



HAL
open science

Le défi d'une articulation entre urbanisme et mobilités : un enjeu pour le développement des communes desservies par le train dans l'aire urbaine rennaise

Victor Vivancos

► To cite this version:

Victor Vivancos. Le défi d'une articulation entre urbanisme et mobilités : un enjeu pour le développement des communes desservies par le train dans l'aire urbaine rennaise. Géographie. 2016. dumas-01432524

HAL Id: dumas-01432524

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01432524>

Submitted on 11 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Le défi d'une articulation entre urbanisme et mobilités

Un enjeu pour le développement des communes
desservies par le train dans l'aire urbaine rennaise



© Victor Vivancos

Victor Vivancos

Mémoire de recherche

Master 2 mention : Urbanisme et Aménagement

Spécialité : Dynamiques et aménagement des espaces, Territorialités

Université Rennes 2 - Session 2016

Mémoire réalisé sous la direction de :

Mr Benoît Feildel, Maître de conférences

Remerciements

Je tiens dans un premier temps à remercier Mr Benoit Feildel pour m'avoir accompagné depuis janvier et de son aide précieuse pour me réorienter sur mon sujet.

Je remercie également tous les enseignants et étudiants du master DYATER pour l'aide à la construction et la rédaction de ce mémoire, et notamment lors du séminaire en Mayenne.

Je tiens à remercier l'entreprise Urvatys où j'ai passé trois mois en stage, particulièrement messieurs Bernard Genouel, Stéphane Gérard, et Philippe Violle pour m'avoir fait entièrement confiance, donné une grande liberté dans mes choix, et aiguillé sur les rendez-vous avec élus et techniciens.

Je remercie également tous les acteurs, de la région aux communes, m'ayant reçu et consacré un temps précieux pour le stage et la rédaction du mémoire.

Je voudrais enfin remercier ma famille et mes amis qui m'ont soutenu pendant une année en dents de scie, pleine de désillusions mais toujours remplie d'espoir !

Sommaire

Introduction générale p 3

PARTIE 1

Mobilités, acteurs et infrastructures dans le périurbain rennais p 7

1- Des mobilités périurbaines diversifiéesp 9

2- Transport et urbanisme : Acteurs et structure politiquep 17

3- Un réseau ferroviaire en pleine évolutionp 30

PARTIE 2

Diverses approches pour articuler urbanisme et mobilités p 45

1- Des pôles gare nombreux et en devenirp 47

2- Observation participante autour de la question foncièrep 57

3- Le transport ferroviaire : Approche communalep 66

PARTIE 3

Particularités géographiques, espaces à enjeux et choix politiques p 75

1- Une variabilité des environnements de garesp 77

2- De nombreuses possibilités pour mobiliser le foncierp 86

3- Les représentations communales de l'articulation transport urbanismep 99

Conclusion généralep 111

Bibliographiep 117

Liste des entretiensp 119

Liste des siglesp 121

Tablesp 124

Annexesp 127

Table des Matièresp 145

Introduction générale

Articuler transports et urbanisme constitue un des enjeux contemporains pour le développement des territoires, des cœurs d'agglomérations jusqu'aux couronnes périurbaines. Des infrastructures de transport existantes dans le périurbain sont parfois sous-estimées. Elles pourraient constituer un levier de développement urbain et de densification dans le périurbain, faisant évoluer des centralités.

Le périurbain est un espace périphérique dépendant des villes, cependant, elles sont au cœur des actions et innovations en matière de mobilités, les possibilités de déplacements y sont presque infinies. Les centres des agglomérations, les pôles urbains, sont dotés de densités conséquentes permettant la réalisation d'aménagements lourds, ou la mise en place d'initiatives. Ainsi, gares nouvelles, pôles d'échanges multimodaux, tramways, métros, bus à haut niveau de service (BHNS), voies cyclables et vélo en libre service, ou encore autopartage relèvent du package urbain des agglomérations françaises et européennes. Jusqu'à une certaine limite, ces alternatives à la voiture individuelle ont une part conséquente dans les mobilités du quotidien. Une fois sorti des cœurs d'agglomérations, la configuration de l'espace urbanisé ne permet plus une telle offre de mobilités. Les distances sont plus longues. Vivre dans le périurbain implique une intensification des déplacements, quasi exclusivement par le biais de la voiture individuelle. Bien que le trajet domicile-travail soit souvent de la périphérie vers le centre, les cas sont variables et le périurbain constitue un espace bien plus complexe. Les autres déplacements se font de périphérie à périphérie et sont également à prendre en compte. Bien que certaines initiatives, comme le développement du covoiturage, une desserte par cars départementaux ou trains express régionaux (TER) de certains de ces territoires, l'automobile personnelle reste dominante.

Parmi ces différents moyens de transport, le ferroviaire et notamment les TER ainsi que leurs points d'arrêt, gares et haltes nous intéresseront plus particulièrement dans ce travail. Les TER permettent une desserte souvent rapide des périphéries aux centres, et depuis la régionalisation du transport ferroviaire en 2002, la fréquentation des trains a augmenté de plus de 50% en Bretagne¹. De plus, une politique régionale a permis une meilleure lisibilité de

¹ Région Bretagne : Comités de lignes - http://www.bretagne.bzh/upload/docs/application/vnd.ms-powerpoint/2012-08/sncf_bretagne_-_support_cdl_bretagne_sud_-_29_02_2012.ppt - Consulté le 08.09.2016

l'offre avec une évolution des cadencements, de la tarification, ainsi que du confort des trains, pouvant dans le périurbain permettre de faire office de transport du quotidien pour beaucoup de bretons. En 2017, avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse Bretagne-Loire, une refonte importante des dessertes régionales et locales est à prévoir. Des évolutions semblent aujourd'hui rapprocher les politiques de transport et d'urbanisme, notamment autour des infrastructures lourdes, c'est-à-dire les transports en commun en site propre (TCSP), en ville et les trains au delà. Aujourd'hui, coordonner urbanisme et transport permet de défendre un urbanisme durable et la limitation de la voiture individuelle. Si l'urbanisation se fait à proximité d'une infrastructure, l'usage diffus de l'automobile devrait être réduit.

C'est donc sur cette tendance que nous nous appuyerons en appliquant différents modèles, différentes expérimentations sur le territoire de l'aire urbaine rennaise. Les documents de planification favorisent l'intermodalité et les projets urbains autour des haltes ferroviaires, avec une idée d'intégration du transport à l'urbanisme, peu importe l'échelle. De plus, l'intérêt d'une entreprise de promotion immobilière pour cette démarche conforte la légitimité de ce travail. En effet, la réalisation d'un stage de trois mois dans une structure de promotion a permis d'avoir différents regards sur cette question et de rencontrer les acteurs qui y sont confrontés. Le promoteur est l'un des premiers acteurs concerné par les nouvelles orientations d'urbanisation. Il doit donc se positionner sur le fait d'une urbanisation à proximité des gares. Le contenu récolté pendant le stage et le point de vue du promoteur constitueront un appui important pour la réalisation de la recherche.

Une problématisation est nécessaire afin de poser un certain nombre d'hypothèses qui guideront le travail. Nous nous arrêterons sur la problématique suivante, qui regroupe les concepts et le territoire. Elle permet d'établir un cadre général pour le fil entier de la recherche.

« Comment articuler urbanisme et mobilités, avec quel foncier, dans les communes de l'aire urbaine rennaise desservies par le train ? ».

En partant sur cette problématique, nous pouvons dorénavant établir un certain nombre d'hypothèses que nous chercherons à vérifier par la suite. Deux grands types d'hypothèses sont à distinguer, les hypothèses générales et les hypothèses techniques. Nous pouvons par exemple nous avancer sur l'idée que la mobilité dans le périurbain notamment par le transport

ferroviaire entraîne un développement des communes desservies, et des gares et haltes. Les faibles complémentarités entre politiques de transport et d'urbanisme ralentiraient cependant ces dynamiques. Il s'agit d'hypothèses générales.

Ensuite, on peut proposer des hypothèses techniques. On peut par exemple poser le postulat des cadres géographiques des gares qui définissent des enjeux différents dans leurs environnements directs. Il est possible également de penser, que l'importance de la gare en termes d'offre et de fréquentation, caractérise l'ampleur de certains projets. Une hypothèse politique est également à émettre quant à l'appartenance à un groupement communal qui aura une influence à l'échelle des communes.

Le sujet sera abordé selon une approche géographique et politique. Nous réaliserons une recherche appliquée, du fait de l'aspect pratique du travail, et de son application à un territoire donné. Elle peut être considérée comme une recherche-action dans le cadre du stage, avec une démarche d'observation participante au sein d'une société de promotion, ainsi que des échanges avec des interlocuteurs communaux. Nous pouvons également parler de recherche inductive du fait de cas particuliers, et d'observations restant générales. Nous ne pourrions pas faire de généralités trop fortes à la fin du travail.

Ce mémoire s'organise autour de trois grandes parties. Dans un premier temps, nous ferons un état des lieux de la mobilité, une présentation des acteurs et institutions, et un focus sur le transport ferroviaire dans l'aire urbaine rennaise. La seconde partie vise à présenter la méthode et les différentes conditions d'analyse du transport et de l'urbanisme. Elle présentera le terrain étudié, les moyens d'analyser le foncier, et enfin le déroulement d'entretiens avec des acteurs. La dernière partie s'attachera à présenter les résultats de notre travail. Elle débutera avec une présentation géographique des environnements des gares, se poursuivra par une analyse foncière des différentes possibilités de développement, et enfin s'achèvera par la description des principales représentations des acteurs communaux de l'articulation entre transport et urbanisme.

PARTIE 1

Mobilités, acteurs et infrastructures dans le périurbain rennais

Introduction de la partie

Trois éléments essentiels sont à aborder pour commencer cette étude. Dans un premier temps, un état des lieux de la mobilité dans les territoires périurbains permettra de comprendre les usages et pratiques de ses habitants. Nombreux sont les acteurs qui agissent sur les territoires et il sera donc question de structure politique concernant l'urbanisme et les transports. Enfin, il existe des infrastructures et une offre importante permettant cette mobilité, un focus sur le transport ferroviaire, qui nous intéresse plus particulièrement, viendra achever cette partie.

Le périurbain est devenu un sujet de recherche à part entière depuis les années 1990 grâce à de nombreux travaux universitaires et institutionnels. La question de la mobilité est centrale dans l'étude de ces territoires. Le périurbain s'est développé à travers la mobilité, et de nombreuses approches permettent de l'aborder. Il sera donc question dans un premier temps de comprendre comment la mobilité peut organiser le périurbain, puis de présenter les motifs et les modes de déplacements du quotidien des populations vivant dans ces espaces.

De nombreux éléments politiques permettent la construction des territoires périurbains par une approche coordonnant urbanisme et mobilité. Une multitude d'acteurs jouent un rôle précis sur divers territoires, à, et sur de nombreuses échelles. Avant d'évoquer la construction de territoires politiques, longue et pourtant nécessaire pour un aménagement métropolitain, il semble logique de commencer par définir les acteurs du transport. Enfin, il faudra préciser le rôle de planification de plus en plus important et ambitieux des échelles supra communales quant à l'articulation entre transport et urbanisme.

Les équipements de transports permettent la pratique de la mobilité au quotidien. Les équipements les plus présents et les plus utilisés dans le périurbain, sont bien évidemment les infrastructures routières, mais d'autres éléments sont importants. C'est le cas des infrastructures ferroviaires et de l'offre en TER. Les gares et haltes périurbaines peuvent jouer un rôle dans l'organisation de l'espace périurbain. L'agglomération rennaise est un cas précis, nous en définirons la structure de son étoile ferroviaire, les grandes évolutions et projets qui l'accompagnent, puis le point de vue communal autour de cette question.

1- *Des mobilités périurbaines diversifiées*

a) Mobilité et automobile, facteurs de vie dans le périurbain

Le périurbain est un espace se traduisant par une manière d'habiter fondée sur l'accession en pavillon, une mobilité intense et essentiellement automobile (Cailly, 2010). L'automobile étant le moyen principal de la mobilité et des déplacements dans le périurbain, elle structure cet espace en marge de la ville. Elle permet l'accès à des zones peu denses que ne peuvent pas desservir les transports publics et donc élargir considérablement la possibilité des choix résidentiels de nouveaux habitants.

Il est de plus en plus onéreux d'acquérir ou de louer un bien immobilier dans le cœur des agglomérations urbaines. L'idéal sociétal de la maison individuelle, et du fait de pouvoir la faire construire sur un terrain libre reste toujours d'actualité. Hors, construire dans une ville-centre ou sa proche banlieue devient difficile, voire impossible dans les plus grandes agglomérations, pour la plupart des ménages qui souhaitent accéder à la propriété. Une pression foncière pousse donc les jeunes ménages vers des périphéries de plus en plus lointaines et de moins en moins accessibles par d'autres moyens que la voiture individuelle. La mobilité peut y être considérée comme un substitut à la densité (Bavoux ; Beaucire ; Chapelon ; Zembri, 2009). La forte attache à l'utilisation de l'automobile génère une privatisation des lieux de vie, les espaces publics sont de moins bonne qualité voire parfois inexistant, on y note par exemple fréquemment des absences de trottoirs.



Lotissements périurbains à Domloup, Ille-et-Vilaine

Ces espaces se sont constitués par le biais de deux leviers, restés sensiblement identiques depuis les années 1970. Le premier est constitué par l'incitation à l'accession, encouragée par l'Etat, le second correspond à une politique en faveur de l'automobile. En 1969, Albin Chalandon, alors ministre de l'équipement et du logement lance un concours de maisons individuelles à la suite duquel soixante-dix-mille pavillons seront construits. La loi sur l'immobilier de 1971 inclut les contrats de construction de maisons individuelles. Les constructeurs s'organisent à cette période, et l'offre se développe. En 1973, la circulaire Guichard met fin à la construction des grands ensembles, la maison individuelle et l'habitat pavillonnaire deviennent la forme urbaine la plus populaire en France. En 1977, le Prêt aidé d'Accession à la Propriété (PAP) est mis en place, il sera remplacé en 1995 par le Prêt à Taux Zéro (PTZ). Aujourd'hui, l'Etat prête toujours à des ménages modestes sans se préoccuper du lieu de leur installation (Cailly, 2010). Le rêve de « vivre à la campagne » pour travailler en ville prospère.

La révolution technique de l'automobile et surtout sa démocratisation pour en donner l'accès aux classes moyennes, accompagnée du développement des grandes infrastructures routières, ont considérablement augmenté les champs du possible en matière d'accès au logement. Les ménages ont pu, sans augmenter leurs temps de déplacements quotidiens, acquérir des logements plus grands et moins chers à une certaine distance des centres d'agglomérations (Wiel, 1999).

Dans les années 2000, le développement des transports publics a été très important. La quasi totalité des agglomérations de plus de 200 000 habitants est aujourd'hui dotée d'un métro ou d'un tramway. De plus, la prise de conscience environnementale s'est généralisée. Cependant, les infrastructures routières ont été renforcées avec notamment le bouclage des rocade et des périphériques des grandes agglomérations ainsi que la mise à 2x2 voies des liaisons entre agglomérations. Cela a finalement renforcé la diffusion périurbaine avec une attraction autour des échangeurs permettant l'accès à ces infrastructures (Cailly, 2010).

L'automobile et les axes de communications ont organisé et hiérarchisé le périurbain, des 2x2 voies relient les cœurs d'agglomérations aux communes périphériques, elles même organisées à travers des dessertes pavillonnaires. Ces axes essentiellement routiers jouent sur les choix résidentiels. La logique d'axe se détache, les habitants travaillant sur les communes situées au

nord d'un pôle urbain, chercheront à acquérir un logement dans le quadrant nord de l'aire urbaine, dans une commune bien reliée par un axe routier majeur.

A Nantes par exemple, le choix résidentiel des communes de Treillères ou d'Héric situées respectivement à quinze et vingt-cinq kilomètres au nord du centre ville sur la N137 est plutôt rationnel pour des actifs travaillant dans les communes de proche banlieue nord (Orvault) et ouest (Saint-Herblain) pour la facilité de leurs accès. En revanche, les banlieues sud de Rezé et Saint-Sébastien-sur-Loire pourtant aussi dynamiques par leur tissu économique, ne reçoivent pas d'actifs du périurbain nord (Dodier, 2012). A partir d'une certaine distance, la logique d'axe est de plus en plus importante, les mobilités ne vont pas forcément dans tous les sens.

b) Des motifs de déplacement à distinguer

L'accès à la voiture individuelle et son possible usage quotidien, a permis une plus vaste possibilité de choix pour son lieu d'habitation, par rapport à son lieu de travail, mais aussi par rapport a de nombreuses autres composantes. A l'heure d'une société de loisirs, les mobilités sont également dictées par les activités de divertissement et de consommation.

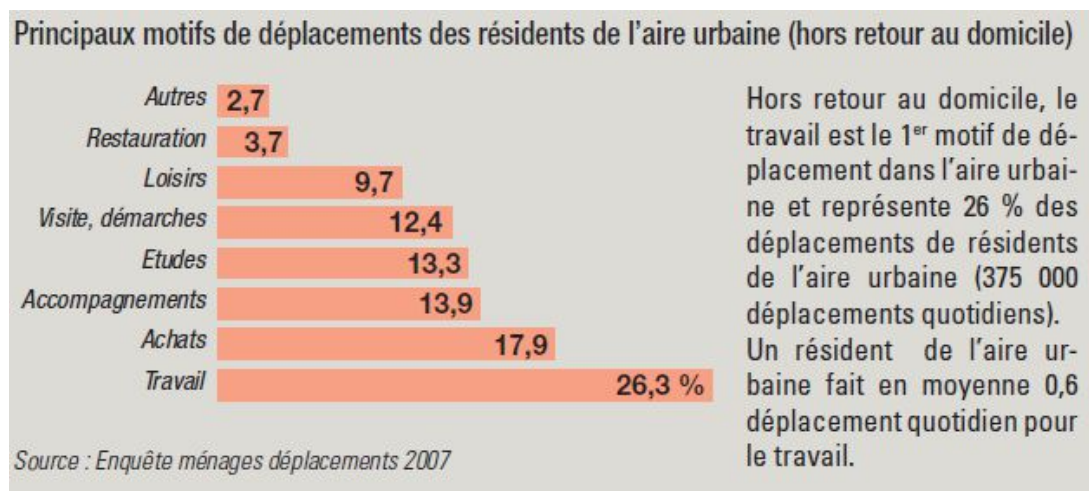
Cette mobilité périurbaine est composée de différentes temporalités conditionnées principalement par le travail et l'école rendant les périurbains généralement très captifs d'un centre urbain, ils marquent également des temps sociaux (Dodier, 2007). Le trajet domicile-travail est à priori la source de mobilité principale dans le périurbain, selon un échange ville-centre et pôle urbain avec les communes périurbaines.

Le trajet quotidien domicile-travail ou domicile-étude écrase les autres motifs de déplacements. Ils sont cependant très nombreux et se diversifient, les rythmes de vie et programmes d'activités des individus évoluent. Dans l'aire urbaine rennaise, les achats constituent le second motif de déplacement, suivi des études, visites et démarches, loisirs, restauration, toutes ces composantes arrivant à un total de 97 % des déplacements (AUDIAR, 2009).

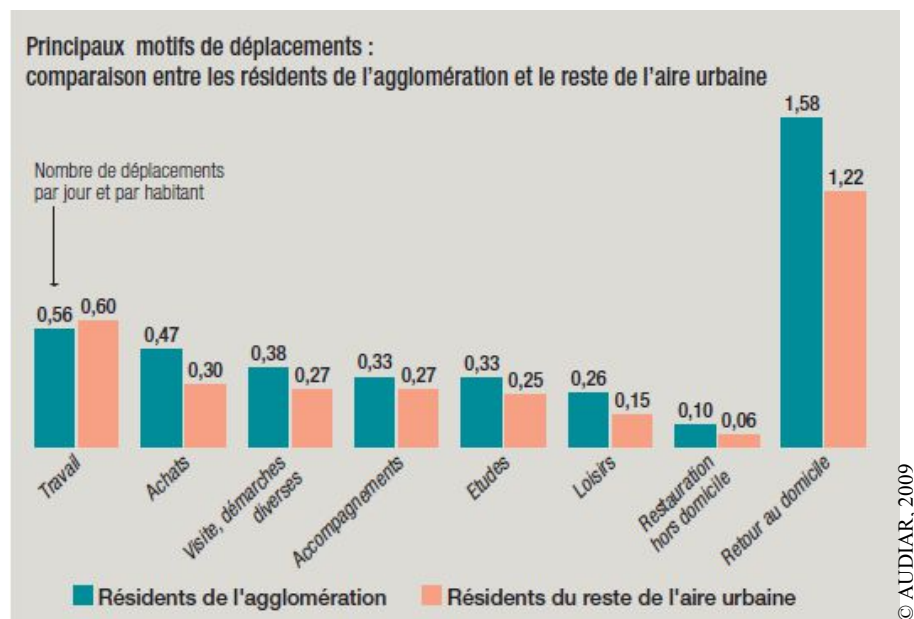
La mobilité n'est pas facteur de rupture mais d'unification (Terrhabmobil, 2015). Les habitants du périurbain ont des comportements différents quant à la mobilité, plusieurs processus se mettent en place dans leurs déplacements quotidiens. Il est notable par exemple que certaines sociabilités voire même solidarités peuvent se dégager. Le covoiturage dans un premier temps, s'organise entre voisins, habitants de la même commune, ou sur la base d'autres points communs liés à des déplacements représentatifs de la typicité du mode de vie périurbain. Au cours de trajets identiques du domicile au travail, des échanges et des complicités peuvent également se développer dans les Trains Express Régionaux (TER) pouvant devenir des lieux de rencontre où un moment conséquent de la journée est partagé dans « un espace social en mouvement » (Ibid.).

Ces mobilités quotidiennes domicile – travail peuvent être également organisées par des associations, des collectivités, ou même des employeurs. L'échelle du département organise souvent le covoiturage en aménageant des aires de stationnement dédiées, et en proposant des sites web mettant en relation les habitants de son territoire effectuant tous les jours des migrations pendulaires souvent plus longues que la moyenne.

D'autres types de mobilités plus particulières sont, bien que beaucoup plus ponctuelles, importantes à souligner car très représentatives du périurbain. C'est le cas des « maman-taxi », les mères de familles passant en temps partiel pour avoir un mercredi libre et allouable au déplacement des enfants pour leurs activités culturelles ou sportives (Cailly, 2008). Dans les statistiques de l'aire urbaine rennaise, elles rentrent dans la catégorie des accompagnements, correspondant à 14% des déplacements.



Un constat intéressant est à effectuer sur le cas rennais, les habitants de l'agglomération se déplacent plus que ceux du reste de l'aire urbaine (AUDIAR, 2009). Cela s'explique surtout par la distance parcourue et les temps de parcours. L'habitant de l'aire urbaine va optimiser tous ses déplacements du fait de sa dépendance à l'automobile. Selon une enquête menée par Laurent Cailly sur onze habitants du périurbain de l'agglomération tourangelle, ils utiliseraient leur voiture pour 90 % de leurs déplacements (Cailly, 2008). Le résident de l'agglomération vit soit en ville et peut donc faire plusieurs petits déplacements à pied, soit dans une commune de l'agglomération où même s'il est souvent dépendant de sa voiture, il bénéficie de transports en commun, et les centres des communes sont généralement de plus grande envergure et praticables à pied.



c) Des modes de déplacement à développer

L'automobile a permis de s'éloigner de plus en plus de son lieu de travail, et constitue le mode principal de déplacement dans le périurbain. Le périurbain est modelé par les effets structurants de « l'auto-mobilité » (Cailly, 2010). C'est-à-dire que l'évolution de ces espaces est entièrement dépendante de l'automobile sous toute ses formes ; pratiques, initiatives, coût, innovations, intermodalité, etc. Une nouvelle infrastructure routière aura donc un impact, le développement de l'autopartage par exemple peut aussi influencer l'évolution de l'espace, la question du rabattement sur les transports publics est également une composante à souligner. Bien que l'automobile soit sans aucun doute le mode de déplacement principal et de loin dans le périurbain, d'autres moyens existent.

Les sensibilités dans les choix de transport sont variables et dépendent beaucoup du cadre social et des habitudes des individus. Une typologie a d'ailleurs été construite en quatre types d'usagers : « les automobilistes exclusifs », les « écologistes civiques », les « automobilistes contraints à l'usage des transports publics », et des « automobilistes sensibles à l'offre des transports publics » (Kauffman, 2000). Cette typologie met en évidence des approches différentes du mode de déplacement à utiliser, un regard par le choix, un autre par la contrainte avec donc un rapport très différent quant à l'usage de la voiture individuelle.

Le développement des infrastructures ou d'initiatives vont également influencer le choix du mode de déplacement. La plupart des grandes agglomérations sont dotées de réseaux de transports publics dits lourds (métro, chemin de fer) ou semi-lourds (tramway, site propre pour les bus). Des initiatives venant des collectivités, d'entreprises ou même de particuliers sont également à signaler, notamment en ce qui concerne le covoiturage, l'autopartage ou encore les Plans de Déplacements Entreprise (PDE).

Les transports urbains d'agglomération sont souvent articulés par des bus autour d'un réseau principal de métro (Toulouse, Lille, Rennes, etc.) ou de tramway (Bordeaux, Nantes, Grenoble, etc.) voire de BHNS dans des agglomérations plus modeste (Saint-Nazaire, Lorient, Caen, etc.). Ces réseaux ont une vocation essentiellement urbaine et leur organisation correspond au périmètre de transport urbain (PTU) des communautés d'agglomération ou des métropoles. Cependant, des stratégies existent pour que les populations vivant au-delà du PTU puissent utiliser ces réseaux, grâce au rabattement Il y a donc souvent à proximité des rocade et périphériques des parkings relais de dissuasion.

Les moyens de transports urbains sont pensés à une échelle de plus en plus lointaine. Au delà des tram-train par exemple, les Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) sont le prolongement périurbain des BHNS. Leur mise en place est relativement complexe du fait de la multitude d'acteurs, la variété des territoires et l'évolution des



Une voie spécialisée CHNS près de Grenoble

compétences¹. C'est une alternative à une ligne ferroviaire périurbaine non existante, pouvant reprendre des trajets autoroutiers sur une voie réservée aux cars en heure de pointe notamment. Sur des axes à 3x3 voies, la voie de droite est bloquée, interdite temporairement aux véhicules individuels. C'est l'expérience qui est menée autour de Grenoble avec la mise en place d'un RER, Réseau Express Routier de Voiron à Crolles par le centre de Grenoble. Pour cela, le concept de voie spécialisée partagée a été mis en place, c'est une voie réservée aux transports en commun seulement en cas de circulation ralentie en section courante permettant une certaine efficacité, et des temps de parcours comparables à ceux du train.

Aujourd'hui de nouvelles dynamiques se distinguent quant à l'usage de la voiture individuelle. Il y a un découplage entre sa possession et son utilisation (AUDIAR, 2009). C'est-à-dire qu'un automobiliste possédant un véhicule ne l'utilisera pas forcément pour tous ses déplacements. Il pourra soit partager son véhicule, soit se diriger vers un autre mode de transport, le plus généralement s'il le juge plus attractif ou concurrentiel.

Le covoiturage se développe à l'initiative des collectivités ainsi que des particuliers. Quarante-deux aires de covoiturage départementales existent en Ille-et-Vilaine et le département a également lancé un site internet « EHop » pour faciliter les rencontres et le covoiturage du quotidien². L'autopartage, lui n'induit pas la possession d'un véhicule. Il peut se faire entre particuliers qui achètent ensemble un véhicule³, ou alors par l'intermédiaire d'une société proposant des véhicules en location. En ville, ce type de service est en plein développement avec « AutoLib » à Paris, « Margueritte » à Nantes ou encore « CityRoul' » à Rennes. Le Plan de Déplacement Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures pour faciliter et harmoniser les déplacements au sein d'une entreprise.⁴ Il donne lieu de nombreux avantages, ainsi qu'à ses salariés et aux collectivités. Il sera obligatoire pour toute entreprise de plus de 100 salariés au 1^{er} janvier 2018. Il encourage par exemple l'utilisation des transports publics, du vélo, du covoiturage, et l'installation des salariés près du lieu de travail, ou près d'un arrêt de transport

¹ CERTU : Les CHNS, extension du concept BHNS sur les territoires périurbains - <http://www.territoires-ville.cerema.fr/les-chns-extension-du-concept-bhns-sur-les-a706.html> - Consulté le 17.01.2016

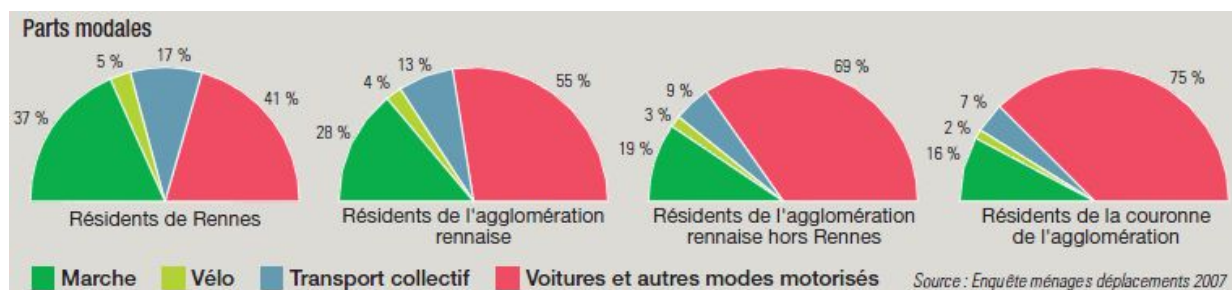
² Ille-et-Vilaine – Le département - <http://www.ille-et-vilaine.fr/fr/article/et-si-vous-vous-laissez-tenter-par-covoiturage> - Consulté le 02.08.2016.

³ Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer - http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide-autopartage-entre-particuliers_28_02.pdf - Consulté le 02.08.2016.

⁴ ADEME : PDE - <http://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salarie/dossier/plan-deplacements-entreprise/quest-quun-plan-deplacements-entreprise> - Consulté le 02.08.2016

public, il permet également un aménagement des horaires, ou la mise en place d'un service d'autopartage au sein même de l'entreprise.

Dans le cas des mobilités périurbaines rennaises, plusieurs enquêtes ménages / déplacements ont été réalisées, la dernière date de 2009. On observe un gradient concernant les pratiques avec une utilisation de la voiture de plus en plus élevée plus on s'éloigne de la ville et une réduction des mobilités douces et des transports en commun. Cela se confirme en observant la motorisation des ménages, à Rennes, il y a quatre-vingt-quatorze véhicules pour cent ménages, dans les autres communes de Rennes Métropole, il y a cent-soixante véhicules pour cent ménages. Au delà, mais tout en restant à l'intérieur du périmètre de l'aire urbaine, ce chiffre passe à cent-soixante trois véhicules pour cent ménages (AUDIAR, 2009).



Ces chiffres sont cependant en partie obsolètes car vieux de près de sept ans. Sept années où le développement a été rapide pour les transports collectifs ainsi qu'une « auto-mobilité » alternative innovante grâce au développement du covoiturage ou de l'autopartage, de nouveaux critères seraient à prendre en compte. Une évaluation avancée des déplacements domicile-travail a été effectuée en 2014 se basant sur des chiffres de 2010 et de leur évolution depuis 1999, confirmant cette tendance (AUDIAR, 2014).

De nombreux habitants de l'aire urbaine se situent également à proximité du train. Un tiers de la population de l'aire urbaine rennaise vit dans un des cinq couloirs ferroviaires de l'agglomération (AUDIAR, 2012). Le couloir le plus peuplé est le couloir ouest avec 63 000 habitants, il connaît des dynamiques importantes autour de Montfort-sur-Meu et de L'Hermitage. Chaque couloir bénéficie d'une certaine dynamique démographique avec un enjeu autour du développement du train périurbain, mais les communes tournées vers le rail ne sont pas les plus dynamiques. La route par l'intermédiaire de neuf axes pénétrants à 2x2 voies rend certaines communes nettement plus attractives.

2- *Transport et urbanisme : Acteurs et structure politique*

a) Plusieurs collectivités organisatrices du transport

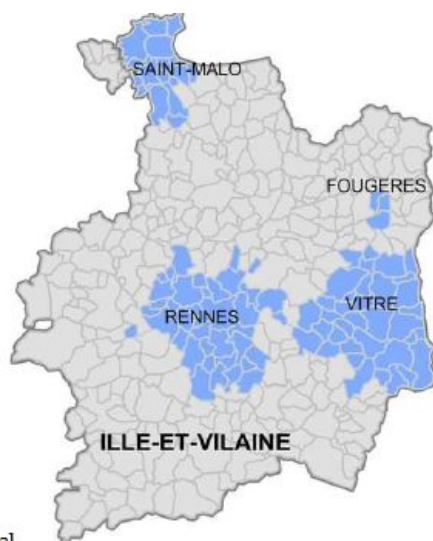
La compétence transport relève de différentes institutions. Depuis la loi LOTI, Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, trois collectivités organisent les transports publics avec des conceptions différentes, des moyens financiers inégaux, des territoires d'envergures incomparables et des modes distincts. Des lignes de transports desservant le périurbain peuvent être mises en service, et des tarifications spéciales établies pour une offre à destination de ses habitants, suite à des accords entre ces différentes collectivités.

La LOTI a donc déterminé quelles collectivités organisent les différents réseaux de transports. Les transports urbains sont de la responsabilité des communes et de leurs groupements (EPCI) ; les transports interurbains par route, qu'ils soient scolaires et réguliers, sont de celle des départements ; et les transports ferroviaires et routiers d'intérêt régional sont de celle des Régions (Baronne, 2010). Cette hiérarchie en trois catégories organisant les transports décentralisés est toujours d'actualité aujourd'hui, elles constituent les trois Autorités Organisatrices de Transport (AOT) les plus courantes. Les territoires périurbains sont morcelés entre ces territoires politiques. En général, la première couronne périurbaine, voire une partie de la seconde, font partie de l'EPCI central, le plus souvent, une métropole.

Les périmètres de transports urbains (PTU) constituent également une entrave relativement importante au développement d'un véritable « réseau périurbain ». Ces PTU correspondent aux EPCI depuis la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite loi Chevènement de 1999. C'est également le cas des plans de déplacements urbains (PDU) qui définissent les principaux objectifs en matière de transports sur les années à venir, ils sont établis au niveau de la métropole. Dans le cas rennais, le PTU correspond donc au territoire de Rennes Métropole. Celle-ci est organisatrice du transport urbain, elle peut déléguer cette compétence à plusieurs sociétés. Une société d'économie mixte (SEM), la SEMTCAR, Société d'économie mixte de transports collectifs de l'agglomération rennais, s'occupe de la construction et de la future exploitation du métro rennais⁵. La société Kéolis Rennes, filiale du groupe Kéolis a elle, récupéré suite à une

⁵ Semtcar - <http://www.semtcar.fr/> – Consulté le 19.07.2016

délégation de service public (DSP), la gestion du réseau de bus et de métro exploitée sous le nom de réseau STAR, Service de Transport de l'Agglomération Rennaise. L'échelon métropolitain peut donc exploiter un réseau de transport collectif urbain sur les infrastructures existantes et également créer de nouvelles infrastructures pour étendre le réseau existant.



■ Commune dans PTU
 ■ Commune hors PTU
 □ Périmètre départemental

Périmètres de transports collectifs urbains (PTU) en Ille-et-Vilaine au 31.12.2013

NOM DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	NOMBRE DE COMMUNES
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE RENNES METROPOLE	38
- SAINT-MALO AGGLOMERATION	18
- SIVU TRANSPORT URBAIN DE LA REGION FOUGERAISE	3
- VITRE COMMUNAUTE	36

Source : CEREMA, Annuaire des Transports collectifs départementaux, 2013

Les départements sont chargés du transport scolaire ainsi que du transport non urbain ou interurbain routier, en dehors des liaisons urbaines du PTU, et des liaisons d'intérêt régional et national⁶. Avant la LOTI, ils étaient uniquement responsables du transport scolaire, alors encore qualifié à cette époque de « ramassage » scolaire. Les réseaux interurbains ont souvent été construits sur la base de lignes scolaires, et même s'ils ont évolué, ils restent souvent des services de proximité peu concurrentiels avec tout autre moyen de transport. Cette compétence sera transférée à la région au premier janvier 2017, le département ne pourra plus être une AOT⁷. La région récupère les compétences du transport interurbain, scolaire ainsi que la gestion des gares publiques routières de voyageurs.

En 1982, la LOTI propose une décentralisation du transport ferroviaire, en offrant son organisation aux régions, de manière facultative. En 1985, les régions Nord-Pas-de-Calais, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon prennent la compétence⁸. Suite à la promulgation de

⁶ GART : Transport départemental - <http://www.gart.org/Les-dossiers/Transport-departemental> - Consulté le 03.08.2016.

⁷ Ille-et-Vilaine : Réforme territoriale - <http://www.ille-et-vilaine.fr/fr/actualite/reforme-territoriale-ce-que-loi-notre-change-pour-departement> - Consulté le 03.08.2016.

⁸ Vie Publique : Le transport ferroviaire, une compétence régionale - <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/transport-ferroviaire-competence-regionale.html> - Consulté le 03.08.2016.

la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995, la régionalisation est expérimentée dans sept régions. Ces expérimentations concluantes laissent donc la porte ouverte à la proposition de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000 définissant la région comme AOT du transport d'intérêt régional composée du réseau ferroviaire régional et de liaisons de substitution non assurées par le train. En 2002, toutes les régions ont organisé leur réseau. La loi relative à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, définit la région comme chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». Elle doit construire un schéma régional avec toutes les AOT et devient donc le pilier de l'organisation des transports. La réforme ferroviaire de 2014 donne à la région la compétence de créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré d'intérêt régional, la région Nord-Pas-de-Calais lance dans la foulée un projet de RER pour le Grand Lille, d'autres collectivités ont également cette ambition. La loi de 2015 pour une Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) définit la région comme AOT exclusive du transport interurbain routiers, ferroviaires et maritimes en dehors des PTU⁹.

Lors de la réalisation de nouvelles lignes de transports traversant plusieurs territoires dépendant de différentes AOT, il faut définir un ou plusieurs responsables. Alors que le tram-train de Nantes est exploité exclusivement par le réseau TER de la région Pays de la Loire, celui de Mulhouse est exploité conjointement par le réseau Soléa de l'agglomération mulhousienne et du réseau TER Alsace (Forthoffer, 2010). Il y a dans chacun des cas un souci de gestion pouvant retarder l'exploitation des lignes et l'évolution des projets. Dans le cas Nantais, seulement la tarification des sections situées à l'intérieur du PTU sont similaires à celle du réseau urbain, il est donc possible de se rendre à Saint-Sébastien-sur-Loire, Vertou ou La-Chapelle-sur-Erdre rapidement en tram-train avec un même titre qu'en bus ou tramway du réseau TAN. L'harmonisation entre les réseaux reste cependant relativement faible, les gares bien que situées dans les PTU, sont trop souvent peu connectées aux réseaux urbains et leurs classiques bus, métro et tramways.

A Rennes, un accord a été passé entre plusieurs collectivités pour une tarification unique. Il s'agit de la tarification « Unipass », proposée suite à un accord entre Rennes Métropole, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, la région Bretagne et la SNCF. Cette tarification visant à

⁹ Vie Publique : Loi NOTRe - <http://www.vie-publique.fr/actualite/dossier/elections-regionales-2015/competences-regions-apercu-apres-loi-notre.html> - Consulté le 03.08.2016.

favoriser l'intermodalité est expérimentée pour la première fois en 1999 sur l'axe nord de l'étoile ferroviaire rennaise (Rennes – Montreuil-sur-Ille) et deux axes routiers desservis par les cars du conseil général (Rennes – Guipel et Rennes – Andouillé-Neuville). Elle a été étendue ensuite en 2001 à toutes les gares et points d'arrêts de cars départementaux du Pays de Rennes avec un découpage en trois zones (Thébert ; Gerrinha, 2005). La zone 1 correspondant à Rennes Métropole avec donc les mêmes tarifs, tickets comme abonnements, que le réseau STAR. Les zones 2 et 3 correspondent aux intercommunalités voisines avec une tarification par carnets de 10 tickets. Le conseil départemental s'est retiré du fait de la création du réseau Illenoo avec une gamme tarifaire revue à la baisse. La tarification concerne donc aujourd'hui les 13 gares et haltes situées dans Rennes Métropole ainsi que les haltes de Saint-Germain-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille et la gare de Montreuil-sur-Ille.

Le développement de l'offre en transport public se retrouve donc souvent bloqué par des territoires politiques qui ne correspondent que rarement aux territoires de vie. Les accords pour qu'une offre de transport public dépasse un PTU sont principalement conventionnels. Ils sont constitués généralement par une charte d'interopérabilité billettique ou d'une convention autour d'un système d'information multimodale. C'est le cas des exemples cités précédemment. Il existe cependant en France une forme institutionnelle de collaboration entre AOT, le « Syndicat mixte SRU » (CERTU, 2012 3). Cette structure se rapproche beaucoup des communautés de transport allemandes (*Verkehrsverbände*). Alors qu'elles sont présentes quasiment partout en Allemagne, simplifiant l'articulation entre les réseaux urbains, périurbains et régionaux, les Syndicats mixtes SRU restent marginaux en France. Sur un périmètre défini par plusieurs AOT, ces dernières peuvent créer un syndicat mixte permettant de regrouper l'information et mettre en place une tarification unique. Le syndicat mixte peut ensuite organiser le transport public à la place des AOT elles-mêmes, ainsi que de développer les réseaux et leurs infrastructures.

b) La difficile construction d'un territoire métropolitain

L'intercommunalité a beaucoup évolué depuis la création du District de Rennes en 1970. Les trois actes de la décentralisation ont permis d'accroître son pouvoir et de multiplier ses compétences. Le district devient une communauté d'agglomération en 2000 suite à la loi Chevènement, puis une métropole en 2015 suite à la loi NOTRe.

Après la seconde guerre mondiale, une politique planificatrice voit le jour lors de l'élection d'Henri Fréville à la mairie de Rennes en 1953. C'est l'époque des grands ensembles qui contribuent à l'extension urbaine de Rennes. Ils sont accompagnés d'un développement d'infrastructures, de zones d'activités avec notamment l'arrivée de l'usine Citroën à Chartres-de-Bretagne en 1961. De nombreuses réserves foncières sont définies à cette époque dans le premier plan d'urbanisme directeur de Rennes approuvé en 1958. Il sera repris pour l'essentiel dans le premier plan d'occupation des sols (POS) de 1976 (Guy ; Givord, 2005).

Le district est créé en 1970, suite à l'échec de Fréville qui souhaitait créer une communauté urbaine (CU). Le District Urbain de l'Agglomération Rennaise (DUAR) est donc créé cette année là, composé initialement de vingt-sept communes. Bien que relativement conséquent, le district n'a que quelques compétences relevant principalement de la planification urbaine. Jusqu'en 1990, 80% des dépenses du district correspondent au service d'incendie et de secours. En parallèle, c'est l'Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise (AUDIAR) qui est créée en 1972 et constitue un outil essentiel pour la planification. L'AUDIAR réalisera le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) rendu obligatoire par la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967. Ce schéma est essentiel dans la planification de l'agglomération. Il définit dans un premier temps l'urbanisation de deux axes linéaires selon le principe des villes nouvelles, un axe sud-ouest (Saint-Jacques et Bruz) et un axe nord-est (Cesson, Thorigné et Acigné). Deux grandes lignes de TCSP sont prévues pour desservir ces axes. En suivant ce schéma, de nombreuses Zones d'Aménagement Différées (ZAD) sont créées dans le but d'avoir des réserves foncières et de réaliser ce schéma sur un temps long. Suite à la forte opposition des communes concernées, le SDAU est mis à la révision dès l'élection d'Edmond Hervé à la mairie de Rennes en 1977.

