.1.2 L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ D'EXTENSION DE TCSP DE 2019

L'étude d'opportunité d'extension de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) réalisée en 2019 a démontré la pertinence du déploiement du système TRAMBUS sur 3 quadrants de la Métropole, ainsi que la nécessité d'étudier l'opportunité de réaliser une ligne sur le Quadrant Nord en direction de la commune de Saint-Grégoire, et d'approfondir la faisabilité et les tracés de ces lignes par une étude de faisabilité.

Ces conclusions découlent d'un diagnostic du territoire (population et emplois actuels et futurs, déplacements, offre de transport existante, occupation du sol et équipements) réalisé pour 3 secteurs (ou quadrants) d'étude :

- Secteur Sud-Ouest

Le faisceau Sud-Ouest s'étend de la Rocade Sud à Bruz, 10 km au Sud. Il englobe ainsi une partie de Saint-Jacques-de-la-Lande, une partie de Chartres-de-Bretagne et Bruz. Ce secteur d'étude se place dans la continuité du métro b.

- Secteur Sud-Est

Le faisceau Sud-Est est situé au-delà de la Rocade et concerne la commune de Chantepie. Il se place dans la continuité du métro a, qui s'arrête à son terminus de La Poterie.

- Secteur Nord-Est

Le faisceau Nord-Est concerne les communes de Cesson-Sévigné et Thorigné-Fouillard. Ce faisceau est reparti en deux parties : à l'intérieur de la Rocade se trouve le futur quartier ViaSilva (commune de Cesson) ; à l'extérieur, au niveau d'un vaste échangeur, s'étend la commune de Thorigné. Ce faisceau se place dans la continuité du métro b.

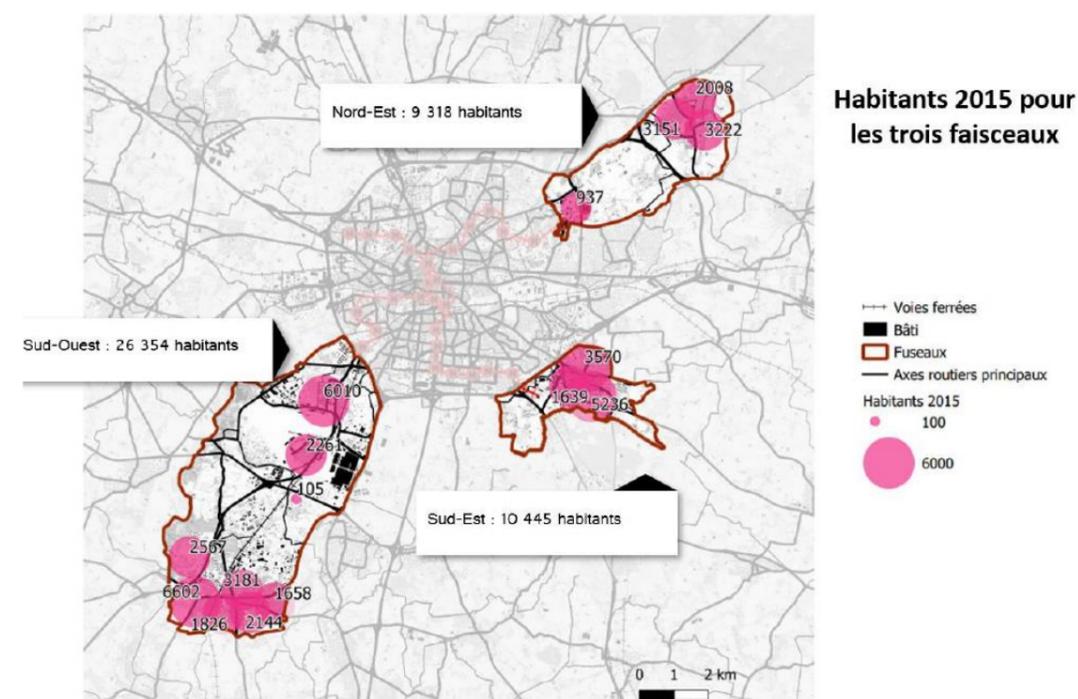


Figure 6 : Localisation des trois secteurs de l'étude d'opportunité (Source : Figure extraite de l'étude d'opportunité d'extension de TCSP de 2019)

À la suite de cette étude d'opportunité de 2019, il a été décidé de rajouter deux lignes dans le programme Trambus :

- **La ligne T1** : elle reprend principalement l'itinéraire de la ligne Chronostar C4 actuelle, qui est la ligne la plus fréquentée du réseau (23 000 validations/jour) et qui bénéficie déjà aujourd'hui d'un niveau d'offre proche de standard BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ;
- **La ligne T2** : elle reprend l'itinéraire de la ligne Chronostar C6 entre Cesson Sévigné et République et côté Ouest la ligne 11 entre République et la fin de la ZI (zone industrielle) Ouest. Cette nouvelle ligne transversale Est-Ouest utilisera le site propre axe Est-Ouest déjà existant dans son intégralité.

