



HAL
open science

Rennes/Saint-Malo : “ effet de contexte linéaire ” à grande échelle ? Entre réalité et fiction, une mise à l'épreuve des logiques d'axe

Marc Dumont, Thérèse Delavault, Emmanuelle Renaud-Hellier, Rémy Allain

► To cite this version:

Marc Dumont, Thérèse Delavault, Emmanuelle Renaud-Hellier, Rémy Allain. Rennes/Saint-Malo : “ effet de contexte linéaire ” à grande échelle ? Entre réalité et fiction, une mise à l'épreuve des logiques d'axe. [Rapport de recherche] AGE-2007-ALL, Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP); Université Rennes 2; Laboratoire RESO. 2009. hal-01811028

HAL Id: hal-01811028

<https://hal.science/hal-01811028>

Submitted on 8 Jun 2018

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.

Rennes/St Malo : “ effet de contexte linéaire ” à grande échelle ?

Entre réalité et fiction, une mise à l'épreuve des logiques d'axe.

Rapport final de recherche

11 mai 2009

**Marc Dumont (Laboratoire RESO, Rennes 2)
Thérèse Delavault (Ecole d'Architecture de Rennes)
Emmanuelle Renaud-Hellier (Laboratoire RESO, Rennes 2)
Remy Allain (Laboratoire RESO, Rennes 2)**



Laboratoire RESO (UMR ESO 6590 - CNRS), Université de Rennes 2
Maison de la recherche en Sciences Sociales - Université Rennes 2 - Place du recteur Henri Le Moal, CS
24307, 35043 RENNES Cedex

Sommaire

Introduction générale

Première partie. Dénis et réalités d'une configuration linéaire.

1. L'axe Rennes-St-Malo : réalités spatiales contemporaines.
 - 1.1 Morphologie fonctionnelle et sociale.
 - 1.2 La production de l'expression de forces antagoniques :
 - 1.3 Matières à projet
2. Réinterroger la notion d'axe : les champs spatiaux de la linéarité.
 - 2.1 La notion d'axe : une constellation sémantique.
 - a. Potentiel : entre déterminisme et déterminant.
 - b. (Grandes) Echelles
 - c. Corollaires
 - d. Au risque des modèles : théories de l'aménagement
 - 2.2 Entre logiques réticulaire et aréolaires. Du côté de Rennes/St Malo.
 - a. Des logiques organisées.....
 - b....ou organisatrices ?
3. Un déni institutionnel ? Figures axiales et politiques publiques.
 - 3.1. L'axe en déficit de représentation : pavage intercommunal versus continuité des territoires polarisés ?
 - 3.2 Une lecture : " L'axe s'arrête aux portes "
 - 3.3 Une interprétation : des projets territoriaux généralement auto-contraints par le concept du " bassin de vie "
 - 3.4 Synthèse et pistes :

Deuxième partie. Logiques d'axe : entre réalité fonctionnelle et territoriale.

Introduction : présentation d'un faisceau territorial

1. Logiques routières.
 - 1.1 Les échangeurs
 - 1.2. Synthèse et première conclusion
 - 1.3. Les centres
 - 1.4 Conclusion : les effets historiques de l'axe routier sur un développement linéaire.
2. D'une voie routière à l'autre : interférences, complémentarités, croisements.
 - 2.1. Des voies qui se frôlent, se confondent et se croisent.
 - 2.2 " Entre-deux routes " : des secteurs d'activité.
 - 2.2.1 La route du meuble, " un axe dans l'axe " :
 - 2.2.2 Au sud de St-Malo
 - 2.2.3 Entre les deux pôles
3. Logiques ferroviaires.
 - 3.1 Trafic et desserte : éléments de constat.
 3. 2. La situation des gares par rapport aux agglomérations.
 - 3.2.1. Le cas de Dol-de-Bretagne et Combourg
 - 3.3.3 Le cas de la Commune de Chevaigné
 - 3.3.3 Le cas de la Commune de Chevaigné
 - 3.3.4 Le cas de la Commune de Saint-Germain-Sur-Ille
 - 3.3. 5 Le cas de la commune de Montreuil sur Ille

- 3.3.6 Le cas de la commune de Saint-Médard sur Ille
- 3.3.7 Le cas de la commune de Dingé
- 3.3. Conclusion sur le système ferroviaire

- 4. Logiques fluviales : entre frôlement et rencontre des routes et voies ferrées
- 4.1. Le canal et la voie ferrée.
- 4.2. Le canal et la route.
- 4.3. Eléments de synthèse spatiale des interférences

Troisième partie. Entre sites et zones, les interférences d'une configuration spatiale linéaire.

- 1. A grande échelle, des lieux " en tension ".
- 2. Les effets spécifiques des Pays.
- 3. Des zones d'ombre.
- 4. Synthèse et conclusion.

Quatrième partie. Le territoire linéaire à l'épreuve de la pédagogie : des sites de projet

1 Définir des sites de projet.

- 1. 1. A partir de la route : de nouvelles formes d'urbanisation autour de la mobilité ?
 - 1.1.1. Principe et orientations
 - 1.1.2. Projet d'un site de covoiturage à Pleugueuneuc

- 1.2. A partir de la voie ferrée : entre liens et urbanisation
 - 1.2.1. Du point de vue de l'urbanisation :
 - 1.2.2. A partir du lien entre la voie ferrée et le canal:

1.3. Autour du canal : la jonction entre le canal et la voie rapide.

2. Définir une méthode.

- 2. 1 Des points centraux
- 2.2 Mobilité et développement durable
- 2.3 Méthode d'approche
- 2.4 La notion de diffusion comme critère.

3. Projeter. Deux exemples d'application.

- 3. 1 Autour de la gare :
- 3. 2 Autour des échangeurs : le site de co-voiturage.

4. Les apports des analyses et projets : vers une ville linéaire ?

Conclusion générale.

Bibliographie

Annexes

Introduction générale

Le présent rapport est le point actuel d'une entreprise scientifique menée dans le cadre d'une pratique pédagogique mobilisant deux champs disciplinaires différents d'intervention et de réflexion sur l'espace, la géographie et l'architecture.

Conformément aux orientations avancées dans le texte-cadre de notre réponse à l'appel d'offre de la seconde session du programme de recherche *Architecture de la Grande Echelle*, la première phase de ce travail s'est déployée à l'intérieur de deux secteurs pédagogiques : à partir des travaux du Master Etudes Urbaines (Université Rennes II), de l'Atelier Projet de Territoire (Ecole d'Architecture de Rennes) et du master de l'Ecole Supérieure d'Architecture (ESA, Paris)

De manière complémentaire, l'essentiel de ce premier temps s'est attaché à restituer la substance d'une configuration spatiale linéaire, la prolifération de réalités sociales traversant un territoire que les autorités publiques s'acharnent en quelque sorte à réguler par cercles concentriques qui se juxtaposent ou superposent, tout en ignorant (ou semblant ignorer) une grande part des logiques propres à cette configuration qu, quant à elles, semblent s'en s'affranchir en se déployant, indifférentes à ces cadres.

L'entreprise n'est pour autant pas évidente : restituer cette « logique de contexte » ne contribue-t-elle pas à naturaliser nous-mêmes à notre tour une autre matrice spatiale cognitive ? A pousser à croire que « l'axe existe » et ce faisant qu'il serait doté d'une force et d'une vertu organisatrice, superposant en quelque sorte une vision arrogante de scientifique venant dévoiler la « vraie réalité des choses » à des institutions qui y seraient aveugles ? Sans surimposer ce qui serait de l'ordre du « vrai » territoire, celui du vécu, à ceux des logiques institutionnelles et parfois, économiques ?

Aux sources de notre recherche, le questionnement reste posé : l'axe existe-t-il ?

A ce stade du travail subsistent par ailleurs un certain nombre d'ambiguïtés sémantiques qui seront levées dans un second temps. Cette étape qui a consisté à nous appuyer sur la réalité d'une armature territoriale de transport reliant deux villes, apparaît toutefois indispensable. Affirmer l'existence de cette configuration en donnant toute leur ampleur à des réalités sociales, démographiques, historiques, paysagères, ce n'est déjà nullement en tirer comme une conclusion logique quelques leçons bien aléatoires quant aux « vertus organisatrice » des axes. C'est simplement se doter des armes empiriques suffisantes pour nourrir un tel questionnement plus théorique et dégager tout un champ d'hypothèses sans s'interdire d'en considérer une seule avec sérieux : pourquoi ces « forces d'attraction » ? Pour quelles raisons ces « tensions » linéaires ? Certaines dimensions de l'axe constitueraient-elles des « forces attractives » quasi-psychologiques qui sembleraient influencer les comportements, les rationalités et les imaginaires ?

Mais aussi, et sans forcément entrer dans des réponses au caractère incertain conduire à poser des questions telles que : quels rapports des habitants, des élus, entretiennent-ils par rapport à ces configuration existantes ? Quelles contraintes et quels atouts y perçoivent-ils ? Par exemple – et ici on touche le domaine des représentations, quel rapport des communes entretiennent-elles par rapport à l'une des voies du site étudié, la route Rennes/St Malo ? Quels stratégies territoriales s'ajustent-elles ou non en fonction de cette situation représentée ? Et donc, que signifie et qu'implique pour une commune de se situer « sous condition de

l'axe » : est-ce un trafic à subir, une réalité implacable, ou une arme de développement local (touristique ou autre) ? On touche ici l'éclairage des démarches institutionnelles différenciées entreprises par les collectivités locales et aux représentations d'elles-mêmes dont elles disposent et qu'elles diffusent, qu'elles engagent, également, à travers des aménagements particuliers.

On pointe ce faisant toute une série de termes dont on use largement dans le présent rapport, et qui resteraient à expliciter dans toute leur teneur tels que l'« effet », l'« influence », la « condition », les « forces », « les tensions », « l'attractivité » : que signifient-ils exactement ? Lorsqu'ils sont utilisés, sommes-nous du côté de l'identification quasi positiviste de critères objectifs à portée comportementale ? Ou davantage du côté de cet effet en tant que perçu, représenté, analysé par le biais des pratiques, attitudes et ajustements d'habitants, d'institutions ?

Ce lexique n'en est pas moins nécessaire : à travers lui, c'est aussi une méthode d'analyse et de « projection » qui s'esquisse et se profile, un aspect majeur du programme de recherche.

Et cet usage des termes mêmes utilisés par des habitants ou des institutions laisse donc pour le moment planer cette ambiguïté : ce choix est volontaire, il a vertu exploratoire et vise à ne pas opter pour une démarche de sciences sociales de type radical. En effet, une des hypothèses fortes posées par le versant théorique de cette réponse était l'intérêt de réinvestir le spatialisme, la puissance déterminante des formes qui a longtemps séduit et séduit encore pour une large mesure en particulier le champ architectural ainsi que, lorsqu'on entre dans le cadre de configuration de grande ampleur, le champ géographique et de l'aménagement plus en général.

Entre pure fiction et réalité dont il importe de tenter d'explorer toute la teneur, entre fatalité et incantation, il s'agit bien de tenter le « désossage » grandeur nature » de ces modèles spatiaux cognitifs et des langages dont on dispose pour en parler.

Mais ce premier temps du travail s'attache donc pour le moment essentiellement à restituer l'épaisseur empirique de réalités territoriales ; elle a pris depuis le début de l'engagement de ce programme, une double forme :

- au niveau de ses modalités propres, celle d'une *expérimentation pédagogique*. Dirigé par Thérèse Delavaut-Lecoq (Ecole Spéciale d'Architecture), un groupe d'étudiant essentiellement de formation géographe ont élaboré une analytique spécifique des logiques d'axes, conjuguant le classique travail de documentation statistique et de données démographique cher à cette discipline avec des modes de restitution visuels nettement moins évident et par rapport auxquels celle-ci reste encore largement frileuses, d'une cartographie projectuelle. Lancée à l'occasion d'un workshop avec les équipes d'autres master de l'école d'architecture de Rennes (Master MOUI), cette étape est aujourd'hui clôturée, synthétisée à travers une série de panneaux mobilisable pour une exposition ultérieure. Le moment de restitution final du travail a été par ailleurs l'occasion d'un second workshop avec les étudiants de l'ESA de Paris, permettant ainsi d'articuler la seconde phase du programme dans son versant pédagogique, celle de la démarche de projet.

- au niveau de l'entreprise scientifique, la démarche consiste à s'adosser sur un travail de documentation systématique de données démographiques, mais mobilise également des techniques de caractérisation de l'imaginaire fondés sur des entités paysagères dont les indicateurs seront ultérieurement précisé en détail.

En l'état, le statut de la recherche atteint déjà un objectif qu'il nous semble importe de souligner au delà du foisonnement des réalités décrites : celui d'esquisser *une méthodologie*

spatiale conceptuelle et projectuelle hybridant les différents niveaux de réalités considérées. En effet, il ne s'agit pas de nier, d'ignorer ou à l'inverse de se caler confortablement dans les périmètres institutionnels. Ni de ne retenir que ceux - plus incertains et complexes – que dessinent des habitants par leurs pratiques quotidiennes ou exceptionnelles, par des touristes ou visiteurs occasionnels d'un espace. Ni, encore, de ramener ces cadres à des cartographies de firmes ou d'entreprise de gestion des systèmes de transport.

Mais, à partir d'une structure théorique et d'une armature sémantique qui lui est propre (« ligne », « centre », « tension », « faisceau », « frôler ») qui tente pour une large part une « transduction » de l'approche projectuelle classique en architecture en entreprenant de « penser le projet à grande échelle » par le biais de l'intégration de certains instruments géographique d'approche et d'analyse des territoire.

Cette méthodologie, très différente d'une approche statique et essentiellement documentaire de type « diagnostic » n'est donc pas seulement la révélation des différentes composantes de ce territoire à grande échelle : elle est aussi ce faisant *esquisse, profil et prise*, bref, « matière à » et « méthode pour » le projet territorial.

Si l'on relève ici ce trait de la démarche, c'est pour insister sur un souci qui sera aussi celui du deuxième temps de notre travail, celui d'expérimenter à travers le débat public (dialogue avec les institution) l'opérationalité d'un modèle d'intervention et de développement d'un territoire qui ne leur est pas familier et qui tient pour une large part aux données propres au contexte français (structures communales et intercommunales). Nous y reviendrons. Si cette perspective sera certainement difficile, pourra rencontrer des écueils, mais doit, nous en somme convaincus, être tentée.

La structure du travail qui suit déploie partie après partie la trame analytique engagée et nourrie à travers la démarche pédagogique et prolongée dans le cadre scientifique. Dans un premier temps, elle s'attache essentiellement aux structures constitutives des logiques d'axes, aux armatures qui se calent pour l'essentiels sur des infrastructures : canal, voies de chemin de fer, route.

Elle se prolonge à travers le repérage des logiques qui agitent tant de l'intérieur que de l'extérieur cet axe, un second temps essentiel compte-tenu du risque porté par le choix de focale. Par ce travail sur les tiraillements de l'axe, les logiques dans lesquelles il se trouve impliquées tout autant que les angles mots qui en émargent, il s'agit de répondre à l'objection qui pourrait être facilement réalisée du « point de vue » : l'axe, au fond, « n'existerait que parce qu'on a choisi un certain type de focale ». Or, on le verra, loin de lui être antagoniques, les logiques de zones se calent dans l'ensemble sur son organisation.

Enfin, nous achèverons ce parcours par l'évocation des sites de projets actuellement retenus.

Première Partie

Dénis et réalités d'une configuration linéaire.

Ce premier temps tente de faire apparaître les traits d'une configuration spatiale linéaire, c'est-à-dire la prolifération de réalités sociales, morphologiques et fonctionnelles qui traversent un territoire que les autorités publiques semblent ignorer. Cette présentation expose donc les cadres généraux de l'analyse, avant de consacrer toute la seconde partie de ce travail à caractériser angle par angle les spécificités de cette configuration.

1. L'axe Rennes-St-Malo : réalités spatiales contemporaines.

L'axe Rennes/St Malo existe comme réalité spatiale contemporaine à plusieurs titres : structure morphologique, il n'en reste pas moins produit par un certain nombre de forces dont on peut dégager plusieurs pistes de réflexions et matières à projet.

1.1 Morphologie fonctionnelle et sociale.

C'est d'abord, sur un plan morphologique, un axe de 60km marqué par plusieurs lignes :

- 1) Une ligne historique qui relie depuis plusieurs siècles ces deux villes chacune marquée par une longue histoire et une forte identité. Cette voie traverse plusieurs centres (de St-Malo à Rennes : Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine, Le Vieux-Bourg, St-Pierre de Plesguen, Pleugueuneuc, St-Domineuc, Tinténiac, Hédé, La Mezière). Ce sont des bourgs ou d'anciennes villes (Hédé) dont les centres ont une forte valeur patrimoniale.
- 2) Une voie rapide (2x2voies) relie les 2 villes en 45mn. Cette voie est relativement récente : elle a été construite entre le début et la fin des années 90. Il en résulte qu'elle est, moins que d'autre, parsemée de zones d'activités, et présente une forte valeur ajoutée en terme de paysage (offre de paysage sur la campagne, sur les silhouettes des bourgs, sur les parties maritimes à l'abord de St-Malo). Elle peut, en cela, participer à un imaginaire sur la géographie du pays qu'elle traverse.
- 3) Une ligne de chemin de fer traversée à la fois par le TGV Paris-St-Malo (qui, entre Rennes et St-Malo dessert la gare de Dol-de-Bretagne) et une ligne TER destinée à se développer.
- 4) Une ligne d'eau : le Canal d'Ille-et-Rance qui, après Hédé, coude vers Dinan, où il rejoint la Rance. Cette ligne ne peut en aucun cas être considérée comme une armature primaire de déplacements. Mais elle relève d'une symbolique forte, tant par la présence de la ligne d'eau qui traverse les communes, que par son détour vers Dinan dont la présence à l'ouest de l'axe Rennes-St-Malo est loin d'être anecdotique. Ville moyenne, c'est un pôle secondaire pour les communes à mi-route : Pleugueuneuc, St-Pierre-de-Plesguen en particulier. Dinan appartient au département limitrophe. La fracture administrative est une limite cependant forte en terme d'aménagement du territoire, dès lors que les commandes institutionnelles donnent souvent aux études des périmètres de réflexion qui correspondent aux territoires politiques.

Par ailleurs, c'est un axe vécu par une population de plus en plus nombreuse qui s'échappe du territoire politique en se déplaçant en fonction de ses besoins, de ses envies, vers la métropole régionale, vers la mer et la ville de St-Malo, vers la campagne et les petites villes de Dinan, Combourg ou Dol-de-Bretagne qui disposent d'équipements variés. Ce territoire participe à la fois du littoral, de la campagne et des villes : trois formes riches et variées auxquelles appartiennent des résidents mobiles.

1.2 La production de l'expression de forces antagoniques :

Par ailleurs, l'axe existe à travers l'expression de plusieurs forces contradictoires :

- **Force d'attraction** : l'une provient de la métropole régionale, principal pôle d'emploi, mais où le foncier est élevé et l'offre restreinte pour le logement des familles. L'autre provient du littoral qui attire les résidents secondaires et une population de retraités aisés.

- **Force de répulsion** : la spéculation galopante rejette désormais les travailleurs de la côte, appelés à rechercher des lieux de vie qui leur sont accessibles. Le besoin d'espace incite les familles issues de la métropole à chercher des logements à meilleur coût en secteur rural.

Ces forces rejoignent les 2 villes espacées d'une soixantaine de kilomètres où « l'entre-deux » participe aux deux pôles.

- force centrifuge et force centripète.

A la péri-urbanisation qui a marqué les dernières décennies, succède une rurbanisation croissante à l'appui des réseaux de mobilité qui rapprochent les secteurs ruraux des centres d'emploi et de services.

La force d'attraction des villes - en terme de lieu de décision, d'emploi, du commerce, des grands équipements - n'est plus à prouver. Théorisée, elle a fait l'objet de nombreuses démonstrations dont la théorie des masses.

La force centrifuge, liée à une spéculation galopante, reste à étudier à l'échelle d'un grand territoire tel celui qui concerne cette étude.

Une première étape consiste à en étudier les effets. Le dernier recensement date de 1999, soit une date éloignée si l'on considère les chiffres de l'augmentation du prix/m² sur Rennes et St-Malo depuis cette période (environ 40% sur la côte). Les derniers recensements sont incomplets : ils confirment cependant la tendance : « le développement de Rennes irrigue jusqu'à 40km de la ville dans toutes les directions ». Le long de la RN 137, l'ensemble des communes, de Miniac-Morvant à La Mezière, comptent parmi les plus forts accroissements (les chiffres concernant les communes de St-Pierre-de-Plesguen, St-Domineuc et Tinténiac ne sont cependant pas encore connus). Les gares font sentir leur influence dans les secondes couronnes : La Gouesnière, Montreuil-sur-Ille, St-Germain-sur-Ille et Chevaigné comptent parmi les plus forts taux d'accroissement de population. Autour des autres gares, la population est en croissance en moindre mesure (0,5 à 1,5%).



Photo Lanvallay janvier 2008

Recouper les études récentes sur l'évolution du prix de l'immobilier, les quantités de permis de construire sur les communes étudiées, l'évolution du trafic sur les axes concernés, etc., constituera une approche complémentaire aux chiffres démographiques qui nous permettra d'affiner les tendances actuelles de la répartition des travailleurs urbains.

Dans la vitrine de cette agence immobilière située à Lanvallay (entrée Est de Dinan), plusieurs annonces se réfèrent à « l'axe Rennes/St-Malo ». Arguments de vente :

De l'espace (« vastes dimensions »)

-Le lien à la nature (« jardin arboré, parc paysagé »)

La « tranquillité », « jardin clos et intime »

Un patrimoine, l'identité locale: « maison de caractère, bâtie en pierre, maison de pays »

Du lien social à l'échelle spécifique de la ruralité : « dans un hameau ».

Des pratiques possibles liées à la campagne : « idéal pour chevaux ».

L'attrait des rives: « accès direct au canal d'Ille-et-Rance ».

1.3 Matières à projet

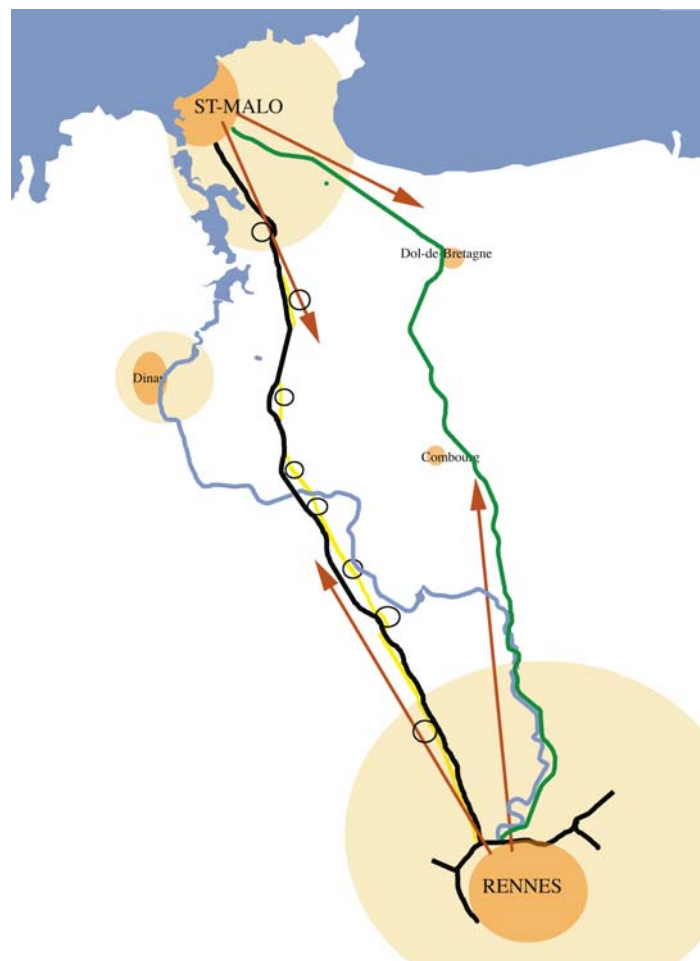
De ces réalités spatiales, nous retirons tout autant d'hypothèses et de matières à projet. En particulier :

- **Urbanisation linéaire à l'échelle de 60kmet liaisons douces**

La logique d'axe mérite d'observer le développement de l'urbanisation à partir des dessertes. Les gares, avec un développement du trafic TER pour les mouvements domicile/travail ; des sites de co-voiturage aux échangeurs, devraient constituer l'appui de nouvelles formes de développement des agglomérations, favorisant les liaisons douces à partir de ces sites.

- **Patrimoines, imaginaire et nouvelles formes d'habitat.**

Reliant littoral, métropole et campagne, l'axe Rennes-St-Malo est porteur de l'appartenance à des identités multiples : Faut-il caractériser, identifier ? Mêler ? Comment les idées à la fois de mobilité, de confrontations territoriales et d'imaginaires peuvent-elles être intégrées dans des projets de formes d'habitat renouvelées ?



- **Ville linéaire, ville durable ?**

La mobilité croissante pose question en terme de développement durable : consommation d'énergie et pollutions conséquentes sont un problème dont les réponses appellent à fédérer les trajets de multiple façon et les minimiser à l'échelle des communes en organisant les centres sur des modèles de compacité qui sont rarement mis en œuvre dans les communes rurales. Le covoiturage s'esquisse de façon spontanée : on en constate les effets à proximité des échangeurs, par exemple à St-Pierre-de-Plesguen ou Pleugueuneuc.

La ville durable est compacte et polycentrique. Cette hypothèse devrait mettre un terme au

développement concentrique de la ville.

Emaillé de petites villes et bourgs anciens, le faisceau historique de Rennes à St-Malo peut-il être l'appui d'une forme de développement sur lequel s'expérimenterait un modèle de ville linéaire et lequel?

Si la notion de développement durable est récente, le principe de la ville linéaire ne l'est pas. Une analyse critique des modèles théoriques viendra à l'appui de la démarche.

- Grande échelle : aller et retour.

Enfin, pour un habitant, vivre le territoire à l'échelle de Rennes/St-Malo c'est vivre sur une étendue de 70 km.

Il s'agit alors de voir comment la prise en compte globale du territoire peut influencer des projets localisés qui s'appuient d'une part sur l'objectif d'optimisation des mobilités, mais aussi sur la prise en compte d'effets de contexte attachés à un imaginaire appuyé à la fois sur un lieu et l'idée de son appartenance à une plus vaste entité.

Pour observer le territoire, deux thèmes ont fondé l'approche territoriale.

Les mobilités s'appuient sur les réseaux. L'étude s'appuie donc, d'une part sur une série d'observations concernant les lignes et les voies pour identifier des enjeux locaux.

De la métropole régionale au littoral, plusieurs « pays » se succèdent. Tenter d'en identifier les typologies nous permet d'en dégager les images fortes qui donnent du sens aux interventions projectuelles.

Nous devons ici souligner que, l'étude ne pouvant être exhaustive, nous y ferons dans la suite de ce travail, le choix de nous concentrer sur le territoire compris entre les secondes couronnes des villes – soit une dizaine de kilomètres- c'est-à-dire au-delà des logiques métropolitaines qui font l'objet de nombreuses études et entrent clairement dans la sphère des cohérences d'actions intercommunales. Considérer un aussi vaste territoire sur un temps court force bien évidemment les traits. Nous assumons le caractère rudimentaire de cette approche qui a permis d'explorer les pistes d'une méthode pour une étude qui, pour être plus sérieuse, demanderait, bien entendu des approfondissements.

Mais il nous faut auparavant éclairer une autre spécificité majeure de notre champ d'étude : le fait que l'axe résulte d'un *impensé* institutionnel.

2. Réinterroger la notion d'axe : les champs spatiaux de la linéarité.

Quel type de vocabulaire est-il envisageable de mobiliser en vue d'approcher et restituer les dynamiques des espaces situés sous condition de mobilité ? Une clarification sémantique est requise au préalable : en effet, les traits d'une configuration spatiale varient suivant le type de regard, de mots et de langage qui en parlent et la désignent d'où ce risque épistémologique classique, en sciences-sociales, de contribuer à renforcer des catégories existantes, de venir conforter leur part d'ombre, en légitimer les effets. Or les réalités territoriale sous la focale de cette recherche se situent dans une position symétriquement inverse à celle que l'on a coutume de rencontrer puisqu'il s'agit d'y prendre pour cible, précisément, une " non-catégorie ", un " non-langage " et donc, un impensé de l'action publique. Et, ce faisant, de contribuer à faire apparaître " l'effet d'axe " en le qualifiant comme tel, méthodologiquement, pédagogiquement et scientifiquement.

2.1 La notion d'axe : une constellation sémantique.

Le géographe Roger Brunet rappelle les origine du terme : de *axis*, essieu: par analogie, barre, ligne imaginaire autour de quoi tourne un objet, un mode, une idée, tel que l'axe des pôles (Nord/Sud). Par extension et abus de langage, la notion en est venue aussi à désigner un " axe de communication " (Brunet, 1996). On retiendra ici plutôt l'idée d'une portion linéaire d'un espace géographique situé entre deux points ou deux pôles qui engendrent des *flux* dans des directions privilégiées de ces pôles et " grâce [à l'axe] se structure et se transforme l'espace environnant ". ce qui ouvre plus vers la perspective d'un fuseau territorial plutôt que celle d'une ligne, et donc vers la notion de champ linéaire, aménagé, exploité, valorisé ou non, qui comporte par nature un potentiel. Cette double notion de linéarité comme résultat de champs de force spatiaux, physiques et de formes d'organisation visant à les structurer est fondamentale.

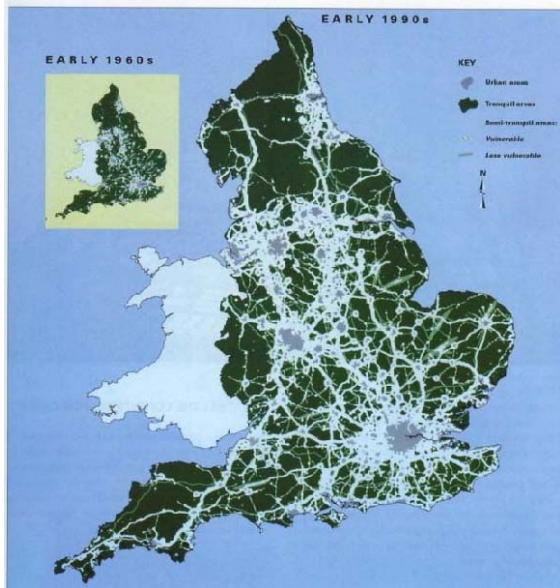
a. Potentiel : entre déterminisme et déterminant.

Le spatialisme présente une voie séduisante survalorisant l'effet du potentiel de l'axe en oblitérant, par là même, les choix, marges de manœuvres, pratiques spatiales, qu'il structure, produisant des équations linéaires propre à un déterminisme dont la pérennisation et les résurgences restent plus vivaces qu'on le pense dans les sciences de l'action, de la conception spatiale (architecture, génie civil/urbain etc.). Il n'en reste pas moins que la contrainte physique demeure : le potentiel de l'axe est renforcé par des certaines conditions naturelles (vallées, fleuves, seuils). Il joue à ce titre un rôle déterminant dans la structuration des systèmes de transports avec souvent d'étonnants phénomènes d'inertie, une inertie qui conduit moins à valider la force " intrinsèque " de l'axe, qu'à pointer la perception dont cette contrainte est l'objet, sa représentation cognitive par les différents acteurs de l'aménagement. A l'image d'un certain nombre de couple en sciences sociales (objectif/subjectif, social/individuel), il s'agit moins ici de régler ce dualisme (condition structurante/condition structurée) que de le révoquer comme problème secondaire, reconnaissant sans exclusivité la part de leurs deux logiques en éclairant suivant des configurations spécifiques, leurs jeux respectifs. On retiendra par ailleurs également la leçon du débat historique en sciences-sociales, opposant structuralisme et constructivisme, et, donc, privilégiera la notion de

“déterminant” comme condition efficiente et effective d’action : la contrainte est inextricablement liée à l’action (et, par là, aux pratiques et formes d’organisation associées) dans laquelle elle se révèle et sans laquelle elle n’a pas ni existence ni portée. Ce dépassement du dualisme n’est pas uniquement à *implication synchrone* (se passer du débat visant à savoir quelle dimension détermine davantage la seconde) mais également *diachronique* (se passer aussi du débat visant à savoir quelle dimension précède l’autre et, ce faisant, l’implique...).

En ce sens, il faut souligner le fait que cette contrainte des axes est également modifiée par des choix d’aménagement, tel l’exemple d’un des premiers Regional Plans à New-York en 1921, de l’OREAM, du SDRIF, des schémas directeurs... A cet égard, après une période de relative libération des contraintes et logiques linéaires (la Rubber City remplaçant la Tracked City), il semble que celles-ci reviennent en force (transport en commun, ville durable,...

Figure 1.8: The steady erosion of our tranquil countryside



b. (Grandes) Echelles

Nous n’entrerons pas ici dans la généalogie de cette notion complexe, déjà entreprise par ailleurs, pour en souligner spécifiquement l’hybridation avec la linéarité, d’où trois de leurs formes :

- celle de l’échelle des “ grands espaces ” (Paul Claval), qui désigne par l’exemple l’axe Londres-Milan.
- celle de l’échelle macro-régionale telle la vallée du Rhône au Sud de Lyon (et non la *liaison* Paris-Lyon)
- celle de l’échelle micro-régionale. Dans cette catégorie, se classent les axes entre des grandes villes et leur avant-port, ou d’une grande ville à sa marine.
- celle de l’échelle micro-régionale ; elle concerne des villes proches situées sur une grande voie de communication pour constituer des taches urbaines linéaires plus ou moins continues et de formes variables (corridor, circulaire, axe double...)
- enfin, celle de l’échelle locale, micro ou macro-locale, propre, par exemple aux entrées de ville, faubourg, avenue, rue...

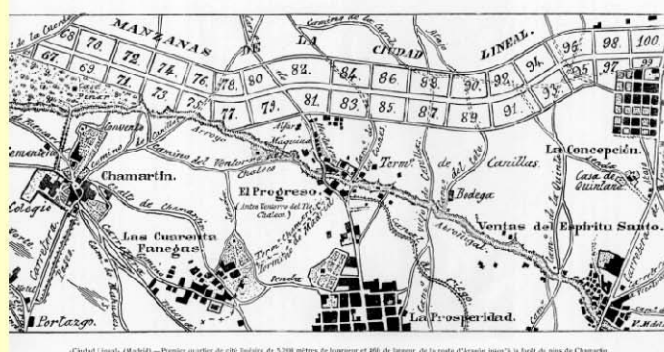
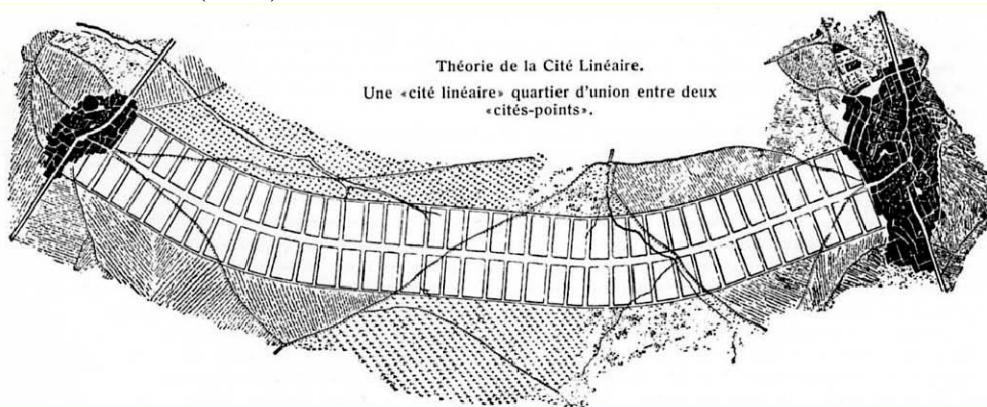
c. Corollaires

Plusieurs notions corollaires connexes sont alors liées à ces deux champs sémantiques de l'échelle et de l'axe :

- les relais, qu'il s'agisse de pôles secondaires, gares (produisant des champs secondaires, intermédiaire)
- les greffes tels des axes secondaires, arêtes ou encore carrefours et échangeurs.
- les relation avec les mailles (communes) aux logiques aréolaires
- les aires d'action (services, chalandise, navettage)
- les effets de courbure, de déformation de l'espace à partir des pôles principaux (représentés par lignes isochrones, isoprix...) qui indiquent l'intensité de l'influence et donc du potentiel de transformation, notamment urbanistique
- les effets de coupure dans les espaces traversés (effet tunnel)

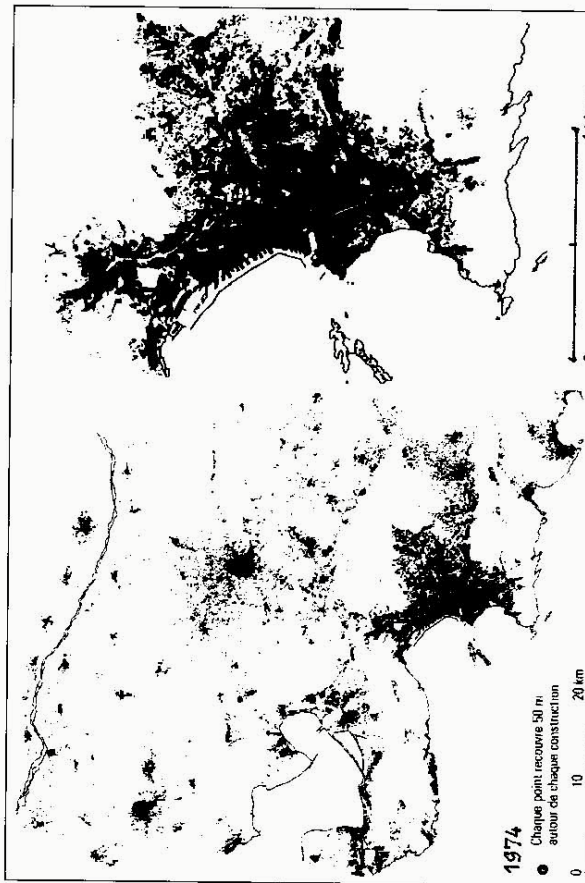
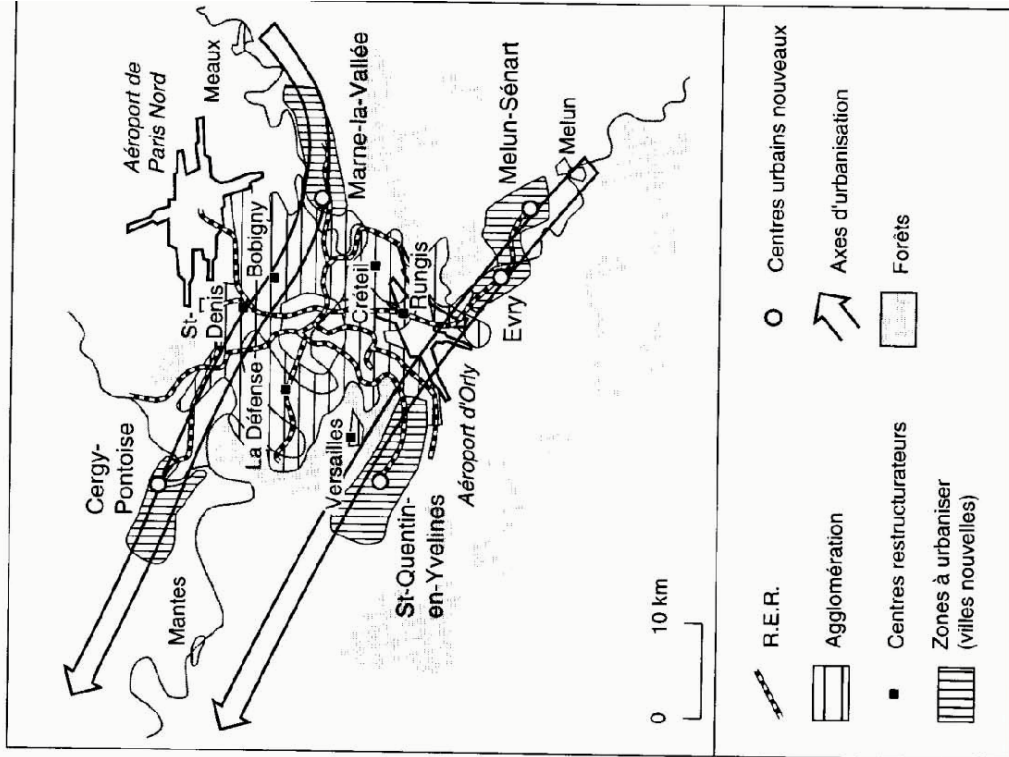
d. Au risque des modèles : théories de l'aménagement.

Dans le cadre des théories de l'organisation spatiale, qu'elles soient à visée directement opérationnelle ou à portée explicative, on remarque que les paradigmes ont toujours correspondu à des contextes socio-techniques précis. C'est le cas, par exemple, au 19^{ème} siècle, avec le rôle du chemin de fer et du tramway dans la théorie de Soria y Mata, La Ciudad Lineal. (1886)



Ou, encore, dans les théories explicatives, l'importance de la macroforme à la base des modèles d'aménagement ne doit pas oblitérer leur contexte de formalisation.

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE (1965)



Un organisme polycentrique organisé autour d'un bi-pôle principal, Marseille-Aix-en-Provence et de nombreux pôles secondaires. L'aspect général est celui d'une galaxie réticulaire où les contraintes physiques relayées par les axes de transport opposent des vides (chaînes de l'Estaque, de l'Étoile, Sainte-Baume, Mont Saint-Cyr, étang de Berre) et des pleins (axe de l'A55, Marseille-Martignane-Martigues-Fos ou la boucle de l'A50 et A51, Marseille, Aix, Gardanne, Aubagne...).