En 1983, le SDAU change de cap en misant sur un développement d'agglomération radicalement opposé privilégiant une « ceinture verte » autour de Rennes. Dans cette ceinture les zones urbaines sont des « villettes », des bourgs urbains tous séparés entre eux par des espaces naturels et agricoles. Ce schéma s'oppose à l'essentiel des grandes agglomérations françaises ayant des continuums d'urbanisation en « tache d'huile », dans une démarche parfois volontaire. C'est le cas de Nantes ou Bordeaux, ou alors avec des villes nouvelles comme Villeneuve-d'Ascq près de Lille¹⁰.

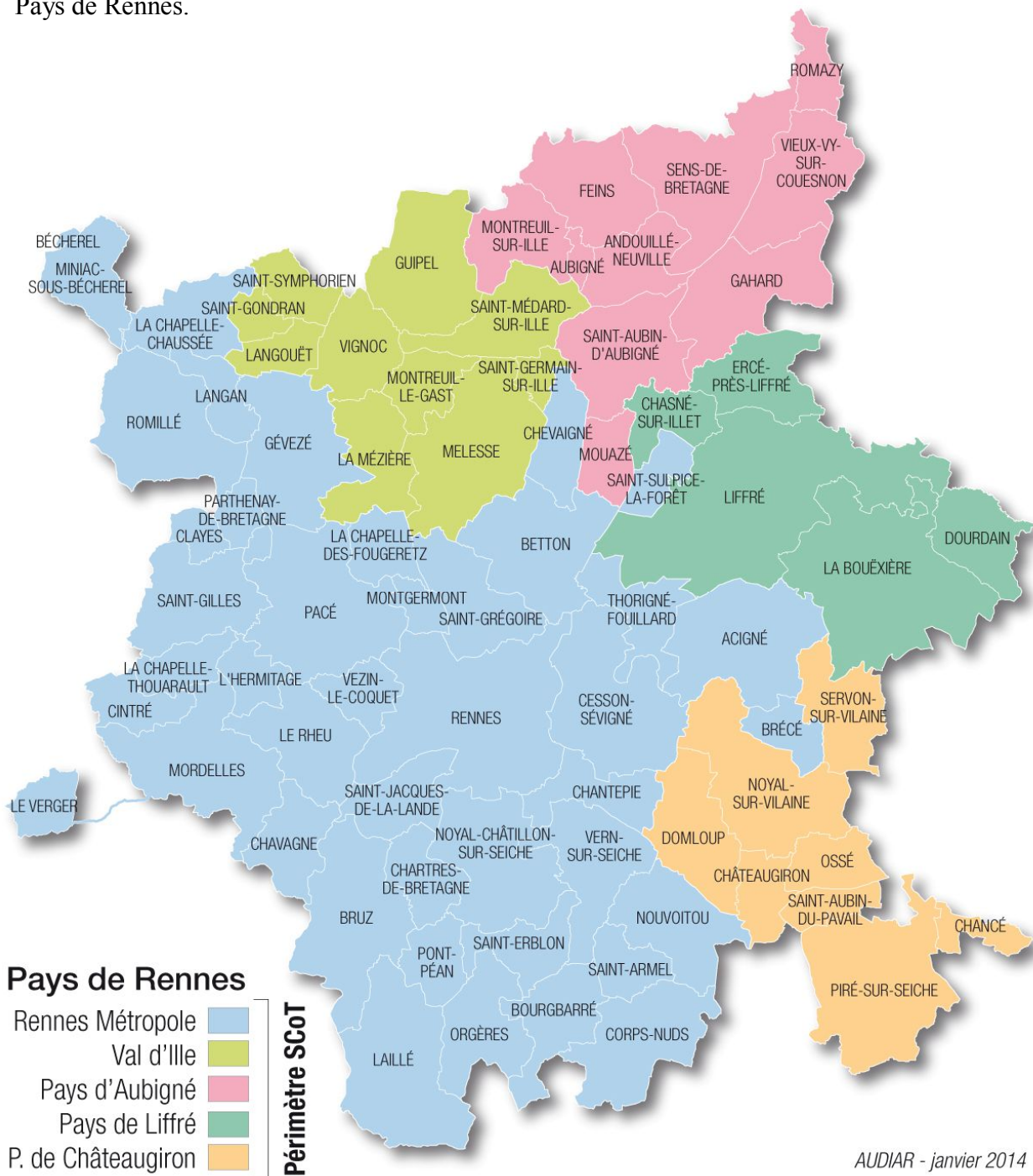
¹⁰ Le Moniteur n°5191, mai 2003 - <http://www.lemoniteur.fr/articles/metropoles-et-structuration-du-territoire-2eme-partie-280159> - Consulté le 02.08.2016

La campagne municipale de 1989 s'attarde beaucoup sur la question du district. Celui-ci prendra de l'ampleur l'année suivante. Il passe à une fiscalité propre et ses compétences sont étendues aux transports, déchets, assainissement. Le nombre de communes adhérentes passera à trente-trois en 1994. C'est également à cette période que naît le débat sur un nouveau TCSP pour l'agglomération. Le choix du mode divise. La ville de Rennes a pris parti pour un métro automatique de type VAL (Véhicule Automatique Léger) alors que nombreuses communes périurbaines défendent le tramway (Normand, 2002). A cette époque, il est pourtant courant d'entendre que le VAL est de droite et le tram de gauche, à Rennes c'est le contraire. D'un côté, plusieurs communes gérées par la droite s'y opposent comme Cesson-Sévigné ou Bruz qui préféreraient qu'un tramway les desserve, de l'autre, ce sont les communes socialistes qui permettent la construction du VAL. Ce métro sera entièrement rennais pour conforter la position urbaine et de la ville-centre. De nombreux élus, comme Daniel Delavaux maire de Saint-Jacques-de-la-Lande défendent un VAL pour Rennes ayant une meilleure capacité de charge et vitesse commerciale qu'un tramway et peut tout à fait être connecté aux réseaux ferroviaires et d'autobus pour desservir les autres communes. Bien qu'entièrement situé sur le territoire rennais, il s'agit d'un des grands projets porté par le district qui sera inauguré en 2002. Les estimations de fréquentation les plus optimistes annonçaient 100 000 voyageurs par jour, le chiffre dépasse aujourd'hui les 135 000 usagers quotidiens.

En 2000, le DUAR devient Rennes Métropole, nouvelle communauté d'agglomération (CA), et non communauté urbaine (CU), car ne disposant pas de 500 000 habitants. Le district était prêt, notamment grâce à la mise en place de la taxe professionnelle, ou encore du nouveau schéma directeur ayant accentué le polycentrisme en hiérarchisant encore plus son territoire. L'agglomération a donc des compétences comme le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, l'équilibre social de l'habitat, la politique de la ville, l'environnement, la voirie et les équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaires. Rennes Métropole passe à trente-six communes à cette occasion.

C'est en parallèle que naît le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays de Rennes, encouragé par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoires (LOADDT), dite loi Voynet de 1999. Sous forme d'associations volontaires, des EPCI peuvent se regrouper pour former un SCoT. La CA de Rennes Métropole décide de s'associer avec quatre communautés de communes (CC), des Pays d'Aubigné, de Châteaugiron, de Liffré et du Val-d'Ille. Il permet une coordination de la planification avec

ces CC limitrophes en s'appuyant sur les éléments structurants que sont la ceinture verte et les étoiles routières et ferroviaires. La carte ci-dessous présente le territoire actuel du SCoT du Pays de Rennes.



La métropole rennaise englobe aujourd'hui la première couronne périurbaine et la seconde partiellement de manière discontinue et se compose de quarante-trois communes. Les communes périurbaines de l'ouest et du sud de Rennes se sont facilement rattachées à l'intercommunalité rennaise, ce qui n'est pas le cas des communes de l'est pourtant sous forte influence. Une partie d'entre elles s'oppose encore au projet métropolitain rennais et lui ont

préférée l'agglomération vitrénne ou la communauté de commune de Chateaugiron (Gerrinha ; Frere, 2005).

De nombreux conflits existent à l'intérieur du territoire métropolitain, notamment à l'Est. La commune de Noyal-sur-Vilaine en est l'exemple le plus marquant. Elle est située sur l'axe Rennes-Paris dans la continuité de la commune de Cesson-Sévigné. Elle a décidé de quitter l'intercommunalité rennaise en 2004 pour rejoindre la communauté d'agglomération voisine (Guerrinha ; Thébert, 2006). Déjà hostile à son adhésion au district en 1970 du fait de sa forte taxe professionnelle, la commune est finalement intégrée suite à la décision du préfet. Au sein du district, elle connaît un développement important avec de nombreuses implantations d'entreprises, grâce à sa localisation au tout début de l'axe Rennes – Paris. De nombreuses rivalités politiques animent ce territoire, et dans les années 1990, Noyal regarde vers Vitré et Châteaugiron du fait de proches sensibilités politiques plutôt ancrées à droite.

Au début des années 2000, la proximité des élus avec une personnalité importante dans l'est du département va aider Noyal à sortir de l'agglomération. Il s'agit de Pierre Méhaignerie, marié de Vitré et ancien ministre, qui se trouve être à cette époque le premier opposant à Edmond Hervé au conseil général d'Ille-et-Vilaine. Sa position opposée au développement métropolitain va en quelque sorte légitimer Noyal à demander sa sortie de Rennes Métropole. Elle va utiliser une brèche lui permettant d'intégrer la CC du Pays de Châteaugiron. Il n'est pas possible légalement pour une commune de quitter son EPCI sans son accord. Cependant Noyal va utiliser la loi exceptionnelle du 4 août 2004, destinée à la commune de Palavas-les-Flots qui souhaitait quitter l'agglomération de Montpellier, pour se détacher de Rennes Métropole contre sa volonté. 1 100 des 4 700 habitants de Noyal-sur-Vilaine avaient pourtant signé une pétition contre la sortie dans le but de maintenir les services publics d'agglomération, comme le transport public. (Ibid.)

La question des transports a donc été très politisée. En effet, la commune de Noyal était dotée d'une très bonne desserte avant de quitter l'agglomération. Elle bénéficiait d'une ligne métropolitaine (67) du réseau STAR offrant cinquante-cinq rotations journalières en semaine vers Rennes, une ligne intercommunale vers Acigné (90) desservant la gare TER de Noyal-Acigné bénéficiant, elle, de près de trente rotations quotidiennes. La commune a donc perdu sa desserte par les lignes 67 et 90 du réseau STAR ainsi qu'un transfert de la compétence scolaire renvoyée au département. La ligne 67 desservait ensuite Brécé qui se retrouve

aujourd'hui enclavée de son environnement périurbain direct, avec ce même bus qui opère sa desserte sans s'arrêter à Noyal. Avec son départ, la commune pénalise également les habitants d'Acigné usagers de la gare TER et de la liaison par la ligne 90. De plus, cette gare, n'est plus éligible pour le tarif Unipass. Une offre par les cars départementaux Illenoo est venue par la suite essayer de palier au manque d'offre, mais ses tarifs sont désormais plus élevés, sa fréquence bien plus faible et les temps de parcours rallongés. Cette commune, par sa séparation avec Rennes métropole a rompu une certaine dynamique métropolitaine autour des transports dans l'est de l'agglomération.

c) Des articulations transport urbanisme dans les documents de planification

L'un des objectifs de ce travail est de montrer comment peut être possible une articulation de la politique de transport et de la politique d'urbanisme. Certains documents de planification définissent des obligations et des restrictions en matière d'urbanisme selon l'enjeu que peut représenter une infrastructure de transport, c'est le cas du SCoT. Il s'agit en France du document qui définit les orientations et un projet général pour un territoire donné s'étendant dans la plupart des cas sur plusieurs EPCI. Déjà encouragé par la LOADDT, il a été instauré par la loi SRU en 2000. Il peut proposer des orientations concrètes coordonnant urbanisme et transport se déclinant dans les documents réglementaires¹¹. Aujourd'hui, de nombreux autres dispositifs ont été mis en place pour coordonner transport et urbanisme. Ils sont très différents et à l'initiative de différents acteurs se présentent sous la forme de chartes, ou encore de contrats d'axes.

Des grandes stratégies métropolitaines peuvent s'affirmer par l'intermédiaire de volontés politiques. Il existe des exemples concernant le rail périurbain, c'est notamment le cas à Lyon. L'Inter-SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise prévoit la mise en place d'un véritable RER à l'échelle métropolitaine avec neuf branches sur quatre départements ; le Rhône, l'Ain, l'Isère et la Loire, en utilisant le ferroviaire existant et des prolongements de tramways comme le Rhône-Express déjà en service vers Decines-Charpieu et l'aéroport Saint-Exupéry (CERTU, 2012 2). Chaque SCoT concerné a hiérarchisé ses gares et haltes ainsi que leurs potentiels de

¹¹ Ministère du logement et de l'habitat durable - <http://www.logement.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot> - Consulté le 03.08.2016.

développement, dans un premier temps en matière de transport, et ensuite en analysant le foncier disponible autour de ces points d'arrêts.

Depuis 1998, le SCoT de Toulouse incite à développer une « zone de cohérence territoriale urbanisation-transport » visant à ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation à la condition d'une amélioration de la desserte en transports publics (CERTU, 2010). Des contrats d'axes sont créés à l'initiative de l'opérateur de transport Tisseo-SMTC et de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (AUAT). En 2007, ils créent une méthodologie pour inscrire le long des axes de TCSP (métro, tramway et TER cadencé) une zone d'intensification urbaine de 500 mètres de part et d'autre de l'axe. Aujourd'hui, ces contrats d'axes sont bien inscrits dans le SCoT et coordonnent la programmation du transport et de l'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation.

Lille Métropole a revu son PLU en 2007 en y intégrant une étude intitulée « DIVAT », Disques de Valorisation des Axes de Transports Collectifs (CERTU, 2010). Le résultat préconise des opérations de densification avec trois niveaux de densité selon l'importance des points d'arrêts de métro, tramway, BHNS et TER. La zone à prendre en compte correspond à un cercle de 500 mètres autour de chaque point d'arrêt référencé. Ces préconisations ont été introduites dans tous les documents de planification, d'abord dans le PDU, puis dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le SCoT.

Dans le cas rennais, le SCoT du Pays de Rennes est le document le plus intégrateur pour les transports et l'urbanisme. Il introduit la notion d'armature urbaine qui pose une base pour le développement économique, l'habitat, les équipements et les déplacements.

Cette armature urbaine est donc composée par la hiérarchie suivante :

- Le cœur de métropole : composé de l'essentiel de la population, de l'activité et des emplois, espace de convergence, d'attractivité et de rayonnement. Il est composé des communes de Rennes, Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande.
- Les pôles structurants de bassin de vie : il s'agit de communes répondant à tous les besoins de chaque bassin situés à une certaine distance du cœur de métropole. Il s'agit des communes de Liffré, Chateaugiron, Bruz, Mordelles, Pacé, Melesse et Saint-Aubin-d'Aubigné (Pôle en devenir).

- Les pôles d'appui au cœur de métropole : Ils permettent de conforter un développement équilibré en lien avec le cœur de métropole. Il s'agit des communes de Betton, Vern-sur-Seiche, Chartres-de-Bretagne et Le Rheu.
- Les pôles d'appui de secteur : Ils ont la même fonction que les précédents pour conforter les pôles structurants de bassin de vie. Il s'agit des communes de La Bouexière, Noyal-sur-Vilaine, La Mézière et Montreuil-sur-Ille.
- Les pôles de proximité : Ils concernent toutes les autres communes et visent à maintenir des commerces, services et équipements dans chaque commune pour continuer à accueillir une population urbaine et compléter le maillage urbain.

Dans chaque niveau de la hiérarchie, des objectifs sont donnés pour coordonner transport et urbanisme. Dans le cœur de Métropole, les principales zones d'habitat, de services, d'équipements et d'emplois seront privilégiées le long des axes de TCSP existants et à venir, les deux lignes de métro, l'axe bus Est-Ouest et des futurs prolongements de sites propres (Route de Lorient, Saint-Jacques, Chantepie, Cesson-Nord, Saint-Grégoire). Dans les pôles structurants et pôles d'appui, des pôles d'échanges ont été identifiés pour coordonner les déplacements de proximité et entre pôles structurants avec les déplacements vers le cœur de métropole. Ces pôles devront coordonner transport public (bus, transport à la demande, car, TER) avec l'automobile et donc des parkings relais ainsi que les modes actifs avec des parkings vélos sécurisés notamment. Les densités autour de ces pôles devront également être rehaussées dans la mesure du possible. Dans les pôles de proximité, les lignes de transport public doivent être maintenues et développées, ainsi que le transport à la demande (TAD), les modes actifs et le covoiturage pour permettre le maintien d'une population qui ne doit pas être dépendante de la voiture individuelle.

Une composante urbaine est souvent abordée avec des mesures claires dans le SCoT, la densité. Des objectifs donnés en logement à l'hectare sont rendus obligatoires dans chaque opération pour les constructions nouvelles.

Nombre de logements à produire à l'hectare selon le niveau de l'armature urbaine

Niveau dans l'armature urbaine	Densité de logements
Cœur de Métropole	45 logements/ha
Pôle structurant de bassin de vie	30 logements/ha
Pôle d'appui au cœur de métropole	30 logements/ha
Pôle d'appui de secteur	25 logements/ha
Pôle de proximité	20 logements/ha

Source : SCoT du Pays de Rennes, 2015

Quand des pôles d'échanges multimodaux (PEM) importants rentrent en compte, cette densité est encore augmentée. Le SCoT présente l'objectif d'organiser l'urbanisation autour des réseaux de transport en commun et notamment autour des pôles d'échanges. Deux types de pôles d'échanges sont définis, les pôles « cœur de métropole » et les pôles de « l'armature urbaine ».

Nombre de logements à produire à l'hectare à proximité d'un pôle d'échange

Localisation du pôle d'échange	Densité de logements
Cœur de Métropole	60 logements/ha
Reste de l'armature urbaine	45 logements/ha

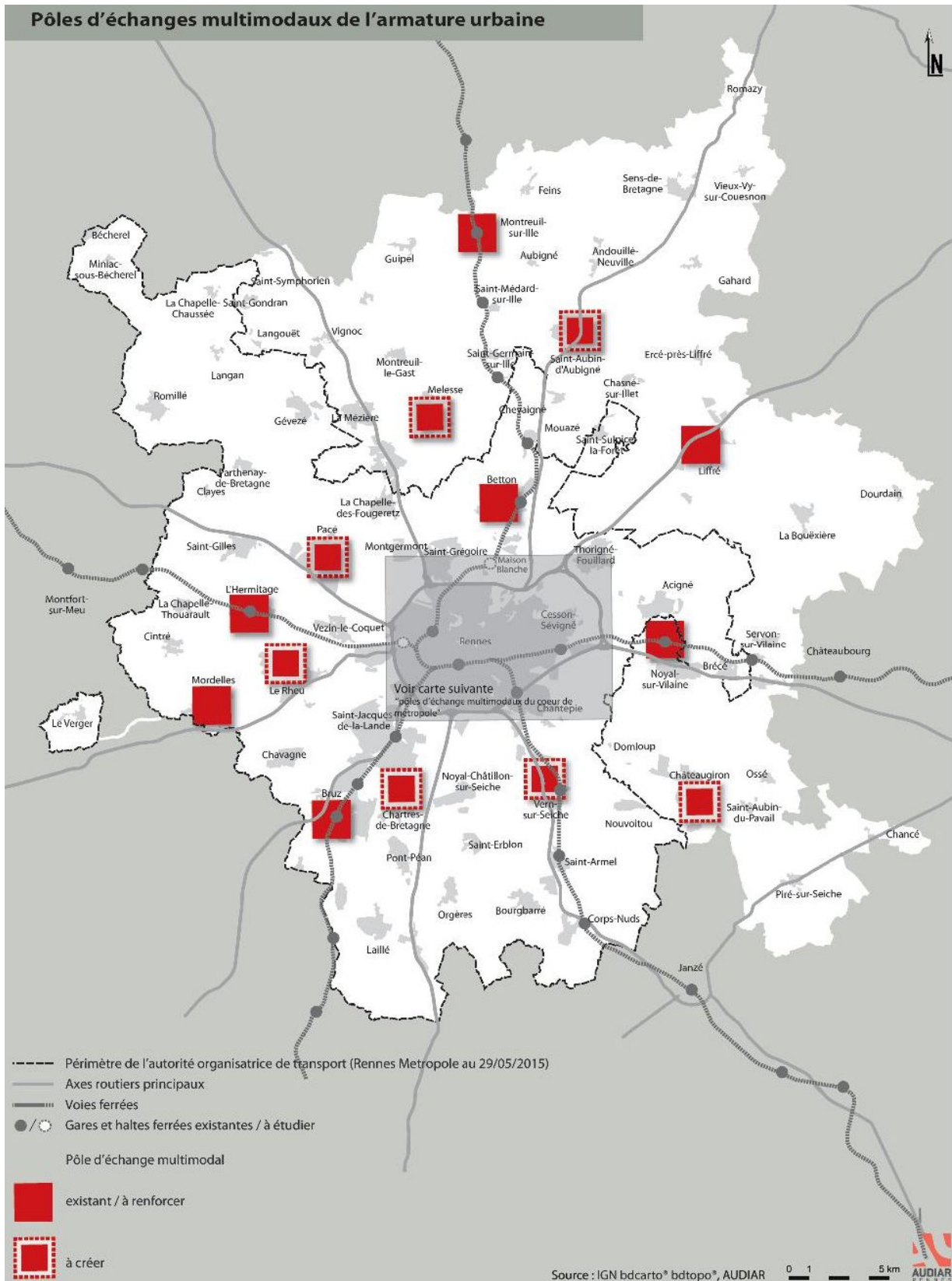
Source : SCoT du Pays de Rennes, 2015

Les PEM « cœur de métropole » sont situées sur les axes des TCSP, métro, bus en site propre ou haltes ferroviaires. En plus d'une offre importante en transport, ces pôles devront offrir des commerces, services et activités de proximité ainsi qu'un habitat dense. Ils doivent également servir de vitrine pour les nouveaux services innovants de mobilité, vélo en libre service, station d'autopartage, bornes de rechargement de voitures électriques et covoiturage pour les plus excentrés.

Les PEM de « l'armature urbaine » sont situés dans les pôles structurants et d'appui, là où l'intermodalité semble la plus évidente, soit autour d'une halte ferroviaire ou alors à un point d'arrêt de bus ou de car important, en général central sur une commune. Ils doivent proposer tous les services commerciaux de transport possible (informations, vente de titres et d'abonnements) ainsi que les équipements nécessaires à l'intermodalité, dépose minute, parkings voitures et vélo, covoiturage, accessibilité des modes actifs. La densité de logement autour de ces pôles doit également être revue à la hausse.

Les SCoT limitrophes à celui du Pays de Rennes sont souvent concernés par l'attractivité de la métropole et donc par l'interconnexion avec elle. Les documents d'orientations et d'objectifs (DOO) des SCoT des Pays de Vitré, de Brocéliande ou encore des Vallons de Vilaine vont dans un même sens, celui de la densification et de l'intensification des dynamiques économiques et d'habitat le long des axes existants, routiers mais également ferroviaires. Le SCoT du Pays des Vallons de Vilaine (Axe Rennes - Redon) prévoit des densités plus importantes dans les nouvelles opérations situées dans un rayon de dix minutes à pied des gares et haltes ferroviaires. Le SCoT du Pays de Brocéliande (Axe Rennes - Saint-Brieuc) prescrit une mixité urbaine autour de la gare de Montfort-sur-Meu et de la halte de Breteil. L'urbanisation nouvelle devra y concilier une offre diversifiée en logements, des activités et services ainsi qu'un travail des espaces publics et des espaces verts.

La carte ci-dessous situe les PEM existants, à créer ou à renforcer de l'armature urbaine SCoT du Pays de Rennes.



© SCoT du Pays de Rennes, 2015

3- Un réseau ferroviaire en pleine évolution

a) Une étoile ferroviaire desservant le bassin rennais

La gare de Rennes constitue un véritable nœud de transport pour la Bretagne toute entière constitué autour de cinq branches. Une branche en direction de l'est, vers Paris-Montparnasse, via Vitré, Laval et Le Mans, au nord en direction de Saint Malo via Dol-de-Bretagne, à l'ouest vers Brest via Saint Briec, Guingamp et Morlaix, au sud-ouest en direction de Quimper via Redon, Vannes et Lorient et enfin une branche secondaire puisqu'à voie unique en direction de Châteaubriant au sud-est. Le TGV Atlantique circule sur les branches de Paris, Saint-Malo, Brest et Quimper. Seuls les TER circulent sur la branche Châteaubriant.

Le travail se concentrant sur l'aire urbaine rennaise est donc cantonné au département, nous utiliserons les terminus suivants pour une meilleure compréhension ; direction Vitré à l'est, Saint-Malo au nord, Saint Briec à l'ouest, Redon au sud-ouest et Châteaubriant au sud-est. Il est également important de préciser que la SNCF exploite différentes lignes sur ces axes, avec en général plusieurs terminus possibles selon l'utilisation des lignes.

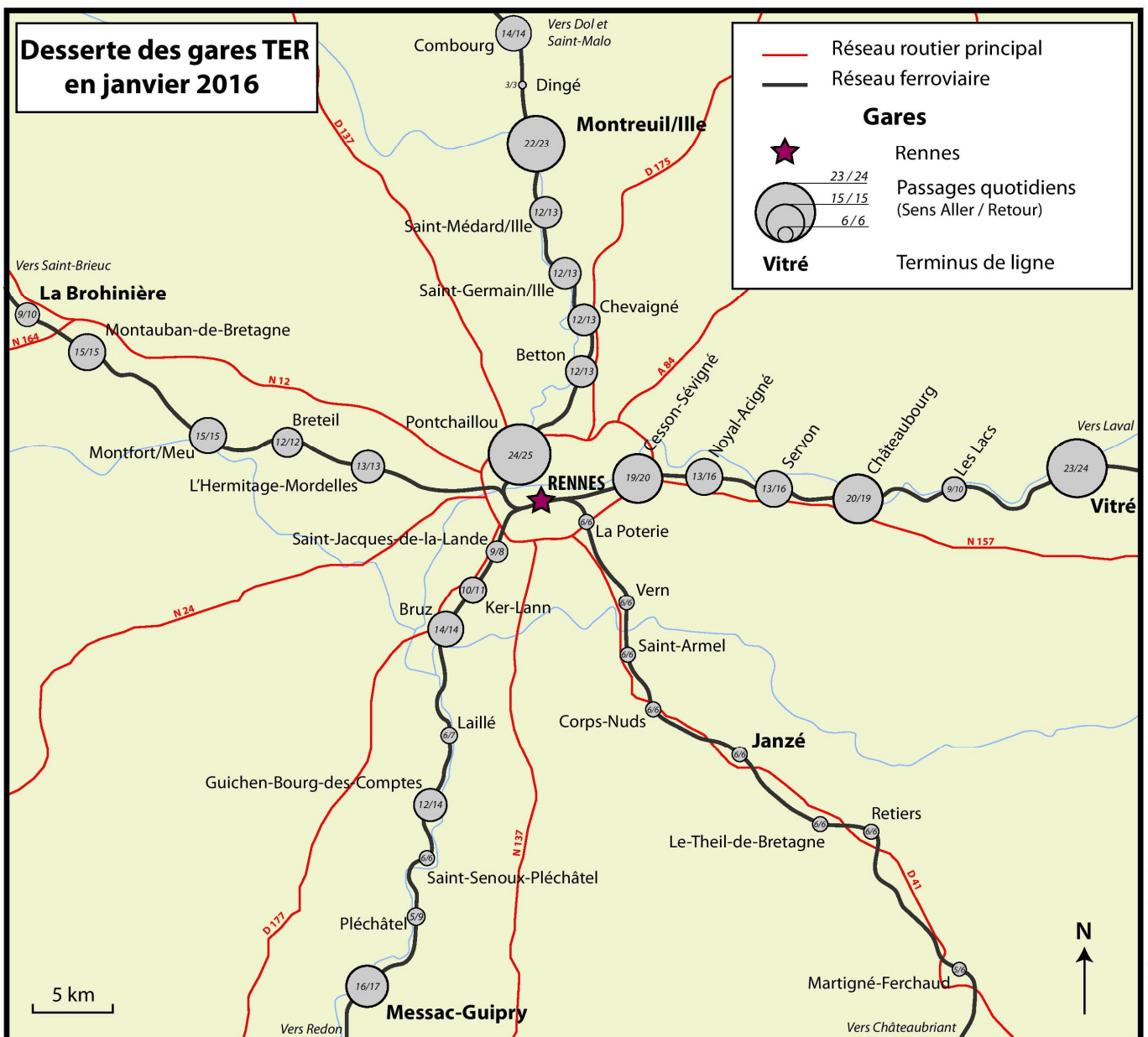
Pour synthétiser cet inventaire des lignes, ce tableau indique la localisation de chaque gare ou halte, toutes n'étant pas situées sur les communes dont elles portent le nom ou l'EPCI auquel elles appartiennent, le nombre de passages quotidiens (vers Rennes, sens A, depuis Rennes sens R) et enfin le temps de parcours entre la gare de Rennes et toutes les gares et haltes.

Axe	Gare	Commune	EPCI	Trains A	Trains R	Temps
Rennes - Redon	Saint-Jacques-de-la-Lande	Saint-Jacques-de-la-Lande	Rennes Métropole	9	8	6
	Ker-Lann	Bruz	Rennes Métropole	10	11	7 à 11
	Bruz	Bruz	Rennes Métropole	14	14	8 à 13
	Laillé	Guichen	Vallons de Haute Bretagne	6	7	18
	Guichen - Bourg des Comptes	Guichen	Vallons de Haute Bretagne	12	14	16 à 23
	Saint-Senoux - Pléchâtel	Saint Senoux	Vallons de Haute Bretagne	6	6	28
	Pléchâtel	Pléchatel	Vallons de Haute Bretagne	5	9	24 à 33
	Messac - Guipry	Guipry-Messac	Vallons de Haute Bretagne	16	17	22 à 38
Rennes - Saint-Briec	L'Hermitage - Mordelles	L'Hermitage	Rennes Métropole	13	13	8
Rennes - Saint-Briec	Breteil	Breteil	Monfort Communauté	12	12	13
Rennes - Saint-Briec	Monfort / Meu	Monfort-sur-Meu	Monfort Communauté	15	15	13 à 19
Rennes - Saint-Briec	Montauban-de-Bretagne	Montauban-de-Bretagne	CC Saint-Méen Montauban	15	15	20 à 28
Rennes - Saint-Briec	La Brohinière	Montauban-de-Bretagne	CC Saint-Méen Montauban	9	10	28 à 33
Rennes - Saint-Malo	Pontchaillou	Rennes	Rennes Métropole	24	25	7
Rennes - Saint-Malo	Betton	Betton	Rennes Métropole	12	13	14
Rennes - Saint-Malo	Chevaigné	Chevaigné	Rennes Métropole	12	13	18
Rennes - Saint-Malo	Saint-Germain / Ille	Saint-Germain-sur-Ille	CC Val-d'Ille	12	13	22
Rennes - Saint-Malo	Saint-Médard / Ille	Saint-Médard-sur-Ille	CC Val-d'Ille	12	13	27
Rennes - Saint-Malo	Montreuil / Ille	Montreuil-sur-Ille	CC Pays d'Aubigné	22	23	20 à 31
Rennes - Saint-Malo	Dingé	Dingé	CC Pays de la Bretagne Romantique	3	3	24
Rennes - Saint-Malo	Combourg	Combourg	CC Pays de la Bretagne Romantique	14	14	25 à 33
Rennes - Saint-Malo	Bonnemain	Bonnemain	CC Pays de la Bretagne Romantique	5	4	37
Rennes - Saint-Malo	Dol-de-Bretagne	Dol-de-Bretagne	CC de Dol et Baie du Mont-St-Michel	19	19	33 à 45

Axe	Gare	Commune	EPCI	Trains A	Trains R	Temps
Rennes - Vitré	Cesson-Sévigné	Cesson-Sévigné	Rennes Métropole	19	20	5
Rennes - Vitré	Noyal-Acigné	Noyal-sur-Vilaine	CC Pays de Château-giron	13	16	10
Rennes - Vitré	Servon	Servon-sur-Vilaine	CC Pays de Château-giron	13	16	15
Rennes - Vitré	Châteaubourg	Châteaubourg	Vitré Communauté	20	19	15 à 20
Rennes - Vitré	Les Lacs	Saint-Aubin-des-Landes	Vitré Communauté	9	10	19 à 25
Rennes - Vitré	Vitré	Vitré	Vitré Communauté	23	24	19 à 34
Rennes - Châteaubriant	La Poterie	Rennes / Chantepie	Rennes Métropole	6	6	6
Rennes - Châteaubriant	Vern / Seiche	Vern-sur-Seiche	Rennes Métropole	6	6	14
Rennes - Châteaubriant	Saint-Armel	Saint-Armel	Rennes Métropole	6	6	19
Rennes - Châteaubriant	Corps-Nuds	Corps-Nuds	Rennes Métropole	6	6	24
Rennes - Châteaubriant	Janzé	Janzé	CC Pays de la Roche aux Fées	6	6	32
Rennes - Châteaubriant	Le-Theil-de-Bretagne	Le-Theil-de-Bretagne	CC Pays de la Roche aux Fées	6	6	39
Rennes - Châteaubriant	Retiers	Retiers	CC Pays de la Roche aux Fées	6	6	43
Rennes - Châteaubriant	Martigné-Ferchaud	Martigné-Ferchaud	CC Pays de la Roche aux Fées	5	5	55
Rennes - Châteaubriant	Châteaubriant	Châteaubriant	CC du Castelbriantais	5	5	1h15

- Rennes Métropole
- Intercommunalité appartenant au SCoT du Pays de Rennes
- Intercommunalité située en dehors du SCoT

Pour avoir des repères plus précis dans l'espace, cette carte localise chaque point d'arrêt ferroviaire avec un cercle plus ou moins gros selon le nombre d'arrêts quotidiens.



En termes de fréquentation, le TER a connu une hausse très importante depuis la régionalisation de la compétence en 2002. Entre 2008 et 2015, la fréquentation dans le périurbain rennais a augmenté de 33% (AUDIAR, 2015). Il est nécessaire de séparer deux offres tarifaires impliquant des acteurs différents et donc plusieurs relevés de la fréquentation. La première est la tarification de la région Bretagne, AOT du ferroviaire régional, la seconde est la tarification « Unipass ».

L'offre en TER a augmenté sur de nombreuses liaisons avec une évolution du nombre de passages et d'arrêts dans de nombreuses gares. L'offre est de quarante-sept rotations en 2016 à Vitré contre trente-quatre en 2007, quarante-cinq en 2016 à Montreuil-sur-Ille contre quarante en 2007 et de trente-neuf en 2016 à Châteaubourg contre vingt-six en 2007 (AUDIAR, 2015). La fréquentation des TER a donc beaucoup augmenté sur toutes les lignes en particulier jusqu'aux premiers terminus, avec une augmentation de 49% sur Rennes – Montreuil-sur-Ille et de 47% sur Rennes – Vitré. Ce tableau présente les évolutions sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire.

Evolution de la fréquentation des lignes TER sur les axes de l'étoile rennaise entre 2008 et 2015 (en voyages / an)

		2008	2015	Evolution
Ligne	Rennes – Saint Malo	1 270 800	1 611 900	26,84%
Axe	Rennes – Montreuil/Ille	261 800	390 300	49,08%
Axe	Rennes – Saint Malo	1 009 000	1 221 600	21,07%
Ligne	Rennes – Vitré	739 500	1 085 800	46,83%
Ligne	Rennes – Châteaubriant	340 800	416 400	22,18%
Ligne	Rennes – Saint Brieuc	1 139 400	1 290 200	13,24%
Axe	Rennes – La Brohinière	447 000	579 300	29,60%
Axe	Rennes – Saint Brieuc	692 400	710 900	2,67%
Ligne	Rennes – Redon	685 900	870 600	26,93%
Axe	Rennes – Messac-Guipry	369 100	508 000	37,63%
Axe	Rennes – Redon	316 800	362 600	14,46%

Source : SNCF – Aristote, Opale ; Région Bretagne

Les chiffres de fréquentation sont légèrement faussés par l'existence du tarif « Unipass » en zone 1 pour les 13 gares et haltes de la métropole (abonnement dépendant du STAR) mais aussi en zone 2 et 3 à une moindre mesure (tickets unités et carnets de 10) pour les haltes de Saint-Médard-sur-Ille et Saint-Germain-sur-Ille (zone 2) ainsi que pour la gare de Montreuil-sur-Ille (zone 3). Un autre paramètre est à prendre en compte, les gares de descente à Rennes, il faut ajouter les haltes de Pontchaillou et de La Poterie, situées sur la commune de Rennes.

Fréquentation des dix trajets les plus pratiqués dans le périurbain Rennais en 2015 (en voyages / an)

n°	Origine - Destination	Fréquentation
1	Rennes - Vitré	409 800
2	Rennes - Montfort/Meu	295 300
3	Rennes - Chateaubourg	253 800
4	Rennes - Messac-Guipry	214 200
5	Combourg - Rennes	173 300
6	Rennes - Janzé	170 900
7	Rennes - Montreuil/Ille	167 200
8	Rennes - Montauban-de-Bretagne	152 300
9	Rennes - Noyal-Acigné	116 700
10	Rennes - Guichen-Bourg-des-Comptes	116 600

Source : SNCF – Aristote, Opale ; Région Bretagne

remarque, les haltes rennaises ont des fréquentations notables, par exemple le trajet Montreuil-sur-Ille – Pontchaillou a été effectué 54 200 fois en 2015, portant le trajet de Rennes à Montreuil-sur-Ille à 221 400 voyages sur cette année là, le classant à la quatrième place, une fois de plus hors tarification Unipass. On peut également noter les 26 700 voyages entre Janzé et la halte Poterie à Rennes, portant le trajet Janzé – Rennes à 197 600 voyages sur l’année. Des trajets entre plusieurs communes du périurbain sont également à noter. Il y a eu en 2015, 80 800 voyages entre Châteaubourg et Vitré ainsi que 52 500 voyages entre Corps-Nuds et Janzé.

Ce classement permet d’émettre plusieurs constats. Les dix gares les plus fréquentées sont situées en dehors de Rennes Métropole et ne bénéficient donc pas du transport urbain. Elles sont au mieux desservies par les cars Illenoo pouvant compléter l’offre, c’est le cas pour Montfort-sur-Meu, Montauban-de-Bretagne, Noyal-sur-Vilaine et Guichen, les autres ne sont desservies que par le train. Ces gares les plus utilisées sont donc localisées à une certaine distance de Rennes, de quinze kilomètres pour Noyal-sur-Vilaine à quarante kilomètres pour Messac-Guipry ou Vitré. Ces gares sont également, pour beaucoup, situées à une certaine distance des grands axes routiers, à plus de dix kilomètres d’une 2x2 voies pour Montreuil-sur-Ille, Combourg et Messac-Guipry, plus de cinq kilomètres pour Montfort-sur-Meu, Bourg-des-Comptes ou Vitré, là où le train est direct et utilise l’itinéraire le plus court.

Fin 2013, sur les trente-trois gares de l’aire urbaine rennaise, en dehors de la gare de Rennes, on compte environ 6 500 montants quotidiens un jour de semaine, soit 13 000 voyages par jour (AUDIAR, 2015), dont un peu plus d’un tiers environ sur les douze gares et haltes de

Ce tableau indique la fréquentation des principales gares du périurbain. Vitré arrive en tête avec près de 410 000 voyages à l’année en TER. Au delà de ce classement quelques observations sont à développer. Ces chiffres sont ceux de la région, ils ne concernent donc pas les voyages effectués via la tarification Unipass. Autre

Rennes Métropole (hors gare centrale de Rennes) soit 2 400 montants par jour, l'équivalent des montants sur une ligne métropolitaine du réseau STAR vers Rennes comme la ligne 50 entre Thorigné-Fouillard et Rennes. Les volumes de voyageurs en train restent faibles malgré une augmentation majeure ces dernières années. Quelles marges de manœuvre sont possibles pour le développement de ce moyen de transport ? Comment intégrer un développement urbain en lien avec ce développement ?

b) Vers une « rerisation » du ferroviaire régional ?

Longtemps laissé de côté, l'enjeu d'une véritable desserte du périurbain par le rail redevient aujourd'hui un sujet d'actualité. En Bretagne et notamment dans le périurbain, la fréquentation et la desserte des TER au quotidien sont en hausse. Plusieurs propositions et projets prolongent ce constat. Cette dynamique d'utilisation du ferroviaire pour la desserte du périurbain via les TER régionaux est observable dans de nombreuses agglomérations françaises de Nantes à Toulouse en passant par Mulhouse ou Lyon.

L'année 2017 va marquer l'arrivée de la nouvelle LGV Bretagne - Pays de la Loire. Ce chantier est le prolongement de la ligne à grande vitesse de Paris-Montparnasse au Mans, jusqu'à Rennes, composée d'une ligne nouvelle de 182 kilomètres, de Conneré dans la Sarthe, à Cesson-Sévigné en Ille-et-Vilaine, ainsi que 32 kilomètres de raccordements aux lignes actuelles (au Mans, à Sablé-sur-Sarthe pour la connexion à la ligne d'Angers à Nantes, ainsi qu'à Laval et Cesson-Sévigné). Les trains circuleront à une vitesse commerciale de 320 km/h pour une durée de trajet totale d'1 h 27 entre Paris-Montparnasse et la gare de Rennes¹².

La mise en place de cette ligne a déjà un impact sur les lignes desservant les territoires en aval, c'est-à-dire les régions Bretagne et Pays de la Loire. Ces deux régions ont déjà prévu une refonte de l'offre TER. En Bretagne, la LGV est accompagnée d'un projet régional baptisé BGV, Bretagne Grande Vitesse organisé autour de quatre grands axes¹³. Tout d'abord, il est constitué de la construction de la LGV elle-même. Ensuite, il comprend la modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper pour permettre aux trains d'atteindre une vitesse

¹² SNCF Réseau LGV Bretagne Pays de la Loire - www.lgv-blp.org – Consulté le 06.07.2016

¹³ Région Bretagne – Transport - transports.bretagne.bzh/bretagne-grande-vitesse/4-axes/ - Consulté le 06.07.2016

allant jusqu'à 220 km/h sur des lignes conventionnelles. Des projets de PEM pour les dix gares les plus importantes de la région sont également envisagés. Il s'agit des gares de Rennes, Brest, Quimper, Lorient, Saint-Brieuc, Vannes, Auray, Redon, Guingamp et Morlaix, aujourd'hui à des points d'avancements différents. Enfin, une refonte des horaires du TGV mais aussi des TER et des lignes routières régionales est programmée. L'offre ferroviaire sera augmentée de 20%. Une démarche de concertation a donc été engagée en 2014 dans le but d'harmoniser la nouvelle offre TGV avec les TER pour que chaque territoire bénéficie des effets de la LGV dans le cadre d'une offre régionale améliorée. Une consultation d'un mois a eu lieu du 10 juin au 13 juillet 2016 pour présenter le projet d'horaires pour la rentrée 2017¹⁴.