Ainsi, en novembre 2019, le Conseil Métropolitain a validé le développement de 4 lignes de Trambus extra-rocade : T1, T2, T3 et T4.

QU'EST-CE QU'UN TCSP ?

Les **Transports Collectifs en Site Propre (TCSP)** constituent des systèmes de transport public de voyageurs utilisant une voie ou un espace affecté à leur seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways. On distingue trois familles de TCSP : le métro, le tramway et le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

3.1.1.3 L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE 2020-2022

L'étude de faisabilité des lignes de Trambus a pris en compte la desserte des secteurs de la métropole allant connaître un renouvellement urbain ou économique important : augmentation du nombre d'habitants, plus d'entreprises, etc. Cela entraînera de nouveaux besoins de déplacements, et donc une offre de transport en commun devant être renforcée, voire repensée.

L'étude de faisabilité a été menée entre novembre 2020 et juillet 2022. Elle conclue sur la pertinence de réaliser à horizon 2030 quatre lignes Trambus nommées T1 à T4 avec des parkings relais P+R associés. Cette étude s'est appuyée sur les données du PLUi de Rennes Métropole à l'horizon 2035 pour déterminer les potentiels de fréquentation des lignes Trambus.

À l'issue de l'étude de faisabilité, le réseau de lignes Trambus pourrait être composé ainsi :

- De 4 lignes T1, T2, T3 et T4 représentant 55 km de linéaire ;
- D'une centaine de stations dotés d'équipements pour les usagers (distributeurs et bornes d'informations voyageurs notamment) ;
- De 30 à 60% des linéaires de voies aménagées (selon les lignes) et réservées aux Trambus afin de gagner en temps de parcours et en régularité ;
- De 80 km d'aménagements cyclables accompagnant les lignes Trambus ;
- D'un Trambus toutes les 6 minutes en moyenne en heure de pointe selon les lignes ;
- D'un matériel roulant 100% électrique (0 émission de Gaz à Effet de Serre (GES)) et à haut niveau de service.

Ce réseau permettra de desservir environ 200 000 habitants et 135 000 emplois à horizon 2035 et d'enregistrer environ 90 000 voyages/jour, soit entre 30 et 64 % de voyages supplémentaires selon les lignes avec des gains de temps importants sur les tracés.

