



LIGNE @ KENNEDY

PROJET D'AUGMENTATION DE CAPACITÉ DE LA LIGNE A DU MÉTRO DE RENNES MÉTROPOLE

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
PIÈCE A : OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE



1	La présentation du maître d'ouvrage	3
2	Le contexte et la présentation du projet	3
2.1	L' historique de la ligne a du métro de Rennes	3
2.2	Le projet d' augmentation de capacité de la ligne a du métro de Rennes (phase 2)	6
3	L' objet et les conditions de l' enquête	7
3.1	L' objet de l' enquête conjointe	7
3.1.1	Enquête publique au titre du Code de l' environnement	7
3.1.2	Une enquête parcellaire au titre du Code de l' expropriation pour cause d' utilité publique	8
3.2	La mention des textes qui régissent l' enquête	9
3.2.1	Enquête publique au titre du Code de l' environnement	9
3.2.2	Enquête parcellaire	9
4	L' enquête publique dans la procédure administrative	9
4.1	Procédures préalables à l' instruction du présent dossier d' enquête publique	9
4.1.1	Concertation du public et des parties prenantes	9
4.1.2	Concertation avec les services de l' État	9
4.2	Procédures d' instruction du dossier d' enquête	10
4.2.1	Avant l' enquête publique	10
4.2.2	Déroulement des enquêtes	11
4.2.3	Clôture des enquêtes	12
4.2.4	Décisions attendues à l' issue des enquêtes unique et parcellaire	12
4.3	Procédures au-delà de l' instruction du dossier d' enquête	13
4.3.1	Au titre du Code de l' environnement	13
4.3.2	Au titre du Code de l' urbanisme	14
4.3.3	Au titre du Code du patrimoine	14
4.3.4	Autres procédures	15
5	Annexes – Décision du conseil du 20 mai 2010	15
6	Liste des figures et tableaux	20

1 LA PRESENTATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Rennes Métropole, Autorité Organisatrice des Mobilités, est le maître d'ouvrage du projet d'augmentation de capacité de la ligne a.



Hôtel de Rennes Métropole

4 avenue Henri Fréville

CS 93111

35031 Rennes Cedex

Rennes Métropole est accompagnée dans ses missions de maître d'ouvrage par la SPL (Société Publique Locale) Trajectoires qui est mandatée¹ par Rennes Métropole et agit au nom et pour le compte de Rennes Métropole. Trajectoires assure le pilotage global du projet, notamment des procédures réglementaires.



1 rue Geneviève de Gaulle Anthonioz

CS80827

35208 Rennes Cedex 2

2 LE CONTEXTE ET LA PRESENTATION DU PROJET

2.1 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE A DU MÉTRO DE RENNES

La ligne a du métro de Rennes a été mise en service le 15 mars 2002. Son tracé traverse Rennes sur un corridor Nord-Ouest / Sud-Est entre les stations « JF. Kennedy » et « La Poterie » comme présenté sur la Figure 2 qui suit.

La mise en service de cette ligne a fortement stimulé la demande de transport. Ainsi entre 2000 et 2008, le nombre annuel de voyageurs a progressé de 99 % passant de 33,8 à 67,4 millions. Sur la même période, le nombre total de kilomètres réalisés sur le réseau STAR a crû de 40 %. La demande de transport a donc crû pendant la période 2002-2008 deux fois et demie plus rapidement que l'offre.



FIGURE 1 : ARRIVEE D'UNE RAME EN STATION DE PONTCHAILLOU SUR LA LIGNE A DU METRO AUTOMATIQUE DE RENNES METROPOLE (SOURCE : EGIS, MAI 2023)

Compte tenu de la fréquentation de la ligne a, l'offre métro a été renforcée par des mesures prises sur le matériel roulant dès 2006. Ainsi, 8 rames ont été acquises en complément des 16 rames initiales ce qui correspond à une augmentation de + 50% du parc et a permis de faire face au succès immédiat au moment de la mise en service. Avec un parc de 24 rames, 21 rames en ligne ont permis de passer d'une fréquence en heures de pointe de plus de 2 minutes 12s à 1 minute 40s. Ainsi l'offre métro est passée de 1 641 000 km en 2003 (1ère année pleine d'exploitation avec 16 rames) à 2 249 000 km en 2009 (avec 24 rames), soit une croissance de 37 % de l'offre en l'espace de 6 ans.

De plus, le 20 mai 2010, une délibération (C10-152) de Rennes Métropole – disponible en annexe de la présente pièce - acte la mise en œuvre de mesures complémentaires de renforcement de l'offre de transport de la ligne a du métro compte tenu des prévisions de croissance envisagées notamment liée à la mise en service de la ligne b du métro.

¹ Mandat de maîtrise d'ouvrage publique pour les études et la réalisation du projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro de Rennes Métropole, notifié le 1^{er} octobre 2019.

Ces mesures, réalisées entre 2012 et 2013, comprennent :

- ◆ L'acquisition de nouvelles rames et le réaménagement intérieur de rames (diminution du nombre de sièges pour augmenter le nombre de personnes transportées par rame) ;
- ◆ L'extension du bâtiment de remisage sur le site du garage-atelier de Chantepie pour accueillir les nouvelles rames :
 - ◆ Travaux localisés dans les emprises existantes du garage-atelier propriété du maître d'ouvrage à l'extrémité Sud-Est de la ligne a ;
 - ◆ Seule procédure alors visée lors des travaux : permis de construire (pas d'étude d'impact).

L'extension du bâtiment de remisage a été réalisée avec des hypothèses « dimensionnante » sur la capacité de stockage, au-delà des seules acquisitions évoquées ici.

Le nombre de rames atteint ainsi un total de 30 avec des rames pouvant accueillir environ 170 places contre 158 précédemment.

Ces mesures sont définies par la délibération comme « phase 1 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a » qui évoque une phase 2 qui « *pourra être mise en œuvre ultérieurement en fonction de l'évolution dans le temps du trafic de la ligne a et de l'impact de la ligne b sur ce trafic* ».

Le gain obtenu de ces mesures supplémentaire est de l'ordre de 30% en termes de capacité, avec un passage de 5 700 à environ 7 500 pphpd (ou Passager Par Heure et Par Direction).

Mesure de la fréquentation : la notion de « Passager par heure et par direction »

Le nombre de passagers par heure ou passagers par heure dans la direction de pointe (p/h/d) est une mesure de la capacité d'un système de transports en commun. Le calcul est réalisé en heure de pointe afin de situer la capacité maximale de l'infrastructure.

Ainsi on considère :

- 170 passagers par rame
- 26 rames en ligne par heure
- 1 passage toutes les 81 secondes (par direction) c'est-à-dire 44,4 passages par heure

Soit 170 passagers par véhicules x 44,4 véhicules par heure et par direction = environ 7500 passagers par heure et par direction.

Pour autant, la fréquentation du réseau STAR² continue de progresser chaque année avec + 12,5 % sur la période 2013 / 2017. Selon les études capacitaires et l'impact de la ligne b, la ligne a pourrait être en limite de capacité dès 2025.

Ainsi le projet, objet de la présente enquête, vise une augmentation complémentaire de la capacité de la ligne a et correspond à la phase 2 évoquée dans la délibération précitée.

Phases d'augmentation de la capacité du métro de Rennes et notion de projet global au sens du Code de l'environnement

Les phases 1 et 2 d'augmentation de la capacité de métro de Rennes sont considérées comme deux projets différents au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement compte tenu de la consistance de chacune de ces phases et de leur temporalité.

Ce point a fait l'objet d'un partage en amont avec la MRAe de Bretagne en novembre 2022.

Toutefois, pour contextualiser, l'étude d'impact propose un historique présentant la ligne a du métro dans son ensemble, et son évolution depuis la mise en service, en particulier la réalisation de la phase 1.

Le terme de « phase » évoqué ici et dans la délibération est repris, pour historique. Ce terme n'est toutefois pas révélateur, comme indiqué, d'une notion de projet. Dans la suite du dossier le projet objet de l'enquête est appelé sous la seule appellation – parfois simplifiée – de « Projet d'augmentation de la capacité de la ligne a du métro de Rennes métropole »

² Le Service des Transports en Commun de l'Agglomération Rennaise (STAR) est un service de transport public de voyageurs organisé par Rennes Métropole sur l'ensemble de son territoire.

