IAUR
institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes

PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Liberté Égalité Fraternité

Workshop 2022

L'intermodalité sur les communes périurbaines : un levier pour le réseau ferroviaire rennais

Quadrant est et la branche Rennes-Vitré

Groupe 7: CORRE Noémie, **COUSIN** Marie, **DUFLOS** Martin, **KOFFI** Affoué Joelle, **MONNET** Tom et **SOMME** Delphine;

UNIVERSITÉ DE RENNES 1 · ENSAB · INSA INSTITUT NATIO DES SCIENCES APPLIQUÉES LYON · UNIVERSITÉ RENNES 2 · SciencesPo Rennes

SOMMAIRE

Introduction Page 2

I. Favoriser l'usage de la mobilité féroviaire sur le quadrant est. Page 3

A. Diagnostic de la ligne Rennes-Vitré. Page 3

B. Renforcer les atouts existants. Page 5

C. Développer de nouveaux concepts pour optimiser le potentiel de la ligne. Page 7

II. La gare de Cesson-Sévigné: une gare à enjeux. Page 10

A. Diagnostic de la gare. Page 10

B. Perspective de la commune en 2040. Page 12

1. *Renouvellement urbain et relance d'un projet de ZAC.* Page 12

2. *Repenser la gare de Cesson-sévigné.* Page 13

Conclusion et perceptive à long terme. Page 18

Bibliographie. Page 19

CORRE Noémie ACT

COUSIN Marie ERPUR

SOMME Delphine ERPUR

DUFLOS Martin MOUI

KOFFI Affoué Joelle MMD

MONNET Tom SIGAT

Introduction

La commande workshop 2022

Longtemps réputés pour être des lieux de transit, en déliquescence, “mal fréquentés” , les gares et leurs alentours sont aujourd’hui de véritable potentiel foncier. En effet, cette réserve foncière souvent proche des centres-villes et intégrée dans le tissu urbain, sont largement exploitées dans les politiques d’aménagement actuelles. Les quartiers de gares connaissent alors une reconquête autour d’une dynamique positive. En prenant l’exemple d’EuroRennes, la dimension transport se combine avec celle du résidentiel, de l’économie et des espaces publics qualitatifs. Cette transformation implique un nouveau fort intérêt pour le quartier, entraînant une augmentation du prix de l’immobilier. La LGV reliant Rennes et Paris en seulement 1h30 améliore fortement la desserte de la Bretagne et contribue à renforcer son attractivité économique et son ouverture à l’international. Rennes est véritablement la porte d’entrée de la Bretagne.

Le noeud ferroviaire Rennais

Afin de saisir les enjeux liés à la mobilité ferroviaire de la métropole rennaise, il nous faut remettre en contexte le terrain d’étude en relation avec les évolutions qu’il va connaître ces prochaines décennies. Tout d’abord, il faut rappeler que la métropole rennaise est entrée dans une dynamique de forte croissance démographique. En effet, la croissance annuelle moyenne de Rennes métropole est estimée à + 1% à l’horizon 2040, ce qui en fait une croissance élevée en comparaison à la moyenne française (+0.3%). Nous pouvons noter que ce développement sera d’autant plus fort sur les pôles disposant d’une gare ferroviaire, d’où l’importance d'envisager dès aujourd’hui l’aménagement de ces territoires. Cette augmentation démographique s’inscrit dans un contexte plus global sur le territoire breton dû notamment au réchauffement climatique avec le phénomène de l’héliotropisme et du tourisme en période estivale. L’accroissement de population se traduirait, entre autres, par une accélération de la périurbanisation dans les métropoles avec un usage de la voiture qui resterait le principal mode de déplacement, d’où la nécessité d’agir dès à présent afin d’anticiper les futures dynamiques sociétales. Dans une dimension prospective, il faut souligner l’objectif national et européen de réduction de l'empreinte carbone. La Commission européenne exprime sa volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre des voitures neuves à 55 % en 2030 et 100 % en 2035, ce qui marquerait la fin des voitures thermiques. Atteindre cet objectif induirait le déploiement des véhicules électriques mais cela offrirait également un véritable potentiel pour le réseau ferroviaire si l’offre permet de répondre à la demande. Justement, le déploiement de services express métropolitains initié par l’Etat a pour ambition de répondre à l’objectif de la part modale de train en zone urbaine.

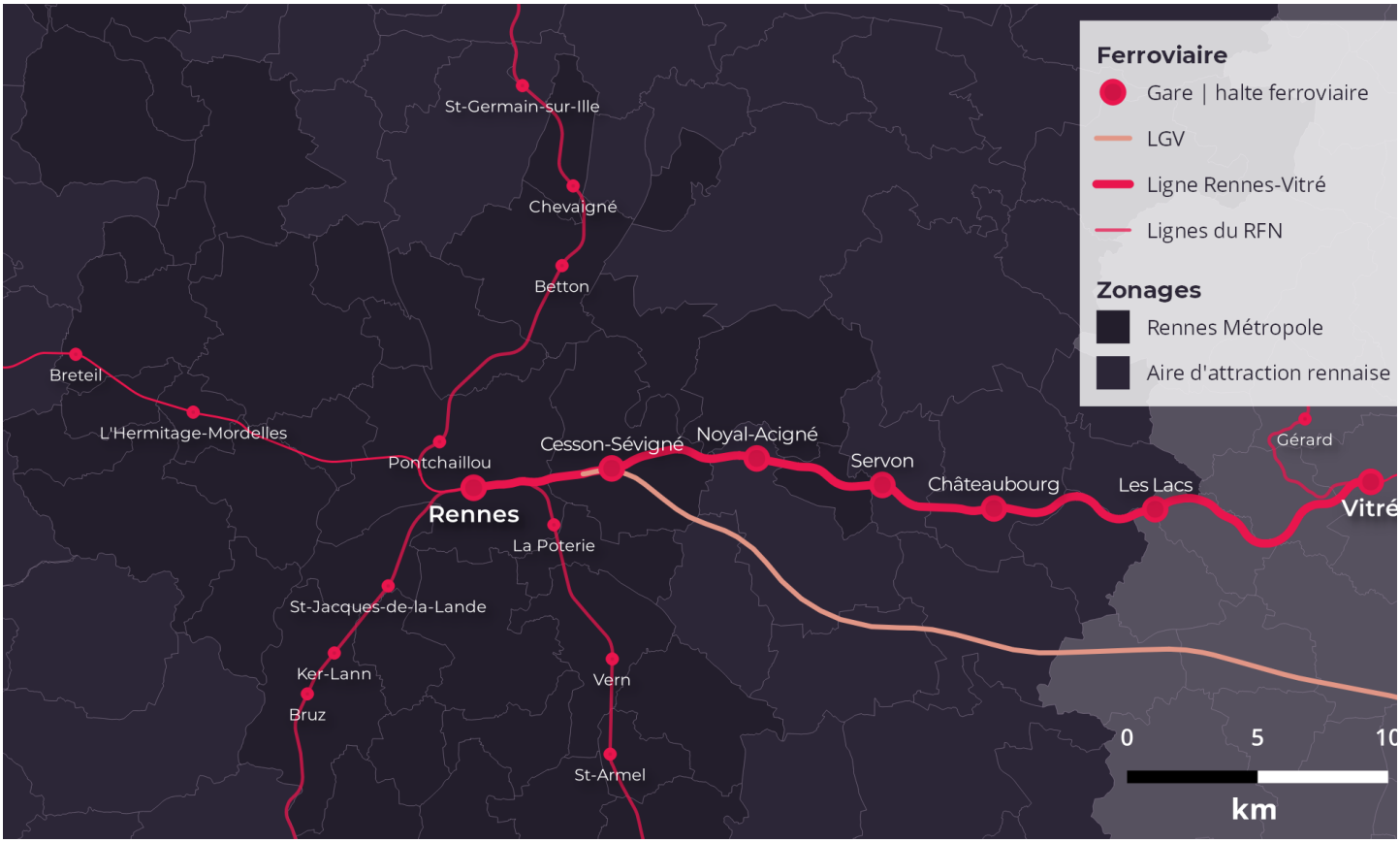
En changeant d’échelle de gouvernance, nous pouvons nous intéresser aux objectifs de la métropole rennaise. Le plan de déplacements urbains (PDU) nous informe que sur l’année 2018, près de 1 500 000 déplacements ont été effectués chaque jour par les métropolitains, ce qui représentait 6% de déplacements supplémentaires par rapport à 2007. Sur les 4 400 habitants