La compréhension des formes urbaines de détail découle largement de cette structure générale et de son évolution : déclin relatif de la ville enclavée dans son amphithéâtre de chaînons calcaires ; étirement du port puis éclatement de l'organisme portuaire vers le nord ; dynamisme des axes ouest et surtout nord, notamment du pôle aixois. Le développement des friches intra-urbaines marseillaises et de nouvelles zones d'activités périphériques découle de ces logiques générales. La question du rôle de l'avenir de certaines formes urbaines et des interventions urbanistiques sur la structure interne de la ville suppose de tenir compte des dynamiques de l'agglomération et d'éviter de penser seulement en termes de micro-espaces.

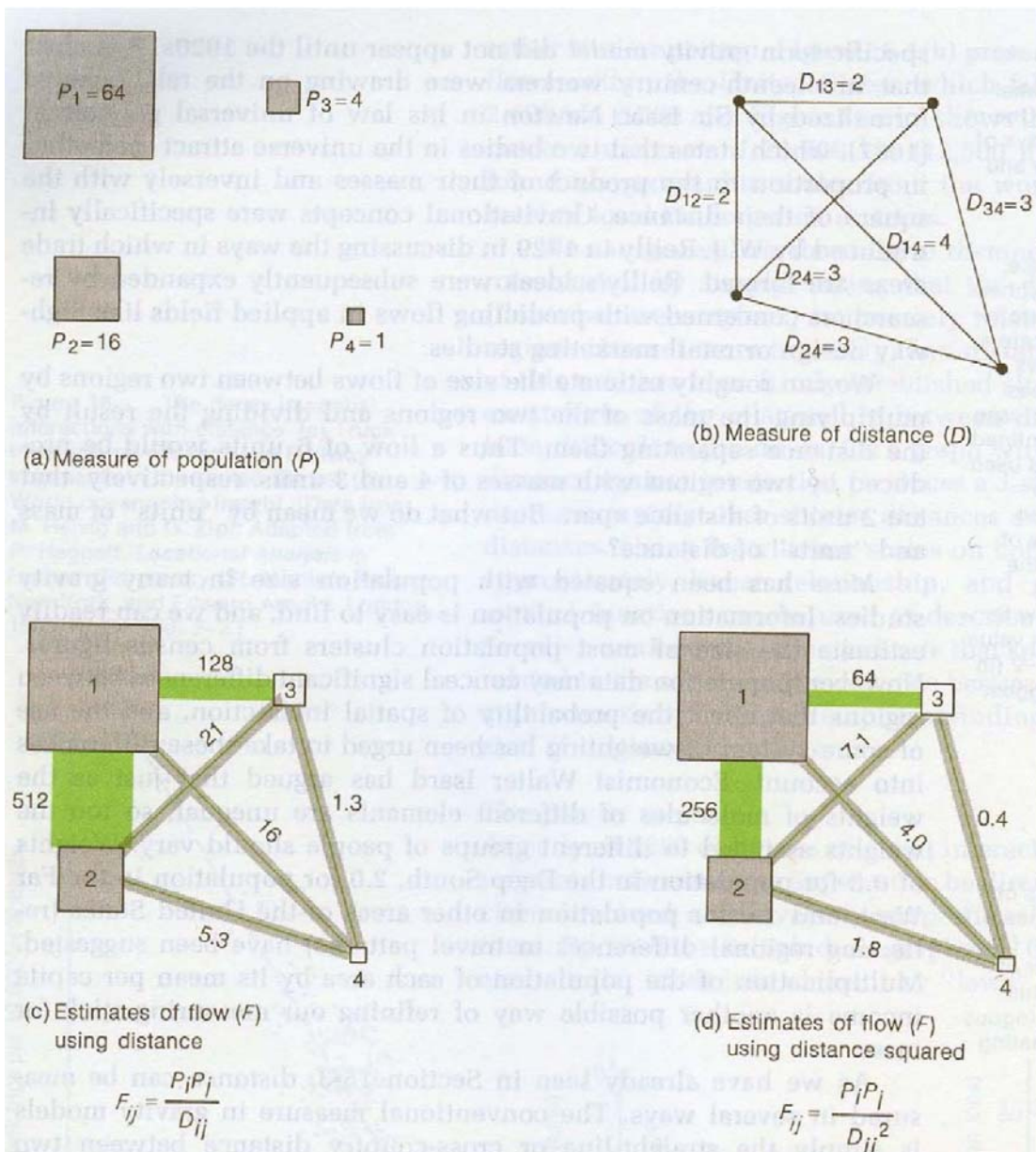
Figure 13 : La macroforme de Marseille

Source : Étude M. Coste, in M. Roncayolo, *Les Grammaires d'une ville*, Éd. EHESS, 1996.

2.2 Entre logiques réticulaire et aréolaires. Du côté de Rennes/St Malo.

Si la “consistance” de cette configuration linéaire constitue l’enjeu central des chapitres suivants, pointons toutefois quelques unes des traductions concrètes, dans son cadre, des différentes notions qui viennent d’être abordées, pour cet axe de 60km qui se caractérise par des variations de position et d’animation de ses éléments structurants selon les conditions socio-techniques, essentiellement sous condition de circulation. Constitué d’une voie routière ancienne, d’un canal (1830), d’une voie de chemin de fer et d’une voie rapide (2 x 2voies) qui lie deux villes, Rennes et St Malo, on se heurte alors à un “ choc ” des modèles explicatifs. S’agit-il d’un “ effet ” d’axe ou d’un “ entre-deux ” produit d’aire d’influence ? En réalité nous allons voir comment les choses sont autrement plus complexe, en particulier la manière dont les logiques aréolaires sont travaillées de logiques linéaires.

a. Des logiques organisées.....



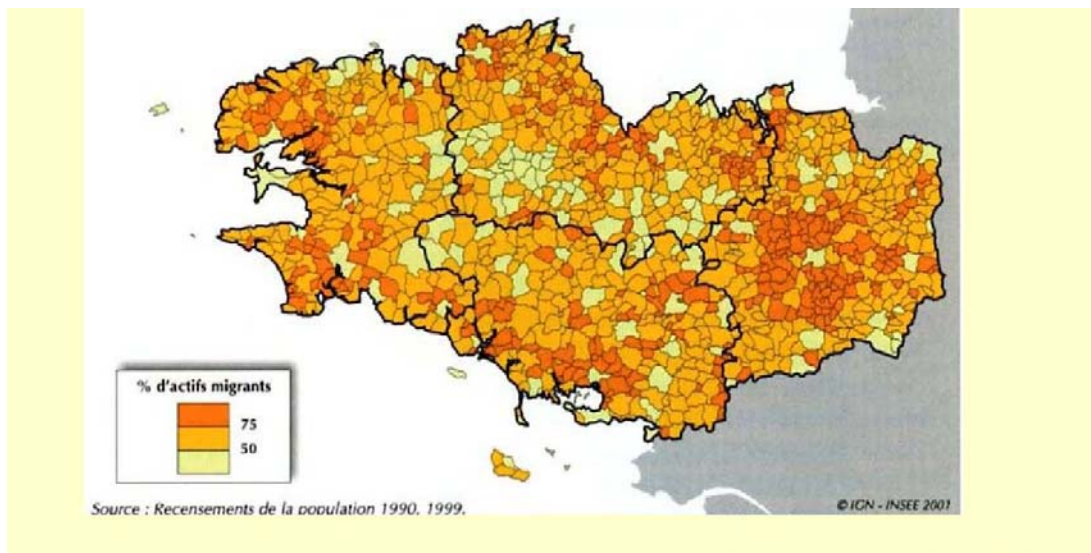
Cette double option peut être éclairée par le modèle gravitaire (Reilly), dans lequel les masses de population et les distances sont utilisés pour estimer l’interaction spatiale entre quatre

centres urbains, ouvrant un espace de négociation et de possibilités d'inscription pour les pôles intermédiaires.

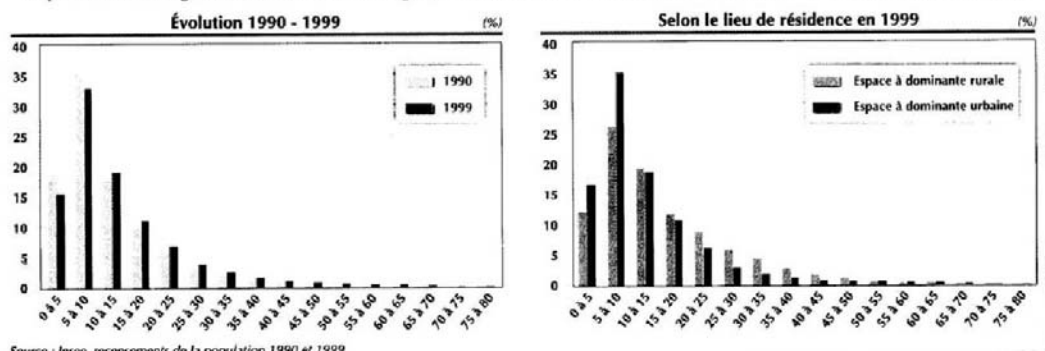
On se retrouve ainsi avec un modèle inscrit entre des logiques linéaires et des logiques aréolaires, entre des logiques de flux à différentes vitesses organisées de manière linéaire, des mobilités impliquées par des pratiques résidentielles, commerciales, et, par ailleurs à des logiques confrontés à des logiques institutionnelles organisées de manière aréolaire même si ces territoires institutionnels ont évolué, ce qui est exactement le cas de Rennes/St Malo. Cette complexité de deux logiques associées et cumulées peut-être entrevue à travers différentes approches, de la vue aérienne....



...aux représentations spatiales des statiques de mobilités quotidienne, en particulier les navettes domicile-travail, qui font apparaître une aire urbaine complexe définie par des pratiques plus qu'à une macroforme en formation

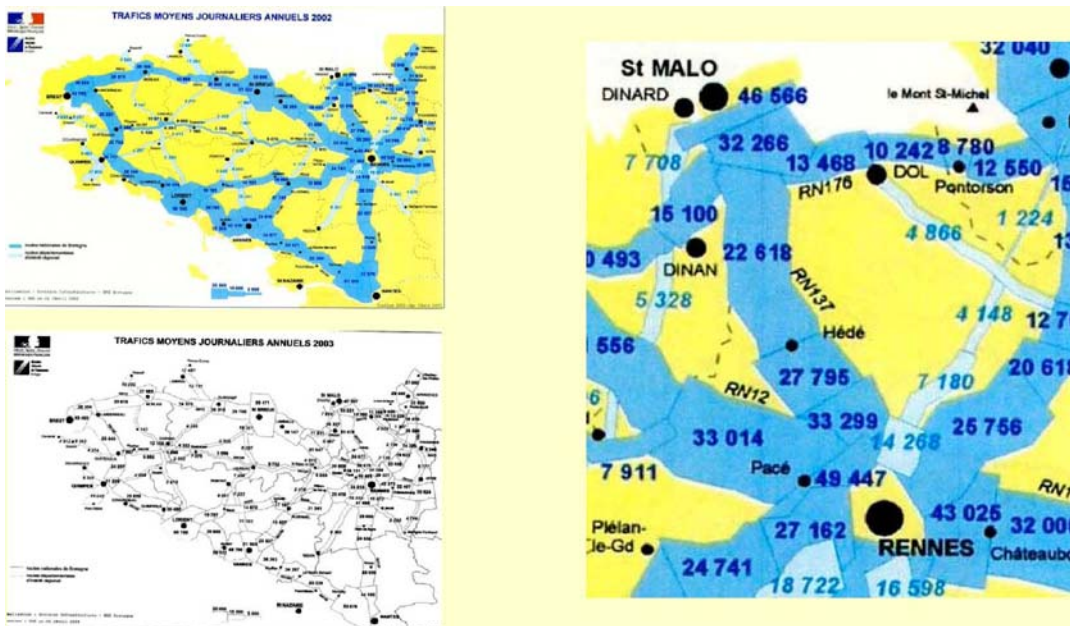


Répartition des migrants alternants en Bretagne, selon la distance commune de résidence - commune de travail (km)



b....ou organisatrices ?

Mais une autre perspective peut aussi proposer l'éclairage d'une configuration résultant de logiques organisatrices, qu'elles soient celles de la structuration des réseaux, de leurs usages. Ainsi, une approche plus fine de l'aire d'influence peut révéler la manière dont celle-ci est... produite par des logiques linéaire !, celle d'un réseau de transport relativement dense, portion de l'étoile rennaisse auquel correspondent des trafics journaliers consistant (ici en 2002 et 2003)



Horaires des Navettes par TER

Saint Malo - Dol de Bretagne - Rennes
N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Lundi à Vendredi (sauf Fêtes)

	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Mer	Lun à Ven	Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven				
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3				
ST-MALO	5.50	6.05	6.20	6.50	7.20	7.50			9.50	11.15	12.20	12.50	14.10	14.50	15.50		16.40	16.50	17.20	17.50	18.40	19.50		
La Gouesnière-Cancalle			6.28	6.58					12.28	12.58							17.28	17.58						
La Fresnais			6.32						12.33	13.02							17.33	18.03				18.50		
DOL DE BRETAGNE	6.04	6.21	6.39	7.07	7.35	8.05	8.19	9.49	10.04	12.40	13.09	14.28	15.05	16.04	16.45	16.59	17.04	17.40	18.10	18.57	19.16	20.04	21.36	
Bonnenain			6.45						12.46	13.15							17.47					19.04		
Combourn	6.15		6.52	7.17	7.47	8.17		10.15	12.53	13.22		15.16	16.15				17.15	17.54	18.21	19.11		20.15		
Dingy					7.54				12.59										18.27					
Montreuil/Ille	6.24		7.01	7.26	7.59	8.26			13.04	13.31								18.03	18.33	19.20				
Rennes (Pontchaillou)	6.38		7.15	7.40	8.14	8.40		10.35	13.18	13.45													19.34	
RENNES	6.43	6.55	7.20	7.45	8.19	8.45	8.50	10.20	10.40	12.00	13.23	13.50	15.00	15.38	16.38	17.25	17.30	17.38	18.19	18.50	19.39	19.50	20.38	22.06
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

★ Train à Grande Vitesse : Réservation obligatoire.
 ✉ Pour nous écrire : SNCF - Service clientèle TER - BP 90527 - 35005 Rennes Cedex
🚫 Pour votre confort, le TER Bretagne est non-fumeur. Merci de respecter cette règle de vie.
🚲 Possibilité d'acheminement gratuit des vélos. Renseignez-vous sur les modalités en gare.
 ① Circule aussi le 31 oct.
 ② Ne circule pas le 31 oct.
 ③ Circule aussi le 1er nov.
 ④ Circule aussi le 11 nov.
 □ Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification. 552 049 477 RCS Paris

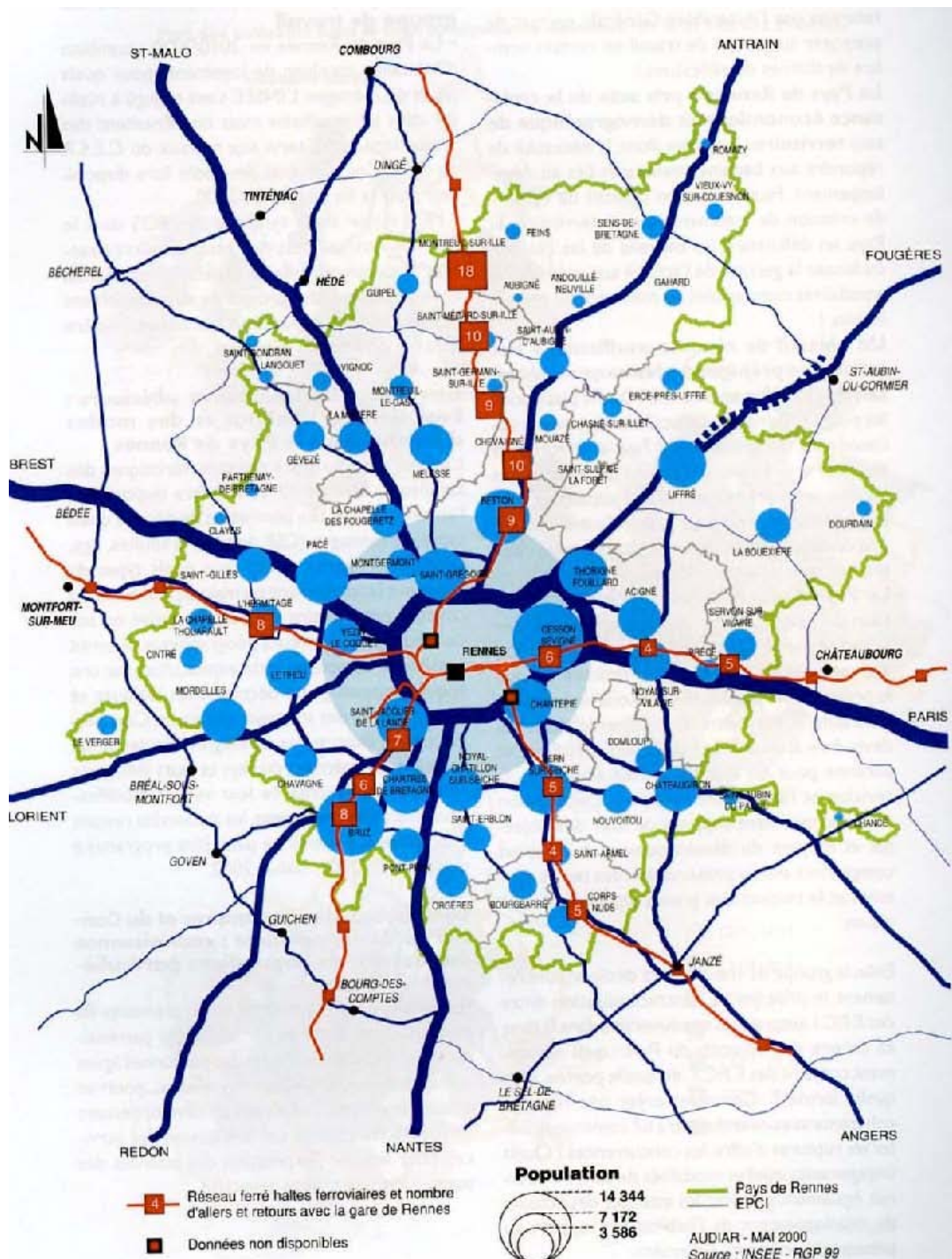
Rennes - Montreuil-sur-Ille
N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Lundi à Vendredi (sauf Fêtes)

	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Mer	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven
	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
RENNES	6.00	6.05	6.30	7.05	7.30	9.20	12.30	12.35	13.00	13.13	13.55	15.05	16.28	16.45	17.05	17.35	18.00	18.05	18.35	19.00	19.35	20.00	20.20
Rennes (Pontchaillou)	6.06	6.11	7.11	7.37			12.36	12.41	13.05	13.19	14.01	15.11	16.34	16.52	17.11	17.41	18.05	18.11	18.42	19.06	19.41	20.06	20.26
Belton	6.13	6.18	7.19				12.49		13.26	14.09	15.18	16.41			17.18	17.48			18.19	18.49			19.48
Chevaigné	6.18	6.23	7.23				12.53		13.31	14.13	15.23	16.46			17.23	17.53			18.23	18.53			19.53
St-Germain/Ille	6.23	6.28	7.28				12.58		13.36	14.18	15.28	16.51			17.28	17.58			18.28	18.58			19.58
St-Médard/Ille	6.28	6.33	7.33				13.03		13.41	14.24	15.33	16.56			17.33	18.03			18.34	19.03			20.03
MONTRUIL/SUR-ILLE	6.32	6.37	6.46	7.37	7.49	9.36	12.49	13.07	13.18	13.45	14.28	15.37	17.00	17.04	17.37	18.07	18.18	18.38	19.07	19.19	20.07	20.19	20.39
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

✉ Pour nous écrire : SNCF - Service clientèle TER - BP

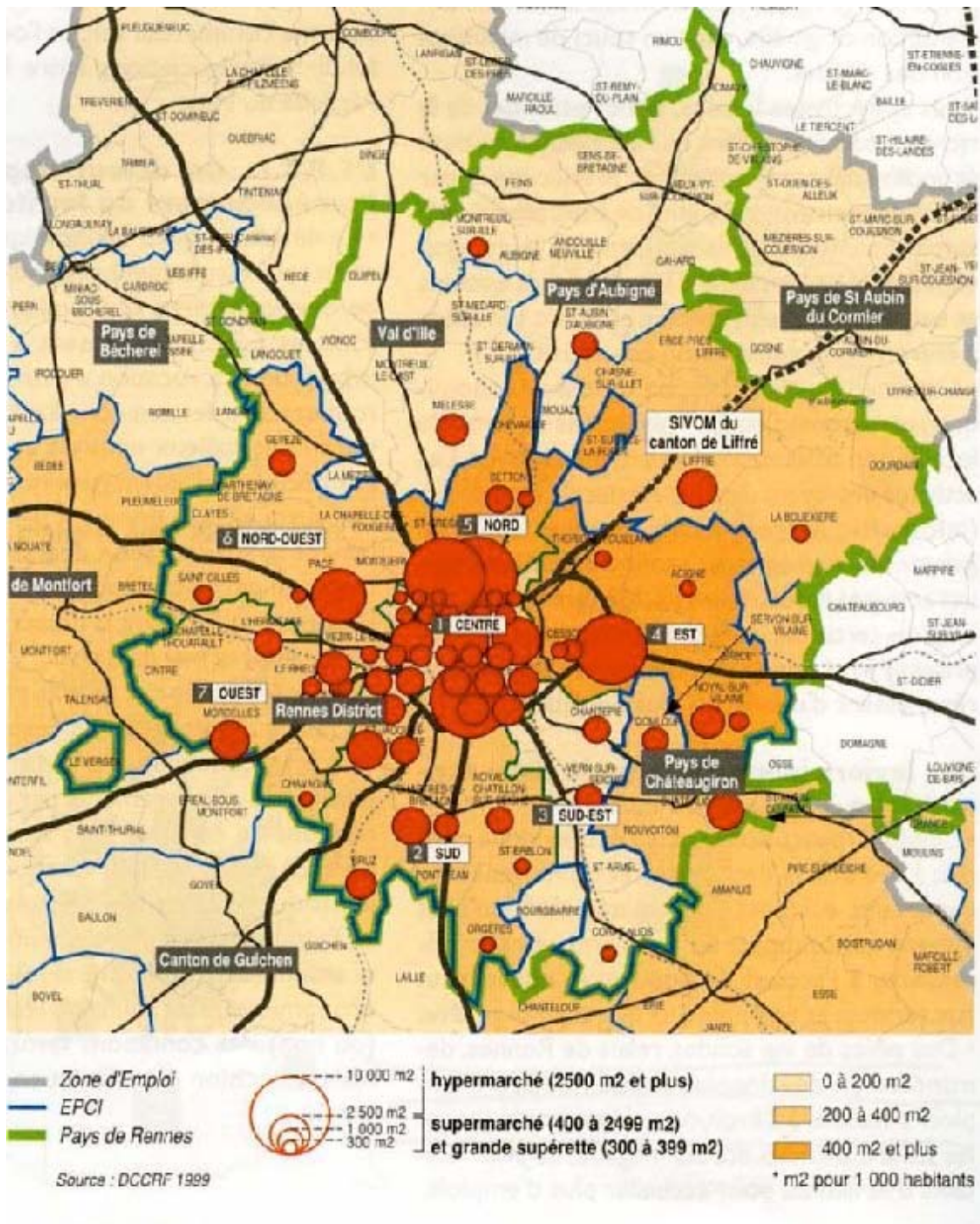
La consistance linéaire de la logique aréolaire apparaît très nettement lorsqu'on examine la relation entre la population et les voies de transport dans le " Pays de Rennes ". Notons que 67% de la population du Pays (hors Rennes) est à moins de 5km d'une halte SNCF



Par ailleurs, à une échelle encore plus fine d'observation, apparaît l'articulation des noyaux résidentiels et des haltes ferroviaires. Tel, par exemple, entre la RN 175 (R-Mt-St-Michel) et la voie ferrée (R-St-Malo), ouvrant l'enjeu de l'urbanisme pour ces micro-pôles? Nous reviendrons au cours du rapport sur l'importance de cet autre "entre-deux" (Lorsque les voies se frôlent)



Autre logique interférant dans cette architecture du territoire, liée aux polarisations commerciales dans l'aire urbaine de Rennes. La complexité de cette organisation essaime autour des infrastructures de transport, révélant parfois des situation de vide, angles-morts du développement urbain :



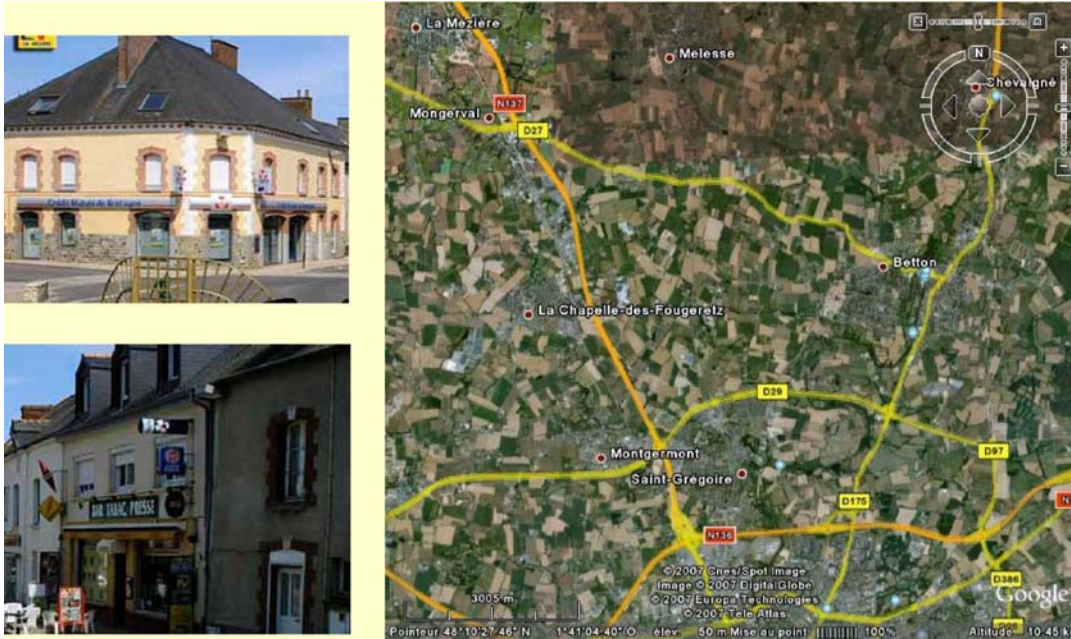
Ou à l'inverse, de fragments investis par le développement économique, suivant une logique linéaire, telle que la zone d'activités de St-Jouan des Guérets (St Malo)



ou “ La route du meuble ” (cf. parties suivantes)



dessinant de micro-polarités périphériques telles qu’à La Mézière, avec le village et Cap-Malo, un parc d’activités et de “ fun-shopping ”



Cap Malo se veut “ un concept novateur ”, situé à 12km au N de Rennes, sur 50ha, un parc d’activités (“ villages commerce, culture, loisirs ” mais qui reste fondé sur l’automobile



Nous achèverons là ce parcours brossé à grands traits de la configuration linéaire Rennes/St Malo, dont l’enjeu est de souligner l’extrême complexité de l’imbrication des logiques aréolaires et linaires. Celles-ci requièrent à la fois un travail de clarification propre à l’entreprise scientifique, mais soulèvent aussi des enjeux de conception architecturale et ayant trait aux monde de l’intervention urbanistique : faut-il continuer à s’inscrire dans ces logiques (polarités éclatées de “ ville dispersée ”, type Cap Malo-La Mézière) qui, tout en s’inscrivant dans une démarche de coopération intercommunale (Communauté de Commune du Val d’Ille), reposent aussi et surtout sur une compétition entre Rennes et sa périphérie, ainsi qu’entre ces périphéries elles-mêmes ? S’agit-il de proposer des schémas plus volontaristes ? D’appuyer la constitution d’une ville nouvelle greffée sur une petite ville ancienne ? Ou, de manière plus réaliste, de structurer le développement de pôles secondaires plus complets greffés sur petites villes existantes et carrefours ?

Derrière ce travail, plus largement, c’est toute la dialectique propre aux relations entre des choix de *types d’habitat* et des *formes urbaines*, qui se déroule.

3. Un déni institutionnel ? Figures axiales et politiques publiques.

Dans cette section, nous avons souhaité explorer le contexte territorial dans lequel peuvent jouer les effets de linéarité urbains, montrer dans quelle mesure la linéarité et l'axialité constituent des non-dits dans la conception de l'action publique décentralisée, du fait en particulier de la place prépondérante donnée à l'objectif de structuration d'un bassin de vie par rapport à l'organisation d'un développement réticulaire. A travers l'analyse de plusieurs documents d'orientation, on constate que l'axe « disparaît » sous la nappe territoriale ; il reprend éventuellement une place en lien avec le développement des centralités locales et de la gestion des déplacements et mobilités régionales.

En tout état de cause, et de manière générale, la conception d'une urbanité linéaire pâtit très certainement d'un déficit de représentation et peine à être intégrée dans les documents d'orientation stratégique ou politique (1); on l'y retrouve plutôt sous le vocable de la « porte » que de l'axe (2). On peut en chercher l'explication dans des logiques générales de représentation des territoires (aires urbaines, bassins de vie, EPCI...), dans la mobilisation plus spécifique de la région Bretagne dans le soutien aux politiques de pays, et dans la prééminence de la planification territoriale sur la gestion des réseaux (3)

3.1. L'axe en déficit de représentation : pavage intercommunal *versus* continuité des territoires polarisés ?

Explorer la « réalité » de l'axe par une entrée territoriale nous conduit au constat suivant : essentiel dans la cartographie des réseaux d'infrastructures, il disparaît ou presque dès lors qu'on le cherche dans des documents de planification ou d'orientation territoriale infra-départementaux. Les découpages intercommunaux, EPCI et pays, ont tendance à « gommer » l'axe au profit d'une extension, tandis que l'axialité du développement urbain apparaît mieux par la typologie spatiale des aires urbaines. Quelques données sur les territoires en présence permettent de présenter cette double configuration institutionnelle (EPCI et pays) et fonctionnelle (aires urbaines), et leurs entrecroisements/superpositions majeures.

L'espace situé entre Saint-Malo et Rennes est pavé par quatre structures intercommunales à fiscalité propre de taille démographique et de superficie inégales (**carte 1, tableau 1**). En taille démographique, trois strates de territoires se distinguent :

- La Communauté d'Agglomération de Rennes (Rennes Métropole, RM) : 400000 habitants
- La Communauté d'Agglomération de Saint-Malo (Saint-Malo Agglomération, SMA) : 80000 habitants
- Les deux Communautés de Communes, de Bretagne Romantique et du Val-d'Ille qui comptent chacune autour de 20000 habitants

Tableau 1 - Acteurs intercommunaux et documents territoriaux de référence

Structures intercommunales	Nb de communes et population	Documents d'orientation et de planification
Communautés d'Agglomération Rennes Métropole	37 communes, 399892 hab	Schémas Directeurs
St Malo Agglomération	17 communes, 82633 hab	Contrats d'agglomération

Communautés de Communes CC du Val-d'Ille	9 communes, 17444 hab	PLU des communes membres
CC Bretagne Romantique	25 communes, 28231 hab	Contrats de territoires
Pays		
Pays de Rennes	64 communes, 420 000 hab	Chartes de pays
Pays de St Malo	71 communes, 149360 hab	Contrats de pays
		SCOT du Pays de Rennes (18/12/2006)
		SCOT du Pays de St Malo (en préparation)

Source : fichier 2008 des EPCI, DGCL, Ministère de l'Intérieur.

En superficie, la CC du Val-d'Ille, placée entre Bretagne Romantique et Rennes Métropole, présente un territoire de plus petite taille que les autres intercommunalités. Ces territoires intercommunaux s'organisent autour de configurations spécifiques et se caractérisent par des contextes géographiques et fonctionnels différents : SMA et RM autour d'une ville-centre dominante, tandis que Bretagne Romantique et le Val-d'Ille sont structurées par plusieurs petites villes et bourgs, Combourg et Tinténiac en Bretagne Romantique, Mélesse et La Mézière au sein de Val-d'Ille. En outre, la totalité de Val d'Ille et la partie sud de Bretagne Romantique sont incluses dans l'aire urbaine rennaise comme le montre la **carte 2**.

Si l'on observe cette fois-ci l'espace St-Malo-Rennes par le prisme des pays, issus de regroupements de CC, l'espace se partage en deux vastes zones, au nombre de communes quasiment équivalent mais au poids démographique contrasté (**cartes 2 et 3, tableau 2**). Créé sous forme d'association volontaire en 1999 dans la foulée de la LOADDT, le pays de Rennes compte une soixantaine de communes incluses dans 5 EPCI : la CA de Rennes, les CC de Val d'Ille, du Pays d'Aubigné, de Châteaugiron, de Liffré. Le pays de St Malo, qui fédère autour de la CA de St-Malo 4 CC et quelques communes isolées, est très étendu du fait du respect des périmètres des EPCI. La prise en compte du périmètre de la CC de Bretagne Romantique induit ainsi une forte extension du pays de St-Malo vers le sud.

L'utilisation des nomenclatures de l'INSEE visant à représenter les espaces de vie des habitants donne une autre image de ce territoire, en introduisant des découpages liés aux polarisations.

Le premier de ces zonages, le Zonage en Aires Urbaines et en pôles d'emploi de l'Espace Rural (ZAUER), propose une représentation l'organisation territoriale de l'emploi. Bâti sur l'intensité des mobilités alternantes vers les pôles urbains, il présente deux aires urbaines d'extension différente, Rennes et Saint-Malo, entre lesquelles des communes multipolarisées opèrent une jonction (**carte 4**). Cette jonction de forme linéaire suit le tracé de la route Rennes-Saint-Malo, prolongeant l'axe Hédé-Tinténiac en passant à Pleugueneuc puis Châteauneuf-sur-Ille. Il faudrait travailler sur le fichier brut des mobilités domicile-travail commune à commune pour préciser le rapport Saint-Malo/Rennes dans les destinations des migrants de chacune de ces communes. Les chiffres globaux indiquent un déséquilibre des échanges quotidiens entre les deux pays au profit du pays de Rennes : 4080 actifs quittent le pays de Rennes pour aller travailler dans le pays de Saint-Malo, 1520 font le contraire, soit un solde positif de 2560 actifs au profit du pays de Rennes (source : INSEE, Portraits des pays 2003, chiffres du RGP1999). Par ailleurs, les effets de la ligne ferroviaire n'apparaissent pas du fait que le zonage place toutes les communes de la couronne sur un même plan; ils

pourraient peut-être apparaître à la faveur d'une cartographie des % de navetteurs,. Même si la carte ne le représente pas, Combourg a d'après l'INSEE le statut de pôle rural (plus de 1500 emplois) directement au contact de l'espace rural « éloigné ». On peut cependant imaginer que le pôle envoie néanmoins un grand nombre d'actifs vers les pôles malouin et rennais, mais cette fonctionnalité est masquée par le statut de pôle rural.

Deuxième zonage issu des travaux de l'INSEE, le découpage de l'espace en « bassins de vie » tente de restituer les espaces d'attraction des équipements et services de niveau intermédiaire et permet de lire la structuration des milieux ruraux ; en effet, les bassins de vie urbains (agglomérations de plus de 30000 habitants) et périurbains (rattachés à ceux des agglomérations) n'ont pas de sens compte tenu de leur niveau d'équipement. En Bretagne, 134 bassins de vie maillent ainsi l'espace rural, sur 90% du territoire et regroupent 62% de la population (INSEE Bretagne, *Flash d'Octant* n°98, juillet 2004). Dans l'espace rural, deux bassins de vie se développent autour de Combourg (17000 habitants, 17 communes) et Tinténiac (15400 habitants, 19 communes). Ces deux bassins obtiennent des indicateurs élevés en matière de niveaux d'équipements et de services, dans l'absolu et au regard du poids démographique du bassin. Autour des agglomérations-centres, Val d'Ille au nord de Rennes, Saint-Jouan-des-Guérets au sud de Saint-Malo ne sont pas des bassins autonomes, mais des « couronnes » de bassins de vie d'une agglomération ; leur forme les apparentent plus à des excroissances qu'à des bassins. Ce sont des espaces qui apparaissent comme en creux par rapport aux bassins ruraux et aux bassins urbains. En tout cas, la « jonction » entre les aires urbaines de Rennes et Saint-Malo n'apparaît plus..

La confrontation entre les deux zonages montre que si les communes rurales de l'espace intermédiaire sont polarisées ou multipolarisées par Rennes et Saint-Malo pour l'emploi, les équipements et services sont théoriquement assurés par deux centres situés de part et d'autre de l'axe routier, Tinténiac, et surtout Combourg. Néanmoins, il faut rester prudent par rapport aux représentations véhiculées tant par le ZAUER que par les bassins de vie. Même si les critères introduits dans la définition des bassins de vie sont nombreux, ce dernier découpage ne reflète pas les pratiques réelles mais des niveaux d'équipement, il ne prend pas en compte l'attraction d'équipements et services plus rares. Le ZAUER contribue également à gommer la multidirectionnalité des flux et à sous-estimer les polarisations urbaines en milieu rural, d'une part en ne retenant que le critère nombre d'emplois pour définir un pôle d'emploi rural, et d'autre part en qualifiant ce pôle de « pôle rural ». Cela confirme l'intérêt de mener des enquêtes de terrain pour obtenir une caractérisation pertinente des centralités et des flux, ainsi que l'intérêt également de pouvoir travailler sur des données désagrégées (mobilités domicile-travail), même si ces dernières peuvent souffrir d'une certaine ancienneté.

Les représentations abordées ici s'appuient sur des phénomènes d'ordre axial (flux de navetteurs, attraction d'équipements...) mais elles restituent ces phénomènes sous forme territoriale en reprenant un maillage administratif intercommunal. A leur tour également, les délimitations des EPCI et des pays, qui ne sont pas sans rapport avec la recherche d'une cohérence avec les périmètres fonctionnels « institués » par l'INSEE (Taulelle, Alvergne, 2002), renforcent les approches territoriales et produisent des représentations axiales « partielles » : l'axe se cristallise dans la figure de la « porte ». C'est ce que notre lecture de documents institutionnels d'orientation stratégique a pu mettre en évidence.

3.2 Une lecture : « L'axe s'arrête aux portes »

A partir d'une lecture combinée de différents documents publics relatifs à la planification et aux projets de territoires, on peut montrer de manière synthétique que l'axe ne résiste pas aux logiques surfaciques. En fait, soit on le trouve inclus dans les schémas de réseaux départementaux (routes) ou régionaux (fer), soit il n'apparaît que comme excroissance des

agglomérations centres.

Explicitation de la méthodologie : un travail de relecture des documents d'orientation du développement territorial

Le matériau utilisé pour l'analyse est constitué des documents récents d'orientation et de planification des espaces existant à l'échelle intercommunale : chartes et contrats de pays en particulier (**tableau 1**). Cette entrée par les chartes de pays conduit à minorer l'importance et les orientations spécifiques aux EPCI intermédiaires entre Rennes et Saint-Malo (CC Val d'Ille et CC Bretagne Romantique). Il n'a pas non plus été fait usage des documents d'échelle communale, en particulier les PLU, dont la lecture peut être très éclairante de manière complémentaire, concernant la prise en compte de l'axe par les communes traversées ou tangentées.

Ces documents de planification ou d'orientation d'échelle supracommunale sont les plus intéressants pour y discerner, dans les textes et l'appareil cartographique et sémiologique utilisé, la part prise par la figure de l'axe et celle occupée par les dimensions territoriales.

Chartes et contrats pâtissent d'un déficit de représentations graphiques et cartographiques ; elles s'appuient essentiellement sur du texte. En outre, les considérations proposées sont souvent très générales et déclinées en termes d'objectifs sans explicitation des moyens qu'il est prévu de mettre en œuvre, sauf dans les contrats. Néanmoins, l'analyse des formulations, des hiérarchisations et des délimitations produites dans ces textes est instructive quant à la conception du développement territorial par les intercommunalités ; quelles formes et quel contenu est-il donné au développement territorial ? C'est pourquoi nous avons focalisé l'analyse sur un document plus « riche » en matière de représentations graphiques et cartographiques, le SCOT, Schéma de COhérence Territorial, qui comporte outre un PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), un DOG (Document d'Orientation Graphique). Le SCOT de Rennes en particulier mérite toute l'attention, non seulement parce que ces documents sont finalisés depuis décembre 2006) mais aussi parce qu'il reprend les logiques exprimées dans le récent PDU 2007-2017, Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération.

Notre travail puisera aussi dans des travaux de recherche récents produits sur la question plus spécifique des politiques de gestion des déplacements, dans la mesure où ces travaux font le lien avec les politiques territoriales, et ont porté pour tout ou partie sur l'aire urbaine rennaise (Thébert, 2005, 2006 ; Gallez, 2007). Ils nous permettront de montrer comment des espaces périurbains se saisissent – ou non - de l'axe comme outil de construction d'une centralité et d'une politique locale de développement (partie 3).

Les documents de planification territoriale des agglomérations soulignent la rencontre entre l'axe et la surface aréale qui est traité par la « porte » ; pour les communes périurbaines l'axe peut jouer soit comme cristallisation d'un « pôle » soit simple moyen d'accès aux centralités urbaines pour des résidents.