Ce projet d'horaires propose tous les itinéraires possibles dans la région, correspondances comprises en TER et TGV. En reprenant le tableau et la carte effectués pour 2016, le contenu de ce projet d'horaire sera plus lisible. Il est également important de noter que la desserte proposée pour l'axe Rennes – Redon n'est que transitoire et sera réévaluée pour la rentrée 2018¹⁵. Toutefois, ce projet donne les grandes lignes de la desserte en TER et TGV pour les années à venir.

Le tableau et la carte suivants ne répertorient que la desserte TER, bien que les gares de Vitré, Redon et Dol-de-Bretagne soient desservies par des TGV.

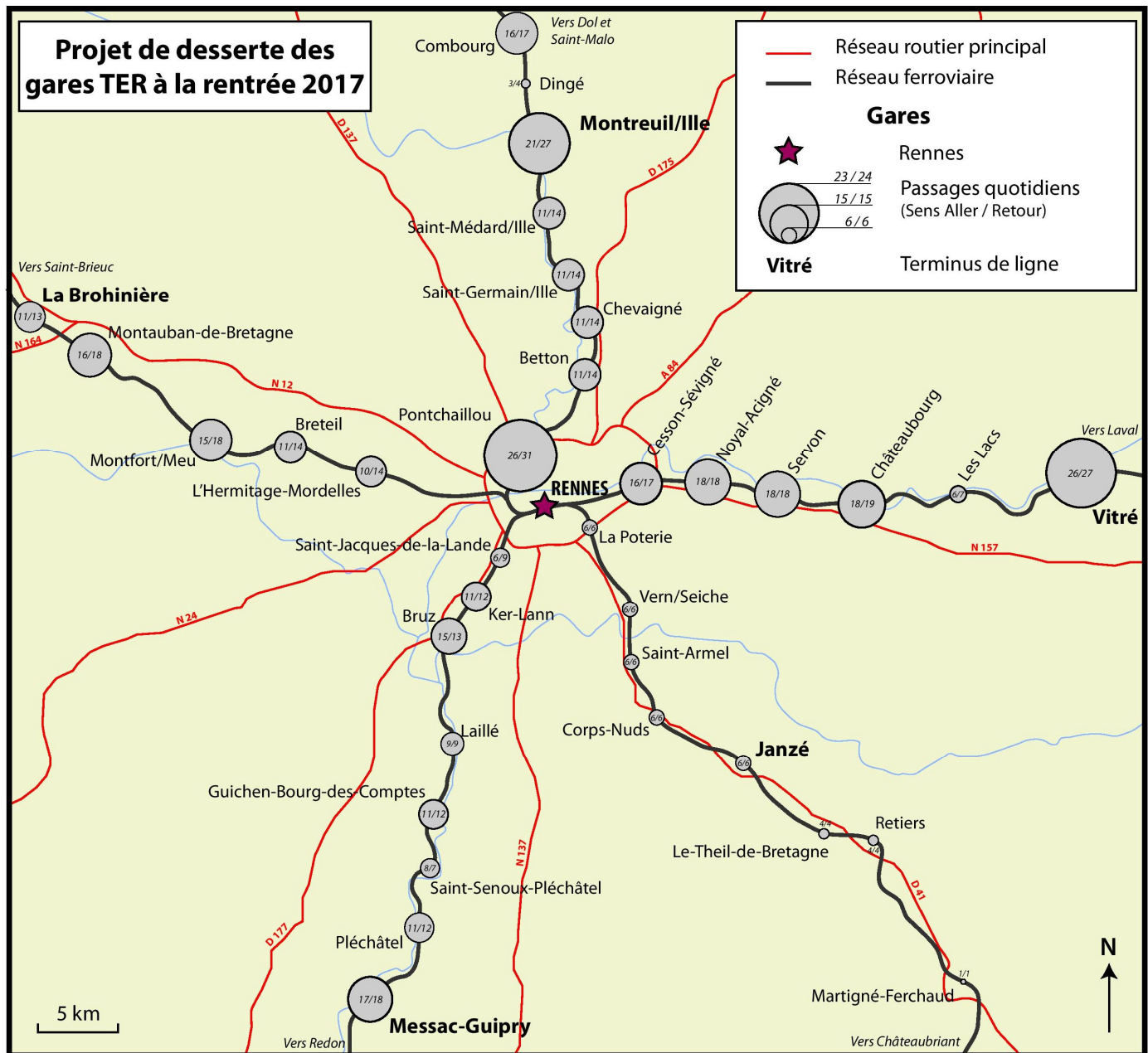
Axe	Gare	Commune	EPCI	Trains A	Trains R	Temps
Rennes - Redon	Saint-Jacques-de-la-Lande	Saint-Jacques-de-la-Lande	Rennes Métropole	6	9	6
	Ker-Lann	Bruz	Rennes Métropole	11	12	6 à 10
	Bruz	Bruz	Rennes Métropole	15	13	7 à 13
	Laillé	Guichen	Vallons de Haute Bretagne	9	9	14 à 20
	Guichen - Bourg des Comptes	Guichen	Vallons de Haute Bretagne	11	12	16 à 24
	Saint-Senoux - Pléchéatel	Saint Senoux	Vallons de Haute Bretagne	8	7	21 à 28
	Pléchéatel	Pléchéatel	Vallons de Haute Bretagne	11	12	25 à 33
	Messac - Guipry	Guipry-Messac	Vallons de Haute Bretagne	17	18	21 à 47
Rennes - Saint-Brieuc	L'Hermitage - Mordelles	L'Hermitage	Rennes Métropole	10	14	8
Rennes - Saint-Brieuc	Breteil	Breteil	Monfort Communauté	11	14	13
Rennes - Saint-Brieuc	Monfort / Meu	Monfort-sur-Meu	Monfort Communauté	15	18	12 à 18
Rennes - Saint-Brieuc	Montauban-de-Bretagne	Montauban-de-Bretagne	CC Saint-Méen Montauban	16	18	20 à 28
Rennes - Saint-Brieuc	La Brohinière	Montauban-de-Bretagne	CC Saint-Méen Montauban	11	13	31
Rennes - Saint-Malo	Pontchaillou	Rennes	Rennes Métropole	26	31	5
Rennes - Saint-Malo	Betton	Betton	Rennes Métropole	11	14	12
Rennes - Saint-Malo	Chevaigné	Chevaigné	Rennes Métropole	11	14	16
Rennes - Saint-Malo	Saint-Germain / Ille	Saint-Germain-sur-Ille	CC Val-d'Ille	11	14	20
Rennes - Saint-Malo	Saint-Médard / Ille	Saint-Médard-sur-Ille	CC Val-d'Ille	11	14	24
Rennes - Saint-Malo	Montreuil / Ille	Montreuil-sur-Ille	CC Pays d'Aubigné	21	27	18 à 29
Rennes - Saint-Malo	Dingé	Dingé	CC Pays de la Bretagne Romantique	3	4	22
Rennes - Saint-Malo	Combours	Combours	CC Pays de la Bretagne Romantique	16	17	28
Rennes - Saint-Malo	Bonnemain	Bonnemain	CC Pays de la Bretagne Romantique	3	4	35
Rennes - Saint-Malo	Dol-de-Bretagne	Dol-de-Bretagne	CC de Dol et Baie du Mont-St-Michel	19	20	31 à 43

¹⁴ Région Bretagne – Transport - *transport.bretagne.bzh/espace-dialogues/consultation-sur-les-horaires-2017-2018/* – Consulté le 06.07.2016

¹⁵ Région Bretagne – Courrier du vice-président du Conseil régional aux usagers du TER, le 05.07.2016.

Axe	Gare	Commune	EPCI	Trains A	Trains R	Temps
Rennes - Vitré	Cesson-Sévigné	Cesson-Sévigné	Rennes Métropole	16	17	5
Rennes - Vitré	Noyal-Acigné	Noyal-sur-Vilaine	CC Pays de Châteauaigron	18	18	8 à 13
Rennes - Vitré	Servon	Servon-sur-Vilaine	CC Pays de Châteauaigron	18	18	13 à 17
Rennes - Vitré	Châteaubourg	Châteaubourg	Vitré Communauté	18	19	12 à 22
Rennes - Vitré	Les Lacs	Saint-Aubin-des-Landes	Vitré Communauté	6	7	26
Rennes - Vitré	Vitré	Vitré	Vitré Communauté	26	27	19 à 35
Rennes - Châteaubriant	La Poterie	Rennes / Chantepie	Rennes Métropole	6	6	6
Rennes - Châteaubriant	Vern / Seiche	Vern-sur-Seiche	Rennes Métropole	6	6	11 à 20
Rennes - Châteaubriant	Saint-Armel	Saint-Armel	Rennes Métropole	6	6	17 à 28
Rennes - Châteaubriant	Corps-Nuds	Corps-Nuds	Rennes Métropole	6	6	23 à 35
Rennes - Châteaubriant	Janzé	Janzé	CC Pays de la Roche aux Fées	6	6	33 à 41
Rennes - Châteaubriant	Le-Theil-de-Bretagne	Le-Theil-de-Bretagne	CC Pays de la Roche aux Fées	4	4	40 à 48
Rennes - Châteaubriant	Retiers	Retiers	CC Pays de la Roche aux Fées	4	4	45 à 51
Rennes - Châteaubriant	Martigné-Ferchaud	Martigné-Ferchaud	CC Pays de la Roche aux Fées	1	1	1h05
Rennes - Châteaubriant	Châteaubriant	Châteaubriant	CC du Castelbriantais	1	1	1h25

- Rennes Métropole
- Intercommunalité appartenant au SCoT du Pays de Rennes
- Intercommunalité située en dehors du SCoT



L'idée de développer la desserte périurbaine a souvent été évoquée, mais sa présence médiatique s'est intensifiée ces dernières années. Des débats politiques ont été engagés lors des élections municipales et communautaires de 2014. De nombreuses propositions ont été présentées, notamment dans le but de la réalisation d'un « RER rennais ». La liste EELV-PG était la plus engagée sur le sujet et proposait un projet détaillé avec un tracé, de nouvelles gares, des lignes, une estimation du coût du projet et du potentiel de fréquentation. Elle l'a baptisé « TREM, Train Rennais Express Métropolitain » et défend depuis le développement de gares périurbaines comme pôles d'échanges multimodaux¹⁶. Cette liste réalise le score de 15,09 % à Rennes.

Au second tour la liste EELV-PG fusionne avec la liste socialiste de Nathalie Appéré ayant obtenu un score de 35,57 % au premier tour, et également engagée sur cette question, l'accord entre les deux listes prévoit le lancement d'une étude sur le RER avant 2016. La liste du centre et de la droite, créditée d'un score de 30,12 % au premier tour, avait également évoqué le sujet lors de la campagne sans s'avancer sur son coût. En décembre 2015, Rennes Métropole publie un appel d'offre ayant pour objet une « Mission d'étude de faisabilité technique et financière d'un transport express métropolitain ou RER Rennais »¹⁷.

Des arguments ont été utilisés quant à l'utilisation des voies ferroviaires pour une desserte périurbaine. Par exemple l'arrivée du TGV va dégager la voie en direction de Paris (Vitré) qui ne sera desservie par une majorité de TER, seuls deux TGV quotidiens y circuleront. La région réfléchit à une réhabilitation de la ligne vers Châteaubriant, cette réflexion pourrait être intégrée à un projet général de « RER rennais ». La question est donc clairement engagée pour le développement d'une infrastructure, d'un réseau de ce type restant pourtant à l'intérieur du territoire de Rennes Métropole dans un premier temps¹⁸.

Le projet présenté lors des municipales de 2014 propose de reprendre les gares existantes et projette de nouvelles haltes sur le territoire de Rennes métropole. Les nouvelles haltes proposées peuvent être urbaines en correspondance avec des lignes principales du réseau

¹⁶ Site de campagne EELV-PG pour les municipales de 2014 - <http://www.changezlaville.fr/2014/01/se-deplacer-ecolo-et-pas-cher-les-alternatives-a-la-voiture/> - Consulté le 17.02.2016

¹⁷ Centrale des Marchés - <http://centraledesmarches.com/marches-publics/Rennes-Metropole-Mission-d-etude-de-faisabilite-technique-et-financiere-d-un-transport-express-metropolitain-ou-RER-Rennais/1811683> - Consulté le 17.02.2016

¹⁸ Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports - <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/article-le-ter-un-enjeux-pour-les-municipales-a-rennes-122794021.html> - Consulté le 17.02.2016

urbain et constitueraient donc des pôles d'échanges multimodaux. Saint-Jacques-Gaîté (métro B), Baud (Chronostar 4)... Des gares sont créées pour desservir des zones d'activités et d'emploi comme Atalante-Champeaux à Rennes ou encore dans les communes de Vern-sur-Seiche ou Saint Grégoire. D'autres gares sont créées en périphéries pour desservir des communes comme Vezin-le-Coquet ou La Chapelle-Thouarault. Dans chaque commune, si les gares existent ou restent encore à créer, des aménagements sont à prévoir. L'appellation RER peut être considérée comme forte du fait qu'il dessert toutes les communes situées sur son itinéraire, leur donnant un nouveau potentiel de développement urbain.

Ce plan schématique synthétise les propositions issues des débats pour un RER rennais, avec de nombreuses créations de haltes ferroviaires sur le territoire de Rennes Métropole et l'extension du zonage Unipass aux cinq branches de l'étoile ferroviaire.



Cette esquisse est loin d'être concrétisée, c'est la région qui fait d'abord des propositions et ensuite la SNCF a le pouvoir de créer ou de déplacer des haltes, c'est donc un long processus. Quant au cadencement, il dépend de l'Etat et des disponibilités des voies. La ligne Rennes – Vitré va être soulagée des TGV en 2017, ainsi plus de TER pourront donc y circuler. Quant à la ligne Rennes – Châteaubriant, elle devrait être rénovée dans les années à venir, alors le cadencement pourra être intensifié suite aux travaux. Sur les autres axes, les marges de manœuvre sont plus faibles, des investissements importants sont donc à effectuer pour l'ajout de nouvelles voies par exemple. Des investissements récents ont également été réalisés pour une modernisation du parc d'automotrices avec les nouvelles rames Regio2N¹⁹ à deux étages pouvant transporter beaucoup plus de passagers.



Une rame Régio2N

Si cette question est de plus en plus abordée à Rennes, c'est que le développement de ce type de transport est de plus en plus courant dans les métropoles françaises et européennes. De nombreuses agglomérations ont réintroduit petit à petit le transport ferroviaire pour une desserte périurbaine. Une bonne partie d'entre-elles est dotée d'une étoile ferroviaire déjà existante, déjà valorisée sous différentes formes dans plusieurs villes rêvant par exemple des modèles allemands de S-Bahn. C'est le cas de Toulouse, avec la ligne C de son réseau de transport en commun qui est en fait une portion de la ligne ferroviaire Toulouse-Auch, mais desservant le périurbain proche (intégré au PTU) avec la même tarification que le reste du réseau depuis 1993, à la manière d'un RER en région parisienne (Maulat, 2012).

Dans d'autres cas, c'est l'outil tram-train qui est utilisé sur des lignes soit peu exploitées, soit utilisées uniquement pour le trafic régional et national. C'est le cas de Mulhouse qui a connectée sa troisième ligne de tramway au réseau ferré national afin de desservir la vallée très périurbaine de la Thur depuis 2010 en y faisant circuler une ligne « tram-train » (Forthoffer, 2012). L'appellation tram-train est utilisée aussi dans l'agglomération nantaise depuis la mise en service d'une première ligne Nantes-Clisson depuis 2011 puis Nantes-

¹⁹ Région Bretagne - http://www.bretagne.bzh/jcms/prod_225490/fr/le-regio2n-arrive-sur-le-reseau-ter-bretagne - Consulté le 08.07.2016

Châteaubriant en 2013. Ici, les deux lignes ont des configurations différentes, il s'agit plus de trains que tramways, mais avec une tarification identique à celle du réseau urbain pour les



Tram-Train Nantes-Châteaubriant

nombreuses gares à l'intérieur du PTU, ainsi qu'un cadencement aux heures de pointe (trente minutes sur Nantes-Clisson). On peut prendre aussi l'exemple du tramway de Montpellier qui s'est réapproprié des sections ferrées classiques inutilisés dans le périurbain rural proche où peuvent circuler des rames de tramway urbain.

Les propositions autour du « RER Rennais » semblent se rapprocher du modèle toulousain. L'agglomération ayant préférée un tramway à un métro, un tram-train semble peu envisageable. Il est également imaginable de transposer le concept de CHNS dans le périurbain rennais pour compléter une offre ferroviaire notamment sur des axes uniquement routiers saturés en heure de pointe comme les RN 12 (route de Brest) et 24 (route de Lorient) ou encore les D29 (route de Caen) et 134 (route de Saint Malo).

c) Le rôle des communes vis-à-vis des infrastructures ferroviaires

L'échelle locale n'est pas non plus à négliger dans le cadre d'une revue du transport ferroviaire, les communes et EPCI ont également des compétences dans tout ce qui sera lié aux aménagements connexes aux infrastructures gérées par la SNCF et la région. Le point de vue communal constitue une entrée essentielle dans la suite de ce mémoire, il est donc nécessaire d'aborder la commune et les intercommunalités sur les aménagements directement liés au rail. Elles ont notamment une compétence en matière d'intermodalité et d'accès à ces points d'arrêts ferroviaires.

La mise en valeur des gares TER en périphérie devient une priorité pour certaines communes, ce sont souvent des sites stratégiques de développement urbain (CERTU, 2012). Les villes doivent penser des stratégies foncières, de circulation ainsi que les espaces publics autour de ces dernières dès qu'elles prennent de l'ampleur. Les travaux du CERTU indiquent que plusieurs démarches d'études locales, en Picardie, en région lyonnaise, dans l'agglomération

tourangelle, ont montré que ces secteurs offrent de réelles opportunités foncières pour l'accueil de nouveaux habitants susceptibles d'avoir recours au TER pour leurs déplacements quotidiens. Dans cette logique, c'est un double usage qu'ont ces gares, attirer de nouvelles populations dans ces pôles gares périurbains et assurer la desserte et le report modal des périurbains plus isolés.

Les communes réalisent également du lobbying auprès de la SNCF et de la région pour défendre leurs intérêts locaux. Le cas des communes et intercommunalités desservies par la ligne Rennes – Châteaubriant est d'actualité en 2016. Cette ligne mise en service en 1881 connaît des problèmes de vétusté. A la rentrée 2016, les trains circuleront à une vitesse de 40 km/h sur une grande partie du tronçon mettant Châteaubriant à 1h30 de Rennes sur une distance de 58 kilomètres²⁰. Les élus des communes desservies contestent la demande inscrite au contrat de plan Etat-Région 2015-2020 qui inscrit une participation des collectivités territoriales de l'ordre de 18%²¹. 200 personnes se sont rassemblées lors d'une manifestation organisée par le collectif citoyen Châteaubriant Rennes en train (CCCRET) qui a eu lieu le 2 juillet 2016 à Janzé pour s'opposer à la participation des communes à ce financement, défendant le fait que le TER est une compétence de la région²².

Un accord a semblé se dessiner au conseil communautaire de Rennes Métropole le 7 juillet 2016 entre Rennes et Retiers, pour une autre répartition du financement sur un budget estimé à 40 millions d'euros à la hauteur de 20% pour l'Etat, 40% pour la région, 15% pour la SNCF, 10% pour le département, 10% pour Rennes Métropole (Vern-sur-Seiche, Saint-Armel, Corps-Nuds) et 5% pour la communauté de communes de La Roche aux Fées (Janzé, Le-Theil-de-Bretagne, Retiers). Les travaux seraient réalisés en 2019. Cette initiative des élus locaux montre le pouvoir de pression de ceux-ci



Halte SNCF de Corps-Nuds

²⁰ Ouest-France du 10.07.2016 - [ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/ter-rennes-chateaubriant-ok-jusqua-Retiers-4360597](http://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/ter-rennes-chateaubriant-ok-jusqua-retiers-4360597) – Consulté le 12.07.2016

²¹ Ouest France du 03.07.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/janze-35150/200-manifestants-janze-pour-la-ligne-ter-4341956> – Consulté le 12.07.2016

²² Ouest France du 07.06.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/ter-les-elus-refusent-de-payer-18-millions-deuros-4280406> – Consulté le 12.07.2016

pour défendre la desserte de leurs territoires. Vern-sur-Seiche a lancé une consultation pour un projet d'urbanisme autour de sa halte²³, tout comme Corps-Nuds qui compte réaliser un PEM autour de sa gare située dans une ZAC en cours d'aménagement²⁴. Ces communes sont dépendantes de cette décision pour lancer l'aménagement des abords de leurs haltes.

De nouvelles haltes sont proposées dans le PDU et dans le SCoT, elles sont reprises dans les propositions pour un RER rennais. Les communes traversées par une voie ferrée se sentent concernées par la question du ferroviaire. Elles demandent donc des créations de haltes auprès de la région et de la SNCF, pouvant servir de moteur pour leur développement urbain. Vezin-le-Coquet par exemple a demandée une halte sur son territoire communal depuis plusieurs années²⁵. La zone d'activité d'Atalante-Champeaux à l'ouest de Rennes est traversé par la voie ferrée Rennes - Saint-Brieuc, elle regroupe plus de 1 000 emplois. Les communes de Breteil et de Montfort-sur-Meu qui envoient quotidiennement beaucoup d'actifs sur cette zone ont récemment fait un vœu pour une création de halte dans cette zone²⁶. Elle apparaît d'ailleurs dans la majorité des documents de planification.

Les communes doivent également mobiliser un foncier important pour réaliser des aménagements connexes aux purs aménagements ferroviaires. Si la SNCF possède et entretient une partie des parkings des gares, ceux-ci sont souvent insuffisants à la fréquentation, les élus et techniciens se retrouvent souvent face à une problématique de stationnement sauvage ou gênant, et proposent généralement l'aménagement de parkings communaux. Elles ont également le rôle de sécuriser les accès piétons et cycles qui nécessitent de nombreux aménagements. Ces réalisations nécessitent une certaine maîtrise du foncier autour des gares, pour proposer tous les aménagements nécessaires à de bonnes conditions de circulation sur la commune. Les communautés de communes sont également compétentes pour organiser le transport public, à moindre échelle qu'une communauté d'agglomération ou une métropole, mais elles peuvent mettre en place des services de navettes reliant les gares et haltes isolées aux zones agglomérées.

²³ Site Internet de la ville de Vern-sur-Seiche : Projets urbains - <http://www.ville-vern-sur-seiche.fr/urbanisme/urbanisation-du-secteur-est/gareperrieres.html> - Consulté le 04.05.2016

²⁴ Territoires : Plaque Quartier des Grands Sillons - http://www.territoires-rennes.fr/sites/default/files/pdf/available_land/corps_nuds-gs-terrains.pdf - Consulté le 04.05.2016

²⁵ Charte de développement durable de Vezin le Coquet - http://www.ville-vezinlecoquet.fr/IMG/pdf/charte_vezin_2020.pdf - Consulté le 04.05.2016

²⁶ Le Petit Breteillais, bulletin d'information, novembre 2015 - <http://www.breteil.fr/admin/upload/bi1511.pdf> - Consulté le 04.05.2016

Conclusion de la partie

La mobilité dans le périurbain est intense et les déplacements y sont nombreux. Le mode de déplacement de prédilection y est bien évidemment l'automobile individuelle même si celle-ci connaît des mutations quant à son usage, et que les autres modes de transports, transports publics et modes actifs (marche et vélo) prennent de l'ampleur.

Le périurbain s'organise autour d'un mode de vie dicté par les déplacements. Le choix des lieux de vie se fait principalement en fonction de l'accessibilité par la route. Les activités sont ensuite organisées en fonction des rythmes de vie familiaux et des déplacements possibles. L'automobile est de plus en plus présente plus l'on s'éloigne de la ville, pour sa possession mais aussi son utilisation. Cependant, des alternatives se développent.

Différents acteurs se partagent les compétences du transport et de l'urbanisme dans les métropoles et leurs territoires périphériques. Les limites de leurs bassins de vie sont floues. Il y a souvent un écart entre les territoires vécus et les territoires politiques. Il existe des ruptures entre des territoires compliquant une gouvernance métropolitaine. Néanmoins, il existe de plus en plus de moyens pour une planification à la plus grande échelle pour une meilleure mise en cohérence.

Il est clairement nécessaire d'accepter l'impact de la voiture individuelle et de son écrasante domination dans les usages du quotidien. Le paradigme « auto-mobilitaire » n'est cependant pas forcément une fatalité, et cela ne signifie pas pour autant que les autres modes doivent être délaissés et non étudiés. Au contraire, même s'ils constituent une minorité, des milliers de personnes se déplacent autrement qu'avec leur voiture personnelle dans le périurbain, où alors n'utilisent leur véhicule que pour une partie de leurs déplacements.

Le train et plus particulièrement les TER constituent une alternative évidente du fait de leur efficacité pour une partie des déplacements, notamment pour les échanges avec la ville-centre. Les infrastructures ferroviaires sont présentes dans le périurbain, et les trains ne se contentent pas de traverser ces espaces, ils s'y arrêtent. L'aire urbaine rennaise est dotée d'une étoile ferroviaire à cinq branches avec de nombreuses gares et haltes ont un rôle potentiellement important pour le développement local de leur environnement direct.

PARTIE 2

Diverses approches pour articuler urbanisme et mobilités

Introduction de la partie

Le transport ferroviaire est une composante importante de la mobilité. Les points d'arrêts ferroviaires sont nombreux et représentent des enjeux différents en matière de mobilité et d'urbanisme. Cette seconde partie a pour but de présenter la méthode utilisée pour hiérarchiser différents types de gares et leurs enjeux. Elle présentera les enjeux fonciers et les méthodes d'identification de celui-ci. Enfin, il sera question de présenter l'acteur communal et les techniques d'entretien utilisées lors des différentes rencontres.

Une analyse géographique constitue la base de la recherche, le périurbain rennais dispose de plus de trente gares périurbaines. L'objectif sera de les présenter et ensuite de comparer les typologies existantes concernant l'offre ferroviaire mais aussi les différents tissus urbains entourant les infrastructures. Nous proposerons ainsi un outil visant à classer les gares selon leur importance et la morphologie de leurs environnements. Ces gares et haltes se retrouvent également face au défi de l'intermodalité. Les modes deviennent de plus en plus nombreux et interchangeables entre-eux, des aménagements doivent être prévus pour aller dans ce sens.

La réalisation d'un stage de trois mois dans une société de promotion immobilière a permis d'avoir un regard nouveau et plus immédiat sur les enjeux de la densification, des proximités et des commodités dont fait partie la gare périurbaine aujourd'hui. Ce stage a notamment permis de développer des techniques d'identification de foncier. Il a été également nécessaire de réaliser l'enjeu de taille qu'est l'urbanisation et la densification des territoires du rail, la voie ferrée composant un terrain particulier, à la fois un lien et une rupture.

Dans ce cadre, il fut important de rencontrer les acteurs locaux, notamment à l'échelle communale. Le dernier point de cette partie s'attachera à présenter les techniques d'entretien utilisées lors de la rencontre d'élus et de techniciens ainsi que de présenter l'approche utilisée aux cours des rendez-vous. Plusieurs types d'entretiens ont ainsi pu être effectués, des échanges sur des questions générales autour des mobilités, de l'urbanisme et de leurs interactions, ainsi que des entretiens plus précis se basant sur la question ferroviaire pour soulever ensuite les différents enjeux autour des questions d'aménagement.

1- Des pôles gare nombreux et en devenir

a) Une trentaine de gares et haltes dans le périurbain rennais

L'aire urbaine rennaise, si l'on prend sa définition INSEE de 2010 comprend cent-quatre-vingt-dix communes. La commune de Rennes constitue la ville-centre, douze autres communes appartiennent avec Rennes à l'unité urbaine (ou pôle urbain). Cent-soixante-dix-sept communes constituent la couronne périurbaine du grand pôle. Le territoire de l'aire urbaine et un rayon d'environ trente-cinq kilomètres à vol d'oiseau, composeront la base du terrain d'étude pour la suite du travail.

Au total, trente-trois gares se situent dans l'aire urbaine de Rennes. Une gare et deux haltes sont situées sur le territoire communal de Rennes. Quatre autres gares et haltes sont situées dans trois communes de l'unité urbaine. Vingt-six autres gares et haltes sont situées dans la couronne périurbaine sur le territoire de vingt-quatre communes. Nous ajouterons trois communes situées au-delà de l'aire urbaine, car situées dans un rayon de trente-cinq kilomètres de la gare de Rennes et desservies par le train. Vitré constitue le pôle urbain de sa propre aire urbaine. Les communes de Combourg et Saint-Aubin-des-Landes (halte « Les Lacs ») sont des communes multipolarisées, entre Rennes et Saint-Malo pour la première, Rennes et Vitré pour la seconde. Le travail portera donc sur trente-six gares et haltes du centre au périurbain rennais.

Les trente-six gares et haltes sont localisées sur le territoire de vingt-huit communes. Il est également nécessaire d'ajouter les communes directement desservies par ces gares et haltes mais n'en possédant pas sur leur territoire communal. La toponymie des points d'arrêts SNCF est parfois incohérente et contradictoire mais des facteurs, la plupart du temps historiques, peuvent les expliquer. Selon la hiérarchie de la SNCF, sur ces trente-six points d'arrêts, treize sont des gares et vingt-deux des haltes. En effet, elle distingue les gares qui se composent d'un bâtiment voyageur en activité avec un accueil au guichet, des haltes, ou points d'arrêts non gérés (PANG), c'est-à-dire sans présence humaine. Certains PANG ont pourtant des bâtiments voyageurs, mais ceux-ci sont souvent désaffectés, donc non utilisés par la SNCF, parfois revendus à des particuliers ou à des communes.

Les localisations sont très différentes et les communes qu'elles desservent ont des rôles distincts au sein de l'aire urbaine et des bassins de vie. La hiérarchie urbaine instaurée par le SCoT du Pays de Rennes permet d'identifier le contexte urbain, les autres SCoT utilisent également une hiérarchie, applicable ici. Sur les trente-trois communes desservies et comprises dans l'étude, on peut harmoniser les typologies des cinq SCoT concernés pour avoir la hiérarchie ci-contre.

Nom des Pôles	SCoT	Catégorie
Cœur de métropole	Pays de Rennes	1
Pôle d'équilibre principal	Pays de Brocéliande	2
Pôle structurant de bassin de vie	Pays de Rennes	
Pôle d'appui au cœur de Métropole	Pays de Rennes	
Pôle structurant	Pays de Saint-Malo	
Pôle de bassin de vie	Pays des Vallons de Vilaine	
Pôle de bassin de Vie	Pays de Vitré	3
Pôle d'équilibre secondaire	Pays de Brocéliande	
Pôle d'appui de secteur	Pays de Rennes	
Pôle relais	Pays des Vallons de Vilaine	
Pôle de rayonnement	Pays de Vitré	4
Pôle de proximité	Tous les SCoT	

Source : SCoT des Pays de Brocéliande, de Rennes, de Saint-Malo, des Vallons de Vilaine et de Vitré



Gare de Betton



PANG de Saint-Armel

© Victor Vivancos, le 08.03.2016

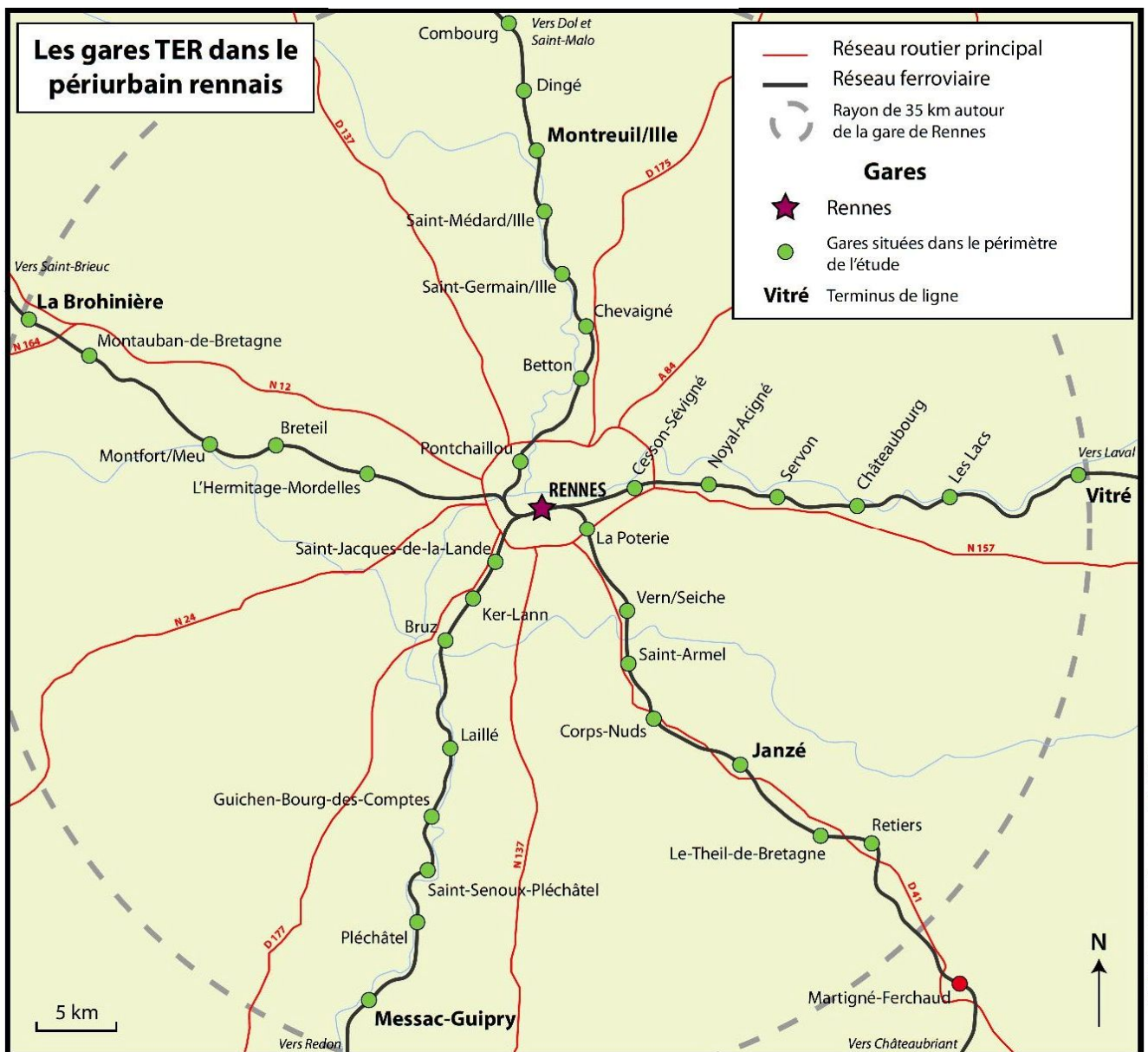
Le tableau ci-dessous liste toutes les gares et PANG selon la SNCF. Il indique ensuite dans quelles communes elles sont localisées et celles qu'elles desservent. Enfin, il dit à quelles catégories INSEE et SCoT ces communes correspondent.

Gare	SNCF	Sur la commune de :	Dessert les communes de :	INSEE	SCoT
Betton	Gare	Betton	Betton	Periurbain	2
Breteil	PANG	Breteil	Breteil	Periurbain	3
La Brohinière	Gare	Montauban-de-Bretagne	Montauban-de-Bretagne	Periurbain	2
Bruz	Gare	Bruz	Bruz	Unitée urbaine	2
Cesson Sévigné	PANG	Cesson Sévigné	Cesson-Sévigné	Unitée urbaine	1
Chateaubourg	Gare	Chateaubourg	Chateaubourg	Periurbain	3
Chevaigné	PANG	Chevaigné	Chevaigné	Periurbain	4
Combours	Gare	Combours	Combours	Multipolarisée	2
Corps-Nuds	PANG	Corps-Nuds	Corps-Nuds	Periurbain	4
Dingé	PANG	Dingé	Dingé	Periurbain	4
Guichen-Bourg-des-Comptes	PANG	Guichen	Guichen	Periurbain	2
			Bourg-des-Comptes	Periurbain	3
L'Hermitage-Mordelles	Gare	L'Hermitage	L'Hermitage	Periurbain	4
Janzé	Gare	Janzé	Janzé	Periurbain	2
Ker-Lann	PANG	Bruz	Bruz	Unitée urbaine	2
Les Lacs	PANG	Saint-Aubin-des-Landes	Saint-Aubin-des-Landes	Multipolarisée	4
Laillé	PANG	Guichen	Laillé	Periurbain	4
			Guichen	Periurbain	2
Messac-Guipry	Gare	Guipry-Messac	Guipry-Messac	Periurbain	3
Montauban-de-Bretagne	Gare	Montauban-de-Bretagne	Montauban-de-Bretagne	Periurbain	2
Montfort-sur-Meu	Gare	Montfort-sur-Meu	Montfort-sur-Meu	Periurbain	2

Montreuil-sur-Ille	Gare	Montreuil-sur-Ille	Montreuil-sur-Ille	Periurbain	3
Noyal-Acigné	PANG	Noyal-sur-Vilaine	Noyal-sur-Vilaine	Periurbain	2
			Acigné	Periurbain	4
Pléchatel	PANG	Pléchatel	Saint-Malo-de-Phily	Periurbain	4
Pontchaillou	PANG	Rennes	Rennes	Unitée urbaine	1
La Poterie	PANG	Rennes	Rennes	Unitée urbaine	1
Quedillac	PANG	Quedillac	Quedillac	Periurbain	4
Rennes	Gare	Rennes	Rennes	Unitée urbaine	1
Retiers	Gare	Retiers	Retiers	Periurbain	3
Saint-Armel	PANG	Saint-Armel	Saint-Armel	Periurbain	4
Saint-Germain-sur-Ille	PANG	Saint-Germain-sur-Ille	Saint-Germain-sur-Ille	Periurbain	4
Saint-Jacques-de-la-Lande	PANG	Saint-Jacques-de-la-Lande	Saint-Jacques-de-la-Lande	Unitée urbaine	1
Saint-Médard-sur-Ille	PANG	Saint-Médard-sur-Ille	Saint-Médard-sur-Ille	Periurbain	4
Saint-Senoux-Pléchatel	PANG	Saint-Senoux	Saint-Senoux	Periurbain	4
			Pléchatel	Periurbain	4
Servon	PANG	Servon-sur-Vilaine	Servon	Periurbain	4
			Brécé	Periurbain	4
Le Theil-de-Bretagne	PANG	Le Theil-de-Bretagne	Le Theil-de-Bretagne	Periurbain	4
Vern-sur-Seiche	PANG	Vern	Vern-sur-Seiche	Periurbain	2
Vitré	Gare	Vitré	Vitré	Unitée urbaine	2

Sources : INSEE, SCoT

La carte suivant localise toutes ces gares.



Ces hiérarchies institutionnelles, de la SNCF et des SCoT, ayant des critères très différents permettent de cerner l'échantillon à étudier. Elles se basent sur la qualité, l'importance et le rayonnement, des critères qui seront utiles par la suite pour l'établissement de notre propre typologie.

b) Analyse géographique et typologies de gares

Pour comprendre la multiplicité des cas, hiérarchiser les points d'arrêts ferroviaires en fonction de leur environnement direct, nous allons observer différentes typologies avant d'établir une méthode, pour en obtenir une, applicable à notre terrain d'étude.

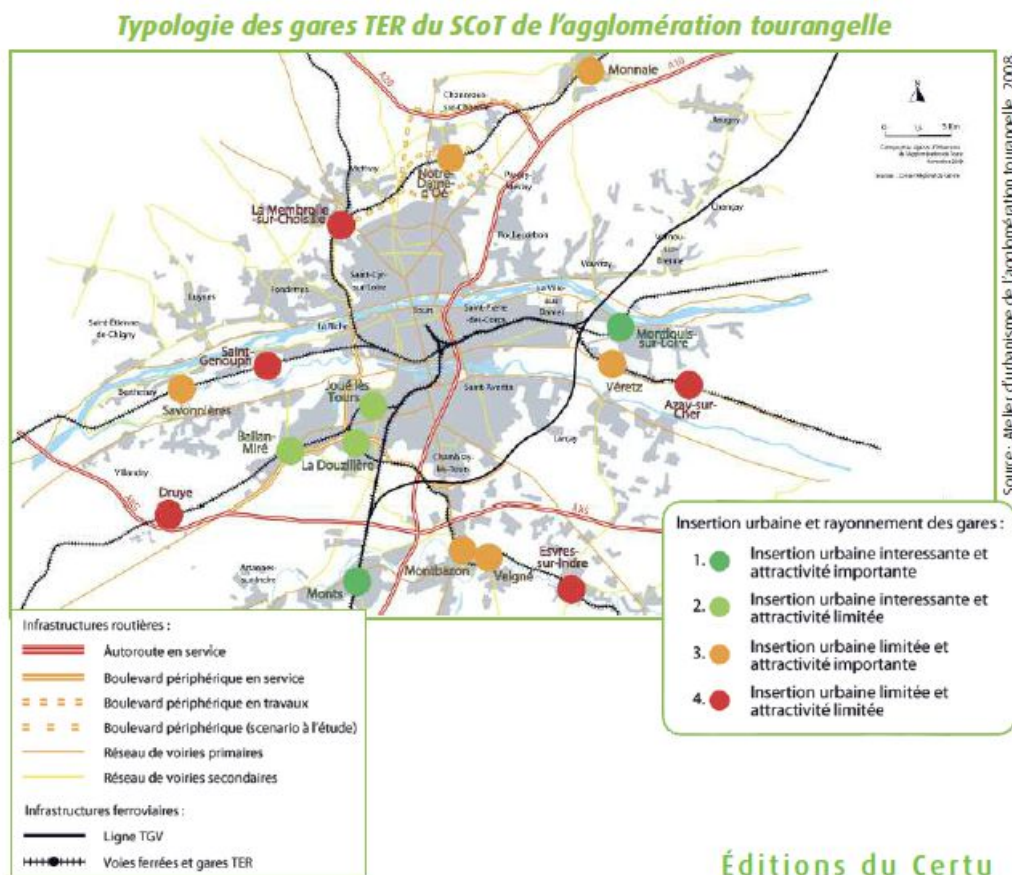
De nombreuses typologies ont déjà été établies par différents acteurs du transport et de l'urbanisme. Les acteurs ferroviaires ont déterminé leurs typologies, la SNCF, RFF, et la RATP. Nombreux sont les SCoT des grandes agglomérations qui ont également réalisé une typologie des gares présentes sur leur territoires notamment en fonction de leurs potentiels d'urbanisation.

La SNCF utilise une première typologie divisée en trois catégories, la segmentation. A visée tarifaire, elle établit une hiérarchie entre les gares d'intérêt national (a), les gares d'intérêt régional (b) et les autres gares à intérêt moindre (c).

En Ille-et-Vilaine, il y a deux gares de type a, Rennes et Saint-Malo, treize gares de type b, Cesson-Sévigné, Châteaubourg, Combourg, Dol-de-Bretagne, Guichen-Bourg-des-Comptes, Janzé, Messac-Guipry, Montauban-de-Bretagne, Montfort-sur-Meu, Montreuil-sur-Ille, Pontchaillou, Redon et Vitré, le reste des gares sont de type c²⁷. La seconde typologie de la SNCF est bien plus complexe et surtout axée sur le transport. Elle distingue les cent-soixante-huit gares de France les plus fréquentées des autres. Elle distingue ensuite le trafic dominant, de grandes lignes ou de trafic régional, elle sépare ensuite les gares et les PANG. RFF a une typologie plus simple distinguant ; les six grandes gares parisiennes, sept très grandes gares régionales (dont Rennes), trente-huit grandes gares régionales, quatorze gares TGV, cent-trente-cinq gares régionales moyennes, trois-cent-soixante-dix gares franciliennes et deux-mille-six-cent petites gares régionales.