de Rennes métropole interrogés, 46,8% utilisaient encore la voiture individuelle contre seulement 13,7% qui utilisaient les transports collectifs.
Les objectifs du SCOT à horizon 2030 visent à conforter la ville-archipel, en renforçant le Cœur de métropole, en confortant, notamment, à l'échelle des bassins de vie, des polarités fortes structurantes. De plus l'un des objectifs fixés dans le PDU de Rennes métropole est, ainsi, de renforcer l'offre de transports collectifs et surtout, d'améliorer leurs performances. Dans ce sens, il est souhaité que la voiture individuelle ne représente plus que 40% des modes de déplacements en 2030, et que l'on soit parvenue à faire monter la part des transports collectifs à 16% de la part modale pour la même année. Pour y parvenir, il apparaît essentiel d'assurer à la fois une mobilité pour tous, de provoquer un changement dans les comportements et de renforcer l'intermodalité à l'échelle de l'ensemble du bassin rennais. Pour cela, il devient essentiel, d'ici 2040, de renforcer les modes de transport alternatif à la voiture individuelle, tel que le train.

Nous allons alors nous attacher à proposer une vision des gares de demain et notamment des gares périurbaines, au regard de leurs enjeux stratégiques. Nous nous concentrerons, ici, sur la ligne Rennes - Vitré avec une descente d'échelle sur la gare de Cesson - Sévigné, afin d'envisager des futurs possibles permettant d'accroître l'usage du train et l'intermodalité, tout en prenant en compte les infrastructures actuelles, dans une perspective à l'horizon 2040.

I. Favoriser l'usage de la mobilité féroviaire sur le quadrant est.

A. Diagnostic de la ligne Rennes-Vitré.

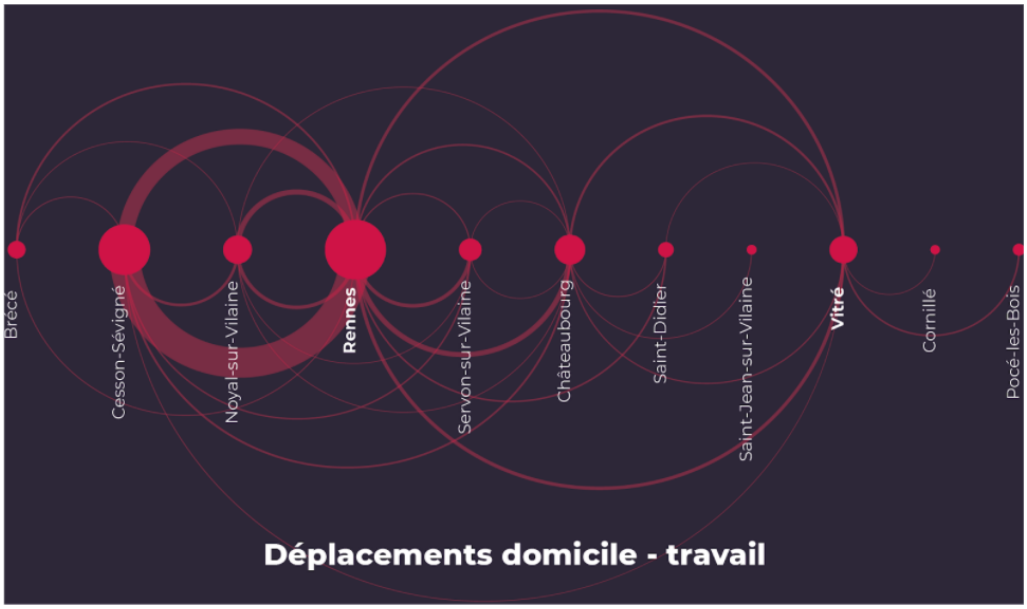


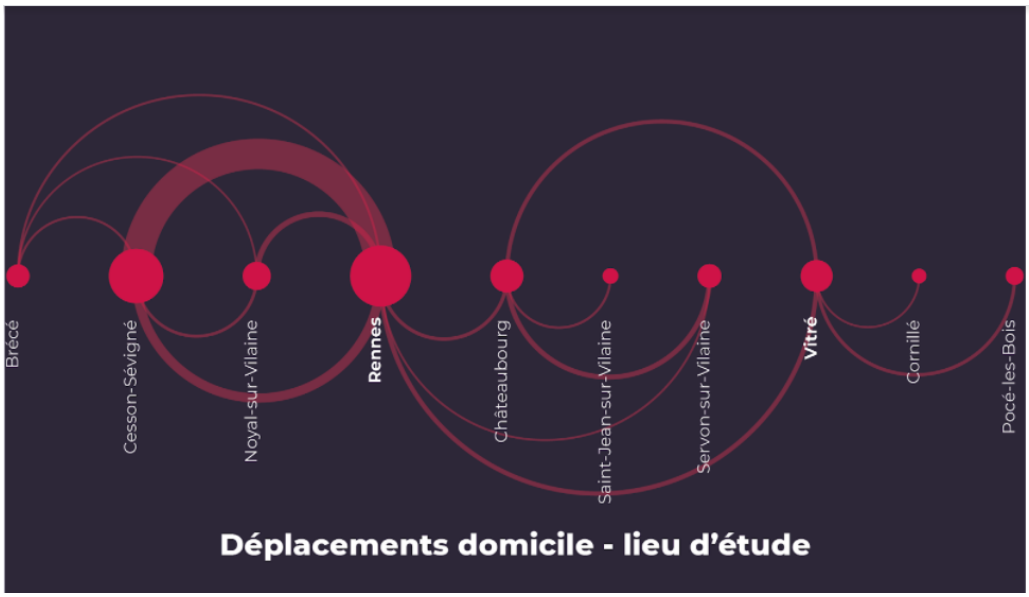
Cartographie de l'étoile ferroviaire rennaise et de ses gares | haltes. La ligne d'étude Rennes-Vitré est ici accentuée. *Sources : GEOFLA® IGN, SNCF.*

La ligne de Vitré Rennes est une ligne structurée en double voie sur 37 kilomètres, entretenant un trafic définit à la fois comme dense et mixte. Il s'agit, en effet, de la ligne la plus fréquentée de l'ensemble de l'étoile rennaise. Elle compte 7 arrêts dont : Rennes, Halte Cesson, Noyal sur vilaine, Servon-sur-Vilaine, Châteaubourg, les Lacs, et Vitré, et traverse, ainsi, 11 communes. A noter que cette ligne ferroviaire est en concurrence directe avec la RN°157 qui relie Rennes à Paris. Redynamiser cette ligne constitue, ainsi, un levier d'action intéressant pour favoriser l'emploi des transports collectifs sur celui des voitures individuelles. Ce qui permettra donc de réduire l'empreinte carbone.