La sous-utilisation du terme « axe » au profit de la « porte »

Dans le schéma des « sites stratégiques à l'échelle du pays » (**voir carte 5**), les voies et moyens de communication apparaissent comme des éléments structurants pour le développement économique si l'on s'en tient à la lecture cartographique, alors qu'ils apparaissent peu dans la terminologie utilisée. Ces sites sont désignés par le terme de « routes » (de Saint-Malo) ou plus souvent, de « portes » (Lorient, Brest, Normandie...). Le terme « d'axe » n'est utilisé que pour un seul site, celui qui s'étend le long de la Vilaine du centre-ville à Cesson-Sévigné, « l'axe Est-Ouest ». Le site stratégique de « Ker-Lann-La Janais » n'est pas défini par sa position sur la route de Redon, pas plus que celui du « Bois de Soeuvres », situé sur la route de Nantes. La gare de Rennes figure aussi comme site

stratégique. On peut aussi conclure que le terme de « route » n'est pas plus utilisé que celui d'« axe » et interpréter l'abondance de la terminologie « porte » comme la volonté de marquer plutôt une « entrée de ville » qu'un lieu de trafic et de passage. On peut formuler ce parallèle : la « porte » est au pays ce que « l'entrée de ville » est à l'agglomération. A cet égard, la « porte des Forêts », située au nord de la forêt de Liffré marque peut-être l'entrée dans Rennes Métropole, mais non dans l'agglomération morphologique. La « porte » est ici métaphorique d'une réalité politico-institutionnelle plus que le signal d'une urbanité visible.

Le terme utilisé pour désigner l'axe Rennes-Saint-Malo au nord-nord-ouest de l'agglomération rennais est celui de « route », route de Saint-Malo ; il s'agit donc de la seule évocation d'un axe dans ce schéma de développement économique rennais. Graphiquement, il s'agit aussi de la zone la plus « linéaire » de toutes, la deuxième étant la porte de Lorient, grande zone d'activité développée sur trois communes au sud-ouest de l'agglomération. Le terme de « route » insiste plus sur la nature de l'infrastructure que sur sa fonction et renvoie également à un contexte technico-économique aujourd'hui en forte évolution : la place de l'automobile dans les déplacements est encore massive, mais l'infrastructure routière et le mode de déplacement routier ne sont plus aussi valorisés car vecteurs de coûts et de nuisances (congestion, pollution atmosphérique, bruit...).

Indirectement, on identifie de nouveau la figure de la « porte » dans la charte du pays de St-Malo, à travers les premier et troisième volets de cette charte. Dans le premier volet à vocation économique et visant au développement de l'emploi, le premier objectif consiste à « désenclaver le pays de St-Malo » par le rail et par la route. Le terme employé précisément est celui « d'ouverture » du pays par le rail et par la route, ce qui rejoint bien la notion véhiculée par le terme « porte ». Dans les propositions précises, l'ouverture est visée vers les pays de Dinan (Côtes d'Armor), vers Rennes, et vers la Normandie. Les liaisons avec Rennes sont traitées parmi un ensemble de liaisons mais ne font pas l'objet d'un développement spécifique. Simultanément, l'augmentation souhaitée de la fréquence des TER (Trains Express Régionaux) reste générale et non appuyée sur des arguments géographiquement précisés. Il s'agit de « desservir de manière optimale l'ensemble du territoire ». Le projet s'inscrit donc à l'échelle du territoire du pays, moins dans une perspective de relations interurbaines à moyenne distance, même si elle est nécessairement sous-jacente. Concernant les projets routiers, l'essentiel du texte de la charte porte sur la nécessaire modernisation de la RN176 (Lamballe-Pontorson) entre Bretagne du Nord et Normandie. Il n'est consacré qu'un paragraphe à la RN 137 St-Malo-Rennes, pour évoquer la nécessité de la mise en voie express du dernier tronçon Châteauneuf-St-Malo. Intitulé « S'ouvrir plus largement à l'international », le troisième volet évoque la présence de l'économie malouine à l'étranger, le développement de l'usage des TIC et de l'enseignement des langues, et envisage les relations avec des territoires lointains.

Le document révèle aussi le souci du désenclavement interne et du développement des moyens de déplacements au sein du territoire. « Fédérer un territoire de 150000 habitants » constitue d'ailleurs le deuxième volet de la charte. Dans ce cadre, la figure du maillage est largement mobilisée, et elle repose sur les pôles (les petites villes, « pôles relais » et pôles de proximité). Pour assurer l'accès aux services publics, à l'emploi..., l'amélioration des liaisons intercommunales et de l'offre de transport en interne sont assez logiquement privilégiées. Il est néanmoins souligné que cette offre ne peut faire l'économie d'une réflexion sur l'ensemble des demandes émanant du pays de St-Malo, en particulier les mobilités quotidiennes vers l'agglomération rennais, dont on rappelle qu'elles concernaient plus de 4000 actifs en 1999. « La problématique du transport se pose sur un territoire qui dépasse les seules limites du pays » (p.25).

De la même manière, la charte du pays de Rennes met en avant la consolidation de pôles

« équilibrés » comme garantie d'un développement territorial équitable et efficace. Le pays se positionne à l'échelle de la région Bretagne et d'après le texte du document, doit y jouer un rôle moteur. Les objectifs de la charte visent une meilleure cohérence interne, du point de vue du développement économique (zones d'activités), de l'habitat et de l'offre de logements, de l'accès à l'emploi et des répartitions de charges entre communautés. Au total, les dynamiques de répartition des activités et des populations, la structuration des équipements et des services comme la visée d'un équilibre entre espaces urbanisés et non urbanisés sont envisagées à l'échelle du pays, dans une perspective de coordination interne entre politiques locales et du point de vue des structurations urbaines sur le mode polarisé maillé.

Même sous-jacente, la linéarité n'est donc pas une figure investie par les documents d'orientation des territoires de projet que sont les pays ; cette figure apparaît en revanche à l'occasion de la production des documents territoriaux que sont les SCOT. Mais elle reste empreinte de la logique d'échelle à laquelle s'exerce le document en question et repose sur une vision centrée et radio-concentrique du développement. Prolongement du développement surfacique métropolitain, l'axe se décline pour le moment sous forme de « porte ».

Nous proposons pour finir une interprétation de ces logiques de représentation ; elle est déjà amorcée par l'utilisation des zonages que nous avons faite en partie 1 et de la notion de pays. Pour résumer, il nous semble que l'approche des dynamiques et projets territoriaux se fonde encore beaucoup sur le « modèle » spatial du bassin de vie, mono ou multipolarisé, et met de côté les dynamiques axiales et linéaires, qui supposent aussi un changement d'échelle et de cadrage des observations.

3.3 Une interprétation : des projets territoriaux généralement auto-contraints par le concept du « bassin de vie »

Ce qui relativise en définitive la conception d'un développement linéaire est le recours à la notion de « bassin de vie » inscrite dans les lois de 1995 et de 1999 comme l'élément de cohérence territoriale suprême. Associant une ville-centre (ou un réseau de petites villes) et des espaces ruraux environnants, le pays est pensé comme un tout et selon une extension. Par ailleurs, il est fondé –obligatoirement– sur un regroupement d'EPCI, si bien que l'on aboutit à un emboîtement de territoires. La typologie normative des aires urbaines a également contribué, à la même époque (1997), à ancrer les représentations auréolaires dans l'imaginaire des acteurs publics, et à minimiser les formes linéaires ou ponctuelles, à gommer les configurations réticulaires fonctionnelles d'une part, à masquer les discontinuités morphologiques d'autre part. Le bassin de vie est en outre un zonage issu de l'INSEE, qui repose sur la structuration des espaces par des pôles équipés, dits pôles intermédiaires. Les bassins de vie sont représentatifs des découpages de l'espace par l'accès aux équipements et services (version 2004 : il existe 1745 bassins de vie des petites villes en France, 171 bassins de grandes agglomérations, supérieures à 30000 habitants); ils constituent un maillage fin de l'espace permettant de caractériser le profil économique de petits territoires. Mais ils butent sur leur inappropriation pour les territoires urbains et sur la multi appartenance fonctionnelle des espaces périurbains.

Cette notion de « bassin de vie » est consolidée en retour par l'action publique menée dans le cadre des EPCI et des Pays, parfois même de manière combinée aux deux échelles. Les politiques de l'habitat de Rennes Métropole inscrites de manière prospective et planifiée dans le Plan Local de l'Habitat 2012 construisent « du bassin de vie » ; elles imposent imperceptiblement l'idée que des aires privilégiées d'unité de vie se construisent autour des agglomérations. En matière de déplacements, les logiques de réflexion sont similaires, et cela,

bien qu'on ait affaire à une structuration réticulaire des aménagements et des pratiques. Il s'agit dans le Plan de Déplacements Urbain de Rennes 2007-2017 de développer le mode de transport collectif ; de même, dans le projet cyclable d'agglomération de Rennes Métropole (2005), il est fait référence à des « territoires cyclables » en périphérie autour des quelques communes dont les inter relations en mode doux seraient en cours de constitution, émergents ou potentiellement intéressantes.

La notion de « bassin de vie » fait également abstraction des éléments exogènes contribuant au développement des territoires, du point de vue économique (implantation d'entreprises, développement touristique et commercial...) et du point de vue des mobilités, dont les temporalités varient et dont les rayons d'action temporels et spatiaux ne peuvent se limiter aux mobilités alternantes.

En plus de ces éléments d'interprétation d'ordre général –on pourrait les invoquer pour d'autres territoires, il faut faire appel à deux singularités, régionale et locale, dans l'appréhension spatiale des projets territoriaux :

D'une part, la région Bretagne, entièrement couverte par les pays (21) et soutien à la consolidation de l'organisation « interne » des territoires, produit proportionnellement plus de représentations territoriales, que de représentations de réseaux ou d'axes. Le fait que les infrastructures majeures de la région soient de statut national et que les compétences de gestion des routes départementales soit du ressort des conseils généraux contribue à amoindrir la préoccupation régionale en matière de transports ; elle reste autorité organisatrice pour les transports ferroviaires régionaux, dont le maillage est partiel. Elle a également en charge une grande partie du réseau des voies navigables et canaux dit « secondaire », dont elle développe la vocation paysagère et touristique. Mais au total, la prégnance des pays comme supports de la politique régionale territorialisée joue, en Bretagne, en faveur d'une représentation aréale des espaces sous-régionaux.

D'autre part, pouvant aussi expliquer le faible recours aux représentations linéaires de l'urbain dans les documents d'orientation rennais, la prégnance du « modèle » de la ville archipel porté par Rennes métropole et la Ville de Rennes doit ici être évoquée. Est-elle compatible avec la conception d'un développement linéaire de l'urbanisation, et même d'une linéarité urbaine sans urbanisation physique ? Sur les images proposées et dans les titres qui les accompagnent, le PADD met en avant la « constellation urbaine » qu'il faut consolider de manière volontariste, et le développement de pôles périphériques autour d'un cœur de métropole, ville compacte (p.16). L'image indique pourtant que les pôles périphériques se disposent selon des logiques axiales, et que donc, même si on n'assiste pas à l'avancée en tant que telle d'un front d'urbanisation, l'extension radio-concentrique est à l'œuvre de manière discontinue certes.

Le poids des logiques de « bassins de vie » par rapport aux structures d'axe que nous avons pu observer dans les documents d'orientation des territoires de projet me semble confirmé par les analyses réalisées sur l'agglomération rennaise (et sur d'autres agglomérations) relatives aux politiques locales de gestion des déplacements. L'axe y est intégré souvent comme référent, et il ne prend de l'importance dans les politiques locales de mobilité qu'exceptionnellement ; dans ce cas, il occupe une place importante dans les politiques d'urbanisme locale.

L'axe comme référent, non comme objet des stratégies de développement ; la centralité se trouve « ailleurs »

A la lumière de leurs investigations sur cinq agglomérations dont Rennes (Caroline Gallez, 2007) et sur l'aire urbaine de Rennes (Marianne Thébert, 2005, 2006), les analyses concordent à montrer que dans tous les cas, « les logiques de réseaux tendent à être

marginalisées face aux stratégies politiques territoriales ». Ces stratégies consistent à concevoir le développement local dans le cadre d'une alternative : soit l'accueil de nouveaux résidents et économie résidentielle, soit le développement économique et une économie fondée sur de nouveaux emplois. Assez logiquement, les communes traversées par un axe important ont tendance à développer des pôles logistiques et zones d'activités économiques, tandis que les communes interstitielles et plus à l'écart des grands axes fondent leur développement local sur l'accueil de nouveaux résidents, à charge de ceux-ci de trouver leurs propres ressources pour assurer leurs besoins de mobilité.

« La gestion de la mobilité [locale] apparaît ainsi avant tout comme l'occasion d'affirmer le lieu communal, en refusant la neutralité et l'absence d'épaisseur qui caractérisent les points d'un réseau » (Thébert, 2006). Certaines communes périurbaines devenues importantes (plus de 5000 habitants) développent des projets d'aménagement autour des mobilités douces, à l'image des agglomérations de même taille, et des intercommunalités périurbaines se préoccupent de l'amélioration des transports en commun permettant en interne le rabattement des personnes isolées vers le pôle majeur en équipements et services.

Le positionnement sur un axe peut être utilisé comme outil de développement local. La valorisation de la gare de TER de Montreuil-sur-Ille (1550 habitants) est un exemple d'intégration de la logique d'axe dans les facteurs de développement local (Thébert, 2006); située sur la ligne Rennes-St Malo à une trentaine de kilomètres de Rennes et à proximité du canal Ille-et-Rance, Montreuil-sur-Ille se distingue par un usage important du TER pour les migrations alternantes, vers Rennes principalement, et par une moindre motorisation de sa population. De fait, le maire estime que la présence de cette gare et de la desserte est un critère d'installation pour 7 habitants sur 10. Il est projeté de faciliter le lien entre la station ferroviaire et le centre de la petite ville. Il s'agit d'une exception : globalement, les communes n'investissent pas la desserte ferroviaire et estiment que l'offre et la modernisation doivent provenir des acteurs extérieurs : Région, Réseau Ferré de France. « Objet non approprié », « le réseau est cantonné au statut de palliatif pour « captifs » » (Thébert, 2006).

Les deux auteures indiquent toutes les deux la suprématie de la stratégie territoriale sur les logiques de réseaux et d'axe, et avancent les éléments explicatifs suivants. Pour les agglomérations urbaines, le regroupement des communes ne s'opère plus en fonction de la gestion des transports en commun (exploitation, financement des réseaux...) mais autour d'intérêts plus généraux et d'un projet urbain au sens large spatial (pays) ou thématique (développement urbain, économique et social). « Pour le dire autrement, les transports urbains semblent pris dans un mouvement de recomposition territoriale dans lequel ils n'auraient que peu de prise » (Gallez, 2007). Marianne Thébert, en prenant l'exemple de Noyal-sur-Vilaine, au sud-est de l'agglomération rennaise, commune qui s'est retirée de Rennes Métropole en 2004, montre qu'à l'inverse, la fin du service public de transport financé par la communauté d'agglomération soulève des revendications de la part de la population et que le réseau perd en cohérence spatiale.

Cette mise en perspective de la suprématie de la stratégie territoriale sur les logiques de réseaux peut tout à fait constituer un élément d'interprétation ; le fait que les compétences d'organisation des services de transport interurbains relèvent du département (bus interurbain) et de la région (trains régionaux) peut aussi interférer, mais les documents à l'échelle des pays et des EPCI peuvent tout à fait prendre en compte les réseaux.

3.4 Synthèse et pistes :

Il s'agissait de mettre en évidence que l'effet de contexte linéaire est véritablement mis à l'épreuve des projets territoriaux tels qu'ils sont exprimés dans les documents d'orientation et peut-être plus encore des représentations persistantes des structurations des territoires urbains

par les pôles.

Curieusement, la terminologie des réseaux n'est utilisée qu'incomplètement par les acteurs publics en charge des intercommunalités; si les pôles de tous ordres constituent effectivement une catégorie de référence pour la représentation des structures et dynamiques territoriales, les modes de relations entre ces derniers ou entre les pôles et leurs bassins sont peu explicités. Certes, notre cadrage volontaire de notre approche sur des territoires infra-départementaux a conduit à faire émerger un pavage ; le maillage est aussi un mode structuration souhaité des territoires, mais il reste évoqué en interne par chaque structure. Le croisement des documents infra-départementaux (chartes de Pays, SCOT) avec des schémas départementaux et régionaux pourrait s'avérer en théorie intéressant, sauf que ces documents restent relativement techniques (infrastructures, offre de transport, offre intermodale) et ne permettent pas autant que les documents de projet territoriaux de lire une intention ou de décrypter des représentations de l'espace.

Visiblement, les représentations polarisées de l'espace sont prédominantes, et il est peut-être nécessaire de les compléter, en mobilisant des outils et données de même nature, pour mettre en évidence, au sein de ces polarisations des axes préférentiels de développement des mobilités, des relations, des coopérations. Cela permettrait sans doute de s'affranchir, ou plutôt de dépasser, des représentations homogénéisantes des polarisations d'une part, et des contraintes des délimitations administrativo-institutionnelles d'autre part.

Carte 1

Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale à fiscalité propre en Ile-et-Vilaine

Remarque : pour les communautés de communes du pays de Redon et de la Côte d'Emeraude, seul le territoire contenu sur le département d'Ile-et-Vilaine est colorié sur cette carte. CA : Communauté d'Agglomération - CC : Communauté de Communes.



Sources : © Conseil général d'Ile-et-Vilaine 2008 / IGN BD Carthage 2003 - Conception cartographique : CG 35 - DGSD - SEP.



Carte 2 – EPCI en Ile-et-Vilaine et aire urbaine rennaise.

Source : Audiar, 2002

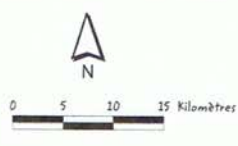


Carte 3

Les Pays en Ille-et-Vilaine



Sources : © Conseil général d'Ille-et-Vilaine, 2007 / IGN - BD CARTO®. Conception graphique : CG35 - DGSD - SEP.

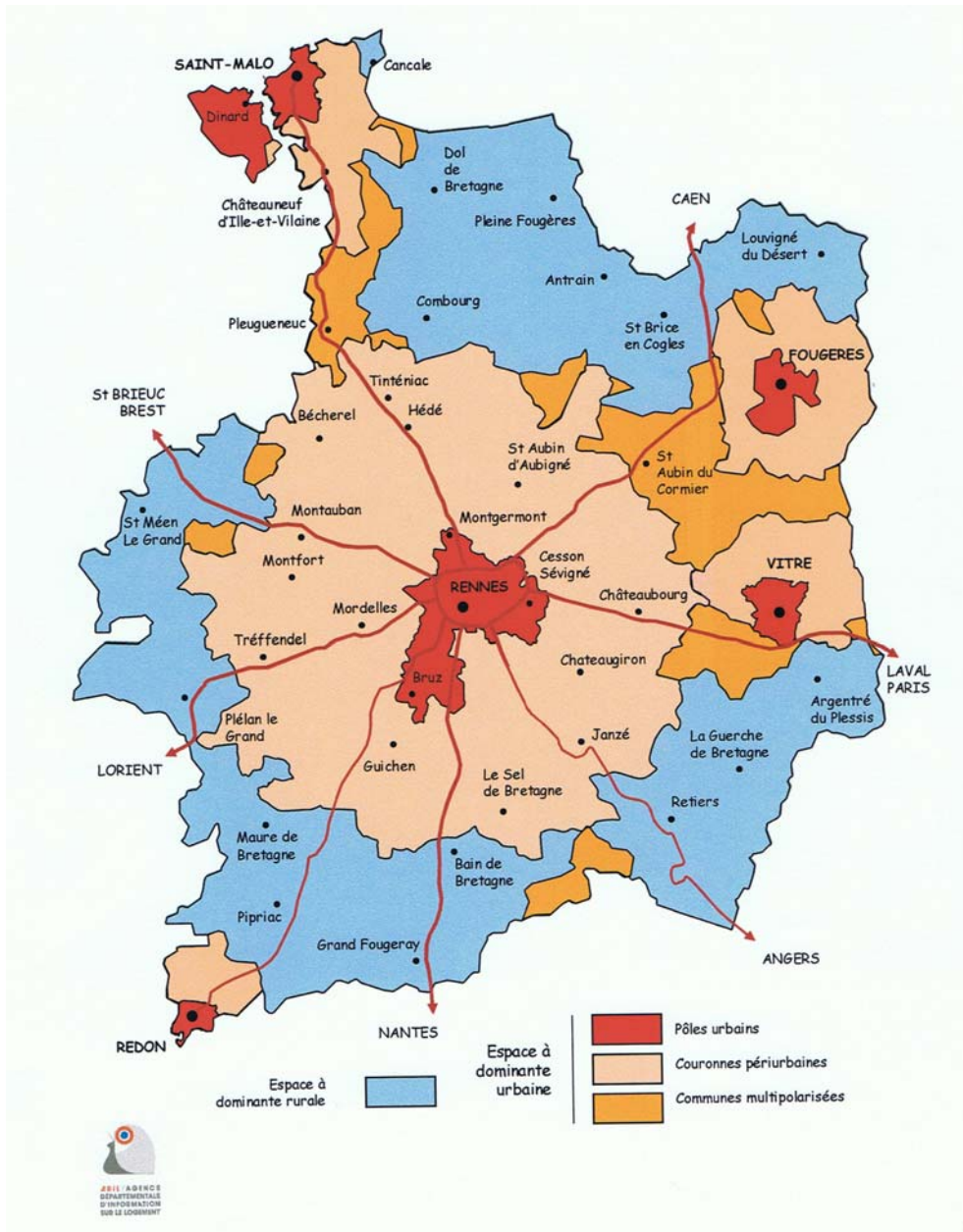


- Limite départementale
- Départements limitrophes
- Territoires des Pays
- Périmètres des Pays (hors Département 55)



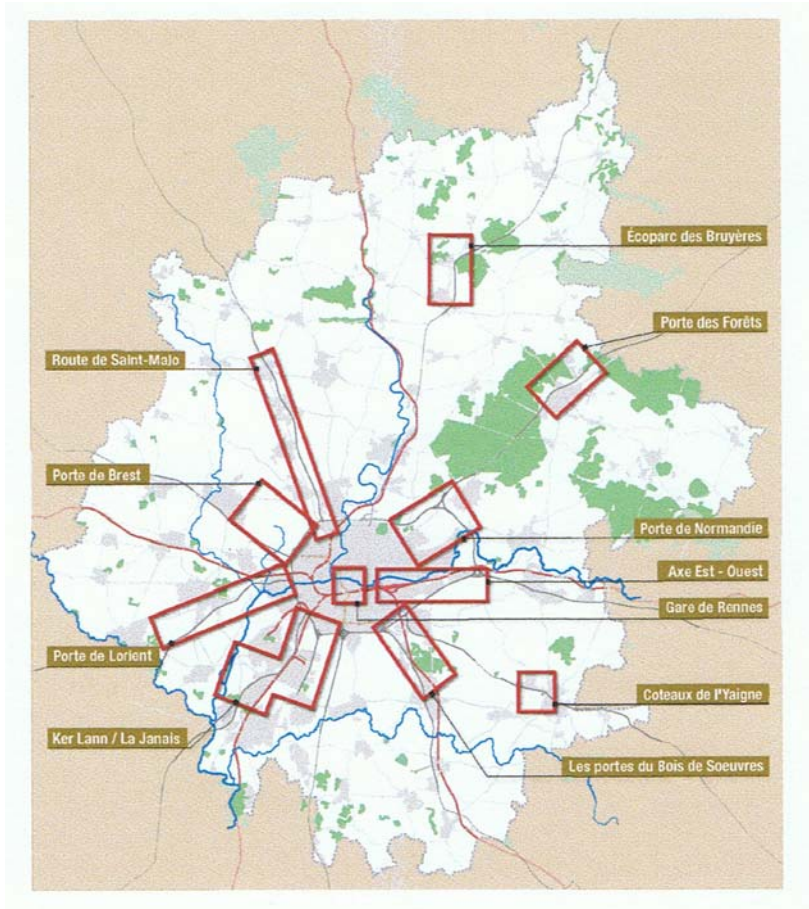
Carte 4 - Zonage en Aires Urbaines en Ile-et-Vilaine.

Source : ADIL 35, INSEE.



Carte 5 – Les 11 sites stratégiques du Pays de Rennes.

Source : PADD du SCOT, 2006.



Deuxième partie

Logiques d'axe : entre réalité fonctionnelle et territoriale.

Les logiques d'axes sont repérables à travers une pluralité de dimensions parfois d'ordre strictement fonctionnel (infrastructures routières et ferroviaires) parfois plus symboliques et paysagères, mais également – on le verra avec le cas de la route du meuble – à travers des stratégies d'investissement économiques et sociales. L'axe représente dans ce cas un “ système territorial ” moins en tant que réalité organisée, gérée, que par la convergence étonnante de ces différentes dimensions qui “ font système ” en se complétant, se superposant mais rarement en se concurrençant ou s'excluant les unes les autres.

Cette première partie se donne ainsi pour objectif de présenter une solide analyse territoriale la plus complète possible de ces différentes logiques.

Elle différenciera dans cet objectif ce qui est de l'ordre de la réalité proprement dite de l'axe à travers les trois armatures qui en sont constitutives : les routes (1), les infrastructures ferroviaires (voies) et fluviales (canal) ainsi que le jeu produit par leurs interférences, rencontres, rapprochement et éloignement. Les quatre grands axes que nous avons identifiés constituent donc des éléments d'une armature principale qui viennent parfois se frôler, se croiser. Il en résulte des lieux singuliers qui seront étudiés¹. Elle sera alors suivie par une analyse territoriale complémentaire de l'effet de contexte, c'est-à-dire des différentes implications spatiales collatérales et complémentaires de cet axe, les systèmes transversaux impliqués tout autant que ses zones d'ombres, écart et angles morts.

¹Ces armatures sont complexes et constituent des réseaux spécialisés, c'est-à-dire composés de ligne, qui définissent des itinéraires qui ne sont accessibles que par des points. Ces points constituent donc des lieux essentiels dans l'organisation générale du territoire qu'il est primordial d'identifier.

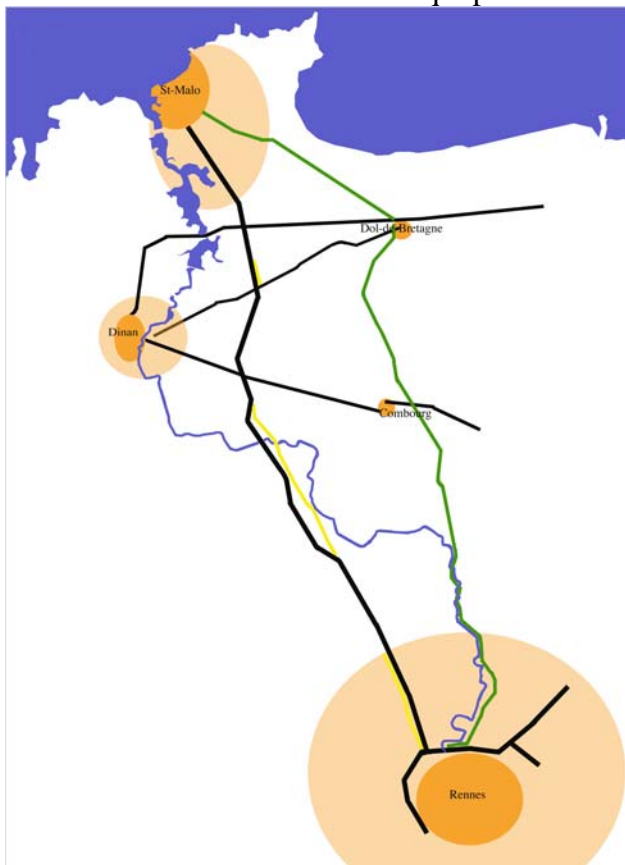
Introduction : présentation d'un faisceau territorial

L'entre-deux des villes de Rennes et St Malo, se structure donc principalement autour d'un système de mobilité à plusieurs composante, quatre voies esquissant un faisceau² constitué de :

- la voie rapide (RN 137) qui suit une parallèle au réseau routier historique suivant un axe nord-sud logiquement le plus direct entre les deux villes de Rennes et St-Malo
- à l'est, la voie ferrée, qui élargit progressivement le faisceau et dessert les deux villes historiques de Combourg et de Dol-de-Bretagne.
- le canal d'Ille-et-Rance, enfin, qui serpente en formant un lien, longeant la voie ferrée au départ de Rennes, il rejoint l'axe routier qu'il suit sur le secteur rural, avant de faire un détour à l'ouest sur Dinan où il rejoint la Rance.

Le faisceau ainsi esquissé nous conduit à l'observation d'un territoire pertinent car il en intègre les villes secondaires qui en constituent les pôles d'appui.

Hasard symbolique, c'est la ligne du canal - poétique, ludique et touristique -la moins efficace en terme de trajet, qui raccorde la ville de Dinan à cet ensemble. En effet, dans cette partie du département des Côtes d'Armor que la Rance sépare de l'Ille-et-Vilaine, Dinan est marginalisé par la fracture administrative qui peine à l'intégrer à des logiques territoriales entre Rennes et St-Malo d'une part, et sur le triangle Dinard/Dinan/St-Malo d'autre part. Pourtant, compte tenu de ses équipements (hospitaliers, scolaires, sportifs et culturels), et plus proche de l'axe routier que Combourg et Dol-de-Bretagne, Dinan constitue le pôle d'appui le plus solide entre les deux villes de Rennes et St-Malo. Dinan est aussi le centre de jonction des trois transversales est-ouest qui ponctuent le parcours.



Ce sont, du nord au sud, ce qui est aussi un classement par ordre d'importance :

- La RN de Dinan à Dol-de-Bretagne, grand transit vers la Normandie qui coupe la RN 137 au sud de Châteauneuf.
- La route historique de Dinan à Dol-de-Bretagne qui n'est reliée à la RN 137 que par un échangeur incomplet.
- La route de Dinan à Combourg qui recoupe la RN 137 à St-Pierre-de-Plesguen.

²Un faisceau se trouve défini par les lignes : il trouve sa cohérence avec l'intégration des pôles d'appui secondaires que constituent les villes historiques

1. Logiques routières.

Première armature, celle des routes, qui doivent être distinguées, en termes d'analyse, suivant les points qu'elles relient (ou qu'elles incluent/excluent) et les logiques qui leurs sont propres et qu'elles produisent par leur rencontre ou éloignement. Les points seront donc au coeur de l'analyse qui suit. Les deux voies sont de nature différentes et se distinguent en deux types :

- multimodale, la route est un parcours, jalonné de points d'intérêts multiples, qui peut être interrompu au gré de l'utilisateur. Historique, elle dessert des centres différenciés.
- spécialisée, la voie rapide est une ligne dont les échangeurs sont des points forts car seuls points d'arrêt et de liaison avec les autres modes de déplacement et le territoire traversé.

Des tracés, la route est le plus ancien. Le canal et la voie ferrée datent du 19^{ème} siècle. Modernisé dès le 18^{ème} siècle, le tracé a évolué depuis l'antique jonction de Condate à Alet. Il a cependant continué, au travers des siècles jusqu'il y a moins de vingt ans, à traverser des centres d'origine et donc de typologie différente, qui ont évolué à partir du mouvement nord/sud.

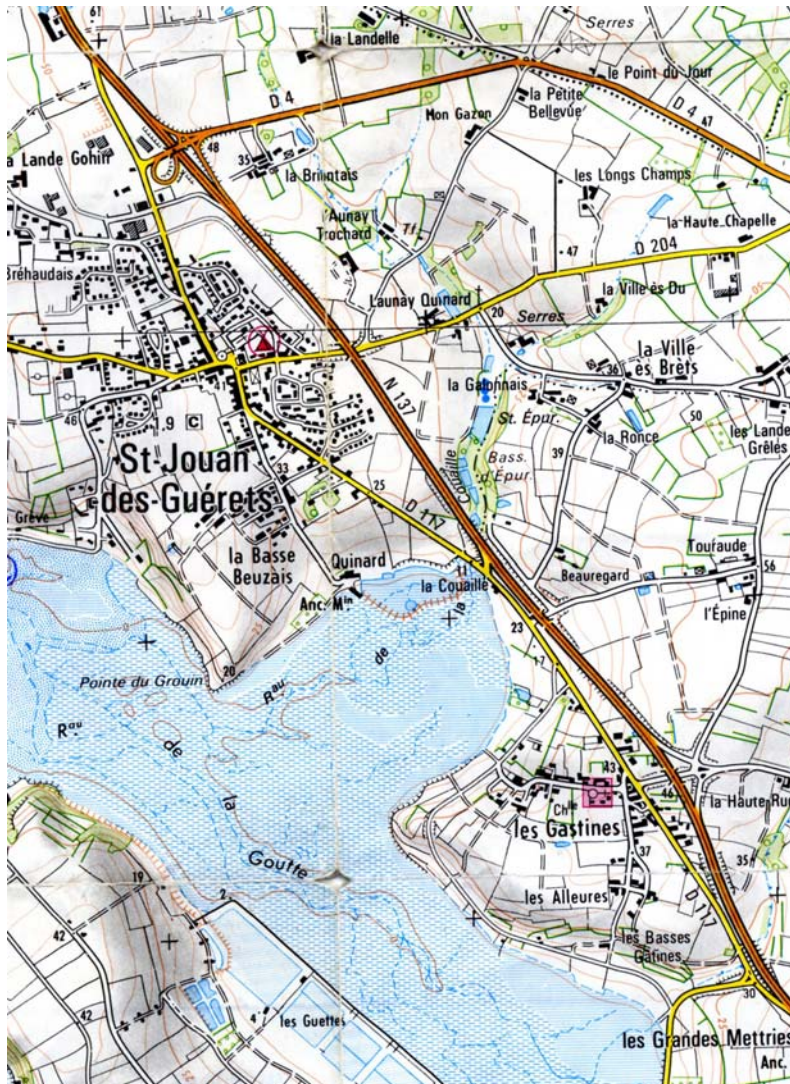
La route est aussi le tracé le plus efficace en terme de flexibilité. C'est aujourd'hui le plus fréquenté, même si on peut le regretter en terme de problème énergétique. Les populations, qui savent en estimer le coût, commencent à s'organiser avec un covoiturage, élaborant à petits pas des configurations embryonnaire d'urbanité qui ne sont pas encore aujourd'hui intégrées dans les projets communaux en terme de lieux.


Par ailleurs, du côté des effets spatiaux produits par le jeu des rapprochement ou des éloignements des routes (1.2), il résulte des interstices particuliers sur ces lieux : ce sont alors des sites en co-visibilité avec les routes dont ils subissent le bruit, généralement attractifs pour l'implantation des entreprises. Du côté de ces effets, notons la manière dont la fusion des voies a provoqué des ruptures de lien : transformée en voie spécialisée, l'ancienne route a vu son parcours initial se rompre. Les points de croisement constituent aussi des forces de ruptures à partir du moment où le passage de la voie rapide n'est pas différencié de l'échangeur. .

1.1 Les échangeurs

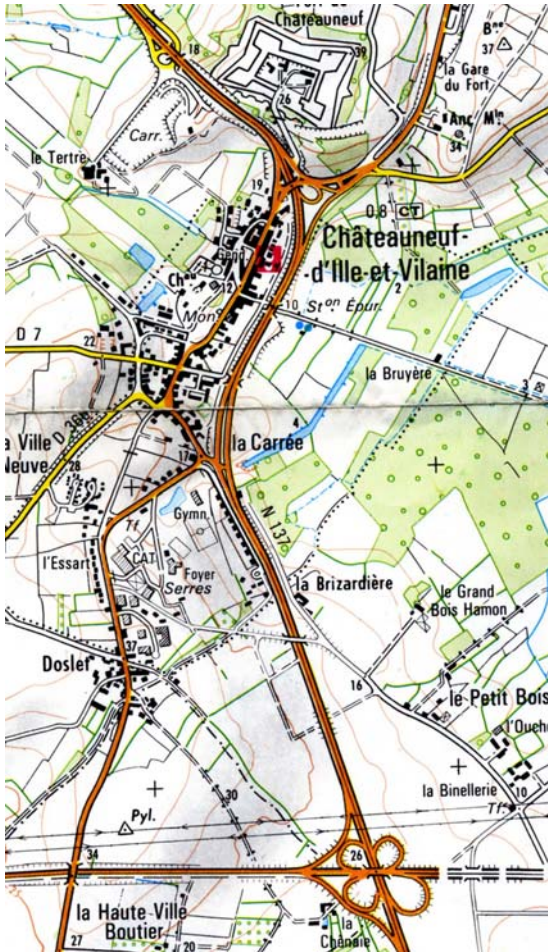
Sur la voie rapide, les points sont constituée par les échangeurs. Dans un premier temps, nous pouvons établir une première typologie de ces points sur la base du lien et du positionnement entre les centres communaux et ce point.


A St-Jouan-des-Guerets et Châteauneuf, l' échangeur est tout proche centre.
St-Jouan-des-Guerets



Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>800m La route est proche du centre. Façade du secteur artisanal sur la RN 137</p>	

Châteauneuf



Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>Echangeur à 300m des entrées. La route « colle » au bourg de Châteauneuf Les fonds de parcelles habitées font face à la RN 137. On entre et sort dans les 2 directions. La sortie vers Rennes ne se fait qu'au sud de Châteauneuf.</p>	

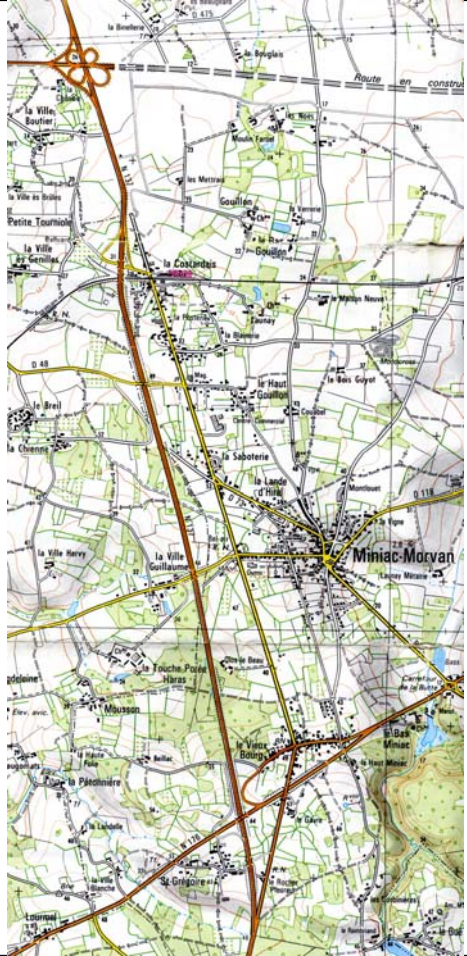


Au sud de Châteauneuf, le croisement des RN 137 et RN 176 est desservi par un échangeur marqué par la présence d'une zone d'activité : à la jonction de plusieurs communes et 2 départements c'est le début d'une zone artisanale qui s'étend jusqu'à l'échangeur de Miniac-Morvan.

Miniac-Morvan est le centre le plus éloigné des échangeurs qui la desservent : déjà dévié par le précédent trajet de la route, le bourg est situé entre deux échangeurs incomplets qui desservent le secteur l'un vers Rennes, l'autre vers St-Malo. Les 2 échangeurs sont distants de

4 km.

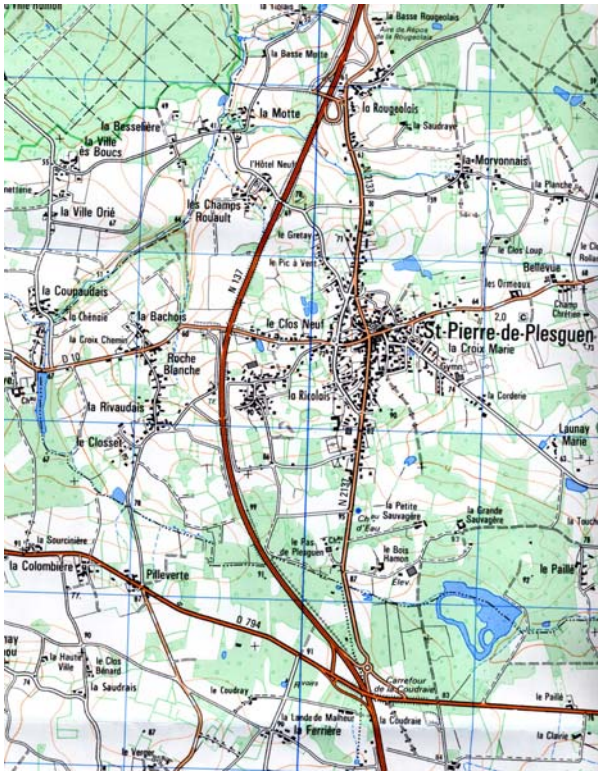
Au nord : l'échangeur dessert la seconde partie du secteur artisanal. Au croisement des RN 137 et D676, seconde route de Dinan à Dol-de-Bretagne, le second échangeur est proche du centre du Vieux-Bourg, croisement historique entre les deux axes de Rennes/St-Malo et Dinan/Dol-de-Bretagne.



Miniac-Morvan

	<p>Echangeur nord Distance à Miniac-Morvan : 1,5 km Dessert St-Malo à Miniac-Morvan dans les deux sens, mais non vers Rennes.</p> <p>Typologie échangeur</p> 
<p>Position par rapport au centre</p> <p>Echangeur sud Distance à Miniac-Morvan : 2 km Dessert Rennes à Miniac-Morvan dans les deux sens, mais non vers St-Malo. Distance à Dinan : 12 km Distance à Dol-de-Bretagne : 12 km</p>	<p>Typologie échangeur</p> 

C'est à St-Pierre-de-Plesguen, que Dinan/Combourg traverse Rennes/St-Malo. Le bourg est desservi par 2 échangeurs distants de 3 km par la route historique passant par le bourg et 3,5 km par la RN. L'échangeur sud est à égale distance de Dinan et Combourg.