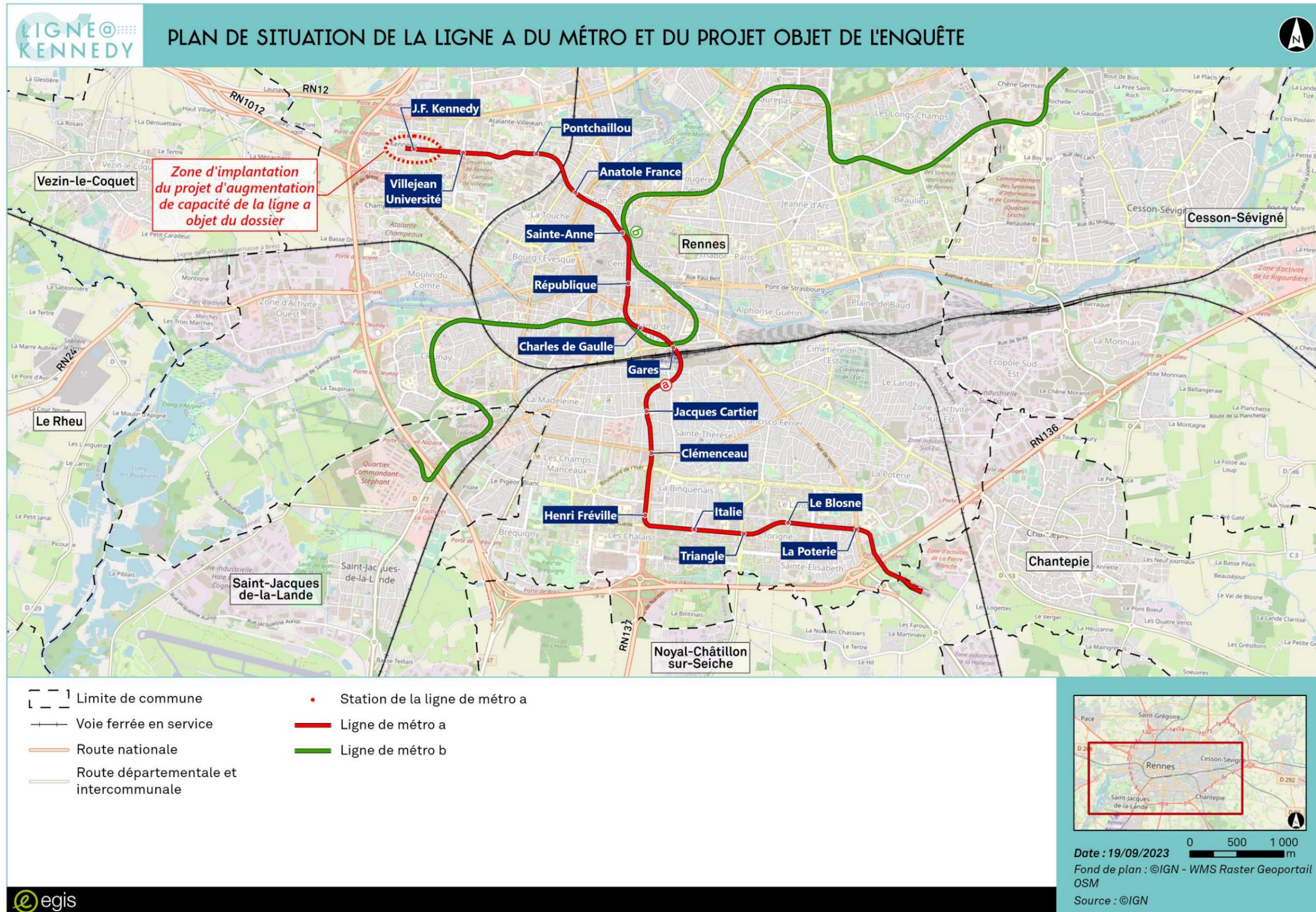


FIGURE 2 : PLAN DE SITUATION DE LA LIGNE A DU METRO ET DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE

2.2 LE PROJET D'AUGMENTATION DE CAPACITÉ DE LA LIGNE A DU MÉTRO DE RENNES (PHASE 2)

Le projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro automatique de Rennes Métropole vise fonctionnellement à porter :

- ◆ La fréquence de passage des rames de 81 secondes à 66 secondes ;
- ◆ La capacité de transport de 7 500 à 9 300 pphpd grâce à cette augmentation de fréquence.

Cela représente un gain de + 25 % par rapport à la situation actuelle.

Du point de vue de l'infrastructure métro, le projet consiste à :

- ◆ Prolonger l'arrière-gare souterraine située sous la dalle Kennedy d'environ 200 mètres afin de créer 5 places de remisage en arrière-gare hors exploitation ;
- ◆ Créer un second quai à la station Kennedy ;
- ◆ Déplacer l'aiguillage en arrière-gare pour réduire le temps de retournement des rames et augmenter leur fréquence de passage ;
- ◆ Créer un nouvel ouvrage (dit annexe) en extrémité d'arrière-gare pour respecter les exigences en matière de ventilation et de désenfumage ainsi qu'en termes d'accès de secours et requalifier l'ancien ouvrage annexe de ventilation et désenfumage localisé sur la dalle Kennedy en accès de secours ;

Ces aménagements sont présentés schématiquement sur la figure ci-après.

Ces nouveaux ouvrages nécessitent une extension du système VAL afin de les prendre en compte dans l'exploitation de la ligne a du métro de Rennes Métropole. Cela comprend : modification des automatismes de régulation de trafic, mise en œuvre d'une façade de quai, modification de la supervision au Poste de Commande Centralisé, réalisation des essais, etc.

De plus, il s'agit également d'acquérir 7 rames de type « VAL 208 NG3 » afin d'augmenter le parc de 30 à 37 rames (33 en ligne et 4 en maintenance).

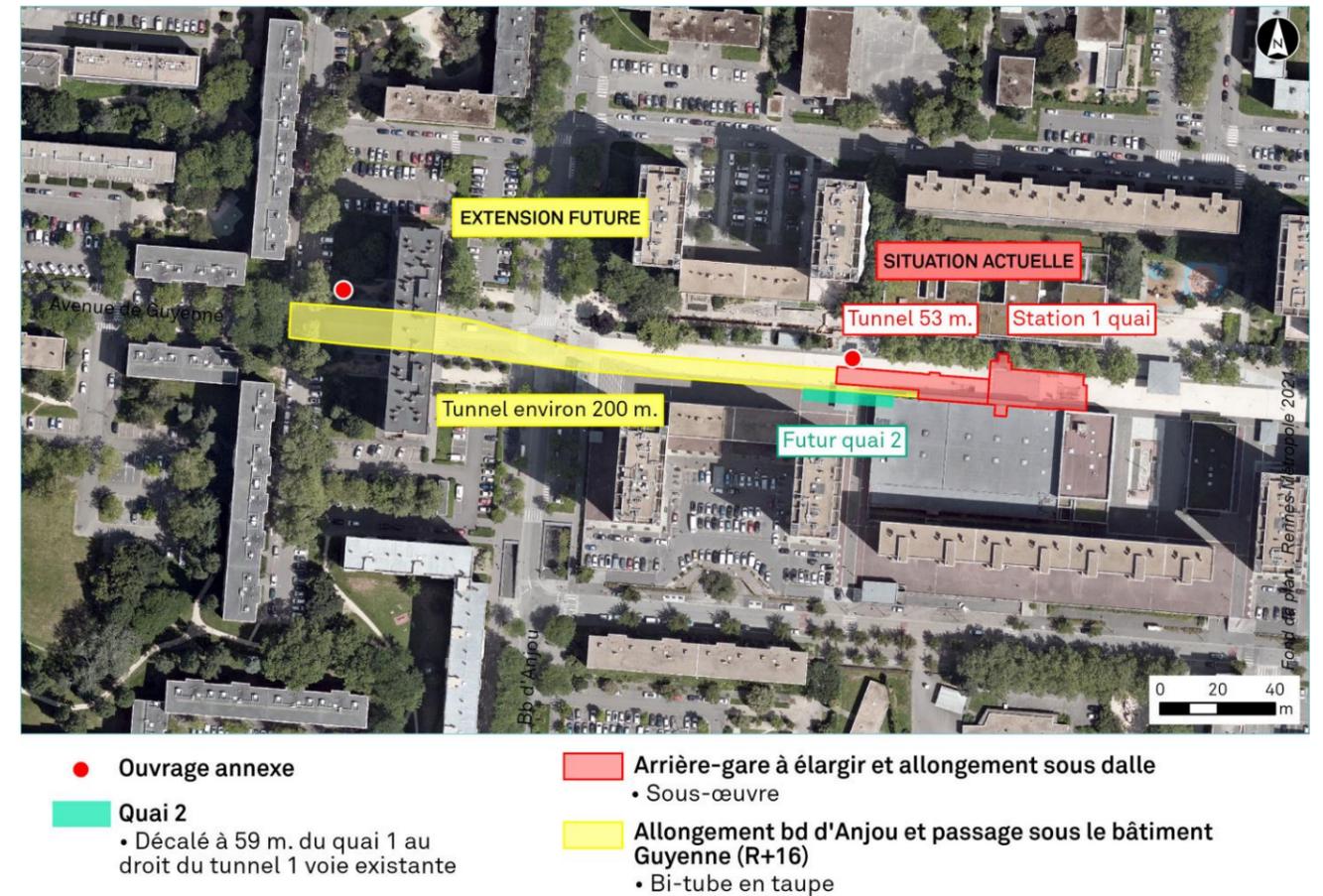


FIGURE 3 : OBJECTIFS DE L'OPERATION (SOURCE : ARTELIA)

3 L'OBJET ET LES CONDITIONS DE L'ENQUETE

3.1 L'OBJET DE L'ENQUÊTE CONJOINTE

Le présent dossier est le support :

- ◆ D'une enquête publique unique au titre du Code de l'environnement ayant pour objet :
 - ◆ La demande de déclaration de projet au titre du Code de l'environnement ;
 - ◆ La demande de déclaration d'utilité publique au titre de Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

De plus l'évaluation environnementale du projet, contenant l'étude d'impact, est soumise à cette enquête publique.