Sur cette ligne, nous notons plusieurs enjeux en particuliers sur :

- **Gare de Cesson-Sévigné** : enjeu d'accessibilité et de visibilité de la gare, avec un fort potentiel de croissance.
- **Gare de Châteaubourg** : enjeu de fluidification avec une fréquentation importante.
- **Gare les Lacs** : plus petite gare de la ligne avec une faible fréquentation.
- **Gare de Vitré** : nécessité d'accroitre la fréquentation dû à la fréquentation importante.





Source : INSEE - Bases de flux de mobilité.

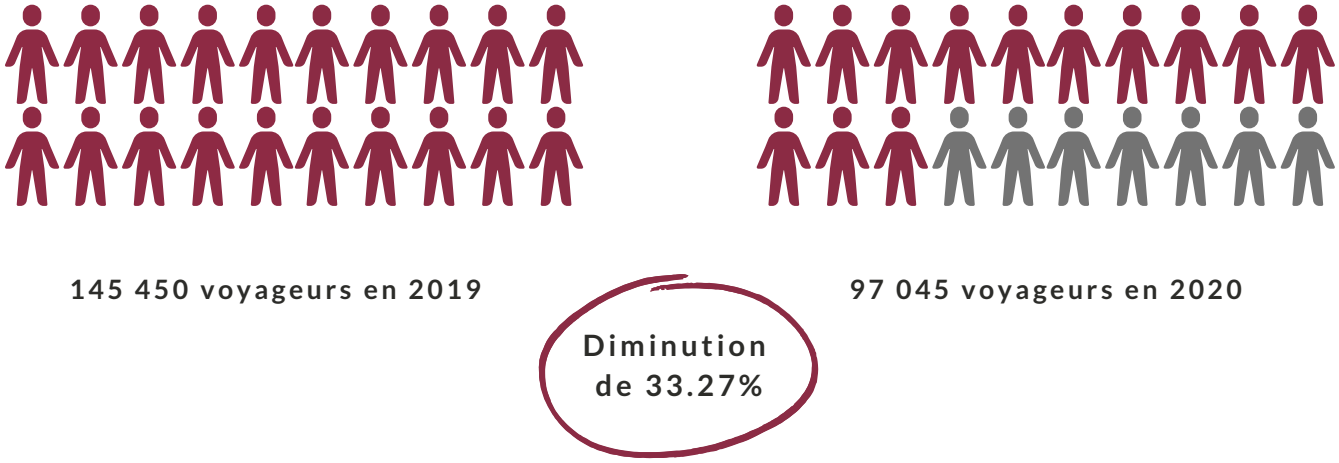
Ces diagrammes en arc représentant l'importance des flux de mobilités (professionnels et scolaires) entre les 11 communes traversées par le tracé de la ligne RFN reliant Rennes et Vitré. Seuls les flux entre communes comprenant au moins 100 personnes sont représentés ici.

Plus la ligne reliant deux communes est épaisse, plus le flux est important. De même plus le nœud de la commune est gros, plus la commune reçoit et/ou est à l'origine de flux de personnes.

Au final, on estime, en **2018,** que **17 000** personnes actives ayant un emploi et que **5 000** personnes scolarisées effectuaient des navettes au sein de ces 11 communes.

Pierre Garnier nous affirmait que quel que soit le scénario retenu, l'évolution projetée de la demande sera modérée. La hausse de la population sera compensée par la hausse du télétravail lié à l'épidémie de covid 19. Dans les faits, on constate même un niveau de fréquentation en baisse au cours de la période de covid, comme en témoigne l'évolution de la fréquentation de la gare de Cesson-Sévigné entre 2019 et 2020.

FOCUS SUR L'EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DE LA GARE DE CESSON-SÉVIGNÉ



Quoiqu'il arrive, les effets d'offres vont avoir une importance essentielle pour déterminer la fréquentation du TER. La fréquentation n'évoluera pas sans nouvelles offres, d'où l'importance de définir un type d'offre judicieux.

Le diagramme nous confirme, par ailleurs, la prédominance des échanges entre Cesson-Sévigné et Rennes, que ce soient les trajets domicile-travail ou domicile-études. Au vu des caractéristiques futures de la commune de Cesson-Sévigné, mais plus généralement de l'aire d'attraction rennaise que nous avons évoquée (page1) , proposer des axes d'évolutions du système ferroviaire apparaît impératif.

B. Renforcer les atouts existants

Nous nous pencherons, ici, sur les atouts existants et sur les possibles leviers afin de les exploiter au maximum :

Tout d'abord une remarque d'ordre prospective concernant l'évolution sociétale. L'opportunité sur laquelle le train peut s'appuyer dans les années à venir pourrait résider dans la prise de conscience sociétale sur les enjeux liés au réchauffement climatique : le train comme modalité plus propre d'un point de vue environnemental. Pour appuyer nos propos, on peut prendre l'exemple de la notion de shame flying, c'est à dire la honte ou le sentiment de culpabilité, que ressent une personne sensibilisée au réchauffement climatique, de se déplacer en avion. Ce phénomène a émergé dans les pays scandinaves, mais la tendance se développe dans de plus en plus de régions dans le monde. Selon des estimations, il pourrait y avoir un report de 20 % des flux aériens vers le ferroviaire par an d'ici 2040.

Ensuite, nous pouvons mettre l'accent sur le fait que c'est une mobilité dite "passive". On entend par ce terme que l'utilisateur se déplace sans utiliser sa capacité cognitive (contrairement à la voiture). Avec la révolution numérique notamment, on peut utiliser cette mobilité passive pour se distraire/ se détendre ou bien travailler. Il nous faut mettre en relation cette mobilité passive, avec la notion de confort. En effet, pour pouvoir profiter de ce "temps utile", il faut que les passagers soient notamment équipés de prises électriques, de connexions internet… Le confort peut-être un véritable levier pour accroître la fréquentation. Cependant il faut placer un curseur entre la qualité des mobiliers et équipements proposés et le risque de dégradation qui pourraient entraîner des frais financiers trop importants.

Nous proposons de travailler sur la modularité des wagons pour correspondre aux attentes des usagers : avec des wagons aménagés pour les cyclistes ou pour les utilisateurs de micro-mobilité (trottinettes…) et les personnes à pied. Ceci permettrait de favoriser la multimodalité. Cette micro-mobilité concerne les trajets inférieurs à 5 Km, des déplacements rapides en milieu urbain dense. Notre vision des gares pour l'avenir s'inscrit dans le développement de l'intermodalité, alors on pourrait envisager l'extension de cette pratique à l'échelle du périurbain. Etant donné les politiques de réaménagement des quartiers de gare, les logements seront de plus en plus nombreux proches des gares et cela permettra l'expansion de l'usage des micros-mobilités. Elle concernerait les habitants résidant dans un périmètre < 5km de la gare et se rendant vers un lieu de destination <5Km. En corrélation avec la modularité des wagons, nous proposons un système adapté à l'intermodalité : le bus vélo.

Source : https://www.banquedesterritoires.fr/mobilites-les-velos-non-demontes-obtiennent-enfin-leur-billet-dembarquement-bord-des-trains

Organisation future des wagons à l'horizon 2040.

Source : http://www.bangkokparisbybike.com/prendre-le-bus-avec-son-velo-comment-faire/

Exemple de bus vélos pouvant favoriser l'intermodalité.