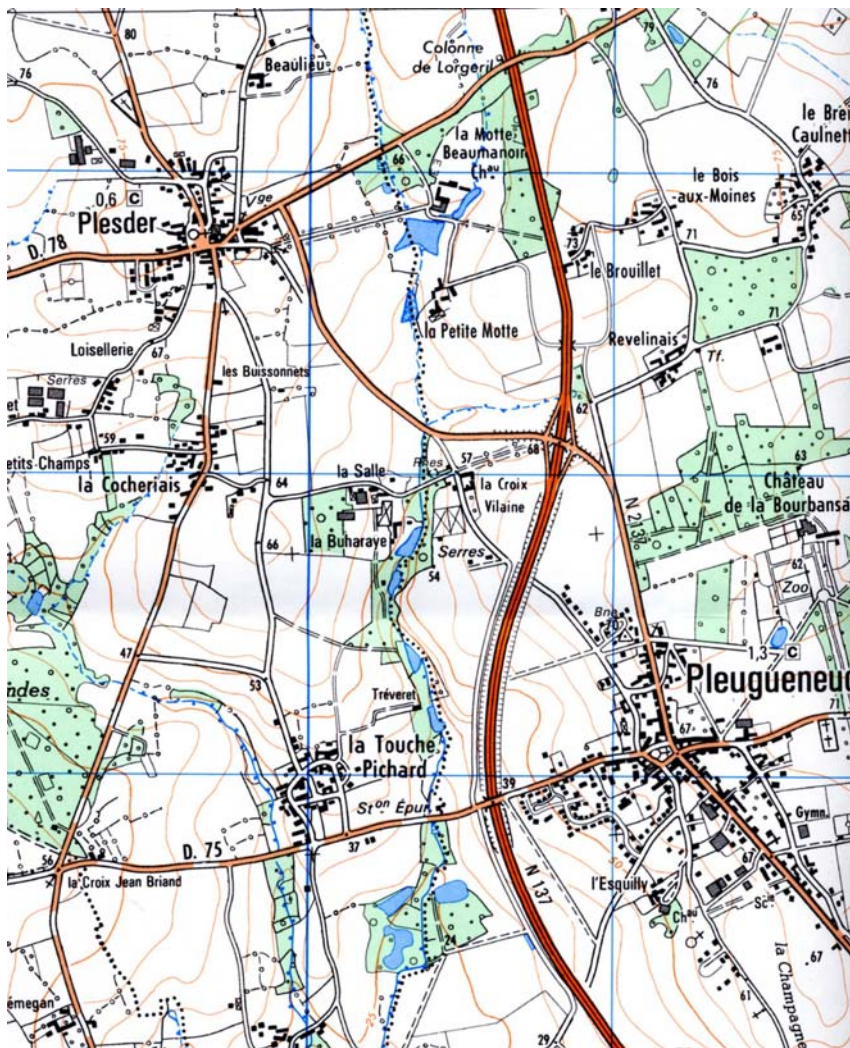
St-Pierre-de-Plesguen



Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>Echangeur nord Distance à St-Pierre-de-Plesguen: 1,4 km Dessert St-Malo à St-Pierre-de-Plesguen dans les deux sens, mais non vers Rennes.</p>	
<p>Echangeur sud. Permet l'accès et sortie dans les 4 directions Distance à St-Pierre-de-Plesguen: 1,7 km Distance à Dinan 12 km Distance à Combourg: 12 km C'est l'échangeur qui dessert Dinan centre et Est à Rennes.</p>	

A Pleugueueuc : Proche du centre, l'échangeur dessert Plesder et Evran (que traverse le canal) par une route secondaire.

Pleugueueuc



Position par rapport au centre

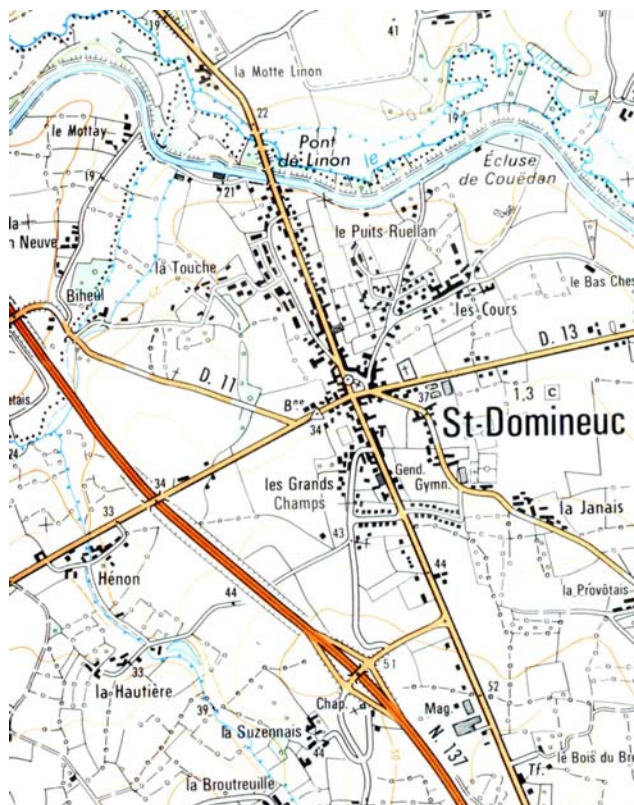
Distance à Pleugueneuc : 1 km
 Il dessert par ailleurs :
 Plesder à 1,2 km
 Evran à 6,7 km
 La route frôle le bourg de Pleugueneuc dont elle laisse voir les lotissements. Elle laisse Plesder plus à l'écart visuellement.

Typologie échangeur



St-Domineuc est rattrapée par le canal qui rejoint Trévérien à 4 km à l'ouest de St-Domineuc, Il faut passer dans le centre du bourg de St-Domineuc pour atteindre Treverien : cette commune est mal desservie par l'échangeur.

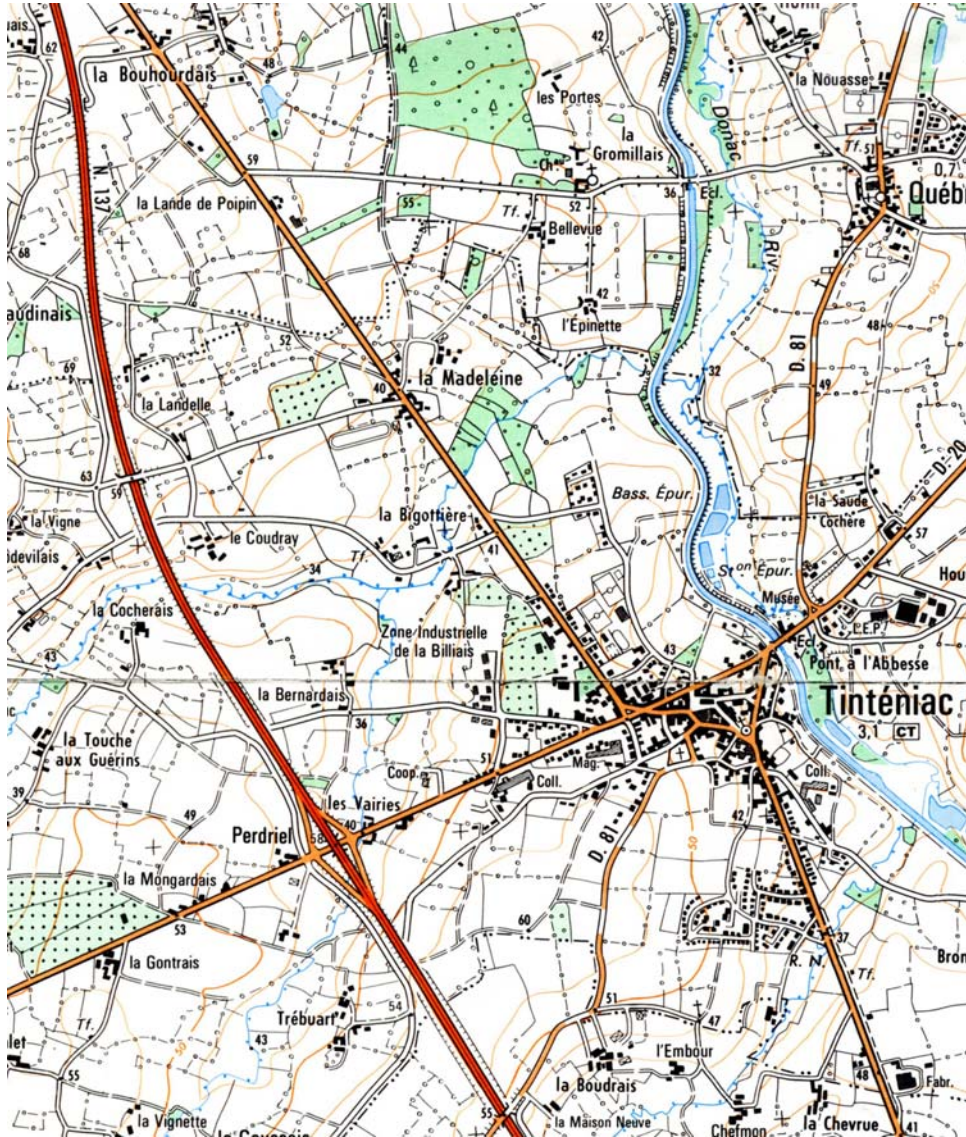
St-Domineuc

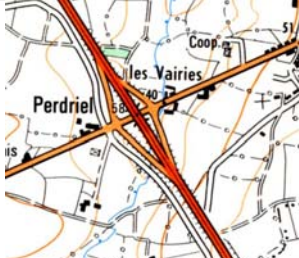


Position par rapport au centre	Typologie échangeur
Distance St-Domineuc: 800m Echangeur complet	

A Tinténiac : Echangeur proche du centre. Il dessert des 2 côtés de la rive : le bourg et l'entreprise la plus importante de la commune. Un développement récent de l'urbanisation s'est formé entre le bourg et l'échangeur.

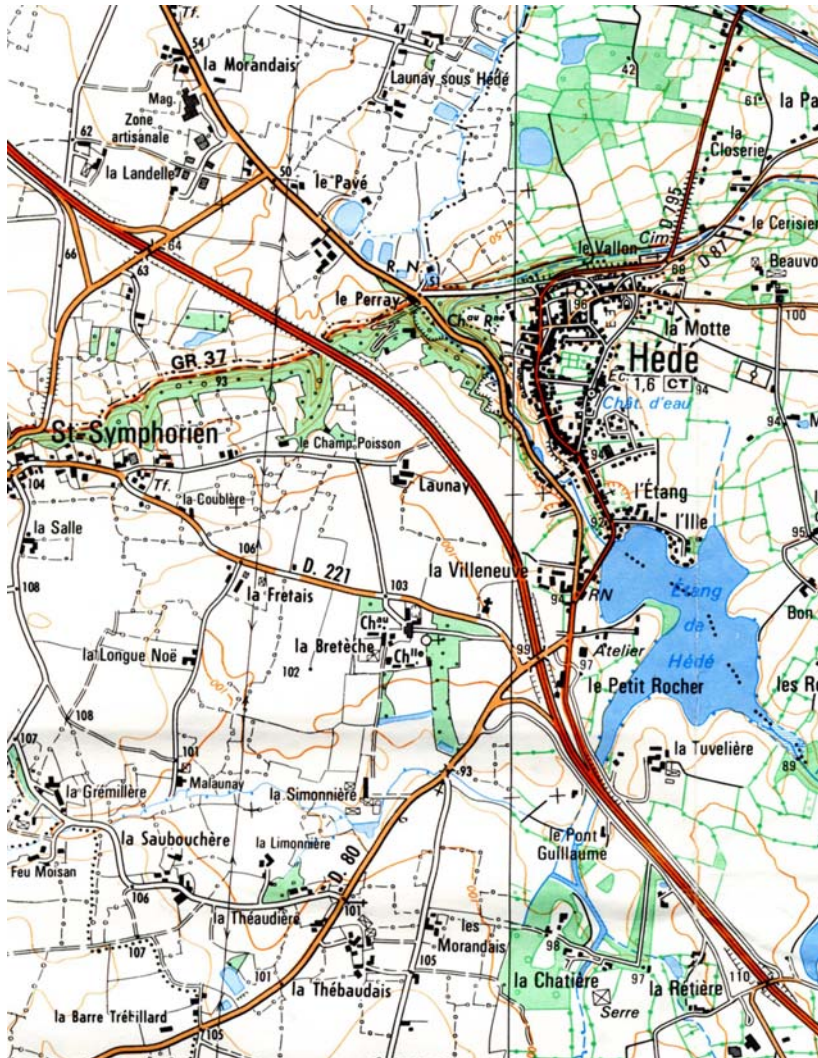
Tinténiac





Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>Distance à Tinténiac: 350m. L'extension de l'urbanisation s'est développée entre le centre et l'échangeur qui dessert à l'ouest une importante entreprise. Echangeur complet.</p>	 <p>An inset map showing a close-up view of the interchange and the surrounding area, including the Doue river and the industrial zone. The interchange is highlighted with a thick red line, and the map shows the layout of the roads and the proximity to the town of Tinténiac.</p>

Seule ancienne ville entre Rennes et St-Malo , Hédé est le centre le plus mal desservi : Sauf entrée Hédé depuis Rennes, les accès vers la RN 137 sont difficiles compte tenu de la typologie des échangeurs. En cause, essentiellement l'échangeur sud.

Hédé



Echangeur nord	Echangeur sud
Position par rapport au centre	Position par rapport au centre
Distance au centre 1,5km. L'échangeur dessert la direction de St-Malo et non de Rennes.	Distance au centre 900m sortie depuis Rennes. L'entrée vers Rennes impose un trajet difficile.
Typologie échangeur	Typologie échangeur
	

Alors que tous les centres, après Châteauneuf sont situés à l'est de la route, au sud de Hédé, Vignoc est à l'ouest de la RN137. La courbe de l'ancienne voie, la première déviation est et le tracé de la RN 137 s'ajoutent : le secteur entre le centre et la RN 137 est ainsi complètement envahi par les routes.

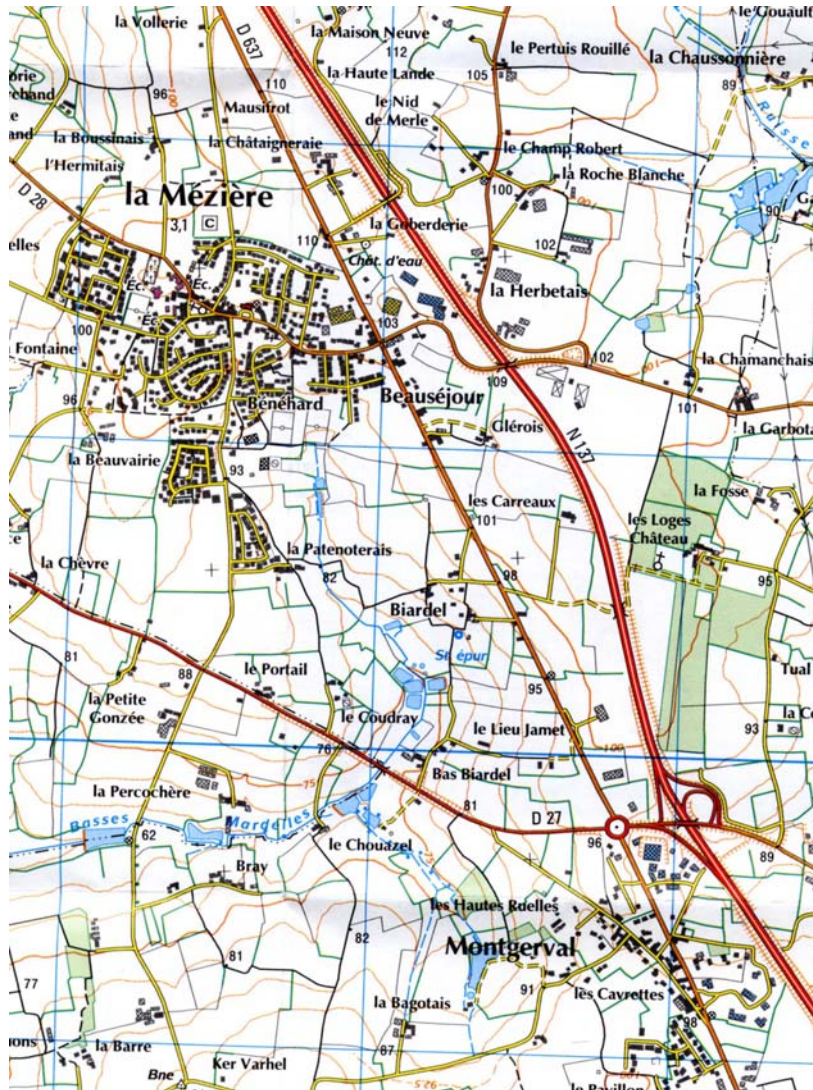



Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>Distance à Vignoc: 700m. Le bourg est visible depuis la route. L'échangeur ne permet de reprendre la direction de St-Malo. Il dessert Montreuil-le-Gast à l'est à 3 km.</p>	

L'échangeur de La Mezière est marqué par « Cap Malo ». Il dessert d'un côté à l'autre de la

voie le nouveau complexe commercial et le bourg en créant une rupture entre les deux pour tous les modes doux.

La Mezière



Position par rapport au centre	Typologie échangeur
<p>Distance à La Mezière : 1,9 km Deuxième entrée et sortie vers « la route du meuble », l'échangeur est la desserte de « Cap Malo » à l'est. On peut le voir comme la limite de l'agglomération rennaise. Echangeur complet.</p>	

1.2 Synthèse et première conclusion

Les échangeurs ne constituent pas tous des ensembles fonctionnellement achevés. Ainsi, la conception d'une ligne de bus qui suivrait la RN 137 permettant de desservir les différents centres de St-Malo à Rennes en s'appuyant sur les échangeurs pour y installer une station d'arrêt pénaliserait les centres proches des échangeurs incomplets. Il en est de même pour les stations de co-voiturage.

Au sud de Miniac-Morvan, un échangeur complet s'appuierait sur un ancien centre, Le Vieux Bourg, et permettrait de desservir les communes à l'est de Dinan et celles situées à l'ouest de Dol-de-Bretagne.

Citons aussi le cas de Hédé qui pourrait être desservie par un échangeur complet au sud.



1.3. Les centres

La voie historique est jalonnée de centres différenciés. Le tableau suivant les cite dans leur succession de St-Malo à Rennes.³

Commune	Population	Distance au centre précédent	Distance à St-Malo	Distance à Rennes
St-Jouan-des-Guerets	2 484		8 km	62 km
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine	992	5 km	12 km	58 km
Miniac-Morvan	3 212	6 km	19 km	52 km
S-Pierre-de-Plesguen	2 264	9 km	27 km	43 km
Pleugueueuc	1 537	6 km	32 km	40 km
St-Domineuc	1 437	3 km	38 km	34 km
Tinténiac	2 434	5 km	43 km	29 km
Hédé	2 318	4 km	47 km	24 km
Vignoc	1 596	7 km	53 km	19 km
La Mezière	3 682	5 km	56 km	15 km
La Chapelle-des-Fougeretz	3 576	6 km	62 km	10 km
Montgermont	2 965	3 km	65 km	7 km

Ce tableau montre que le rythme de déroulement des centres est très régulier : ils s'égrènent à une distance moyenne de 5 km. On observe un resserrement de St-Pierre-de-Plesguen à St-Domineuc (3 km entre centres) et un plus grand écart entre Miniac-Morvan et St-Pierre-de-Plesguen (9 km) ce qu'explique historiquement la présence de la forêt.

³ Nota – Concernant les chiffres de population : les chiffres proviennent des recensements provisoires INSEE sur les dernières années. voir sur tableau en annexe. Les chiffres en italique correspondent au recensement 1999 pour les communes qui n'ont pas fait l'objet d'actualisation provisoire.

Nota- Il découle du tableau des irrégularité en terme de distances . Le kilométrage dépend du trajet, donc des points de départ ou d'arrivée dont la variation est de quelques kilomètres à l'intérieur du territoire communal.

Sur le plan historique, il est frappant de remarquer comment le lien entre Rennes et St-Malo date de l'Antiquité : déjà à cette époque, une voie romaine reliait Condate à Alet.

On y trouve des agglomérations depuis ces temps anciens. Le recoupement des données historiques et la géographie nous permet de trouver des explications tant aux formes des centres qu'à leur évolution. Il n'est pas dans l'objet de cette recherche d'en faire une étude exhaustive, mais de montrer, en quelques mots, les pistes qui pourraient être poursuivies en terme d'étude historique et, par quelques exemples, ce que de telles comparaisons nous mènent à comprendre sur l'actualité des lieux... et donc de leur évolution.

La voie antique desservait ce qui devait déjà être lieu de petite agglomération. Son tracé est certainement différent de l'axe routier que nous connaissons aujourd'hui. Il semble attesté que la voie de Condate à Alet passait par Tinténiac. Elle devait aussi retrouver Miniac-Morvan avant de rejoindre le passage obligé de Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine entre Rance et marais. Passait-elle plus à l'est de la route actuelle en contournant la forêt ? Tinténiac, Québriac, Meillac et Miniac-Morvan correspondent à des paroisses gallo-romaines alors que Pleugueuneuc et St-Pierre-de-Plesguen correspondent à des paroisses primitives bretonnes.

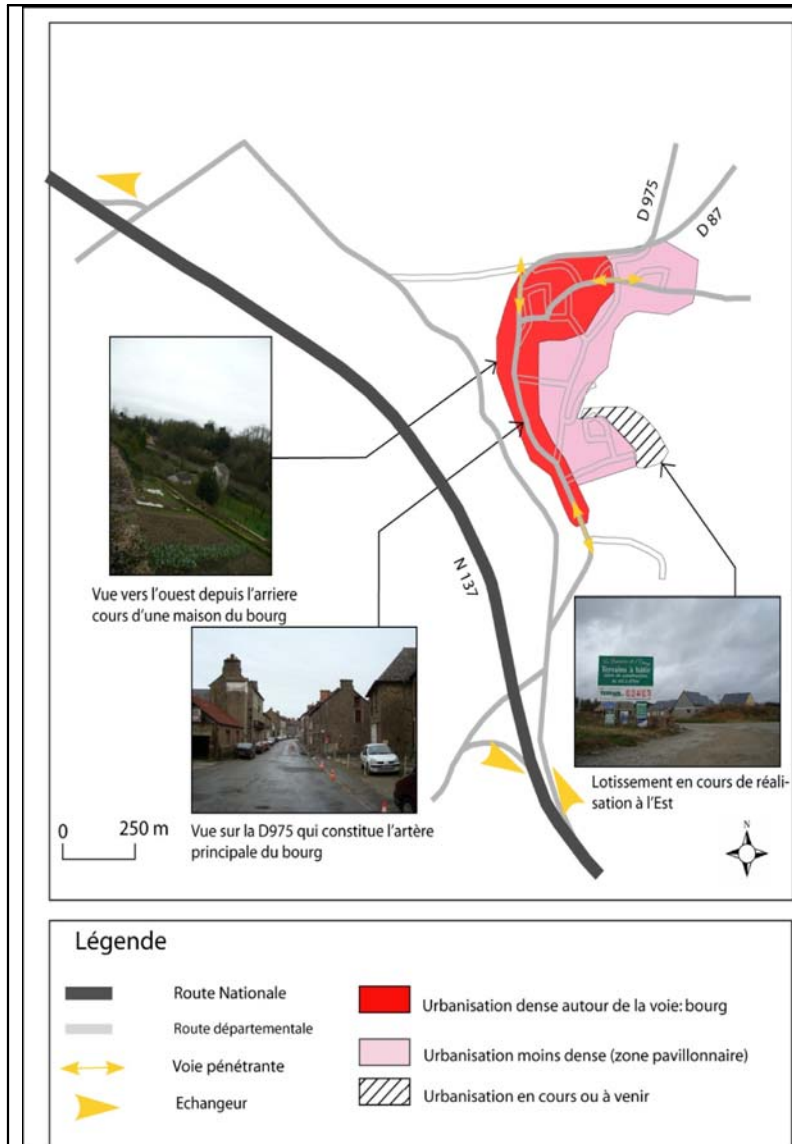
Les « bourgs » que nous connaissons aujourd'hui ont des histoires et donc des typologies très différentes. Par exemple, Hédé est un bourg castral médiéval. Lorsque cette ville est fondée, sur un site protégé, son marché s'ajoute à celui probablement pré-existant de toute antiquité à Tinténiac. Cette concurrence affaiblit les deux centres : ni l'un ni l'autre ne montrent un grand développement dans les siècles suivants. Ce qui est logique si l'on s'en réfère aux distances moyennes que les théories de W. Christaller appliquées au réseau français ont établi: 14 km entre les bourgs de marchés, 24 km entre gros bourg. Les centres que nous désignons comme « village » sont d'anciens chefs-lieux paroissiaux. Dépourvus de fonctions commerciales jusqu'au 19^{ème} siècle, ils n'étaient constitués que de quelques rassemblements d'habitat rural autour de l'église. Au 19^{ème} siècle, l'apport des premiers commerces et l'influence de la route transforme ces centres en y développant une urbanisation linéaire, caractéristique de cette époque.⁴ Le bourg de St-Domineuc en est une excellente illustration.

Commune	Distance au centre précédent	Fonction historique
St-Jouan-des Guerets	8	Village
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine	5 km	Bourg
Miniac-Morvan	6 km	Bourg
S-Pierre-de-Plesguen	9 km	27 km
Pleugueuneuc	6 km	Village
St-Domineuc	3 km	Village
Tinténiac	5 km	Bourg
Hédé	4 km	VILLE
Vignoc	7 km	Village
La Mezière	5 km	Village
La Chapelle-des-Fougeretz	6 km	Village
Montgermont	3 km	Village

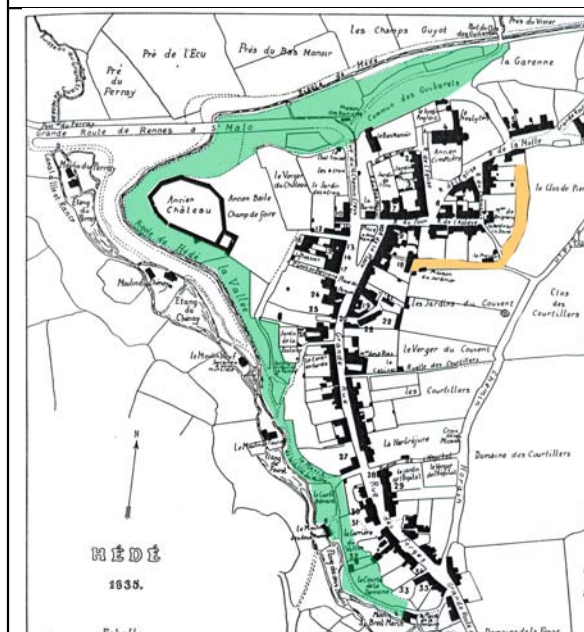
Une étude géo-historique permettrait d'aller plus loin dans la description de la morphologie des centres et des liens qui les unissent. Ce n'est pas l'objet de cette recherche. Nous nous limiterons ici à en présenter les grandes lignes, tout en observant le type de relation que chaque centre établit avec la voie rapide.

⁴ - « Bourgs et villages en Bretagne : une approche de la centralité et de l'urbanité en milieu rural »- Thèse de doctorat. 2003- T. Delavault-Lecoq

Hédé.

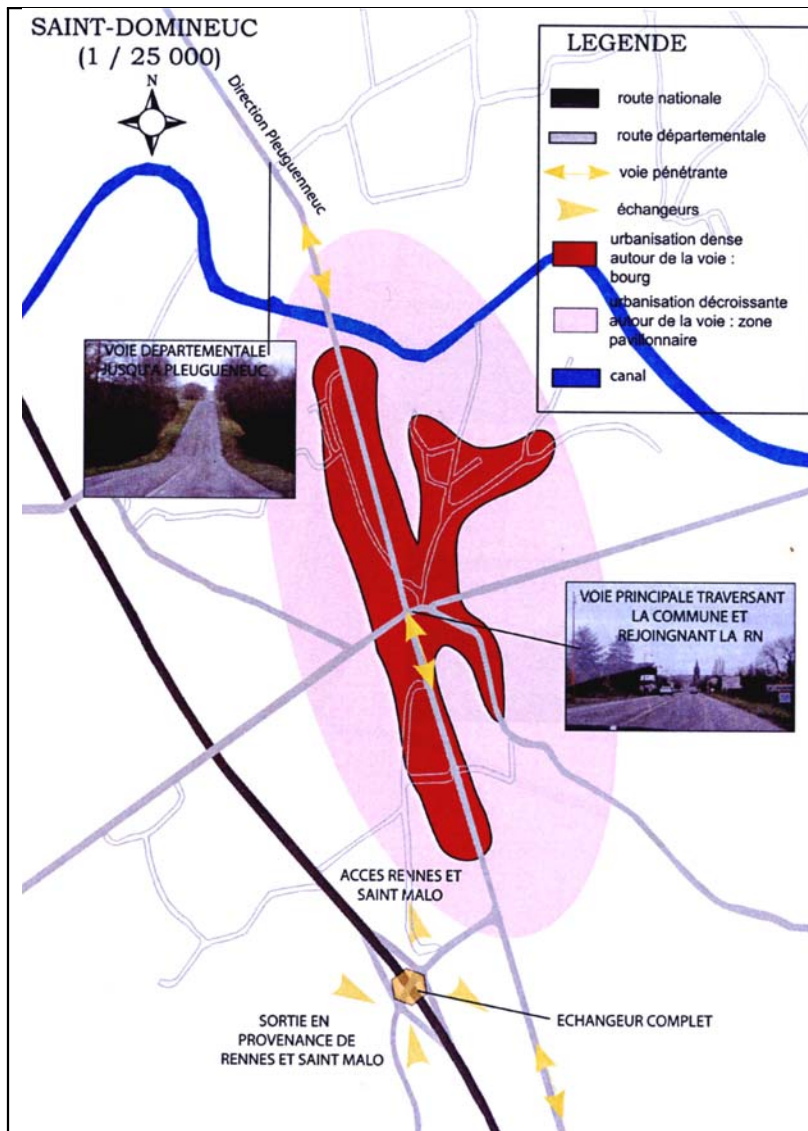


Ville historique, Hédé s'élève contre une faille qu'a suivi la route royale qui avait déjà contourné le centre. Cette fracture géographique est source du développement asymétrique qui caractérise Hédé, mode de diffusion de l'urbanisation qui a pour avantage de protéger l'abord de la cité historique. Le développement de la ville a tôt suivi la route vers le sud.



Le château primitif était situé à « La Motte Jouan ». Son toponyme, ainsi que la présence supposée d'un *casellum* romain sur le promontoire attestent de la proximité de la voie romaine. De la construction d'un nouveau château sur le site protégé au 11^{ème} siècle, provient la fondation de la ville médiévale de Hédé fondée à son ombre. Protégée par les escarpements au nord et à l'ouest, la ville ne fut jamais murée, mais protégée par des douves au sud et à l'ouest. Le centre disposait de toutes les attributions administratives et commerciales d'une ville, terme qui désigne ce centre jusqu'au 19^{ème} siècle.

St-Domineuc



A l'origine simple centre paroissial, St-Domineuc est une représentation typique des bourgs véritablement fondés au 19^{ème} siècle : une urbanisation appuyée sur une logique commerciale – et donc fondatrice de rue- se forme le long de la route et a constitué ce « bourg-rue » très caractéristique de son époque.

Le développement qui s'étire cependant vers l'est a prolongé cette linéarité.

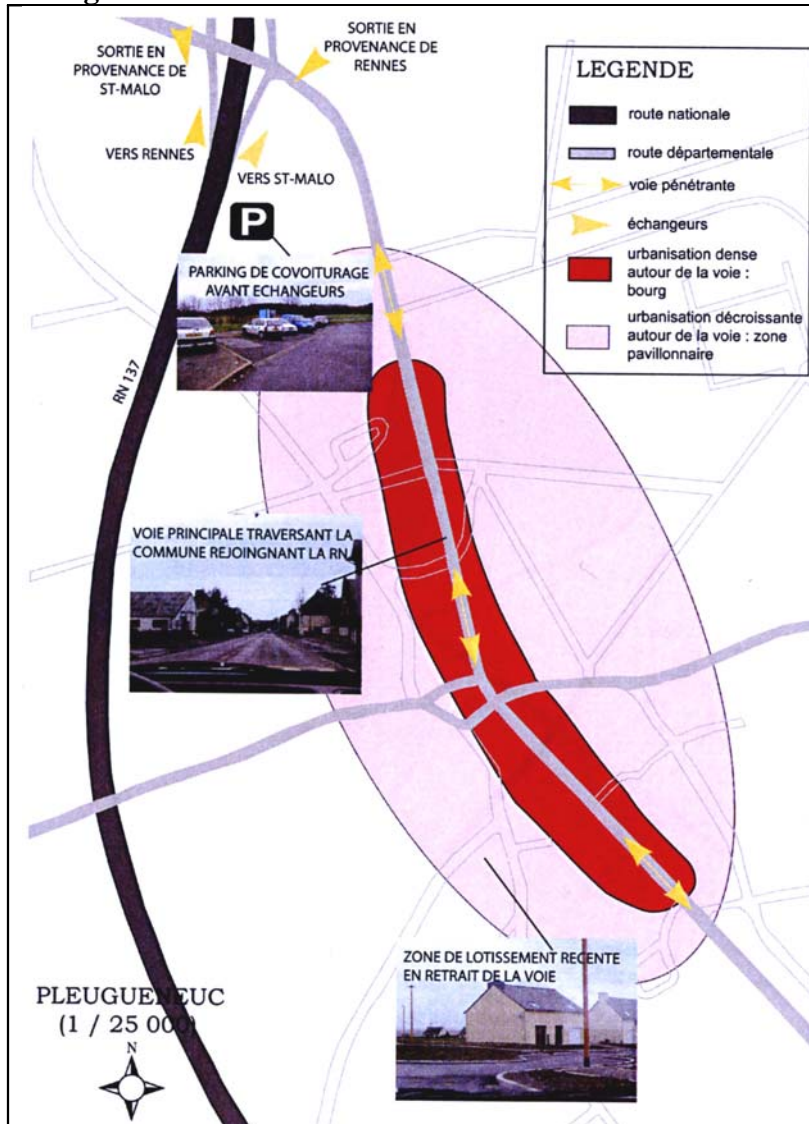
Des nouveaux lotissements ont aujourd'hui comblé l'espace entre le centre et le canal, finissant d'une certaine façon le développement dans cette direction.

Ces opérations récentes n'ont en aucune façon fait preuve d'une volonté de densification.



Son origine remonterait à un simple ermitage du 6^{ème} siècle. Le centre paroissial est à l'origine une trêve de Tinténiac qui prend son autonomie au 13^{ème} siècle. Jusqu'au 19^{ème} siècle c'est un simple village organisé autour de l'église. La construction de la « route royale » au 18^{ème} siècle – qui apparaît au cadastre napoléonien, sera l'appui du développement: au 19^{ème} siècle. Le village se développe en bourg de façon linéaire sur la voie..

Pleugueueuc



Le bourg de Pleugueueuc appartient à la catégorie des bourgs ruraux. C'est à cette caractéristique qu'il doit probablement sa faible densité commerciale. Le centre accueille cependant des commerces de proximité.

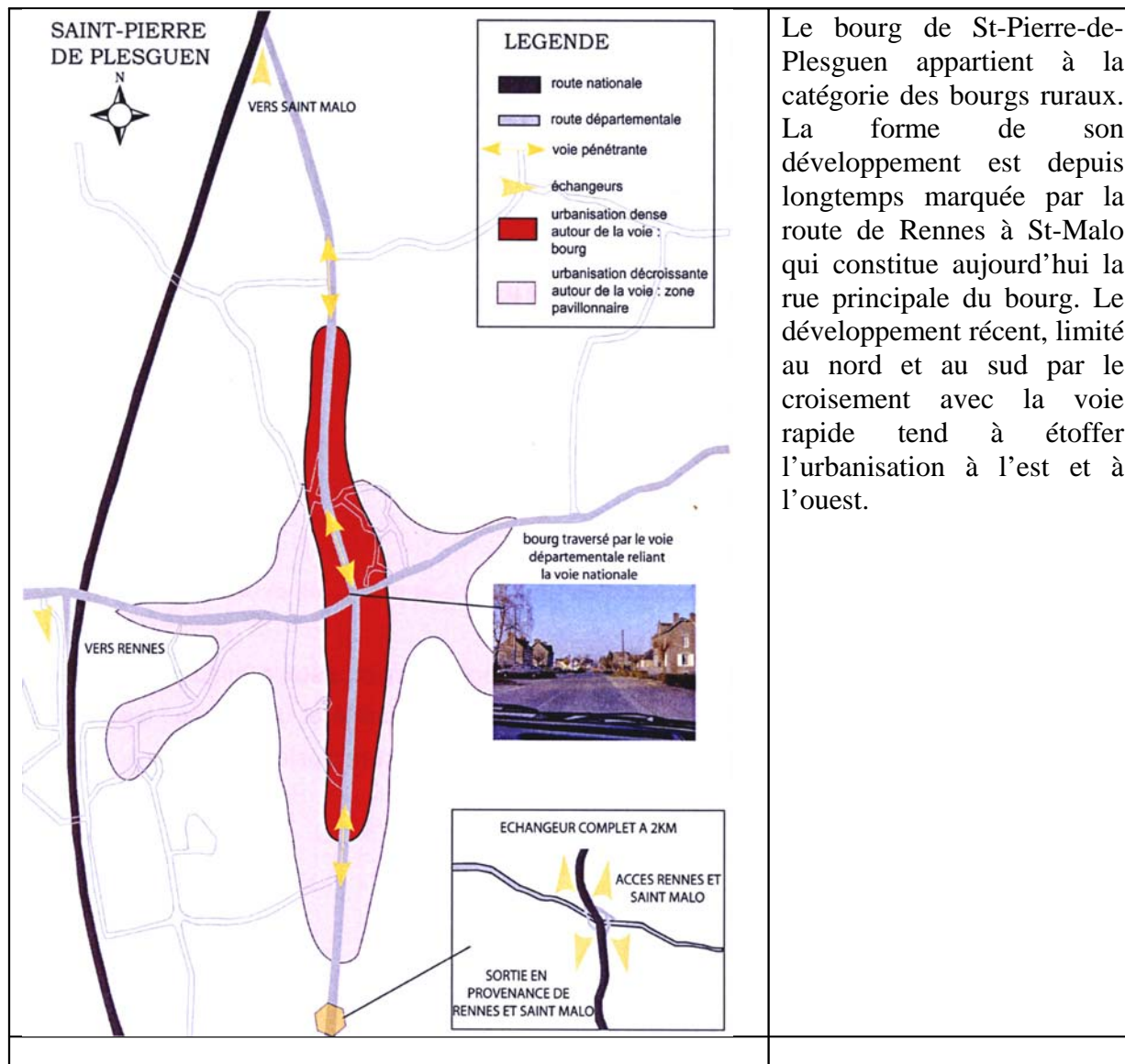
Son extension linéaire date du 19^{ème} siècle. Son développement récent étoffe cette linéarité.

Une aire de co-voiturage s'est établi sur un petit parking situé sur l'échangeur.



Siège d'une paroisse primitive comme en atteste son toponyme en *plou*. C'est au 15^{ème} siècle qu'apparaissent dans l'église les armes des De Lorgeril dont le château est édifié à proximité à la même époque. Le centre appartient donc à ces « bourgs » qu'on peut qualifier de ruraux, postérieurs à la période médiévale. Il en possède les caractéristiques à savoir une urbanisation édifiée à la périphérie de l'église qui, ici s'étend en forme de rue dans la direction de l'entrée monumentale du château de la Bourbansais. Aux 19^{ème} et début du 20^{ème} siècle, l'urbanisation se développe de façon caractéristique le long de la « route royale » de Rennes à St-Malo qui frôle le centre en tangente.

St-Pierre-de-Plesguen

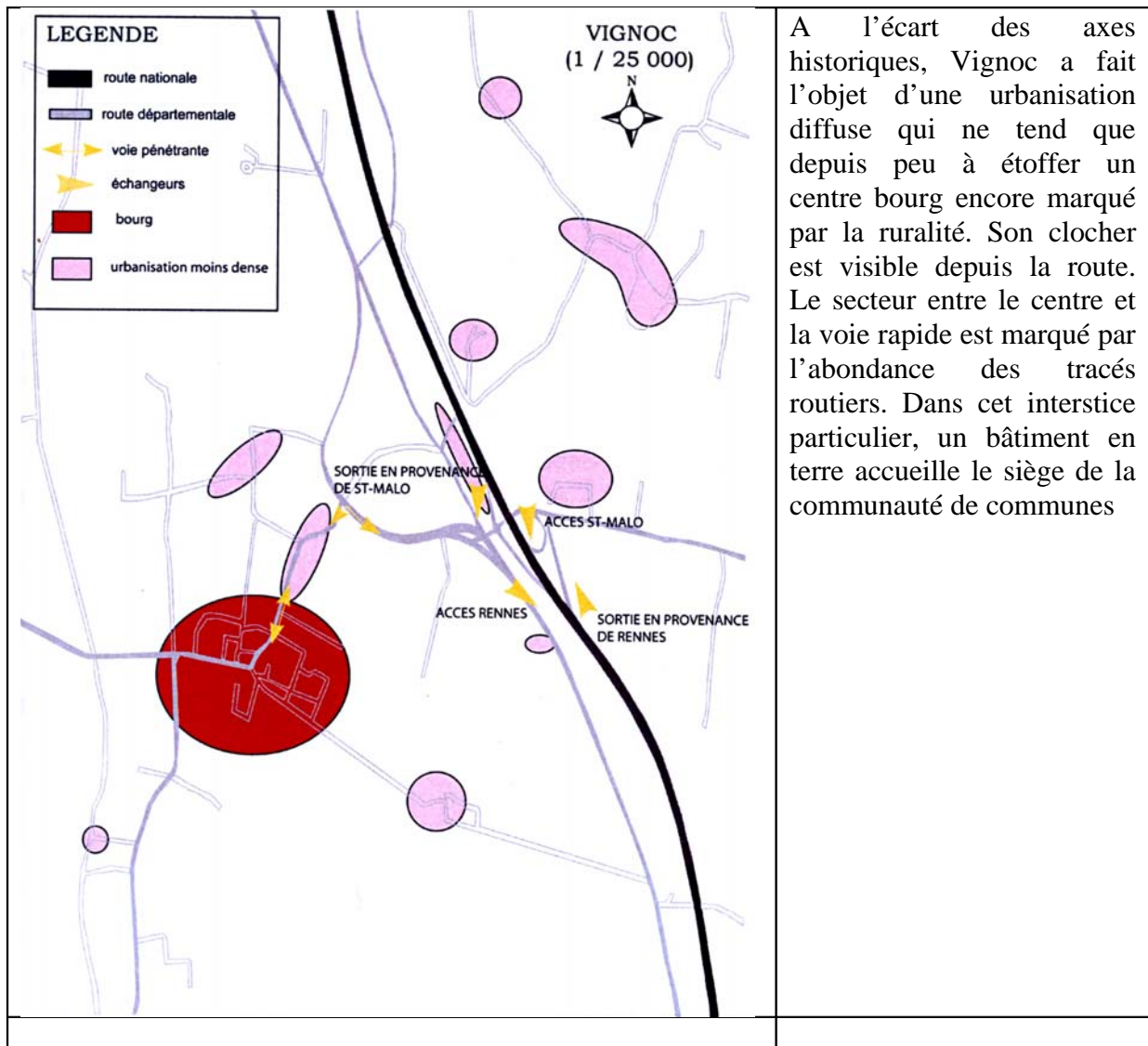


Le bourg de St-Pierre-de-Plesguen appartient à la catégorie des bourgs ruraux. La forme de son développement est depuis longtemps marquée par la route de Rennes à St-Malo qui constitue aujourd'hui la rue principale du bourg. Le développement récent, limité au nord et au sud par le croisement avec la voie rapide tend à étoffer l'urbanisation à l'est et à l'ouest.