²⁷ Document de Référence des Gares de Voyageurs, SNCF Réseau, version du 11 juillet 2016.

Ces approches de typologies par le transport hiérarchisent les gares par leur potentiel de desserte. D'autres hiérarchies s'arrêtent sur un potentiel urbanistique des abords de gares, le SCoT de Rennes défend des densités plus élevées autour de deux catégories de pôles d'échanges. Le SCoT de Tours a, de son côté, établi une topologie basée sur l'attractivité des secteurs où se situent les gares et sur leur insertion urbaine. (CERTU, 2012 2).



Pour une analyse géographique, nous utiliserons une typologie déjà expérimentée sur d'autres agglomérations pour l'appliquer sur le terrain rennais. Elle se base les hiérarchies urbaines puis sur une analyse du bâti, et sur la localisation de la gare.

La typologie s'inspire librement de deux travaux portant sur les gares du périurbain dans le Nord-Pas-de-Calais (Van Der Poorten, 2010) ainsi que dans les aires urbaines de Nantes et Toulouse (Maulat, 2012). Leurs typologies diffèrent légèrement, voici les accommodations réalisées pour une meilleure flexibilité sur notre terrain. La première typologie utilise la notion de « quartiers de gares ». Ils sont cinq, intégré, morcelé, bicéphale, de lieu-dit et de village. La seconde typologie présente des « types de gares ». Elles sont urbaines, intégrées, de frange, d'entre-deux et hors-tissu.

Nous définirons également cinq types de gares :

Les gares urbaines : Elles sont situées au cœur des villes ou dans le centre de grands bourgs périurbains. Les enjeux autour de ces gares se cantonnent surtout au renouvellement urbain, le tissu étant déjà relativement dense.

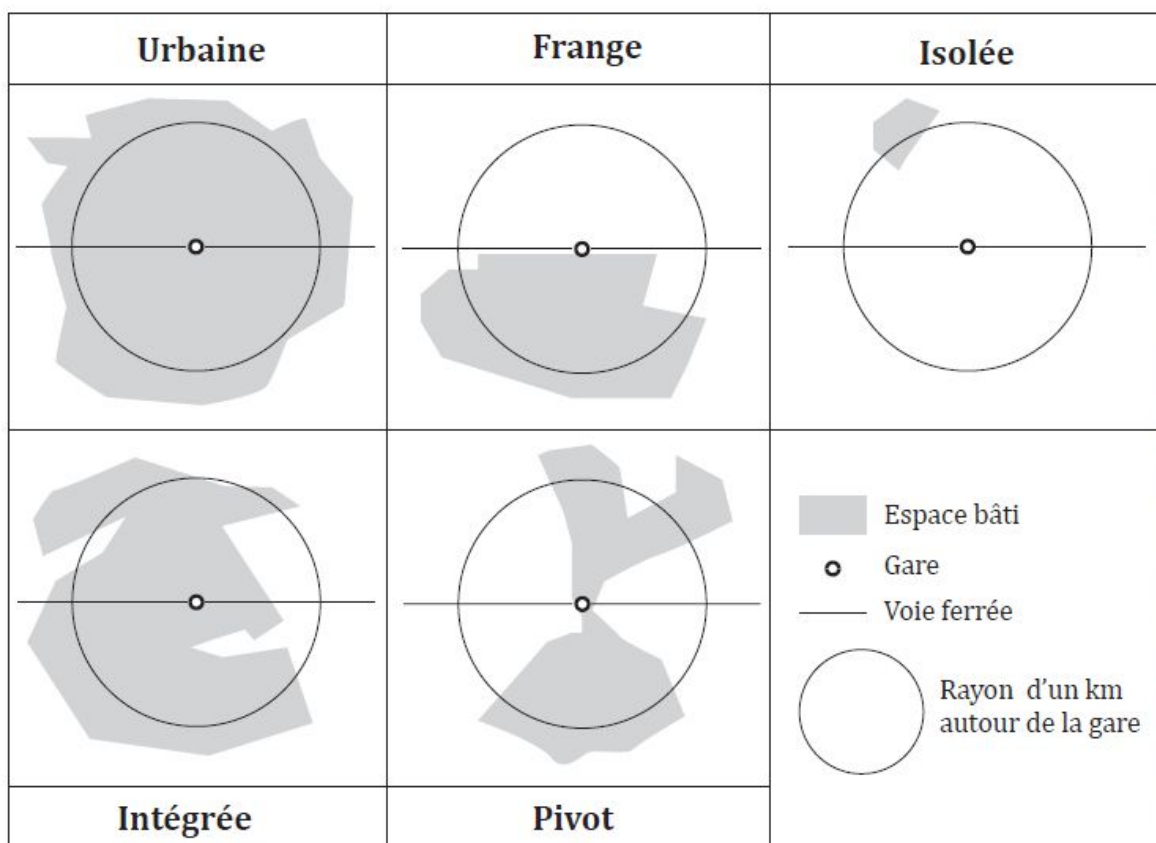
Les gares intégrées : Elles se situent principalement dans les grandes communes périurbaines généralement attractives. En milieu urbain, elles disposent d'un foncier important composée de dents creuses mais également de possibilités d'extensions urbaines.

Les gares de frange : La gare et la voie ferrée marquent l'arrêt de l'urbanisation, de l'autre côté, les espaces sont généralement agricoles. Dans certains cas, ces parcelles peuvent constituer une réserve foncière considérable.

Les gares pivot : Elles se situent à l'interface de deux communes ou de deux parties d'une commune, l'urbanisation s'étant développé le long des accès routiers à la gare. Des dents creuses voire des extensions urbaines sont envisageables.

Les gares isolées : Elles sont généralement trop loin des zones urbanisées pour être accessibles à pied et il s'agit en général de petites haltes. En milieu agricole, l'urbanisation n'est pas à développer. La question se concentre donc sur l'accès à la halte, le stationnement et l'intermodalité, voire le questionnement autour d'un déplacement de la halte.

Les cinq types de gares



Pour appliquer cette typologie aux communes du bassin rennais, nous utiliserons la méthode suivante. Quatre critères qui donneront des points seront pris en compte afin d'obtenir un score final permettant de définir les types de gares.

Barème de la typologie : Environnement des gares

Hierarchie des SCoT (n°1)

Catégorie	4	3	2	1
Points	1	2	3	4

Type de point d'arrêt ferroviaire (n°2)

Type d'arrêt	PANG	Gare
Points	1	2

Importance de la gare selon la segmentation SNCF (n°3)

Segment	c	b	a
Points	1	2	3

Notation des gares en fonction de l'urbanisation (n°4)

A partir d'observations de photographies aériennes, une analyse de l'urbanisation se basant sur le bâti et les réseaux dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare sera notée sur dix.
Elle prendra en compte de l'extension urbaine et des densités

Notation des gares en fonction de l'urbanisation

Les communes ayant reçu plus de quinze points seront considérées comme des gares urbaines. Celles ayant reçu entre douze et quatorze points sont des gares intégrées. Entre sept et onze points, il s'agira de gares de frange ou gares pivot, une observation visuelle du bâti permettra de trancher entre les deux types. Les gares ayant moins de six points seront considérées comme isolées.

Note	Description
1 / 10	Présence de quelques habitations dans un rayon d'1 km
2 / 10	Présence d'un hameau dans un rayon d'1 km
3 / 10	Présence d'une agglomération ou d'un village dans un rayon d'1 km
4 / 10	Présence d'une agglomération ou d'un village dans un rayon de 500 m
5 / 10	Tissu aggloméré s'étendant jusqu'au noyau gare
6 / 10	Tissu aggloméré fragmenté avec des limites très nettes et continues
7 / 10	Tissu aggloméré, avec des limites identifiables discontinues
8 / 10	Tissu aggloméré, avec des dents creuses importantes
9 / 10	Tissu urbain dense, les dents creuses restent facilement identifiables
10 / 10	Tissu urbain très dense, les dents creuses sont difficiles à identifier

c) L'importance de l'intermodalité autour des gares et haltes

Les arrêts ferroviaires ont des enjeux à deux niveaux. Dans un premier temps, l'enjeu urbain et foncier, c'est-à-dire les abords de gares et les possibilités de projets urbains. Le second niveau correspond à l'enjeu de la desserte, de la zone de chalandise, c'est-à-dire l'attractivité d'une gare ou d'une halte. Cette attractivité aura une conséquence sur les aménagements aux abords directs de la gare, des espaces de stationnement automobile, mais aussi pour les cycles, des accès pour tous les modes ou des services d'information, ou encore commerciaux.

Le foncier mobilisé et les espaces à enjeux situés autour des gares auront donc des fonctionnalités différentes. En outre la construction de logements ou de bureaux, le foncier sera d'abord mobilisé pour les usages les plus courants de la gare, les déplacements intermodaux. Les gares sont des points de convergence pour rejoindre la ville-centre, et les déplacements en train sont précédés par un déplacement à pied pour les gares les plus urbaines ou alors en automobile ou en vélo pour les autres. Cette intermodalité génère un besoin foncier aux abords directs de la gare, nécessaire pour le stationnement (CERTU, 2013).

Dans d'autres cas, des services publics peuvent être disponibles pour favoriser cette intermodalité ; vélos ou autos en libre service, transports publics urbains, service de parking relais publics ou navettes en correspondance pour desservir des gares excentrées dans les plus petites collectivités.



© TCL, Transports en Communs Lyonnais

Schéma présentant des déplacements intermodaux

La halte ferroviaire de Saint-Jacques-de-la-Lande se situe à moins d'un kilomètre de l'aéroport de Rennes. Un enjeu important repose donc sur la liaison entre ces deux modes de transports entre lesquels l'intermodalité aujourd'hui quasiment inexistante est potentiellement à développer²⁸.

²⁸ Aéroport Rennes Bretagne – <http://www.rennes.aeroport.fr/acces-parkings/bus> - Consulté le 04.08.2016

Les acteurs du ferroviaire estiment important qu'une offre de stationnement soit présente autour des gares, mais dans une mesure limitée. En effet, ils estiment qu'elle ne constitue qu'un effet moyen pour l'évolution de la fréquentation du train, d'autres modes permettent d'y accéder. En revanche, beaucoup de communes qui se sentent concernées par cette problématique répondent à une demande importante, parfois au détriment d'autres modes.

Autour d'une même gare, le nombre d'acteurs liés au stationnement peut vite devenir très important. Alors que la SNCF possède une partie des parcs de stationnement, les communes en développent également dans le but d'éviter un report de ce stationnement sur d'autres espaces non dédiés aux usagers du train. Elles peuvent les réaliser par elles-mêmes ou alors



© Victor Vivancos, le 10.03.2016

Parking communal à la gare de Bruz

sous maîtrise de l'EPCI. Des aires de covoiturage y ont parfois été implantées par les conseils départementaux. Dans les gares les plus importantes, un prestataire peut être choisi pour la réalisation puis la gestion de ces espaces de stationnement.

Au delà du stationnement automobile, le stationnement des cycles se développe également avec la multiplication de parcs-vélos sécurisés. Alors que des anciens parcs à arceaux ont pu être aménagés par la SNCF ou par les communes, les EPCI réalisent de plus en plus de parcs relais sécurisés. Des discontinuités spatiales sont souvent à observer dans les différents parcs de stationnements, qu'il s'agisse d'automobiles ou de cycles.



© Victor Vivancos, le 08.03.2016

Parc vélo sécurisé aménagé par Rennes Métropole à la halte de Chevaigné

Cette approche concernant la mobilité aux abords directs des gares sera mise en avant dans la typologie que nous réaliserons sur leur attractivité en termes de transport et d'intermodalité. Nous utiliserons un barème prenant en compte de nombreux critères. Dans un premier temps,

seront considérés les éléments favorisant l'intermodalité, c'est-à-dire les correspondances avec les transports publics, les stationnements automobiles et cycles. Les initiatives locales secondaires favorisant l'intermodalité comme le développement d'un TAD, l'encouragement du covoiturage ou alors la mise en place de voies douces pour piétons et cycles seront mises en avant. Les distances à parcourir depuis les centres-bourgs ou cœurs de quartiers formeront un autre critère, correspondant à l'accès à pied ou à vélo. Enfin, l'offre ferroviaire et la fréquentation viendront compléter ces conditions. Comme dans la typologie précédente, nous donnerons des points établissant un score final.

Barème de la typologie : Attractivité et intermodalité

Desserte en transports publics (TC)

Bus urbains et cars départementaux

Nb lignes	1	2	3 et +
Points	2	4	6

Parkings et stationnements (P+ et VELO)

Places voitures	- de 50	50 à 100	100 à 200	+ de 200
Points	1	2	3	4

Parc Vélo	Ouvert	Sécurisé
Points	1	2

Initiatives (IN.)

TAD, places réservées au covoiturage, liaisons douces

Nb initiatives	1	2 et +
Points	1	2

Distance du bourg ou d'une centralité agglomérée (CEN.)

Distance	+ de 2 km	- de 2 km	- d'un km	- de 500 m	- de 300m
Points	1	2	3	4	5

Offre ferroviaire (OFF.)

Nombre d'arrêts quotidiens (deux sens confondus)

Nb arrêts	- de 15	+ de 15	+ de 25	+ de 40
Points	1	3	5	7

Fréquentation annuelle des gares (FRE.)

Nb voyages	- de 100 000	+ de 100 000	+ de 200 000
Points	1	3	5

Avec le score obtenu, nous définirons une note avec laquelle nous distinguerons l'attractivité des différentes gares. Nous reprendrons les intervalles de la partie précédente pour que les chiffres soient plus faciles à mettre en regard. La note de A sera attribuée aux gares ayant un score supérieur à vingt-cinq points, donc dotées d'une très forte attractivité. Entre dix-neuf et vingt-quatre, la note attribuée sera B, l'attractivité est intéressante. De quatorze à dix-huit, les gares recevront la note de C, correspondant à une attractivité correcte. Jusqu'à treize mais au dessus de huit, l'attractivité sera jugée moyenne avec la note de D. Enfin, les gares ayant un score inférieur à sept se verront décerner la note de E, avec donc, une attractivité très limitée.

2- *Observation participante autour de la question foncière*

a) Le point de vue du promoteur

Trois mois de stage passés au sein d'une entreprise de promotion immobilière m'ont permis d'observer les attentes d'un promoteur mais aussi les rapports avec les élus et les techniciens. Le thème du stage était d'établir un lien entre la « commodité transport » et le développement urbain des communes du bassin rennais. La mission était d'identifier des opportunités foncières et de faire un état des lieux des attentes des acteurs en termes de formes urbaines.

Ce stage a donc été effectué dans une démarche d'observation participante, en comprenant les attentes de la société et sa façon d'entreprendre sur le terrain pour appliquer une stratégie de prospection foncière. La première étape consistait à l'établissement d'un état de lieux des terrains à étudier, et d'analyser les documents de planification et d'urbanisme réglementaire. Dans un second temps, des rencontres avec les acteurs ont été planifiées. Enfin, un retour commune par commune par le biais de « fiches communales » était rendu à l'entreprise synthétisant les informations obtenues.

Plusieurs éléments étaient donc à mettre en avant :

- La présentation des communes et de leurs atouts : Localisation, services, éducation, santé, activités, commerces, cadre naturel, desserte par la route et en transports publics (en train notamment).
- La typologie du logement récent et à venir : logement individuel, collectif, intermédiaire, surface des terrains, prix au m² (en lotissements communaux et ZAC, ainsi qu'en privé) et les souhaits d'évolution des communes.
- Les fonciers disponibles : Les grandes opérations en cours et à venir (ZAC notamment), l'identification de dents creuses et des informations précises les concernant.

Le choix des communes étudiées correspondait à un échantillon défini du fait de la desserte par le rail, se basant sur l'idée qu'une gare ou une halte puisse être essentielle pour leur développement futur. La possibilité de ce choix a permis une forte complémentarité entre les thématiques du stage professionnel et du mémoire de recherche.

Suite aux échanges avec ces acteurs de la promotion immobilière, une conception très importante est apparue, celle de la commodité. A l'heure où la densification devient une notion essentielle jusque dans le périurbain, les centralités deviennent importantes pour le choix résidentiel. Une commodité peut être constituée par la présence d'une école, d'un collège ou encore mieux, d'un lycée. Elle peut se composer d'un tissu commercial traditionnel de centre-bourg avec boulangerie, boucherie, superette. Enfin, la desserte par des équipements de transports publics constitue une commodité majeure. Dans le périurbain, le train est souvent très concurrentiel par rapport à la voiture individuelle.

Du fait des nouvelles exigences du PLH de Rennes Métropole (2015-2020), le promoteur était intéressé par les questions de densité, en logements à l'hectare, qui ont évoluées. Les pôles d'échanges multimodaux sont considérés dans les derniers documents de planification comme des lieux d'intensité urbaine, les PEM situées dans les communes pôles ont un objectif à atteindre, une densité de quarante-cinq logements par hectare dans toutes les nouvelles opérations. Sur les communes principales de l'armature urbaine comme dans les EPCI périphériques, les densités exigées sont en général situées autour de trente logements par hectare.

L'idée de densification en fonction de la hiérarchie urbaine et de la desserte en transports en commun est assez consensuelle et se retrouve dans chacun des SCoT. Pour citer quelques exemples : Cesson-Sévigné doit produire plus de quarante-cinq logements par hectare sur tout son territoire communal, soixante autour de sa halte, Betton et Bruz ont une densité minimum de quarante-cinq logements par hectare en secteur gare et de trente sur le reste de la commune. A Guichen, pôle d'équilibre des Vallons de Vilaine, la densité préconisée sur chaque opération est de vingt-huit logements par hectare.

Le promoteur en question, s'est positionné en proposant des formes urbaines audacieuses sur le sujet de la densité par rapport l'essentiel des promoteurs de la région rennaise préférant valoriser la densification verticale. Cette alternative est représentée par deux types de logements correspondant à une certaine demande. Dans l'idée d'une densification horizontale, ce promoteur propose des logements intermédiaires et des lotissements denses.

Cette société a donc développé son propre produit dît « intermédiaire », ni maison individuelle, ni immeuble. Il s'agit d'un bâtiment ressemblant à une grande maison composée

de deux logements, un au rez-de-chaussée, un autre à l'étage, avec un espace extérieur personnel pour chaque logement, terrasse et/ou jardin avec un vis-à-vis minimum. Le pari est de viser des communes attractives dotées de nombreuses commodités à proximité immédiate, dont une halte ferroviaire. Cette proximité des commodités pèserait énormément dans la balance pour un produit qui est de plus, beaucoup moins couteux qu'une maison individuelle. Sur des opérations déjà réalisées, un îlot composé de plusieurs de ces logements peut atteindre la densité souvent indispensable de quarante-cinq logements par hectare.

Visuel : Huit logements intermédiaires à Orgères (Rennes Métropole)



Le second produit proposé est plus classique, mais semble bien s'adapter à la demande de nombreuses communes de banlieue et surtout des communes périurbaines. Ce sont de simples lotissements, mais dont les densités atteignent facilement les trente logements à l'hectare voire plus, grâce à des petits terrains de deux-cents à trois-cents mètres carrés par exemple.

b) Quelles techniques d'identification du foncier?

Après avoir identifié les communes à étudier, et la méthode de classification du tissu urbain, il est temps de poursuivre avec la question foncière et la présentation des différents outils à utiliser pour repérer un foncier à enjeux. Tout d'abord les documents de planification permettent de connaître les grands espaces voués à être urbanisés. Grâce à des photographies satellites on peut mettre en évidence des dents creuses. Les documents réglementaires et leurs annexes graphiques permettent de connaître les potentialités d'urbanisation de chaque parcelle. Enfin, les entretiens avec des élus permettent d'avoir des idées quand à certaines zones avant que celles-ci ne soient définitivement objets de projets d'aménagements.

Les SCoT définissent les grands espaces à enjeux, là où les opérations d'urbanisme auront les plus grandes envergures. Sur les territoires concernés, les PLU définiront des zones plus accessibles à une urbanisation future avec la création facilitée de ZAC ou encore de ZAD pour bloquer un foncier. Le ferroviaire a de grands enjeux dans les SCoT inclus dans notre étude. Dans celui du Pays de Rennes, les axes ferroviaires sont clairement définis comme des espaces à enjeux. Outre le projet Euro-Rennes, articulant projet d'urbanisme et de transport à une échelle clairement différente de la notre, les voies ferrées et les haltes sont des points essentiels pour de grands projets sur l'axe Rennes-Paris et le secteur Ker-Lann / La Janais sur les communes de Bruz et Chartres-de-Bretagne.

C'est ensuite au PLU de prendre le relais. Sur des secteurs identifiés, simplement du fait de la présence d'une gare ou alors de projets de plus grande envergure, on peut étudier le zonage du PLU. Le promoteur par exemple pourra identifier simplement de grandes parcelles en zone urbaine partiellement découposables pour y construire quelque chose de plus dense si un propriétaire est prêt à vendre une partie de son terrain. Si la zone n'est pas encore urbaine, il devra se mettre d'accord avec la collectivité qui a la main sur les terrains en question.

Les PLU définissent des zones à urbaniser, qui sont différentes selon le règlement qui a été choisi. En général, il y a des échelles temporelles pour ce foncier. Sur le document graphique le 1AU, signifie une urbanisation pendant la durée d'application du PLU en cours, le 2AU, lui, constitue une réserve foncière qui peut être débloquée à certaines conditions. La création d'une ZAC, signifie que la zone va être urbanisée selon un calendrier prédéfini par une collectivité ou un organisme public ayant cette compétence.

La ZAD permet de geler des terrains pendant six ans de manière renouvelable et permet notamment d'empêcher la spéculation sur des terrains (CERTU, 2013). Elle a été revue récemment dans le cadre de la loi sur le Grand Paris de 2010, où de grands projets articulant urbanisme et transport sont menés. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) « réserve foncière » constitue une démarche relativement simple pour une acquisition publique de terrains, si présence de gare, il y a, elle peut être justifiable si le SCoT préconise des densités dans ces secteurs.

La compétence du PLU va être transférée aux EPCI, elle sera effective au 1^{er} janvier 2017²⁹. On parle de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Rennes Métropole est actuellement en train d'élaborer le sien. Son établissement devrait permettre une meilleure cohésion à l'intérieur d'un même EPCI, les cadres géographiques de gares devraient y avoir des traitements similaires.

Le projet Bahn-Ville 2 visant à favoriser un urbanisme tourné vers le rail a établi une méthodologie identifiant les rayons d'influence des gares et haltes ferroviaire (L'Hostis, 2009). Elle définit une distance de huit-cent mètres (soit dix minutes pour une personne marchant à cinq kilomètres par heure) pour les gares urbaines, et une distance d'un kilomètre (soit douze minutes à pied) pour les haltes périurbaines. Ensuite, elle place un point central et trace un disque représentant la distance autour de la gare. L'étude propose de poursuivre l'analyse en définissant des isochrones bien plus précis pour l'accessibilité réelle, piétonne, vélo, et rabattement en bus ou tram. Nous avons déjà placé un cercle d'un rayon d'un kilomètre autour de chaque halte, concernant l'aspect uniquement foncier, nous n'irons pas plus loin que ces limites.



Isochrone pour dix minutes à la halte de Saint-Armel

Les collectivités ont à disposition de nombreux outils précis pour identifier un foncier précis suite à ces tracés. Un SIG peut permettre ensuite d'analyser des bases de données à l'intérieur des disques établis, sur les types de bâtiments, les activités présentes ou encore les densités de population ou de logements. De multiples couches sont disponibles pour observer les nombreuses informations. Nous nous contenterons pour l'aspect multimédia de commentaires de photographies satellites. Ils s'appuieront également sur les consultations de données supplémentaires sur la plateforme gouvernementale « Géoportail ». La base de données

²⁹ CEREMA – Tout comprendre du PLUi - <http://www.territoires-ville.cerema.fr/tout-comprendre-du-plui-en-une-plaquette-a1582.html> - Consulté le 29.03.2016

« CORINE Land Cover » par exemple nous permettra une pré-analyse plus complète de l'occupation des sols.

Le cadre du stage permettait de concrétiser quelques informations foncières obtenues par l'intermédiaire des techniques et outils précédents grâce à des rencontres physiques avec des acteurs essentiellement communaux, qui dans certains cas nous ont communiqué des informations quand à l'avenir des environnements de leurs infrastructures ferroviaires.

Nous réaliserons une typologie des gares en fonction leur potentiel de développement urbain. C'est-à-dire l'enjeu foncier et l'insertion urbaine de potentiels futurs quartiers aux abords directs des gares. En se basant sur l'analyse foncière, l'occupation urbaine, les projets en cours et à venir, ainsi que leurs échéances, nous pourrons obtenir un score final permettant d'établir la hiérarchie des espaces à enjeux. Nous réutiliserons la notation sur dix utilisée dans la partie précédente et correspondant à l'urbanisation des abords de gares, en prenant uniquement les notes de quatre à huit. Les plus basses correspondent à des zones agricoles et naturelles, les plus élevées à des zones urbaines déjà très denses, dans ces cas, la note accordée sera de zéro. Ensuite, nous donnerons des points en fonction de l'envergure des différentes opérations en cours et à venir. Enfin, les échéances constitueront le dernier critère, un nombre de points plus conséquent sera attribué aux gares bénéficiant des projets les plus proches de la concrétisation à leur proximité.

Barème de la typologie : Potentiels fonciers

Occupation urbaine (OCC.)

Reprise de la notation sur 10 de l'occupation urbaine (Partie 2-1 -b)
Les notes de 1 à 3 sont exclues du fait d'une contrainte agricole ou naturelle
Les notes de 9 et 10 sont exclues du fait de densités déjà très élevées

Projets en cours et à venir (PRO.)

Deux points sont accordés par tranche de 100 logements planifiés dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare
Des bonifications sont accordées dans le cas du développement d'équipements importants, de surfaces de bureaux ou espaces commerciaux

Échéances des projets (ECH.)

Calendriers des projets et des zonages des PLU (1AU, 2AU)				
Échéance	2015-2020	2020-2025	Au-delà	Pas de date
Points	4	3	2	1

Le score attribué, définira une note qui permettra d'observer quelles sont les gares bénéficiant des meilleurs potentiels actuels pour un développement urbain. Les gares ayant reçu un score supérieur à vingt-cinq recevront la note de A et ont donc un potentiel très fort. Les gares gratifiées d'un score situé entre dix-neuf à vingt-quatre recevront la note de B, et seront donc considérées comme possédant un potentiel intéressant. Les gares bénéficiant d'un score situé dans l'intervalle de quatorze à dix-huit recevront la note de C, potentiel foncier correct. Les gares s'étant vues attribuer un score de huit à treize recevront la note de D, avec un potentiel moyen. Les dernières gares dont le score n'atteint pas sept ont un potentiel très limité et la note de E.

c) Faire avec l'emprise spatiale de l'infrastructure ferroviaire

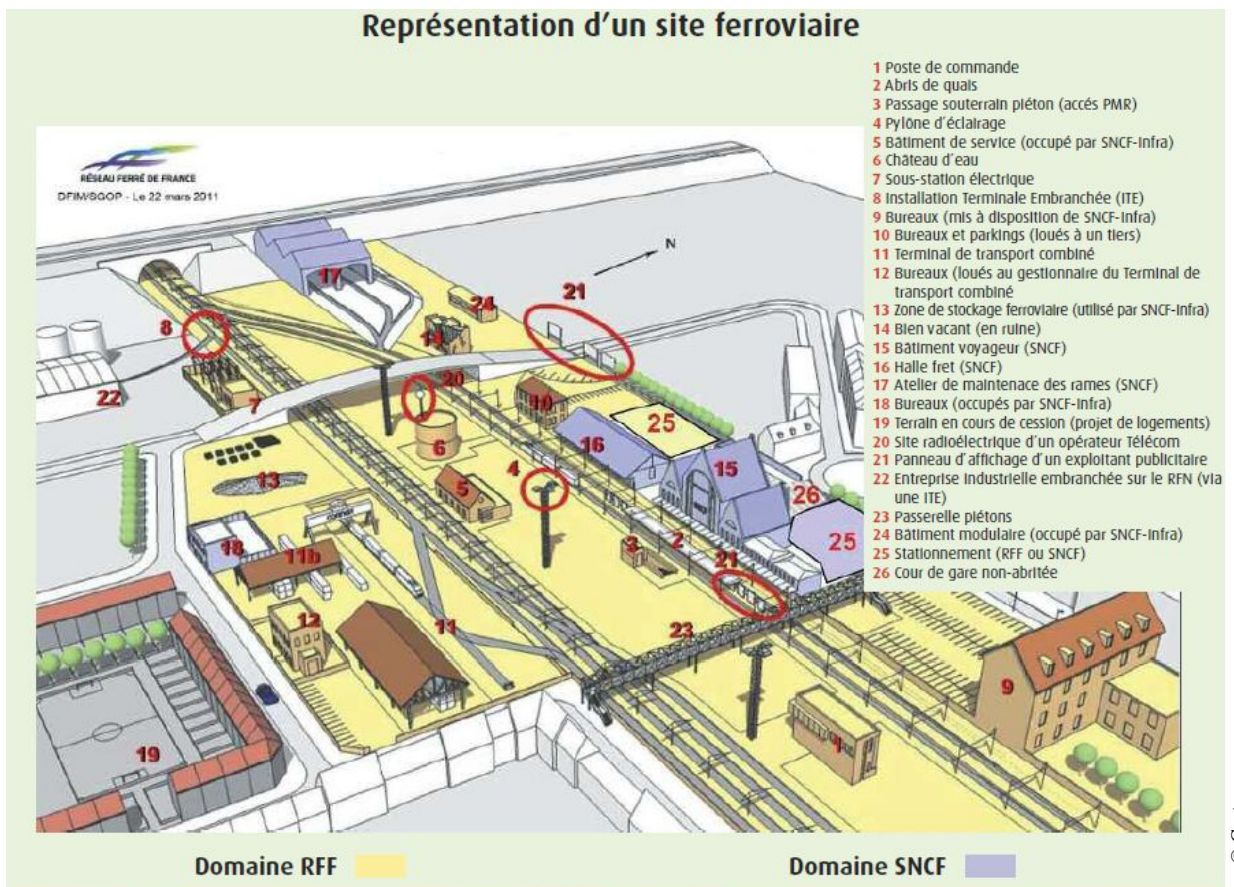
Le foncier ferroviaire est très complexe. L'infrastructure a souvent une emprise importante qui peut être considérée comme une rupture, nécessitant des franchissements pour permettre des connexions rapides entre les deux côtés des gares. La SNCF et RFF possédaient un foncier ainsi qu'un patrimoine immobilier important autour des gares, prenant parfois une place relativement conséquente. La réforme ferroviaire de 2014 a changé l'organisation générale du ferroviaire visant à supprimer les incohérences et les ruptures existantes entre RFF et la SNCF.

La question du franchissement est souvent très problématique. Les passages à niveau sont voués à disparaître dans une majorité de cas, il est donc nécessaire de repenser le contournement routier. Des franchissements piétonniers doivent également être mis en avant, sous forme de passerelle au dessus de la voie ferrée ou de passage souterrain en dessous. Dans tous les cas, un foncier sera nécessaire, surtout dans le cas d'un contournement, un évitement et des courbes pouvant être indispensable à sa réalisation. Les franchissements permettent une ouverture sur l'autre côté de la gare augmentant considérablement la population desservie et augmentant donc son attractivité.



Passerelle en cours d'aménagement à Vitry

La répartition du foncier, comme du bâti, a été longtemps partagée par RFF et la SNCF. RFF possédait les gares dans leur sens premier, c'est-à-dire l'espace permettant de garer les trains, ainsi que les quais, les équipements électriques, l'essentiel des bureaux et l'essentiel du foncier au sol. La SNCF possédait les bâtiments voyageurs, bâtiments de fret, les stationnements ainsi que les ateliers de maintenance des rames. RFF disposait donc d'un patrimoine foncier bien plus important que la SNCF. (CERTU, 2013)



RFF revendait une bonne partie de ses terrains aux collectivités mais passait également des accords avec des promoteurs immobiliers et des bailleurs sociaux. La SNCF, elle, avait établi une stratégie de rationalisation de son patrimoine foncier et immobilier. Dans les deux cas, les deux établissements avaient déjà pris l'habitude de céder leur foncier devenu inutile pour la réalisation de projets urbains. En 2008, l'Etat a lancé un programme de mobilisation du foncier public pour la création de logements. Les établissements publics dont RFF et SNCF ont donc contribué à ce programme. Les deux entreprises ferroviaires ont finalement cédé au total cent hectares (30% pour SNCF, 70% pour RFF) pour la réalisation de plus de six-mille logements à travers la France entière.

La réforme ferroviaire de 2014 a redéfini cette organisation autour de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC). La SNCF constitue l'EPIC « de tête », chargé de la gouvernance générale et de la régulation de deux EPIC opérationnels. Le premier, « SNCF Réseau », possède le réseau ferré national et en est le gestionnaire, il récupère donc l'infrastructure ferroviaire, le foncier et le patrimoine immobilier de RFF ainsi que de SNCF Infrastructures. Le second, « SNCF Mobilités » est l'opérateur de mobilités, il récupère ainsi la mission de l'offre de transport ferroviaire, voyageurs et fret et possède la branche « Gares & Connexions », gestionnaire des gares de voyageurs et des services qu'elles proposent (CEREMA, 2016). Le patrimoine immobilier appartient à l'EPIC de tête SNCF via sa filiale « SNCF immobilier », elle dispose d'un foncier de vingt-mille hectares en France, dont deux-mille urbanisable dès à présent.

Les régions, définies comme AOT chef de file avec la loi MAPTAM, récupèrent de nombreuses compétences suite à cette réforme. Une région peut choisir la décomposition de ses lignes, ou encore proposer ses propres tarifs. Elles deviennent également compétentes pour la création de nouvelles lignes, récupèrent le matériel roulant, ainsi qu'une partie des biens immobiliers. Elle doit favoriser l'intermodalité, en établissant un Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) comprenant notamment un plan de stationnement sécurisé des vélos.

3- *Le transport ferroviaire : Approche communale*

a) Le choix des communes à rencontrer

L'agenda des rencontres avec les communes s'est fait dans le cadre du stage, selon les possibilités qu'il offrait, et les disponibilités des acteurs. Un nombre important d'entretiens semi-directifs a pu être effectué entre mars et mai 2016. Nous avons procédé par vagues, selon l'importance que pouvaient avoir les communes pour le mémoire et l'intérêt qu'elles pouvaient avoir pour le promoteur.

Les rendez-vous ont donc été pris à trois périodes différentes. Dans un premier temps, les communes visées étaient essentiellement des communes pôles de la première et deuxième couronne du périurbain rennais très bien desservies par le train. Dans un second temps, le choix, cantonné aux deux premières couronnes était plus ouvert, notamment à des petites communes desservies directement ou indirectement par le train. Une troisième vague visait des communes plus éloignées, comme les communes du cœur de métropole dotées d'une halte, ainsi que des communes n'étant pas desservies par le train.

Au total, nous avons réalisé dix-huit véritables entretiens dans les communes, d'une durée de vingt minutes à une heure suivant une grille d'entretien et étant enregistrés et retranscrits. Les communes nous ayant reçues sous cette forme sont pour seize d'entre elles directement concernées par la desserte ferroviaire car possédant une ou deux haltes sur leur territoire. Deux entretiens ont également été réalisés dans deux communes desservies sur le territoire d'une commune voisine. Les personnes rencontrées avaient des compétences différentes, maires, adjoints à l'urbanisme, à l'aménagement ou aux transports, conseillers municipaux et communautaires ainsi que des responsables de l'urbanisme.

Deux échanges complémentaires ont été réalisés en fin de stage dans deux communes non desservies par le train dans un but de comparaison. Des entretiens plus longs et organisés ainsi qu'un échantillon plus important auraient été souhaitables, mais les conditions de fin de stage ne le permettaient pas. C'est donc des échanges à caractères informatifs, non enregistrés composés uniquement d'une prise de note qui ont été effectués. Deux échanges consultatifs ont également eu lieu avec des chargés de mission aux services habitat et mobilités de Rennes

Métropole. Enfin, à une autre échelle, un entretien relativement conséquent été réalisé à l'Hôtel de la Région Bretagne avec le vice-président du conseil régional en charge des transports et des mobilités ainsi que de la cheffe du service mobilité, prospective et contrats.

Liste des communes rencontrées

Communes et EPCI	Gares concernées
Betton	Betton
Brécé*	Servon
Breteil	Breteil
Bruz	Bruz ; Ker-Lann
Cesson-Sévigné	Cesson-Sévigné
Chateaubourg	Chateaubourg
Chevaigné	Chevaigné
Corps-Nuds	Corps-Nuds
Guichen	Guichen-Bourg-des-Comptes ; Laillé
L'Hermitage	L'Hermitage-Mordelles
Janzé	Janzé
Laillé*	Laillé ; Bruz
Montfort-sur-Meu	Montfort-sur-Meu
Montreuil-sur-Ille	Montreuil-sur-Ille
Noyal-sur-Vilaine	Noyal-Acigné
Rennes Métropole	Les 13 gares de la métropole
Le Rheu*	Aucune
Saint-Jacques-de-La-Lande	Saint-Jacques-de-La-Lande
Servon-sur-Vilaine	Servon
Vezein-le-Coquet*	Aucune

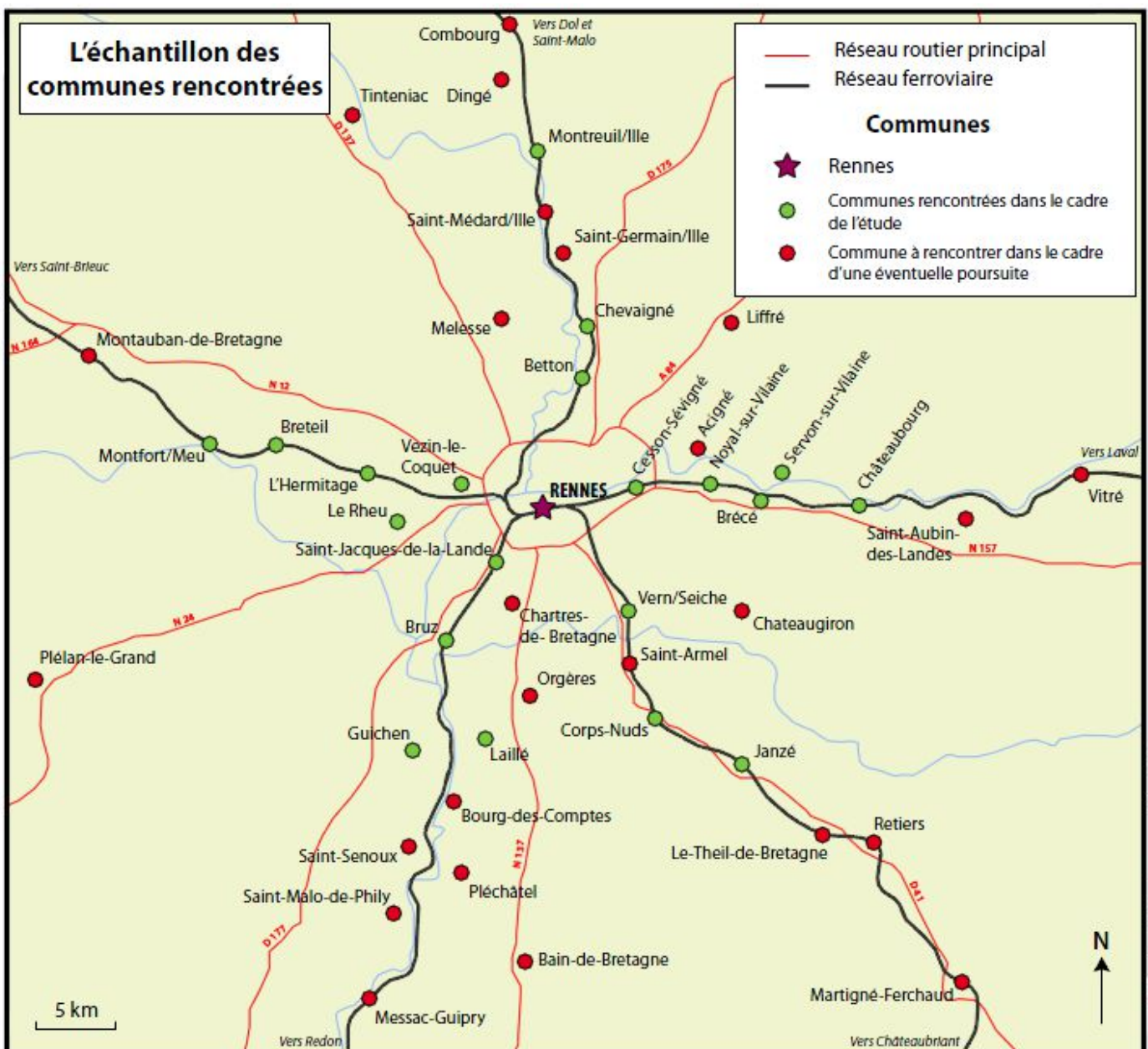
**Commune ne possédant pas de gare sur son territoire*

Plusieurs biais sont introduits du fait de la composition de l'échantillon de communes que nous avons réussi à rencontrer. Le premier biais est constitué par la distance, les gares les plus lointaines sont situées à un peu plus de vingt-cinq kilomètres de Rennes. Le second correspond à la représentativité des différents échelons de la hiérarchie urbaine. Alors que l'échantillon est très représentatif dans le Pays de Rennes, il l'est moins pour les SCoT voisins. Dans le Pays de Rennes, trois communes rentrent dans la catégorie 1, quatre rentrent catégorie 2), deux font partie de la catégorie 3, et dans la catégorie 4. Dans les SCoT voisins, trois communes rentrent dans la catégorie 2 et deux dans la catégorie 3, il n'y a aucune commune de catégorie 4. On a donc un échantillon cohérent pour le Pays de Rennes. Au-delà, il reste centré sur des pôles, et aucune commune distante de plus de trente kilomètres.

Pour des communes plus lointaines, le ferroviaire peut avoir un enjeu également extrêmement important pour la desserte périurbaine. C'est pour cela que nous regrettons de ne pas avoir rencontré ces communes. D'autres communes de moindre importance mais également connectée par le rail qui nous intéressaient également auraient pu être rencontrées mais aucun

rendez-vous ne s'est concrétisé. Dans l'idée d'un prolongement de l'étude, toutes les communes desservies par le train pourraient être rencontrées dans le but de réaliser une analyse des discours, représentative et non biaisée. Il aurait, par ailleurs, été très intéressant de rencontrer des communes isolées du rail et bien desservies par la route. Quelques communes de différentes importances dans la hiérarchie urbaine et à des distances variables avaient été choisies au préalable pour de potentiels entretiens.

La carte suivante localise les communes rencontrées par rapport aux axes routiers et ferroviaires en vert. Elle situe également quelques communes identifiées que nous aurions souhaité aborder dans le cadre d'une potentielle poursuite de l'étude en rouge.



Nous utiliserons les entretiens effectués pour classer une partie des projets de plusieurs types ayant pu être évoqués par les élus et techniciens. Nous analyserons ensuite les différents discours pratiqués quand à l'interaction entre transport et urbanisme. Les points de vue pouvant être très divergents avec un degré d'intégration des deux problématiques très variable d'une commune à une autre.

b) Une approche entre recherche universitaire et prospection foncière

Les entretiens réalisés dans le cadre du stage ont été réalisés selon une double démarche. Le même entretien devait servir à l'obtention de deux types de résultats. D'un côté, une recherche sur les interactions entre transport et urbanisme, de l'autre, la mobilisation d'un foncier et le développement de nouvelles formes urbaines à proximité d'infrastructures ferroviaires. Une grille d'entretien commune a donc été élaborée pour obtenir des résultats satisfaisants dans les deux cas.