Par la suite, il est également important de prendre en considération le fait qu'un utilisateur résonne avant tout selon un rapport : coût / rapidité. En l'occurrence on peut se questionner sur ces deux facteurs en prenant l'exemple du trajet Rennes - Nantes, un axe reliant deux villes qui entretiennent des flux importants (notamment dû à leur statut de villes étudiantes). Le billet aller simple de TER coûte, 18€ pour une durée de 1h15. En comparaison, un covoiturage coûte en moyenne 6.5€ pour le même temps de trajet. Cela met en exergue la concurrence avec la compagnie blablacar / blablabus…

Nous proposons, ainsi, d'envisager un travail sur les prix pour réduire l'écart entre les deux services (ici 3 fois plus cher) ou de mettre en place une offre étudiante au vu du nombre conséquent d'étudiants qui emprunte la ligne pour rentrer dans leur ville d'origine le week-end.

C. Développer de nouveaux concepts pour optimiser le potentiel de la ligne.

Une nouvelle offre devra également être développée pour favoriser le développement de la ligne.

En plus de retravailler les tarifs et de développer une potentielle offre supplémentaire, c'est tout un travail sur l'offre billettique et servicielle qui devra être effectué. Il serait, par exemple, intéressant d'élaborer une billetterie unique pour atteindre une intermodalité qui se voudrait, également, billettique et ainsi favoriser l'emploi des transports communs sur celui de la voiture. Une plateforme numérique pourra être mis en place en parallèle de l'instauration de ce billet unique, afin de fluidifier et de simplifier l'accès à l'information pour les usagers et, ainsi, favoriser l'emploi de tous les modes de transport. Cette nouvelle billettique devra être accompagnée d'une offre véloStar suffisamment conséquente pour répondre à la demande.

Il faudra également s'assurer d'offrir un service plus fréquent. L'idée serait, ici, d'augmenter le nombre de trains desservant les gares de Rennes, Cesson-sévigné, Noyal-Acigné, de Châteaubourg et Vitré. On pourrait, ainsi, imaginer que certains trains desserviraient uniquement ces arrêts, et au rythme d'un train tous les 20 à 30 min, d'ici 2040. A l'inverse d'autres trains desservants toutes les gares de la ligne passeraient à une fréquence plus réduite, tel qu'un train toutes les heures. En d'autres termes, il y aurait deux à trois trains par heure pour les gares admettant le plus d'affluence. Pour éviter que cette politique ait un effet inverse et se traduise par un accroissement de la fréquentation des gares déjà très fréquentées, il sera également important de redynamiser les plus petites gares par l'installation de nouveaux équipements (haut-parleurs, panneaux indicatifs, billetterie).

Mise en place de trains autonomes.

Il serait, également, intéressant d'expérimenter les premiers trains autonomes sur la ligne Rennes-Vitré. Il semble, en effet que ces derniers permettraient de répondre à un certain nombre d'enjeux que nous avons pu identifier sur notre ligne.

En effet, le train autonome est au centre des recherches en innovation ferroviaire ces dernières années, une première expérimentation sur la ligne Rennes-Vitré est, ainsi, largement envisageable avant l'horizon 2040. Nous savons, en effet, que la ligne Rennes-Vitré est la ligne du nœud ferroviaire rennais qui admet aujourd'hui le taux d'accidentologie le plus important. Pour y remédier, la mise en place de trains autonomes constitue une piste intéressante à explorer. En effet, outre le fait d'être représentative d'une certaine modernité, ces derniers vont apporter un gain considérable en productivité, capacité et en sécurité, et cela, sur l'ensemble de la ligne. Il sera, par exemple, envisageable d'installer différents robots sur l'ensemble des stations de la ligne qui seront en charge de la surveillance des infrastructures et des trains. Ces robots seront des compléments de la présence humaine puisqu'ils veilleront à assurer la maintenance dans des endroits inaccessibles par l'homme, tel qu'en dessous des trains.

Par ailleurs, ces trains autonomes se composeront également de différents capteurs qui constitueront une source importante de big data, et qui pourront être réutilisés par les collectivités dans la prise de décision. La collecte de ces données permettra, également, de faire de la "maintenance prédictive", et de mettre en place, par exemple, une signalétique "intelligente" qui s'adapte en temps réel à l'état des gares. Ces différents éléments permettent, ainsi, de renforcer également l'accès à l'information et la sécurité de la ligne qui manque aujourd'hui cruellement. Il conviendrait, cependant, de veiller à adapter l'aménagement des wagons de ce train autonome tels que nous l'avons prévu ci-dessus, c'est-à-dire avec des wagons aménagés pour la micro-mobilité.

Installation d'un CTC à Châteaubourg.

Dans l'objectif d'un horizon 2050, nous proposons, également, l'amélioration de la desserte fret dans la ville de Châteaubourg, du fait, notamment, que c'est une ville dispose d'un fort potentiel en entreprise. Ces entreprises pourraient, ainsi, avoir la possibilité d'être desservi au plus près de chez eux. Ceci permettra de, façon plus globale de limiter un tant soit peu le Traffic routier. En mettant en place ce projet nous sommes, en effet, conscients de l'état du Traffic que cela engendrerait sur la voie telle que les possibilités d'encombrement avec les TER de la ligne. Pour contourner cette contrainte nous prévoyons d'installer une déviation entre Servon-sur-Vilaine et Châteaubourg.

Le train de fret sera, ainsi, rattaché au TER en direction de Vitré, sans arrêt aux différentes gares de la ligne, jusqu'à Châteaubourg. Celui-ci sera, ensuite, détaché et prendra sa déviation pour le lieu de dépôt. Le TER pourra ainsi continuer son trajet et même desservir la gare de Châteaubourg.

Ce train fret prendre la forme de « route roulante » (exemple du modèle allemand) et sera, donc, pivotante avec le modèle compatible au style modalohr. Elle abordera une particularité qui sera celle d'avoir un système allongé qui une fois à quai aura des chargeurs prêts à accueillir leur conteneur. Ce système permettra d'éviter d'avoir recours à une grue qui prend plus d'espace et qui est plus couteuse. Pour finir, ce système aura, également, une fonction comparable à celle d'une échelle détachable qui, après avoir pivotée, pourra s'allonger et poser le conteneur sur le camion. Ce modèle permettra non seulement de créer de l'emploi mais également réduire l'emprunte carbone et aussi ne pas impacter le trafic sur l'ensemble de la ligne TER.

Voie ferrée au Nord

Espace dédiée au fret: CTC

Route au Sud

II. La gare de Cesson-Sévigné: une gare à enjeux

A. Diagnostic de la gare

Présentation de la commune

Cesson-Sévigné est une commune de cœur de métropole au sein de l'armature urbaine. Elle compte aujourd'hui 17 312 habitants, dont 63.2% sont actifs et **20.4% sont des étudiants**, élèves ou stagiaires. Un nombre qui pourra croître avec les nouvelles connexions avec Rennes. Par ailleurs, **64.4% d'entre eux se déplacent dans une commune autre que Cesson-Sévigné** contre 35.6% restant dans la commune.

Les moyens de trajet utilisés actuellement sont 70.3% par voiture/camion/fourgonnette, 11.3% en transports en commun et enfin 6.5% à pied ou à vélo. L'arrivée de la LGV, l'implantation du terminus de la ligne B du métro, ou encore, le projet d'EcoCité ViaSilva, sont des projets importants, qui incarnent le développement récent et à venir de la ville.