La toponymie du centre, nommée Pleguen à l'origine, révèle une paroisse primitive. La route historique qui traversait le bourg de St-Pierre-de-Plesguen semble jouer depuis longtemps comme accroche de l'urbanisation. Cette forme linéaire s'est accentuée au 19^{ème} siècle



Vignoc

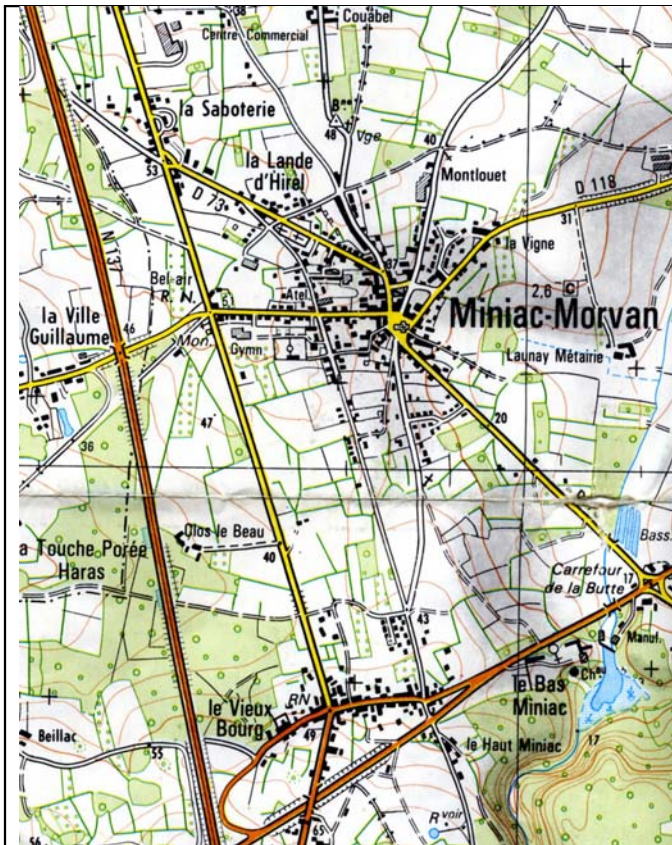


A l'écart des axes historiques, Vignoc a fait l'objet d'une urbanisation diffuse qui ne tend que depuis peu à étoffer un centre bourg encore marqué par la ruralité. Son clocher est visible depuis la route. Le secteur entre le centre et la voie rapide est marqué par l'abondance des tracés routiers. Dans cet interstice particulier, un bâtiment en terre accueille le siège de la communauté de communes

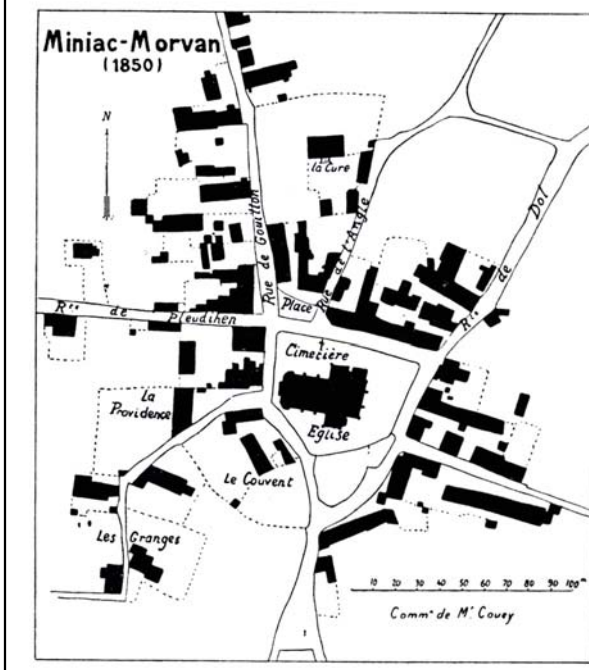
Vignoc était un bourg. Pour appartenir à cette catégorie, il était particulièrement petit, s'apparentant presque à un village. Longtemps à l'écart des routes, il ne connaît de développement que depuis la toute fin du 20^{ème} siècle.



Miniac-Morvan



Le centre de Miniac-Morvan est depuis longtemps à l'écart de la route : 3 voies linéaires ont dévié le bourg à l'est : la première déviation a constitué l'accroche de l'urbanisation au 19^{ème} et au début du 20^{ème} siècle. La seconde déviation met fin à la logique de développement linéaire du centre qui s'est poursuivi selon un schéma auréolaire.



Il semble que le siège de la paroisse primitive se situait au « Vieux Bourg ». Après avoir été donnée à l'Abbaye de St-Florent en Anjou vers le début du 12^{ème} siècle, c'est au 14^{ème} siècle qu'on situe le transfert de l'église. Il s'y forme un bourg monastique. Il en possède les caractéristiques : site ouvert, développé autour de l'église et du couvent.

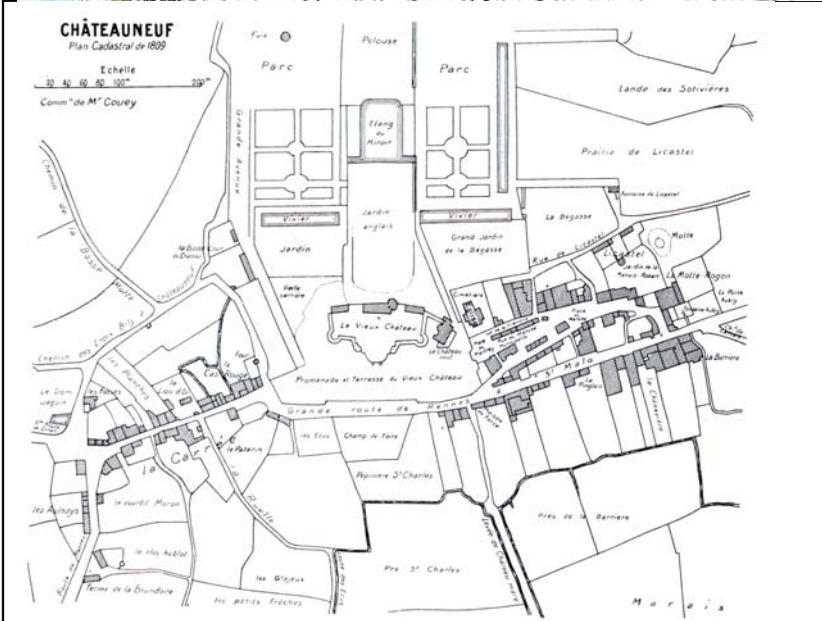
Châteauneuf –d’Ille-et-Vilaine



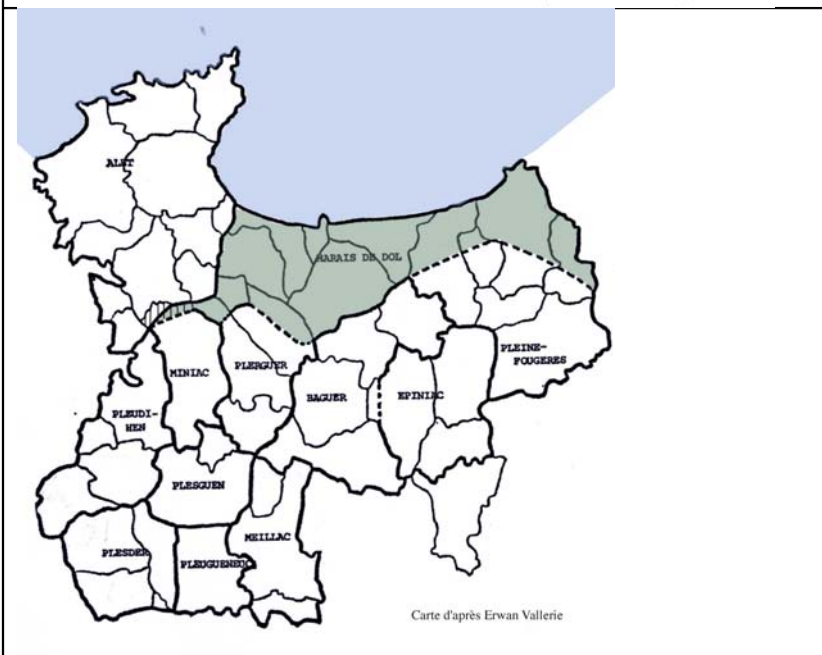
Passage obligé

Le tracé d'une 2x2 voies frôle le centre, probablement pour éviter la zone humide à l'est.

Coincé entre le tracé de la route et les traces du parc historique du château que borde une carrière, le centre de Châteauneuf ne dispose d'aucune possibilité d'extension.



Entre la présence historique du marais et la topographie(cf carte page précédente) , le centre de Châteauneuf était un passage obligé ce qui explique la présence, dès le 11^{ème} siècle, d'une fortification et la forme linéaire de la « ville », bourg castral édifié à son ombre.

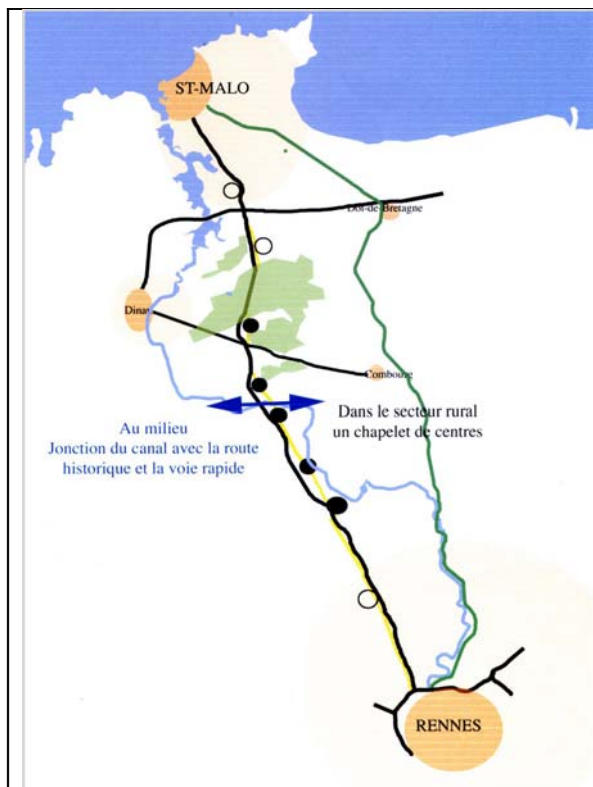


Cette carte historique des paroisses primitives superpose l'emprise historique du marais de Dol qui fut autrefois envahi par la mer. Ce tracé explique les toponymes « morvan » (hommes de la mer) adjoints aux noms des communes de Baguer et Miniac.

1.4 Conclusion : les effets historiques de l'axe routier sur un développement linéaire.

La route antique explique la situation des multiples centres qui s'égrènent entre Rennes et St-Malo. On y distingue cependant des lieux extrêmement différents parmi lesquelles on retrouve d'ailleurs une déclinaison pratiquement complète des différentes typologies historique des centres, du village à la cité. Ces caractéristiques historiques mériteraient d'ailleurs d'être valorisé sur le plan pédagogique, voire touristique.

Les communes connaissent un développement linéaire suivant la route principale essentiellement à partir du 19^{ème} siècle. Ceci s'explique par ce qui caractérise cette époque : développement des transports à partir de routes rénovées et libéralisation du commerce jusqu'alors contraint aux sites des « villes » et « bourgs » à l'exclusion des villages. St-Domineuc en est l'exemple par excellence : il y a création d'un bourg au 19^{ème} siècle qui se forme d'une façon linéaire très caractéristique des évolutions de cette époque. A l'inverse, Vignoc, village à l'écart de la route historique, ne connaît pas cette évolution au 19^{ème} siècle et présente une urbanisation diffuse qui par effet inverse conforte les observations précédentes.



Le tracé de la RN 137 est récent. Ses derniers tronçons n'ont été ouvert que dans les années 90.

Entre Vignoc et Châteauneuf, les centres se situent à une distance qui n'est jamais supérieure à 600 m des agglomérations.

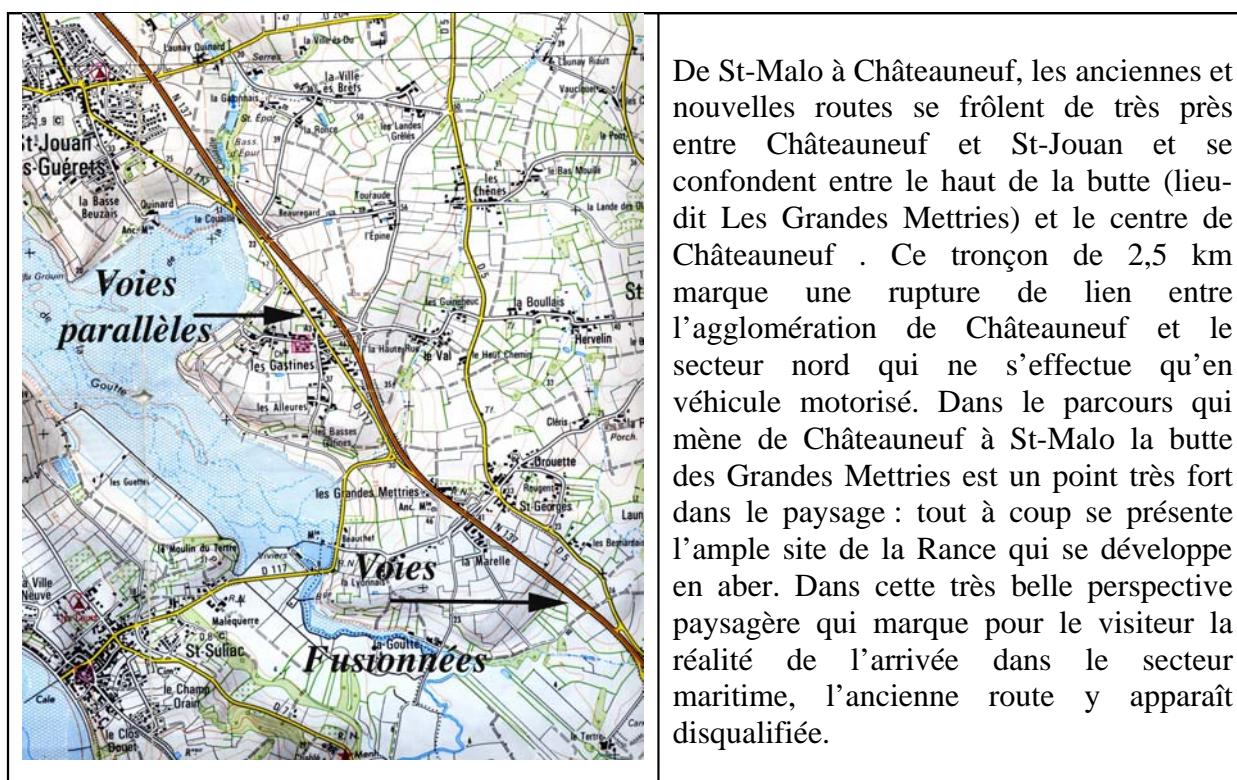
La route est ainsi le lien qui assure à la fois l'efficacité des déplacements vers les deux villes et une présence physique forte : les vues vers la route, un léger bruit de fond suivant les vents assurent aussi psychologiquement la réalité de l'appartenance à un territoire ouvert vers la ville et la côte.

La route est une frontière qui contraint désormais l'extension de centres tous situés à l'est de la voie rapide. Cet effet auquel s'ajoute la proximité nord-sud des centres (3km entre centres de St-Pierre-de-Plesguen à St-Domineuc, 5 km- plus grande distance-entre St-Domineuc et Tinténiac) laisse présager un mode développement qui tend à fonder un schéma linéaire global entre Hédé et St-Pierre-de-Plesguen.

2. D'une route à l'autre : interférences, complémentarités, croisements.

Nous allons maintenant nous attacher aux effets spatiaux – essentiellement paysagers et fonctionnels - produits par le jeu des différentes voies routières

2.1. Des voies qui se frôlent, se confondent et se croisent.



Les routes se confondent à nouveau au sud de Châteauneuf.

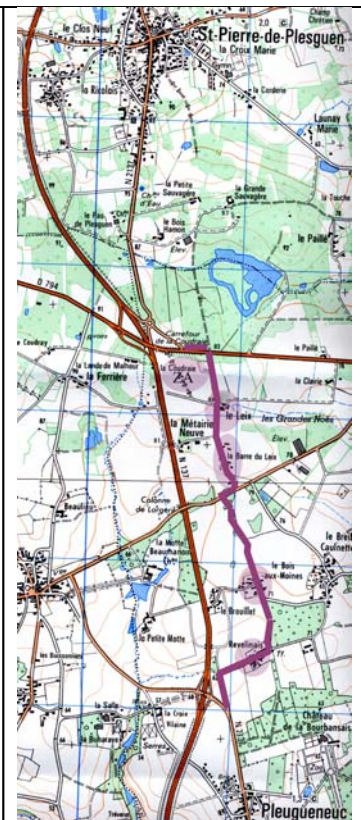


L'échangeur aux jonctions des deux routes nationales impose sa présence : la RN176 est surélevée sur le plateau. Cette transversale qui traverse la Rance à quelques kilomètres à l'ouest marque une forme de point de rupture entre les pays : le pont de Plouër-sur-Rance marque la limite entre la Rance Maritime et la Rance fluviale. C'est aussi un lieu particulier marqué par un centre d'activité artisanale. Pour rejoindre les 2 centres hors voie rapide : une voie sinueuse sous la RN176, sur la RN 137, traverse la zone d'activité.



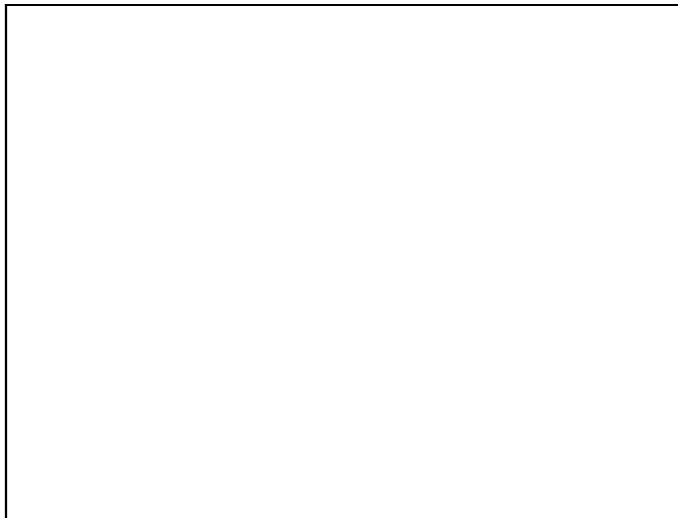
Les voies se confondent à nouveau

- Entre « Le Vieux-Bourg » en Miniac-Morvan et St-Pierre-de-Plesguen. Ce site est marqué par la forêt.
- Entre les 2 échangeurs de St-Pierre et Pleugueuneuc. Pour l'anecdote : à la question posée en mairie de Pleugueuneuc de savoir si l'on peut rejoindre St-Pierre-de-Plesguen autrement que par la voie rapide, d'abord silence puis « de façon spontanée je vous réponds par la voie rapide, bien sûr, mais il doit bien y avoir une jonction... » Elle existe, cheminant par les hameaux. Avec un tracé comportant des angles droits, elle entraîne dans la campagne, allongeant un parcours qui paraît alors long entre les centres.



Photo

Entre Pleugueuneuc et Hédé les 2



routes cheminent en parallèle. Leur proximité les rend visibles par endroit, par exemple entre Pleugueuneuc et St-Domineuc après la traversée du canal.

La grande proximité des deux routes au niveau de Hédé s'effectue sans visibilité: la fracture géographique qui a enclavé la « route royale » au pied de l'ancienne ville et l'encastrement de la voie rapide dans la butte qui fait face à Hédé assurent une fracture bénéfique d'ailleurs à la préservation du site historique de la ville.



Les voies se croisent ensuite, au sud de Hédé (croisement à niveau différencié : pas de jonction). Elles se suivent jusqu'à Rennes, l'ancienne route alors à l'ouest de la voie rapide dans le cadre d'un parallélisme à grande proximité qui assure la covisibilité entre les deux routes. C'est le cas autour de Vignoc. Les berges y sont rurales jusqu'à La Mézière .



L'entre-deux route à Vignoc est marqué par le cumul des chaussées. Il a la particularité d'accueillir le siège de la Communauté de Communes du Val d'Ille dans un ancien bâtiment de terre restauré en contrebas de la voie rapide.

Après la Mezières : la route historique, est aujourd'hui « route du meuble » . Le secteur, sous influence directe de la métropole rennaise, est marquée par une forte activité.

2.2 « Entre-deux routes » : des secteurs d'activité.

Cet « entre-deux routes » est en effet un espace particulier : non exploitable en terme d'urbanisation, il est le site privilégié de secteurs d'activités. Ceci s'explique bien entendu sur le plan historique : l'activité s'est développée le long de la route. Avec la présence de la voie rapide c'est à la fois l'attrait commercial d'une vitrine sur la route la plus fréquentée et la desserte par le biais de la route historique.

C'est dans le cadre de ces « entre-deux » que se situent de façon caractérisée les zones d'activités qui sont fortement sectorisées entre les deux villes si l'on excepte l'implantation très particulière de l'usine Sanden à Tinténiac et la zone émergente de « La Coudraie à l'échangeur sud de St-Pierre-de-Plesguen.

Les deux grands secteurs d'activités marquent au nord et au sud l'entrée dans les rayons d'influence des deux villes.

2.2.1 La route du meuble, « un axe dans l'axe »

La Route du Meuble est le premier axe commercial du département. Il s'étend sur 10 kms entre Montgermont et La Mézière. Les premières implantations datent des années 70 avec l'arrivée des cuisines Hardy, des meubles Atlas, Monnier, Réhault, de magasins comme But ou Discount meubles. Dans les années 80 et début 90, le développement se poursuit avec l'arrivée de nouvelles enseignes. En 1993 est ouverte la 4 voies Rennes, St-Malo entraînant une baisse de la fréquentation de l'axe. En 2003, la Communauté de Communes (CC) Val d'Ille, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Rennes, engagea un Schéma de Développement (SD) de la Route du Meuble et des Loisirs (RML) afin de redéployer les avantages de cette « véritable vitrine » à savoir une facilité d'accès et une facilité de parkings.

Une synthèse de ce schéma de développement est disponible à l'AUDIAR. Il constitue principalement en une requalification paysagère à travers différents types d'approches. On y constate la volonté de redonner une cohérence à cet espace, une certaine unité, faire en sorte que la route soit un ensemble qui se parcourrait comme on parcourt un sentier lors d'une promenade dominicale. La volonté de la part des élus de traiter cet espace en tant qu'axe et de le promouvoir comme tel est aussi tout à fait visible. C'est ici un modèle linéaire qui existe et s'impose de lui-même de par la façon dont s'y sont développées les différentes Zones d'Activités. Dès lors, il ne s'agit pas ici de questionner le modèle de la linéarité, de se demander s'il est pertinent ou non mais plutôt de rendre compte de la façon dont les élus s'en accommodent.

[Plan]

A l'échelle communautaire (celle de la réalisation du Schéma Directeur), le modèle linéaire semble être considéré comme un atout, un mode d'organisation à mettre en avant en témoigne les différentes dispositions qui ont été adoptées.



ZA Confortland



Secteur rural

Pour améliorer une lecture jugée trop confuse (étirement des activités, hétérogénéité des aménagements, disparités et trop grande variété du mobilier urbain), il a notamment été décidé :

De mettre en place une signalétique adaptée et homogène sur l'ensemble de la Route.

De créer des aires de stationnements et de points informations.

D'opérer un traitement paysager des entrées de ville, des accotements et du profil transversal de la route.

Une approche séquentielle a permis de distinguer différentes sections destinées à bénéficier chacune d'aménagements particuliers prenant en compte leurs spécificités suivant les caractères suivants : section en agglomération, section hors agglomération, section rurale, section activités ou des sections faubourg.

L'organisation actuelle de la Route du Meuble découle de ce schéma de développement. En terme de stratégie de communication, 5 pôles ont été définis autour desquels s'organise l'axe, regroupant chacun plusieurs types de commerces en lien avec le meuble

De Rennes vers St-Malo, on distingue ainsi

- La Bécassière-Décoparc
- La Brosse
- ConfortLand
- La Bourdonnais-Montgerval
- Beauséjour

Ces pôles sont utilisés comme points de repère si bien que dans la signalétique spécialement conçue pour le site, les panneaux indiquent aux visiteurs à quelles distances ils se trouvent de tel ou tel pôle. Les panneaux signalétiques sont de plusieurs types. On distingue ainsi le totem signal, le totem intermédiaire, et les totems présentant les activités. En termes d'aménagement et de développement durable, ils permettent de structurer l'axe et de définir des zones intermédiaires non construites, appelés sections rurales dans le schéma directeur.

Exemple de totems que l'on peut rencontrer sur la Route du Meuble



Ci-contre, on peut voir l'image d'accueil du site internet dédié à la zone qui a été élaboré par l'association des commerçants de la Route regroupés dans ce qu'on appelle un club territorial, enregistré auprès de la CCI de Rennes.

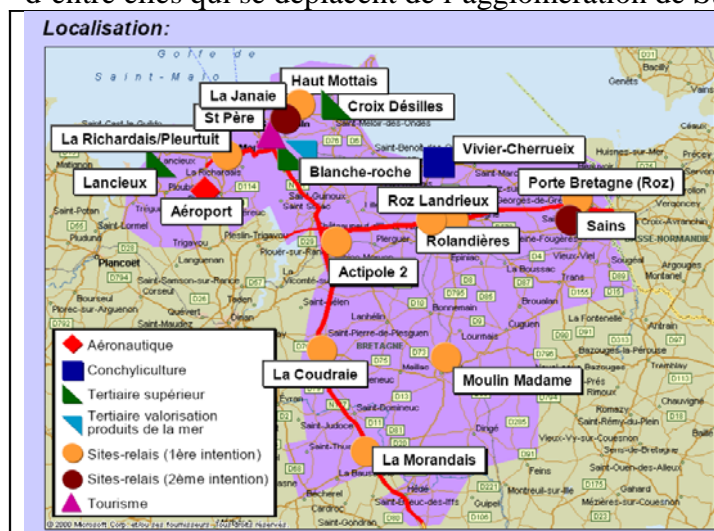


Sur cette image, on peut voir comment la grande échelle sert à l'élaboration des stratégies de communication du club territorial.

Le schéma est synthétique et fait clairement allusion au modèle de développement linéaire. L'entre-deux routes y apparaît, la Route du Meuble apparaissant en blanc avec ses 5 pôles et la voie rapide en parallèle avec les deux échangeurs qui les relient l'un au niveau de Montgermont et l'autre au niveau de La Mézière. Les directions sont visibles : Rennes d'un côté, et St Malo de l'autre. Implicitement un sens de parcours est établi, on part de Rennes pour aller vers St Malo, aller vers l'horizon vers laquelle les lignes de fuite de l'axe se rejoignent. On regarde l'image comme si on était à Rennes, la communication est tournée vers les rennais.

2.2.2 Au sud de St-Malo

Le Pays de St-Malo s'est doté d'une répartition polycentrique des Z.A. En 2003, l'organisation et la répartition de ses principales ZA a fait l'objet d'une étude stratégique. Un nombre trop grand de ZA était en projet : rapporté au rythme moyen de commercialisation des surfaces à exploiter, cela représentait 40 ans de réserve foncière, ce qui ne va pas dans le sens de l'économie du foncier et la protection des terres agricoles. Un autre processus important qui se réalise parallèlement à cette concentration des activités est le desserrement de plusieurs d'entre elles qui se déplacent de l'agglomération de St-Malo vers sa périphérie.

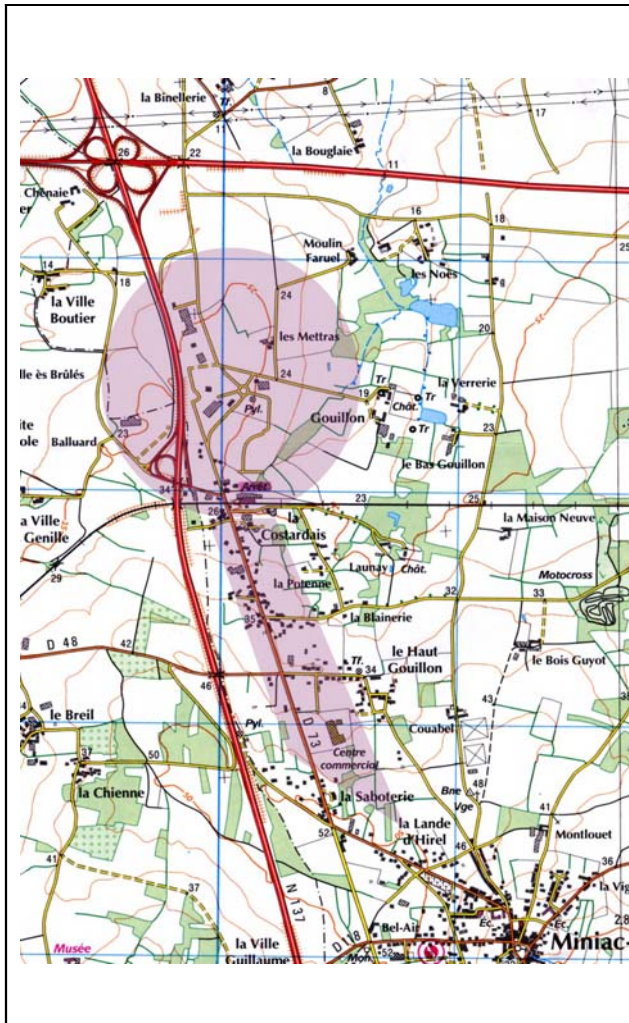


L'enjeu est alors d'accompagner ce processus de desserrement afin d'éviter les implantations anarchiques.

Plusieurs scénarios furent élaborés avec pour chacun d'entre eux, des orientations fortes et singulières mais les élus ont finalement optés pour une solution de compromis où l'on a l'impression que tout le monde à sa part.

(Ci-contre : scénario approuvé du schéma de développement des ZA du Pays de St-Malo)

Sur l'axe étudié, 4 zones d'activité s'étendent au sud de St-Malo : St-Père situé très directement dans la première couronne de l'agglomération malouine, « Actipôle 2 » situé sur Miniac-Morvan, La Coudraie en Pleugueuneuc et « La Morandais » en St-Domineuc. Si Actipôle fait l'objet d'un certain développement, les deux autres sont embryonnaires.



Actipôle est une zone récente située entre les deux échangeurs : jonction des RN et Miniac-Morvan Nord.

Elle poursuit une implantation linéaire diffusée le long de l'ancienne nationale dans les dernières décennies qui ont précédé l'ouverture de la voie rapide.

Contrairement à la route du meuble, la ZA n'abrite ici que peu d'entreprises ayant fonction de commerce ou d'accueil du public. Elle est davantage destinée aux entreprises ayant besoin d'une forte accessibilité type transport, plate-forme logistique (France Boisson), entreprises du bâtiment.

La signalétique y est peu importante.



Entreprise de transport à Miniac-Morvan

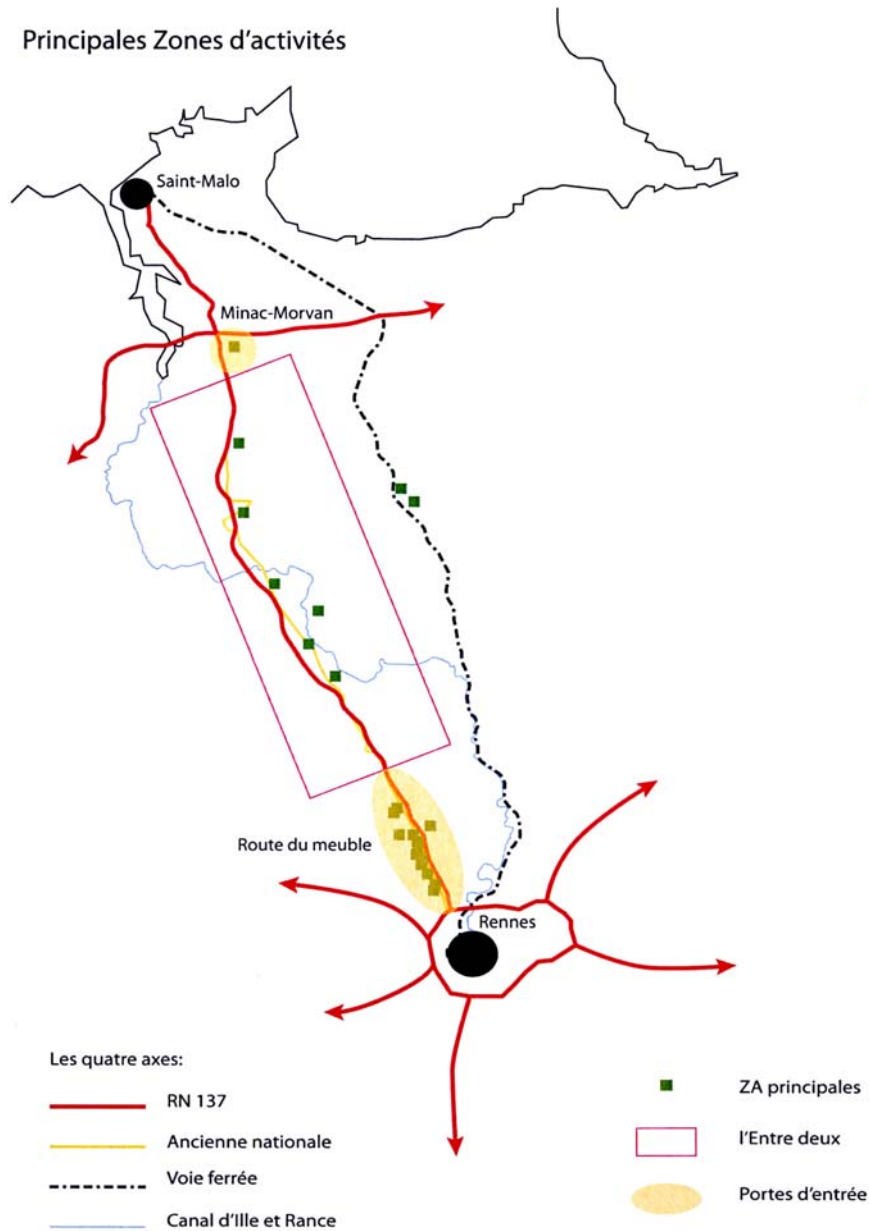
Les logiques d'axe sont bien présentes à La Mezière et Miniac-Morvan. A La Mezière, le développement linéaire est lié à la présence historique d'une route, « rue automobile » où les façades se succèdent au rythme d'un flux à quelques 60 km/h et d'un stationnement répété qui étend les surfaces étanches.

Se pose-t-on aujourd'hui la question de la densification de ces zones ?

De Miniac-Morvan à la fin de la route du meuble il n'y a que 37 km, 20 mn par la voie rapide.

2.2.3 Entre les deux pôles

Entre les deux pôles qui constituent les portes du territoire d'influence des deux villes, les implantations sont éparpillées et de faible importance.

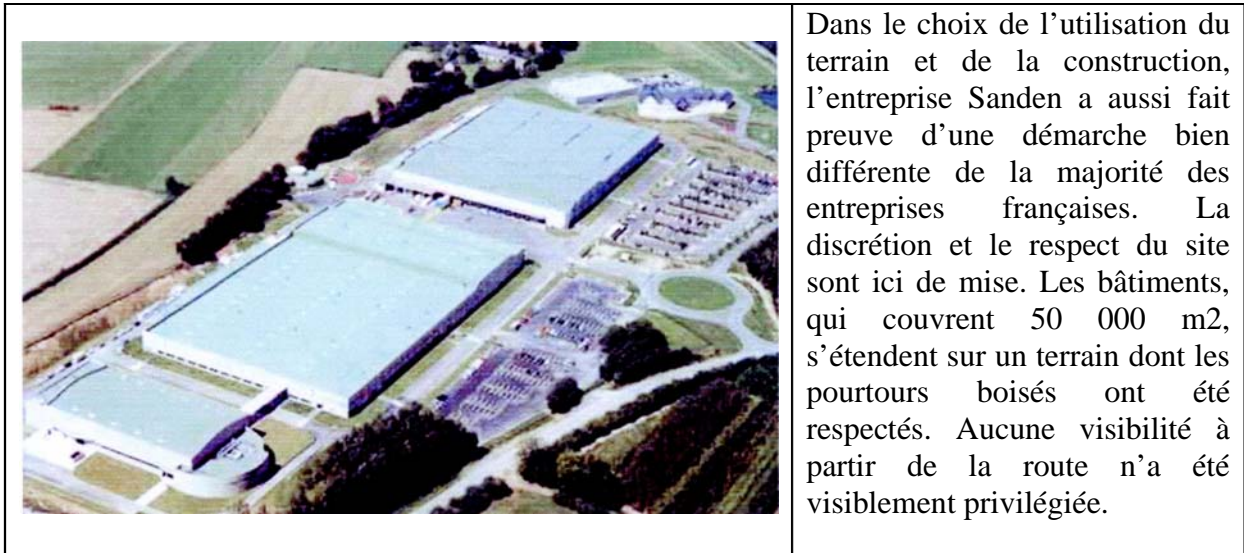


Ces petites zones correspondent essentiellement au territoire de la Communauté de Communes de la « Bretagne Romantique ». Elles sont destinées à accueillir des activités endogènes à vocation artisanales ou de service.

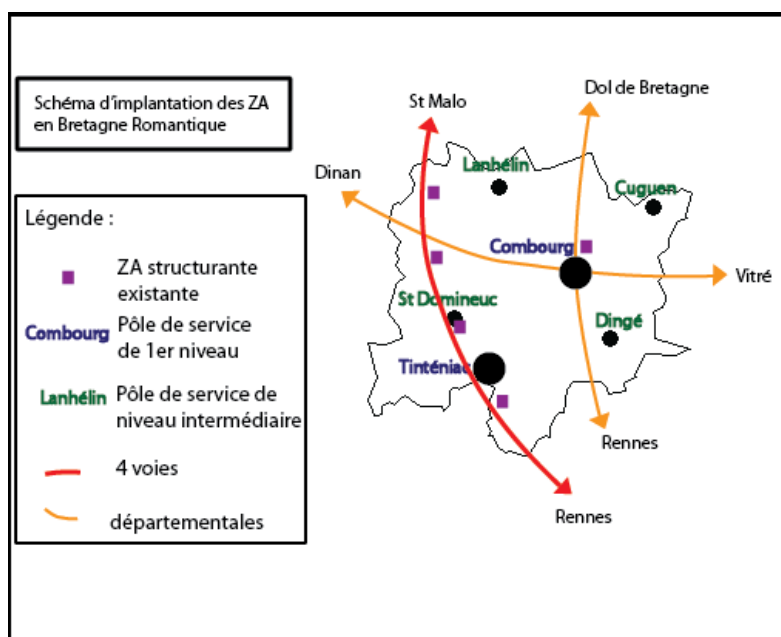
Le schéma d'implantation des ZA en Bretagne Romantique (cf carte page suivante) est appuyé sur une vision polycentrique visant à répartir les ZA de façon homogène sur le territoire de l'intercommunalité. Il montre cependant combien l'influence de la voie rapide est déterminante dans ces choix.

Le cas Sanden à Tinténiac.