Le projet étant compatible avec le plan local d'urbanisme de la Métropole de Rennes, aucune demande de mise en compatibilité n'est sollicitée dans le cadre du présent dossier.

- ◆ D'une enquête parcellaire au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue du prononcé des arrêtés de cessibilité des parcelles nécessaires aux travaux.

Les deux enquêtes sont menées conjointement.

3.1.1 ENQUÊTE PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

3.1.1.1 UN PROJET SOUMIS À ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'article L.122-1 du Code de l'environnement précise que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale est définie, dans ce même article, comme « *un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.* ».

L'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement détermine, en fonction des critères et seuils exposés, si le projet est soumis à évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas.

Le projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro est soumis à évaluation environnementale systématique considérant que le projet entre dans la rubrique « 7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent être étudiés au titre de cette rubrique) » des projets soumis à évaluation environnementale, s'agissant du prolongement du tunnel d'un métro existant et de l'aménagement d'une station existante.

En application des dispositions de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, les projets de travaux ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 doivent faire l'objet d'une enquête publique environnementale sauf exception. Dès lors que le projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro n'entre pas dans le champ des exceptions, il doit faire l'objet d'une telle enquête publique environnementale.

L'enquête publique environnementale, sera suivie de la déclaration de projet par laquelle Rennes Métropole se prononcera sur l'intérêt général du projet puis de l'arrêté préfectoral déclarant le projet d'utilité publique.

3.1.1.2 UNE DÉCLARATION DE PROJET AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le présent projet faisant l'objet d'une enquête publique en application du Code de l'environnement, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet – au cas présent Rennes Métropole – se prononce, par une délibération portant déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée conformément à l'article L.126-1 du Code de l'environnement.

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

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et le résultat de la consultation du public.

En outre, elle comporte les mesures et caractéristiques du projet destinées 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. Enfin, la déclaration de projet 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 publique.

3.1.1.3 UNE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le maître d'ouvrage vise des acquisitions foncières à l'amiable. Toutefois, afin de sécuriser le projet, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre des articles L.121-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est sollicitée afin de pouvoir si nécessaire recourir, faute d'accord amiable, à une procédure d'expropriation.

Dans le cadre de cette demande de déclaration d'utilité publique (constituée par la pièce B du présent dossier), une bande de Déclaration d'Utilité Publique est présentée. La DUP porte ainsi sur l'ensemble de cette bande sachant que toutes les parcelles incluses dans cette zone ne font pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les parcelles dont l'acquisition est nécessaire dans le cadre de la réalisation du projet sont désignées dans le dossier d'enquête parcellaire (pièce G du présent dossier).

Au titre des dispositions de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique contiendra également les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précisera également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La maîtrise foncière conditionne le démarrage des travaux de génie civil. Dans ce contexte, le Maître d'Ouvrage sollicitera une déclaration d'urgence sur le fondement des dispositions de l'article R.232-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.1.2 UNE ENQUÊTE PARCELLAIRE AU TITRE DU CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE

La procédure d'expropriation évoquée ci-avant se décompose en deux phases :

- ◆ Une phase administrative dont la finalité est :
 - ◆ La déclaration d'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral après enquête d'utilité publique, cf. § 3.1.1.4 ci-avant ;
 - ◆ La détermination des parcelles à exproprier définies par un arrêté préfectoral de cessibilité : enquête parcellaire objet du présent paragraphe ;
- ◆ Une phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires. Cette procédure est instruite par le juge de l'expropriation dès la transmission du dossier administratif finalisé par le préfet au juge de l'expropriation. Elle aura lieu à l'issue de l'obtention de l'arrêté de cessibilité.

L'enquête parcellaire est ici réalisée en même temps que l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique.

La majeure partie des acquisitions concernent des acquisitions en tréfonds ou des servitudes en tréfonds en vue de la réalisation du tunnel et des ouvrages souterrains.

La pièce G du présent dossier constitue le dossier d'enquête parcellaire.

3.2 LA MENTION DES TEXTES QUI RÉGISSENT L'ENQUÊTE

Si les enquêtes sont menées conjointement, elles sont toutefois régies par deux procédures distinctes. Les exigences de chacune de ces procédures seront respectées dans le cadre de l'organisation d'une enquête conjointe.

3.2.1 ENQUÊTE PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

En application de l'article L. 110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : *“L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code. “*

Le demande de déclaration d'utilité publique relative au projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro automatique de Rennes Métropole étant soumise à évaluation environnementale et, en conséquence à enquête publique environnementale, la procédure d'enquête d'utilité publique sera donc menée en application des dispositions des articles L.123-1 à L.123-18 ainsi que R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement.

De plus, afin de faciliter la bonne information du public il est proposé, en application des dispositions de l'article L. 123-6 du Code de l'environnement, d'intégrer la demande d'autorisation d'atteinte à une allée d'arbres ou un alignement d'arbres à l'enquête publique environnementale unique.

3.2.2 ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire est régie par les articles R. 131-3 à R.131-10 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4 L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

4.1 PROCÉDURES PRÉALABLES À L'INSTRUCTION DU PRÉSENT DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

4.1.1 CONCERTATION DU PUBLIC ET DES PARTIES PRENANTES

Le maître d'ouvrage a réalisé une concertation au titre des articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme.

Le processus de concertation s'est adapté au déroulement des différentes étapes d'études et d'élaboration du projet. Deux phases ont été mise en œuvre :

- ◆ Une phase 1 de concertation, liée aux études de cadrage ;
- ◆ Une phase 2 de concertation, liée aux études d'avant-projet ;

Chaque phase du processus de concertation a donné lieu à deux décisions de Rennes Métropole :

- ◆ La première décision définit les modalités de la concertation ;
- ◆ La seconde décision présente le bilan de la concertation.

Les bilans de cette concertation sont disponibles dans la pièce I « Bilan de la concertation publique ».

La fin de ces deux phases n'exclut pas la poursuite d'actions de concertation et d'information jusqu'à la livraison du projet. Ainsi, les actions suivantes sont mises en place par le maître d'ouvrage :

- ◆ Création d'un comité de suivi en janvier 2023 permettant notamment d'aborder l'avancement du projet et toute question quant au déroulement du futur chantier et ses impacts sur la vie du quartier. Une première réunion a eu lieu le 23 janvier 2023.
- ◆ Poursuite des échanges individuels ou collectifs via l'adresse mail dédiée au projet et si besoin lors de visites sur site pour aborder des questions spécifiques ;
- ◆ Organisation de réunions publiques d'information avant le démarrage des travaux (fin 2024 / début 2025) ;
- ◆ Accompagnement spécifique pendant toute la durée des travaux, avec divers moyens de communication de proximité (médiateur chantier, adresse mail dédiée au projet, site internet, contacts de terrain, signalétique et information de chantier, lettres d'information, listes spécifiques de diffusion, réunions d'information et visites de chantier, ...).

4.1.2 CONCERTATION AVEC LES SERVICES DE L'ÉTAT

Cette concertation a pour objet de recueillir les observations des services de l'État sur la constitution du dossier en amont de son dépôt officiel pour instruction.

Des échanges ont eu lieu afin de partager les avancées dans la définition du projet et d'échanger sur les enjeux, les impacts et les moyens d'éviter et de réduire les effets du projet sur l'environnement naturel et humain.

4.2 PROCÉDURES D'INSTRUCTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

4.2.1 AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête publique est transmis au préfet du département pour solliciter l'ouverture conjointe des enquêtes publique et parcellaire par le préfet.