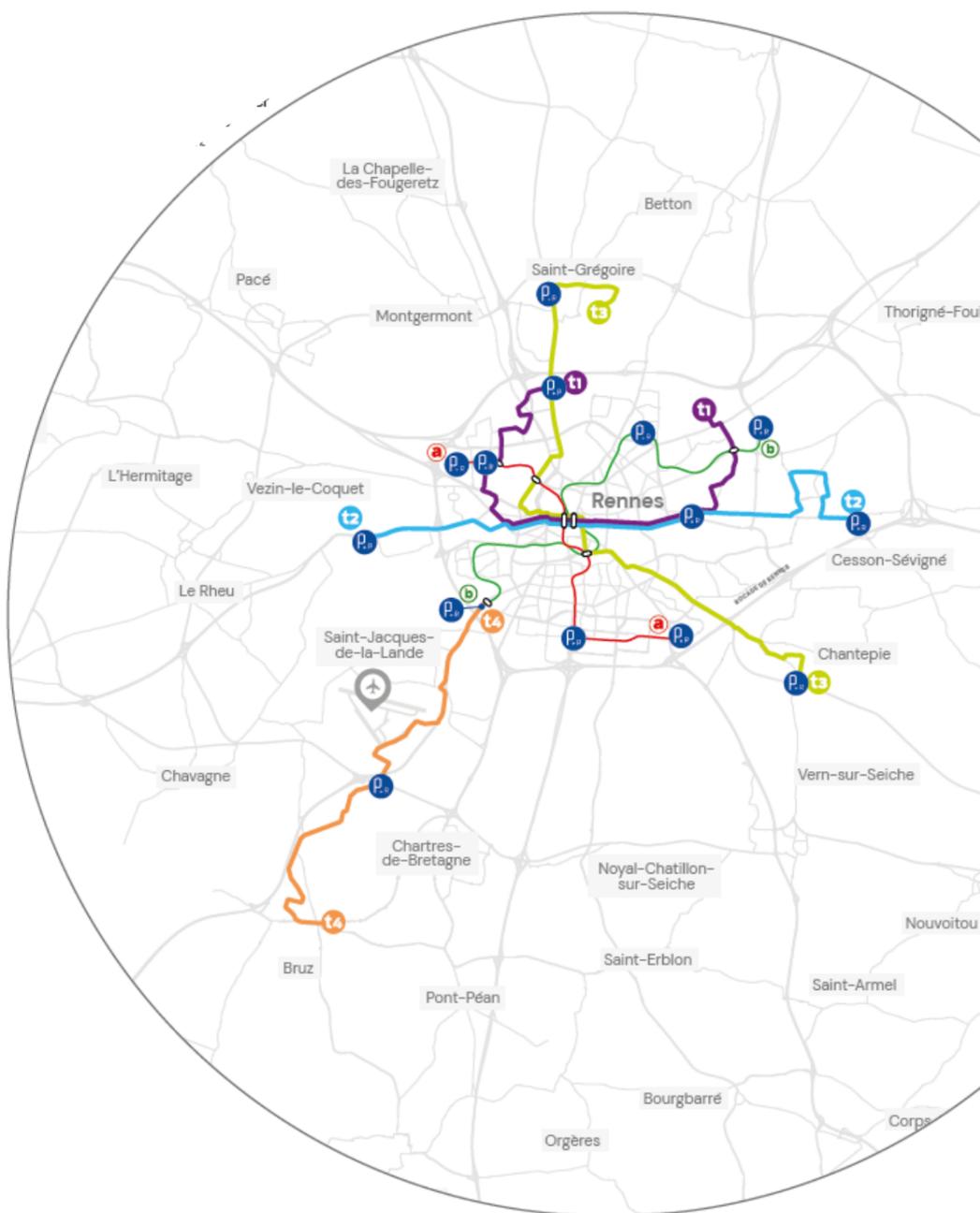
Le coût d'investissement global (aménagements acquisition de bus, équipements des stations et parcs-relais) est estimé à environ 240 M€HT (hors taxe).



Figure 7 : Esquisse d'un futur abri voyageurs de station Trambus



Figure 8 : Exemple d'aménagement intérieur d'un véhicule de type BHNS



Une étude de marché a été menée (ligne METTIS à Metz, système TOSA à Nantes, ...) afin de statuer sur l'opportunité et la faisabilité de mettre en œuvre dès la mise en service des bus bi-articulé de 24m. Elle a permis de mettre en évidence les points suivants : les bus bi-articulé de 24m correspondent à des systèmes dits "propriétaires", c'est-à-dire nécessitant des systèmes de recharge électrique spécifique, non compatible avec le mode de rechargement des autres lignes de bus électriques (recharge d'opportunité par pantographe ascendant au terminus) et nécessitant pour certains une infrastructure dédiée. Or, les voiries des trambus ont vocation à être utilisées par d'autres modes de transport, et notamment partagées avec les autres lignes de bus électriques.

Cependant, afin de pas obérer l'avenir, les aménagements de voirie et les plates-formes de stations sont dimensionnés pour permettre d'évoluer ultérieurement vers des véhicules de 24m.

3.1.1.4 LA CONSULTATION CITOYENNE DE 2022

À la suite du Conseil métropolitain du 17 novembre 2022 qui a approuvé le projet de Trambus, **une consultation des habitants s'est déroulée en novembre et décembre 2022**, portant sur l'identité du projet, l'intégration dans l'espace public et l'aménagement des stations.

La consultation a rencontré un certain succès avec une très bonne participation (plus de 1 400 personnes y ont participé et 2 039 contributions ont été comptabilisées). **Cela permet de conclure à une véritable adhésion des habitants au projet avec une forte attente pour qu'il soit au rendez-vous de l'ambition, à la fois en termes de performance de gain de temps de parcours et de calendrier de réalisation.**

3.1.1.5 VARIANTES ÉTUDIÉES

3.1.1.5.1 L'étude d'opportunité d'extension de TCSP

L'étude d'opportunité d'extension de TCSP réalisée en 2019 a permis l'analyse et l'évaluation de différents scénarios de transports en commun envisagés sur les trois secteurs étudiés (Sud-Ouest, Sud-Est et Nord-Est), en prenant en compte les volumes de déplacement et les temps de parcours. L'objectif était de réaliser une première sélection de scénarios envisageables qui ont pu être étudiés plus en profondeur en phase 2.