Le questionnement a donc été établi selon un ordre descendant, de questions très générales à des questions très précises. Les questions les plus générales se rapprochaient plus généralement de la problématique de recherche, les questions plus précises de celle du stage. Clairement, l'idée de la perception générale du ferroviaire par les acteurs communaux n'était pas très mobilisable pour le travail de stagiaire. Les prix au mètre carré et les surfaces des terrains à bâtir ont quant à eux peu d'intérêt pour la recherche universitaire. Dans les deux cas, il s'agit d'informations importantes à concilier dans la préparation des différents entretiens.

Un écart sur la réflexivité et les temps d'action se distingue entre le mémoire et le stage. Alors que la réflexion universitaire peut être conceptuelle et sur un temps long, celle du stage doit être la plus concrète possible, et être applicable rapidement. L'urbanisme institutionnel s'étale sur un temps relativement long au fil des documents de planification. Il est très différent de celui des acteurs privés de la promotion et de la construction qui s'achemine sur un temps plus court, en fonction des opportunités identifiées.

L'entretien sera donc coupé en deux, avec des questions dites « de mémoire », et des questions dites « de stage » pour simplifier la compréhension des acteurs rencontrés. Dans les

deux cas, les informations obtenues auront un intérêt les deux causes. L'échange peut être beaucoup plus libre et transversal par rapport à une telle division. Les thématiques de la seconde partie peuvent être, bien évidemment évoquées dès la première. Le fait qu'il s'agisse d'entretiens semi-directifs laisse une grande liberté aux personnes interrogées.

Dans un premier temps, l'introduction des sujets et problématiques est essentielle en guise de présentation. C'est après ces quelques minutes de préparation que le déroulé des questions peut s'initier. Les questions directement en lien avec les transports et notamment la gare sont les premières à entrer en jeu, ce sont les questions dites « de mémoire ». L'objet « gare » permet de poser une accroche et de définir des enjeux. On rentre ensuite dans les détails liés aux aménagements, la place de la gare dans la politique communale et si des opérations sont déjà planifiées. On aborde ensuite la question de la mise en valeur de celle-ci dans une logique de résidentialisation. Dans un second temps, c'est au tour des questions dites « de stage » s'attachant à des questions d'aménagement et d'urbanisme plus précises. Il est donc question de tous les secteurs à urbaniser sur la commune, des types d'habitats et de formes urbaines puis enfin des terrains à bâtir et des prix sur la commune.

La grille d'entretien principalement utilisée est composée de sept questions générales. Elle est présentée ci-dessous avec quelques éléments de réponse attendus inscrits dans la colonne des réponses.

Grille d'entretien destinée aux communes ayant une gare sur leur territoire

N°	QUESTIONS	REPONSES
	<i>Mémoire</i>	
1	Quelle est l'importance de la gare et du transport ferroviaire pour la commune ?	<i>Historique, fréquentation, desserte.</i>
2	Le secteur de la gare est-il privilégié dans la politique d'aménagement de la commune ?	<i>Aménagement, transport, intermodalité.</i>
3	Des opérations d'aménagement sont-elles programmées en secteur gare ?	<i>Projets habitat, activités.</i>
4	La gare est-elle un élément générant une dynamique résidentielle vers la commune ?	<i>Choix résidentiel, atout mis en valeur ou pas.</i>
	<i>Stage</i>	
5	Avez-vous des ZAC ou lotissements communaux dans la commune ?	<i>Secteurs d'urbanisation en cours et à venir.</i>
6	Quels types d'habitats et de formes urbaines sont prévus dans ces secteurs ?	<i>Collectif, intermédiaire, individuel.</i>
7	Quelles sont les surfaces des terrains et les prix au m ² dans les dernières opérations ?	<i>Pression foncière.</i>

Réalisation : Victor Vivancos, mars 2016

La continuité des entretiens est variable selon la construction du discours de l'interlocuteur. La réponse à certaines questions de manière assez évidente en rebond à une question précédente annulera la nécessité de poser d'autres questions prévues. Dans d'autres cas, des relances seront nécessaires quand l'information n'est pas obtenue voire parfois évitée par la ou les personnes interrogées.

c) Adaptation aux particularités communales et biais introduits lors des entretiens

Les entretiens se sont généralement déroulés d'une manière similaire, en posant d'abord le sujet puis en suivant la grille d'entretien. Il aura été nécessaire dans de nombreux cas de s'adapter au fil conducteur proposé par la ou les personnes interrogées. Les communes ayant toutes leurs singularités, l'approche a été adaptée à chacune d'entre elles. Différents biais ont pu être observés selon les entretiens, notamment par rapport au nombre de personnes présentes ou alors des représentations de la promotion immobilière que pouvaient avoir les différentes personnes interrogées.

Différentes particularités communales étaient à prendre en compte quant aux transports. Les communes ne sont rarement desservies exclusivement par le train. C'est au delà de Rennes Métropole qu'il est très présent, ou seul le réseau départemental Illenoo peut éventuellement compléter ou concurrencer l'offre ferroviaire. Dans les trois communes du cœur de métropole, le métro constitue la composante principale, ainsi que le bus urbain dans un second temps. Les haltes ferroviaires n'y constituent qu'un élément secondaire ne concernant qu'une partie de la commune directement desservie. A l'intérieur du PTU de Rennes Métropole, les bus métropolitains viennent compléter l'offre ferroviaire.

D'un point de vue urbanisme, le type de gare et notamment leurs localisations changent la donne au niveau des projets. Les gares isolées ou pivot, éloignées des bourgs ont des problématiques très différentes des gares urbaines, intégrées et de frange. La question de la densification sera plus facilement abordée quand les gares se situent dans les centres. Quand celles-ci sont plus éloignées c'est la question du rabattement qui sera la plus abordée, même si des surprises peuvent intervenir dans les discours.

La grille d'entretien présentée dans le point précédent correspondait aux communes possédant une gare sur leur territoire. Dans le cas des communes n'en possédant pas, mais se trouvant desservie par une gare sur la commune voisine, il a fallu adapter la grille. Nous l'avons donc fait évoluer en considérant l'absence d'une vraie question foncière liée à la gare. Nous nous sommes penchés plutôt sur les questions de rabattement et d'intermodalité, de concurrence avec les autres transports publics, le réseau STAR étant présent dans les deux communes où nous avons utilisé cette grille alternative, Brécé et Laillé. Enfin, nous avons gardé les mêmes questions pour l'aspect « stage », secteurs à urbaniser, formes urbaines, terrains et prix.

Un biais est lié à la perception du rôle de promoteur par rapport aux élus et responsables communaux. Ce dernier est parfois assez mal perçu dans les collectivités, une distance est tantôt introduite par la personne interrogée de peur que des informations soient bénéfiques à l'intérêt du promoteur. Ainsi, certains entretiens ont été relativement pauvres en contenu et discontinus par rapport au fil conducteur proposé par la grille, la distance atténuant la fluidité du discours.

Un autre biais a été introduit par le nombre de personnes présentes à l'entretien. Bien que généralement les rencontres se soient passées face à face avec une seule personne, dans certains cas, une voire deux personnes complémentaires se sont greffées aux entretiens pour une obtention d'information supplémentaires mais pouvant casser le fil conducteur induit par la grille d'entretien. Certains rendez-vous se sont déroulés en compagnie d'un représentant de l'entreprise de promotion, cette situation a pu soit rendre l'échange plus distant ou alors plus centré sur la question foncière.

Dans tous les cas, il sera possible et évident de ressortir des éléments communs et récurrents dans les entretiens effectués. Les acteurs se retrouvent souvent face à des problématiques similaires et en construisent une représentation proche. Nous ne pourrions toutefois pas établir de généralités issues de cet échantillon, le nombre de biais étant très important et les communes ne constituant pas un panel assez représentatif de l'aire urbaine rennaise ou d'un autre territoire duquel nous aurions pu nous revendiquer.

Conclusion de la partie

Différentes analyses de l'articulation entre transports et urbanisme sont possibles. Sur les trente-six gares étudiées les tissus urbains sont différents et ne sont d'ailleurs pas tous urbains, l'établissement d'une typologie permet d'identifier des particularités géographiques communes à une grande partie d'entre-elles. Le foncier ferroviaire et des abords de gares soulèvent des enjeux importants. Il a un intérêt pour de nombreux acteurs, des communes aux promoteurs en passant par les entreprises ferroviaires. On peut observer sa destinée par le biais de documents de planification ou encore des techniques innovantes d'identification. Une vingtaine d'entretiens au sein de communes permettent de concrétiser certains points de l'analyse géographique et foncière en posant des questions coordonnant urbanisme et transport à des acteurs qui pratiquent ce terrain quotidiennement.

Les points d'arrêts ferroviaires de l'aire urbaine rennaise ont des profils multiples. Gare ou halte, pôle de bassin de vie ou pôle de proximité, lieux d'intermodalité, dans chaque cas, elles représentent une centralité à une échelle différente. Leur environnement direct est variable. L'observation des taches urbaines et le calcul d'un score pour chacune d'entre elles, nous permet d'établir une typologie instaurant différents types de gares ; urbaines, intégrées, de frange, pivot et isolées.

Le foncier ferroviaire prend une importance nette dans de nombreux cas. Plus le train est attractif, plus le foncier présent aux alentours des gares peut être valorisable. Les promoteurs considérant la gare comme une commodité importante peuvent s'y intéresser, de plus qu'une gare constitue un PEM et donc un espace de densités pour la planification. De nombreuses techniques permettent de l'identifier, des documents réglementaires à la télédétection en passant par des entretiens. Ce foncier est cependant très lourd à traiter du fait d'une emprise spatiale forte de l'infrastructure et d'une multiplicité de propriétaires.

Réaliser des entretiens au sein des communes que l'on souhaite étudier ne peut que faciliter la compréhension des enjeux présents sur ces territoires. La vision politique des acteurs est à prendre en compte pour miser ou non sur une articulation entre transport ferroviaire et urbanisme. Les entretiens semi-directifs laissent entrevoir de nombreuses conceptions vis-à-vis de la question à l'échelle communale.

PARTIE 3

Particularités géographiques, espaces à enjeux et choix politiques

Introduction de la partie

Après avoir présenté les mobilités dans le périurbain, sélectionné un terrain et présenté les enjeux liés au transport ferroviaire, le temps est venu d'établir trois topologies synthétisant les résultats de notre travail. Dans un premier temps, nous resterons sur l'analyse géographique de nos terrains d'étude. Ensuite, l'état des lieux du foncier soulignera différentes manières de voir l'urbanisation en secteur gare. Enfin, suite aux entretiens dans les communes, nous pourrons présenter trois façons de voir la représentation des acteurs communaux d'une articulation entre transport et urbanisme.

Nous présenterons dans un premier temps, le résultat de l'établissement de la typologie des gares et de leur environnement. Nous classerons les différents types de gares des plus urbaines aux plus rurales, avec donc une très forte représentation des gares à la charnière, ni totalement urbaines, ni totalement rurales, des gares périurbaines. Nous spécifierons donc le statut des gares urbaines, intégrées, de frange, pivot et isolées, en s'arrêtant sur les différentes nuances qui compléteront cette typologie.

La mobilisation du foncier autour des gares peut avoir différentes formes. C'est pour cela que nous avons catégorisé en trois points les principales manières de le mobiliser sur le terrain étudié. Par le biais du renouvellement urbain dans les zones les plus denses, il est possible de trouver des opportunités permettant un développement intéressant. Quand la gare est proche des limites de la tache urbaine, des extensions sont envisageables, plusieurs projets existent sur des temporalités différentes, il en sera question. Enfin, quand les gares sont plus isolées, le foncier est forcément, lui aussi, isolé. La question est donc liée au rabattement et aux questions d'intermodalité. Nous nous appuierons essentiellement sur des documents politiques et sur les entretiens effectués dans le cadre du stage.

Les élus comme les techniciens ont des approches souvent différentes mais se retrouvant sur certains points relatifs à la manière de concevoir l'interaction entre transport et urbanisme. Ces approches sont différentes du fait de leur degré d'intégration de ces deux thématiques, certains la verrons de manière très sectorielle, d'autres comme un tout. Les visions se partagent également sur les temps d'action, pouvant présenter le ferroviaire comme un atout de développement pour l'avenir.

1- Une variabilité des environnements de gares

a) Cinq types de gares aux morphologies distinctes

Suite à une analyse géographique, nous avons obtenu une classification en cinq catégories. Six gares sont urbaines, sept sont intégrées, huit sont des gares de frange, neuf des gares pivot et cinq des gares isolées.

Gares	Critères				Score	Type
	n°1	n°2	n°3	n°4		
Betton	3	2	1	7	13	Intégrée
Breteil	2	1	1	5	9	Frange
La Brohinière	3	1	1	1	6	Isolée
Bruz	3	2	1	8	14	Intégrée
Cesson Sévigné	4	1	2	9	16	Urbaine
Chateaubourg	2	2	2	7	13	Intégrée
Chevaigné	1	1	1	7	10	Pivot
Combourg	3	2	2	4	11	Pivot
Corps-Nuds	1	1	1	5	8	Frange
Dingé	1	1	1	1	4	Isolée
Guichen-Bourg-des-Comptes	3	1	2	4	10	Pivot
L'Hermitage-Mordelles	1	2	1	6	10	Frange
Janzé	3	2	2	8	15	Urbaine
Ker-Lann	3	1	1	6	11	Frange
Les Lacs	1	1	1	2	5	Isolée
Laillé	3	1	1	2	7	Pivot
Messac-Guipry	2	2	2	5	11	Pivot
Montauban-de-Bretagne	3	2	2	4	11	Frange
Montfort-sur-Meu	2	2	2	5	11	Frange
Montreuil-sur-Ille	2	2	2	7	13	Intégrée
Noyal-Acigné	2	1	1	7	11	Pivot
Pléchatel	1	1	1	3	6	Isolée
Pontchaillou	4	1	2	10	17	Urbaine
La Poterie	4	1	1	9	15	Urbaine
Rennes	4	2	3	10	19	Urbaine
Retiers	2	2	1	7	12	Intégrée
Saint-Armel	1	1	1	5	8	Pivot
Saint-Germain-sur-Ille	1	1	1	3	6	Isolée
Saint-Jacques-de-la-Lande	4	1	1	8	14	Intégrée
Saint-Médard-sur-Ille	1	1	1	4	7	Frange
Saint-Senoux-Pléchatel	1	1	1	4	7	Pivot
Servon	1	1	1	5	8	Pivot
Le Theil-de-Bretagne	2	1	1	5	9	Frange
Vern-sur-Seiche	3	1	1	7	12	Intégrée
Vitré	3	2	2	9	16	Urbaine

Liste des Critères	n°1	Hierarchie des SCoT
	n°2	Gare ou PANG
	n°3	Segmentation SNCF
	n°4	Occupation du bâti

Sources : SNCF, SCoT, Géoportail

Certaines gares sont très urbaines, elles sont situées dans un tissu urbain très dense. Pour les périurbains, il s'agit des gares de montée comme de descente desservant des centralités d'agglomération et des zones d'emploi. Elles sont situées dans des communes urbaines, les scores obtenus vont de quinze à dix-neuf points. Parmi ces six gares, c'est la gare de Rennes qui obtient logiquement le meilleur score, qui est également le score maximum possible.

Les gares intégrées sont plus nombreuses, elles se localisent généralement dans des communes de banlieue ou des communes périurbaines d'une certaine importance. Il existe autour de la gare des zones agglomérées importantes avec des densités variables. On peut souvent identifier la limite de l'urbanisation dans un rayon proche de la gare ou alors y trouver de grandes dents creuses. Sept des gares entrent dans cette catégorie, avec des scores allant de douze à quatorze points.

Les gares de frange et les gares pivot s'opposent du fait d'une orientation quant à l'urbanisation. Alors qu'une gare de frange a vu son urbanisation se développer le long d'un côté de la voie ferrée avec celle-ci comme limite, la gare pivot a eu une urbanisation qui s'est développée le long des axes routiers menant à la gare. En général, le fait d'une gare pivot est dû à l'orientation perpendiculaire de la voie ferrée par rapport à l'axe routier. Celui de la gare de frange est dû à l'aspect parallèle de ces deux voies de communication. La proportion de l'occupation urbaine d'une même surface est souvent identique autour d'une gare de frange et d'une gare pivot, c'est pour cela que les scores obtenus sont dans la même tranche, de sept à onze points. Cependant, une observation des photographies satellites permet de les différencier. Il y a huit gares de frange et neuf gares pivot.

D'autres gares ne sont pas du tout situées à proximité d'agglomérations, elles sont isolées des bassins de vie. Elles ont pourtant un intérêt, soit pour desservir des activités et des emplois ou alors maintenir une desserte rurale. Leurs score est inférieur à sept, on en compte cinq.

Cette typologie des différentes géographies et morphologies se nuance ensuite par des usages potentiels différents. Les gares urbaines et intégrées sont évidemment stratégiques, pour des questions de transport comme d'urbanisme. Les gares isolées auront un potentiel inexistant du point de vue urbain, et parfois limité du point de vue transport. En revanche les gares de frange et gares pivot auront des profils très différents.

b) Des gares et haltes avec un potentiel de développement fort

Les six gares urbaines sont situées dans le cœur de métropole et dans des centres-villes de communes importantes. Dans chacun des cas, le tissu urbain y est très dense, seules quelques petites dents creuses y sont identifiables, et seule la densification y est envisageable. La halte de Pontchaillou est une gare de descente pour les périurbains du nord de Rennes. A proximité du centre-ville, elle dessert le quartier rennais de La Touche et le CHU de Pontchaillou. Elle se trouve être en correspondance avec la ligne A du métro, à une station du centre historique et deux stations de l'université Rennes 2 et du quartier de Villejean. La gare de Rennes a un environnement très similaire. L'articulation entre transport et urbanisme a toujours été un élément clé de développement du fait qu'ils s'agissent de territoires urbains.

Environnement urbain de la halte de Pontchaillou

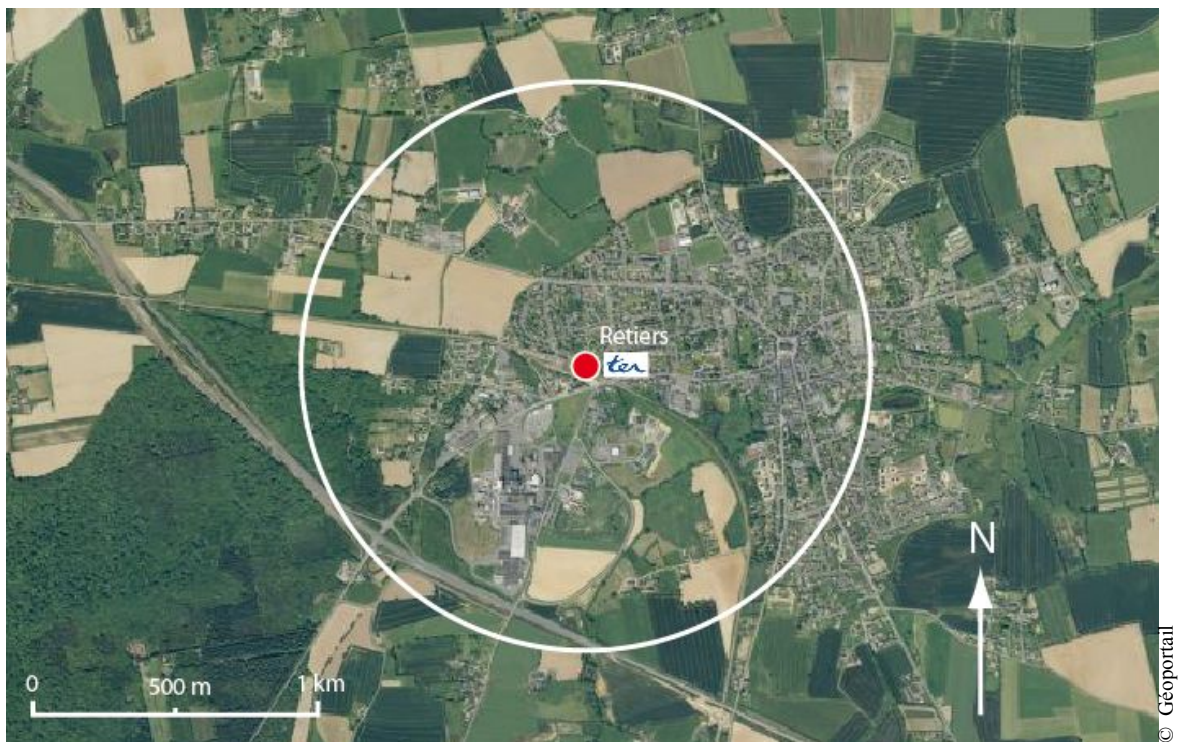


La gare de Vitré s'ouvre sur son centre-ville au nord, un pont ainsi qu'une passerelle la relie aux quartiers sud, zone également très urbanisée. Du fait de ces liaisons, la gare constitue le point névralgique de la ville d'où part toute l'urbanisation moderne du XXème siècle. Le cas janzéen est sensiblement le même. Les haltes de Cesson-Sévigné et de la Poterie sont entourées d'un tissu plus récent mais également dense. Dans chacun des cas, nous en

revenons au renouvellement urbain et la densification, uniques possibilités de développement des abords de gares.

Les gares intégrées ont un potentiel beaucoup plus large, avec des possibilités de renouvellement urbain importantes et quelques réserves pour des extensions urbaines. A Retiers, la gare se trouve à un peu moins d'un kilomètre du centre-bourg. Elle marque avec le passage de la voie ferrée la fin d'une urbanisation que l'on pourrait qualifier de « traditionnelle ». Une zone d'activités s'est développée sur une surface importante au sud, de l'autre côté, entre la voie ferrée et la récente 2x2 voies. A l'ouest et au nord, des quartiers résidentiels s'étendent sur quelques centaines de mètres, la limite avec la zone agricole y est très nette et proche de la gare. Dans ce cas, là où la frange était marquée par la voie ferrée, elle est aujourd'hui marquée par la 2x2 voies. Châteaubourg a une urbanisation très similaire autour de sa gare.

Environnement de la gare de Retiers



Dans Rennes Métropole, le cas de Bruz se démarque du fait d'une grande possibilité d'extension urbaine depuis la gare en prolongement du récent quartier du Vert Buisson, en direction du campus de Ker-Lann également doté d'une halte. Sur le territoire de la métropole, Betton, Vern-sur-Seiche et Saint-Jacques-de-la-Lande ont des possibilités

d'extension de ce type également. Montreuil-sur-Ille, située plus loin dans le périurbain dispose aussi de deux vastes secteurs pour des extensions.

Il existe plusieurs nuances dans les gares de frange, d'une rupture totale, à une atténuation marquée de la tache urbaine du fait de la présence de la voie ferrée. Elles ont donc des dynamiques différentes, dans certains cas la voie ferrée constitue un point à rattraper dans les extensions urbaines, dans d'autres cas, un potentiel important se situe de l'autre côté mais des problématiques sont liées aux franchissements.

Montauban-de-Bretagne est une gare relativement importante localement, mais située à un kilomètre au sud de son centre-ville, de même pour la 2x2 voies située à un kilomètre au nord. Du fait de cette distance, l'extension urbaine s'est faite en préférence en direction de la voie ferrée et de la 2x2 voies. La voie ferrée est d'ailleurs longée par une importante zone d'activités au niveau de la gare. Les lotissements les plus au sud de la commune sont relativement récents et très proches de la voie ferrée. Les communes de Corps-Nuds, Breteil, ou à moindre échelle, Saint-Médard-sur-Ille, et le Theil-de-Bretagne ont des trajectoires d'urbanisation similaires.

Environnement de la gare de Montauban-de-Bretagne



A Montfort-sur-Meu, la voie ferrée marque également une limite administrative avec la commune de Bédée, créant un double obstacle à l'urbanisation, malgré des franchissements existants et un potentiel fort pour une conversion en gare intégrée ou urbaine dans un avenir plus ou moins lointain. Les gares de l'Hermitage et la halte de Ker-Lann ont des configurations proches, avec une petite partie urbanisée de l'autre côté des voies ferrées mais des limites communales proches.

Les neuf gares pivot ne revêtent pas le même enjeu, elles sont généralement destinées à desservir deux communes qui ne se trouvent pas toujours aux mêmes distances des gares. La gare peut également constituer un pivot sur le territoire d'une seule commune. Certaines ont aussi un potentiel de développement urbain important autour de leurs gares. C'est le cas quand elles se situent en zone urbaine, souvent point de passage obligé pour relier deux parties de la commune.

Combours est une gare importante, récemment réaménagée avec une rénovation de quais, la création de nouveaux stationnements et l'ouverture d'une grande passerelle³⁰. Elle est relativement éloignée du centre-bourg, à près de deux kilomètres mais elle y est tout de même comprise dans la zone agglomérée. A l'est de la gare, un nouveau quartier a été construit, c'est un véritable morceau de ville qui est venu se greffer. A moindre échelle, elle constitue un pivot, une interface à l'intérieur de la commune.

Elle aurait pu être considérée comme gare de frange avant ces constructions récentes, du fait du développement de l'urbanisation, principalement visible du cœur historique en direction de la voie ferrée. Néanmoins, la voie ferrée et l'axe routier principal sont perpendiculaires, et l'urbanisation linéaire des deux côtés de la voie ferrée. On observe cependant aux abords immédiats de la gare, des zones ayant un fort potentiel d'extension urbaine, pouvant la transformer en gare intégrée à moyen terme, voire urbaine à plus long terme. Les communes de Saint-Armel et Chevaigné ont des configurations très proches, et le même type d'évolution urbaine sur des territoires d'ampleur plus restreinte.

Dans le cas d'une gare pivot desservant deux communes cette situation est également identifiable. Messac et Guipry étaient deux communes distinctes avant la création de la

³⁰ Transports – Région Bretagne - <http://transports.bretagne.bzh/combours-la-nouvelle-gare-inauguree/> - Consulté le 10.07.2016

commune de Guipry-Messac, au 1^{er} janvier 2016³¹, l'urbanisation s'étant rapprochée et densifiée pouvant justifier une fusion. Ces deux communes séparées administrativement jusqu'à aujourd'hui, partageaient la même gare depuis plus d'un siècle.

Environnement de la gare de Combourg



Les zones agglomérées de certaines communes sont parfois voisines de quelques centaines de mètres, des rapprochements par l'urbanisation y semblent donc envisageables. On peut observer ce fait à Noyal-sur-Vilaine avec la commune d'Acigné et à Servon-sur-Vilaine avec la commune de Brécé.

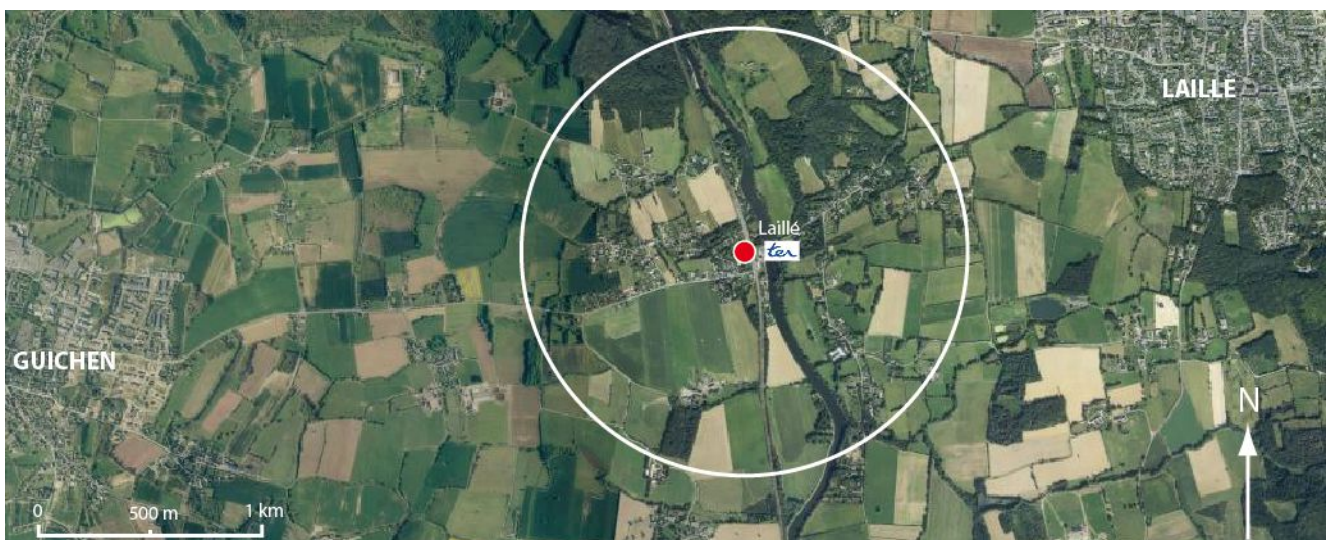
c) Des gares aux potentiels plus modestes ou à enjeux différents

Dans le cas de certaines gares pivot, les potentialités de développement urbain à partir d'une observation géographique, peuvent sembler moins évidentes. Sur la ligne Rennes-Redon, plusieurs gares sont situées en bord de Vilaine, la voie ferrée suit le fleuve sur de nombreux kilomètres alors que les zones agglomérées en sont distantes de quelques kilomètres. La halte

³¹ INSEE : Commune de Guipry-Messac - <http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/cog/fichecommunale.asp?codedep=35&codecom=176> – Consulté le 21.05.2016

de Laillé par exemple se situe à deux kilomètres de Guichen et de Laillé, distance difficilement parcourable autrement qu'en voiture individuelle du fait que la halte soit située le long d'une route départementale non sécurisée. La présence du fleuve et la distance des bourgs réduisent énormément le potentiel de développement urbain. Dans ce cas, c'est plutôt la liaison avec les cœurs de ces communes qui a un potentiel intéressant. Les haltes voisines de Guichen-Bourg-des-Comptes et Saint-Senoux-Pléchatel ont des situations presque identiques. Elles servent toutes de pivot entre deux communes mais sont distantes de celles-ci et donc localisées dans des zones naturelles et agricoles.

Environnement de la halte de Laillé



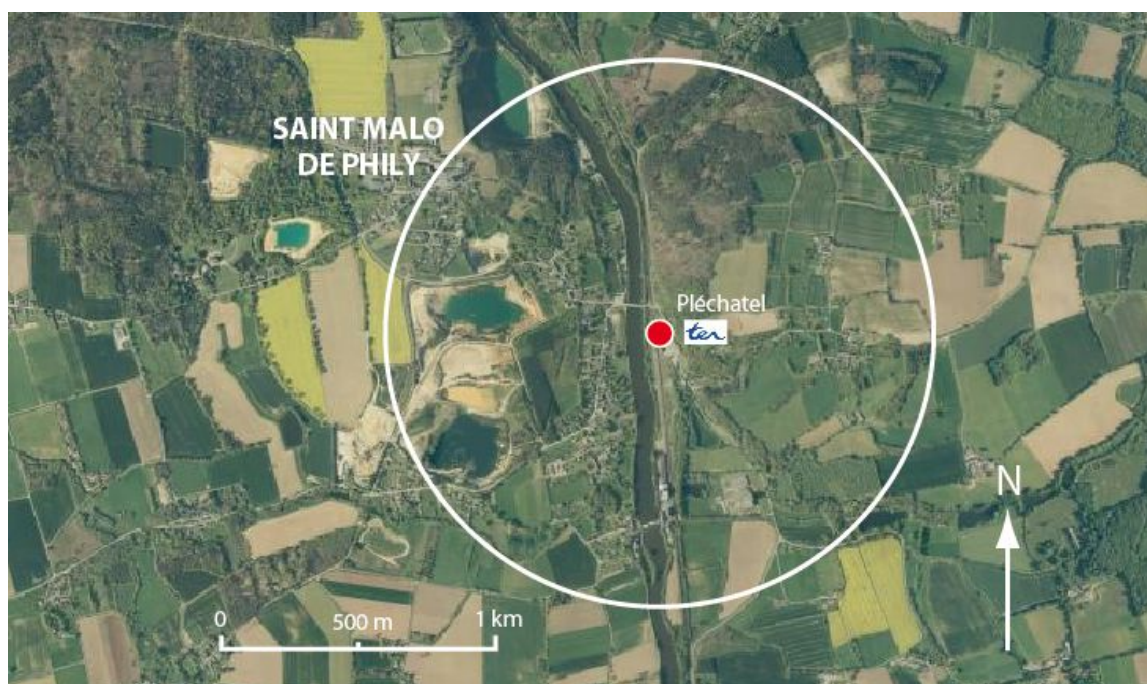
D'autres gares ne sont pas du tout situées à proximité d'agglomérations, elles sont isolées. Elles ont pourtant un intérêt, soit pour desservir des activités et des emplois ou alors maintenir une desserte rurale. La halte de La Brohinière est un nœud ferroviaire historique. Il existait auparavant un embranchement en direction de Dinan et un autre vers Ploërmel, rouvert au fret depuis 1998. C'est donc une gare de marchandise, avec diverses activités à ses abords. On peut considérer qu'elle dessert également le village du Crouais (497 habitants³²) à deux kilomètres, et Saint-Méen-le-Grand à six kilomètres. La halte « Les Lacs » qui se situe à deux kilomètres du bourg de Saint-Aubin-des-Landes (917 habitants³³), a une situation très similaire, elle était destinée à desservir les carrières situées aux abords de la voie ferrée.

³² INSEE : Chiffres Clés - <http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/zonages/commune.asp?depcom=35091> – Consulté le 18.08.1016

³³ INSEE : Chiffres Clés - <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=COM-35252> – Consulté le 18.08.1016

Pour revenir à l'axe Rennes-Redon, contrairement à ce qu'indique la toponymie de la halte « Pléchatel », la commune qui en profite le plus est Saint-Malo-de-Phily. La halte de Pléchatel se tient sur son territoire communal mais la majeure partie des habitants de Pléchatel vit à proximité de la halte de Saint-Senoux-Pléchatel. Saint-Malo-de-Phily compte 1 056 habitants³⁴, dont une bonne partie vit dans son bourg, situé à un peu plus d'un kilomètre de la halte, ou alors dans un hameau en bord de Vilaine proche de la halte. Quelques arrêts sont probablement maintenus pour cette proximité, cette halte est également la plus proche de la ville de Bain-de-Bretagne située à sept kilomètres. Dingé et Saint-Germain-sur-Ille ont des configurations similaires avec des haltes ne desservant qu'indirectement quelques centaines d'habitants seulement. La question de l'intérêt de la conservation de cette desserte est donc à mettre en avant. Ces gares isolées ont-elles un avenir ?

Situation de la halte de Pléchatel



© Géoportail

³⁴ INSEE : Chiffres Clés - <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-35289> – Consulté le 18.08.1016

2- *De nombreuses possibilités pour mobiliser le foncier*

a) La possibilité de grandes extensions

De nombreuses gares, principalement intégrées mais aussi de frange et pivot possèdent un foncier important dans un rayon proche. Ce foncier est mobilisable pour des extensions urbaines souvent d'envergure importante. Quelques opérations ont déjà eu lieu dans Rennes Métropole, mais de nombreux projets existent bien au-delà.

Le centre-ville de Bruz (seconde commune de l'aire urbaine rennaise avec 17 154 habitants)³⁵ se trouve à environ cinq-cents mètres au sud-est de sa gare. L'urbanisation de la ville, lors de son important développement dans les années 1980 et 1990, était tournée vers le sud, l'est, et le nord du centre-ville par séries d'extensions urbaines. Longtemps gare de frange, la création d'une nouvelle ZAC sur une surface de quatre-vingts hectares en 1997 a changé la donne. La ZAC du Vert-Buisson a mis de longues années à se concrétiser et se construire par l'intermédiaire d'une SEM créé pour l'occasion, la Société d'Economie Mixte de Bruz Aménagement. Elle est aujourd'hui en phase d'achèvement, avec un débat sur son extension ou alors la création d'une nouvelle ZAC. A terme, elle comportera deux-mille-trois-cents logements et une grande polarité commerciale, entre la voie ferrée et la 2x2 voies Rennes – Redon³⁶. La gare est une des portes d'entrée de ce nouveau quartier. Un passage souterrain sous les rails permet de relier le centre ville et le Vert Buisson via le quartier ancien de la gare.



© Ouest-France

Le Vert Buisson en 2013, la place commerciale au premier plan, la gare et le centre au second plan

A Chevaigné, petite commune de 1 926 habitants³⁷ à quinze kilomètres au nord de Rennes, et appartenant à la métropole, une extension urbaine remarquable a été réalisée rapprochant son

³⁵ Rennes Métropole 2016

³⁶ Ouest-France du 26.10.2014 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/bruz-35170/discussion-autour-des-amenagements-au-conseil-municipal-2925839> - Consulté le 29.03.2016

³⁷ Rennes Métropole 2016

bourg historique de sa halte ferroviaire. Sur dix hectares, une ZAC de deux-cent-soixante-dix logements est programmée³⁸, entre le centre-bourg historique, la 2x2 voie Rennes – Mont-Saint-Michel et la voie ferrée Rennes – Saint-Malo. La rue principale du bourg relie le secteur de la mairie et de l'église à la halte SNCF, ses alentours n'étant pas urbanisés, la halte est choisie comme point de convergence de la ZAC de la Branchère. Un tiers de logements



© Victor Vivancos, le 08.03.2016

collectifs y sont programmés, aux abords directs de la halte, donnant un effet de densité visuelle très intéressant. C'est donc un ensemble de collectifs en R+3 qui est réalisé face à la halte avec de nombreux commerces au rez-de-chaussée.

Halte de Chevaigné et ZAC de la Branchère

Ces exemples montrent qu'il y a, dans des communes de tailles très différentes, des projets de développement urbains par extension autour des gares. Ces projets presque achevés semblent être initiateurs d'une dynamique, du moins dans Rennes Métropole. Plusieurs communes ont des projets proches qui devraient se concrétiser dans les années à venir. C'est le cas de Betton et de Vern-sur-Seiche.

A quelques kilomètres au sud de Chevaigné, on trouve la commune pôle de Betton. Peuplée de 10 651 habitants³⁹, elle connaît une forte croissance et sa gare se trouve être une des trois centralités de la commune. Une vaste zone non urbanisée de vingt-et-un hectares se situe entre la gare, la 2x2 voies et des lotissements des années 1970. Elle est en quelques sortes enclavée, mais entièrement située dans un rayon de moins d'un kilomètre de la gare. C'est sur ce secteur que devrait être créée la ZAC de La Plesse-La Chauffèterie à l'automne 2016⁴⁰. Un projet comprenant six-cent-trente-trois logements et une polarité commerciale devrait donc être réalisé sur une temporalité d'une dizaine d'années. Le quartier devrait être tourné vers la gare selon des axes Est-Ouest. Avec deux tiers de logements collectifs sur la ZAC, situés

³⁸ CEREMA : L'aménagement dans le périurbain, un modèle économique à renouveler, 10 mai 2016, Rennes - <http://www.ouest.cerema.fr/l-amenagement-dans-le-periurbain-un-modele-a1442.html> - Consulté le 24.08.2016

³⁹ Rennes Métropole 2016.

⁴⁰ Ville de Betton : Dossier de création de ZAC - http://www.betton.fr/accueil/la_municipalite/les_projets_en_cours/217_3839/amenagement_zone_de_la_plesse - Consulté le 13.05.2016

principalement aux abords de la gare, les densités devraient largement atteindre le quota de quarante-cinq logements à l'hectare exigé par le SCoT. L'accès à la gare sera modifié avec le renforcement du PEM situé en bordure de ZAC. Le passage à niveau de la Levée constituant aujourd'hui le seul accès à la gare, pour tout mode de déplacement depuis l'est de la commune, sera supprimé. Un passage souterrain plus sécurisé, le remplacera dans le cadre d'une réorganisation totale du plan des circulations sur l'est de la commune.

Au sud-est de l'agglomération, Vern-sur-Seiche est une commune pôle de 8 200 habitants⁴¹. Historiquement, son urbanisation s'est développée entre la voie ferrée et l'axe Rennes-Angers. Les opérations récentes se sont concentrées à l'ouest de la commune avec la réalisation du quartier de la Haute Abbaye de l'autre côté de la 2x2 voies. Bien que de nombreux lotissements aient été produits sur le flanc Est de la voie ferrée, pour rééquilibrer l'urbanisation de la commune, une vaste zone dans leurs prolongements est à l'étude pour constituer un nouveau quartier⁴². Ce secteur appelé « Gare / Hautes Perrières » constitue donc un terrain d'étude pour une future grande opération qui visera la réalisation d'au moins six-cents logements pour la partie extension. Des ateliers participatifs ont été proposés par la commune à ses habitants en 2014. Ces projets ayant pris du retard, un lotissement communal a été lancé à proximité immédiate, au sud du futur quartier des Perrières. Le lotissement des Hauts de Gaudon, ouvert en 2015 se composera à termes d'environ cent-cinquante logements sur cinq hectares. Le projet des Hautes Perrières, sans considérer les abords de la gare, sera réalisé sous forme de ZAC et comprendra finalement plus de sept-cents logements à lui seul sur seize hectares. Les abords de la gare ont été exclus de la procédure pour privilégier une opération de renouvellement urbain sous maîtrise communale⁴³.