La composition du dossier d'enquête est disponible dans le guide de lecture du dossier auquel on se reportera pour identifier les différentes pièces. La notice explicative de la demande de déclaration d'utilité publique au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (pièce B du dossier) vaut note de présentation non technique du projet au titre des dispositions de l'article L.123-6 du Code de l'environnement.

A dépôt du dossier, sa complétude est vérifiée par l'autorité compétente. Une fois cette vérification effectuée, l'autorité compétente transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1, c'est-à-dire

- ◆ L'autorité environnementale
- ◆ Les collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Dans le cadre du projet, l'autorité environnementale est la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de l'inspection général de l'environnement et du développement durable.

L'autorité environnementale accuse réception du dossier par un courrier spécifique. Le délai de réponse de l'autorité environnementale (2 mois dans le cas présent) démarre à partir de cet accusé de réception.

L'avis de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. L'autorité environnementale rend son avis après avoir consulté notamment :

- ◆ Le ou les préfets de département sur le territoire desquels est situé le projet, au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement ;
- ◆ Le ministre chargé de la santé si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine au-delà du territoire d'une seule région et le directeur général de l'agence régionale de santé pour les autres projets.

Les collectivités territoriales et leurs groupements se prononcent, elles, dans le délai de deux mois.

L'autorité compétente transmet, dès sa réception, les avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 au maître d'ouvrage. Les avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai est joint au dossier d'enquête publique.

A l'issue de la phase d'examen, la phase de participation du public amont que constitue l'enquête publique intervient.

L'enquête publique, laquelle vise à :

- ◆ Assurer l'information et la participation du public ;
- ◆ Recueillir, sur la base d'une présentation argumentée des enjeux et d'une étude d'impact, les avis, suggestions et éventuelles contre-propositions du public. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.
- ◆ Assurer la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement

Le déroulé de chaque enquête doit respectivement respecter, a minima, les prescriptions du Code de l'environnement et du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour l'enquête parcellaire. En fonction de l'organisation, un cumul de deux prescriptions peut être réalisé.

4.2.1.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTE OU DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les enquêtes publique et parcellaire sont menées par un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête) désigné par le président du tribunal administratif à la demande du préfet d'Ille-et-Vilaine dans les conditions prévues à l'article R. 123-5 du Code de l'environnement.

4.2.1.2 INFORMATION PRÉALABLE À L'ENQUÊTE

En application des dispositions de l'article R. 123-9 du Code de l'environnement, le préfet d'Ille-et-Vilaine, après concertation avec le commissaire enquêteur, précise le contenu de l'enquête par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique. En outre, un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête. Cet avis précise notamment :

- ◆ L'objet de l'enquête et les caractéristiques principales du projet ;
- ◆ La date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- ◆ L'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté ;
- ◆ Le siège de l'enquête et les lieux ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté et où les observations peuvent être recueillies sur des registres ouverts à cet effet.
- ◆ La ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

L'information du public est assurée par la publication de l'avis par voie dématérialisée sur le site internet de la préfecture et par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet par voie de publication locale. Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier. Ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés.

Concernant l'enquête parcellaire, conformément à l'article R.131-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'accomplissement de la mesure de publicité incombe au maire et doit être certifié par lui. De plus une notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article R. 131-3 du même Code, lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

Enfin, l'avis d'enquête est inséré en caractères apparents dans l'un des journaux diffusés dans le département pour l'enquête parcellaire et dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés pour l'enquête publique au titre du Code de l'environnement dans les conditions respectivement prévues à l'article R. 112-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R.123-11 du Code de l'environnement.

Sans préjudice des cas prévus par des législations particulières, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur en informe la Préfecture d'Ille-et-Vilaine en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que les porteurs du projet en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

La durée de l'enquête publique conjointe est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. En application de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement, elle ne peut être inférieure à trente jours dès lors que le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il est à souligner que l'enquête est susceptible d'être prolongée pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsque le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Les conditions de la prolongation de l'enquête publique sont fixées par l'alinéa 3 de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement.

4.2.2 DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions sur le registre d'enquête. Il est établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, et tenu à disposition du public dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Lorsqu'en application de l'article L.123-6 du Code de l'environnement une enquête publique unique est réalisée, cette enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique rassemblant l'ensemble des observations. Le public peut également consigner ses observations et propositions sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.

L'enquête parcellaire fait l'objet d'un registre distinct. Les observations recueillies dans le cadre de cette enquête sont exclusivement écrites, étant précisé que le Code de l'expropriation ne prévoit pas la participation à l'enquête parcellaire par voie électronique.

Les 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.

Les observations écrites (et orales dans le cadre de l'enquête publique) du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures fixés dans l'arrêté.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête sont consultables au siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet mentionné au II de l'article R.123-11 du Code de l'environnement dans les meilleurs délais. Au vu des observations propositions et contre-propositions du public consulté, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut demander aux porteurs de projet de compléter le dossier par des documents utiles à la bonne compréhension du projet.

Les documents alors produits sont ajoutés au dossier d'enquête publique.

En application des dispositions des articles R.123-15 à R.123-17 du Code de l'environnement, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut également :

- ◆ Auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet ;
- ◆ Visiter les lieux concernés par le projet ;
- ◆ Organiser une réunion d'information et d'échange avec le public s'il estime que l'importance ou la nature du projet, plan ou programme ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire.

4.2.3 CLÔTURE DES ENQUÊTES

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquêtes sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et sont respectivement clos par lui, concernant l'enquête publique, et par le maire, concernant l'enquête parcellaire.

S'agissant de l'enquête publique, dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Une fois l'enquête publique clôturée, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête dispose de 30 jours pour rendre son rapport et ses conclusions motivées au préfet d'Ille-et-Vilaine :

- ◆ Le rapport relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations des porteurs du projet en réponse aux observations du public.
- ◆ Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Lorsqu'en application de l'article L.123-5 une enquête publique unique est réalisée, l'enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des consultations du public initialement requises.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet à la préfecture d'Ille-et-Vilaine, l'exemplaire du dossier de l'enquête publique 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.

Le préfet adresse, dès leur réception, la copie du rapport et des conclusions aux porteurs du projet, ainsi qu'à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête publique, afin de les mettre à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

La Préfecture de d'Ille-et-Vilaine publie le rapport et les conclusions ou de la commission d'enquête sur le site internet où a été publié l'avis d'enquête et le tient à la disposition du public pendant un an.

Concernant l'enquête parcellaire, le commissaire-enquêteur ou la commission d'enquête donne son avis, dans le délai fixé par le Préfet, sur l'emprise des ouvrages projetés et dresse un procès-verbal de l'opération. Il procède, si nécessaire, à l'audition de toute personne susceptible de l'éclairer.

En application des dispositions de l'article R.131-10 du Code de l'expropriation, le commissaire-enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet ensuite au préfet le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de son avis.

4.2.4 DÉCISIONS ATTENDUES À L'ISSUE DES ENQUÊTES UNIQUE ET PARCELLAIRE

4.2.4.1 LA DÉCLARATION DE PROJET

A l'issue de l'enquête, Rennes Métropole délibèrera sur le projet afin d'adopter une déclaration de projet conformément aux articles L.126-1 ainsi que R.126-1 et suivants du Code de l'environnement.

Cette déclaration sera publiée sous forme électronique sur le site internet de Rennes Métropole, en application des dispositions combinées des articles L. 5211-3 et L. 2131-1 du code général des collectivités territoriales. Elle sera en outre affichée sur la commune de Rennes. Enfin, la délibération portant déclaration de projet sera transmise au Préfet d'Ille-et-Vilaine.

Cette déclaration de projet prendra en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés 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 publique. En outre, elle comportera les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement et porte les mesures environnementales de l'étude d'impact.

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.

4.2.4.2 LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

La Déclaration d'Utilité Publique du projet sera prononcée par un arrêté préfectoral au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête, si le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

Elle sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture d'Ille-et-Vilaine et affichée dans la mairie de la commune de Rennes.

L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique mentionnera les prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement (articles L.122-1 et R.122-14 du Code de l'environnement).

Les voies et délais de recours seront précisés dans l'arrêté de DUP conformément aux dispositions légales. L'acte déclarant l'utilité publique précisera le délai accordé pour réaliser l'expropriation. Ce délai ne peut être supérieur à cinq ans (délai prorogeable pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée).

De plus, conformément à l'article L.122-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les copropriétés, la déclaration d'utilité publique peut prévoir que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale.