Les scénarios envisageaient différents modes de transports collectifs à haut niveau de service :

- Des scénarios ont proposé l'extension du réseau structurant d'agglomération, qui permettait un accès au centre-ville de Rennes sans rupture de charge. Il s'agissait dès lors du **Métro**, en prolongement des lignes a et b du réseau STAR ;
- Des scénarios alternatifs, ne proposant pas cette extension, étaient basés sur un rabattement par un mode à haut niveau de service et à capacité adaptée. Dans ce cas, le mode proposé était un **Trambus** : un bus à haut niveau de service circulant en site propre sur l'essentiel de son itinéraire, de capacité adaptée et variable selon les besoins (véhicules de 18 m ou 24 m) ;
- Dans le cadre de cette étude, le mode Tramway n'a été proposé dans aucun des scénarios, pour les raisons suivantes :
 - La longueur des lignes envisagées était souvent très modeste ;
 - Les investissements impliqués étaient conséquents, pour le matériel comme pour les infrastructures (dépôt, plateforme, voirie). Le dépôt était par ailleurs non mutualisable du fait de l'éloignement important entre chaque projet de desserte ;
 - Cette option impliquait l'ajout d'un nouveau type de matériel sur le réseau, entraînant des nouvelles contraintes de maintenance et d'exploitation ;
- Pour répondre à certaines contraintes ponctuelles d'insertion, le mode **Télécabine monocâble** a été envisagé dans un scénario.

Le mode ferroviaire **TER** a également été cité comme solution de desserte du faisceau Sud-Ouest.

À la suite de cette étude, le mode Trambus a été retenu.

3.1.1.5.2 Les études préalables

Les tracés définitifs des lignes T1 et T2 ont été définis dans une logique de desserte optimale de territoire de la métropole, l'objectif étant notamment de desservir les secteurs faisant l'objet de projets d'aménagement tels que des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

Il est rappelé que le projet s'insère au cœur de la métropole rennaise fortement urbanisé, sur des voiries déjà existantes. Toutefois, quelques secteurs ont fait l'objet d'une analyse environnementale afin d'aboutir à la solution la moins impactante.

Des exemples permettant de mettre en évidence plusieurs secteurs marquants pour lesquels la séquence ERC a permis de faire évoluer le projet sont donnés au chapitre 1.2 « Justification du choix des variantes retenues » en Partie 3 Présentation projet de l'Étude d'impact (Pièce B).

3.1.1.6 LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2024

La concertation publique des lignes T1 et T2 a été réalisée par Rennes Métropole entre le 3 juin et le 12 juillet 2024.

Le bilan de la concertation est exposé en Pièce C.

3.1.2 AVIS DEMANDÉS SUR LE PROJET

3.1.2.1 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (AE)

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes qui y sont soumis. Pour les projets, l'avis porte sur l'étude d'impact. Pour les plans et programmes (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), l'avis porte sur le rapport environnemental.

L'autorité environnementale compétente émet un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Cet avis vise à éclairer le public et le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) sur les enjeux environnementaux du projet et sur son intérêt général. Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet le cas échéant.

Pour les projets, l'autorité environnementale compétente est désignée à l'article R.122-6 du Code de l'environnement. Pour le présent projet, l'autorité environnementale compétente est la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Bretagne.

L'Ae n'a pas émis d'observations sur l'étude d'impact du projet de Trambus T1-T2 (note d'information datant du 22 mai - n°MRAe 2025-012249).

3.1.2.2 AVIS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES INTÉRESSÉES PAR LE PROJET

Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact sur l'environnement est transmis pour avis à l'autorité environnementale, ainsi qu'aux Collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet (article L.122-1 du Code de l'environnement).

Les Collectivités territoriales et leurs groupements intéressés sont les communes d'implantation du projet, ainsi que celles intéressées au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire. Les Collectivités territoriales et leurs groupements disposent d'un délai de deux mois pour émettre leur avis (article R.122-7 II du Code de l'environnement). Leurs avis sont joints au présent dossier d'enquête publique.