Zoom sur la gare de Cesson-Sévigné

La gare ferroviaire de Cesson-Sévigné est une halte sur la ligne Paris-Montparnasse - Brest. Inaugurée en 1994 par la SNCF, elle est desservie par des trains express régionaux du réseau TER Bretagne, circulant entre Rennes et Vitré. Pour ce qui est de la desserte, une vingtaine de trains quotidiens TER Bretagne circulent entre les gares de Rennes et Vitré dans les deux sens. La gare de Cesson a vocation à soulager celle de Rennes qui est de plus en plus saturée. Cependant, on observe plusieurs obstacles au développement de la fréquentation de cette gare.
Depuis son ouverture, cette gare demeure dans des tons anciens. On y rencontre d'importantes difficultés sur plusieurs aspects.
La première difficulté qui est tout de suite identifiable est le manque de visibilité de la gare. En effet, cette dernière est cachée derrière une zone industrielle et mal indiquée ce qui rend d'avantages l'accès difficile. La gare est ainsi, dépourvue de tous repères visuels. Cette complexité s'accompagne d'un manque de connexion entre la gare et le centre-ville de Cesson Sévigné.

Par la suite, des difficultés de stationnement peuvent également être observées. En effet, l'espace réservé au stationnement des véhicules est entièrement occupé par des camping-cars. De même que l'espace dépose-minute qui est très étroit et rend donc difficiles les manipulations pour certains véhicules plus grands. Pour finir, nous pouvons également identifier des stationnements vélos privés mal exploités occupant une quantité importante d'espace.

Par ailleurs, la gare se compose, d'un certain nombre d'équipements défectueux. Par exemple, la billetterie et la borne permettant aux habitants de faire valider leur titre de transport est fortement abimée ce qui la rend quasiment inexploitable. il en est de même pour le gonfleur de roue à vélo mis à disposition proche des stationnements sont d'ores et déjà observables.

Il semble également que la ligne soit mal optimisée. En effet, au cours de notre visite sur le site, nous avons pu observer que plusieurs trains passaient sur les mêmes lignes à quelques minutes d'intervalle. Par exemple, nous avons pu observer qu'une minute après le départ du TER en direction de Vitré, un autre train de fret à suivi. Or, avec un peu plus de retard, on aurait pu avoir une rencontre de ces deux trains. Il semble, par ailleurs, que le nombre de train qui circulent sur la voie ne soit pas assez fréquent, ce qui peut pousser les populations à se tourner vers d'autres modes de transport polluant.

D'un un point de vue général, la gare semble être confrontée à un grand nombre de difficultés d'accessibilité. En effet, la gare de Cesson-Sévigné constitue un réel enjeu pour la métropole rennaise dans la mesure où elle se situe dans une commune en pleine croissance et regroupant de nombreux emplois. Or, cette dernière est uniquement desservie par les bus 34, 35 et 67 qui ne sont pas assez fréquents et réalise des trajets très longs. De même que cette gare dispose, certes, d'un très grands nombre de rangement vélo, souvent sous-utilisés, mais ne dispose pas de stations de vélo en libre-service. De plus, la nouvelle ligne de métro b, se situe à 40 minutes à pied et 30 minutes en bus de la gare, avec uniquement 2 lignes de bus (C6 et 34) qui feront le lien entre les deux modes de mobilité. Finalement, la gare se compose également d'une accessibilité en cul-de-sac de ses cotés nord et sud.

B. Perspective de la commune en 2040.

1. Renouvellement urbain et relance d'un projet de ZAC.

La ville de Cesson-Sévigné connaît un fort développement démographique et économique depuis plusieurs dizaines d'années et qui devrait se poursuivre dans les années à venir.
Cet accroissement démographique nécessite la création de nouveaux logements et une ville prête à accueillir cette nouvelle population. Il serait donc nécessaire pour la commune d'anticiper et de rendre beaucoup plus attractives ces zones, ce qui serait favorable pour son économie.

C'est dans cette optique qu'en juillet 2015, Rennes Métropole a engagé la préparation de son premier Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). Dans ce cadre, la Ville de Cesson-Sévigné a lancé une réflexion sur l'avenir de son centre-ville, en menant une étude urbaine de l'axe est-ouest et du centre-ville et une étude commerciale sur l'ensemble du territoire communal.

A travers cette idée, la ZAC a porté sa réflexion sur deux zones principalement le centre-ville et le secteur de « Technoparc/Bordage/les Vieux Ponts » qui représente environ 11,3 ha. Ce projet s'articule autour de 3 grandes thématiques. La première étant **L'urbanisme, le bâti et l'architecture**. Il est, par exemple, prévu de développer l'offre tertiaire sur les deux secteurs, d'ouvrir les espaces publics, de renforcer et diversifier les commerces du centre-ville et de développer la mixité des fonctions. La seconde thématique se focalise sur **Les mobilités et les déplacements**, avec un développement planifié des mobilités actives et l'intermodalité, l'aménagement de nouvelles voies de déplacement et des équipements pour la voiture et le renforcement de la place de la nature en ville. Pour finir, la dernière thématique s'articule autour de la problématique du **développement durable.** Il était, ainsi, prévu de travailler la trame verte et bleue, de maintenir la biodiversité et d'accentuer la gestion des eaux pluviales.

Pour ce qui est de notre étude, nous allons plus précisément nous focaliser sur le secteur « Technoparc/Bordage/les Vieux Ponts ». Sur ce secteur, les études de création de ZAC visaient, d'un côté, à déterminer les conditions pour **déployer le centre-ville sur la rive Sud de la Vilaine**. Le constat était, en effet, que le développement du centre-ville vers la gare était limité à cause de l'occupation des activités tertiaires et de services ou de commerces. De plus, ces études visaient également à identifier les conditions pour **mettre en valeur les atouts du site et notamment la proximité avec la Vilaine et le parc de Champagné**, ainsi que pour s'assurer de **développer un centre-ville adapté à l'échelle du Cesson-Sévigné actuel** et en devenir. Il était, ainsi, prévu d'étendre le centre-ville sur la rive sud de la Vilaine, à proximité de la gare.

Ce secteur devait se composer d'une certaine mixité fonctionnelle, qui respecterait, à la fois une certaine densité, mais également une mixité urbaine, qui permettrait de rester cohérent d'un point de vue du paysage naturel et urbain.

Cette ZAC paraît intéressante et permettrait d'inclure les réaménagements prévus à la gare de Cesson-Sévigné dans un ensemble plus grand. Il pourrait être intéressant, selon nous, de relancer le projet. Cependant, de façon à ce que cette ZAC soit moins déficitaire que le projet initial et, ainsi, faciliter son acceptation de la part des différents acteurs locaux, il pourrait être intéressant d'uniquement nous focaliser, d'ici 2030, sur le secteur autour de la gare. En effet, avec un réaménagement prévu pour la gare de Cesson-Sévigné, un certain dynamisme sera apporté à l'ensemble du secteur. Il conviendrait, ainsi, d'attendre les retours sur investissement de cette ZAC avant de nous lancer, dans un second temps, et post 2030, sur une seconde ZAC qui se situerait sur le secteur du centre-ville, et uniquement si les actions de revitalisation du centre-ville menée dans le cadre d'OAP s'avère encore insuffisante ou si elles devaient être complété par des actions.

En réalisant cette ZAC multisite, on s’assure, ainsi, d'étaler les dépenses nécessaires dans le temps par une superposition des temporalités, et on s’assure de l’atteinte de nos objectifs sur une vision à long terme.

Par ailleurs, enrichir une telle zone permettra de rendre attractif le secteur de la gare et attirer de l’affluence sur la halte ferroviaire et donc un avantage pour la commune, la métropole et aussi la société ferroviaire. Cette attractivité autour de la gare permettra de désengorger la gare de Rennes en permettant aux habitants de Cesson-Sévigné de prendre directement le train à la gare de leur ville, d’autant plus qu’avec la reprise de ce projet les heures de train deviendront plus fréquentes et régulières. Pour finir, le déploiement de plusieurs lignes de bus permettant la desserte entre la gare et ses commerces aux alentours, la ligne de métro et le centre-ville, facilitera l'intermodalité et sera la source d'une forte attractivité.