Plus loin dans le périurbain, Montreuil-sur-Ille est une commune de 2 209⁴⁴ habitants à près de trente kilomètres au nord de Rennes. Elle a la particularité d'être très excentrée des axes routiers mais d'avoir une histoire très liée au ferroviaire. Elle bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire avec une cinquantaine de passages quotidiens mettant sa gare entre quinze et trente minutes de Rennes selon les trains. Son centre-bourg est situé à environ trois-cents mètres à l'est de la gare, qui est généralement accessible à pied. A l'ouest de la gare, un grand

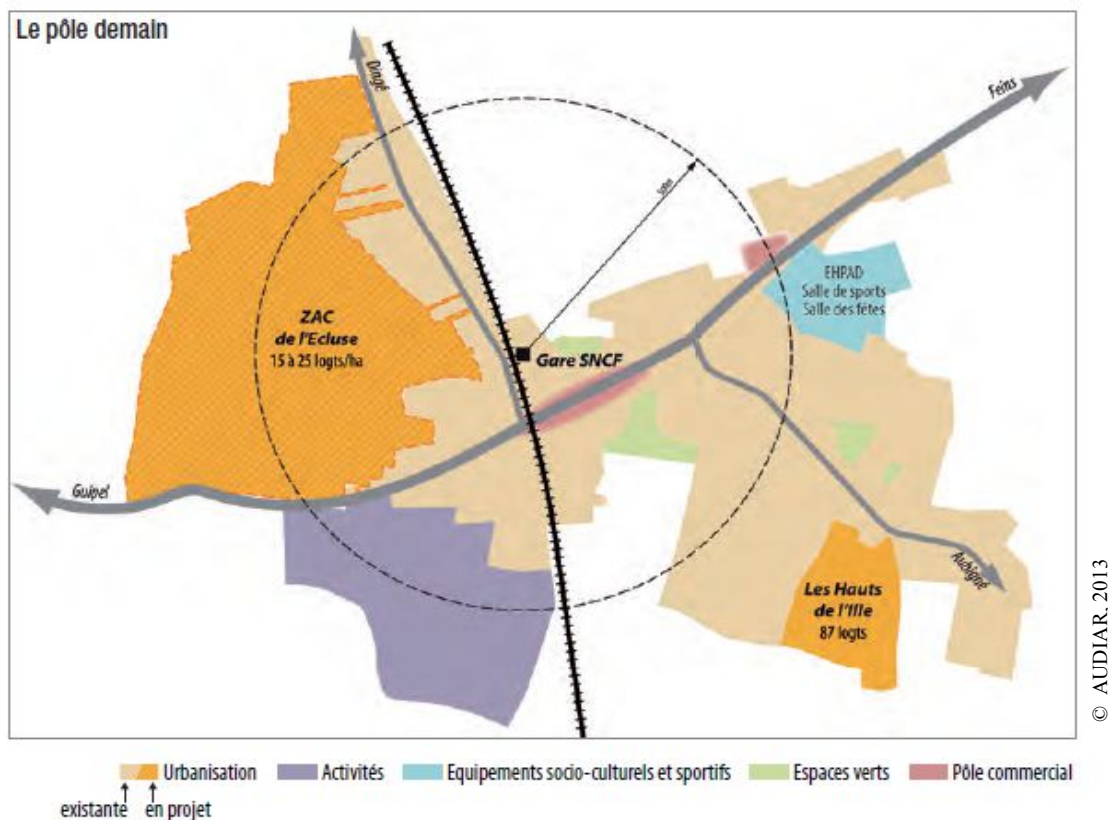
⁴¹ Rennes Métropole 2016

⁴² Ville de Vern-sur-Seiche : Projets Urbains - <http://www.ville-vern-sur-seiche.fr/urbanisme/plan-local-durbanisme.html> - Consulté le 19.06.2016

⁴³ Entretien avec la responsable de l'Urbanisme de Vern-sur-Seiche, le 18.05.2016

⁴⁴ INSEE : Chiffres clés - <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-35195> – Consulté le 24.08.2016

projet d'extension urbaine existe depuis plus de dix ans. En bonne voie au début, la ZAC de l'Ecluse devait comprendre quatre-cent-vingt logements sur trente hectares avec une densité de quinze à vingt-cinq logements à l'hectare. La municipalité avait chargé le promoteur ACANTHE de réaliser le projet, mais la relation est vite devenue conflictuelle, les attentes des élus et du prometteur n'étant pas les mêmes. Le projet a donc été retardé. Une nouvelle équipe municipale a hérité du projet à son élection en 2014, et les relations avec le promoteur ACANTHE semblent s'améliorer⁴⁵. Le projet devrait se matérialiser avec une densité revue à la hausse d'un minimum de vingt-cinq logements à l'hectare.



Le projet initial de la ZAC de l'Ecluse

b) Dents creuses et renouvellement urbain

La question du renouvellement urbain souvent abordée lors d'entretiens se retrouve aussi très présente dans tous les documents d'aménagement. La plupart du temps, elle vise le centre-ville et les secteurs historiques. Au-delà, l'identification de dents creuses peut être plus large dans la zone agglomérée, dans les tissus résidentiels anciens, certains quartiers bénéficient d'une structure favorable à ce renouvellement. Les problématiques vont de la revitalisation du

⁴⁵ Entretien avec l'adjointe à l'urbanisme de Montreuil-sur-Ille, le 25.04.2016

centre-bourg, à la réhabilitation de friches urbaines. Quelques communes possédant la plupart du temps, une gare en centre-ville, favorisent le renouvellement, l'urbanisation et la densification de dents creuses.

Pour reprendre les communes prises en exemple dans le point précédent, deux d'entre-elles ont des projets de renouvellement urbain de leurs secteurs gare. A Bruz, le quartier situé à l'est de la gare, de l'autre côté du Vert Buisson, est vieillissant et dégradé. La question actuelle, faisant débat dans la commune et remontant jusqu'à la métropole, est constituée par l'opération qui permettra le renouvellement urbain de cette zone. Alors que certains souhaitent la création d'une ZAC d'intérêt métropolitain allant de la gare de Bruz à celle de Ker-Lann, associant donc renouvellement et extension, d'autres souhaitent l'intégration du quartier historique de la gare à la ZAC du Vert Buisson en voie d'achèvement⁴⁶. A Vern-sur-Seiche, alors que le secteur de la gare devait être intégré à une ZAC comprenant également l'extension des Hautes Perrières, son renouvellement aura lieu à part. La séparation des deux opérations est notamment due à l'attente de la commune relative à la rénovation de la ligne ferroviaire Rennes – Châteaubriant. Quand la décision définitive sera prise quant à cette rénovation, le projet pourra avancer. Selon un scénario positif, proposant une ligne de nouveau efficace et donc une desserte en conséquence, un pôle d'échange serait créé accompagné d'une opération de logements principalement collectifs. Les densités pourraient alors dépasser les cent logements à l'hectare et des commerces et services seraient proposés au pied des immeubles⁴⁷.

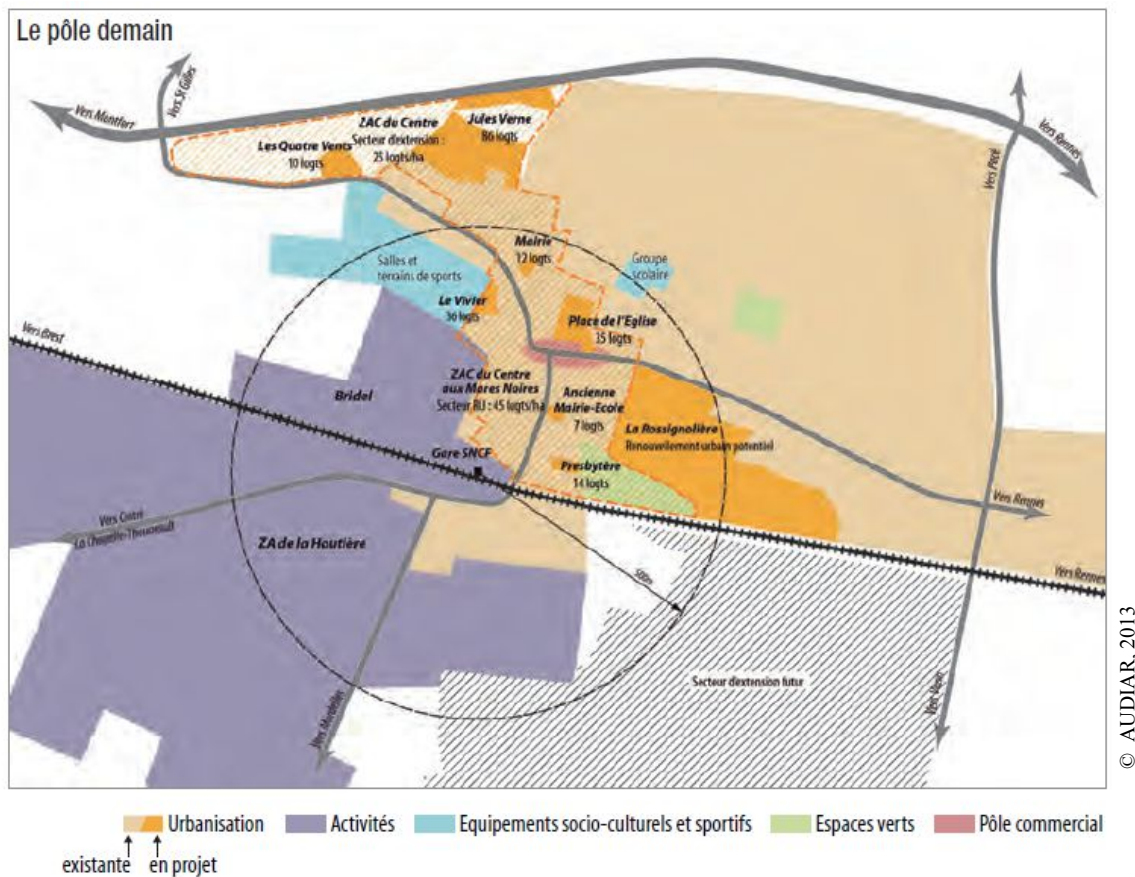
L'Hermitage, commune de 4 043 habitants, distante de quinze kilomètres de Rennes, dispose d'une gare sur la voie ferrée en direction de Saint-Brieuc. Elle se situe à trois-cents mètres de son centre-bourg. L'urbanisation de la commune est essentiellement localisée à l'est du centre et de la gare, des zones d'activités sont situées à l'ouest et au sud-ouest, une vaste réserve foncière pour un développement à long terme se localise au sud-est. Les extensions urbaines sont donc difficiles dans les abords directs de la gare. La ZAC dite « du centre aux mares noires », est en cours de réalisation, c'est actuellement le principal projet, sur la commune⁴⁸. Créée en 2006, elle comprend une zone de renouvellement urbain autour de la gare et du

⁴⁶ Ouest France du 07.07.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/bruz-35170/la-zac-du-vert-buisson-gare-en-debat-4356332> - Consulté le 24.08.2016

⁴⁷ Entretien avec la responsable de l'Urbanisme de Vern-sur-Seiche, le 18.05.2016

⁴⁸ Ouest France du 07.09.2014 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/lhermitage-35590/au-conseil-la-zac-des-mares-noires-la-croisee-des-chemins-2804875> - Consulté le 24.08.2016

centre et une extension urbaine au nord, toutefois un peu plus éloignée de la gare. Le renouvellement a surtout été effectué autour de la place de l'église à trois-cents mètres de la gare donc, où plus de cinquante logements ont été livrés, de nombreux projets devraient encore y voir le jour. Les abords de la gare qui sont compris dans la ZAC constituent le second secteur principal de renouvellement, dans la continuité du centre-bourg, au sud. Cependant, la commune et l'aménageur ne bénéficient pas encore d'une maîtrise du foncier suffisante de ce secteur, pour réaliser tous les projets envisagés⁴⁹.



Les projets d'urbanisation à l'Hermitage

L'initiative du renouvellement urbain a généralement lieu, quand un quartier ayant un certain intérêt, mais connaissant des problématiques de vieillissement du bâti, et de désertification des populations, lui préférant les quartiers périphériques. Les quartiers des gares sont notamment attractifs lorsqu'ils sont proches des centre-bourgs. Le cas inverse existe également, des quartiers du centre-bourgs peuvent redevenir attractifs quand ils sont proches d'équipements importants comme une gare.

⁴⁹ Entretien avec l'adjointe à l'urbanisme, aux transports et à la prospective de L'Hermitage, le 11.05.2016

A Servon-sur-Vilaine, vingt kilomètres à l'est de Rennes, un grand projet de développement a été introduit au début du mandat municipal actuel. Le projet « Servon 2030 » a pour objectif de réunir toutes les conditions nécessaires pour que la commune accueille 5 000 habitants en 2030 contre 3 545 aujourd'hui⁵⁰. Pour cela, elle a identifié des secteurs d'extension urbaine mais aussi des secteurs de renouvellement urbain, en centre-bourg et près de la gare. La configuration de la commune est singulière, composée de trois secteurs urbains distincts. Son centre-bourg est coupé du quartier de la gare du fait de la présence de la Vilaine et d'une vaste zone humide. Plus au sud, il y a une zone d'activités le long de la 2x2 voies Rennes-Paris. Huit-cents mètres environ séparent chacune de ces trois zones. Dans la première, au centre-bourg, des dents creuses ont été identifiées, sur le site d'une ancienne école par exemple. Près de la gare, le quartier de la Goronnière et ses abords sont également voués à être renforcés⁵¹.

Janzé est une commune de 8 232 habitants⁵², petite ville ou gros bourg rural, localisée à vingt-cinq kilomètres au sud-est de Rennes. Sa situation urbaine, avec un cœur historique, un rôle de pôle majeur dans un bassin de vie important, lui apporte une certaine attractivité par rapport aux communes voisines. Elle est dotée d'une gare en centre-ville qui se trouve être d'importance régionale, même si sa desserte est actuellement faible. La commune s'est retrouvée dans une phase de transition longue où il n'y avait plus de terrains à bâtir dans des lotissements. Les initiatives privées se multipliant, elle a fini par encourager les divisions de parcelles, selon la démarche *Build In My Back Yard*, BIMBY (Construisez dans mon arrière cour), le contraire du plus célèbre NIMBY (*Not In My BackYard*). Très vite, cette démarche a rencontré un certain succès dans des quartiers résidentiels péri-centraux des années 1960 où se concentre surtout une population de personnes âgées. Les parcelles ayant une superficie de mille-cinq-cents mètres carrés en moyenne sont souvent devenues inutiles. Lors des successions, elles sont fréquemment divisées en deux voire plus, pouvant séduire une population visant à la base, un pavillon en lotissement. Une centaine de permis de construire de ce type ont été déposés au cours des dix dernières années⁵³. Cette démarche participe au renouvellement urbain et à une forme de densification.

⁵⁰ INSEE : Chiffres clés - <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-35327> – Consulté le 24.08.2016

⁵¹ Ouest France du 01.06.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/servon-sur-vilaine-35530/une-idee-de-servon-2030-presentee-lors-du-conseil-municipal-3443615> - Consulté de 12.04.2016

⁵² INSEE : Chiffres clés - <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-35136> – Consulté le 24.08.2016

⁵³ Entretien avec le maire, l'adjoint à l'urbanisme et la responsable de l'urbanisme de Janzé, le 13.05.2016

Après cette énumération d'exemples significatifs des opérations en cours et à venir dans l'aire urbaine, nous avons réalisé une typologie du foncier selon son intérêt, en fonction des différents projets, de leurs échéances, et de l'occupation urbaine actuelle. Le tableau ci-dessous en présente les résultats, avec les notes et les scores attribués.

GARES	CRITERES			SCORE	NOTE
	OCC.	PRO.	ECH.		
Betton	7	16	4	27	A
Breteil	5	4	3	12	D
La Brohinière	0	2	2	4	E
Bruz	8	20	4	32	A
Cesson Sévigné	-	-	-	-	-
Chateaubourg	7	4	3	14	C
Chevaigné	7	6	4	17	C
Combourg	4	8	4	16	C
Corps-Nuds	5	8	4	17	C
Dingé	0	0	0	0	E
Guichen-Bourg-des-Comptes	4	0	0	4	E
L'Hermitage-Mordelles	6	14	3	23	B
Janzé	8	2	1	11	D
Ker-Lann	6	6	2	14	C
Les Lacs	0	0	0	0	E
Lailé	0	0	0	0	E
Messac-Guipry	6	2	4	12	D
Montauban-de-Bretagne	4	4	3	11	D
Montfort-sur-Meu	5	10	2	17	C
Montreuil-sur-Ille	7	10	4	21	B
Noyal-Acigné	7	4	1	12	D
Pléchatel	0	0	0	0	E
Pontchaillou	-	-	-	-	-
La Poterie	-	-	-	-	-
Rennes	-	-	-	-	-
Retiers	7	4	3	14	C
Saint-Armel	5	8	4	17	C
Saint-Germain-sur-Ille	0	0	0	0	E
Saint-Jacques-de-la-Lande	8	2	4	14	C
Saint-Médard-sur-Ille	4	4	3	11	D
Saint-Senoux-Pléchatel	0	0	0	0	E
Servon	5	6	2	13	D
Le Theil-de-Bretagne	5	6	3	14	C
Vern-sur-Seiche	7	20	3	30	A
Vitré	-	-	-	-	-

Les profils sont donc très variés. Certaines gares n'ont quasiment aucun potentiel foncier pour une urbanisation, d'autre sont des secteurs clés ayant un intérêt majeur. Cependant, il est important de noter que l'aspect foncier n'est qu'une composante de l'intérêt d'une gare. Dans certains cas, les abords immédiats ne sont pas voués à être urbanisés, l'enjeu se trouvant dans

la connexion de la gare avec les territoires qu'elle couvre. Les gares intégrées situées sur le territoire de Rennes Métropole sont clairement celles qui ont les enjeux les plus importants. Dans un second temps viennent les gares intégrées de communes importantes du périurbain ainsi que la majorité des gares de frange ayant un potentiel « correct ». En revanche, les gares pivot sont moins intéressantes pour leur foncier surtout quand les centres des communes sont éloignés, où les résultats se rapprochent de ceux des gares isolées.

c) Attractivité et intermodalité, moteurs de développement

Dans des communes où la gare est plus isolée du bourg et rarement accessible à pied, le peu de foncier mobilisable est généralement utilisé pour favoriser l'intermodalité. Des initiatives sont également menées pour permettre une meilleure liaison de ces gares via des aménagements piétons et cyclables ou encore la mise en place de navettes. Les véritables opérations foncières se concentrant dans les bourgs, la question est plus la mise en place d'une connexion pour tous. L'idée de créer de nouveaux bourgs périurbains ex-nihilo au bord des haltes rurales existantes, n'est pas vraiment d'actualité. Certaines communes où la gare se situe en milieu urbain se retrouvent également face au même problème, beaucoup d'utilisateurs utilisant la voiture individuelle pour se rendre en gare, des aménagements sont à prévoir en conséquence.

La halte de Guichen-Bourg-des-Comptes, bien qu'elle serve de pivot aux deux communes, est très difficilement accessible autrement qu'en voiture, quatre kilomètres de Guichen, un seul depuis les quartiers les plus proches de Bourg-des-Comptes, mais la route n'est pas totalement sécurisée. Pour faire face à ce problème, la communauté de communes des Vallons de Vilaine a proposé deux réponses. La première mesure constitue en un réaménagement des abords de la halte pour une livraison définitive en 2017. Le parking sera agrandi avec un marquage plus net des places pour en proposer plus de trois-cents dont une partie réservée aux covoitureurs⁵⁴. Des trottoirs et bandes cyclables seront également aménagés jusqu'au pont sur la Vilaine et la commune de Bourg-des-Comptes où les trottoirs sont déjà aménagés. La seconde mesure est la mise en place d'un service de TAD nommé « Naveteo-Gare » destiné aux habitants de Guichen, Saint-Senoux et de Bourg-des-Comptes souhaitant se rendre à la halte. Des projets

⁵⁴ Vallons de Haute Bretagne Communauté - <http://www.vallons-de-haute-bretagne-communautaire.fr/module-Contenus-viewpub-tid-3-pid-48.html> - Consulté le 13.07.2016

similaires sont envisagés par la CC des Vallons de Vilaine aux haltes de Laillé et Saint-Senoux-Pléchatel mais la maîtrise foncière n'est pas encore acquise.

A Saint-Germain-sur-Ille, la halte se situe à un kilomètre du centre-bourg. Une forte pente les sépare rendant la distance plus difficilement parcourable. La halte et ses abords ont été réaménagés par la communauté de communes du Val d'Ille en prenant en compte tous les types de déplacements praticables vers le bourg. Un véritable parking d'une cinquantaine de places a été aménagé et remplace l'aire de stationnement présente auparavant. Une piste séparée de la voirie routière permet maintenant aux piétons et cyclistes de rejoindre la halte de manière plus sûre. Des parcs vélos sécurisés sont également présents sous forme d'une dizaine de box en complément des stationnements deux roues couverts déjà existants. Un dépôt minute ainsi qu'une zone de retournement font face à l'ancien bâtiment ferroviaire, une liaison scolaire ayant été mise en place par autocar. Enfin, la CC du Val d'Ille propose des services de covoiturage sur son territoire et expérimente également une navette citoyenne, c'est-à-dire un système d'autostop organisé entre le bourg et la halte⁵⁵.



© Victor Vivancos, le 25.04.2016

Parking et box a vélos récemment réaménagés à Saint-Germain-sur-Ille

La commune de Chateaubourg fait face à des problématiques différentes, beaucoup plus urbaines. Pourtant, du fait de la localisation de sa gare par rapport au territoire et aux populations qu'elle couvre, elle doit réaliser des aménagements similaires. Elle connaît de nombreux problèmes, liés au stationnement ou encore à la



© Victor Vivancos, le 10.05.2016

Nouveau parking sud gare de Chateaubourg

⁵⁵ Le Petit Rapporteur, journal d'informations locales - <http://lepetitrapporteur.fr/la-halte-ter-de-saint-germain-sur-ille-a-ete-reamenagee/> - Consulté le 19.08.2016

congestion automobile, un seul axe routier permet une desserte de la gare. La commune de Châteaubourg a récemment aménagé en partenariat avec la région et la communauté d'agglomération de Vitré, un parking supplémentaire de cent-quarante-trois places situé au sud de la gare, de l'autre côté par rapport aux parkings déjà présents. La création d'un passage souterrain piéton sous les voies offre un second accès à la gare⁵⁶.

La récente ZAC des Jardins de la Bretonnière comprendra à terme cinq-cents logements. Sa troisième et dernière tranche est en cours d'aménagement. A moins d'un kilomètre à vol d'oiseau à l'ouest de cette nouvelle zone d'habitat, on trouve la gare de Châteaubourg, une des plus importantes du périurbain rennais tant pour l'offre que pour la fréquentation. Cependant, l'itinéraire par la route double la distance et oblige les habitants à passer par le centre-ville. Pour palier en partie à ses problèmes de congestion, la ville a entrepris des travaux d'aménagement d'une voie douce, piétons et cycles, entre ce nouveau quartier et la gare, sur une distance proche d'un kilomètre. Cette voie inaugurée en juillet 2016 comprend une passerelle de trente-et-un mètres sur la Vilaine, un tout nouveau franchissement qui devrait changer les habitudes des castelbourgeois. Un plateau piétonnier est également venu remplacer l'ancienne passerelle sur la Vilaine connectant le cœur historique de la cité et le quartier de la gare⁵⁷.



Source : Châteaubourg.fr

© Le journal de Vitré

Les deux nouveaux franchissements de Vilaine vers la gare de Châteaubourg

Châteaubourg faisant partie du PTU de la communauté d'agglomération de Vitré, un service de transport urbain peut être mis en place. Un réseau composé de cinq lignes relie donc les différents quartiers de la ville ainsi que les communes voisines de Saint-Jean-sur-Vilaine, Saint-Didier et Domagné, aux heures de pointe du matin et du soir⁵⁸. Quatre lignes sur cinq

⁵⁶ Entretien avec l'adjoint à l'urbanisme et le responsable de l'urbanisme de Châteaubourg, le 10.05.2016

⁵⁷ Ouest France du 18.06.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/chateaubourg-35220/plateau-pietonnier-la-mairie-explique-les-raisons-du-retard-4311796> - Consulté le 25.08.2016

⁵⁸ Vitré Communauté : Transports en commun – www.vitrecommunaute.org/transport_commun.html - Consulté le 26.08.2016

desservent la gare et permettent également le désengorgement de l'axe routier principal. Ce réseau semble bien fonctionner puisque les minibus de trente-six places vont être remplacés par des bus standards pouvant transporter jusqu'à cent-dix personnes à la rentrée 2016⁵⁹.

Ces éléments renforcent tous l'attractivité des gares. Nous avons également réalisé une typologie définissant cette attractivité. Elle prend en compte l'intermodalité avec les autres moyens de déplacement, transport public, marche, vélo, voiture, ainsi que l'offre et la fréquentation des gares. Le tableau ci-dessous en présente les résultats.

GARES	CRITERES							SCORE	NOTE
	TC	P+	VELO	IN.	CEN.	OFF.	FRE.		
Betton	6	3	1	0	5	5	1	21	B
Breteil	2	2	1	0	4	5	1	15	C
La Brohinière	0	1	1	1	1	3	1	8	D
Bruz	6	4	2	0	5	5	3	25	A
Cesson Sévigné	4	3	2	0	4	7	1	21	B
Chateaubourg	6	4	1	1	5	7	5	29	A
Chevaigné	4	2	2	0	5	5	1	19	B
Combourg	0	4	1	1	4	5	5	20	B
Corps-Nuds	4	2	1	1	4	1	1	14	C
Dingé	0	1	1	0	1	1	1	5	E
Guichen-Bourg-des-Comptes	0	4	1	2	2	5	3	17	C
L'Hermitage-Mordelles	4	2	2	0	5	5	1	19	B
Janzé	2	2	2	1	5	1	5	18	C
Ker-Lann	4	1	1	0	4	3	1	14	C
Les Lacs	0	1	1	0	1	3	1	7	E
Laillé	2	1	1	0	1	1	1	7	E
Messac-Guipry	0	4	1	1	5	5	5	21	B
Montauban-de-Bretagne	0	4	2	1	4	5	5	21	B
Montfort-sur-Meu	2	4	2	0	5	5	5	23	B
Montreuil-sur-Ille	0	4	1	2	5	7	5	24	B
Noyal-Acigné	2	4	1	0	4	5	3	19	B
Pléchatel	0	2	1	0	3	1	1	8	D
Pontchaillou	6	1	2	2	5	7	3	26	A
La Poterie	6	1	2	1	5	1	1	17	C
Rennes	6	4	2	2	5	7	5	31	A
Retiers	2	2	1	1	4	1	3	14	C
Saint-Armel	4	1	1	0	5	1	1	13	D
Saint-Germain-sur-Ille	0	2	2	2	2	5	1	14	C
Saint-Jacques-de-la-Lande	4	1	2	0	4	3	1	15	C
Saint-Médard-sur-Ille	0	1	2	0	3	5	1	12	D
Saint-Senoux-Pléchatel	0	1	1	0	2	1	1	6	E
Servon	2	3	1	0	3	5	3	17	C
Le Theil-de-Bretagne	2	1	1	0	5	1	1	11	D
Vern-sur-Seiche	2	1	1	0	4	1	1	10	D
Vitré	6	2	2	2	5	7	5	29	A

⁵⁹ Entretien avec l'adjoint à l'urbanisme et le responsable de l'urbanisme de Châteaubourg, le 10.05.2016

Ces résultats font ressortir que les communes n'ayant pas de potentiel foncier peuvent être attractives, l'inverse se distingue également. Dans l'ensemble, la position géographique de la gare n'a que peu d'impact sur son attractivité, même si les meilleures notes vont aux gares urbaines, intégrées et de frange. Néanmoins, certaines gares isolées s'en sortent avec un score honorable et une attractivité jugée « correcte ». Dans ces cas, l'attractivité prend le relais sur le potentiel foncier, celui-ci étant probablement plus intéressant pour diverses raisons dans les centre-bourgs et zones agglomérées, proche donc des autres aménités, que sont les commerces et services. Les gares pivot ont des attractivités très variables, souvent fortes quand elles se trouvent en zone urbaine, et faibles en zone rurale, mais des contre-exemples existent. Dans tous les cas, quand le foncier n'est pas intéressant pour un développement urbain, l'alternative de petits aménagements favorisant l'intermodalité, peut renforcer l'attractivité des gares.

3- *Les représentations communales de l'articulation transport urbanisme*

a) Une déconnexion marquée entre transport et urbanisme

L'urbanisme et les transports sont deux compétences historiquement distinctes. Cependant, les tendances actuelles les rapprochent. Dans plusieurs communes, la vision très sectorielle est encore marquée, d'un côté, l'urbanisme, de l'autre, les transports. La représentation est souvent inversée, c'est aux transports de venir desservir les nouvelles zones urbanisées et non le contraire.

Cesson-Sévigné est la troisième commune de l'aire urbaine par sa population, elle fait partie du cœur de métropole et sa zone agglomérée est à l'intérieur de la rocade rennaise. Elle est desservie par une halte ferroviaire et des bus du réseau STAR. En 2019, elle recevra au nord de sa commune deux stations de métro, une située en zone urbaine, l'autre en frange avec un projet de ZAC métropolitaine dans son prolongement. On peut donc considérer qu'il y a deux PEM ayant de grands enjeux urbanistiques sur la commune, un au nord (le métro), un au sud (la halte). La commune a connu en 2014 un changement de municipalité avec des visions relativement distinctes. L'ancienne municipalité défendait un renouvellement urbain des abords de la halte et la rue de Paris composée principalement d'une zone d'activités tertiaires, sous le même modèle que la densification proposée le long de l'axe TCSP Est-Ouest, rue de Rennes (AUDIAR, 2013). La nouvelle municipalité n'est pas de cet avis et se montre très critique envers ces choix.

« Aujourd'hui, on a mis le pied sur le frein, ça a été un des grands débats de la campagne électorale, et pour nous, il y a déjà une chose à savoir, si on fait quelque chose, comment on fait ? Une rue de Rennes qui a été mal gérée en termes de développement urbain, depuis maintenant, une petite dizaine d'années, on ne souhaite pas refaire les erreurs de la rue de Rennes, les retranscrire sur la rue de Paris. »⁶⁰

Quand au projet ViaSilva au terminus du métro, il a été revu à la baisse.

« Pour nous de toute façon sur ViaSilva, par rapport au projet d'il y a deux, trois ans, on a demandé que la densité soit baissée de moitié, que la mixité soit respectée au niveau des habitations, qu'il y ait du logement collectif évidemment, de l'intermédiaire, mais aussi de la maison individuelle ! »

Actuellement, la commune propose un nouveau lotissement privé au-delà de la rocade dans une zone où aucun transport collectif n'est présent.

⁶⁰ Adjoint à l'urbanisme de Cesson-Sévigné, entretien du 30.05.2016.

« Il y a aussi la Ménouriais, ce sont des lotissements, alors là, on est sur des lotissements totalement différents, c'est de la maison, plutôt sur grands terrains, mais ça ne représente pas un volume très important, ce sont quelques dizaines de maisons dans les années à venir, sur ce que l'on peut appeler aujourd'hui des grands terrains qui vont faire largement plus de six-cents mètres carrés, sept-cents mètres carrés, oui, il y a une demande par ce que justement, il n'y a pas beaucoup d'offre, on est quasiment la seule ville à offrir en neuf ! »

La nouvelle municipalité souhaite « garder le caractère de certaines zones de Cesson-Sévigné ». Elle a l'objectif clair de défendre l'intérêt de ses habitants et d'une commune « résidentielle » face au paradigme densificateur imposé par Rennes Métropole. Le maire actuel de Cesson dénonce d'ailleurs en parlant du projet Via-Silva « une course folle à l'expansion et la densification urbaine de la commune »⁶¹. C'est donc l'exemple type d'une commune hostile à la densification même si elle peut être justifiée par certains du fait de la présence d'une offre importante en transports publics.

Montreuil-sur-Ille a également connu un changement d'équipe municipale en 2014. Elle se retrouve donc également avec le projet de la ZAC de l'Ecluse, trente hectares à urbaniser derrière la gare. La municipalité actuelle va poursuivre le projet déjà bien engagé avec le promoteur ACANTHE. Ce secteur choisi par l'ancienne municipalité bien qu'il soit localisé au voisinage immédiat de la gare ne représentait pas pour eux la meilleure option. Malgré la proximité, l'une des raisons est qu'il se trouve derrière un passage à niveau dangereux.

*« La ZAC est située sur la partie nord, de l'autre côté de la voie ferrée, ce qui n'était pas mon idée au départ, mais on a hérité du bébé, il va falloir s'en occuper, après c'est ACANTHE qui a ça dans les mains. » [...] « Nous avons sollicité le département pour une étude qui arrivera fin d'année, avec un projet préliminaire qui sera délivré au mois de juin, pour le moment ça sera des vœux pour la réorganisation de ce carrefour dangereux... Mais pas accidentogène. »*⁶²

Certaines communes ont une vision déconnectée du transport et du l'urbanisme du fait de leurs propres particularités. Si aucun foncier n'est disponible ou que la gare est isolée, il n'est pas forcément évident de se projeter sur une dynamique articulant urbanisme et transport. A Guichen par exemple, les deux haltes de Laillé et Guichen-Bourg-des-Comptes sont éloignées de respectivement deux et quatre kilomètres de la zone agglomérée de la commune. La question ne se pose donc pas forcément.

« Le développement urbain est compliqué sur ces deux secteurs là, au regard de la nature et des contraintes, que ça soit par la voie ferrée, que ça soit par la Vilaine, et puis on est quand

⁶¹ Ouest France du 12.04.2015 – <http://www.ouest-france.fr/bretagne/cesson-sevigne-35510/vers-lannulation-de-la-revision-du-plan-local-durbanisme-3326529> - Consulté le 31.05.2016

⁶² Adjointe à l'urbanisme de Montreuil-sur-Ille, entretien du 25.04.2016

même très loin de la dynamique du centre, des équipements, de tous les autres grands axes, donc le développent, il n'est pas forcément privilégié. »⁶³

Dans d'autres cas, même s'il y a une possibilité de renouvellement ou d'extension, le foncier est déjà destiné à une autre fonctionnalité, les stationnements. C'est le cas de la commune de Breteil.

« D'un côté de la voie ferrée, nous avons des réserves foncières, pour agrandir le parking. La communauté de commune est en charge des parkings TER. Une autre proposition qui sera réalisée quand les budgets seront débloqués, des parkings à vélos couverts sécurisés, pour inciter les habitants à utiliser plus le vélo, l'abri actuel est vieillissant et on a des vols de vélos. »⁶⁴

La commune a également un autre facteur limitant de l'autre côté de sa gare, le futur passage de la potentielle LGV vers Brest qui n'est toujours pas clairement définie.

« De l'autre côté, la zone est classée comme agricole au PLU. Aucune construction n'y est donc prévue et un facteur nous empêche d'avoir une vision à plus long terme sur cet espace du fait de la potentielle future LGV de Rennes à Brest, plusieurs tracés seront proposés dans ce cas, dans l'éventualité d'une simple rénovation, des courbes doivent être retravaillées, cette zone est donc très complexe, les opérations d'aménagements se concentrent à l'entrée Est du bourg dans le lotissement communal du Chesnôt. »



Haltes de Laillé et de Breteil

Pour différentes raisons le rapprochement entre transport et urbanisme n'est pas toujours fait. Elle peut être tout simplement refusée, du fait des densités induites et des modifications du « caractère » d'une commune. Elle peut être acceptée sans être considérée comme une priorité du fait d'un obstacle extérieur. D'autres facteurs extérieurs physiques font également que les acteurs ne se projettent pas en pensant à cette articulation.

⁶³ Responsable Urbanisme de Guichen, entretien du 30.05.2016

⁶⁴ Maire de Breteil, entretien du 24.03.2016

b) Une idée intégratrice en cheminement

Dans de nombreuses communes, en général où la gare a une place significative, la mettre au centre des stratégies d'urbanisme peut être considéré comme une évidence. La gare va être parfois même présentée comme l'atout numéro un, ou alors comme un élément de dynamisme majeur présent sur la commune. Dans ces communes des projets sont déjà réalisés ou alors programmés, rendant les acteurs souvent très enthousiastes.

Chevaigné, au nord de Rennes, termine une ZAC intégrant sa halte. Le discours de l'élu présente clairement la halte comme un élément central dans l'aménagement urbain de la commune.

« On voulait créer des commerces à proximité de la gare. Ça s'intégrait dans une stratégie de décentrer la centralité du bourg vers la gare. Et puis au préalable, dans le cadre de l'électrification de la ligne Rennes – Saint Malo, on avait eu le réaménagement complet de la gare, des quais et puis un accès aux PMR, pas un ascenseur mais un monte charge. C'était une volonté de créer une entrée de bourg en termes de volumétrie des bâtiments. »⁶⁵

A Betton, l'urbanisation de l'est de la commune et la suppression du passage à niveau de la Levée sont des opportunités pour défendre le développement de la gare.

« Dans le cadre de l'urbanisation du secteur Est, secteur de la Plesse, on a engagé avec la SNCF aussi une étude de faisabilité pour supprimer ce passage là et créer un passage souterrain plus au nord de la commune qui en lien avec l'urbanisation, ça c'est le côté plus contraint mais qu'on essaye de mettre en avantage. Plus spécifiquement la gare en elle-même, c'est vrai qu'il faut considérer que c'est un atout, puisque aujourd'hui de Betton, on est à Rennes en 10 minutes et aux horaires de pointe, on a quand même un certain nombre de cadencement »⁶⁶

Vern-sur-Seiche a de grands projets d'urbanisation dans son secteur Est, et notamment sur le renouvellement urbain de la gare. L'idée ici est de mobiliser au mieux le foncier de la gare. La réflexion se concentre également sur la mixité urbaine et des usages potentiels d'un tel secteur. La municipalité semble avoir pris le parti de développer le logement au détriment du stationnement.

« On n'a qu'un petit parking, il nous en faudrait plus, pour les gens de Nouvoitou par exemple, mais vue la situation de la gare, ça serait bête d'utiliser ce foncier pour mettre des voitures, on n'a pas des hectares à geler pour du parking, et dans cette zone on a des biens bâtis, on ne va pas démolir pour mettre du stationnement, il faudrait trouver une alternative peut être plus loin. » [...] « Le secteur de la gare, on a une zone où on va faire du collectif et peut être de l'intermédiaire, très dense, on aimerait mettre des services au pied des

⁶⁵ Adjoint à l'urbanisme de Chevaigné, entretien du 14.04.2016

⁶⁶ Responsable de l'urbanisme de Betton, entretien du 06.05.2016

immeubles, avec des associations, éventuellement un boulanger du bourg qui aurait un dépôt de pain à certaines heures de la journée. Souvent les surfaces commerciales dans les nouveaux quartiers restent vides un moment et puis un coiffeur vient et ça peut démarrer, c'est déjà compliqué de garder des commerces en centre bourg alors si on en met trop dans les quartiers... On réfléchit aussi aux modes de travail, des espaces de co-working par exemple auraient leur places dans ce type d'opérations, il y a plein de petites choses qu'on peut mettre dans les rez-de-chaussée des immeubles. En tout cas les densités définies par le SCoT sont de quarante-cinq logements à l'hectare en secteur gare et trente dans la ZAC, dans les deux cas, on serait largement au dessus, surtout à la gare avec plus de cent logements à l'hectare. »⁶⁷

A Corps-Nuds, l'idée d'un PEM, bien que conditionnée par la rénovation de l'axe Rennes-Châteaubriant, est prioritaire dans l'aménagement de la commune. Le foncier est plus important, la question se pose donc moins entre parking et logements, les deux semblent envisageables. De plus, la gare fait partie de la ZAC des Grands Sillons, des opérations de logements devraient également voir le jour.

« On veut faire une place puisque c'est pas très bien aménagé, un vrai parking avec une vraie place piéton et un échange avec les bus, il va jusqu'à la gare, le bus, donc avec un vrai échange multimodal, après un parc vélo, là, ceux qui marchent plus ou moins bien, qui coutent un peu cher, ceux qui sont fermés, on peut faire un vrai parking vélo pas forcément si sécurisé. » [...] « Il y a la ZAC, la partie tout au nord, en phase, terminée, pas tout à fait, il nous reste une partie au milieu entre ça et la gare, on va privilégier la gare pour ce dynamisme là. Toute cette ZAC n'est pas encore terminée, il nous reste une zone qui est pas terrible à aménager, on va prendre la gare et après ça tirera vers le reste. »⁶⁸

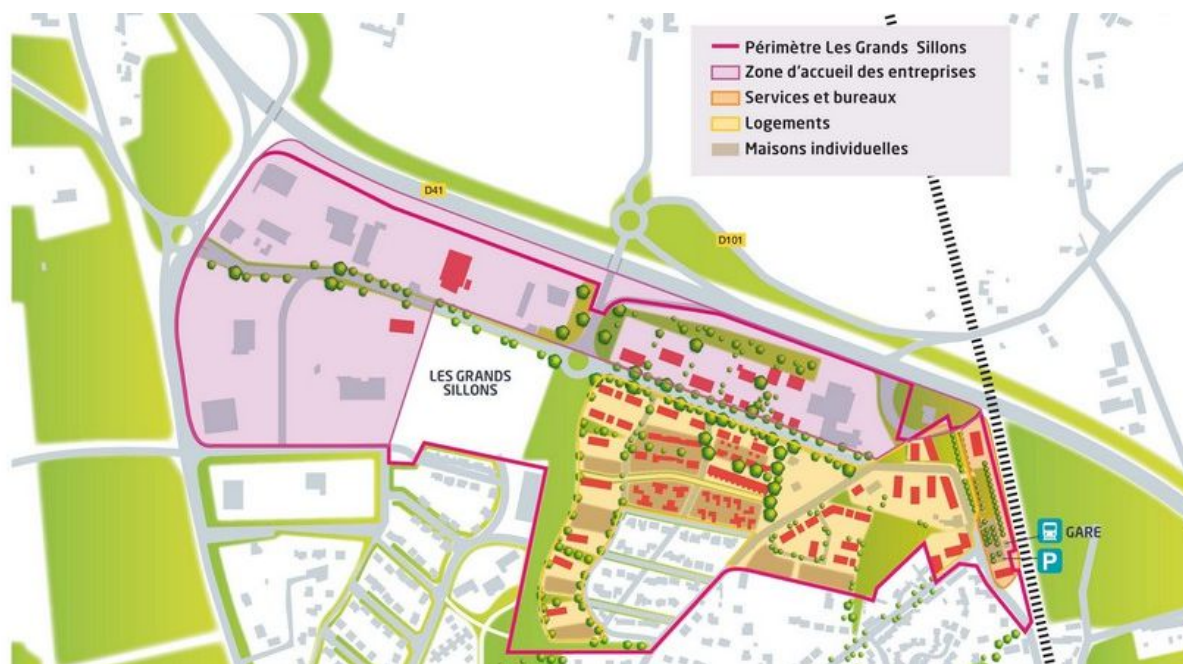


Schéma d'aménagement de la ZAC des Grands Sillons à Corps-Nuds

⁶⁷ Responsable de l'urbanisme de Vern-sur-Seiche, entretien du 18.05.2016

⁶⁸ Adjoint à l'urbanisme, à l'habitat et au développement durable de Corps-Nuds, entretien du 12.05.2016

Des tensions fortes existent à Bruz quant à la manière d'urbaniser le secteur très prisé de la gare⁶⁹. Les conseils municipaux sont très agités sur la question, pourtant le discours de l'élu rencontré est très clair. La gare est d'abord un secteur clé pour les déplacements, l'objectif est de favoriser l'intermodalité.

« On a un projet d'aménagement autour de cette gare, ce qu'on appelle la « ZAC Gare » et donc dans le cadre de cet aménagement, la gare a son importance et on va en tenir compte pour essayer de la développer, carrément, avec un objectif de créer un parking multimodal qui permettra aux gens de laisser la voiture le matin et de partir au travail en train. C'est aussi pour nous un moyen de lier deux quartiers, le quartier historique du centre-ville et le quartier plus récent du Vert Buisson »⁷⁰

Ensuite, la gare est présentée comme un élément à aménager en priorité, notamment du fait de la présence d'un foncier important.

« La particularité de la gare, c'est qu'elle est située sur une friche industrielle, les anciens entrepôts Maillard, une menuiserie industrielle, qui ont été rasés aujourd'hui. Une partie sert de parking, et une partie qui ne sert à rien, qui est clôturée. C'est un site d'aménagement privilégié, et surtout on ne peut pas laisser ça en plein centre-ville tel quel. L'idée c'est d'y faire à la fois du logement, à la fois des commerces et à la fois des activités pourquoi pas tertiaires et bien sur un pôle multimodal. Et on a aussi un projet de cinéma qui a été retoqué il n'y a pas très longtemps à la commission nationale, on est en recours, mais le projet reste »



© Victor Vivancos, le 10.03.2016

Gare de Bruz et halte de Saint-Jacques-de-la Lande

A quelques kilomètres de là, Saint-Jacques-de-la-Lande fait partie du cœur de métropole. Elle a la particularité d'avoir une zone urbaine intra-rocade et deux autres zones d'urbanisation sur les axes routiers et ferroviaires Rennes-Redon. Elle possède une halte ferroviaire qui s'ouvre sur la nouvelle ZAC de Mivoie, zone d'emploi en plein développement, elle redevient donc très fonctionnelle comme gare de descente. La commune va également être desservie par le métro en 2019, les deux stations se trouvent à l'intérieur de la rocade dans la ZAC Courrouze où les densités sont très élevées⁷¹.