Les avis émis par les Collectivités territoriales et leurs groupements sont joints au présent dossier en Pièce E.

3.1.2.3 ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Par ailleurs, le projet est concerné par des ZPPA (Zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques). Afin d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde du patrimoine archéologique affecté ou susceptible d'être affecté par des travaux, les opérations soumises à étude d'impact sont soumises pour avis au Préfet de Région, via le Service Régional de l'Archéologie (SRA) de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques, conformément aux articles L.521-1 et suivants du Code du patrimoine.

L'avis de la DRAC est consultable en Pièce E. ([Avis à venir ultérieurement suite à l'instruction du dossier](#))

3.1.2.4 PROCÉDURE AU TITRE DU CODE DU PATRIMOINE

Les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable nécessitant l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

L'ABF a déjà été rencontrée dans le cadre du projet. À noter que les périmètres de protection des monuments historiques pourraient évoluer dans le cadre de la modification n°2 du PLUi.

L'ABF sera reconsultée au stade du Permis d'aménager, mais cela concernera surtout les abords du parc de Saint-Cyr (et donc la rue Louis Guilloux à Rennes). L'ABF n'a pas émis de remarque particulière mais sera attentive à la localisation des stations Trambus par rapport aux co-visibilités avec les monuments concernés.

3.2 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La procédure et le déroulement de l'enquête publique sont définis aux articles L.123-3 à 18 et R.123-2 à 24 du Code de l'environnement.

3.2.1 OUVERTURE DE L'ENQUÊTE

Rennes Métropole est chargée de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête publique.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête le président du tribunal administratif dans le ressort duquel se situe le siège de cette autorité et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée, et comporte le résumé non technique ou la note de présentation mentionnés respectivement aux 1° et 2° de l'article R. 123-8 ainsi qu'une copie de ces pièces sous format numérique. Elle en informe sans délai le responsable du projet, plan ou programme.

Le président du tribunal administratif ou le magistrat délégué par lui à cette fin désigne dans un délai de quinze jours un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président. Il désigne également un ou plusieurs suppléants au commissaire enquêteur ou aux membres de la commission d'enquête, qui remplacent le titulaire en cas d'empêchement et exercent alors leurs fonctions jusqu'au terme de la procédure.

L'article R123-5 du Code de l'environnement précise que « *Lorsque l'empêchement du commissaire enquêteur titulaire est constaté par le président du tribunal administratif ou le magistrat délégué par lui, le suppléant intervient dans la conduite de l'enquête, y compris pour l'élaboration du rapport et des conclusions motivées.* »

Avant publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête adresse au commissaire enquêteur ou à chacun des commissaires enquêteurs, ainsi qu'aux suppléants, une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en copie numérique.

Enfin, conformément à l'article R.123-9 du Code de l'environnement, Rennes Métropole précise par arrêté, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

« *1° Concernant l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;*

2° En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;

3° L'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, l'adresse du site internet comportant le registre dématérialisé sécurisé mentionné à l'article L. 123-10 ;

4° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;

5° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

6° La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

7° L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre État, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables ;

8° L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête. »

3.2.2 PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE

Conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement, **l'enquête publique fait l'objet de mesures de publicité préalables**. Celles-ci se font sous la forme d'un avis reprenant le contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête publié au moins 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci :

- Dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. Pour les projets d'importance nationale et les plans et programmes de niveau national, cet avis est, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête ;
- Sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête. Si l'autorité compétente ne dispose pas d'un site internet, cet avis est publié, à sa demande, sur le site internet des services de l'État dans le département. Dans ce cas, l'autorité compétente transmet l'avis par voie électronique à Rennes Métropole au moins un mois avant le début de la participation, qui le met en ligne au moins quinze jours avant le début de la participation.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Un exemplaire papier du dossier soumis à l'enquête est adressé pour information dès l'ouverture de l'enquête, au Maire de chaque commune concernée par le projet.

3.2.3 ORGANISATION ET DURÉE DE L'ENQUÊTE

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente (Rennes Métropole). Elle ne peut être inférieure à trente jours (article L.123-9 du Code de l'environnement). Elle se tient dans les locaux prévus à cet effet, dans les communes concernées par le projet où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, **le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête**, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la

commission d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place. **Ces observations et propositions peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.** En outre, les observations et propositions écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés sur l'arrêté d'ouverture d'enquête (article L.123-13 du Code de l'environnement).