4.2.4.3 L'ARRÊTÉ DE CESSIBILITÉ

À l'issue de l'enquête parcellaire, le Préfet prendra un ou plusieurs arrêtés de cessibilité désignant chacune des parcelles à exproprier et chacun de leurs propriétaires (articles R.132-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Ces parcelles et ces propriétaires sont désignés conformément aux prescriptions de l'article 7 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 relatif à la publicité foncière.

Conformément à l'article L.132-2, lorsque déclaration d'utilité publique prévoit, conformément à l'article L.122-6, le retrait des emprises expropriées de la propriété initiale, l'acte prononçant la cessibilité précise l'emplacement de la ligne divisoire

Cet arrêté sera transmis dans un délai de six mois au greffe du juge de l'expropriation (le Tribunal de Grande Instance territorialement compétent) sous peine de caducité. Il sera également notifié aux propriétaires des biens à exproprier par lettre recommandée avec accusé de réception.

À défaut d'accord amiable, le préfet transmettra au greffe du juge de l'expropriation un dossier permettant de solliciter l'expropriation (R.221-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception du dossier complet, le juge saisi prononcera, par ordonnance, l'expropriation des immeubles ou des droits réels déclarés cessibles (R.221-2 du même Code). L'ordonnance d'expropriation ne peut être exécutée à l'encontre de chacun des intéressés que si elle lui a été préalablement notifiée par l'expropriant.

4.3 PROCÉDURES AU-DELÀ DE L'INSTRUCTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Des autorisations et procédures complémentaires sont nécessaires à la réalisation des travaux. Ces autorisations et/ou procédures, dont le maître d'ouvrage a connaissance, sont présentées dans le présent chapitre.

4.3.1 AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

4.3.1.1 LA DÉCLARATION AU TITRE DE LA POLICE DE L'EAU

Le projet entre dans le champ d'application des dispositions des articles L.214-1 et suivants ainsi que R.214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Il relève du régime de la déclaration au titre des rubriques :

- ◆ 1.1.1.0 relative aux sondages, forages, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : 2 piézomètres ont été mis en place dans le cadre du projet ;
- ◆ 1.1.2.0 relative aux prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé : les travaux nécessitent la réalisation de pompes temporaires dans la nappe d'eau souterraine dont le volume est supérieur à 10 000 m³/h mais inférieur à 200 000 m³/an.

La procédure est régie par les articles R. 214-32 et suivants du Code de l'environnement.

La demande de déclaration loi sur l'eau sera déposée postérieurement aux procédures de déclaration d'utilité publique, d'enquête parcellaire et d'autorisation d'abattage d'arbres d'alignement. Ainsi la demande déposée tiendra compte des avis et remarques formulées sur le dossier lors de son instruction.

A l'issue du dépôt dématérialisé du dossier de demande et l'obtention d'un récépissé de déclaration, le dossier sera instruit par les services de l'Etat. En l'absence de demande de compléments d'information, une décision sera prise par le Préfet :

- ◆ Soit une décision tacite de non-opposition ou une décision expresse avec prescriptions particulières à l'échéance d'un délai de 2 mois après dépôt d'un dossier de déclaration ;
- ◆ Soit une décision d'opposition par un arrêté préfectoral motivé d'opposition à déclaration.

La décision et les documents afférents f sont mis à disposition du public sur le site internet de la préfecture pendant six mois au moins.

4.3.1.2 L'ARRÊTÉ D'AUTORISATION PRÉALABLE DANS LE CADRE DU RÉGIME DE PROTECTION DES ALLÉES ET ALIGNEMENT D'ARBRES BORDANT LES VOIES OUVERTES À LA CIRCULATION PUBLIQUE

La réalisation du projet nécessite de porter atteinte à des allées ou alignements d'arbres bordant des voies ouvertes à la circulation publique.

Or, le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit. Cependant, le représentant de l'Etat dans le département peut autoriser lesdites opérations lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux.

Ces différentes atteintes sont donc soumises à une demande d'autorisation au titre des dispositions des articles L.350-3 et R. 350-20 et suivants du Code de l'environnement. Cette demande sera effectuée à l'issue de l'enquête publique.

Afin de faciliter la bonne information du public il est proposé de joindre au dossier d'enquête publique environnementale unique, la pièce constituant la demande d'autorisation préalable dans le cadre du régime de protection des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique

Cette pièce E du présent dossier comporte les éléments exigés aux articles R.350-20 et R.350-28 du Code de l'environnement.

4.3.1.3 LE DOSSIER BRUIT DE CHANTIER

Un dossier de bruit de chantier sera établi par le Maître d'Ouvrage et transmis au moins un mois avant le début des travaux au Préfet d'Ille-et-Vilaine et au maire de la commune de Rennes conformément à l'article R.571-50 du Code de l'environnement. Il 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 et du Maître d'Ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

4.3.2 AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME

Les installations de chantier sont dispensées de formalité au titre du Code de l'urbanisme.

Les aménagements de la station J.F.Kennedy (dalle de verre et édicule de sortie de secours) feront l'objet d'une demande de permis de construire. L'ouvrage annexe (puits Gascogne) pourrait faire l'objet d'une demande d'autorisation ou d'une déclaration au titre du Code de l'urbanisme. Les formalités précises restent à définir.

4.3.3 AU TITRE DU CODE DU PATRIMOINE

Une demande anticipée de prescription d'archéologie préventive présentée par le maître d'ouvrage pour le projet d'augmentation de capacité de la ligne a du métro automatique de Rennes Métropole a été envoyée par courrier à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de Bretagne et reçu en préfecture de région Bretagne au Service Régional de l'Archéologie (SRA) le 4 août 2020.

Le 27 août 2020, un courrier du Conservateur régional de l'archéologie informe alors le maître d'ouvrage « qu'aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans l'emprise de l'aire d'étude ou à sa proximité immédiate ».

De plus, il est précisé que « compte tenu de l'emprise des travaux envisagés et de l'absence de tout indice de site archéologique au sein de l'aire d'étude ou à sa proximité, [...] la Préfète de Région (Ministère de la Culture, DRAC, SRA) ne sollicitera pas la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés, sauf si un élément nouveau de localisation d'un site ou indice de site archéologique devait ultérieurement être porté » à la connaissance du Conservateur régional d'archéologie.

Il n'y aura donc pas de diagnostic archéologique réalisé. Le courrier rappelle néanmoins que toute découverte fortuite de vestiges archéologiques lors des travaux devra être signalée immédiatement SRA Bretagne en application des articles L531-14 à L531-16 du Code du patrimoine.

4.3.4 AUTRES PROCÉDURES

D'autres procédures sont également nécessaires à la réalisation des travaux et à l'occupation temporaire de terrains :

- ◆ Les arrêtés d'occupation temporaire, relatifs à la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics : des travaux pourront nécessiter des occupations temporaires de parcelles privées, pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure, notamment pour l'organisation des chantiers. Les travaux et occupations temporaire des parcelles privées sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures : l'arrêté de permission de voirie, l'autorisation de voirie ou bien l'arrêté de circulation.
- ◆ Les arrêtés de circulation : ils permettent l'adaptation des circulations routières pour les travaux d'ouvrages et sont régis par les dispositions des articles L411-1 à L411-7 du Code de la route et les dispositions des articles L2213-1 à L2213-6.1 du Code général des collectivités territoriales.

5 ANNEXES — DECISION DU CONSEIL DU 20 MAI 2010



DGSU/SMIT/VT
Rapporteur : M. Jouhier

Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT

N° C 10.152

Transports collectifs – Réseau STAR – Approbation de la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a – Approbation du programme et de l'enveloppe financière de l'opération d'extension et de réaménagement de l'atelier métro de Chantepie – Désignation des membres du jury – Indemnité des membres du jury

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

La séance est ouverte à 20 h 49.

Présents : M. Delaveau, Président, Mme Almin, M. Anneix, Mmes Apétoh, Appéré, M. Aubrée, Mme Barbotin, MM. Bernard (à partir de 20 h 51), Berroche, Bonnin Boucheron (à partir de 20 h 51), Mme Bougeard, M. Bouvet, Mme Briéro, MM. Busnel (à partir de 20 h 51), Caffin, Caron (à partir de 20 h 52), Mme Chapdelaine, MM. Chauou (à partir de 21 h 15), Chavanat (à partir de 20 h 52), Chenu (à partir de 21 h 17), Mme Cheverry, MM. Chevillon, Couet, Couzélain, Crocq, Dajoux, Mmes Danset (à partir de 20 h 59), David (à partir de 20 h 51), MM. David, Dein, Mme Epaud, M. Fischer, Mme Gargam, MM. Gaudin, Gautier, Gautrais, Mme Gentric, MM. Guyot, Haigron, Mme Hamon, MM. Hervé, Houssel, Jouhier, Kerdraon (à partir de 20 h 59), Kermarrec, Le Cam, Le Ray, Legagneur, Lemoine, Letort (à partir de 20 h 57), Mme Letourneux, MM. Lorant, Maho-Duhamel (à partir de 20 h 56), Mme Malardé, M. Marie, Mmes Mbombo (à partir de 21 h 13), Médard, MM. Merrien, Monharoul, Moyon, Nahuet, Nicolas, Nouyou, Mme Pellerin, M. Pestel, Mme Pétaud-Voisin (à partir de 20 h 51), MM. Picard, Poirier, Potin, Poulard, Préault (jusqu'à 21 h 10), Prigent, Puil, Mmes Richeux, Robert, Roux, MM. Texier (à partir de 21 h 03), Thomas, Mmes Tillier (à partir de 20 h 51), Toulouse-Payen (jusqu'à 22 h 25), M. Trégouet, Mme Vadillo.