⁶⁹ Ouest-France du 07.07.2016 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/bruz-35170/la-zac-du-vert-buisson-gare-en-debat-4356332> - Consulté le 27.08.2016

⁷⁰ Adjoint à l'urbanisme, à la ville et l'environnement de Bruz, entretien du 02.04.2016

⁷¹ Entretien avec l'adjoint aux déplacements de Saint-Jacques-de-la-Lande, le 25.05.2016

Les quatre communes interrogées n'ayant pas de gares nous ont fait part de l'intérêt pour une articulation entre transport et urbanisme. Les deux communes desservies par une gare sur une commune voisine, Brécé et Laillé amoindrissent son potentiel intérêt pour des raisons différentes. Dans les deux cas, les bus STAR desservent également les communes. A Laillé la gare est distante du bourg, et quitte à prendre la voiture, les usagers préfèrent parcourir quatre kilomètres de plus pour se rendre à la gare de Bruz mieux desservie, avec le tarif Unipass. A Brécé, aller à la gare de Servon constitue un retour en arrière par rapport à Rennes.

« Il y a un facteur qui est psychologique, c'est que en allant prendre le train, par ce que majoritairement les gens vont sur Rennes même si certains vont sur Vitré, ils ont l'impression de s'éloigner, au niveau du temps, le train est plus rapide que le bus, mais il y a ce côté psychologique de s'éloigner, pour aller vers Rennes »⁷²

Cependant dans les deux cas, tout comme dans les deux communes n'ayant pas de gare, Vezin-le-Coquet et Le Rheu, les parcours des bus urbains ont été intégrés dans la conception des quartiers avant même la création des ZAC.

« On travaille sur une future ZAC, une partie en centre bourg, et une partie en extension urbaine, et là, elle sera proche des lignes de bus, et il y a une possibilité de créer un nouvel arrêt de bus à la sortie de la commune qui desservirait toute cette ZAC. »⁷³

Dans chacun de ces cas, à différentes échelles, l'intégration entre transport et urbanisme est acquise. De positions urbaines à périurbaines, ces communes ont toutes des projets autour de leurs infrastructures de transports avec des approches différentes, en commençant soit par du logement, ou alors des équipements favorisant l'intermodalité.

c) Une vision restant à long terme

Dans de nombreuses communes, l'idée de l'articulation de projets urbains avec les gares est acceptée et comprise, mais elle constitue une question d'avenir. Les projets qui se font actuellement ne prennent pas en compte directement la gare, même si celle-ci peut être mise en valeur sur la présentation du projet. L'atout mis en avant va être que la commune possède une gare, mais les projets n'ont pas le but d'accompagner son développement.

Janzé dynamise ses quartiers centraux et péricentraux par des opérations BIMBY, une extension urbaine est aussi en cours au nord de la commune. La gare étant centrale, les

⁷² Adjointe aux déplacements de Brécé, entretien du 18.04.2016

⁷³ Adjoint à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme et à l'environnement de Laillé, entretien du 24.05.2016

habitants y accèdent facilement. Cependant, il n'y a pas de réel projet autour de cette gare, pourtant les élus ont une vision sur le secteur. Ils la voient se réaliser à long terme.

« On laisse le quartier de la gare et puis le champ de foire pour nos successeurs dans vingt ans, là on aura vraiment un projet hyper intéressant mais si on construit des immeubles, il faudra des gens pour venir y habiter. »⁷⁴

A Noyal-sur-Vilaine, à quinze kilomètres à l'est de Rennes, la municipalité a intégré la règle du SCoT, mais ayant de nombreux projets en cours sur la commune, elle n'a pas une véritable ambition pour la gare dans l'immédiat.

« Nous sommes contraints pour tout projet d'urbanisme dans l'environ de la gare, donc nous allons définir plus précisément le périmètre pour mettre une densité de logement à 45 par hectare, ce n'est pas rien. La gare, effectivement dans les années futures, dès qu'il y aura du renouvellement urbain, se passera de cette manière. Plusieurs choses devront être prévues. Donc notre intérêt c'est quand on fera des opérations immobilières là bas, on sera plutôt dans une notion de densification et ensuite, que vous comprenez bien que, déjà, d'urbaniser ça va nous demander du temps. »⁷⁵

A Servon-sur-Vilaine, les élus se soucient de la proximité de la zone d'activités et du souhait possible d'entreprises de vouloir s'installer près de la gare alors que leur souhait va plutôt vers une zone mixte.

« Il est bien évident que sur les terrains qui sont tout autour, il est urgent de ne pas bloquer les choses, et puis même si on a des zones qui sont mixtes habitat et services, activités de proximité on va dire, aujourd'hui il n'y a rien de concret, mais on ne peut surtout pas figer cette zone par la mise en place d'entreprises importantes qui pourraient s'avérer bloquantes pour l'avenir. »⁷⁶



© Victor Vivancos, les 04 et 14.03.2016

Halte de Servon et gare de L'Hermitage-Mordelles

Alors que l'idée de densifier les abords de gare est clairement acquise par les élus et techniciens, des problèmes de foncier peuvent repousser les projets à plusieurs années. La vision est très concrète mais ces problèmes font basculer les projets sur du moyen voire du

⁷⁴ Maire de Janzé, entretien du 13.05.2016

⁷⁵ Maire de Noyal-sur-Vilaine, entretien du 30.04.2016

⁷⁶ Adjoint à l'urbanisme de Servon-sur-Vilaine, entretien du 12.04.2016

long terme. Les deux communes qui nous ayant fait part de ce problème sont des gares de frange. L'Hermitage réalise actuellement une ZAC qui inclue la gare, elle rencontre des problèmes fonciers aux abords immédiats.

« Elle est dans le périmètre de la ZAC « du Centre aux Mares Noires », donc sur ce secteur de la gare plus précisément, il est prévu de densifier, une fois qu'on aura une maîtrise de la totalité du foncier, ce qui n'est pas le cas pour l'instant. Ça fait parti des projets à moyen terme de densifier sur ce secteur là » [...] « Je pense qu'à partir du moment où on densifie, on fait venir de la population, forcément, on a un potentiel d'usagers qui augmente. Et puis la politique de Rennes Métropole va dans ce sens là et c'est très bien, on y adhère, mais c'est de se dire, moins on prend la voiture, mieux c'est, dans la mesure du possible.»⁷⁷

Quant à la réserve foncière complétant l'urbanisation de la commune et des abords de gare aux sud de la voie ferrée, ce n'est pas pour tout de suite non plus.

« Sur la partie sud, il y a un circuit, un CRAPA⁷⁸, et donc c'est sur ce secteur là qu'on construira après, c'est la seule possibilité d'extension massive on va dire, qui est inscrite au SCoT d'ailleurs. On va lancer des études en fin d'année, sur justement le développement de ce secteur là et comment on le rattache à la partie existante de la commune. Donc dans le PADD, on avait deux orientations avec deux passerelles pour passer la voie ferrée, après on n'a pas tranché sur la question, est-ce que c'est une voie douce, est-ce que c'est une passerelle voiture, est-ce qu'on en met une, est-ce qu'on en met deux ? Tout ça va murir dans les années qui viennent, à partir des études qu'on va engager à l'automne. »

Montfort-sur-Meu a eu de très grandes ambitions autour de sa gare, le secteur a déjà été très porteur pour de nombreux projets, des parkings ont été aménagés, un pôle médical se concrétise actuellement. La commune et l'EPCI ont un projet plus important de renouvellement urbain et d'extension sur une trentaine d'hectares. Les abords de la gare sont partagés sur les territoires communaux de Montfort-sur-Meu et de Bédée, ralentissant la démarche. Des problèmes d'acquisition de foncier ont également calmé l'enthousiasme de la commune et des promoteurs en lice pour l'aménagement de ce nouveau quartier.

« On a fait une étude sur le quartier gare qui a vocation à accueillir, l'étude date de 2013, à vocation à se retraduire par la suite dans le plan local d'urbanisme et également celui de Bédée et également dans le futur PLUi si on prend la compétence. Mais déjà dans le futur SCoT, puisque celui-ci est en révision, Montfort est évoqué comme pôle de mobilité qui va se développer qui tend à se conforter par la réalisation d'une urbanisation importante sur Montfort et Bédée. »⁷⁹

Châteaubourg a une gare importante, les projets urbains sont pensés en articulation avec elle, notamment dans le cadre des franchissements de Vilaine, vers le centre et la Bretonnière.

⁷⁷ Adjointe à l'urbanisme, aux transports et à la prospective de L'Hermitage, entretien du 11.05.2016

⁷⁸ CRAPA : Circuit Rustique d'Activité de Plein Air

⁷⁹ Responsable de l'urbanisme de Montfort-sur-Meu, entretien du 27.04.2016

Cependant, les abords directs de la gare ne semblent pas tant exploités. Cela est dû à deux facteurs importants, la présence d'une entreprise mobilisant un foncier lourd et le cadre naturel lié à la Vilaine. La dynamique sur le secteur n'est pas envisageable à court terme.

« Il y a eu un lotissement qui est venu se mettre tout près de la gare, forcément, c'est très inspirant comme site. La problématique, c'est qu'historiquement, il y a un site industriel en activité juste en face... Et puis la Vilaine passe en plein centre de Chateaubourg, c'est un atout mais pas que. Le secteur de la gare est un peu compliqué. »⁸⁰

Même si les gares sont aujourd'hui considérées comme un élément essentiel dans les communes, le réaménagement des abords directs n'est pas une priorité. La vision s'étale dans le temps, et l'idée importante à court terme semble être de connecter la gare aux nouveaux aménagements. Dans certains cas, des problèmes fonciers viennent ralentir des démarches, certaines contraintes bloquent les projets, les repoussant à un avenir plus lointain.

⁸⁰ Adjoint à l'urbanisme et aux travaux de Chateaubourg, entretien du 10.05.2016

Conclusion de la partie

Le secteur étudié comprend des différences très importantes liées aux contextes locaux des communes et de leurs environnements. Les positions géographiques des gares impliquent un développement avec des facilités ou alors des contraintes fortes. Les fonciers mobilisables sont très variables et complexes. Plusieurs types d'utilisations sont possibles, pour la manière d'urbaniser ou alors pour les usages qui y seront destinés, de l'intermodalité à des productions de logements. Enfin, les visions politiques locales sont diverses, et la question de cette articulation n'est pas toujours perçue au même degré d'importance mais aussi sur des temporalités distinctes.

Les positions géographiques sont multiples, malgré une classification permettant d'entrevoir les possibilités quant à la manière d'utiliser leurs abords, des particularités se dégagent. Les gares urbaines ne permettent que le renouvellement urbain et la densification. Les gares intégrées permettent le renouvellement et l'extension urbaine avec des opportunités souvent attrayantes permettant de valoriser la gare. Les gares de frange ont des profils variés, mais dans tout les cas le potentiel est élevé, il faut cependant rajouter les questions foncières et de franchissement. Les gares pivot peuvent avoir un intérêt si elles sont en zone urbaine, sinon, comme les gares isolées les contraintes agricoles et naturelles empêchent un développement.

Le foncier est très important autour des gares. De grandes extensions ont déjà été réalisées dans leurs proximités et les projets sont très nombreux, surtout dans la métropole rennaise. Les extensions se font généralement par l'intermédiaire d'une grande opération de type ZAC. Le renouvellement urbain peut être intégré à une ZAC ou alors avoir lieu par une opération distincte. Les opportunités sur des dents creuses ou encore des friches sont nombreuses.

Les acteurs communaux ont une vision très précise de leur territoire. La gare a un rôle très différent selon leurs représentations, particulièrement dans le cas d'une articulation avec d'éventuels projets urbains. Dans certaines communes même si une articulation entre la gare et un projet existe, elle n'est pas forcément une priorité, la représentation sépare urbanisme et transports. Dans d'autres cas l'articulation est évidente et les projets sont en cours de réalisation ou déjà planifiés. Certains élus et techniciens ont une vision plutôt portée sur le long terme, l'idée est intégrée mais les aménagements ne sont pas à réaliser dans l'immédiat.

Conclusion générale

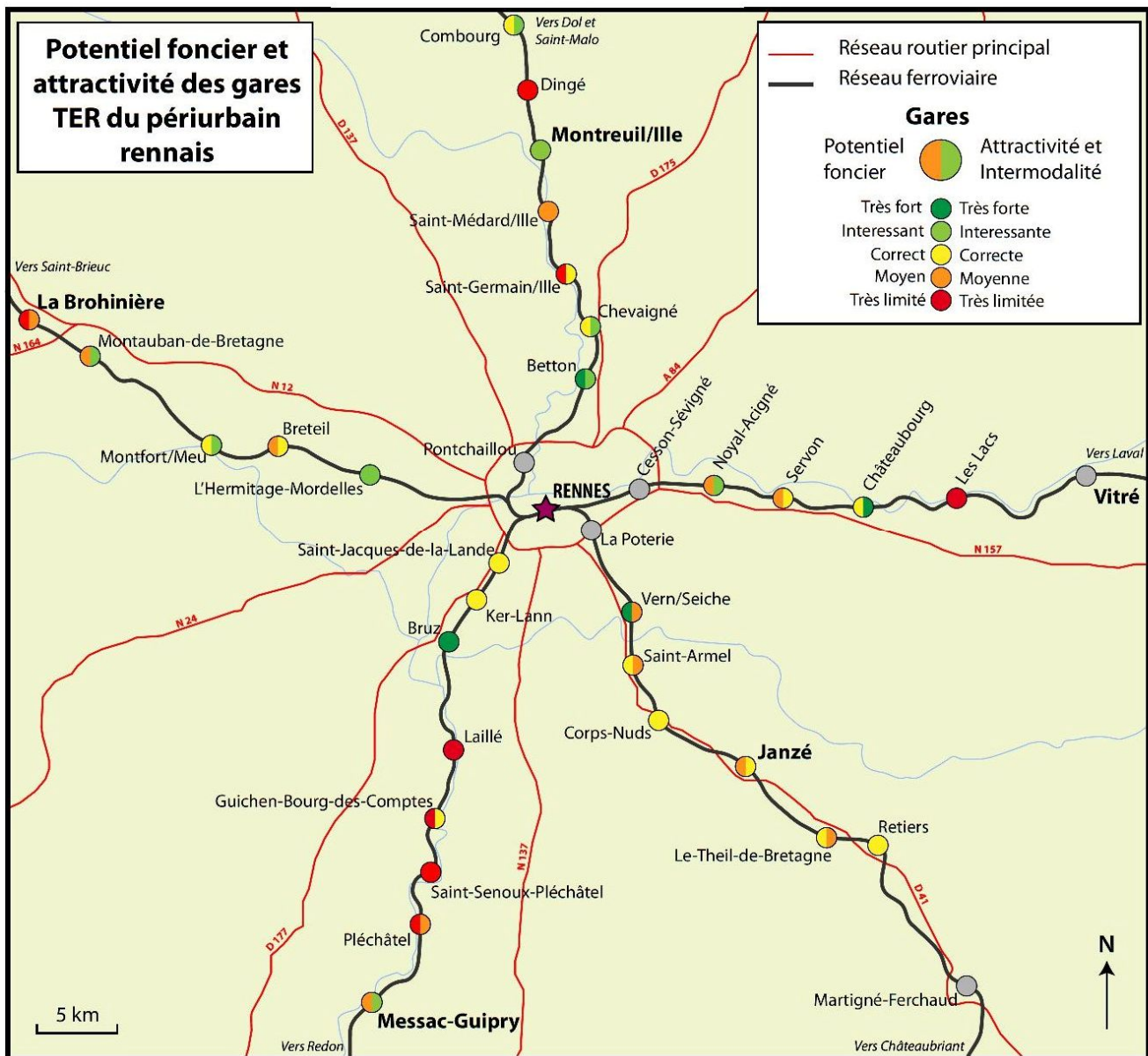
Cette recherche étalée sur une année universitaire s'est déroulée dans des cadres très différents. Les premiers mois ont été dédiés à la formation du sujet et de ses enjeux. Trois mois ont été passés au sein d'une entreprise permettant l'obtention du contenu étudié. Enfin, les derniers mois furent consacrés à la remise en perspective de ce travail pour une rédaction définitive.

Nous avons commencé par présenter les concepts utilisés et les contextes. De la mobilité périurbaine au cas précis de l'étoile ferroviaire rennaise en passant par la structure des territoires politiques. Ensuite, il a été question du cadre plus concret de l'étude et de la manière dont nous avons produit des données. Nous avons créé des typologies concernant les environnements géographiques des gares, leur attractivité ou les potentiels foncier, et présenté notre technique d'entretien au sein des collectivités. Au final, nous avons atteint, dans une certaine mesure, les objectifs posés par la problématique, pour être en mesure d'y répondre. Nous avons présenté les différentes catégories de notre typologie de gares, expliqué quelles étaient les différentes possibilités pour mobiliser un foncier et réaliser des projets autour des gares, puis présenté les représentations récurrentes des élus et techniciens face à la problématique de l'articulation entre urbanisme et transport ferroviaire régional sur leur commune.

Pour répondre simplement à la problématique, nous pouvons dire que les ordonnances des dernières grandes lois d'urbanisme ont beaucoup incité à cette articulation dans les documents de planification, plus particulièrement dans les SCoT. Cette place de plus en plus importante mettant transport et urbanisme en regard, se traduit néanmoins de manière inégale sur les territoires. L'application sera différente d'un EPCI à un autre, d'une commune à une autre. Les projets dépendent souvent d'une volonté politique, alors que les ambitions locales vont d'une chose à son contraire. Bien que des prescriptions soient établies par un SCoT, les municipalités n'ont pas forcément la volonté de faire du renouvellement urbain, ou de proposer des extensions en secteur gare à court terme. Dans d'autre cas, les communes et EPCI peuvent faire pression, ou solliciter une aide des collectivités supérieures, des départements, mais surtout de la région et de l'Etat, pour qu'une infrastructure soit à la hauteur des projets en conséquence. Les communes situées sur la ligne Rennes –

Châteaubriant en sont un bon exemple. Tant qu'une décision n'est pas prise par les institutions compétentes pour la rénovation de la ligne, les projets restent dans l'attente et les communes doivent réfléchir à leur mutabilité.

La carte suivante nous montre l'état actuel des enjeux en fonction du potentiel foncier et de l'attractivité des gares.



Généralement, les différentes hypothèses se vérifient. Les communes desservies par le rail bénéficient de potentiels de développement qui seront variables selon divers critères. Nous pouvons observer plusieurs faits. Les gares urbaines sont forcément impliquées dans une interaction entre développement urbain, densification et desserte par les transports. En

revanche, dans le périurbain, les gares font face à des enjeux distincts. Nous pouvons avancer plusieurs types de développements possibles. Le développement urbain sera important quand les gares ont un potentiel foncier fort, c'est le cas de la plupart des gares intégrées, mais aussi d'une bonne partie des gares de frange. Les gares pivot sont parfois concernées quand elles se situent en zone agglomérée. Le développement des gares peut se faire par l'attractivité, même si l'environnement direct de celles-ci, n'est pas urbanisable, le développement de l'intermodalité peut renforcer leur attractivité. Plusieurs gares pivot sont dans cette situation. Certaines gares de frange et gares intégrées ont également une forte attractivité du fait d'une maîtrise compliquée du foncier.

Ce tableau présente la diversité possible des potentiels foncier et de l'attractivité de celles-ci, en fonction de la morphologie urbaine de leur environnement.

Potentiels fonciers et attractivité en fonction des types de gares

Type de gare	Potentiel foncier	Attractivité
Urbaine	Très fort	Très forte
Intégrée	Intéressant à Très fort	Moyenne à Très forte
Frange	Moyen à Très fort	Moyenne à Très forte
Pivot	Très limité à Intéressant	Très limitée à Intéressante
Isolée	Très limité	Très limitée à Correcte

Ensuite, les volontés politiques locales, ainsi que les facilités d'obtention d'un foncier détermineront s'il est possible de concrétiser une opération sur ces secteurs à enjeux. Si la volonté politique est faible voire même absente, la dynamique sera restreinte, idem, si le foncier est complexe pour les communes, comme pour les promoteurs et aménageurs.

La géographie des sites détermine également beaucoup les enjeux d'aménagement autour des gares. Si la gare se situe à proximité de cœurs de villes ou de bourgs, les enjeux sont forts, même si un tas de contraintes peuvent rentrer en jeu. En revanche, si les gares sont isolées elles n'ont qu'un faible enjeu, celui de la connexion avec le reste du territoire. Elles peuvent avoir une attractivité correcte, si des transports publics les desservent, si des stationnements y sont installés ou encore grâce à des initiatives des communes et EPCI. Les contraintes agricoles voire naturelles se distinguent et limitent même ces développements nécessitant parfois un micro-foncier difficile à maîtriser. C'est le cas de plusieurs gares situées à proximité des bords de Vilaine, la voie ferrée suivant le fleuve, notamment sur l'axe Rennes – Redon où certaines gares perdent un intérêt fort de ce fait.

L'hypothèse du rapport entre l'offre et la fréquentation avec les projets existants ne peut pas être confirmée. Des communes comme Vern-sur-Seiche et Corps-Nuds ont des projets importants alors qu'elles sont situées sur une ligne aujourd'hui vétuste. Bien que fréquentée, son offre est très faible. C'est une généralité observable sur l'axe Rennes – Châteaubriant, où toutes les gares bénéficient toutefois d'un potentiel foncier et d'une attractivité qui ne pourraient être que renforcés par la rénovation de la ligne. D'un autre côté, les communes de l'axe Rennes – Vitré et plus particulièrement Noyal-sur-Vilaine et Châteaubourg n'ont pas de projets urbains concrets sur les abords immédiats de leurs gares. Elles connaissent pourtant une forte attractivité du fait de l'offre ferroviaire et du potentiel intermodal.

L'appartenance à un EPCI semble avoir une certaine influence sur les projets en cours. Le cas se vérifie surtout dans la métropole rennaise, où presque toutes les communes rencontrées vont dans le sens d'une densification des abords de gare. Une bonne partie est en cours de réalisation d'un projet dans ce secteur. La carte montre parfaitement que le potentiel foncier, notamment en raisons des projets est toujours « fort », « intéressant » ou au minimum « correct ». Seule une commune s'oppose à cette démarche et a repoussé un projet par un refus de l'idée de densification. On retrouve un nombre important de communes avec de forts potentiels fonciers et des projets en cours au-delà de la métropole, mais elles ne correspondent pas à leurs EPCI respectifs. En revanche, l'attractivité des gares n'en dépend pas du tout. A l'intérieur de la métropole comme dans les EPCI voisins, l'attractivité peut être de « très limitée » à « très forte ». On peut en déduire que les projets favorisant l'intermodalité par exemple ne sont pas encore très bien coordonnés à l'échelle intercommunale.

La réalisation du stage a eu un intérêt conséquent pour son ouverture sur de nouvelles méthodes. Il a cependant concentré beaucoup d'énergie sur les aspects fonciers et « projets » qui se ressentent sur le travail, un peu plus que les représentations des interlocuteurs. Bien que l'on puisse considérer qu'il constitue un biais par rapport à l'idée initiale du travail, il donne une ouverture sur les représentations d'un autre acteur, le promoteur. Il correspond à l'expérience réelle de l'élaboration de ce mémoire.

L'articulation entre urbanisme et transport semble acquise par beaucoup d'acteurs, des communes à la région, en passant par le privé et notamment les acteurs de la promotion. Que la gare soit vue comme un atout pour l'intermodalité, la densification ou même la résidentialisation, c'est un élément fédérateur émergeant dans les territoires périurbains. La

question aujourd'hui serait celle d'une harmonisation plus nette entre les acteurs et les territoires, rendant ces projets plus facilement réalisables. Aujourd'hui, l'articulation urbanisme et transport, reste encore très prescriptive et non réglementaire, ni pénalisante si les acteurs concernés ne les appliquent pas. Une certaine hiérarchie des potentialités et de l'attractivité des gares est pourtant marquée, les typologies réalisées permettent d'observer les différents enjeux dans chacune des communes. Les représentants politiques ne sont pas tous forcément impliqués dans ces développements, si leur sensibilité n'est pas touchée par ces enjeux. Des initiatives restent cependant à soulever, grâce à des projets de développement importants pouvant s'achever, faisant de véritables quartiers de gares relativement denses, en ville comme dans le périurbain. Ce schéma semble voué à se multiplier, et quand il n'est pas possible, des aménagements moins lourds sont régulièrement mis en place pour développer l'intermodalité et la connexion de ces gares au reste du territoire bénéficiant d'une dynamique intéressante.

Bibliographie

Articles scientifiques

BARONE Sylvain, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *Flux* [En ligne], n° 79-80, 2010/1 | 2010.

CAILLY Laurent, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Travaux, 13.05.2008.

DODIER Rodolphe, « Temporalités périurbaines : des navettes pendulaires à la fluidité et au conflit », *Espace, populations, sociétés* [En ligne], 2007/2-3 | 2007.

FORTHOFFER Joël, « Périurbain et tram-train : enjeux, projets et réalisations », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012.

FOULLE Laurent, « Comment s'évalue un « bon TCSP » ? Demande à celui qui l'a fait ! » Le VAL de Rennes et son évaluation », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012.

GUERRINHA Christophe et THEBERT Marianne, « La gestion des déplacements, outil d'affirmation politique des communes périurbaines. Une analyse des stratégies dans le bassin de Rennes », *Géocarrefour* [En ligne], vol. 81/4 | 2006.

MAULAT Juliette, « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012.

TERRHABMOBILE, « Lorsque la mobilité territorialise. », *EspacesTemps.net*, 13.05.2013.

Ouvrages

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, 2009, *Géographie des Transports*, Paris, Armand Colin, Collection « U », 232 p.

CAILLY Laurent, 2010, « La question périurbaine revisitée » In *La France, une géographie urbaine*, sous la direction de CAILLY Laurent, VANIER Martin, Paris, Armand Colin, collection « U », pp. 213-230.

DODIER Rodolphe (dir.), 2012, *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Collection « Espace et Territoire », 219 p.

GUY Catherine et GIVORD Laurent, 2004, *Rennes, Le pari d'une agglomération multipolaire*, Editions de l'Aube, collection « Bibliothèque des régions », 220 p.

KAUFMANN Vincent, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, La question du report modal*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, collection « Science, Techniques, Société », 252 p.

KAUFMANN Vincent et MONTULET Bertrand (dir.), 2004, *Mobilités, fluidités... Libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint Louis, Collection « Travaux et Recherches », 311 p.

KAUFMANN Vincent, SAGER Fritz, FERRARI Yves et JOYE Dominique, 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, collection « Science, Techniques, Société », 220 p.

NORMAND Jean, 2002, *Le VAL de Rennes. Un combat pour la ville*, Rennes, Editions Apogée, 168 p.

WIEL Marc, 1999. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville-motorisée*, Liège, Editions Mardaga, 149 p.

Rapports et publications institutionnelles

AUDIAR, 2009, *Mobilités urbaines : Enquête ménage déplacements*, Observatoire déplacements, 16 p.

AUDIAR, 2012, *Dynamiques démographiques dans les couloirs ferroviaires de l'aire urbaine rennais*, Observatoire déplacements, 4 p.

AUDIAR, 2013, *Les pôles d'échange dans le cœur de l'agglomération et dans le péri-urbain rennais*. 68 p.

AUDIAR, 2014, *Les déplacements domicile-travail dans l'aire urbaine rennais : Une illustration des dynamiques territoriales*, Observatoire déplacements, 12 p.

AUDIAR, 2015, *Rennes Métropole « Chiffres clés » 2015*, 57 p.

CEREMA, 2016, *Réforme du système ferroviaire français : Éléments de décryptage de la loi de 2014*, Collection connaissances, 36 p.

CERTU, 2010, *Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe, etc. Retour d'expériences*, Synthèse d'ouvrage, 12 p.

CERTU, 2012 ¹, « Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? Comment ? », *Stratégies foncières aux abords des gares TER*, n° 1, 8 p.

CERTU, 2012 ², « Les typologies de gares : Quels enjeux ? Quelles méthodes ? », *Stratégies foncières aux abords des gares TER*, n° 2, 12 p.

CERTU, 2012 ³, « Coopérations entre autorités organisatrices de transport : Les communautés de transports allemandes, source d'inspiration pour les syndicats mixtes SRU français ? », *Mobilités et transports, le point sur...*, n° 26, 12 p.

CERTU, 2013 ¹, « Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER : enjeux et outils à disposition des collectivités », *Stratégies foncières aux abords des gares TER*, n° 4, 16 p.

CERTU, 2013 2, « Agir sur le stationnement, autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement », *Stratégies foncières aux abords des gares TER*, n°5, 16 p.

GUERRINHA Christophe et FRERE Séverine, 2005, « L'agglomération de Rennes », In *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, sous la direction de GALLEZ Caroline et MENERAULT Philippe, Rapport INRETS-LVMT pour l'ADEME, 3ème Prédit, GO 11 « Politique des transports », pp. 53-104.

L'HOSTIS Alain (Coord.), 2009, *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, 84 p.

Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), 2014, *Vivre en ville hors des villes : Synthèse du programme de recherche : La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains*, La Défense, Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement, 142 p.

Thèses et Mémoires

MAULAT Juliette, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris 1, Thèse, 2014. 564 p.

THEBERT Marianne, *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : les élus face à la mobilité*, Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, Thèse, 2005. 488 p.

VAN DER POORTEN Sophie, *Estimation et potentialités du gisement foncier du renouvellement urbain autour des gares et des Transports en Commun en Site Propre dans la région Nord-Pas-de-Calais*, Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de fin d'études du Master AUDT, spécialité Ville et Projets, option Politique et Ingénierie Foncières, 2010, 151 p.

Documents d'urbanisme et de planification

Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole, 2007 / 2017

Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole, 2015 / 2020

Plan Locaux d'Urbanisme de Betton, Bourg-des-Comptes, Brécé, Bréteil, Bruz, Cesson-Sévigné, Chateaubourg, Chevaigné, Combourg, Corps-Nuds, Dingé, Guichen, Guipry-Messac, Janzé, L'Hermitage, Laillé, Montauban-de-Bretagne, Montfort-sur-Meu, Montreuil-sur-Ille, Noyal-sur-Vilaine, Pléchatel, Rennes, Retiers, Saint-Armel, Saint-Aubin-des-Landes, Saint-Germain-sur-Ille, Saint-Jacques-de-la-Lande, Saint-Malo-de-Phily, Saint-Médard-sur-Ille, Saint-Senoux, Servon-sur-Vilaine, Le Theil-de-Bretagne, Vern-sur-Seiche, Vitré.

Schémas de Cohérence Territoriaux du Pays de Brocéliande, 2016 (projet), du Pays de Rennes, 2015, du Pays des Vallons de Vilaine 2011, du Pays de Vitré, 2016 (projet).

Liste des entretiens

Fonction	Organisme	Date	Durée	Type
<i>Vice-président transports ; Cheffe de service Mobilités</i>	Région Bretagne	18.04.16	1h20	Entretien
<i>Chargé de Mission PLH</i>	Rennes Métropole	29.03.16	30 min	Echange
<i>Chargé de Mission PDU</i>	Rennes Métropole	19.04.16	30 min	Echange
<i>Responsable Urbanisme</i>	Commune de Betton	06.05.16	40 min	Entretien
<i>Adjointe aux Déplacements</i>	Commune de Brécé	08.04.16	40 min	Entretien
<i>Maire</i>	Commune de Breteil	24.03.16	30 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme</i>	Commune de Bruz	02.04.16	30 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme</i>	Commune de Cesson-Sévigné	31.05.16	45 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme ; Responsable urbanisme</i>	Commune de Châteaubourg	10.05.16	30 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme</i>	Commune de Chevaigné	14.04.16	30 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme ; Responsable urbanisme</i>	Commune de Corps-Nuds	12.05.16	45 min	Entretien
<i>Conseillère à l'urbanisme ; Responsable urbanisme</i>	Commune de Guichen	30.05.06	40 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme ; Maire ; Responsable urbanisme</i>	Commune de Janzé	13.05.16	1h	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme</i>	Commune de Laillé	24.05.16	30 min	Entretien
<i>Adjointe à l'urbanisme et aux transports</i>	Commune de L'Hermitage	11.05.16	30 min	Entretien
<i>Responsable urbanisme</i>	Commune de Montfort-sur-Meu	27.04.16	1h	Entretien
<i>Adjointe urbanisme</i>	Commune de Montreuil-sur-Ille	25.04.16	45 min	Entretien
<i>Maire</i>	Commune de Noyal-sur-Vilaine	30.04.16	20 min	Entretien
<i>Responsable urbanisme</i>	Commune du Rheu	03.06.16	20 min	Echange
<i>Adjoint aux déplacements et espaces publics</i>	Commune de Saint-Jacques-de-la Lande	25.05.16	45 min	Entretien
<i>Adjoint à l'urbanisme</i>	Commune de Servon-sur-Vilaine	12.04.16	30 min	Entretien
<i>Responsable urbanisme</i>	Commune de Vern-sur-Seiche	08.05.16	1h	Entretien
<i>Responsable urbanisme</i>	Commune de Vezin-le-Coquet	03.06.16	20 min	Echange

Liste des sigles

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AOT : Autorité Organisatrice du Transport

AUDIAR : Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération
Rennaise

BIMBY : *Build In My Backyard* (anglais : construisez dans mon arrière-cour)

BGV : Bretagne Grande Vitesse

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de Communes

CCCRET : Collectif Citoyen Châteaubriant Rennes En Train

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et
l'Aménagement

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transports et l'Urbanisme

CETE : Centre d'Etude Techniques de l'Equipement

CHNS : Car à Haut Niveau de Service

CHU : Centre Hospitalier Universitaire

CRAPA : Circuit Rustique d'Activité de Plein Air

CU : Communauté Urbaine

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIVAT : Disques de Valorisation des Axes de Transports Collectifs

DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs

DUAR : District Urbain de l'Agglomération Rennaise

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

DSP : Délégation de Service Public

EELV : Europe Ecologie - Les Verts

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EPIC : Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LGV : Ligne à Grande Vitesse

LOADT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire

LOADDT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du
Territoire

LOF : Loi d'Orientation Foncière

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles

NIMBY : *Not In My Backyard* (anglais : Pas dans mon arrière cour)

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PANG : Point d'Arrêt Non Géré

PDE : Plan de Déplacement Entreprise

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PG : Parti de Gauche

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

POS : Plan d'Occupation des Sols

PTU : Périmètre de Transports Urbains

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RER : Réseau Express Régional

RER : Réseau Express Routier

RD : Route Départementale

RFF : Réseau Ferré de France

RN : Route Nationale

S-Bahn : *Stadtschnell Bahn* (allemand : chemin de fer express urbain)

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

SEM : Société d'Economie Mixte

SEMBA : Société d'Economie Mixte de Bruz Aménagement

SEMTCAR : Société d'Economie Mixte des Transports Collectifs de l'Agglomération

Rennaise

SIG : Système d'Information Géographique

SMTC : Syndicat Mixte de Transports en Commun

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRI : Schéma Régional d'Intermodalité
SRU : Solidarité et Renouveau Urbain
STAR : Service de Transports de l'Agglomération Rennaise
TAD : Transport A la Demande
TAN : Transport de l'Agglomération Nantaise
TCL : Transports en Commun Lyonnais
TER : Train Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
TREM : Train Rennais Express Métropolitain
VAL : Véhicule Automatique Léger
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée
ZAD : Zone d'Aménagement Différée

Tables

Table des figures

Figure 1. Lotissements périurbains à Domloup (Géoportail)	p 9
Figure 2. Motifs de déplacements des résidents de l'aire urbaine (AUDIAR)	p 12
Figure 3. Motifs de déplacements des résidents de l'agglomération (AUDIAR)	p 13
Figure 4. Une voie spécialisée près de Grenoble (Certu)	p 14
Figure 5. Parts modales dans l'aire urbaine (AUDIAR)	p 16
Figure 6. Une rame régio2N (Bretagne.bzh)	p 39
Figure 7. Tram-Train Nantes – Châteaubriant (paysdelaloire.fr)	p 40
Figure 8. Halte SNCF de Corps-Nuds	p 41
Figure 9. Gare de Betton.....	p 48
Figure 10. PANG de Saint-Armel	p 48
Figure 11. Schéma présentant des déplacements intermodaux (TCL)	p 54
Figure 12. Parking communal à la gare de Bruz	p 55
Figure 13. Parc vélo sécurisé à la halte de Chevaigné	p 55
Figure 14. Visuel de huit logements intermédiaires à Orgères (Urbatys)	p 59
Figure 15. Isochrone pour dix minutes à la halte de Saint-Armel (Geoportail)	p 61
Figure 16. Passerelle en cours d'aménagement à Vitré (Le journal de Vitré)	p 63
Figure 17. Schéma de représentation d'un site ferroviaire (Certu)	p 64
Figure 18. Environnement urbain de la halte de Pontchaillou (Géoportail)	p 79
Figure 19. Environnement de la gare de Retiers (Géoportail)	p 80
Figure 20. Environnement de la gare de Montauban-de-Bretagne (Géoportail)	p 81
Figure 21. Environnement de la gare de Combourg (Géoportail)	p 83
Figure 22. Situation de la halte de Laillé (Géoportail)	p 84
Figure 23. Situation de la halte de Pléchatel (Géoportail)	p 85
Figure 24. Le Vert Buisson en 2013 (Ouest-France)	p 86
Figure 25. Halte de Chevaigné et ZAC de la Branchère	p 87
Figure 26. Parking de la halte de Saint-Germain-sur-Ille	p 95
Figure 27. Parc à vélo de la halte de Saint-Germain-sur-Ille	p 95
Figure 28. Nouveau parking gare sud Châteaubourg	p 95
Figure 29. Passerelle de la Bretonnière à Chateaubourg (Chataubourg.fr)	p 96

Figure 30. Plateau piétonnier près de la gare de Châteaubourg (Le journal de Vitré).....	p 96
Figure 31. Halte de Laillé	p 101
Figure 32. Halte de Breteil.....	p 101
Figure 33. Gare de Bruz	p 104
Figure 34. Halte de Saint-Jacques-de-la-Lande	p 104
Figure 35. Halte de Servon	p 106
Figure 36. Gare de L’Hermitage-Mordelles	p 106

Table des cartes

Carte 1. PTU en Ille-et-Vilaine (CEREMA)	p 18
Carte 2. SCoT du Pays de Rennes (AUDIAR)	p 23
Carte 3. PEM de l’armature urbaine (SCoT du Pays de Rennes)	p 29
Carte 4. Desserte en TER des gares TER en janvier 2016	p 31
Carte 5. Projet de desserte des gares TER à la rentrée 2017	p 36
Carte 6. Projections pour un éventuel TREM.....	p 38
Carte 7. Les gares TER comprises dans l’étude	p 49
Carte 8. Typologie des gares TER du SCoT de l’agglomération tourangelle (Certu)	p 51
Carte 9. L’échantillon des communes rencontrées	p 68
Carte 10. Projet initial de la ZAC de l’Ecluse à Montreuil-sur-Ille (AUDIAR)	p 89
Carte 11. Les projets d’urbanisation à L’Hermitage (AUDIAR)	p 91
Carte 12. Schéma d’aménagement de la ZAC des Grands Sillons (Territoires).....	p 103
Carte 13. Potentiels fonciers et attractivité des gares TER du périurbain rennais	p 112

Table des tableaux

Tableau 1. Logements à produire dans l'armature urbaine	p 27
Tableau 2. Logements à produire à proximité des pôles d'échanges	p 28
Tableau 3. Offre ferroviaire dans le périurbain rennais en janvier 2016	p 30
Tableau 4. Evolution de la fréquentation des lignes TER entre 2008 et 2015	p 32
Tableau 5. Fréquentation des dix trajets les plus pratiqués dans le périurbain	p 33
Tableau 6. Projet d'offre ferroviaire dans le périurbain à la rentrée 2017	p 35
Tableau 7. Hiérarchie des SCoT	p 48
Tableau 8. Gares et PANG en fonction des hiérarchies INSEE et SCoT	p 48
Tableau 9. Les cinq types de gares	p 52
Tableau 10. Barème de la typologie : Environnement des gares	p 53
Tableau 11. Notation des gares en fonction de l'urbanisation	p 53
Tableau 12. Barème de la typologie : Attractivité et intermodalité	p 56
Tableau 13. Barème de la typologie : Potentiels foncier	p 62
Tableau 14. Liste des communes rencontrées.....	p 67
Tableau 15. Grille d'entretien destinée aux communes ayant une gare	p 70
Tableau 16. Types de gares et scores obtenus	p 77
Tableau 17. Scores et notes de la typologie : Potentiels foncier.....	p 93
Tableau 18. Scores et notes de la typologie : Attractivité et intermodalité	p 97
Tableau 19. Potentiels fonciers et attractivité en fonction des types de gares	p 113

Annexes

Annexes de la Partie 1

Annexe n°1 : Evolution de la structure intercommunale rennaise

Commune	Année	Type d'évolution	Population
District Urbain de l'agglomération rennaise (1970-1999)			
Acigné	1970	Adhésion	6 483
Betton	1970	Adhésion	10 651
Brécé	1970	Adhésion	2 047
Bruz	1970	Adhésion	17 154
Cesson-Sévigné	1970	Adhésion	16 999
Chantepie	1970	Adhésion	10 545
Chartres-de-Bretagne	1970	Adhésion	7 527
La-Chapelle-des-Fougeretz	1970	Adhésion	4 738
La-Chapelle-Thouarault	1970	Adhésion	1 914
Châtillon-sur-Seiche	1970	Adhésion	-
Chavagne	1970	Adhésion	3 779
Cintré	1970	Adhésion	2 209
L'Hermitage	1970	Adhésion	4 043
Montgermont	1970	Adhésion	3 295
Mordelles	1970	Adhésion	7 455
Noyal-sur-Seiche	1970	Adhésion	-
Noyal-sur-Vilaine	1970	Adhésion	-
Pacé	1970	Adhésion	11 121
Rennes	1970	Adhésion	215 916
Le Rheu	1970	Adhésion	8 093
Saint-Erblon	1970	Adhésion	2 612
Saint-Gilles	1970	Adhésion	3 950
Saint-Grégoire	1970	Adhésion	9 227
Saint-Jacques-de-la-Lande	1970	Adhésion	11 441
Thorigné-sur-Vilaine	1970	Adhésion	-
Vern-sur-Seiche	1970	Adhésion	8 200
Vezin-le-Coquet	1970	Adhésion	4 935
Thorigné-Fouillard	1982	Fusion	7 794
Pont-Péan	1986	Division	3 908
Le Verger	1992	Adhésion	1 521
Clayes	1993	Adhésion	679
Gévezé	1993	Adhésion	4 647
Parthenay-de-Bretagne	1993	Adhésion	1 463
Noyal-Chatillon-sur-Seiche	1993	Fusion	6 843
Chevaigné	1994	Adhésion	1 926
Saint-Sulpice-la-Forêt	1994	Adhésion	1 483
Communauté d'agglomération : Rennes Métropole (2000-2014)			
Corps-Nuds	2000	Adhésion	3 162
Orgères	2000	Adhésion	4 139
Saint-Armel	2000	Adhésion	1 906
Bourbarré	2004	Adhésion	3 701
Novoitou	2004	Adhésion	2 894
Noyal-sur-Vilaine	2005	Séparation	5 590
Laillé	2012	Adhésion	4 978
Becherel	2014	Adhésion	764
La-Chapelle-Chaussée	2014	Adhésion	1 231
Langan	2014	Adhésion	930
Miniac-sous-Becherel	2014	Adhésion	750
Romillé	2014	Adhésion	3 788
Nouvelle Métropole MAPTAM : Rennes Métropole (2015- 2016)			
43 communes, 432 841 habitants			

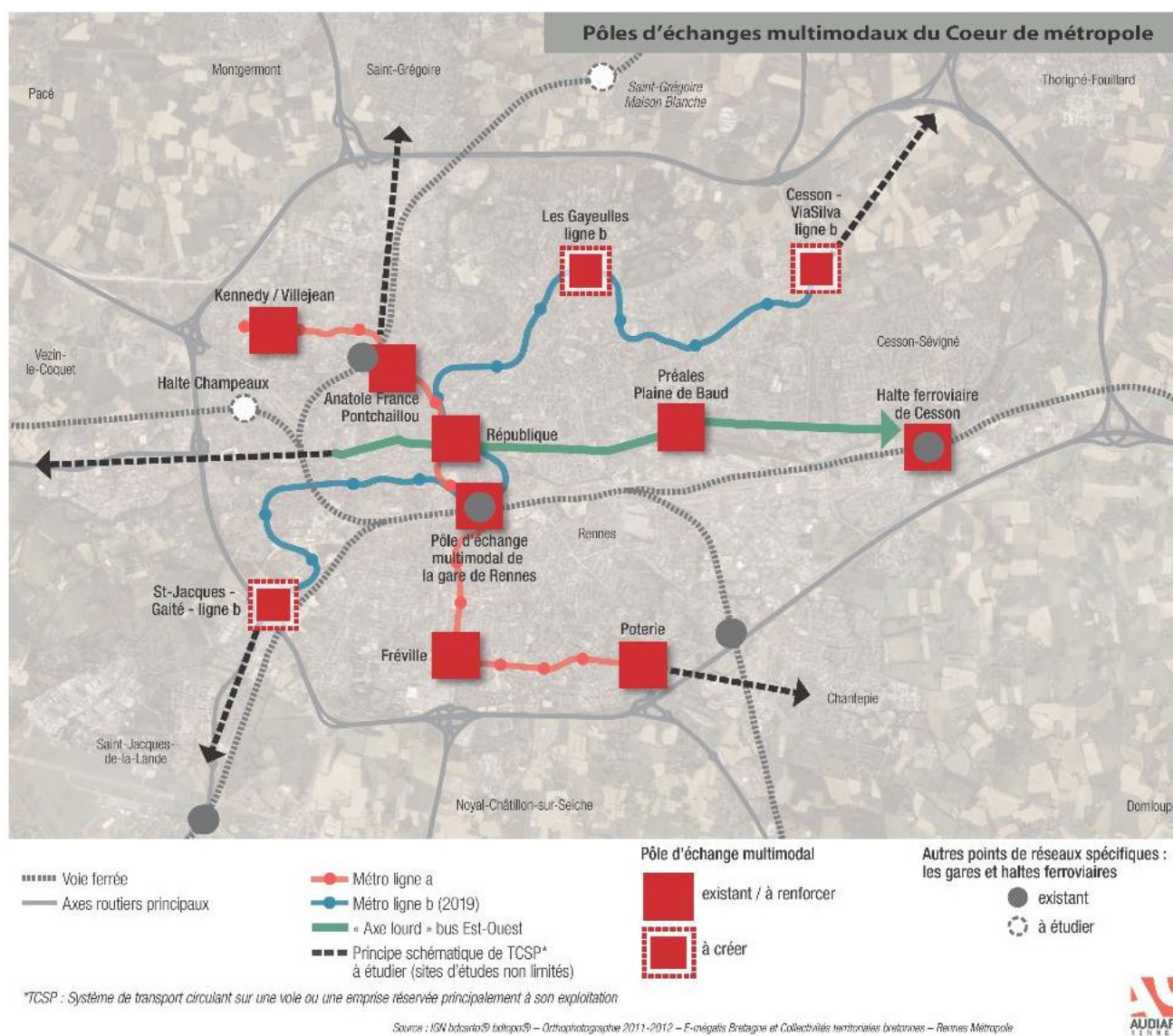
D'après : Guy, Givord, 2004; Rennes Métropole

Annexe n°2 : EPCI limitrophes à Rennes Métropole

EPCI	Création	SCoT	Siege	Population
CC du Val d'Ille	1993	Pays de Rennes	Montreuil-le-Gast	19 813
CC du Pays d'Aubigné	1993	Pays de Rennes	Saint-Aubin-d'Aubigné	14 432
CC du Pays de Liffré	2000	Pays de Rennes	Liffré	15 632
CC du Pays de Châteauvallon	1993	Pays de Rennes	Châteauvallon	23 881
CA de Vitré Communauté	2002	Pays de Vitré	Vitré	77 581
CC de la Roche aux Fées	1993	Pays de Vitré	Retiers	25 701
CC de Moyenne Vilaine et du Semnon	1993	Pays des Vallons de Vilaine	Bain-de-Bretagne	26 001
CC du Vallons de Haute Bretagne	2014	Pays des Vallons de Vilaine	Guichen	41 987
CC de Brocéliande	1993	Pays de Brocéliande	Plélan-le-Grand	17 286
CC de Montfort Communauté	1992	Pays de Brocéliande	Montfort-sur-Meu	24 744
CC de Saint-Méen - Montauban	2014	Pays de Brocéliande	Montauban-de-Bretagne	25 511
CC de la Bretagne Romantique	1995	Pays de Saint-Malo	La Chapelle-aux-Filtzméens	33 432

Source : INSEE

Annexe n° 3 : PEM du cœur de métropole (SCoT du Pays de Rennes)



Annexe n°4 : Liste des lignes desservant l'étoile ferroviaire rennaise (TER Bretagne)

Sur l'axe est : La ligne n°6 Rennes - Vitré dessert généralement les gares de Cesson-Sévigné, Noyal-Acigné, Servon, Chateaubourg ainsi que Les Lacs à certaines heures. La ligne n°14 Rennes – Laval - Le Mans dessert Vitré, ainsi que Cesson-Sévigné et Chateaubourg à certaines heures. Certains TGV s'arrêtent également à Vitré.