Le commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête est habilité à recevoir toutes personnes ou représentant d'association qui le demande. Il peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet, et peut également faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, en se faisant communiquer ces documents par le Maître d'ouvrage (articles R.123-14 et R.123-16 du Code de l'environnement).

Il peut décider, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet le nécessite, d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public, en accord avec l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête et le Maître d'ouvrage. L'enquête peut alors être prolongée pour une durée maximale de quinze jours. À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête et les documents annexés sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. **Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre le Maître d'ouvrage dans un délai de huit jours, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.** Le Maître d'ouvrage dispose alors d'un délai de 15 jours pour produire ses observations et réponses éventuelles (articles R.123-17 et R.123-18 du Code de l'environnement).

3.2.4 SUSPENSION DE L'ENQUÊTE OU ENQUÊTE COMPLÉMENTAIRE (ARTICLES L.123-14 ET R.123-22 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

Pendant l'enquête publique, si le Maître d'ouvrage estime nécessaire d'apporter au projet ou à l'étude d'impact afférente, des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport sur les incidences environnementales intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale prévue, selon les cas, aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du Code de l'environnement et à l'article L. 104-6 du Code de l'urbanisme ainsi que, le cas échéant, aux collectivités territoriales et à leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1. A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L. 123-10 du Code de l'environnement, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

Par ailleurs, si au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le Maître d'ouvrage estime souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient l'économie générale, il peut demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans ce cas, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

3.3 À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.3.1 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE (ARTICLES L.123-15 ET R.123-18 À R.123-21 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT) ET REMISE DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui (article R.123-18 du Code de l'environnement).

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public. **Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.**

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet à l'autorité compétente pour organiser l'enquête l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté à l'autorité compétente pour organiser l'enquête, conformément à la faculté qui lui est octroyée à l'article L. 123-15, une demande motivée de report de ce délai, il est fait application des dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 123-15.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête adresse, dès leur réception, une copie du rapport et des conclusions à Rennes Métropole. Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. L'autorité compétente pour organiser l'enquête publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur le site internet où a été publié l'avis mentionné au I de l'article R. 123-11 et le tient à la disposition du public pendant un an (article R.123-21 du Code de l'environnement).

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant à Rennes Métropole dans les conditions prévues à l'article L.124-1 et suivants et R.124-1 et suivants du Code de l'environnement.

Rennes Métropole diffuse le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, sur le même site que celui où a été publié l'avis d'ouverture de l'enquête, et le tient à la disposition du public pendant un an.

3.3.2 POSSIBILITÉ D'UNE ENQUÊTE COMPLÉMENTAIRE (ARTICLES L.123-14 ET R.123-23 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

Au vu des conclusions de l'enquête, si le Maître d'ouvrage estime souhaitable d'apporter au projet des modifications substantielles, il peut demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire d'une durée minimale de 15 jours, portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement et organisée sur les seules communes touchées par la modification.

Elle donne lieu préalablement à la modification des dossiers et à un nouvel avis de l'Ae sur l'étude d'impact modifiée/ actualisée du projet.

Le délai pour prendre la décision court à compter de la clôture de l'enquête complémentaire.

3.4 DÉCLARATION DE PROJET

Au terme de l'enquête publique, Rennes Métropole se prononcera, dans un délai qui ne peut excéder un an, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du Code de l'environnement.

La déclaration de projet ainsi prise mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête.

En application de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, la déclaration de projet, motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement, précisera les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destiné à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête. En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

3.5 AU-DELÀ LA DÉCLARATION DE PROJET

3.5.1 LES ÉTUDES DE CONCEPTION DÉTAILLÉES

À l'issue de l'enquête, les études de conception détaillée de stades Avant-Projet (AVP) pour la T1 et Projet (PRO) seront poursuivies en tenant compte des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête sans que les modifications envisagées ne remettent en cause les principes et l'économie générale de l'opération.

Dans le cas contraire, une nouvelle enquête devrait être conduite et une nouvelle déclaration de projet devra être prononcée.

3.5.2 DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP) CIBLÉE À CERTAINS SECTEURS EN VUE D'OBTENIR L'ARRÊTÉ DE CESSIBILITÉ DES TERRAINS (SI NÉCESSAIRE UNIQUEMENT)

L'enquête parcellaire relative à la DUP a pour objet d'identifier les propriétaires des parcelles à acquérir dans le périmètre de l'opération et les titulaires de droits réels. Elle permet au Maître d'ouvrage d'exproprier les particuliers pour réaliser son opération.