Absents excusés : M. André, Mmes Besserve, Bezza, MM. Bohuon, Bouillon, Bourcier, Breteau, Mme Briand, MM. Chapuis, Chardonnet, Chouan, Coquart, Daubaire, Mmes Daunis, Debroise, MM. Deloffre, Duval, Mme Giron de la Pena, MM. Jégou, Jouquand, Mme Krüger, M. Le Blond, Mmes Leclercq, Lefrançois, MM. Lenfant, Lisembart, Rouault, Mme Saoud.

Procurations de votes et mandataires : M. André à Mme Pellerin, Mme Besserve à M. Gautier, Mme Bezza à M. Anneix, M. Bouillon à M. Crocq, M. Bourcier à Mme Appéré, M. Breteau à M. Guyot, Mme Briand à M. Dajoux, M. Chapuis à Mme Robert, M. Chardonnet à Mme Briéro, M. Chouan à M. Gautrais, M. Coquart à M. Berroche, M. Daubaire à M. Merrien, Mme Daunis à M. Puil, Mme Debroise à Mme Barbotin, M. Deloffre à M. Bonnin, M. Duval à M. Nicolas, Mme Giron de la Pena à M. Boucheron (à partir de 20 h 51), M. Jégou à M. Hervé, M. Jouquand à Mme Hamon, Mme Krüger à Mme Médard, M. Le Blond à M. David (à partir de 20 h 51), Mme Leclercq à Mme Gargam, Mme Lefrançois à Mme Vadillo, M. Lenfant à M. Legagneur, M. Lisembart à M. Prigent, M. Préault à M. Maho-Duhamel (à partir de 21 h 10), M. Rouault à M. Chevillon, Mme Saoud à M. Potin, Mme Toulouse-Payen à M. Chavanat (à partir de 22 h 25).

Mme Laëtitia Médard est nommée secrétaire de séance.

Le Conseil constate que les dispositions législatives concernant la convocation (en date du 12 mai 2010) et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à délibération ont bien été remplies et le procès-verbal de la séance du 29 avril 2010 est lu et adopté.

La séance est levée à 22 h 38.



Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT (suite)

*Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu le Code des Marchés Publics et notamment son article 146 ;
Vu la délibération n° C 05.431 du 15 décembre 2005 approuvant la convention n° 05.742 passée avec le groupe Keolis et relative à l'exploitation du service de transports publics de voyageurs dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération rennaise et notamment l'offre bus ;*

En 2002, la mise à disposition du public de la ligne a de métro, qui constitue une offre de transport de qualité, a fortement stimulé la demande de transport. Entre 2000 et 2008, le nombre annuel de voyageurs a progressé de 99 % passant de 33,8 à 67,4 millions. Sur la même période, le nombre total de kilomètres réalisés sur le réseau STAR a crû de 40 %. La demande de transport a donc crû pendant la période 2002-2008 deux fois et demi plus rapidement que l'offre.

En particulier, l'affluence des voyageurs sur la ligne a, qui représente aujourd'hui 45% des voyageurs du réseau STAR, a nécessité des renforts d'offre successifs : l'offre métro est passé de 1.641.000 km en 2003, 1^{ère} année pleine d'exploitation (avec 16 rames) à 2.249.000 km en 2009 (avec 24 rames), soit une croissance de 37% de l'offre.

Cela s'est traduit aux heures de pointe par l'évolution suivante :

- fréquence initiale : 2 min 30 avec la mise en exploitation simultanée de 13 rames sur 16,
- fréquence entre 2003 et 2006 : de l'ordre de 2 min avec la mise en exploitation simultanée de 16 rames sur 16,
- fréquence depuis 2007 : 1min40 avec la mise en exploitation de 21 rames sur 24, optimisé également grâce à un gain de temps de battement en arrière-gare La Poterie et une diminution de certains temps d'arrêt en station.

En conséquence, les limites théoriques du système VAL tel qu'il a été mis en œuvre à Rennes et avec le parc actuel de rames sont aujourd'hui atteintes :

- en terme de demande de transport, la charge actuelle aux heures de pointe se situe autour de 5.000 pphpd (nombre de personnes par heure de pointe et par direction) sur le tronçon le plus chargé, avec des charges aux alentours de 6.000 équivalent-pphd aux périodes d'hyperpointe (c'est-à-dire entre 7h40 et 8h00 entre Charles de Gaulle et République et entre 17h40 et 18h00 en sens inverse), alors que la capacité théorique actuelle est de 5.700 pphpd ; cela signifie que la situation d'inconfort correspondant à plus de 4 personnes/m² est atteinte et que le confort se dégrade progressivement aux heures de pointe, au fur et à mesure que la fréquentation du réseau croît.
- en terme d'offre de transport, la fréquence admissible se situe entre 1min20 et 1min25s (sans modification des voies et automatismes en ligne au terminus J.F. Kennedy) : mais il est à noter que le parc actuel de 24 rames et le Dossier de Sécurité de la ligne a, ne permettent pas de les atteindre.
- en terme de capacité de chaque rame, la marge d'évolution reste limitée, celles-ci ne disposant notamment pas de capacité d'augmentation du nombre de voitures compte tenu de la longueur des quais (1 rame est composée de 2 voitures de 13 m chacune sur un quai de 26 m) ni d'intercirculation entre les 2 voitures de chaque rame. La seule piste d'évolution concerne le réaménagement intérieur de la plate-forme centrale des rames pour favoriser une meilleure répartition des passagers.

Le projet d'augmentation de la capacité de la ligne a

Au vu des éléments ci-dessus, il apparaît nécessaire d'envisager dès aujourd'hui la mise en œuvre des mesures de nature à augmenter la capacité de la ligne a afin de faire face à la demande des prochaines années. En effet, selon les dernières prévisions de trafic réalisées par le bureau d'études PTV pour le compte de Rennes Métropole, la ligne



Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT (suite)

a devrait voir sa fréquentation croître de l'ordre de 30% à horizon de la ligne b. A cet égard, il est précisé que la mise en service à venir de la ligne b sera de nature à accroître ce trafic du fait de flux nouveaux de voyageurs qu'elle amènera.

Les objectifs poursuivis par Rennes Métropole dans le cadre de ce projet sont les suivants :

- maintenir les conditions actuelles de performance de la ligne a, en particulier en terme de disponibilité de la ligne (99,87% en moyenne sur les 4 dernières années),
- maintenir les conditions actuelles d'exploitation et de maintenance de la ligne a et ce, malgré l'augmentation et le vieillissement du parc de rames,
- ne pas dégrader le niveau de confort aux heures de pointe défini par la norme qualité de service NF286 (90% des voyages à moins de 4 personnes/m²),
- minimiser le temps d'attente sur les quais aux heures de pointe,
- limiter l'impact du projet sur les capacités de financement de la ligne b et optimiser l'investissement global ligne a / ligne b, notamment en évitant les redondances entre les fonctions d'exploitation-maintenance des 2 garage-ateliers,
- limiter l'impact des travaux liés au projet sur l'exploitation et la maintenance de la ligne a,
- rechercher un impact nul des mesures d'augmentation de capacité sur les coûts d'exploitation du STAR (surcoût d'exploitation a minima compensé par les recettes induites).

Plus précisément, pour faire face à cette croissance du trafic, il est proposé de mettre en œuvre à horizon 2013 les deux mesures suivantes :

- gain de fréquence avec le système actuel, sans modification de génie civil sur la ligne : il s'agit de procéder à l'acquisition de 6 nouvelles rames (+25% de parc) permettant d'abaisser la fréquence de 1'40" à 1'20"/1'25"; cela représente un gain possible de l'ordre de 20% en terme de fréquence,
- gain de la capacité intrinsèque de chaque rame : les rames comportent 158 places, à raison de 25 places assises (17 fixes et 8 strapontins) et 54 places debout pour chacune des deux voitures. Or les trajets moyens sur la ligne a sont de l'ordre de 6 minutes. Il est donc possible de supprimer toutes les places assises situées sur la plate-forme centrale de chaque voiture (6 places par voiture) pour ne conserver que les places situées aux extrémités des voitures, et de les remplacer par des assises ischiatiques et/ou strapontins. Cela permet d'offrir des sièges assis (strapontins) en période creuse et d'augmenter la capacité des trains de 12 places de 158 à environ 170 places, soit +7,6% en période de pointe.