Ainsi, en relançant le projet de ZAC, on s’assure de créer un tout nouveau paysage urbain et on conforte, par la mixité des fonctions au sein de l’espace, l'opportunité de créer un véritable cadre de vie. Il sera, de ce fait, important de faire en sorte que la gare de Cesson-Sévigné, par différents aménagements, s’intègre parfaitement dans la nouvelle morphologie urbaine impulsée par ce projet.

2. Repenser la gare de Cesson-sévigné.

Il convient, en effet, de penser à un réaménagement de la gare de Cesson-Sévigné, tant pour répondre aux enjeux, d’ores et déjà identifiés, que pour répondre nouveaux enjeux qu'incluent notre projet de ZAC et que nous pouvons déjà anticiper.

Afin de mieux percevoir les besoins, nous avons fait passer un questionnaire aux usagers de la gare via internet. Ce questionnaire a permis de recenser les aménagements manquants selon les usagers, leurs moyens de liaison avec la gare et leurs usages du train. Nous avons eu 15 répondants, tous habitants de Cesson-Sévigné.

L’ensemble de ces aménagements viseront ainsi, à la fois, à renforcer la gare de Cesson-Sévigné dans son rôle de pôle d’échanges intermodal, mais également de s’assurer que cette dernière soit plus accessible et visible, afin d’en faire le cœur de vie de notre nouvelle ZAC. Dans l'optique d’atteindre nos objectifs, de nouveaux aménagements assez importants. Cependant, pour limiter les coûts, il conviendrait de s'appuyer au maximum sur l’existant.

Dans un premier temps, et de façon à aboutir à la création d’un réel lieu de vie, l’installation d’un tout nouveau bâtiment sur le côté nord de la gare s'avère nécessaire. Pour le moment, la gare de Cesson-Sévigné est bien enclavée entre des bâtiments industriels et de infrastructures, ce qui pose des problèmes en matière du fonciers disponibles pour réaliser ces nouveaux aménagements.

Source : Géoportail- Parcelle cadastrale.

Nous proposons alors que la commune devienne propriétaire des parcelles cadastrales 0013, 0020 et 0301 et des deux bâtiments sur lesquelles elles sont. Pour cela, la commune pourrait engager des discussions pour envisager un rachat à l'amiable et relocaliser les entreprises à un autre endroit. Si le rachat à l'amiable n'aboutit pas, les parcelles sont situées sur la zone de préemption de la mairie. Sans entrer trop en détail sur les aspects juridiques, il est possible d'envisager une procédure de préemption ou le cas échéant d'expropriation.

Sur cet espace nous installerons un bâtiment en R+1, donnant ainsi à la gare de Cesson-sévigné une forme aérienne en "L". Ce bâtiment se composera d'un parking au sous-sol, d'un espace convivial au rez-de-chaussée, avec la présence d'une borne automatique, d'un espace flyers/informatifs, d'un guichet automatique de banque et d'un espace d'attente et de détente. A l'étage sera l'accès à la passerelle pour aller dans le deuxième bâtiment au sud. A cet étage pourra être mis en place des salles en location ou même un restaurant-snack, transformant ainsi la gare en un lieu de réunion et de partage.

Un deuxième bâtiment qui se situera côté sud sera également à réaliser. Ce bâtiment, en R+1 également, sera plus petit et aura pour principal intérêt d'aboutir à l'installation d'une passerelle aérienne, à une hauteur approximative de 6 mètres, qui permettra le passage en toute sécurité d'une voie à une autre. Ce bâtiment devra, également, se composer d'un ascenseur afin de maintenir l'accessibilité PMR au sein de la gare et d'un espace convivial avec un espace d'alimentation à disposition des usagers (Snack, boulangerie, distributeur,…). A noter que des tables de pique-nique pourraient être installées côté sud de la gare afin de permettre aux usagers de la gare de s'installer en extérieur.

Outre l'amélioration de la visibilité, la présence d'attractivité et de convivialité par le batiment et une vue dégagée, ainsi qu'une meilleure sécurité portée aux citoyens, ce nouveau bâtiment, par son architecture, pourra être le témoin de la gare moderne vers laquelle nous tentons, aujourd'hui, d'évoluer.

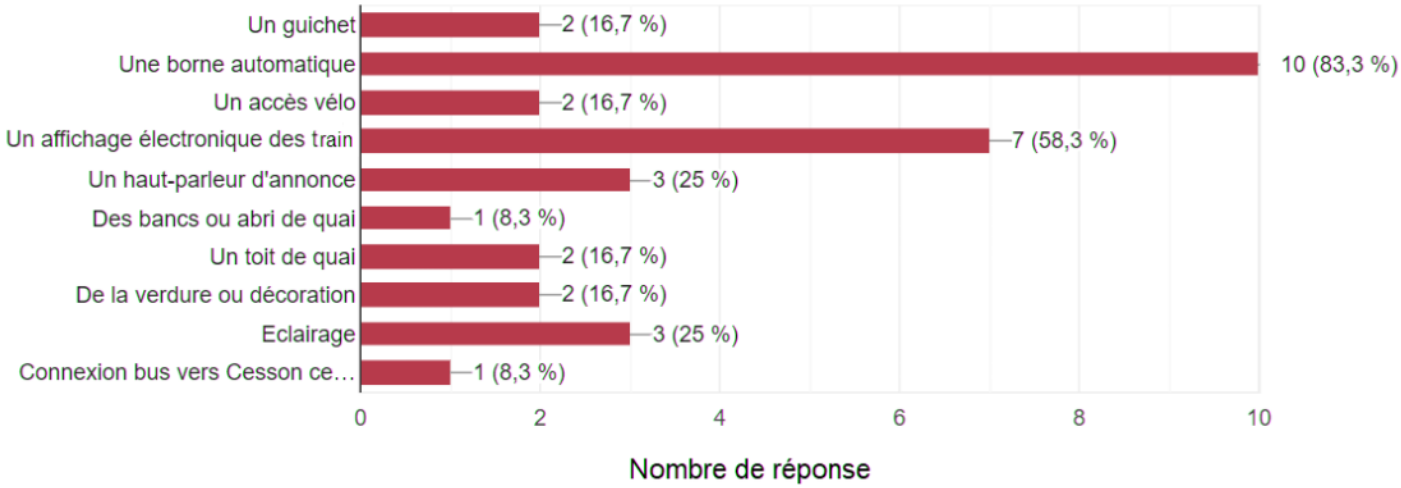
Visuel aérien de la gare en 2022

Visuel aérien de la gare à l'horizon 2040

Des interventions sur l'existant seront également nécessaires. Tout d'abord, le tunnel situé à l'ouest de la gare qui permet, actuellement, la traversée des voies, sera à préserver. Ce tunnel permettra, notamment, aux personnes circulant à vélos de continuer de traverser les voies en toute sécurité. Il serait, néanmoins, intéressant d'y effectuer une séparation entre une voie piéton et une voie vélo, ainsi que d'y ajouter de l'éclairage afin d'accroître le sentiment de sécurité des usagers en soirée. Pour finir, il serait également possible de mettre en valeur ce tunnel par la création d'une fresque murale sur les différents murs le constituant. Pour réaliser cette fresque il pourra être possible à la mairie de faire appel à un artiste local qui aura pour mission de créer cette œuvre en s'appuyant sur la culture de la commune.