La majorité du projet se situe en domaine public. Quelques parcelles privées sont néanmoins nécessaires à la mise en œuvre du projet. Dans ce cadre, Rennes Métropole a déjà entamé des discussions avec les propriétaires, l'objectif étant d'aboutir à des accords de rachat à l'amiable.

Si l'ensemble des accords n'est pas obtenu, des procédures de DUP (déclaration d'utilité publique) localisées pourraient être réalisées par la suite. Elles ne concerneraient que les parcelles privées à exproprier.

Cette procédure de DUP permettra au maître d'ouvrage de procéder aux expropriations.

3.5.3 PROCÉDURE IOTA (INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITÉS)

Le projet impliquera la création de quelques nouvelles surfaces imperméabilisées. Pour autant, le maître d'ouvrage prévoit, en application de son guide d'aménagement des espaces publics adopté en janvier 2022, d'améliorer le pourcentage de surfaces perméables sur le périmètre du projet. En effet, le guide fixe l'objectif d'atteindre, si ce n'est pas encore le cas, un pourcentage de 30% de surfaces perméables à l'échelle du périmètre des aménagements. Dans le cas, d'une situation existante comptant déjà 30% de surfaces perméables, le maître d'ouvrage s'attachera à les augmenter sans en fixer de limite. Aussi, même si ponctuellement des surfaces imperméables étaient ajoutées, le bilan global des surfaces sera favorable à la perméabilité des sols.

De plus, les études intègrent une volonté forte de déconnexion des eaux de voiries du réseau des eaux pluviales par une collecte des eaux de ruissellement vers des surfaces poreuses (minérales ou végétales). Enfin, si cela s'avérait nécessaire et techniquement possible, des ouvrages de régulations seront installés et dimensionnés principalement en dehors de chaussées circulées (espaces verts, parkings, pistes cyclables, trottoirs...) et intégrés aux ouvrages de gestion des eaux pluviales entretenus par la collectivité. **Les dispositifs visant à collecter les eaux pluviales seront détaillés finement par la suite des études.**

L'objectif de l'aménagement étant de reconstruire les voiries sur elles-mêmes en améliorant la collecte des eaux pluviales, la réalisation d'un dossier de déclaration ou d'autorisation loi sur l'eau n'est pas envisagé. Les échanges vont se poursuivre avec les services de la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) d'Ille-et-Vilaine afin de préciser le formalisme attendu avant le démarrage des travaux.

Les autres enjeux et mesures relatifs aux IOTA seront également abordés dans ce dossier.

3.5.4 DEMANDE DE DÉROGATION ESPÈCES PROTÉGÉES

Une étude écologique a été réalisée dans le cadre du projet. Concernant les 4 bâtiments à déconstruire et les 5 arbres à cavités à abattre, en fonction des prospections à l'endoscope et de l'intérieur des bâtiments (cf. protocole de la mesure R5 en Partie 5 de l'étude d'impact), il est possible qu'un dossier de demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées soit nécessaire pour ces bâtiments/arbres.

3.5.5 PROTECTION DES ALIGNEMENTS D'ARBRES

Le projet entre dans le cadre de l'article L350-3 du Code de l'Environnement, qui définit que : « *Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.* » L'article précise que l'abattage d'alignement d'arbres est interdit (sauf conditions sanitaires ou de sécurité particulières), et le cas échéant, doit donner lieu à des mesures compensatoires locales comprenant à minima des replantations ainsi qu'un entretien à long terme.

Les dispositions du présent article sont et seront respectées. **Un dossier de demande d'autorisation d'abattage d'arbres d'alignement sera réalisé.**

Le projet prévoit l'abattage de 71 arbres d'alignement. Il prévoit la replantation de 187 arbres (2,5 fois le nombre d'arbre abattus).

A ce stade, les principaux alignements d'arbres impactés sont localisés :

- Pour la T1:
 - Avenue de Cucillé ;
 - Avenue Gaston Berger ;
 - Avenue Jean Baptiste de la Salle ;
- Pour la T2:
 - Ru de la Croix Connue ;
 - Avenue du Général Leclerc ;
 - Giratoire du Taillis.