En souhaitant s'installer dans la région dans les années 90, le Groupe japonais, spécialisé dans la climatisation automobile, a choisi « le mi-chemin entre Rennes et Saint-Malo ». A Tinténiac, il emploie aujourd'hui 800 personnes. L'entreprise fait alors le choix étonnant d'un site vierge sur le plan économique, à l'écart des zones rennaises : « un endroit discret d'où les industriels japonais peuvent regarder « ce qui se passe » et en tirer des enseignements. Cette région agricole et traditionnelle, qui n'est pas trop dense, est perçue par eux comme un univers peu agressif, finalement assez peu éloigné de ce qu'était le Japon avant son envol économique ». (Espace des Sciences- « Les Champs Libres »)

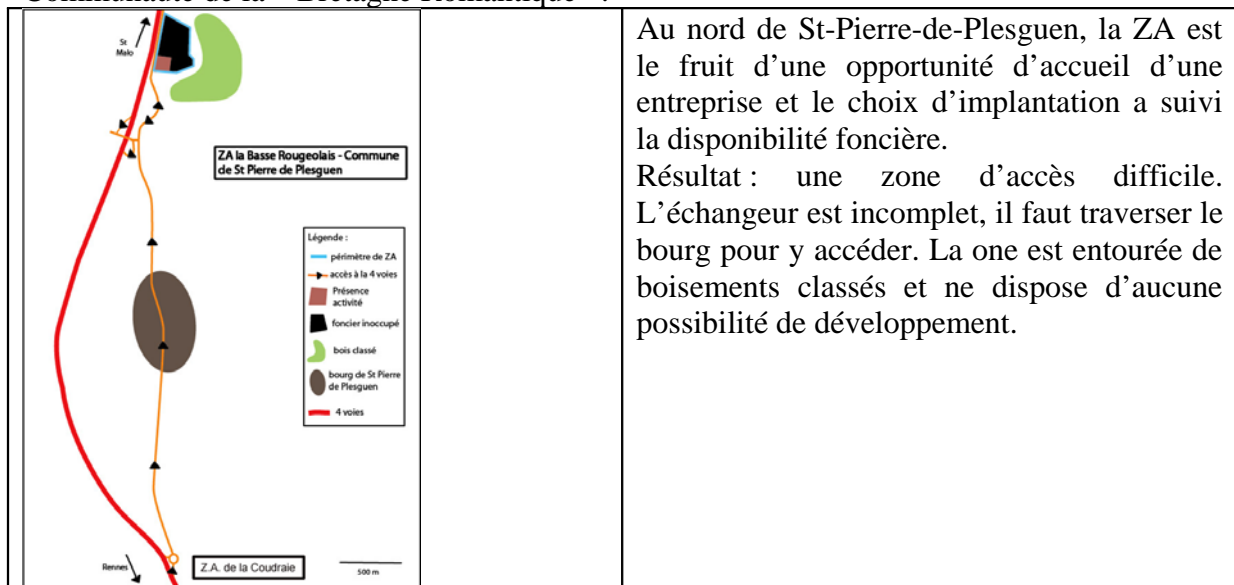


Faut-il tirer de cette expérience un abord plus polycentrique de l'implantation des entreprises industrielles ? Ce choix, qui favorise les mobilités (il resterait à étudier les domiciliations des employés de l'entreprise) œuvre en faveur d'un respect du paysage qui n'est pas toujours de mise et d'une dynamisation d'un petit centre qui s'est beaucoup développé depuis l'arrivée du groupe industriel.



Hormis ce cas atypique, les autres ZA de « l'entre-deux » sont plutôt le résultat

d'opportunités, même si ces secteurs sont aujourd'hui revendiqués dans l'organisation de la Communauté de la « Bretagne Romantique ».



Au nord de St-Pierre-de-Plesguen, la ZA est le fruit d'une opportunité d'accueil d'une entreprise et le choix d'implantation a suivi la disponibilité foncière.
 Résultat : une zone d'accès difficile. L'échangeur est incomplet, il faut traverser le bourg pour y accéder. La zone est entourée de boisements classés et ne dispose d'aucune possibilité de développement.



Bien que sur Pleugueneuc, la zone est plus proche du bourg de St-Pierre-de-Plesguen (voir carte ci-dessus). Elle est proche de zones boisées. Ici la ZA peut accueillir des activités industrielles lourdes. Mais les implantations restent difficiles du fait des autorisations nécessaires pour certaines activités polluantes. La Communauté de Communes tient cependant à cette zone bien desservie par la voie rapide et isolée des habitations.



A St-Domineuc, l'accueil d'une entreprise de lambris et bardages est aussi le fruit d'une opportunité. L'entreprise a obtenu le terrain désiré rendant désormais l'accès impossible à une partie de la ZA dont le développement est désormais contraint à la création d'une nouvelle voirie.



La Morandais à Tinténiac est destinée à accueillir des entreprises lourdes. Il en résulte un découpage en lots de grandes tailles.

Ainsi, «l'entre-deux » n'est constitué que d'implantations ponctuelles en terme d'entreprises artisanales et industrielles. La logique linéaire des secteurs d'activité a été générée par la route : elle ne l'est plus dans le système d'accroche à la voie rapide qui localise au contraire les implantations sur une zone latéralisée (sauf Sanden toujours côté agglomération).
A l'échelle du grand territoire se pose la question de cette dissémination.

En conclusion de cette analyse, on soulignera deux aspects :

- concernant le jeu des voies, des problèmes de jonction.

La fusion des voies et les points de croisement ont provoqué des ruptures de lien : transformée en voie spécialisée, l'ancienne route a, par endroit, rompu son parcours. Ceci a des conséquences sur les liens entre des centres si l'on se donne pour perspective de fédérer les résidents sur des lieux partagés.

Miniac-Morvan se trouve ainsi d'une certaine façon isolé. Quand, au contraire, les centres forment un chapelet quasi continu de St-Pierre-de-Plesguen à Hédé.

- concernant l'entre-deux voies.

Les interstices entre la route et la voie rapide sont des sites en co-visibilité avec les deux supports de circulation dont ils subissent le bruit. On peut les considérer comme attractifs pour l'implantation des entreprises mais aussi pour des sites de mobilité. Si toutes les zones, à l'exclusion du site de Sanden sont ainsi situées, leur implantation dans « l'entre-deux » n'est pas optimisée sur le plan du paysage.

De nombreux entre-deux restent à usage agricole. Celui de Vignoc accumule les surfaces de chaussée. La présence du siège de la Communauté de Communes dans un bâtiment à valeur ajoutée sur le plan patrimonial en fait un site très particulier qui mériterait des compléments d'aménagement qui pourraient faire l'objet d'un site de projet.

3. Logiques ferroviaires.

Le système ferroviaire n'est pas du tout de la même nature, d'une part pour des raisons historiques, et également quant à ses implications spatiales structurantes.

3.1 Trafic et desserte : éléments de constat.

La ligne Rennes/Saint Malo est la plus utilisée d'Ille et Vilaine avec près de 1,2 millions de voyageurs par an et 12 000 déplacements par jour⁵. Pourtant l'utilisation du train dans ce secteur reste assez marginale avec une part de marché du train qui est de 3% pour les trajets privés loisirs et de 10% pour les trajets domiciles travaux. Partant de ce constat il y a une réelle volonté de la part de la région de moderniser cet axe avec l'acquisition de rame plus performante ainsi que la modernisation des gares et de la signalétique.

Le temps de parcours entre les deux villes est d'environ 50 minutes c'est à peu près le même temps que pour y aller en voiture, mais la voie ferrée ne dessert pas les mêmes communes que la voie rapide : elle s'éloigne à l'est de la voie automobile, ce qui réduit la concurrence entre les deux modes de transport et induit ainsi des problématiques différentes entre les communes et les 2 axes de transport.

Le tracé de la ligne de train résulte de l'histoire : une autre ligne desservait la côte (de Rennes à Dinard en passant par Dinan) ; la ligne avait prévu la desserte des deux villes historiques : Dol-de-Bretagne et Combourg.



Les gares n'ont pas toutes le même type et le même nombre de desserte : Dol-de-Bretagne est la gare la plus importante en terme de nombre d'arrêts par jour. Elle est par ailleurs desservie par la ligne TGV de Paris à St-Malo. Montreuil-sur-Ille est la seconde commune la mieux desservie.

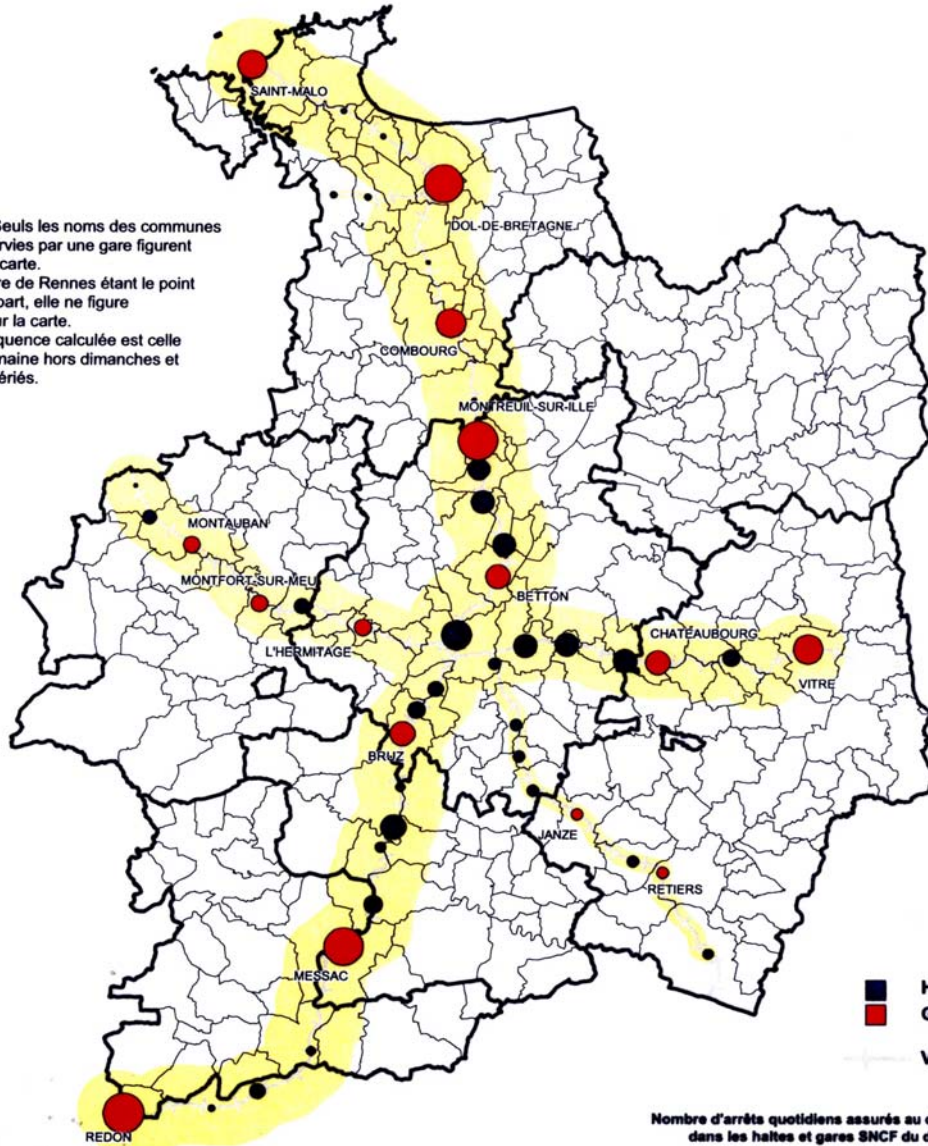
De St-Malo à Dol-de-Bretagne

La Fresnais et La Gouesnière sont situées directement dans le secteur d'influence de St-Malo pour lequel elles représentent un potentiel de développement.

⁵ Source : région Bretagne

Fréquence de la Desserte Ferroviaire dans les Gares et Haltes SNCF en Ile et Vilaine

NB : Seuls les noms des communes desservies par une gare figurent sur la carte. La gare de Rennes étant le point de départ, elle ne figure pas sur la carte. La fréquence calculée est celle en semaine hors dimanches et jours fériés.



— Périmètre des Pays
 0 30 km

Thème : Déplacements-Transports
 DDE SPAC/BEO (Maj : Juin 2003)
 Source : SNCF, BDCarto 2002



De Dol-de-Bretagne à Montreuil-sur-Ille

Les gares sont espacées. Outre Combourg, la ligne comporte deux gares : Bonnemain (1 181 hab.- 2005) et Dingé (1 493 habitants- 2006) , desservies à faible fréquence

De Montreuil-sur-Ille à Rennes.

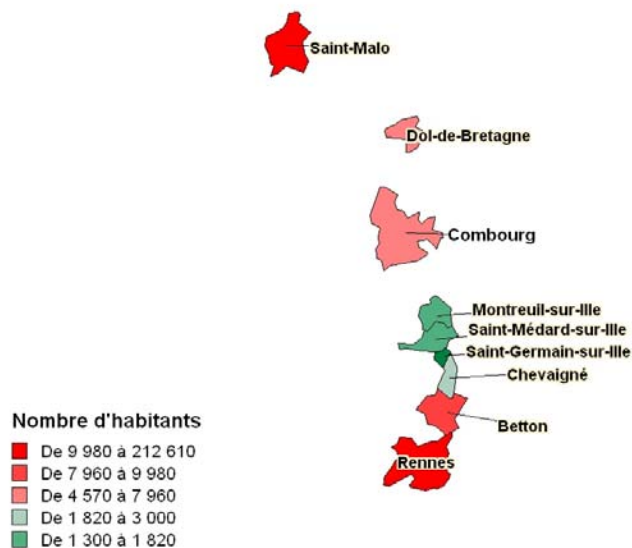
Le rythme des gares y est le plus resserré : Montreuil-sur-Ille est la gare la mieux desservie.

Du point de vue démographique, la population concernée par cette ligne est peu importante, avec des effectifs dépassant rarement les 5000 habitants par commune (Combourg : 5223 habitants (2006), Dol de Bretagne (4774 hab (2007)). Certains bourgs sont même très ruraux comme celui de Saint-Germain-Sur-Ille, commune qui comptabilise 872 habitants !

Ces « villages » situées entre Combourg et Betton sont ceux qui ont pourtant connu la croissance de population la plus importante en pourcentage avec des évolutions de population proche de 3% entre 1999 et 2007. Alors que Combourg et Dol ont eux connu une progression plus proche de 1% (mais le plus grand nombre en chiffre absolu).

Population sur le tracé des Transports

En 2007 (estimation)



Atelier Rennes/Saint-Malo

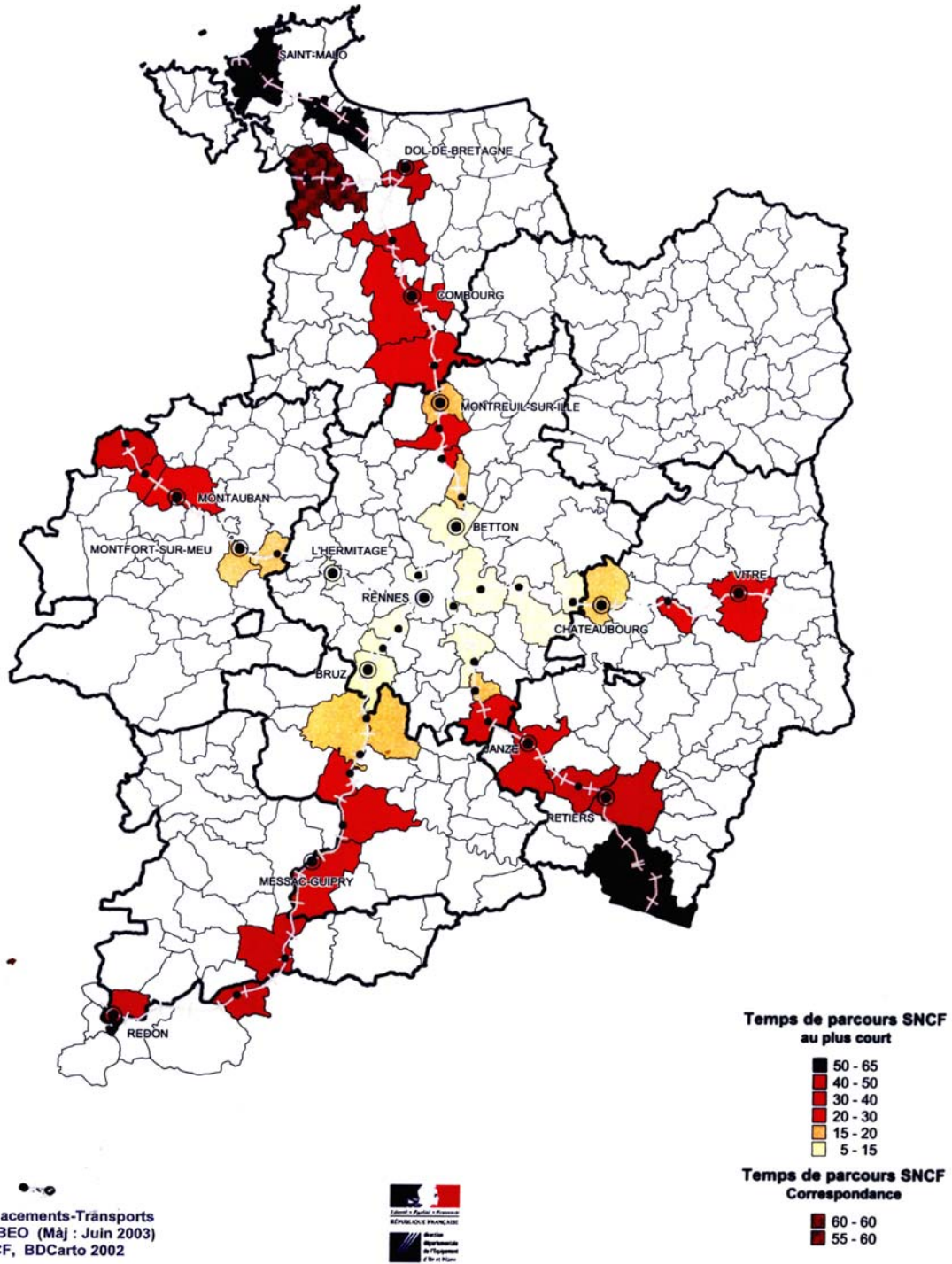
Source : INSEE

Le 18/02/2008

Mais les chiffres démographiques des communes desservies ne suffisent pas à estimer les quantités de population concernées par l'offre ferroviaire. Les petites gares peuvent aussi être le relais d'une intermodalité qui intéresse les populations situées dans un faisceau élargi. Et le potentiel de développement de l'urbanisation autour des gares s'observe aussi par rapport à la situation du point d'arrêt dans l'agglomération.

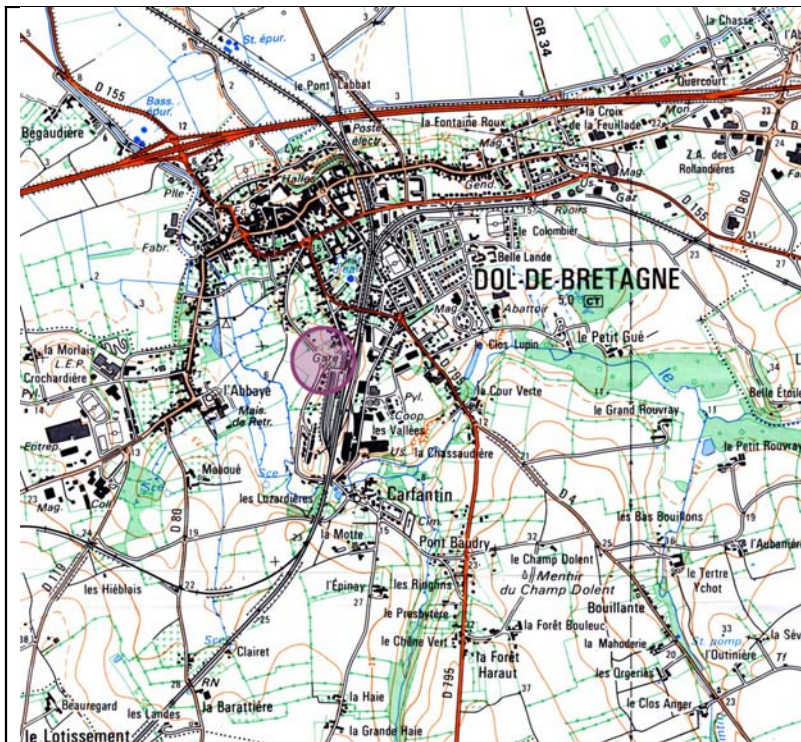
L'étude s'est donc attachée à observer d'une part la situation des gares au sein des communes, et l'irrigation du faisceau par le réseau routier à partir de ces points, d'autre part.

Temps de Parcours SNCF depuis Rennes en Ile et Vilaine



3. 2. La situation des gares par rapport aux agglomérations.

3.2.1. Le cas de Dol-de-Bretagne et Combourg



La gare de Dol-de-Bretagne est située au sud de la ville. Le maillage des voies contraint au passage par le centre pour rejoindre les plus grandes route, sauf vers le sud. Pour une gare située à déjà 30mn de la gare de Rennes cette situation est pénalisante en terme de diffusion pour des temps de trajet quotidien. Les abords de la gare sont récemment aménagés : les vastes parkings installés sur les deux rives, sont très fréquentés mais pas encore saturés.



Il en est de même à Combourg. Ici, la gare est située presque à l'écart de la ville à l'est (1 km du centre historique). Toute diffusion vers les communes situées à l'ouest de Combourg contraint à la traversée du centre. Les deux parkings situés de chaque côté de la gare sont très fréquentés mais pas saturés. L'urbanisation c'est faite le long de l'axe menant vers la gare. Il n'existe pas de relais alternatif à la voiture pour se rendre à la gare.

Dans les deux cas de Dol-de-Bretagne et Combourg, la traversée urbaine est nécessaire pour l'accès à la gare. Il s'ensuit une inertie en terme de temps de trajet pour desservir le faisceau qui nous intéresse à l'ouest des deux villes.

Pour ces raisons et parce que ce sont des villes, on peut considérer que ces gares principales ont pour vocation à être le point central d'une densification urbaine favorisant ces villes, plus que comme point de relais d'une diffusion vers l'ouest. A Combourg, la gare est située dans

une zone plane, ce qui favorise les déplacements à vélo ainsi que les projets d'aménagement à proximité.

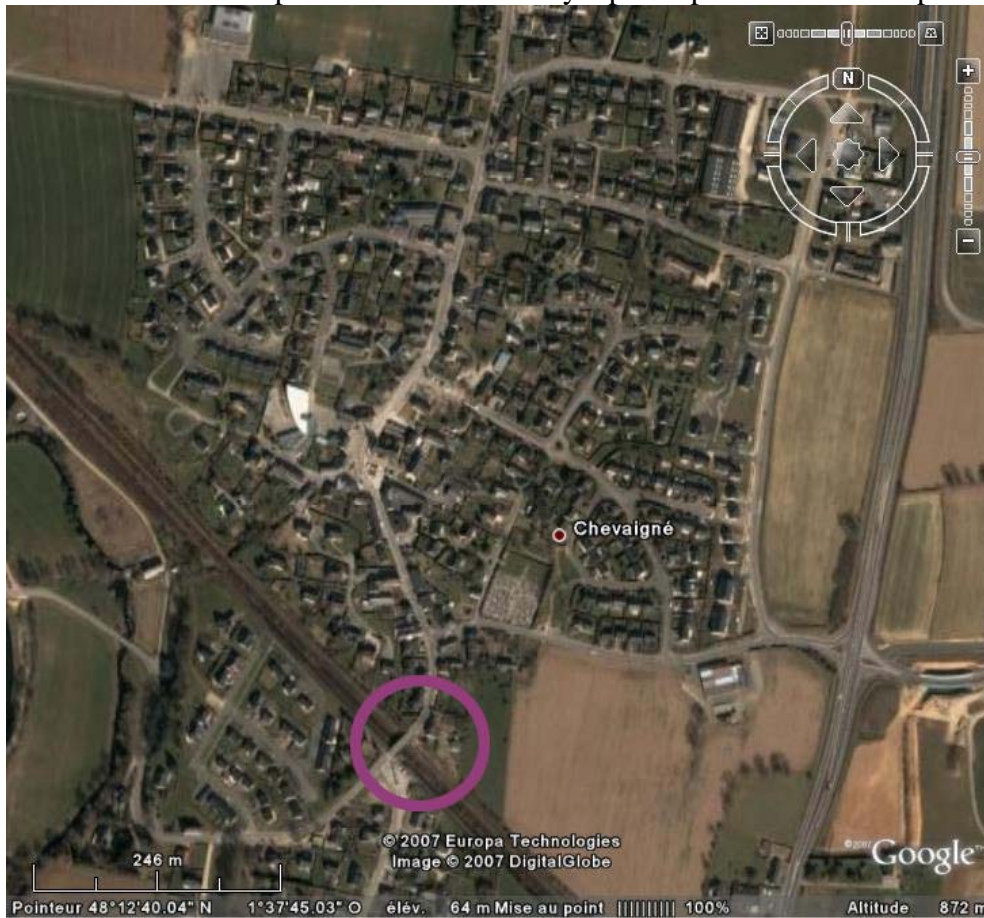


Ci-contre : le parking de la gare de Combourg.

La ligne SNCF est quasiment saturée aux heures de pointes, les parkings sont largement utilisés néanmoins peu d'utilisateurs se rendent à la gare en vélo. Deux parkings sont présents de part et d'autre de la gare, reliés par une passerelle piétonne.

3.3.3 Le cas de la Commune de Chevaigné

La gare de Chevaigné est située au cœur du tissu urbain. A proximité immédiate du bourg, elle est aisément accessible à pied ou à vélo car il n'y a pas le présence de forte pente.



La gare est fréquentée par les habitants de Chevaigné et de communes alentour, Saint Sulpice et Mouazé notamment.



Le parking de la gare est largement utilisé. Il est bien matérialisé et signalé par des panneaux. Le nombre de place est insuffisant au vu de la fréquentation (parking complet le lundi après-midi).

La position dans un « creux » rend la gare peu visible : on peut passer à côté sans en l'appréhender. L'ensemble des aménagements liés à la gare sont récents et adaptés (quais, abris, signalétique, accès). Les quais ont été rendu accessible aux personnes handicapées grâce à la construction d'ascenseurs.



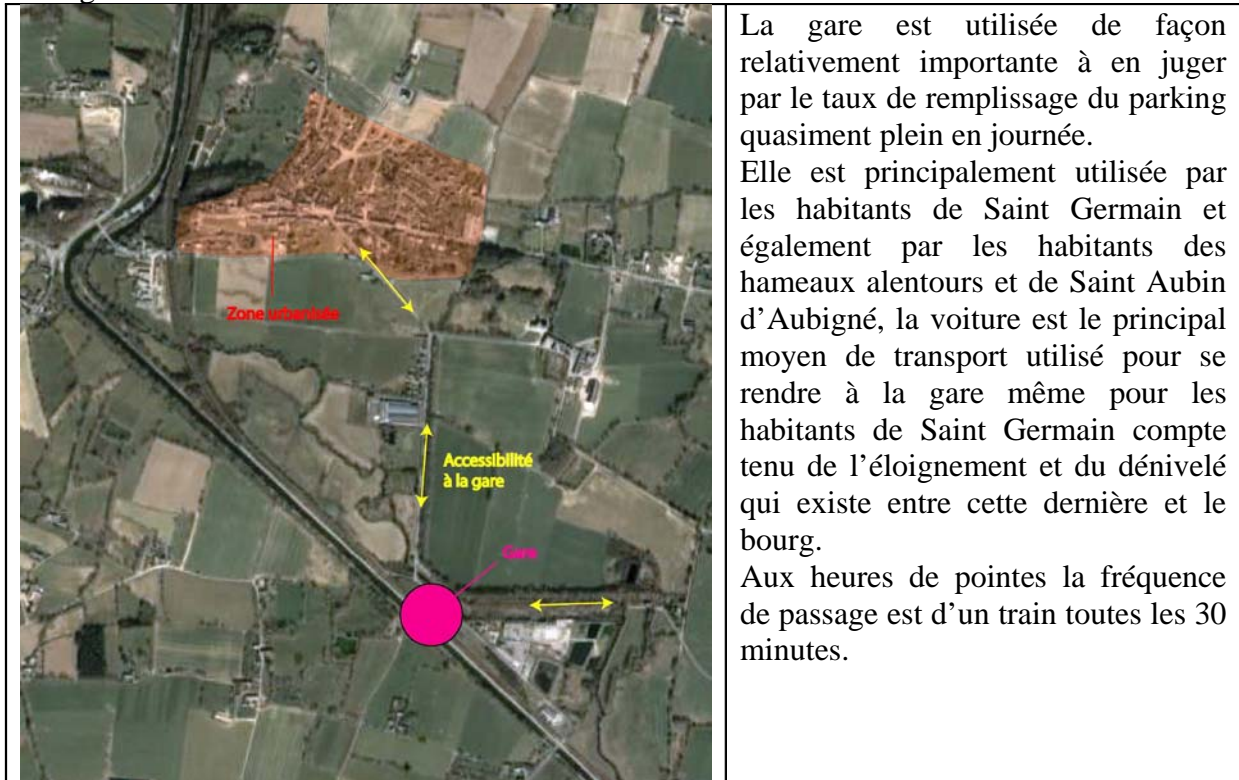
L'architecture des aménagements leur confère un aspect de gare de banlieue parisienne avec les deux ascenseurs pour les handicapés et l'unique banc située sur chaque quai. Le passage d'un quai est sécurisé par un pont qui évite la traversée piétonne des voies (ce qui est le cas de nombreuses autres gares de cette ligne).



Il n'y a aucune borne SNCF pour acheter son ticket de train, il faut avoir une carte Korriogo (et donc un abonnement) pour utiliser cette gare.

3.3.4 Le cas de la Commune de Saint-Germain-Sur-Ille

La gare est scindée de l'agglomération. A environ 1 km du bourg édifié sur la côte, elle est en contrebas de la ville au milieu de la « campagne » humide. Sa proximité du canal peut constituer un atout touristique non négligeable. Mais la forte pente qui relie cette gare au centre communal pénalise son accessibilité que ce soit à vélo ou à pied. Ceci explique peut-être la présence forte de voiture sur le parking. Des panneaux indiquent la gare depuis le bourg.



A St-Germain-sur-Ille : le bourg et la gare.
Source : atelier Rennes/St-Malo

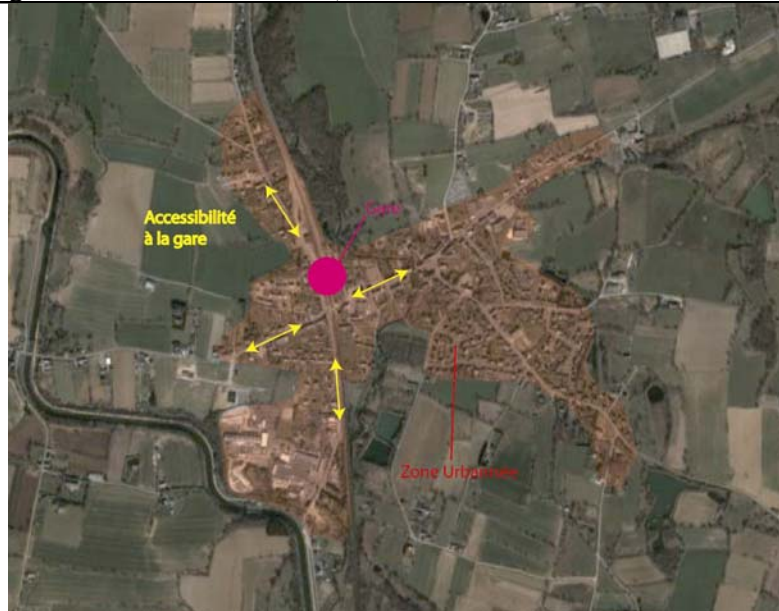




Dans cette gare, il n'y a pas de borne d'achat de ticket SNCF et la carte Korrigo est obligatoire. Il n'y a pas non plus de passage souterrain ou aérien de quai à quai.

3.3. 5 Le cas de la commune de Montreuil sur Ile

La gare est une des mieux desservies de la ligne (un train toutes les 20mn aux heures de pointes). Cette augmentation de fréquence a fait suite à l'augmentation de la fréquentation de la gare et de la ligne en elle-même (il n'était pas rare de voir des trains déjà bondés arriver en gare de Montreuil sur Ile).



La gare se situe au sein du tissu urbain et à quelques centaines de mètres du bourg. Elle prolonge l'axe principal de la commune sur lequel sont regroupés commerces et services, ce qui provoque d'ailleurs une forte circulation aux heures de pointes dans le bourg à l'heure d'arrivée des trains depuis Rennes. Le passage à niveau situé tout près de la gare accentue ces difficultés de circulation qui restent tout de même peu problématiques.

Le principal motif de déplacement est professionnel (emploi ou études supérieures à Rennes). Les migrations pendulaires entraînent une sur-fréquentation de la gare et de ses abords aux heures de pointe et une fréquentation beaucoup plus réduite durant les heures creuses.

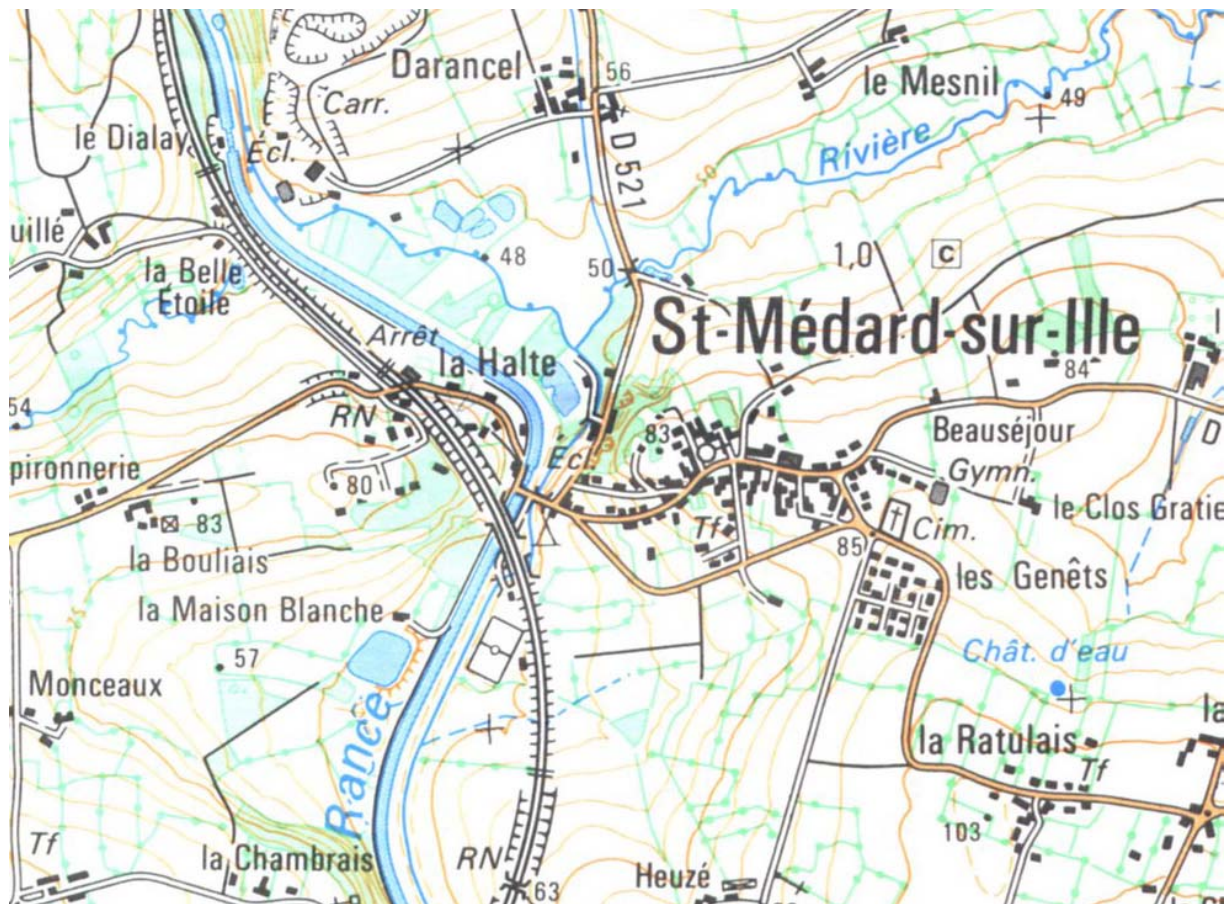


La forte fréquentation du parking montre que la gare rayonne sur d'autres communes (Feins, Dingé...). Le parking est saturé et du stationnement sauvage s'installe sur les pelouses et autres espaces disponibles autour de la gare. L'aménagement des abords de la gare est peu valorisé. L'extension du parking est en cours de réflexion. La SNCF prévoit à court terme la rénovation de la gare.



La topographie du bourg présente une assez grande planimétrie qui favoriserait les déplacements piétons et cyclistes.

3.3.6 Le cas de la commune de Saint-Médard sur Ile



Le canal sépare la gare de Saint Médard-sur-Ile du bourg, secteur qui marque une réelle rupture paysagère. Il n'y a cependant que 400m qui les séparent et la cheminement piéton peut être totalement séparé de la circulation automobile à partir des rives du canal. L'ambiance de ruralité y est très présente. Le cordon routier vers le bourg est très fréquenté par les véhicules.



Il n'y a aucun parking vraiment bien matérialisé, juste une petite bande de terre ou à peine 10 voitures peuvent se garer. Il n'y a aucun local à vélo et aucun vélo à proximité. Le passage de la route, à niveau, est contre la halte. Cette gare ne possède pas de borne SNCF. Non intégrée au centre, la halte SNCF est peu attractive.

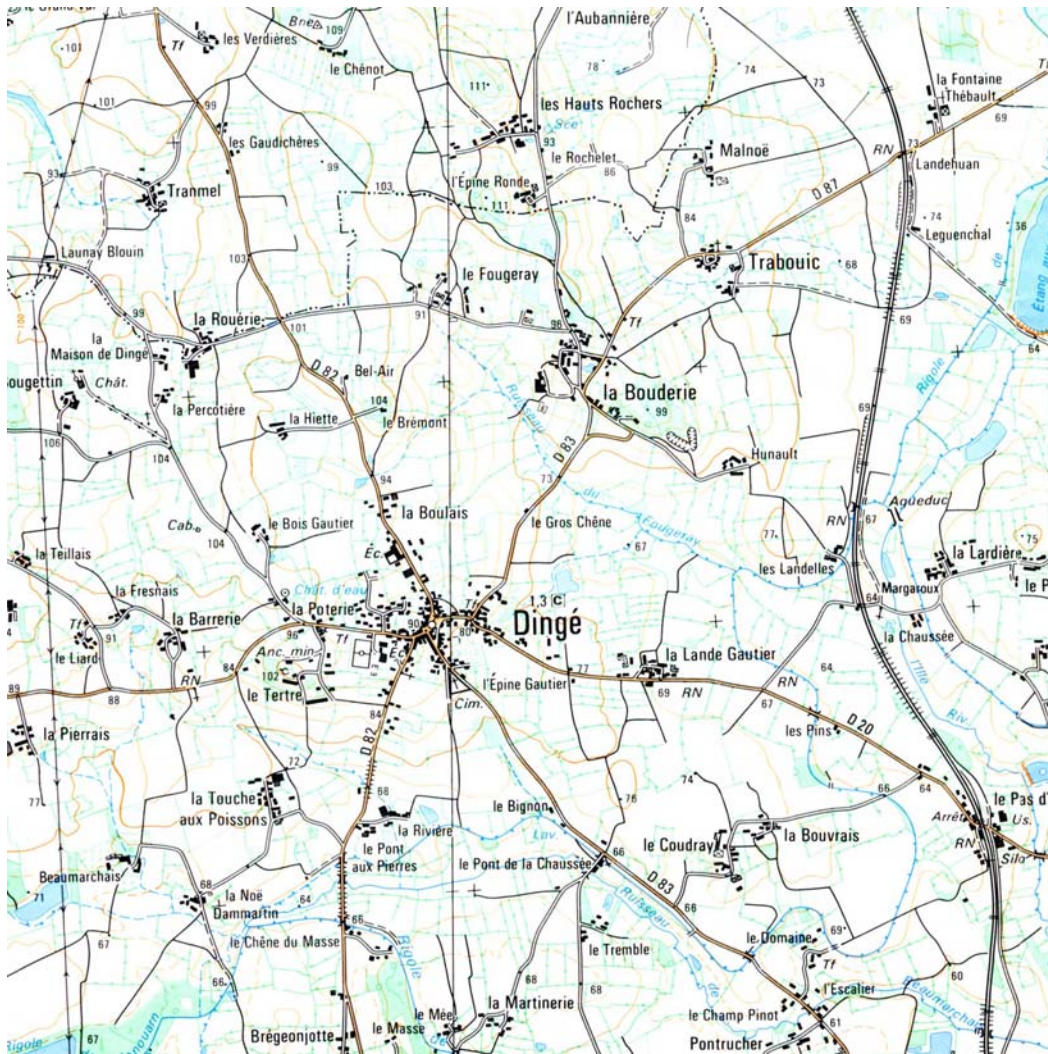
Vue depuis le quai de la halte de Saint Médard

Ses abords bien que bénéficiant d'un potentiel paysager intéressant (présence du canal notamment) ne sont pas spécialement mis en valeur. Dans le cadre d'une opération de remise en état des gares de la ligne Rennes/Saint-Malo engagée par la SNCF, la halte est actuellement en cours de rénovation : remise en état du quai et mise en place de panneaux signalétiques neufs.

La fréquence de passage est de un train toute les 30 minutes en heure de pointe.



3.3.7 Le cas de la commune de Dingé



Desservie à faible fréquence, la gare de Dingé est tout à fait atypique : à 2 km du bourg, c'est une petite halte autour de laquelle quelques maisons ont été construites au 19^{ème} siècle. Son éloignement du bourg dans un secteur caractérisé par une profonde ruralité ne semble pas destiner à court terme ce lieu comme point d'accroche d'une urbanisation.

3.3. Conclusion sur le système ferroviaire

Desservies depuis Rennes à 20mn au maximum de la section, les gares jusqu'à Montreuil-sur-Ille constituent des points centraux. Elles desservent des pôles qui ont un potentiel de développement car les bourgs disposent d'équipements de proximité.

Les gares de Combourg et de Dol-de-Bretagne, sont plus pénalisées par le temps de transport par rapport à Rennes. Ces anciennes villes, pôles secondaires en terme d'équipement et de commerce, les gares semblent devoir constituer le point central de développement d'une urbanisation dense qui fixe au point d'arrêt les résidents mobiles.