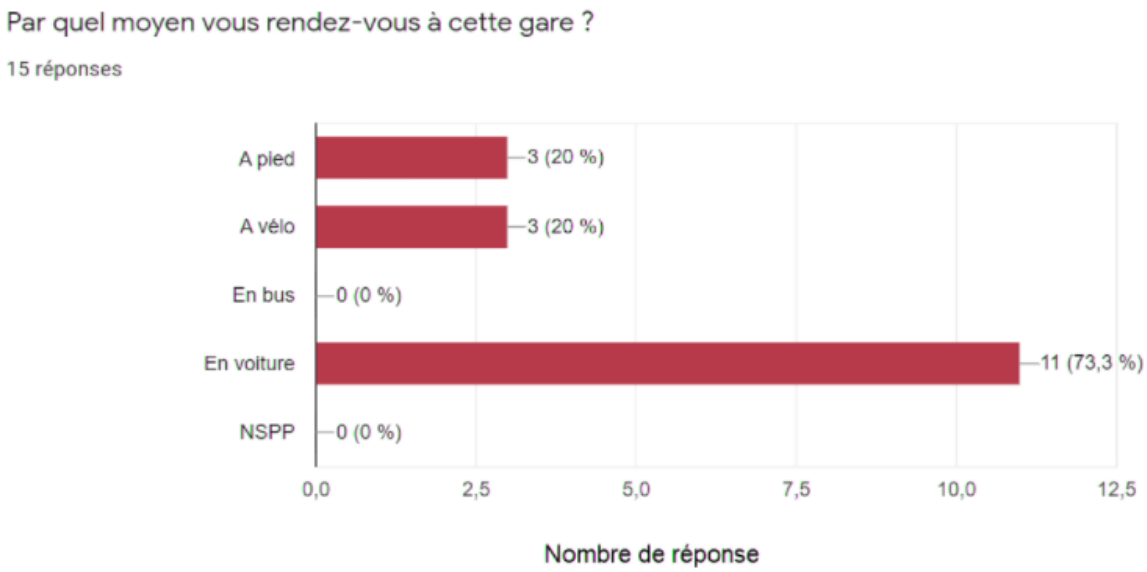
Il serait, par ailleurs, possible de faire participer les enfants des différentes écoles primaires et secondaires de Cesson-Sévigné, notamment celles situées à proximité de la gare. Cette fresque murale constitue un atout culturel plus qu'important dans la création d'un cadre de vie, puisqu'il va permettre une certaine appropriation de l'espace par les citoyens.

Par ailleurs, et toujours pour répondre à l'enjeu de sécurisation qui subsiste, pour le moment, sur la ligne Rennes-Vitré, ainsi qu'à l'enjeu de modernisation que nous nous sommes fixés, il semble plus que nécessaire d'installer de nouveaux équipements au sein de la gare.
Parmi les équipements possibles certains d'entre eux sont plus désirés par les usagers comme le montre le graphique suivant issu de notre questionnaire :



On devrait, donc, dans un premier temps, installer des hauts parleurs, à proximité du quai et au sein du nouveau bâtiment, qui informeraient les voyageurs de l'arrivée et le départ futur des trains, ainsi que des différentes mesures de sécurité à suivre. Celà constituerait un équipement intéressant pour favoriser l'accès à l'information et éviter de potentiels accidents. Afin d'accroître cet accès à l'information, il pourrait, également, être intéressant d'installer des panneaux électroniques avec les heures de passages des trains sur les quais et dans les nouveaux bâtiments. Pour finir, il faudra également investir dans une nouvelle signalisation qui permettrait de pallier au manque d'indication de la gare.

Pour finir, il apparaît, également, essentiel d'améliorer l'intermodalité et de renforcer la gare comme le nouveau pôle d'échanges modal de cet espace périurbain. Pour cette partie nous avons demandé quel transport utilisait le plus les usagers pour venir à la gare et les réponses furent les suivantes :



Ces réponses mettent en lumière la place encore trop importante de la voiture dans les déplacements quotidien des usagers vers la gare. Il semble, ainsi, qu'il soit encore possible de renforcer l'intermodalité de la gare de Cesson-Sévigné afin de changer les comportement. A noter que les 3 utilisateurs de vélos nous ont indiqué qu'il déposait leur vélo dans le parking vélo sécurisé.

Le fait est que l'intermodalité est un processus qui avait déjà commencé à être développé à la gare de Cesson-Sévigné, comme en témoigne le nombre important de rangements vélos. On retrouve, en effet, deux parkings à vélos sécurisés des deux côtés de la gare, et un rangement vélos classique côté Nord. Or, bien que les parkings à vélos sécurisés soient globalement utilisés, il semble que les rangements classiques le soient relativement moins. Il pourrait, ainsi, être intéressant de supprimer cet espace de rangement vélos non-sécurisés afin, à la fois d'y placer un rangement de vélos star, et d'y déplacer le parking à vélos sécurisé côté Nord. En installant ce rangement de vélo star on s'assurera, par ailleurs, de la possibilité future pour les personnes circulant à partir de la ligne b du métro de faire le lien entre la station Cesson-Viasilva et la gare, dont la distance peut être estimée à 40 minutes à pied . Par ailleurs, en déplaçant ce parking à vélo sécurisé, on gagnerait suffisamment d'espaces pour envisager l'installation d'un rond point ce qui permettrait, sur le court terme de désengorger la rue de la gare qui est, pour le moment, en voie sans issue dont il est difficile de faire demi-tour.

Aire de covoiturage et entrée du parking

Rond-point permettant de désengorger la rue

Conservation du parking au sud de la gare

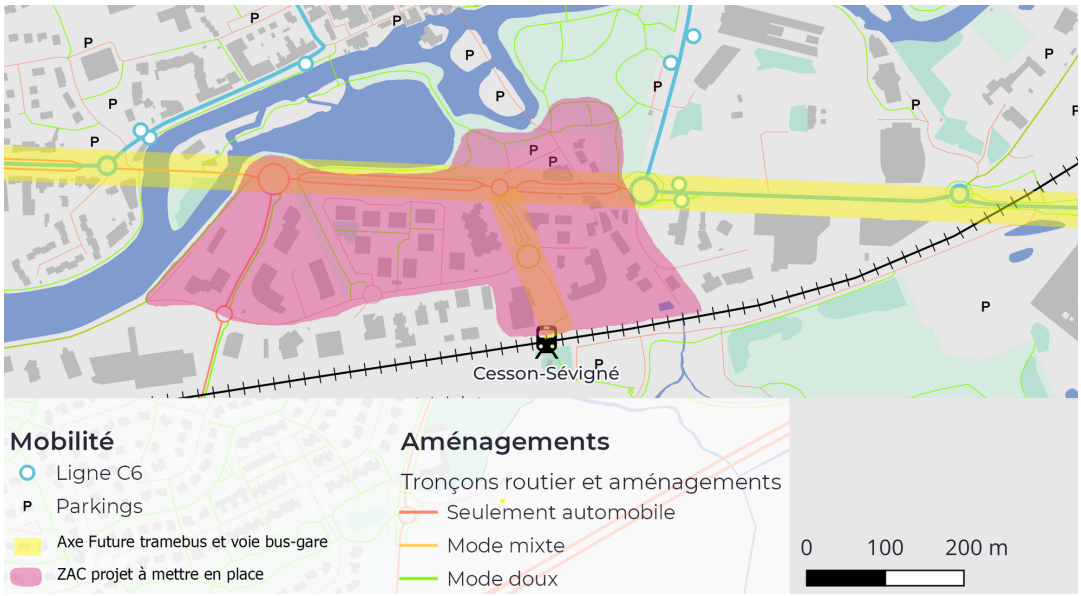
Par ailleurs, il peut également être intéressant de conserver certaines des places de parking de l'entreprise préempté qui se situeront à proximité du parking du nouveau bâtiment de la gare. Ces places de parkings serviraient, ainsi, à l'installation d'une nouvelle aire de covoiturage. En parallèle de cette aire de covoiturage, une application numérique pourra être développée pour permettre aux citoyens de voir les trajets disponibles et de les réserver. Ainsi, en plus de renforcer l'intermodalité de ce pôle d'échange intermodal, cette aire de covoiturage continuera, également, un lien essentiel pour renforcer le lien social entre habitants.