En cumulant ces deux mesures, le gain possible est de l'ordre de 30% en terme de capacité, soit environ 7.500 pphpd.

Ces deux mesures constituent une première phase du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a, donc le coût estimé à environ 35 M€ HT.

Une seconde phase pourra être mise en œuvre ultérieurement en fonction de l'évolution dans le temps du trafic de la ligne a et de l'impact de la ligne b sur ce trafic. Cette seconde phase plus lourde consistera à créer un terminus d'arrière gare à la station J.F. Kennedy, équivalent à celui existant au terminus La Poterie. En effet, comme indiqué plus haut, le terminus en avant-gare de J.F. Kennedy limite entre 1min20 et 1min25s le gain possible de fréquence sans modification du génie civil. A l'inverse, la réalisation d'une arrière-gare en tranchée couverte d'environ 110 m au-delà du terminus actuel, avec la réalisation des voies et aiguillages correspondants, ainsi que l'acquisition d'au moins 5 rames supplémentaires, permettra d'abaisser cette fréquence à la limite ultime de 66 secondes, voire un peu moins.

Le coût correspondant à cette deuxième phase du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a se situe entre 30 et 45 M€ HT selon le nombre de rames supplémentaires acquises lié à la fréquence finalement atteinte.



Conseil du 20 mai 2010 RAPPORT (suite)

En cumulant les phases 1 et 2 du projet, on obtient à terme un gain possible de l'ordre de 60% en terme de capacité, soit environ 9.000 pphpd.

Dans ce contexte, la présente délibération porte d'une part, sur le principe d'engager la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a tel que décrite ci-dessus d'autre part, sur l'impact en terme de bâtiment lié à l'acquisition de 6 nouvelles rames sur le site du garage-atelier de Chantepie.

L'acquisition des 6 nouvelles rames sera intégrée à un marché système de transport qui fera l'objet d'une délibération ultérieure. Outre les études de conception et la fabrication des rames, ce marché portera sur des prestations automatismes, courants faibles, PCC, voie/appareil de voie, génie civil. La partie génie civil concerne la réalisation de la 4ème voie de garage qui n'a pas été réalisée lors de l'extension du bâtiment, permettant de porter sa capacité de 3*7 à 4*7 rames.

Programme d'extension et de réaménagement de l'atelier métro

L'acquisition de 6 nouvelles rames va nécessiter l'extension de l'atelier métro de Chantepie situé à l'Ouest du site le long de la RD163. Le garage des rames a quant à lui déjà fait l'objet d'un doublement de surface en 2005, en passant de 2 à 4 travées, et n'est donc pas concerné par le présent programme.

Il est proposé de redimensionner l'atelier métro et ses moyens de maintenance, non pas pour l'acquisition de ces seules 6 nouvelles rames (parc total de 30 rames), mais pour un parc correspondant à la fréquence ultime du système de transport une fois l'arrière-gare J.F. Kennedy réalisée, objet de la phase 2 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a (parc total d'environ 35 rames).

Ce programme porte sur une extension du bâtiment actuel vers l'ouest d'une surface de 1.290 m² et un réaménagement d'une surface de 787 m². Les principaux espaces concernés sont les suivants :

Le hall de maintenance du matériel roulant (750 m²) :

Le hall de maintenance est équipé de 6 emplacements de 26m pour la maintenance des rames, constitué de 3 voies de 2 emplacements chacun. Un des emplacements a été transformé en zone de maintenance mécanique et de stockage pour les grandes révisions des rames. L'extension du hall consiste en l'ajout d'une voie supplémentaire comportant 2 emplacements, soit le passage de 5 à 8 emplacements utiles,

Les ateliers de maintenance du matériel roulant (520 m²) :

L'exploitant réalise une partie de la maintenance de niveau 3 sur site. A ce titre il s'est organisé pour constituer des ateliers de niveau 3 dans le hall de maintenance ou dans des bungalows loués pour l'occasion. Ces locaux n'avaient pas été prévus initialement. Le programme intègre la création dans l'extension du bâtiment réalisée ou le réaménagement dans l'emprise actuelle, d'un atelier mécanique de 220 m² et des locaux spécialisés suivants : électrotechnique, électronique, freins, entretien équipements air comprimé, pneus et hydraulique (total 300 m²).

Les ateliers et bureaux de l'entretien de la voie (162 m²) :

Ces locaux n'ont initialement pas été prévus. Ils ont été, en partie, réalisés par la suite sous forme de structures provisoires (bâtiments modulaires, zones grillagées). Ils sont installés dans le hangar du garage du train de travaux. Les ateliers ne sont donc pas chauffés ce qui induit des conditions de travail délicates susceptibles de créer des tensions sociales.

Les magasins (535 m²) :

Il existe plusieurs magasins. Les 2 magasins réalisés initialement se sont rapidement révélés sous dimensionnés et pas toujours adaptés à leur destination. De nombreux locaux ont été réutilisés pour faire du stockage, des bungalows ont également été rajoutés. L'emplacement de la voie 4 du garage des rames évoqué plus haut sert



Conseil du 20 mai 2010 RAPPORT (suite)

actuellement de lieu de stockage de gros matériel.

Les stocks disséminés dans différents locaux représentent plus de 600m² de surface de stockage. Cet éparpillement ne facilite pas une gestion cohérente des stocks et l'optimisation de la surface totale de stockage.

L'arrivée de rames supplémentaires, avec son lot de pièces de rechange, nécessitera également des besoins du système VAL en nouvelles surfaces de stockage.

Les bureaux (60 m²) :

Des bureaux supplémentaires ont été réalisés en 2008 sur la mezzanine du bâtiment atelier, des surfaces sont encore disponibles à l'étage et peuvent être équipées de structures modulaires, qui pourront servir d'une part à créer une salle de réunion et des bureaux.

Les locaux sociaux (50 m²) :

Les douches et sanitaires sont insuffisants pour le nombre d'agents présents à un instant donné (environ 50 personnes actuellement). L'arrivée de personnels supplémentaires (augmentation du parc et des taux de maintenance lié au vieillissement des matériels) va accentuer ce phénomène.

Interfaces du projet

Exploitation-maintenance de la ligne a :

Les différents travaux qui pourront être réalisés devront bien évidemment avoir un impact limité sur l'exploitation et la maintenance de la ligne. Plus particulièrement les travaux réalisés sur le hall de maintenance ne devront en aucun cas perturber les opérations de maintenance prévues, notamment sur le matériel roulant.

Marché système de transport :

Des interfaces seront à prendre en compte entre l'opération bâtiment objet de la présente délibération, et l'opération système de transport évoquée plus haut et objet d'une prochaine délibération.

Ces interfaces sont notamment :

- réalisation de la dalle béton du bâtiment étendu (voie d'atelier n°4) dans laquelle sera insérée l'ornièrre prête à recevoir les rames,
- équipement de la nouvelle voie d'atelier en marbre, vérins et passerelles, auxiliaires courants forts/courants faibles,...
- équipements de la nouvelle voie d'atelier en auxiliaires courants forts/courants faibles.

Les travaux du bâtiment devront avoir été en grande partie réalisés avant l'arrivée des 6 nouvelles rames.

La ligne b de métro automatique :

La création d'un deuxième site de maintenance dédié à la ligne b à La Maltière nécessite d'avoir une vision à long terme de l'évolution du site de Chantepie, l'objectif étant d'éviter la création de surfaces à Chantepie pour des activités qui seront demain réalisées sur le site de La Maltière et réciproquement.

Dans cette perspective et compte tenu d'un travail prospectif réalisé avec l'exploitation sur l'organisation des futures fonctions des 2 sites, il est proposé dès aujourd'hui de mutualiser certaines fonctions d'exploitation et de



Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT (suite)

maintenance réalisées à terme sur les deux lignes de métro, afin de limiter les coûts d'investissement et de fonctionnement.