4. Logiques fluviales : entre frôlement et rencontre des routes et voies ferrées

Dans ce dernier temps, nous étudions ici les jeux de proximités, les points de jonction. La présence parallèle des lignes de l'eau et du fer ou de la voie rapide n'est facteur d'interférence qu'aux haltes ferroviaires ou à des aires de sortie dans le second cas. Mais la co-présence des lignes est un signe fort dans l'espace : au rythme lent du canal qui est celui de la navigation, de la marche ou du vélo le long des rives, se superpose par intervalle le rythme rapide du train, un bruit de fond continu qui diffuse à partir de la voie rapide, phénomènes dont la perception nous rappelle l'appartenance à un plus vaste territoire. Gare d'un côté, aire de sortie de l'autre et jonction au canal sont des lieux carrefours qui sont autant de haltes pour pénétrer le territoire et changer de parcours (vélo, bateaux)

4.1. Le canal et la voie ferrée



Au début de son parcours à partir de Rennes, le canal est proche de la voie ferrée.

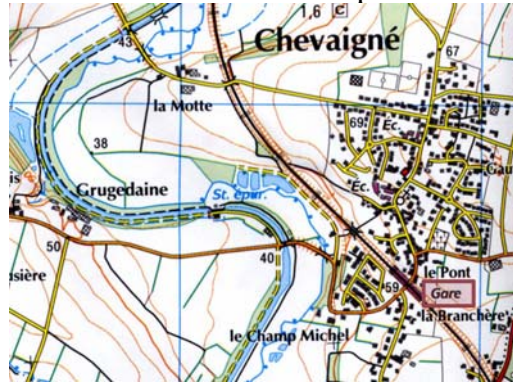
Il se rapproche ensuite des routes de Rennes à St-Malo qu'il croise avant de rejoindre la Rance vers l'ouest.

Entre Betton et Montreuil-sur-Ille le canal et la voie ferrée se frôlent à plusieurs endroits: ils s'entrecroisent même curieusement.

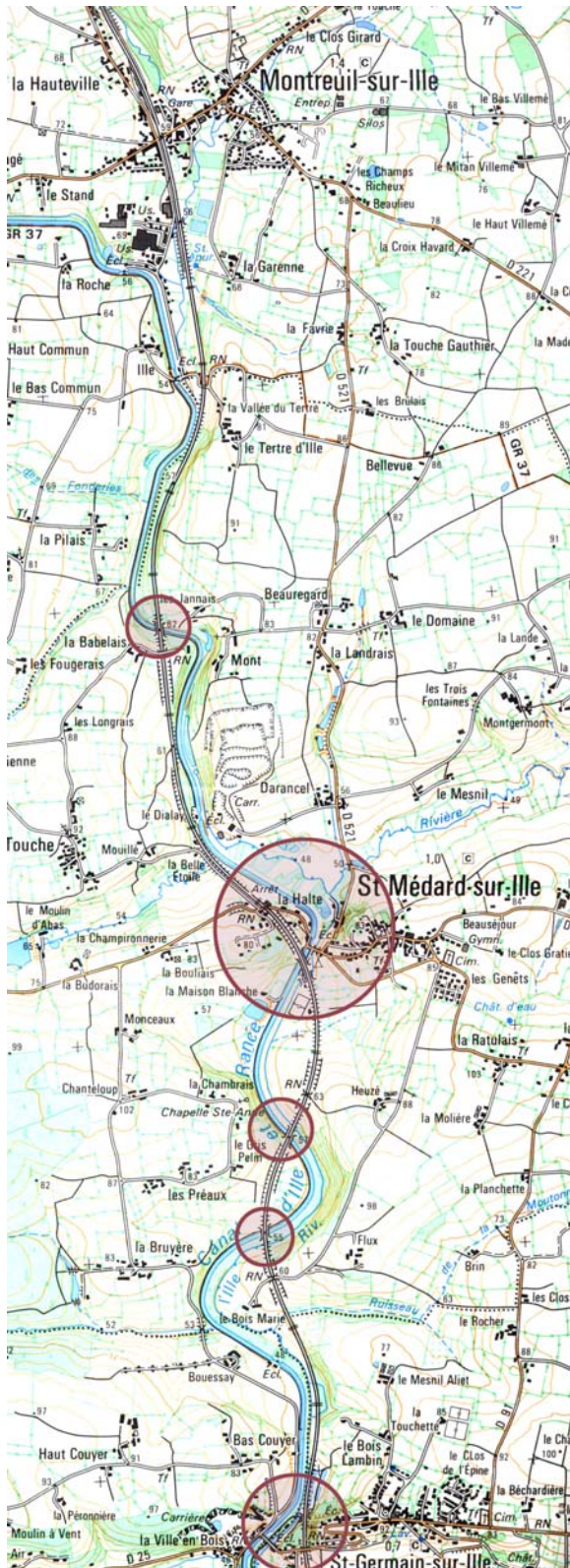
A Chevaigné



Après une série de boucles au nord de Betton, le canal rejoint le centre de Chevaigné dont il est séparé par la voie de chemin de fer. Celle-ci est située à mi-pente entre la voie d'eau et le bourg situé sur une butte. Il existe un rapport visuel fort entre les deux voies depuis le pont le long de la boucle de « La Motte ». La gare n'est cependant pas visible depuis le canal dont elle est cependant peu éloignée. Une jonction intermodale peut ainsi exister entre les deux parcours.



De St-Germain-sur-Ille à Montreuil-sur-Ille



A St-Germain-sur-Ille, comme à Chevaigné, la voie ferrée s'intercale entre le canal et le centre. Par contre l'importante fracture géographique et l'éloignement de la gare située à environ 2 km au sud ne confère pas au lieu de frottement un caractère de jonction. La gare de St-Germain-sur-Ille peut cependant représenter une halte efficace pour le relais entre parcours cycliste et jonction ferroviaire.

Entre St-Germain-sur-Ille et St-Médard-sur-Ille, les deux voies se recoupent à deux endroits. Saint Médard sur Ille occupe une position centrale au milieu de ces nombreux croisements entre le canal et la voie ferrée qui y constituent un lien symbolique.

Au pied du bourg de St-Médard-sur-Ille, le pont est tout proche de la halte ferroviaire. C'est une commune qui dispose d'un fort potentiel de développement qu'elle compte mettre en œuvre dans les prochaines années (Construction prévue d'une centaine de logements). Le transport ferroviaire y est proportionnellement très utilisé comme mode de transport vers Rennes. L'urbanisation y est possible dans un rayon très proche à la fois de la gare, du canal et du bourg.



La maison éclusière devant le pont de St-Médard-sur-Ille. En arrière-plan, le pont de la voie ferrée.

4.2 Le canal et la route.

Après Montreuil-sur-Ille le canal s'éloigne vers l'ouest et rejoint les routes sur trois communes : Hédé, Tinténiac et St-Domineuc.

Hédé.



Ici on observe une faible relation entre la 4 voies et le canal. Il est difficile d'accéder au centre aussi bien par la route nationale que par le canal qui est très éloigné du cœur de ville, distance accrue par la fracture géographique.. De plus, alors qu'Hédé est la 6^e commune en aval du canal à partir de Rennes, ce secteur du canal est peu fréquenté par la navigation fluviale, ce qui peut être expliqué par la difficulté engendrée par le passage des onze écluses.

Tinténiac

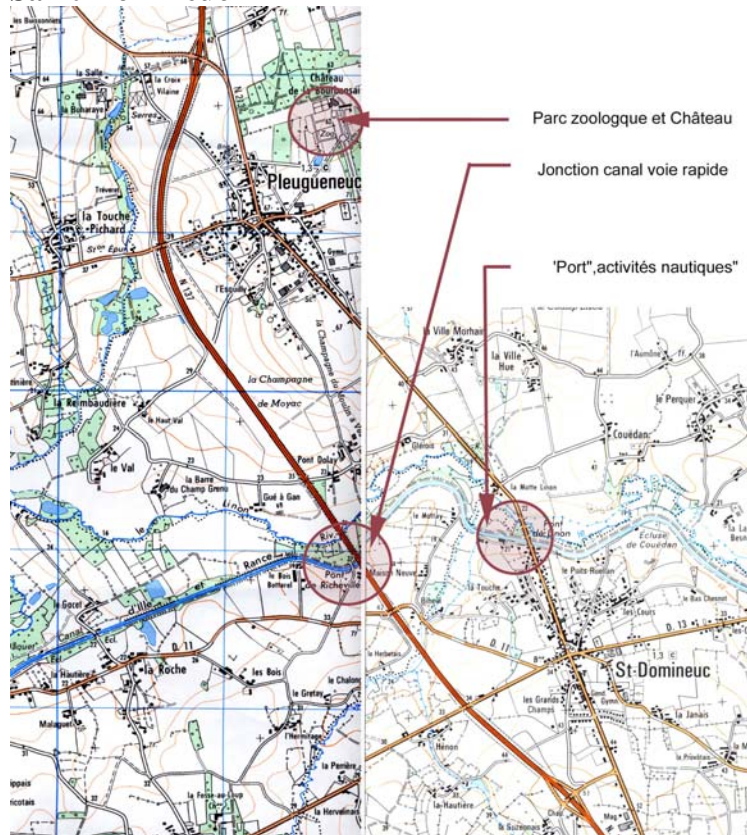


A Tinténiac, c'est le bourg qui est l'interface entre la route et le canal. Si l'on peut considérer que les abords du canal au sein de l'agglomération peuvent faire l'objet d'un développement en terme d'accueil touristique en y développant les équipements, il n'y a pas ici de lieu qui rapprochent les deux infrastructures.

Dans les deux cas de Tinténiac et Hédé, il n'y a pas de lieu qui mette la route et le canal en lien direct : c'est l'ensemble du territoire urbanisé qui se trouve entre les deux lignes. Ici c'est plus généralement le mode de développement de l'urbanisation qui peut mettre en tension la co-présence des deux lignes.

Les cas de Saint-Domineuc et Trévérien sont bien différents.

Saint-Domineuc



Le « port » à St-Domineuc.

C'est à Saint-Domineuc, que le canal croise l'ancienne route de Rennes à St-Malo.

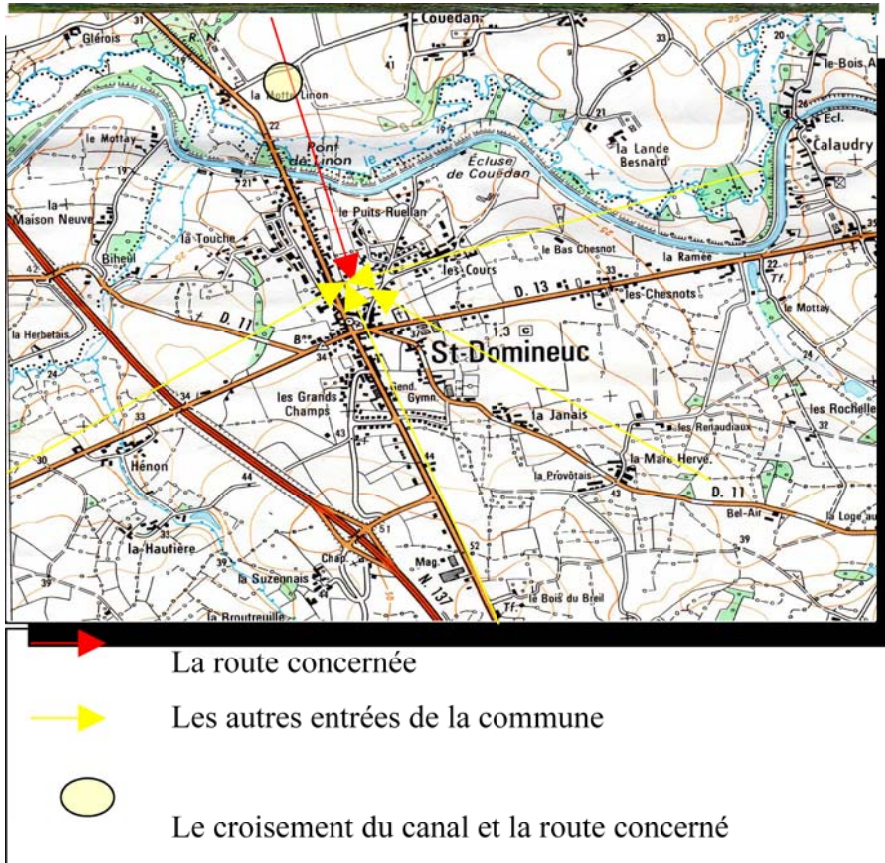
L'étude du nombre des traversées aux écluses montre que celle de Saint-Domineuc a enregistré plus de passages qu'à Trévérien situé en aval. Ceci tendrait à montrer que le « port » agit parfois comme limite depuis l'aval comme depuis l'amont.

Les abords du canal disposent d'équipements dont un club nautique. La jonction entre le canal et l'ancienne route est proche de Pleugueneuc (2 km au nord) qui dispose d'un autre lieu attractif sur le plan touristique : le Château, monument historique et parc zoologique.

L'ancienne route nationale est l'axe central du bourg tout proche de Saint-Domineuc : largement dimensionnée compte tenu de son ancien trafic, ce tracé a un profil suffisant pour que soient ménagé une piste cyclable sur l'ensemble du parcours de centre à centre (entre St-Domineuc et Pleugueneuc).

Rejoint récemment par l'urbanisation, le site jonction entre le canal et la route dispose ici d'un vrai potentiel de développement comme point d'accueil touristique.

L'extension d'urbanisation de Saint-Domineuc s'arrête au canal. L'espace de l'autre côté du canal en face de la commune est de l'espace vert non bâti. Une route départementale entrant dans la commune traverse le canal, le croisement du canal et de la départementale forme donc l'entrée de ville nord de la commune. Le canal forme une limite de la commune.



Identification de la route départementale traversant le canal

Du point de vue de la forme urbaine de cette entrée de ville matérialisée par le canal les éléments morphologiques sont les suivants :

- Des panneaux avec des informations touristiques
- Une route départementale qui traverse le canal
- Des barrières sur le pont mettant en valeur le croisement.
- Des maisons du côté sud du canal : entrée de commune
- Les lampadaires rouges avant et après le croisement
- Un parking mal organisé avant le croisement
- Une rue le long du canal
- Des espaces verts pour le loisir et le parking au bord du canal
- Un ancien lavoir : valeur patrimoniale
- De la végétation sur le bord du canal

Du point de vue fonctionnel, on observe :

La fonction du transport

La route pour entrer dans la commune forme l'axe principal de la commune en direction du centre.



Jonction route/canal à St-Domineuc : vue vers le bourg de St-Domineuc



Jonction route/canal à St-Domineuc : vue vers Pleugueuneuc

La fonction économique



Forte promotion immobilière le long du canal : un nouveau lotissement pousse au bord du canal. La valeur paysagère du canal ainsi que son calme de l'atmosphère environnant en sont sûrement les arguments.

La fonction touristique



Les activités touristiques en rapport avec le canal : école de kayak, locations de bateaux, présence d'un lavoir traditionnel etc ...

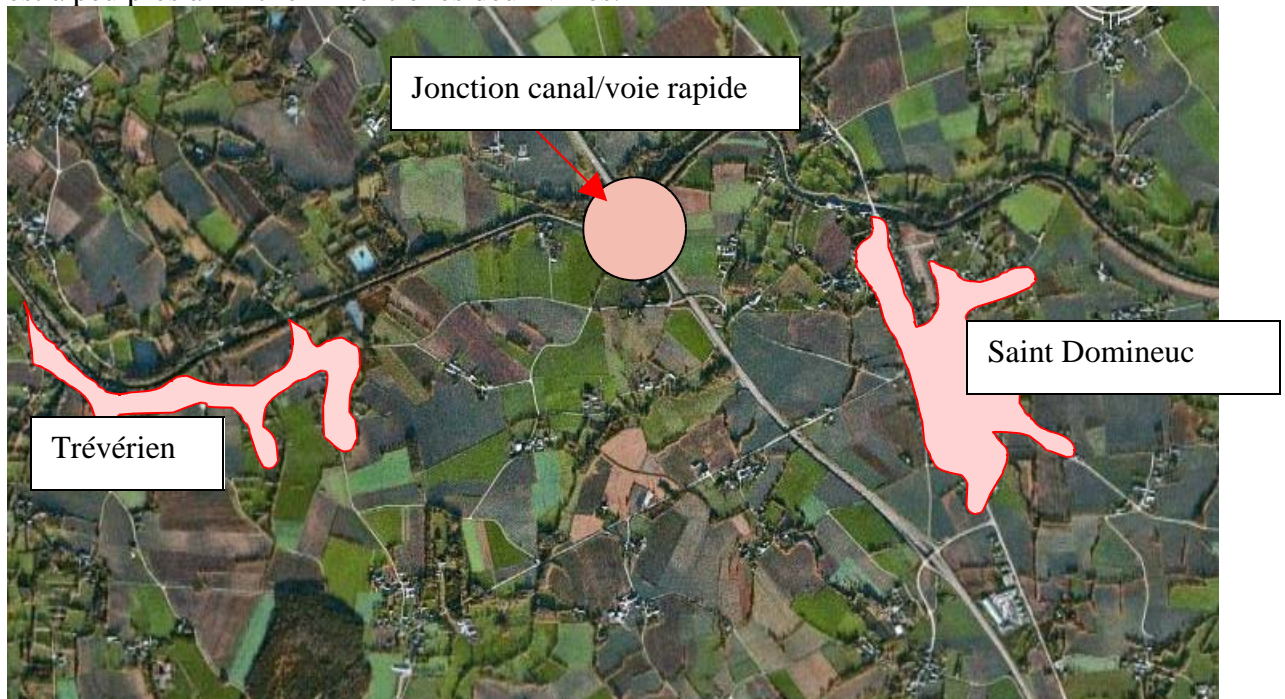
La fonction du loisir



L'espace public bien organisé avec une aire de pique nique en bois et les chemins de halage le long du canal.

Voie rapide et canal :

C'est entre Saint-Domineuc et Trévérien que la voie rapide traverse le canal à un endroit qui est à peu près à mi-chemin entre les deux villes.



Ce croisement est très peu visible depuis la route : un panneau signale la présence du canal. Mais la traversée du pont lui-même n'est pas perceptible : à niveau de la route, le tablier du pont ne laisse pas sentir le passage et si le garde-corps en métal vers prend le relais des glissières de sécurité, le traitement de l'ouvrage d'art disparaît dans le paysage.

Rejoindre ce canal depuis la voie rapide quand bien même on s'apercevrait de sa présence, représente dans les deux sens de circulation un parcours difficile : on n'approchera de toutes façon en automobile que le « port » de St-Domineuc en traversant son bourg à partir de l'échangeur de St-Domineuc au sud et le bourg de Pleugueuneuc à partir de l'échangeur au nord. Dans les deux cas, ce parcours long rompt avec la présence physique du canal.

Dit très simplement : il faut vraiment vouloir y aller !

Absence de relation directe entre la voie et le canal : seul le canal et le chemin de halage relie les deux ponts sur le canal situés aux 2 bourgs. De la voie rapide : pas d'arrêt possible et impossibilité de descente vers le canal. Il y a cependant un pont piéton au pied de la voie rapide.



Liaisons entre les différentes jonctions du canal entre Trévérien et Saint Domineuc



Depuis la route : absence de visibilité



Au bord du canal : vue sur la route.



Au pied de la voie rapide, vers Trévérien, un pont piétonnier. Passage confidentiel compte tenu de ses accès



Au pied de la voie rapide, vers St-Domineuc

Outre le peu de visibilité, depuis la voie rapide, l'accès et le stationnement directs vers le canal sont impossibles. Vers Trévérien le trajet est compliqué car il impose de passer par le centre de St-Domineuc. Après l'accès très confidentiel de plusieurs kilomètres qui permettra de revenir vers le pont piétonnier, on n'abordera en aucune façon le canal à l'ouest avant le

bourg de Trévérien.



Au bord du canal : le village de Trévérien

Tant par ses liens géographiques aux différentes voies (ancienne route, voie rapide, canal), le site de Saint-Domineuc représente un fort potentiel tant en terme de développement que de lieu d'intermodalité. Plus à l'écart (4 km à partir du centre de St-Domineuc qu'il faut traverser) Trévérien dispose d'une plus faible appartenance à ces logiques de croisement des axes. Ancien village rural, c'est cependant un lieu de charme qui mérite attention et préservation.

4.3 Éléments de synthèse spatiale des interférences.

L'ensemble de ces informations relatives au canal établies suivant les différents critères permet de repérer les communes les plus dynamiques par un croisement des données représenté dans le tableau suivant. Il synthétise d'une part les données:

- du rapport morphologique entre le canal et chaque commune
- de la jonction du canal avec une autre infrastructure de transport (chemin de Fer, voie rapide, route départementale)
- de la fréquentation nautique

et d'autre part :

- de l'aspect touristique et symbolique

	Intégration	Carrefour	Fréquentation
Saint-Gregoire	Moyenne	Juxtaposition	2
Betton	Importante	Jonction (CF)	5
Chevaigne	Faible	Jonction (CF)	10
St-Germain-sur-Ille	Faible	Juxtaposition	12
St-Medard-sur-Ille	Importante	Jonction (CF)	9
Montreuil-sur-Ille	Moyenne	Juxtaposition	8
Hede	Faible	Juxtaposition	11
Tinteniac	Importante	Juxtaposition	6
Saint-Domineuc	Moyenne	Jonction (CR)	3
Treverien	Importante	Juxtaposition	4
Evran	Moyenne	Juxtaposition	1

On y retrouve les différentes catégories énoncées auxquelles on a attribué un code de couleurs. Rouge à jaune du plus au moins.

Cela a permis de faire ressortir :

- les communes les plus dynamiques : celles qui rassemblent à la fois une fréquentation fluviale et une intégration du canal au sein de la commune importante tout en occupant une situation de carrefour.
- les communes les moins dynamiques : celles qui rassemblent au contraire une fréquentation fluviale et une intégration du canal au sein de la commune faible ainsi qu'une simple juxtaposition des voies de communication importante et du canal.
- les communes connaissant des points forts mais aussi des points faibles dans ces domaines.

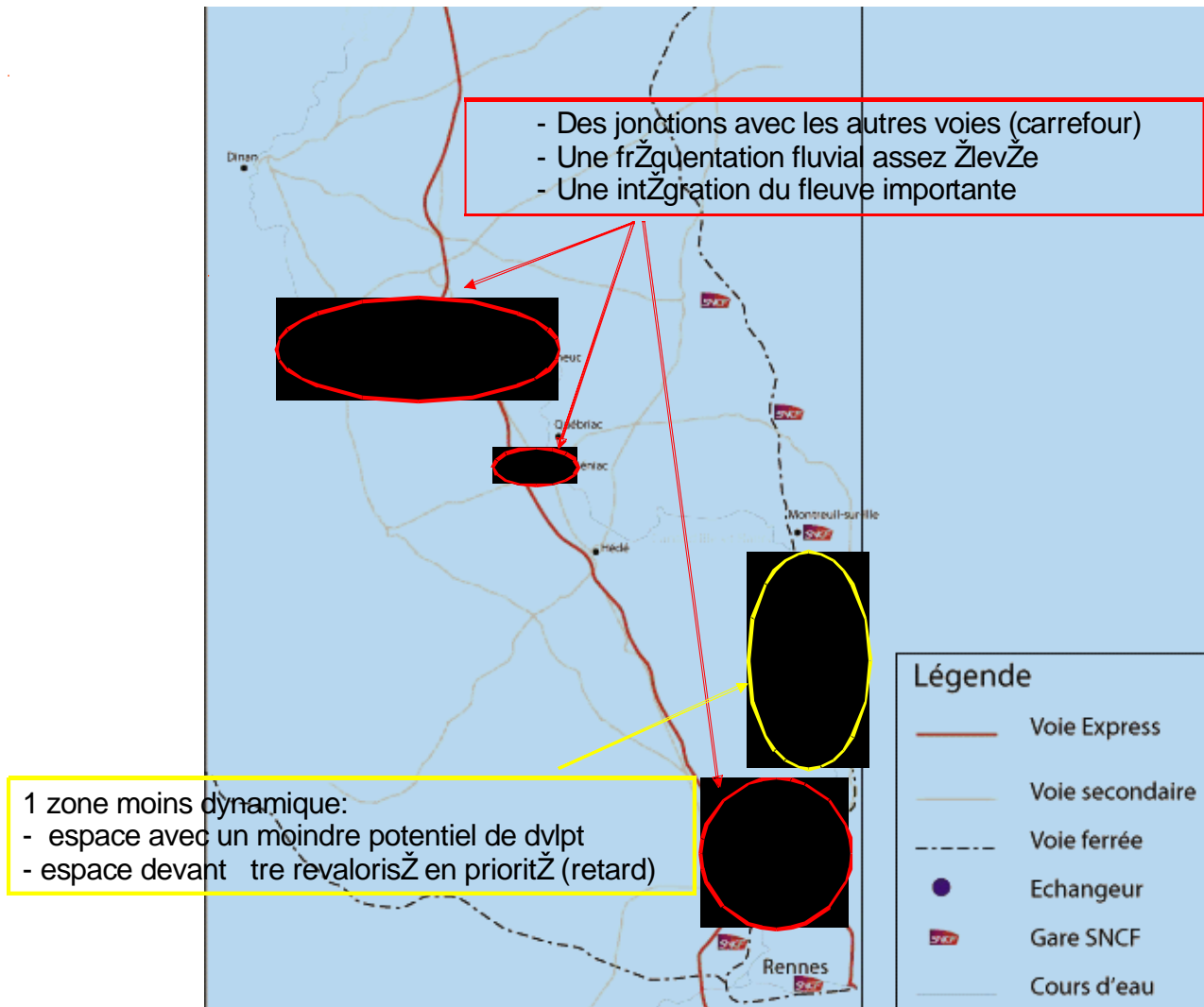
On peut en sus repérer, en vue du tableau récapitulatif :

2 zones importantes (en rouge sur la carte) dont les communes concentrent

- Des jonctions avec les autres voies (carrefour)
- Une fréquentation fluviale assez élevée
- Une intégration au canal importante

Ce sont donc des pôles d'échange potentiels et des points pouvant être intéressants à aménager (comme pôle touristique, pôle d'échange) pour accueillir de nouveaux flux.

1 zone moins dynamique (en jaune sur la carte) en terme de fréquentation fluviale, mais dont les sites ont le bénéfice d'être desservis par la voie ferrée.



Troisième partie

Entre *sites* et *zones*, les interférences d'une configuration spatiale linéaire.

Si l'on observe l'armature générale de la configuration linéaire dans l'épaisseur du faisceau on peut alors également repérer un certain nombre de logiques spécifiques. S'il n'est pas question de « personnaliser » l'axe linéaire au point de le doter de capacité à agir, il n'en reste pas moins pris dans (et porteur de) un certain nombre de conséquences structurantes.

Nous les distinguerons ici sous plusieurs ordres :

- le premier concerne les sites impliquées par plusieurs lignes. Nous les caractérisons comme sites « en tensions » car ils sont sous l'effet de forces d'attraction cumulées.
- l'autre concerne davantage les particularités externes qui émargent aux logiques d'axes et en « distordent » l'organisation, la révisent ou au contraire la renforce : ce sont des entités géographiques, paysagères, des usages caractérisés.
- Ce sont enfin les écarts ou « angles morts » (Alain Reynaud, 1981) qui résultent d'une plus faible irrigation des « axes » considérés et des logiques externes pré-citées sur lesquelles nous nous expliquerons.

1. A grande échelles, des lieux « en tension ».

Les parcours qui relient les points sont travaillés par les tensions propres aux logiques d'axes, à leurs forces et impliquent ce faisant des sites en tension : attirés par l'un, l'autre ou les deux forces qui en constituent l'attrait, ces sites peuvent être le lieu de projets innovants pour fédérer les mobilités.

Ils sont de deux ordres, à grande échelle.

- soit des sites qui se localisent entre échangeurs et centres. En fonction de la distance qui les relie, des spécificités du site, ils peuvent se faire porteur de sens pour un développement urbain fondé sur les liaisons douces.

- soit, entre canal et centre : la présence de l'eau est un attrait. Qu'en est-il des « ports », points d'arrêt vers les centres ? Quel lien s'établit-il entre l'habitat et l'eau ? Y a-t-il des lieux où ces jonctions mériteraient d'être valorisés ?

Ces particularités ont été abordées précédemment : elles restent à étudier à l'échelle de projets locaux.

Sur le thème du lien entre les voies, il reste à observer comment le rapport entre les lignes influe sur les mouvements à l'intérieur du faisceau, en particulier entre voie rapide et chemin de fer, mettant de façon plus ou moins efficaces les liens entre échangeur et gare.

Les rayons d'influence se croisent-ils ? Quels sont les angles morts produits par des zones d'ombre (sites exclus de relations les impliquant dans le premier ou le second système) ? Peut-on repérer dans ce cas des potentiels de jonction : croisements routes/chemin de fer non exploités par une station ?

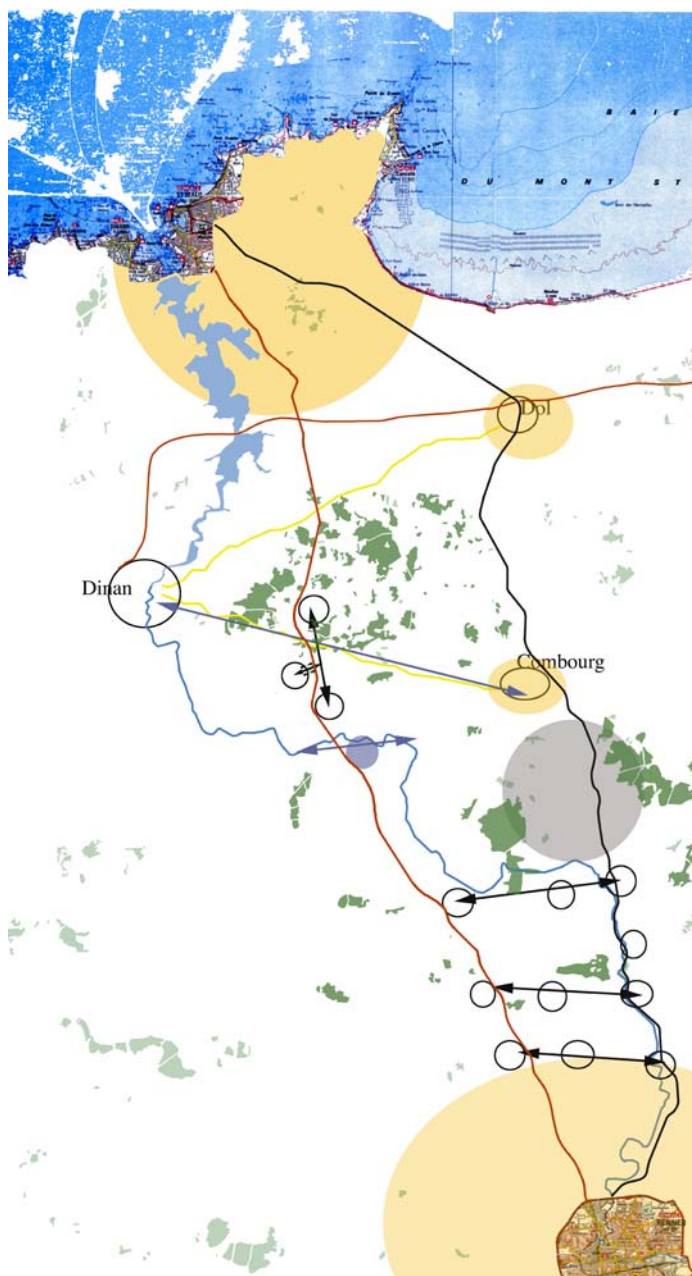


C'est dans la seconde couronne de Rennes – jusqu'à Tinténiac situé à environ 30km de Rennes- que les différentes lignes sont le plus rapprochées.

La voie de chemin de fer et le canal se frôlent à l'est. Ils se déroulent sensiblement en parallèle à la voie rapide à une distance d'environ 7 km. Le canal traverse cet « entre-deux » pour rejoindre Tinténiac à partir de Montreuil-sur-Ille.

Ces voies cadrent ainsi un territoire bien drainé vers la métropole régionale en permettant de multiples conditions de transport par route ou train sur la base d'un rayon d'influence qui se mesurerait à un trajet de moins de 45mn.

Combourg est une petite ville. La plus éloignée des grands centres, elle est distante de Dol-de-Bretagne et de Dinan à environ 20 km par de bonnes routes. Sa liaison à Dinan est confortée par le croisement avec la voie rapide de St-Malo à Rennes, à peu près à mi-distance autour d'un échangeur qui distribue 3 bourgs à courte distance (St-Pierre-de-Plesguen, Pleugueuneuc et Plerguer). Par ailleurs reliés à 30mn de Rennes et 10 à 15mn de Dinan et Combourg. Ils semblent ainsi disposer d'un potentiel d'urbanisation.



2. Les effets spécifiques des Pays.

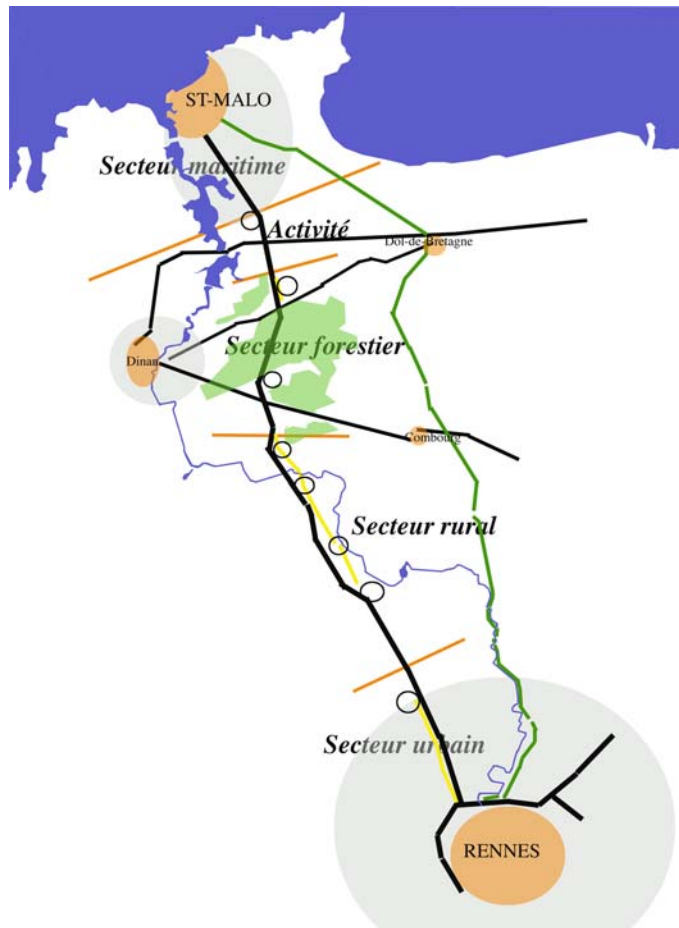
Le terme de « Pays » représente aujourd'hui une armature politique du territoire. Nous nous référons ici au concept de « région géographique plus ou moins nettement limitée considérée surtout dans son aspect physique ». Définition qui pour être floue nous ramène à un aspect que nous n'avons pas souhaité occulter, à savoir l'imaginaire d'une entité géographique cependant dominée par des caractéristiques fondatrices. Les premiers repérages permettent ainsi d'identifier plusieurs grandes thématiques fondées sur la géographie du faisceau, liées à des systèmes d'attraction et de polarisation, mais aussi des caractéristiques de paysage ou d'usage des territoires.

- Sous l'influence de St-Malo : le pays « maritime » : couronne de St-Malo sur le plan résidentiel, ce secteur qui intègre Châteauneuf, correspond en limite sud à la Rance maritime qui, à Plouër-sur-Rance laisse place à la Rance fluviale.
- Il est suivi, au sud, au croisement des deux grandes routes nationales, d'un secteur d'activité.
- Au nord de Rennes, sous l'influence de la ville : le pays « urbain ». Marqué par des secteurs d'activité, « Cap Malo » et des communes résidentielles, on peut considérer sa limite à La Mézière.
- Entre les deux, deux secteurs naturel : un secteur forestier situé entre les deux grandes transversales au sud de Châteauneuf et un pays rural, marqué par l'agriculture entre la jonction vers Dinan et pays urbain de Rennes. Ce sont des zones d'ombre en terme d'équipements et d'emploi.

Ces différents secteurs méritent d'être observés à la fois dans leur réalité démographique et sociale, mais aussi en terme de paysage et d'imaginaire.

Pour les raisons évoquées plus haut, l'étude se concentrera sur les secteurs entre-deux qui seront favorisés comme sites de projets.

Après St-Pierre-de-Plesguen en provenance de Rennes, le territoire situé entre la voie rapide et le chemin de fer est marqué par la forêt. Bien qu'aujourd'hui parsemées, les traces forestières définissent ici une caractéristique paysagère qui semblerait aussi justifier d'une préservation face à l'urbanisation. Ce secteur forestier se situe dans le triangle constitué par les 3 villes de Dinan, Combourg et Dol-de-Bretagne.



On peut définir comme « secteur rural », le territoire compris entre la couronne rennaise et la forêt. L'agriculture y est prédominante. Par contre, deux parties sont nettement distinctes en terme d'urbanisation entre celle qui se situe à proximité de la voie rapide et celle qui entoure la voie ferrée.

Une suite de centres très rapprochés s'égrènent entre de Hédé à St-Domineuc (5 km maximum d'axe en axe des centres). Très proches de la route, ils y sont accessibles à très courte distance. La route y est psychologiquement présente : le bruit de fond du trafic, des aperçus sur la voie rapide rappellent régulièrement la présence du lien extra-communal. Ils sont tous reliés à Rennes en moins de 30mn et à St-Malo entre 30 et 40mn.

L'urbanisation y est croissante. Aucun recensement provisoire depuis 1999 n'a été publié concernant les communes de St-Domineuc et St-Pierre de Plesguen, mais ceux de Pleugueuneuc et de Plerguer sont connus : la croissance sur 7 ans y a été réciproquement de 19% et 22%, annuellement de 2,5% et 2,6%.

3. Des zones d'ombre.

Les précédentes analyses laissent percevoir des secteurs qui bénéficient moins des dynamiques induites par les axes ici étudiés, ou qui, par leur appartenance à des entités protégées, semblent des « zones d'ombre » qui rompent la linéarité.

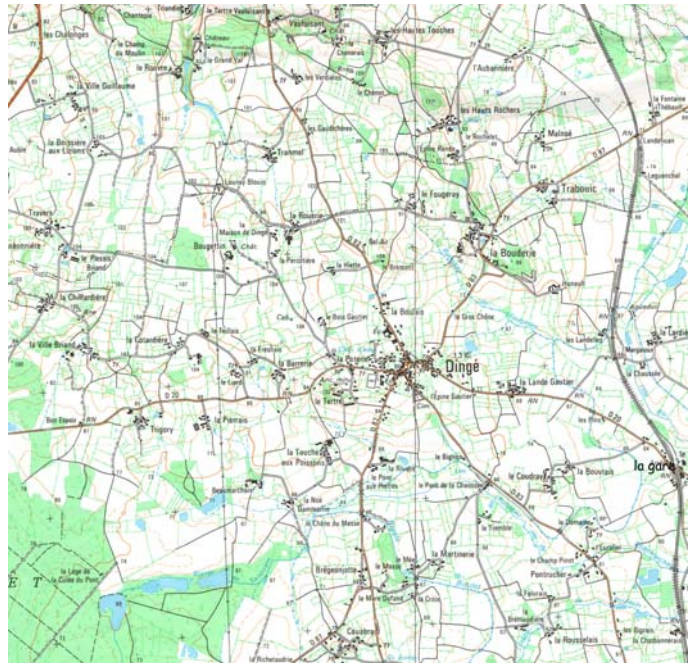
Il en est ainsi de la forêt mais aussi de ce que nous appelons la « bulle » autour de Dingé qui répond à une armature qui lui est propre.

Sur le secteur forestier et le secteur rural, la voie rapide et la voie ferrée s'éloignent et sont séparée jusqu'à Dol-de-Bretagne par des territoires où les entités paysagères et la structure routière secondaire fracturent de façon beaucoup plus radicale le processus d'urbanisation.

Autour de Dingé, l'activité rurale est encore très présente. Le centre de cette commune n'a pas de lien direct avec la gare qui porte son nom- éloignée de 2km du centre. Des routes secondaires convergent vers le centre de Dingé, manifestant ainsi d'une structure routière que l'on peut qualifier de rurale si l'on se souvient que le village est convergence des chemins.

Ici la direction nord-sud n'est plus celle des routes qui sont indifférenciées dans leur dimension: on se perd plus aisément dans ce maillage routier. La fréquence du trafic est moins forte : le silence s'établit. L'armature des routes à laquelle s'ajoute l'éloignement des axes de transport confèrent au territoire de Dingé une forte caractéristique rurale qui, à l'appui de la préservation de l'activité agricole, nous semble mériter d'être préservé.

Le territoire de Dingé paraît ainsi constituer un « angle mort » à l'intérieur du faisceau, terme auquel nous préférons le mot de « bulle » qui nous semble mieux définir cette polarité rurale.



Autour de la commune de Dingé, la convergence des voies.

4. Synthèse et conclusion

Il résulte de tout ce qui précède une synthèse générale illustrée par la carte ci-contre que nous pouvons commenter de la façon suivante.

Sur ce que l'on peut qualifier de seconde couronne rennaise, le quadrilatère défini par La Mezière, Chevaigné, Montreuil-sur-Ille et Hédé est un secteur bien relié à la métropole rennaise : de multiples jonctions de transport permettent de desservir les centres de façon efficace. Ce territoire est caractérisé par un maillage régulier de centres : une urbanisation maîtrisée y générerait à terme le mélange alternant, actuellement harmonieux, de l'habitat concentré autour des centres et des sites naturels.