3.5.6 DÉCLARATION AU TITRE DU BRUIT DE CHANTIER POUR LES TRAVAUX DE NUITS

Conformément à l'article R.571-50 du Code de l'environnement, **un dossier de bruit de chantier pour les travaux de nuit sera établi par les entreprises en charge des travaux avant l'ouverture des chantiers.** Ce dossier sera transmis au moins un mois avant le début des travaux au Préfet du département d'Ille-et-Vilaine en tant que préfet coordonnateur et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux de nuit et les installations de chantier associées.

Ce dossier comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

3.5.7 PROCÉDURE RELATIVE AUX RÉSEAUX (DT/DICT)

Les procédures de DT (Déclaration de Travaux) et DICT (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) seront réalisées concernant les réseaux en présence.

3.5.8 AUTORISATIONS D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC OU PRIVÉ

Les travaux d'aménagement liés au projet nécessitent des emprises temporaires, tant pour la construction de l'infrastructure elle-même que pour l'organisation du chantier ou l'installation des différents ateliers.

Les terrains occupés temporairement peuvent appartenir au domaine public ou au domaine privé.

➤ **Domaine public**

Les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique concernée. À noter néanmoins que c'est Rennes Métropole qui possède la compétence Voirie, incluant également les parkings publics souvent utilisés comme installation de chantier.

➤ **Domaine privé**

La procédure d'autorisation d'occupation temporaire du domaine privé est régie par la loi du 29 décembre 1892 dans sa version actuellement en vigueur, et notamment son article 9, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution de travaux publics : « *Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits, ne peuvent pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires à l'étude des projets de travaux publics [...] exécutés pour le compte de l'État [...] ainsi que des établissements publics, qu'en vertu d'un arrêté préfectoral indiquant les communes sur le territoire desquelles les études doivent être faites* ».

Cet arrêté s'appuie notamment sur un extrait cadastral indiquant les parcelles vouées à être occupées. La délivrance des autorisations d'occupation temporaire relève de la compétence du Préfet de département.

Les indemnités d'occupation temporaire sont à la charge du Maître d'ouvrage, ainsi que l'ensemble des travaux de remise en état, tels que ceux-ci seront négociés entre le Maître d'ouvrage et les propriétaires et exploitants concernés, ou prescrits par l'arrêté préfectoral.

Les zones d'installation de chantier seront installées majoritairement sur des parkings publics existants. Les espaces végétalisés seront systématiquement évités. A ce stade, l'occupation éventuelle de terrains privés n'est pas actée.

Les besoins d'installation de chantier seront réduits à leur stricte minimum pour limiter les impacts : installation mobile pour une salle de réunion, un espace vestiaire et sanitaire ainsi que quelques zones de stockage. Il n'est pas prévu d'emplacements particuliers pour stationner les véhicules personnels des entreprises de travaux, considérant que les entreprises doivent s'organiser pour minimiser l'usage des voitures.

3.5.9 TRAVAUX ET BILAN APRÈS MISE EN SERVICE

Pendant la phase de construction, le Maître d'ouvrage veillera à la mise en œuvre des dispositions arrêtées lors de la présente enquête. **Avant la mise en service, les vérifications nécessaires seront réalisées avec les gestionnaires.**

CHAPITRE 4. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

La présente enquête publique est régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Plus particulièrement, la présente enquête est régie par :

▪ **Le Code de l'environnement, notamment les articles :**

- L.123-1 à L.123-2 et R.123-1, relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique,
- L.123-3 à L.123-18 et R.123-2 à R.123-24, relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique,
- L.126-1 et R.126-1 à R.126-4, relatifs à la déclaration de projet,
- L.122-1 à L.122-3-4 et R.122-1 à R.122-14, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement,
- L121-16 relatif à la concertation préalable,
- L.220-1 à L.226-11 reprenant la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996,
- L.350-1 à L.350-3 reprenant la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la mise en valeur des paysages,
- L.571-1 à L.571-17 reprenant la loi sur le bruit n°92-1444 du 31 décembre 1992, R571-1 à R572-12 pris en application de cette loi, le décret 95-22 du 9 janvier 1995 pris en application de l'article 12 de cette loi, l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997 relatifs au bruit des infrastructures routières,

▪ **Le Code du patrimoine, notamment les articles :**

- L.521-1 et suivants ainsi que le décret d'application n°2004-490 du 3 juin 2004 portant sur l'archéologie préventive,
- L.621-32 portant sur les travaux aux abords de monuments historiques,

▪ **Le Code des transports, notamment les articles :**

- L.1511-2 à L.1511-4 relatifs à l'évaluation socio-économique des projets de transports.