Pour finir, il semble également que l'accès en bus à la gare n'est pas optimum, il n'y a en effet, que trois bus qui desservent proche de la gare 67, 35 et 34 mais qui admettent une fréquences réduite, et le bus C6, dont la fréquence est plus régulière, mais qui se situe à une certaine distance de la gare à pied. Dans ce contexte, l'idée d'instaurer un trambus permettant de desservir la zone est-ouest entre rennes et cesson-sévigné en passant par la route de paris pour une perspective à long terme paraît la plus avantageuse et intéressante dans la mesure où elle permettrait de desservir au plus proche le secteur de la gare.
Dans la continuité de faciliter l'accessibilité à la gare de train, nous déploierons plus de lignes de bus avec des fréquences régulières, ce qui faciliterait la mobilité. Par exemple, permettre au ligne 34,35,67, 11 et voire une autre ligne de bus desservant un peu moins d'arrêt mais avec un passage régulier de 5 min d'intervalle depuis Rennes république à la gare de cesson-sévigné faisant la même ligne que le trambus.

Conclusion et perceptive à long terme.

Si l'ensemble de ces recommandations sont bien opérées, un bilan global de l'action devra être effectué fin 2040. Ce bilan permettra d'évaluer l'ensemble de la réussite de nos interventions et leurs contributions aux enjeux initiaux identifiés dans les différents diagnostics. Si ce bilan s'avère relativement positif, il pourrait être intéressant de reproduire les aménagements réalisés sur la gare de Cesson-Sévigné, sur d'autres gares de la ligne. Il faut alors envisager cette descente d'échelle comme un exemple, un modèle, pouvant se dupliquer sur l'ensemble des gares de la ligne Rennes-Vitré. Ainsi, la ligne prendra la forme d'un maillage de gares intermodales, adapté aux mobilités décarbonées. Ces aménagements devront, bien entendu, s'adapter au contexte territorial propre dans lequel s'intègre chacune de ces gares, néanmoins, y développer l'intercommunalité et multiplier les pôle d'échange multimodal le long de ligne, peut constituer une piste intéressante à explorer afin de respecter les objectifs de neutralités carbones fixés à l'échelle européenne et notamment la fin de la commercialisation des moteurs thermiques en 2035.

Carte Cesson-Sevigné avec les modification poste 2040



Source : Corrin Land Cover, Rennes Métropole, SNCR

BIBLIOGRAPHIE

Métropole :

1. Accueil - Ville de Cesson-Sévigné (Ille-et-Vilaine, Bretagne) [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.ville-cesson-sevigne.fr/

2. Insee. Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051) [Internet]. 2022 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-35051

3. Territoires Rennes. ViaSilva - Les Pierrins [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.territoires-rennes.fr/les-projets/viasilva-les-pierrins

ZAC

1. Conquer N. Cesson-Sévigné. La ZAC du centre-ville ne sortira pas de terre [Internet]. Ouest-France.fr. 2021 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.ouest-france.fr/bretagne/cesson-sevigne-35510/la-zac-du-centre-ville-ne-sortira-pas-de-terre-2826dfa2-51e5-11ec-8e47-dc859594d424

2. Godefroy MF-E. Creation d'une zone d'amenagement concerte sur le centre-ville bilan de la concertation. Arrêt Definitif Du Projet Et De La Concertation. 24 nov 2021;5.
Disponible sur: https://www.ville-cesson-sevigne.fr/wp-content/uploads/2021/12/20211124C1CreationZACcentrevillebilanetarretdelaconcertation.pdf

3. Ville de Cesson-Sévigné. Quel avenir pour le centre-ville de Cesson-Sévigné ? - Etudes préalables à la création d'une ZAC Multisite [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://zac-multisites-cesson-sevigne.jenparle.net/pages/les-grandes-lignes-du-projet

4. Saroam. ZAC Centre Ville, Cesson [Internet]. 2017 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur : http://www.saroam.fr/projets/zac-centre-ville-cesson/

5. Altercesson. ZAC Centre Ville: notre synthèse et les documents de travail [Internet]. Nouveau départ pour Cesson - 77240. 2020 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: http://www.nouveau-depart-pour-cesson.org/zac-centre-ville-synthese/

BIBLIOGRAPHIE

Innovation et projet

1. SNCF Réseau. Le fret ferroviaire un transport plus écologique [Internet]. 2012 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.youtube.com/watch?v=N-x201UAm5c

2. Raffat J. On vous dit tout sur 5 innovations à venir dans les trains [Internet]. 2017 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.20minutes.fr/magazine/coulisses-sncf-mag/2417911-20170324-on-vous-dit-tout-sur-5-innovations-a-venir-dans-les-trains

3. Réseau express vélo : déploiement vers les communes [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://metropole.rennes.fr/reseau-express-velo-deploiement-vers-les-communes

Visuels et Cartes

1. Cesson-Sévigné - Google Maps [Internet]. 2022 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.google.fr/maps/place/Cesson-S%C3%A9vign%C3%A9/@48.1126969,-1.6044987,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x480ed92915b42851:0xe3b50ea6afbaac9e!8m2!3d48.1126969!4d-1.60231?hl=fr&authuser=0

2. CORINE Land Cover - Occupation des sols en France - data.gouv.fr [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/corine-land-cover-occupation-des-sols-en-france/

3. GEOFLA® | Géoservices [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://geoservices.ign.fr/geofla

4. Géoportail [Internet]. 2018 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.geoportail.gouv.fr/

5. European Commission. Global Human Settlement - GHSL Homepage [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://ghsl.jrc.ec.europa.eu/

6. Insee. Mobilités professionnelles en 2018 : déplacements domicile - lieu de travail [Internet]. 2018 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.insee.fr/fr/statistiques/5393835

BIBLIOGRAPHIE

7. Insee. Mobilités scolaires en 2018 : déplacements domicile - lieu d'études [Internet]. 2018 [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://www.insee.fr/fr/statistiques/5393839

8. SNCF. SNCF Open Data [Internet]. [cité 11 févr 2022].
Disponible sur: https://ressources.data.sncf.com/explore/?sort=modified

Documents fournis par l'IAUR / Schéma Directeur

1. SNCF Réseau. Note D'opportunite Schéma Directeur Rennes. 2020.

2. SNCF Réseau. Schema Directeur Nœud de Rennes 2018-2030 intégrant les axes Rennes Brest et Rennes Quimper. DOSSIER A. 2018.

3. SNCF Réseau. Schema Directeur Nœud de Rennes 2018-2030 intégrant les axes Rennes Brest et Rennes Quimper. DOSSIER G1-A - AXE RENNES VITRE. 2018.

4. SNCF Réseau. Schema Directeur Nœud de Rennes 2018-2030 intégrant les axes Rennes Brest et Rennes Quimper. DOSSIER G2. 2018.

5. SNCF Réseau. Schema Directeur Nœud de Rennes 2018-2030 intégrant les axes Rennes Brest et Rennes Quimper. DOSSIER G3. 2018.