Il s'agit plus précisément de :

- o mutualiser entre les 2 lignes de métro les ateliers de maintenance du matériel roulant de niveau 3. Cela permettrait de mutualiser les ateliers d'électrotechnique, d'électronique, de maintenance des freins et d'entretien des équipements d'air comprimé. Outre une économie d'environ 150m² de surface à construire sur un des deux sites de maintenance, cela permettra à terme de réduire les coûts de fonctionnement en limitant le nombre de personnel. Comme indiqué plus haut, la mise en œuvre d'ateliers de niveau 3 adaptés constitue d'ores et déjà un besoin sur la ligne a compte tenu notamment des opérations de révisions générales des rames. Il est donc envisagé de réaliser ces ateliers sur le site de Chantepie, la ligne a étant encore pour de nombreuses années la ligne la plus dimensionnante (plus grand nombre de trains nécessitant le plus de maintenance). Il est également possible de réutiliser des surfaces existantes affectées actuellement à d'autres fonctions, notamment le stockage de pièces de rechange et de fournitures.
- o regrouper certaines fonctions de maintenance itinérantes ou de support. En effet la maintenance des bâtiments et la maintenance des installations courants forts et courants faibles ne sont pas liées à un site particulier, contrairement à la maintenance du matériel roulant ou de la voie qui par essence sont dépendantes des infrastructures à entretenir ou nécessaires à l'entretien du matériel roulant. Ces fonctions peuvent donc être regroupées sur un des deux sites. Il sera en revanche nécessaire de garder une direction sur chaque site. Le parti pris sera donc de limiter la création de surfaces de bureaux supplémentaires et de déporter les équipes sur le site de La Mallière à l'horizon de la ligne b.
- o Regrouper les PCC (poste centralisé de commande) des deux lignes sur le site de Chantepie. Cela permet de diminuer les coûts d'investissement et surtout de fonctionnement, mais également contribuera à améliorer la performance de l'exploitation par une meilleure synergie. En effet, le local existant à Chantepie et abritant le PCC de la ligne a présente une importante surface disponible.

Enveloppe financière du projet d'extension de l'atelier métro

	montant en € HT
Terrassement – Réseaux – Structure – Voirie	640 000
Bardage – Couverture – Second OEuvre	288 000
Electricité – Ventilation – Chauffage – Air comprimé	400 000
Gros équipements d'atelier (vérins-passerelles-extension réseau d'air comprimé-ma	400 000
Réaménagement des locaux existants	200 000
Aléas 10% des travaux	192 800
<i>sous-total travaux</i>	<i>2 120 800</i>
Etudes (maîtrise d'œuvre, coordination SPS, contrôle technique) 15% des travaux	318 120
Total en € HT	2 438 920

Organisation de la procédure de choix du maître d'œuvre :

La procédure du marché négocié est envisagée. La procédure de désignation du maître d'œuvre nécessite la désignation des membres du jury.



Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT (suite)

Le Président de Rennes Métropole assure de droit la présidence de ce jury. L'assemblée délibérante sera représentée par 5 membres titulaires et 5 membres suppléants élus en son sein. S'agissant du mode de scrutin, il est proposé de retenir la représentation proportionnelle au plus fort reste. Pour ces désignations, l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales autorise le vote à main levée dès lors que le Conseil se prononce en ce sens à l'unanimité et qu'aucune disposition législative ou réglementaire ne s'y oppose. Ces conditions étant réunies en l'espèce, il est proposé au Conseil de décider d'adopter le vote à main levée.

La liste suivante est candidate :

Titulaires : MM. Jean-Luc CHENUT, Jean-Jacques BERNARD, Jean-Claude HAIGRON, Jean-Yves GUYOT, Mme Maria VADILLO.

Suppléants : MM. Grégoire LEBLOND, Joël BOUVET, Alain COQUART, Michel GAUTIER, Daniel DEIN.

Des personnalités seront désignées par le président du jury conformément à l'article 24 alinéas d) et e) du Code des Marchés Publics :

« d) Le président du jury peut en outre désigner comme membres du jury des personnalités dont il estime que la participation présente un intérêt particulier (...) sans que le nombre de ces personnalités puisse excéder cinq.

e) En outre, lorsqu'une qualification professionnelle est exigée des candidats (...), au moins un tiers des membres du jury ont cette qualification ou une qualification équivalente. Ils sont désignés par le président du jury ».

La conception de l'extension du bâtiment du garage atelier nécessitant l'intervention d'un architecte, il est envisagé que trois membres du jury aient cette qualification.

Pour mémoire, le comptable public et un représentant de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) peuvent être invités à participer au jury. Ils ont voix consultative.

Il est proposé d'accorder aux personnalités non élues désignées, sur demande expresse de leur part, une indemnité forfaitaire de 600 euros par demi-journée, incluant les frais de déplacements, pour la participation aux différentes réunions du jury, à condition que cette indemnité ne se cumule pas avec une rémunération statutaire ou une rémunération indirecte par contrat avec Rennes Métropole.

Après avis favorable du Bureau du 6 mai 2010, le Conseil est invité à :

- approuver la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a, relatif au réaménagement intérieur des rames actuelles, à l'acquisition de 6 nouvelles rames, et à l'extension de l'atelier de Chantepie pour un parc correspondant à la fréquence ultime du système de transport une fois l'arrière-gare J.F.Kennedy réalisée, cette arrière-gare faisant l'objet d'une phase 2 ultérieure du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a,
 - approuver le programme joint en annexe et l'enveloppe financière de l'opération d'extension et de réaménagement de l'atelier métro de Chantepie, fixée à 2 438 920 € HT, soit 2 916 948 € TTC,
 - décider la création d'un jury chargé de donner un avis motivé sur les candidatures et les prestations reçues en vue de la conclusion des marchés ;
 - décider d'adopter le vote à main levée ;
 - désigner, à la représentation proportionnelle au plus fort reste, les 5 membres titulaires et les 5 membres suppléants de ce jury ;
- La liste suivante est candidate :
- Titulaires :** MM. Jean-Luc CHENUT, Jean-Jacques BERNARD, Jean-Claude HAIGRON, Jean-Yves GUYOT, Mme Maria VADILLO.
- Suppléants :** MM. Grégoire LEBLOND, Joël BOUVET, Alain COQUART, Michel GAUTIER, Daniel DEIN.
- décider d'accorder des indemnités aux personnalités désignées participant à ces jurys, à hauteur de 600 euros par demi-journée, incluant les frais de déplacements, pour la participation aux différentes réunions du jury, sur



Conseil du 20 mai 2010
RAPPORT (suite)

demande expresse écrite des intéressés, à condition que cette indemnité ne se cumule pas avec une rémunération statutaire ou une rémunération indirecte par contrat avec Rennes Métropole. Ces indemnités seront versées par la Semtcar, mandataire de Rennes Métropole ;

La dépense sera imputée au budget annexe "Transports Urbains", chapitre 23, articles 2313 et 2315.

o O o

Après en avoir délibéré, le Conseil, à l'unanimité,

- approuve la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a, relatif au réaménagement intérieur des rames actuelles, à l'acquisition de 6 nouvelles rames, et à l'extension de l'atelier de Chantepie pour un parc correspondant à la fréquence ultime du système de transport une fois l'arrière-gare J.F.Kennedy réalisée, cette arrière-gare faisant l'objet d'une phase 2 ultérieure du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a,
- approuve le programme joint en annexe et l'enveloppe financière de l'opération d'extension et de réaménagement de l'atelier métro de Chantepie, fixée à 2 438 920 € HT, soit 2 916 948 € TTC,
- décide la création d'un jury chargé de donner un avis motivé sur les candidatures et les prestations reçues en vue de la conclusion des marchés ;
- décide d'adopter le vote à main levée ;
- désigne, à la représentation proportionnelle au plus fort reste, les 5 membres titulaires et les 5 membres suppléants de ce jury ;
La liste suivante est élue :
Titulaires : MM. Jean-Luc CHENUT, Jean-Jacques BERNARD, Jean-Claude HAIGRON, Jean-Yves GUYOT et Mme Maria VADILLO,
Suppléants : MM. Grégoire LEBLOND, Joël BOUVET, Alain COQUART, Michel GAUTIER et Daniel DEIN ;
- décide d'accorder des indemnités aux personnalités désignées participant à ces jurys, à hauteur de 600 euros par demi-journée, incluant les frais de déplacements, pour la participation aux différentes réunions du jury, sur demande expresse écrite des intéressés, à condition que cette indemnité ne se cumule pas avec une rémunération statutaire ou une rémunération indirecte par contrat avec Rennes Métropole. Ces indemnités seront versées par la Semtcar, mandataire de Rennes Métropole.

Pour le Président et par délégation,
Le Directeur Général des Services,

Joël BOSCHER

6 LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1 : Arrivée d'une rame en station de Pontchaillou sur la ligne a du métro automatique de rennes
Métropole (Source : EGIS, Mai 2023)..... 3
Figure 2 : Plan de situation de la ligne a du métro et du projet objet de l'enquête 5
Figure 3 : objectifs de l'opération (Source : Artelia)..... 6