Sur l'axe nord : La ligne n°7 Rennes - Montreuil-sur-Ille dessert Pontchaillou, Betton, Chevaigné, Saint-Germain-sur-Ille et Saint-Médard-sur Ille. La ligne n°13 Rennes – Dol-de-Bretagne – Saint-Malo dessert Montreuil-sur-Ille, puis généralement Combourg et Dol-de-Bretagne et à certaines heures toutes les gares situées entre Montreuil-sur-Ille et Saint Malo dont Dingé située dans l'aire urbaine de Rennes. Les trains de la ligne n°17 Rennes-Dinan et de la ligne n°33 Rennes - Caen ne font aucun arrêt entre Rennes et Dol-de-Bretagne, de même pour les TGV en direction de Saint-Malo.

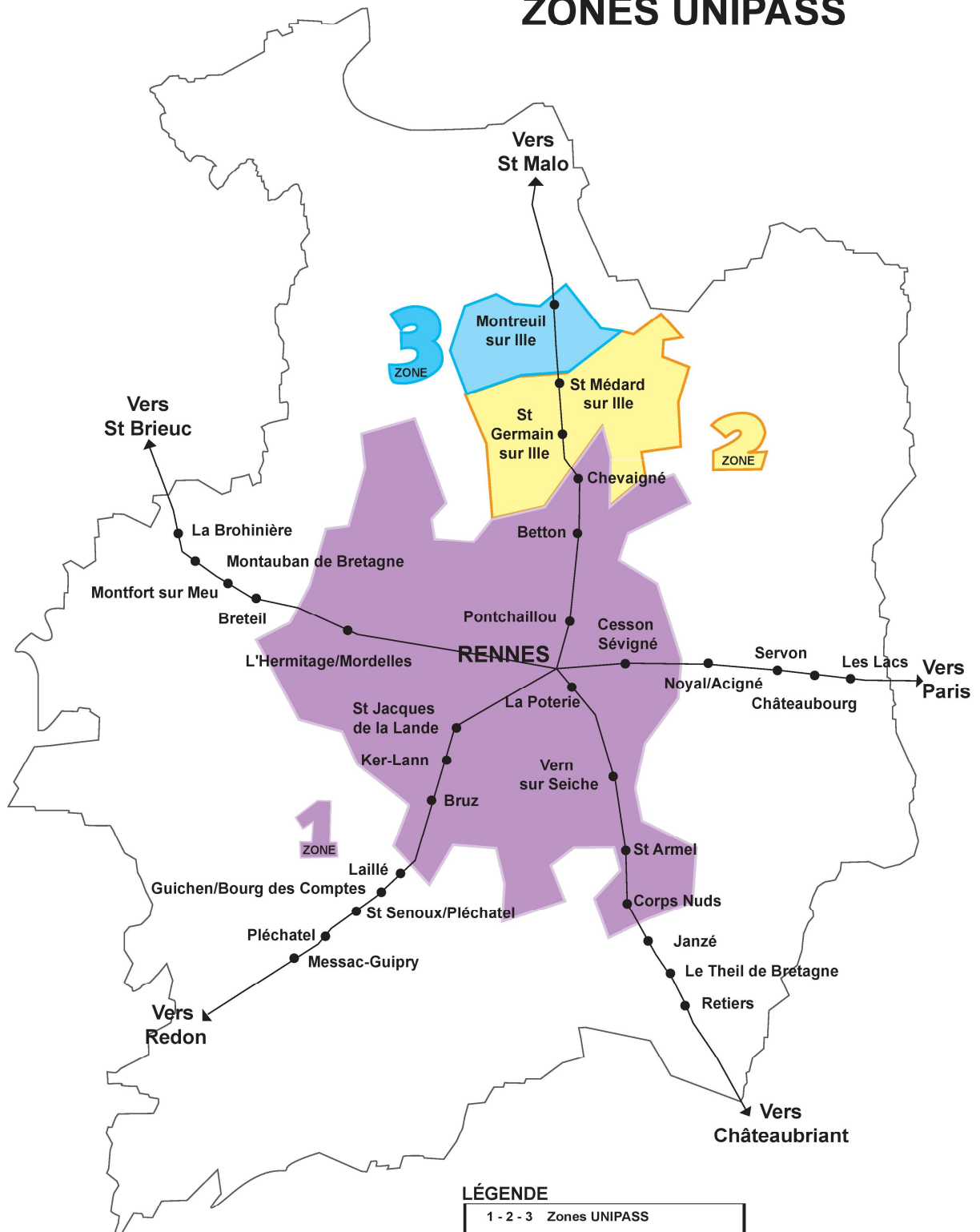
Sur l'axe ouest : La ligne n°10 Rennes – La Brohinière dessert L'Hermitage-Mordelles, Bréteil, Montfort-sur-Meu et Montauban-de-Bretagne. La ligne n°7 Rennes – Saint-Brieuc dessert généralement les gares de Montfort-sur-Meu et Montauban-de-Bretagne aux heures creuses ainsi que celles de L'Hermitage-Mordelles et Bréteil à certaines heures. Les trains de la ligne n°1 Rennes - Brest ne font aucun arrêt entre Rennes et Lamballe tout comme les TGV.

Sur l'axe sud-ouest : La ligne n°8 Rennes - Messac-Guipry dessert selon les heures les gares de Saint-Jacques-de-la-Lande, Ker-Lann, Bruz, Laillé, Guichen-Bourg-des-Comptes, Saint-Senoux-Pléchatel et Pléchatel. La ligne n°15 Rennes – Redon dessert systématiquement Messac-Guipry, généralement Bruz et Guichen-Bourg-des-Comptes et parfois même toutes les gares. La ligne n°2 Rennes – Vannes – Lorient – Quimper dessert Redon ainsi que Messac-Guipry dans certains cas. Les TGV ne s'arrêtent pas entre Rennes et Redon.

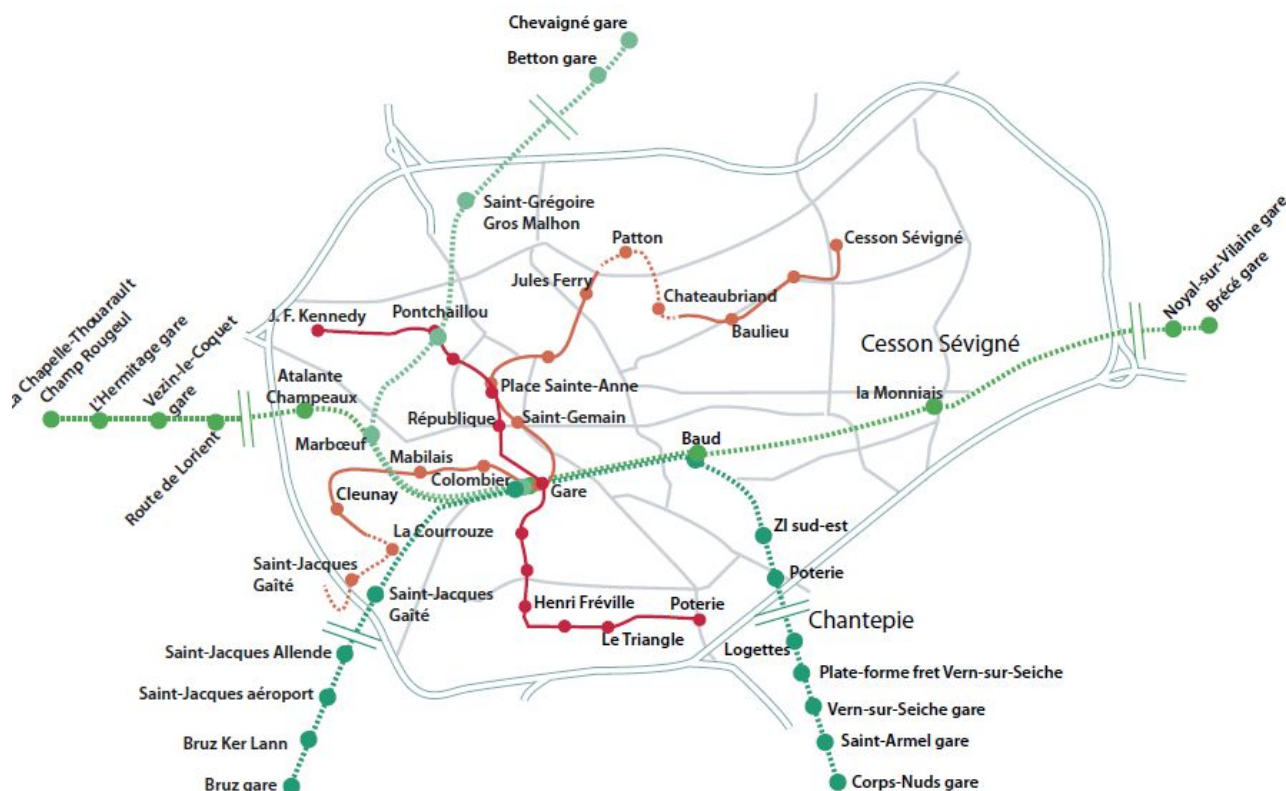
Sur l'axe sud-est : La ligne n°9 Rennes – Châteaubriant dessert les gares de La Poterie, Vern, Saint-Armel, Corps-Nuds, Janzé, Le-Theil-de-Bretagne, Retiers et Martigné-Ferchaud. Les gares de Janzé et Retiers font parfois office de terminus de ligne, tous les trains n'allant pas jusqu'à Châteaubriant.

Annexe n°5 : Carte du périmètre Unipass (TER Bretagne)

ZONES UNIPASS



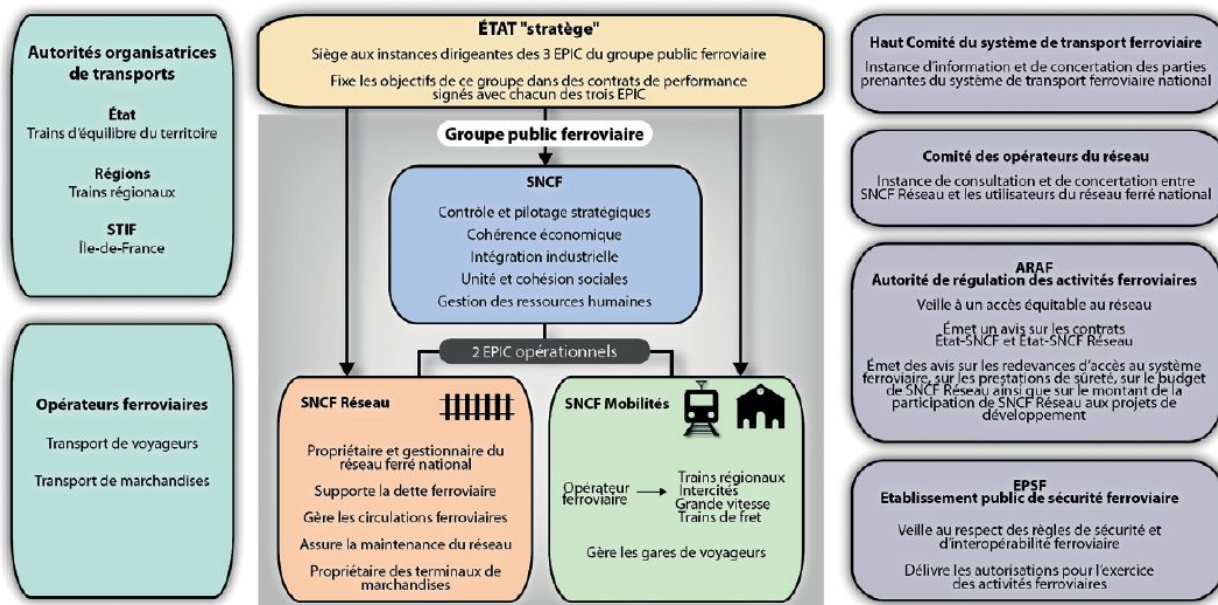
Annexe n°6 : Carte du projet TREM, présenté par la liste EELV-PG lors des élections municipales de 2014 à Rennes



Source : Ouest-France du 23.02.2014 - <http://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/changez-la-ville-croit-au-rer-rennais-1952209> - Consulté le 15.07.2016

Annexes de la Partie 2

Annexe n° 7 : La nouvelle architecture du système ferroviaire français institué par la réforme de 2014 (CEREMA)

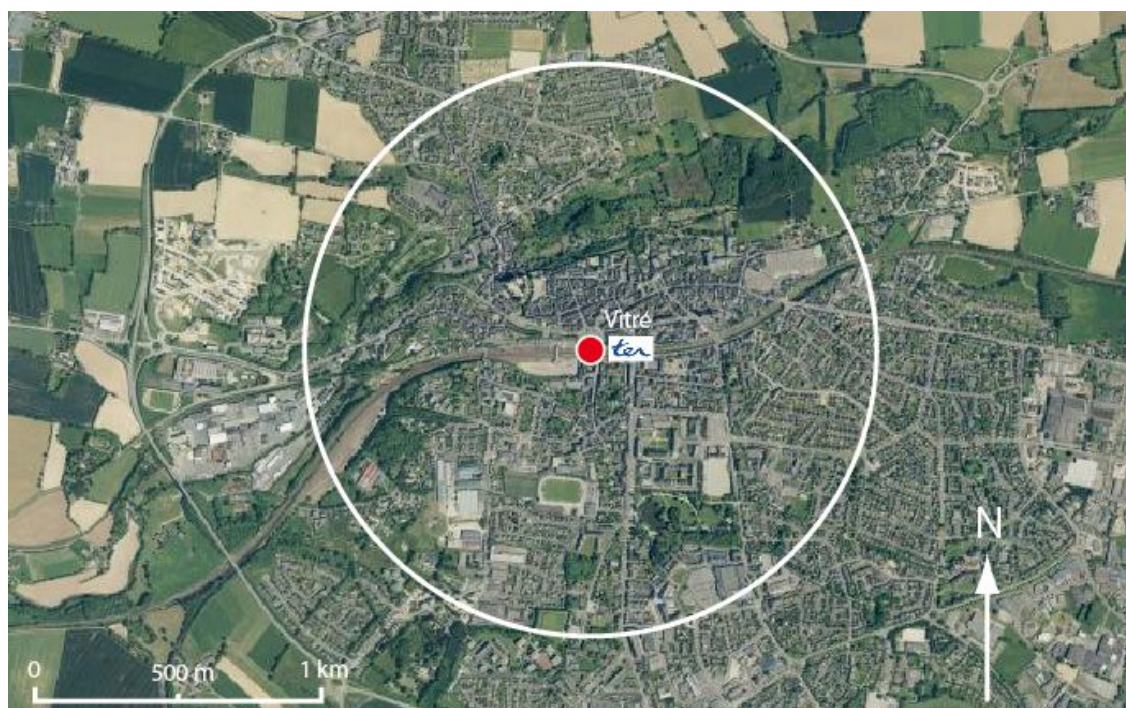


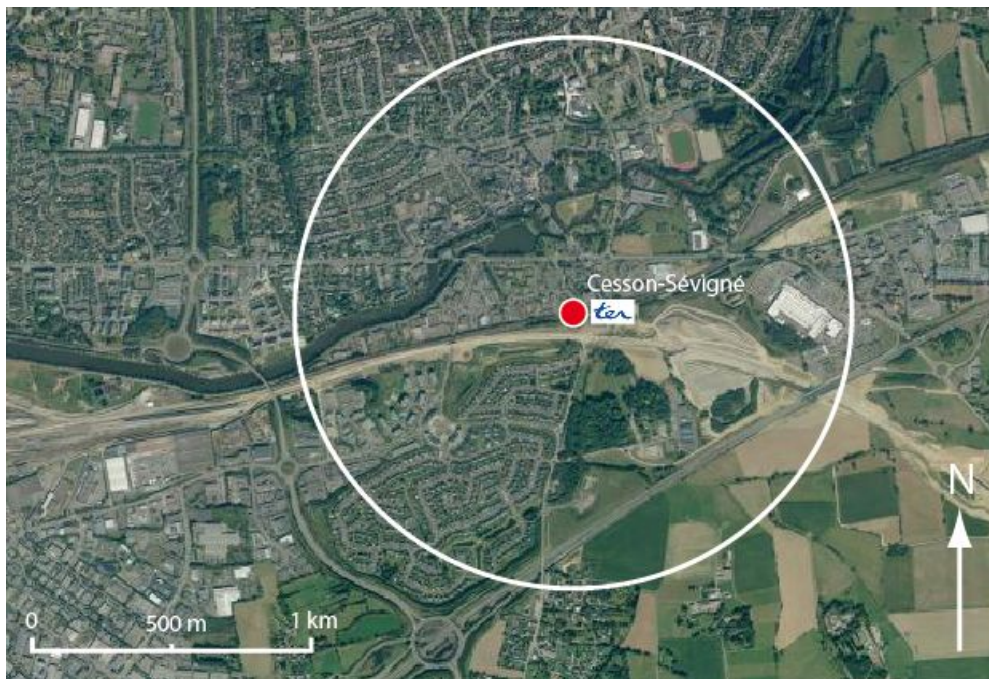
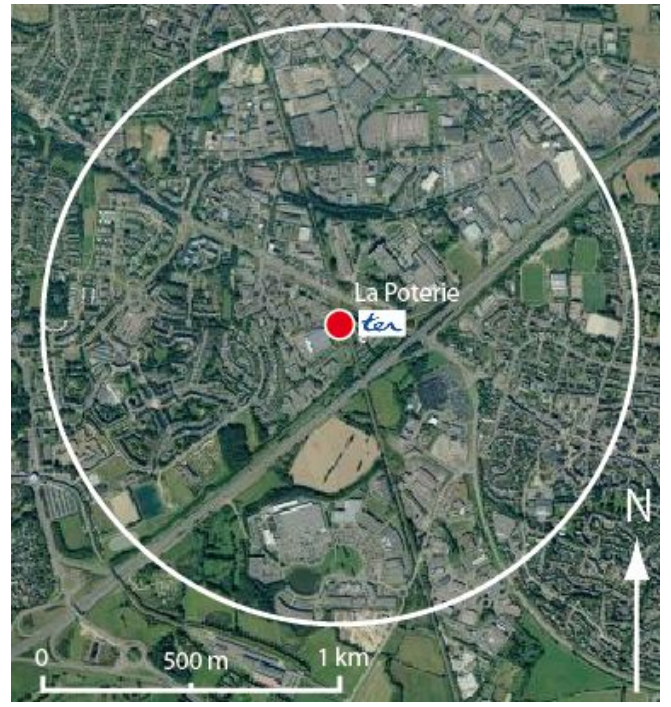
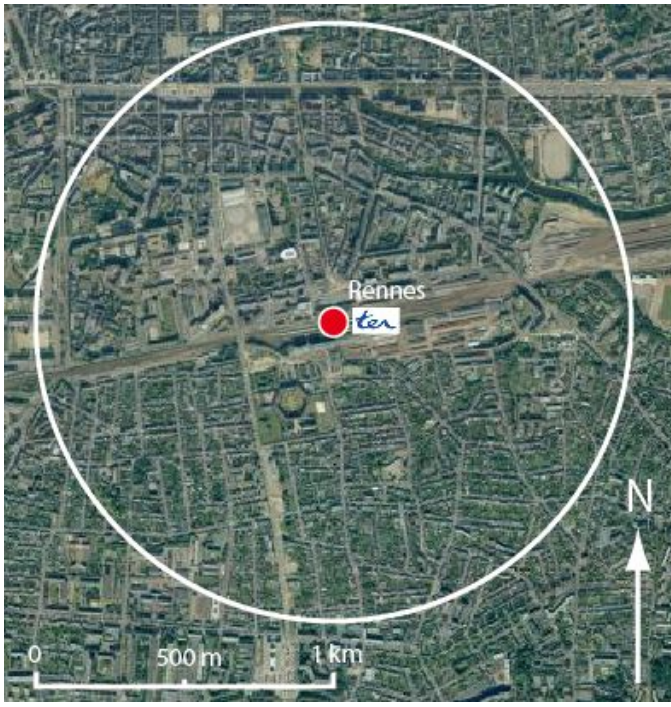
Annexe n°8 : Grille d'entretien destinée aux communes dépendant d'une gare située sur la commune voisine

N°	QUESTIONS	REPOSES
	<i>Mémoire</i>	
1	Quelle est l'importance de la gare située sur la commune voisine pour votre commune ?	<i>Rapport avec la commune fréquentation, desserte.</i>
2	Favorisez-vous l'accès à cette gare depuis votre commune ?	<i>Aménagement, transport, intermodalité.</i>
3	La gare de la commune voisine a-t-elle un rôle plus important que transports publics de votre commune ?	<i>Bus ou train...</i>
4	Des opérations d'aménagement sont elles programmées dans les secteurs qui s'en rapprochent ?	<i>Projets habitat, activités...</i>
5	Les transports publics constituent un élément générant une dynamique résidentielle vers la commune ?	<i>Choix résidentiel, atouts mis en valeur ou pas.</i>
	<i>Stage</i>	
6	Avez-vous des ZAC ou lotissements communaux dans la commune ?	<i>Secteurs d'urbanisation en cours et à venir.</i>
7	Quels types d'habitats et de formes urbaines sont prévus dans ces zones ?	<i>Collectif, intermédiaire, individuel.</i>
8	Quelles sont les surfaces des terrains et les prix au m ² dans les dernières opérations ?	<i>Pression foncière.</i>

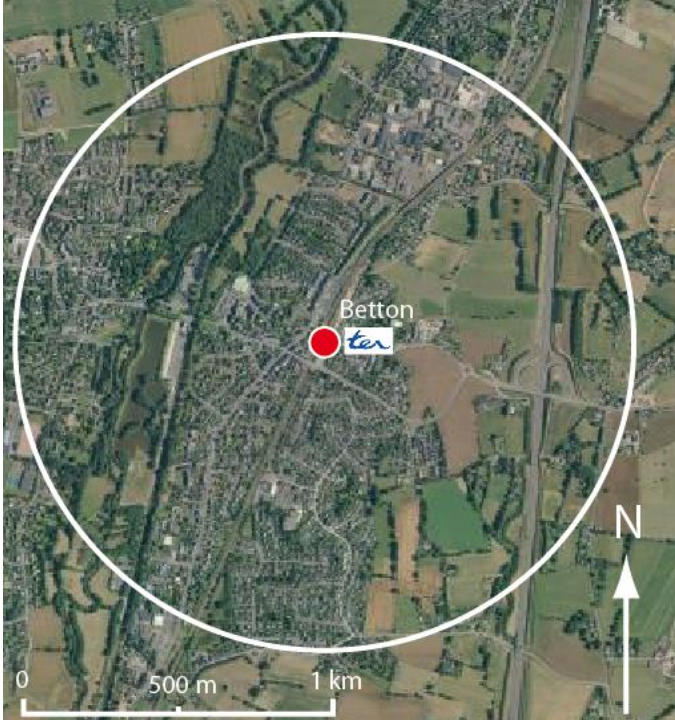
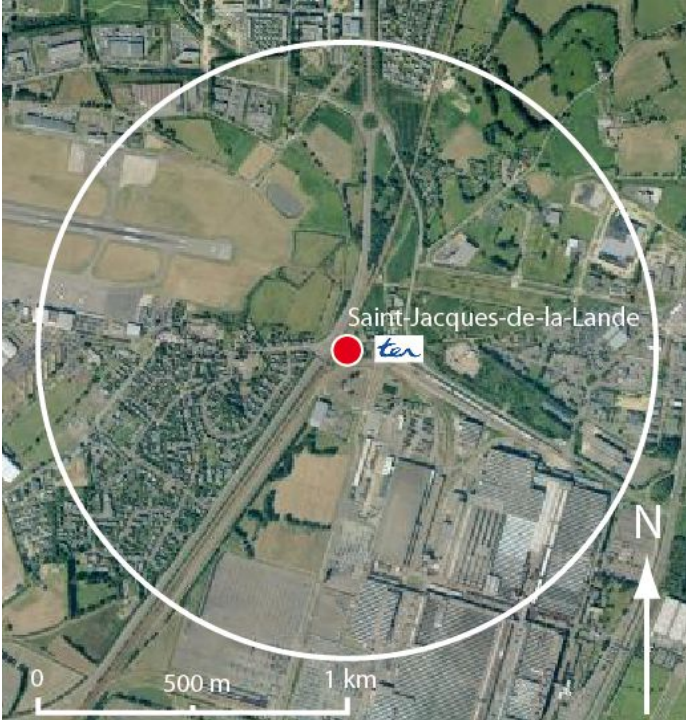
Annexes de la Partie 3

Annexe n°9 : Environnement des gares urbaines (Géoportail)





Annexe n° 10 : Environnement des gares intégrées (Géoportail)





Annexe n°11 : Environnement des gares de frange (Géoportail)

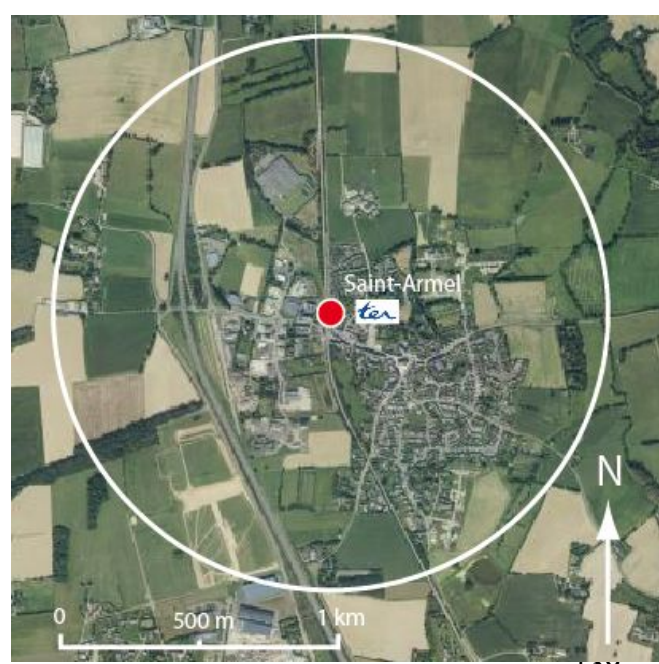






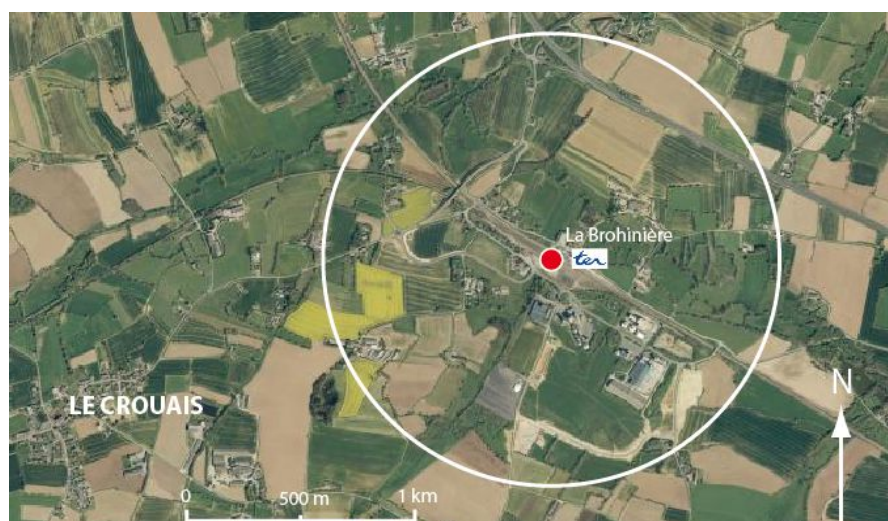
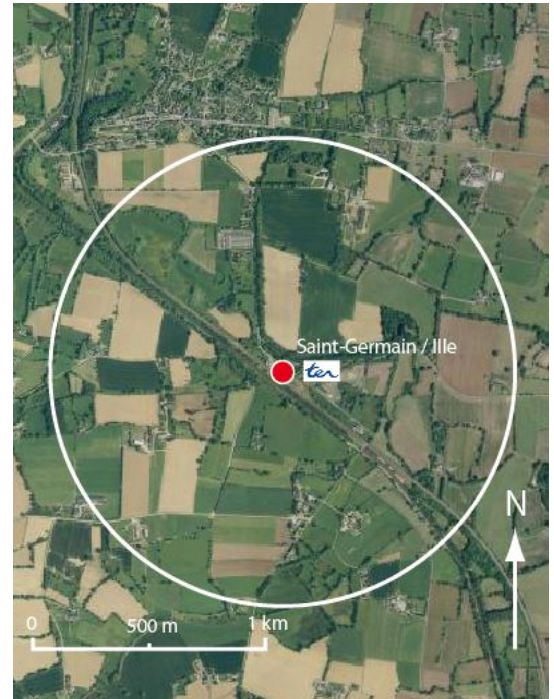
Annexe n°12 : Environnement des gares pivot (Géoportail)







Annexe n°13 : Environnement des gares isolées (Géoportail)



Annexe n°14 : Scénario d'urbanisation du secteur de la Plesse à Betton



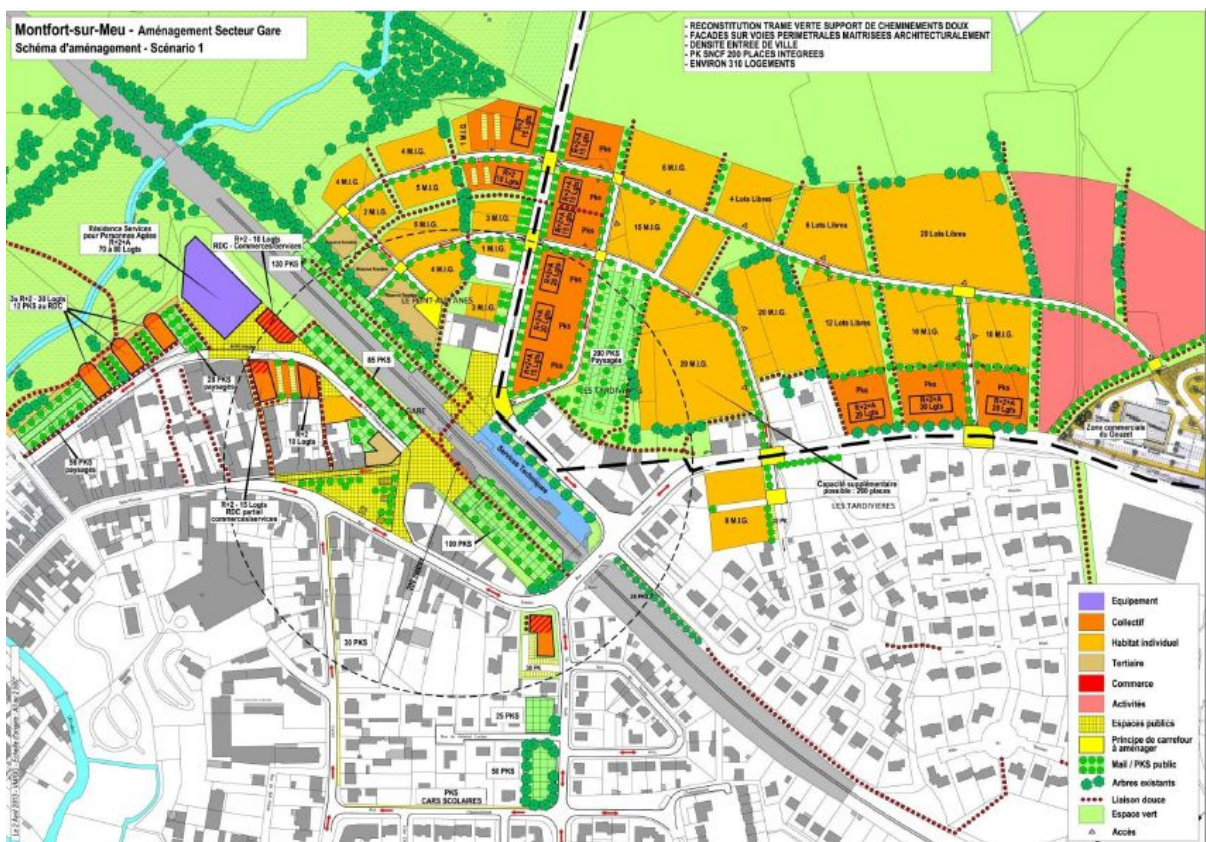
Annexe n°15 : Scénario d'urbanisation du secteur Est de Vern-sur-Seiche



Annexe n°16 : Quartier pavillonnaire densifié par la démarche BIMBY (Bimby.fr)



Annexe n°17 : Scénario d'urbanisation des abords de la gare de Montfort-sur-Meu



Source : Ville de Montfort-sur-Meu, Archipôle

Table des Matières

Introduction générale	p 3
------------------------------------	------------

PARTIE 1

Mobilités, acteurs et infrastructures dans le périurbain rennais	p 7
---	------------

<i>Introduction de la partie</i>	p 8
--	-----

<i>1- Des mobilités périurbaines diversifiées</i>	p 9
---	-----

a) Mobilité et automobile, facteurs de vie dans le périurbain	p 9
---	-----

b) Des motifs de déplacement à distinguer	p 11
---	------

c) Des modes de déplacement à développer	p 13
--	------

<i>2- Transport et urbanisme : Acteurs et structure politique</i>	p 17
---	------

a) Plusieurs collectivités organisatrices du transport	p 17
--	------

b) La difficile construction d'un territoire métropolitain	p 20
--	------

c) Des articulations transport urbanisme dans des documents de planification	p 25
--	------

<i>3- Un réseau ferroviaire en pleine évolution</i>	p 30
---	------

a) Une étoile ferroviaire desservant le bassin rennais	p 30
--	------

b) Vers une « rerisation » du ferroviaire régional ?	p 34
--	------

c) Le rôle des communes vis-à-vis des infrastructures ferroviaires	p 40
--	------

<i>Conclusion de la partie</i>	p 43
--------------------------------------	------

PARTIE 2

Diverses approches pour articuler urbanisme et mobilités	p 45
---	-------------

<i>Introduction de la partie</i>	p 46
--	------

<i>1- Des pôles gare nombreux et en devenir</i>	p 47
---	------

a) Une trentaine de gares et haltes dans le périurbain rennais	p 47
--	------

b) Analyse géographique et typologie de gares	p 50
---	------

c) L'importance de l'intermodalité autour des gares et haltes	p 54
---	------

2- <i>Observation participante autour de la question foncière</i>	p 57
a) Le point de vue du promoteur	p 57
b) Quelles techniques d'identification du foncier ?	p 59
c) Faire avec l'emprise spatiale de l'infrastructure	p 63
3- <i>Le transport ferroviaire : Approche communale</i>	p 66
a) Le choix des communes à rencontrer	p 66
b) Une approche entre recherche universitaire et prospection foncière	p 69
c) Adaptation aux particularités communales et biais introduits lors des entretiens	p 71
<i>Conclusion de la partie</i>	p 73

PARTIE 3

Particularités géographiques, espaces à enjeux et choix politiques

<i>Introduction de la partie</i>	p 76
1- <i>Une variabilité des environnements de gares</i>	p 77
a) Cinq types de gares aux morphologies distinctes	p 77
b) Des gares et haltes avec un potentiel de développement fort	p 79
c) Des gares aux potentiels plus modestes ou à enjeux différents	p 83
2- <i>De nombreuses possibilités pour mobiliser le foncier</i>	p 86
a) La possibilité de grandes extensions	p 86
b) Dents creuses et renouvellement urbain	p 89
c) Attractivité et intermodalité, moteurs de développement	p 94
3- <i>Les représentations communales de l'articulation transport urbanisme</i>	p 99
a) Une déconnexion marquée entre transport et urbanisme	p 99
b) Une idée intégratrice en cheminement	p 102
c) Une vision restant à long terme	p 105
<i>Conclusion de la partie</i>	p 109

Conclusion générale	p 111
Bibliographie	p 117
Liste des entretiens	p 119
Liste des sigles	p 121
Tables	p 124
Table des figures	p 124
Table des cartes	p 125
Table des tableaux	p 126
Annexes	p 127
Table des Matières	p 145

Le défi d'une articulation entre urbanisme et mobilités

Un enjeu pour le développement des communes desservies par le train dans l'aire urbaine rennaise

Résumé

Souvent valorisée dans les documents de planification, notamment dans les schémas de cohérence territoriaux (SCoT), l'articulation entre mobilités et urbanisme constitue un des enjeux actuels pour les villes desservies par les transports en communs en site propre (TCSP), et les territoires périurbains desservis par le train. Face à cette idée, différentes préconisations sont avancées, dont le développement de l'intermodalité et la densification des abords de gares par l'intermédiaire de projets urbains divers. Notre travail consiste à présenter ces potentialités dans le périurbain rennais, de la mobilité à l'urbanisme, il n'y a qu'un pas. Nous avons donc réalisé une analyse géographique, foncière et politique de ces territoires. Nous avons donc observé les environnements des gares et interrogé différents acteurs locaux pour comprendre leurs représentations de concernant une interaction entre transport et urbanisme.

Mots clés : Transport, mobilités, urbanisme, planification, périurbain, ferroviaire, gares, SCoT, EPCI, communes, Rennes, Ille-et-Vilaine.

Abstract

Often valued in the documents of planning, the joint between transport and urban planning constitutes one of the current stakes for cities served by the public transportation in own site, and the suburban territories were served by the train. In the front of this idea, different recommendation are moved forward, among which the development of the intermodality and the densification of the neighborhoods of stations through diverse urban projects. Our work consists in presenting these potentialities in Rennes suburbans territories, between mobility and town planning, there is only a step. We thus realized a geographical, land and political analysis of these territories. We observed the environments of stations and questioned various local actors to understand their representations of the joints between transport and town planning.

Keywords : Transport, mobility, urban planning, planification, suburban, rail, stations, SCoT, EPCI, municipalities, Rennes, Ille-et-Vilaine.