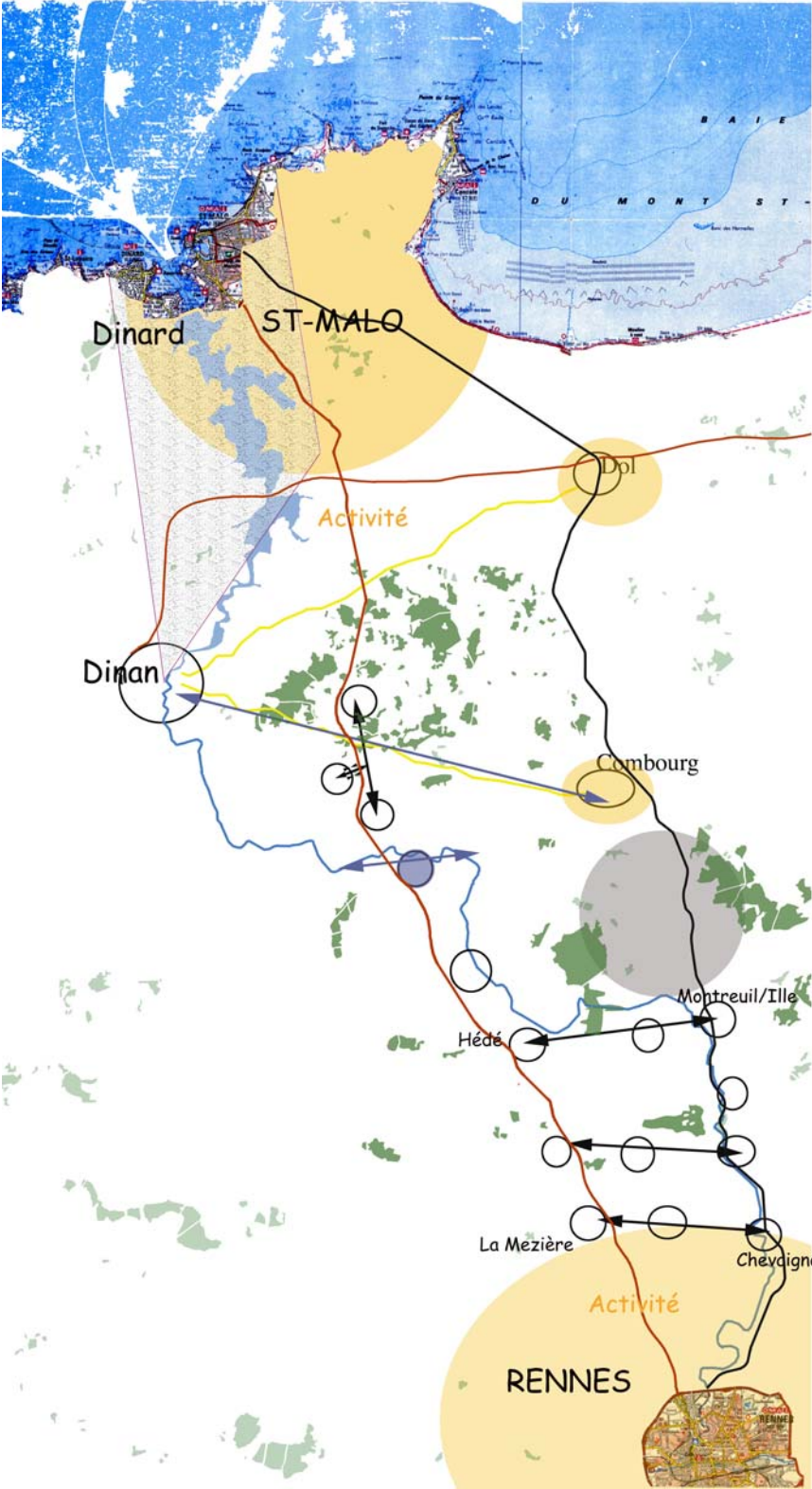
A l'est autour de la voie ferrée, la rupture d'urbanisation plus nette – autour de Dingé d'une part et entre Combourg et Dol-de-Bretagne d'autre part- semble engager une forte densification autour des gares des deux villes mais sans diffusion secondaire (c'est-à-dire sans développement des communes rurales sous l'influence de ces polarités) si l'on raisonne en

terme de capacité à développer des pôles d'habitat à partir des grands pôles d'emploi (Rennes, St-Malo).

A l'ouest autour de la route, il semble bien se dessiner une « ville linéaire » qui, de Hédé à St-Pierre-de-Plesguen rapproche à terme les centres. Le long de ce parcours « rural », deux ensembles nous paraissent mériter l'attention : ce sont d'une part le croisement de la route et du canal, d'autre part les 3 centres autour des échangeurs de Pleugueneuc et St-Pierre-de-Plesguen. Le premier car il dispose d'un potentiel de découverte du pays rural à partir du canal, le second car il est marqué par la proximité de la ville de Dinan...si souvent oubliée dans les regards portés sur le développement entre Rennes et St-Malo – frontière départementale oblige. A 35 mn de Rennes, Dinan est par ailleurs pointe du faisceau triangulaire Dinan, St-Malo, Dinard, territoire qui possède une réalité économique et sociale autour de la Rance dont l'étude parfois amorcée souffre depuis plusieurs décennies des mêmes difficultés administratives.

Le raisonnement fondé sur les mobilités entre les deux villes qui a fondé notre approche du territoire, se réfère à la conjoncture de Zahavi, selon laquelle le budget-temps consacré aux déplacements quotidiens est constant : environ de 6 heures par semaines, soit un éloignement travail-domicile d'environ 30mn. La prise en compte de cette donnée montre que les lignes induisent des distorsions par rapport au schéma traditionnel de la croissance concentrique. Dans le cas du secteur étudié, le schéma linéaire de l'urbanisation autour de la route en particulier, nous semble un mouvement avéré. Cette approche est ici complétée du cumul d'autres éléments d'observation de méthode qui proposent des pistes en terme de méthode. Bien que brossé à grands traits, cet abord est celui d'un vaste territoire au-delà des unités politiques de décision (intercommunalités, pays, départements) qui prend pour logique les dynamiques induites par les forces réciproques de deux villes. Autour des supports de déplacement on a ici tenté de caractériser les liens entre les centres, les typologies, les grandes entités paysagère et les activités, nous montre que l'on peut arriver à identifier les lieux de façon différente. Il semble qu'on a pu montrer que, à cette échelle d'analyse et avec ces thématiques, l'on peut ainsi puiser des thèmes particuliers et originaux de développement propres aux différents centres. Ceci permettrait d'engager des objectifs différents en terme de développement de l'urbanisation, par exemple en orientant vers des fortes densification sur pôle (type Combourg ou Dol-de-Bretagne), ou, à l'inverse, en limitant plus radicalement le développement de l'habitat et de l'activité artisanale sur les secteurs forestiers ou ruraux. C'est l'inverse de l'essaimage aujourd'hui pratiqué qui tend à développer toute commune.

Carte de synthèse



Dol de Bretagne
Centre à densifier

Combourg
Centre à densifier

La "bulle" de
Dingé

Maillage de
centres

Quatrième partie.

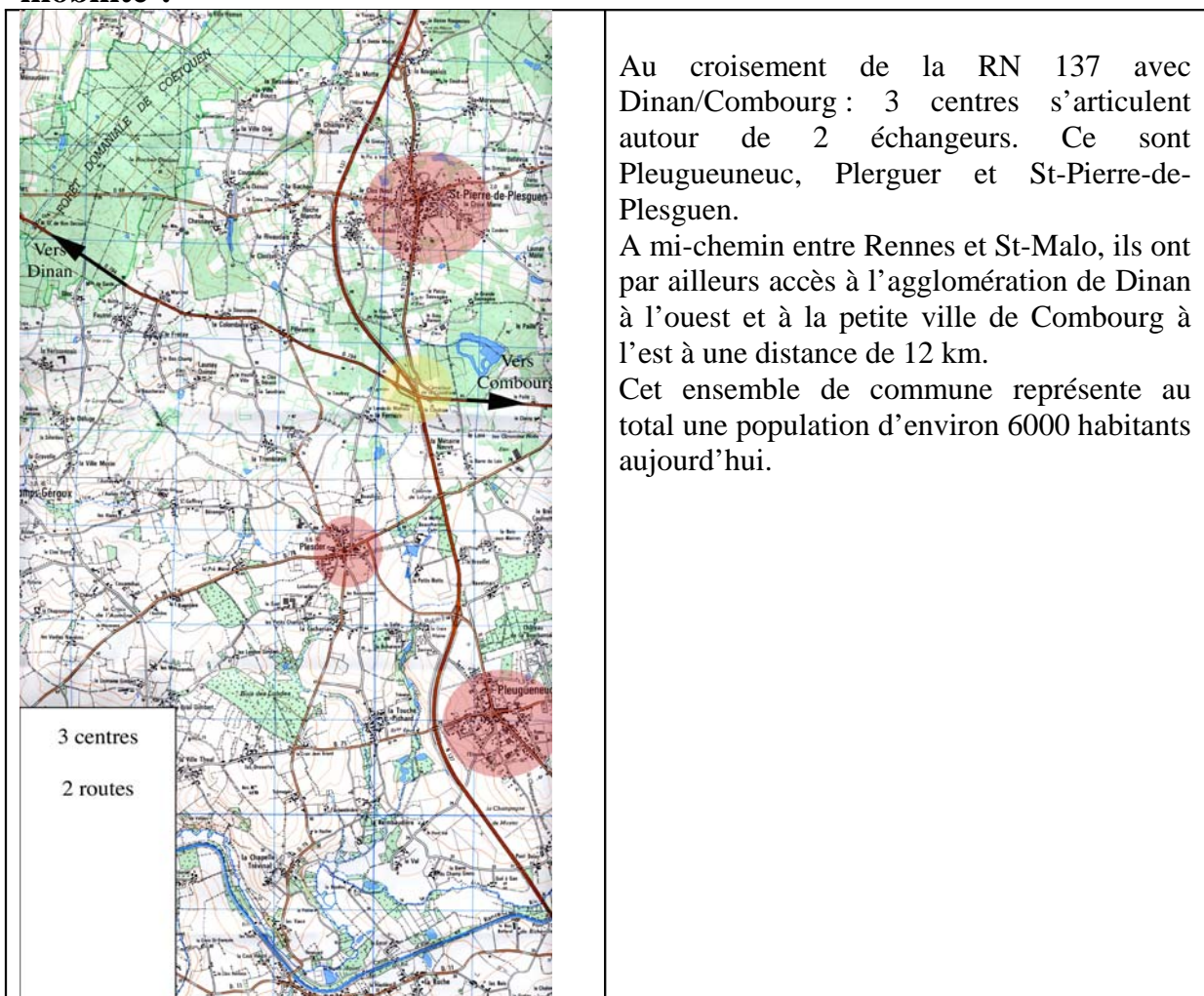
Le territoire linéaire à l'épreuve de la pédagogie : des sites de projet

L'étude mêlant les aspects dynamiques, morphologiques, touristiques et symboliques nous a conduit à sélectionner quelques sites pour explorer à la grande échelle, les enseignements tirés de l'étude globale. Sur les trois thèmes d'urbanisation et mobilité, intermodalité et symbolique, les programmes suivants ont été proposés aux étudiants en architecture.

1. Définir des sites de projet.

Penser la configuration linéaire comme matière à projet, surtout dans un cadre non-institutionnel (et de ses logiques « accompagnatrices » est un défi plus important que celui des situations classiques de projet.

1. 1 A partir de la route : de nouvelles formes d'urbanisation autour de la mobilité ?



Au croisement de la RN 137 avec Dinan/Combourg : 3 centres s'articulent autour de 2 échangeurs. Ce sont Pleugueuneuc, Plerguer et St-Pierre-de-Plesguen.

A mi-chemin entre Rennes et St-Malo, ils ont par ailleurs accès à l'agglomération de Dinan à l'ouest et à la petite ville de Combourg à l'est à une distance de 12 km.

Cet ensemble de commune représente au total une population d'environ 6000 habitants aujourd'hui.

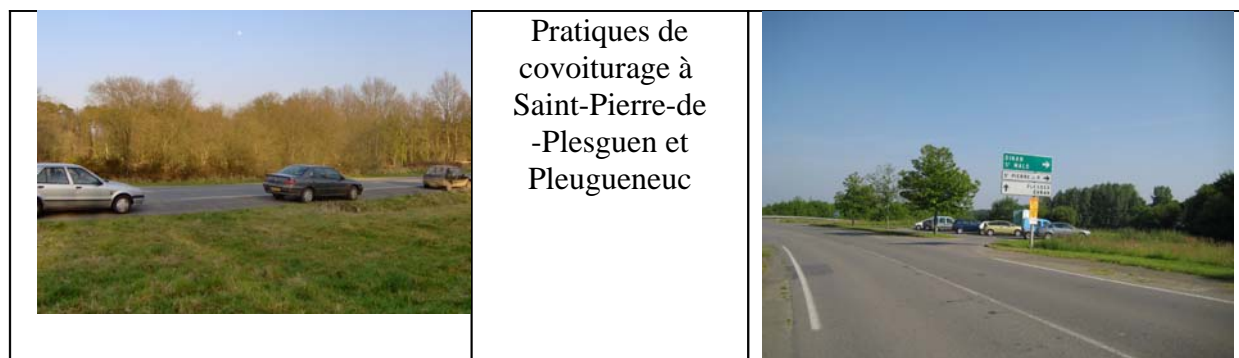
1.1.1 Orientations

Au vu de typologies présentées précédemment, ces communes ressortent comme étant propices à l'accueil de résidents mobiles. Deux thèmes de projets méritent d'être exploré. Il s'agit d'une part des formes d'urbanisation qui permettent de proposer des types d'habitat clairement destinés à cette population. La croissance des bourgs est aujourd'hui systématiquement réalisée par lotissement de maisons individuelles discontinues, comme modèle exclusif destiné à l'accueil des familles. Ce type d'urbanisation très peu dense, dévore l'espace et contrarie le potentiel de centralité urbaine des bourgs. Il s'agit alors d'étudier des formes denses d'habitat à partir des lieux de mobilités fédérées. Comment l'effet de contexte, avec l'idée de branchement, se traduit-il dans la morphologie de l'habitat ?

L'étude architecturale de lieux d'habitat n'a pas été retenue dans le cadre de notre recherche pour des raisons de cadre pédagogique (séminaire et non atelier en architecture) qui a favorisé un autre choix : celui d'étudier l'aménagement des lieux de mobilité

Pleugueuneuc et St Pierre de Plesguen comptent trois échangeurs : deux échangeurs complets et un échangeur simple (à la sortie nord St-Pierre-de-Plesguen direction St Malo). Cas particulier : au sud de St-Pierre-de-Plesguen, l'échangeur est dans une situation de carrefour : Rennes/St-Malo, Dinan/Combourg.

Le phénomène de covoiturage se développe de façon repérable de Saint Domineuc jusque Saint-Pierre de Plesguen. Il s'organise sur ces espaces d'entrée et de sortie de voies rapides. A Pleugueuneuc et St-Pierre-de-Plesguen, les pratiques de covoiturage sont déjà en place. Sans traitement particulier en terme de paysage, le parking est sauvage sur l'échangeur au sud de St-Pierre-de-Plesguen : les voitures stationnent au bord de la route. Un parking a été organisé au nord de Pleugueuneuc : il ne propose que cette utilité d'organiser un flux rapide de mobilité.



Aujourd'hui, il n'y a pas de lien réel entre les échangeurs et les centres bourgs. De ce fait, la voie rapide est perçue comme une infrastructure « en dehors » de toute logique urbaine. Pourtant, les conducteurs s'approprient les abords de la 4 voies et utilisent cet espace intermédiaire quotidiennement. Ces pratiques spontanées de covoiturage engagent une pratique spatiale qui devrait trouver place car elles ne peuvent qu'être encouragée : facteur d'économie d'énergie et de réduction conséquente des pollutions, le covoiturage est par ailleurs source d'échanges et de solidarité sociale.

Organiser une aire spécifique c'est inciter la population à développer le covoiturage en formalisant les pratiques déjà en place tout en augmentant leur efficacité. L'émergence de tel projet semble ici particulièrement bien appropriée. Il s'agit ici de créer un site « modèle » servant à de nouvelles initiatives sur d'autres territoires comparables.

L'un des objectifs d'un tel projet est d'intégrer le site de covoiturage dans un réseau complet et reconnu. Pour relier les centres, il s'agit alors de trouver le lieu qui convient au mieux pour que le rayonnement du covoiturage ou d'une station de bus, soit le plus large possible. Certains interstices sont-ils plus propices à l'aménagement que d'autre en raison de l'espace disponible ? Quel programme un tel site peut-il intégrer ? Les réponses à ces questions

tiennent à la fois de considérations généralisables et de particularités sectorielles.

Un des premiers objectifs est d'accueillir le stationnement des voitures dans un cadre plus sécurisé et symboliquement valorisé.

Enfin, proposer qu'un tel site devienne « un lieu » à part entière revient à proposer d'y fixer des équipements publics et des infrastructures qui rendent possible le développement progressif d'activités variées.

Une utilité fonctionnelle.

Le développement du stationnement dans les sorties de voie rapide peut, à terme, poser des questions de sécurité routière. Il y a lieu de prévoir et d'organiser une aire spécifique.

Le site de covoiturage doit aussi permettre un accès aisé des usagers par un relais de transport « doux », premier élément de la mise en place d'une urbanisation qui ne favorise pas l'usage systématique de la voiture.

Des enjeux sociaux

Outre les conséquences positives sur la consommation d'énergie, donc un coût moindre pour les personnes, la pratique du covoiturage est un moyen de créer du lien social. Ces sites un peu particuliers aux confluences de différentes directions possèdent leur propre rythme calé sur ceux des horaires de travail. On peut imaginer de développer des services sur une aire de covoiturage, de manière à ce que, plus qu'un lieu de circulation, le site offre des équipements qui facilitent le quotidien et évitent d'autres déplacements. La contrainte du trajet domicile-travail est alors compensée par la rencontre autour du parcours partagé et un gain de temps permis par l'efficacité des services proposés.

Des enjeux symboliques

Aménager le site du covoiturage est, pour la collectivité, une façon d'exprimer l'encouragement à une pratique destinée aux économies d'usage de l'automobile, et donc d'engager une pratique collective du déplacement qui peut, à terme, se résoudre par une offre plus importante de transports en communs. Cet enjeu doit s'exprimer dans la formalisation du projet et sa fonctionnalité en prévoyant l'emplacement d'une halte de transport collectif.

La proximité de la voie rapide rend perceptible le désenclavement, l'appartenance à des territoires multiples. Le bruit, le mouvement de la route, désagréables à l'intérieur d'une résidence, peuvent au contraire, sur un lieu public, exprimer positivement le lien aux villes. La proximité de l'infrastructure routière peut ainsi être perçue comme atout à valoriser.

1.1.2. Projet d'un site de covoiturage à Pleugueuneuc

Objectifs

Pour envisager un site de covoiturage développé en terme d'équipements, l'échangeur de Pleugueuneuc nous a paru disposer de plus d'atouts que celui de St-Pierre-de-Plesguen sur la route de Combourg du fait de sa grande proximité avec le centre du bourg (moins de 500m des secteurs urbanisés). Bien qu'également proche du bourg, l'échangeur de St-Pierre-de-Plesguen en est coupé par un secteur aujourd'hui boisé.

Programme

Afin de réaliser les objectifs, plusieurs actions et outils d'aménagement sont possibles. Il s'agit d'envisager en premier lieu :

a. des parkings aménagés : ils répondent à l'objectif de stationnement et de sécurité.

L'échangeur dit de « Pleugueneuc » est approprié pour accueillir un parking aménagé et agrandi. Sur l'échangeur entre Pleugueneuc et St Pierre de Plesguen une aire secondaire, de stationnement et d'information viendrait compléter le système des mobilités et sécuriserait le cadre des pratiques aujourd'hui mise en place.

b/ Une signalisation importante : un bon affichage depuis tous les accès routiers, cyclistes ou pédestres permettrait, d'une part un meilleur accès au site même de covoiturage et d'autre part la signalisation aurait une portée informative quand au fonctionnement social du partage des voitures.

c. Pistes cyclables et parkings vélo : pour crédibiliser la démarche de l'intermodalité dans les transports et dans le respect des fondements du développement durable. Pourquoi ne pas développer un réseau de cheminement cyclables et piétons pour rejoindre les centres des communes de Pleugueneuc et St Pierre de Plesguen jusqu'au site de l'échangeur.

d. Une aire de desserte du transport collectif : le stationnement rapide de bus, abri d'attente doivent être prévus sur les sites.

e. Un ou des équipements publics : le projet doit faire émerger des propositions qui découlent de la réflexion d'ensemble et de l'analyse spécifique du site.

En considérant que Pleugueneuc, Plesder et St-Pierre-de-Plesguen cumulent environ 6000 habitants l'équipe d'étudiants géographes a proposé que, compte tenu de l'offre des services à la petite enfance dans le secteur, il pourrait être envisagé d'y implanter une crèche, une garderie ou plus généralement « un pôle enfance ». Outre l'adéquation du lieu avec les pratiques géographiques des travailleurs mobiles, le site de covoiturage de Pleugueneuc est, en effet un point central diffusant vers les trois communes. Cet équipement constituerait ainsi un élément marquant symbolisant le territoire au lieu d'accès sur ce secteur habité.

1. 2. A partir de la voie ferrée : entre liens et urbanisation

La seconde perspective de projet s'articule autour des logiques ferroviaires avec deux types d'orientations.

1.2.1. Du point de vue de l'urbanisation :

Les gares sont de plus en plus utilisées par les résidents des communes qui travaillent dans la métropole rennaise. A partir de ce constat, il y a deux types de question.

Celle de l'influence sur les modes d'urbanisation des communes concernées et celle de l'aménagement conséquent du site même des gares.

Il apparaît qu'aujourd'hui le relais systématiquement envisagé à la descente du train est l'automobile. Les parkings vélo ne sont pas aménagés, et les cheminements cyclistes pas organisés de façon systématique pour diffuser aisément sur l'agglomération concernée.

Les abords des haltes ferroviaires sont systématiquement aménagés en parking de surface qui excluent tout autre type d'implantation.

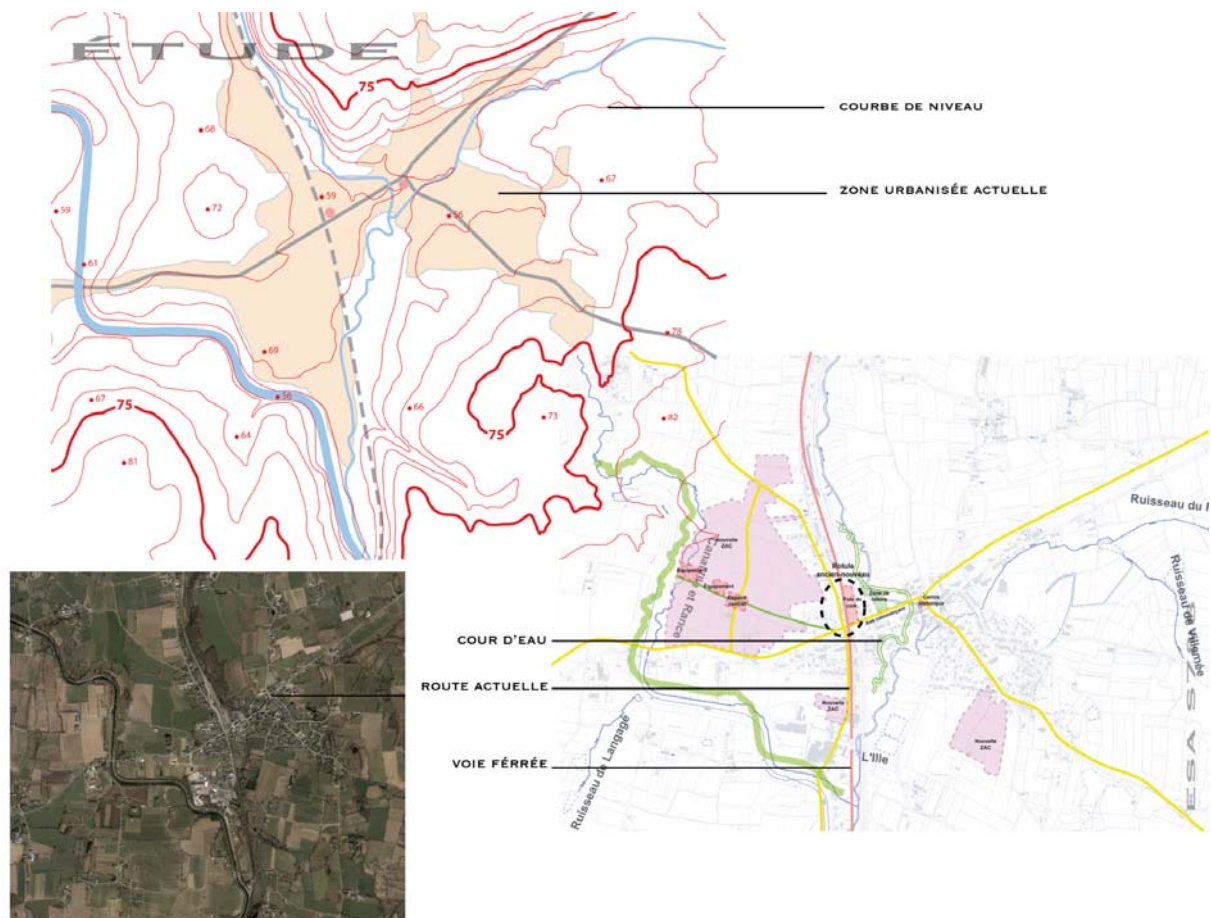
Cette interrogation marquera en premier lieu la réflexion sur les sites de projets : l'intermodalité non seulement avec l'automobile, mais aussi avec les modes doux et l'usage des sites de gare.

1.2.2. A partir du lien entre la voie ferrée et le canal:

107 km de voie verte longeant le canal, relie Rennes à St Malo. Elles sont aménagées, sécurisées et réservées aux modes de déplacement non motorisés. Pour un tour complet, il est conseillé aux utilisateurs de cette voie verte de prendre le vélo dans le train à Rennes, jusqu'à Saint-Malo, d'embarquer sur le passeur pour franchir la Rance et rejoindre Dinard. Et redescendre enfin pour deux ou trois jours de vélo le long de la Rance jusqu'à Dinan, puis du Canal d'Ille-et-Rance, jusqu'à Rennes. Cependant les relais ne sont pas fermement établis entre les différents modes de transport. Il n'y a pas exemple pas de prise en compte de l'utilisation de la voie navigable . Par ailleurs, il est raisonnable de penser que la promenade puisse être effectuée par tronçons à partir des haltes ferroviaires. A ce titre, l'intermodalité entre canal et chemin de fer reste à étudier et organiser : elle représente un potentiel de développement de type touristique local qui fédère les communes concernées. Il s'agit de faciliter les relais d'utilisation du train, du canal en péniche, du vélo ou du piéton sur les chemins de halage en mettant en valeur de manière symbolique les intersections. Sur ces thèmes plusieurs communes sont concernées, nous avons retenu quelques sites pour les raisons suivantes.

Montreuil-sur-Ille . Ici, le bourg est éloigné du canal : la rupture d'urbanisation entre les deux, l'absence de chemins distincts de la route ne facilitent pas la rencontre des lieux de l'eau et des lieux habités. Bénéficiant aujourd'hui d'un rythme soutenu de desserte ferroviaire, la commune est en pleine croissance. La municipalité a aujourd'hui acté de la création d'une ZAC pour accueillir 400 logements. Situé à l'Est de la commune, ce secteur destiné à la construction tend à rapprocher l'urbanisation du canal, mais est à l'opposé du bourg par rapport à la voie ferrée. Il provoquera un engorgement de l'axe principal du bourg contre lequel est situé la gare. Dans le PADD, qui tente de prévenir cette congestion par une réorganisation de la circulation et de la politique de déplacement, en particulier autour du passage à niveau, on lit la suggestion suivante : « *Une solution à terme serait une déviation est-ouest du bourg. Avec des mesures supplémentaires comme un système de parkings autour du bourg (et non dedans) et un aménagement soigné et mise en valeur de l'axe principal, une*

zone semi-piétonne se créera.⁶»



Les mesures en matière de déplacements et d'organisation du bourg qui orientent son développement sont :

- Ralentir la circulation sur l'axe principal (est-ouest)
- Favoriser le déplacement piéton
- Affirmer la fonction centrale du bourg
- Améliorer l'accès aux commerces
- Permettre au bourg de jouer son rôle d'animation et de cohésion sociale

A Chevaigné et St-Medard-sur-Ille, haltes ferroviaires, canal et bourg sont tout proches. Les liens y restent à valoriser. Ces deux sites présentent une différence qui nous paraît de nature à engager des réflexions différentes en terme d'aménagement et de développement.

A Chevaigné apparaît la succession : canal, voie ferrée et gare, bourg.

St-Medard présente une succession : voie ferrée et gare, canal et bourg. Comme à Montreuil-sur-Ille il y est prévu, à court terme, un important développement urbain : la construction de 140 logements dans les cinq ans à venir engage une prévision d'accroissement du tiers de la population de St-Medard-sur-Ille qui compte aujourd'hui 1 160 habitants. La municipalité envisage actuellement un mode d'urbanisation plus dense que jusqu'à présent.

Aux dires des élus, la commune attire en particulier des travailleurs du Centre Hospitalier Régional de Rennes desservi directement de gare à gare. Le lien à la gare est donc amenée à jouer un rôle central dans la question du développement urbain. Face à un enjeu qui consisterait à limiter l'accès vers la gare en auto pour les nouveaux résidents, la rupture actuelle entre gare et bourg par le biais du canal nous a paru une particularité qui méritait

⁶ Source : Réunion de travail du 16 juin 2005 concernant le PADD de Montreuil-sur-Ille.

attention.



1.3. Autour du canal : la jonction entre le canal et la voie rapide.

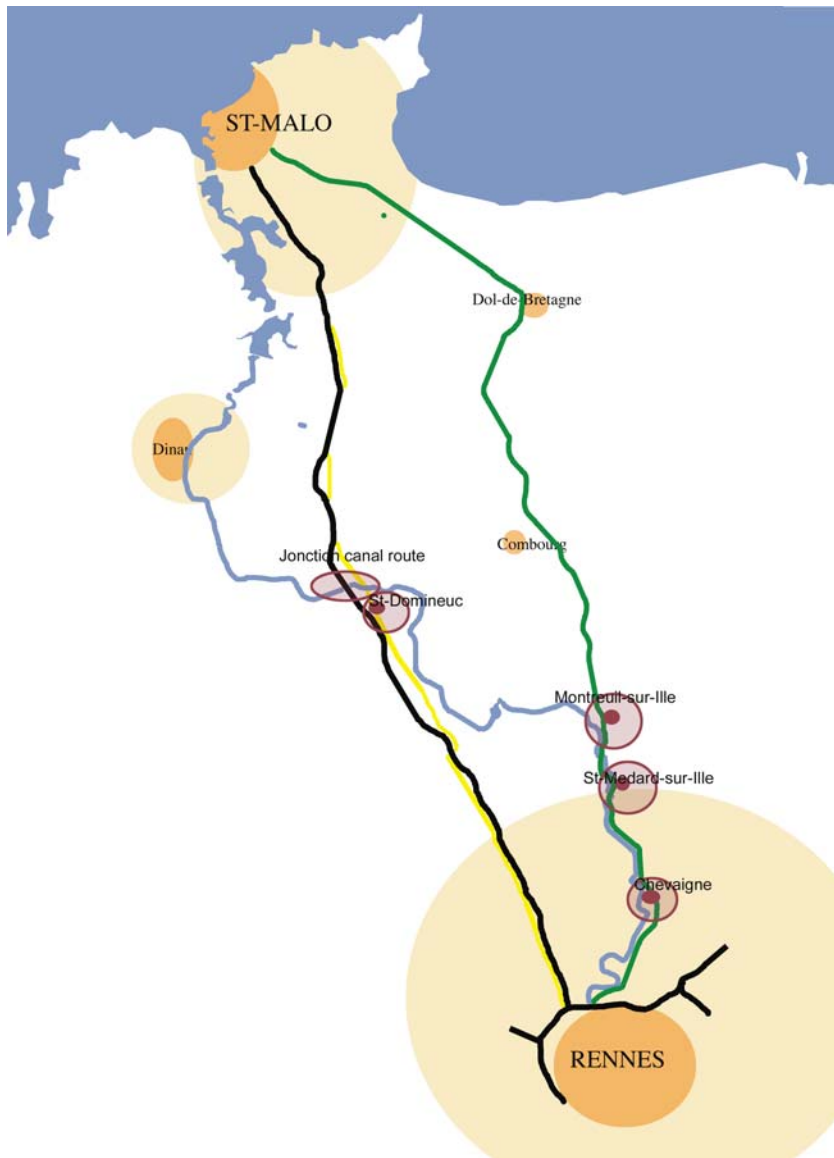
Le croisement entre le canal et la voie rapide ne fait l'objet d'aucune visibilité. Ici, depuis la route s'offre un paysage rural largement ouvert sur les champs et les clochers des bourgs. Faut-il faire oublier le passage pourtant bien symbolique de la voie d'eau ? Ou marquer son existence par une intervention paysagère, artistique ?

Cette transparence ne favorise pas le potentiel qui existe ici pour la découverte du pays rural.

Un point d'arrêt (aire automobile) qui permettrait l'accès aux berges pourrait drainer des promeneurs piétons ou cyclistes vers l'ouest à Trévérien (2,5 km) et vers l'est à Saint-Domineuc (2 km).

Nous posons comme enjeu l'organisation du site de jonction pour mettre en valeur cette relation. Favoriser symboliquement cette intersection, c'est tenter reporter l'intérêt vers la partie ouest du canal – sa partie Côtes d'Armor- qui intègre le pôle d'appui le plus important entre les deux villes de Rennes et Saint-Malo.

C'est aussi tenter, par la création d'un accès direct d'intégrer les communes de St-Domineuc et Trévérien au sein d'un réseau très touristique sur le thème des activités nautiques et des promenades le long des berges. L'intermodalité auto/vélo ou auto/bateau peut susciter des éléments de programme autour d'un projet de paysage dont l'enjeu est aussi de la mise en scène symbolique.



Ci-dessus : le lieux des projets autour de la voie ferrée et du canal.

2. Définir une méthode.

2.1 Des points centraux

Les « points » de mobilité ont à la fois une fonction d'usage et une fonction symbolique. Révélateurs des jeux d'articulation, des tensions, les points sont, a-priori, supposés constituer un potentiel de lieu, espace public fédérateur parce que porteur à la fois d'éléments techniques d'usage, valorisation symbolique de co-appartenance à un pays, un mode de vie, etc.). Les considérer comme tel c'est les prendre comme point central. Tout centre génère un rayonnement.

2.2 Mobilité et développement durable

En considérant nos lignes porteuses de flux de déplacement entre villes, on peut dire que mettre les multiples centres qui les desservent en perspective de développement durable c'est tenter de concilier « urbanisation linéaire à l'échelle de 60km » et meilleure efficacité énergétique, c'est-à-dire organiser de façon systématique les liaisons douces, à partir des haltes pour faire le relais vers les sites d'habitat. C'est mettre en œuvre la jonction entre deux échelles des mobilités où la voiture individuelle est réduite au minimum par des trajets partagés sur les longues distances (en transport en commun ou covoiturage) et des trajets de proximité réalisés à pied ou à vélo- comme les partisans de la ville compacte l'imaginent aujourd'hui pour les grandes villes.

2.3 Méthode d'approche

La méthode mise en place synthétise étude propre au site et références comparatives en se positionnant de façon volontairement paradoxale par rapport au sujet étudié : la typologie des grandes gares d'une part et la question des limites de la ville, d'autre part.

En ce qui concerne les études locales: que ce soit autour des échangeurs, autour des gares, autour des ports, entre-deux, etc. les sites mis en jeu sont observés comme points centraux. Une première approche consiste à étudier ce point de polarité dans le système urbain et son développement.

La seconde phase (projectuelle) aura consisté essentiellement à mettre en forme un questionnement d'une part sur les lieux de la mobilité et leur lien avec les sites d'habitat, c'est-à-dire l'impact des lieux d'intermodalité sur leur environnement et, d'autre part, le lieu en lui-même (ses usages, son potentiel).

2.4 La notion de diffusion comme critère.

A partir des haltes, routières ou ferroviaires, la diffusion s'établit à 2 échelles:

- Intercommunale
- Au sein de l'agglomération.

Pour satisfaire aux objectifs de relais entre trajets à grande distance et diffusion « douces », les cercles constituent un outil de travail.

A partir du lieu d'intermodalité, on reporte plusieurs rayons d'influence :

- 500 à 750m (distance piéton aisément parcourue)

- 2 km (distance vélo aisément parcourue).
- 4 km (5 à 10mn en voiture, distance auto vélo acceptable par beau temps et sans accident géographique).

3. Projeter. Deux exemples d'application.

3. 1 Autour de la gare :

En s'appuyant à la fois sur la méthode des cercles d'influence et sur la comparaison avec les grandes gares, on est arrivé à un constat de différenciation fondamentale entre une gare urbaine et ce que l'on va de fait dénommer plutôt une halte ferroviaire.

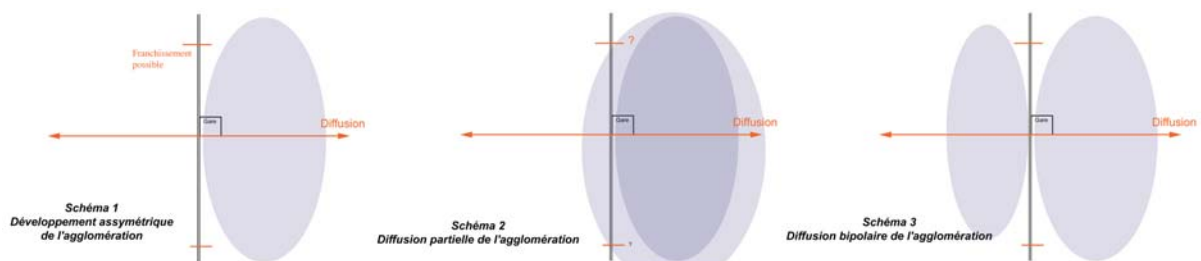
Vers les villes affluent des réseaux ferroviaires concentriques. Les lignes sont en nombre et le trafic soutenu. Le site de la gare dispose en conséquence d'une surface extrêmement vaste et difficilement franchissable. Les flux motorisés traversent les voies généralement bien au-delà du site même de la gare. Le réseau ferroviaire représente une frontière urbaine que les projets de restructuration tentent de minimiser : passage piétons dessus ou dessous peinent à réduire la fracture. La gare, point central d'une intermodalité qui favorise les relais vers les transports en commun, favorise généralement une rive.

Sur le parcours d'une ligne, il n'y a qu'une seule voie donc un franchissement aisé : contrairement aux grands sites de gares, la halte est un carrefour. Le passage de la ligne se fait généralement à niveau. Il est généralement limité à une unité positionné le plus souvent à proximité immédiate de la halte, mais d'autres franchissements peuvent être aisément réalisés. Comme dans toutes les agglomérations, la ligne ferroviaire a été construite à l'écart d'un centre qui, dans le cas des bourgs que nous étudions, rejoint aujourd'hui seulement le site de la gare.

A partir de ce croisement, se pose la question préalable de la diffusion. (Diffusion intercommunale et diffusion urbaine).

La diffusion intercommunale et urbaine.

La diffusion urbaine est différente selon la situation de la gare dans le tissu urbain. Se pose alors la question première de l'extension urbaine : selon l'importance de l'extension au-delà du site de la voie ferrée par rapport au centre, il s'ensuit une symétrie ou dissymétrie qui induit un rôle particulier aux deux éléments de centralité que sont la gare et le bourg.



La question du développement est posée à St-Medard-sur-Ille qui correspond aujourd'hui au schéma 2. Avec la Z.A.C. prévue à son P.L.U., le futur de Montreuil-sur-Ille correspond au schéma 3. (Cf plans page suivante).



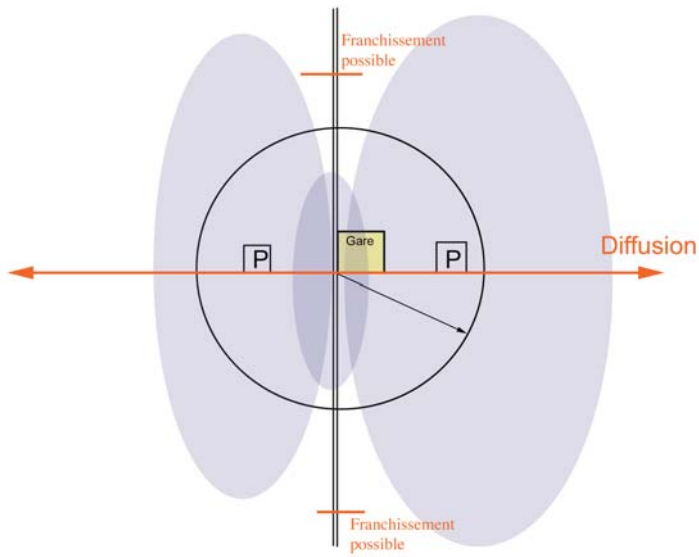
A St-Médard-sur-Ille, le croisement des lignes favorise la situation du bourg par rapport au canal, mais l'interpose entre la gare et le centre. Cet entrelacement favorise le jeu de l'intermodalité entre canal et voie ferrée. Ici, la question de la dissymétrie du développement urbain se pose de façon particulière.

Dans une grande gare, les distances à parcourir à la descente d'un train pour atteindre un relais de mobilité (tram, bus, taxi, vélo, auto) atteignent souvent les 500m. (Plans exemple). Dans les haltes ferroviaires, la même distance couvre l'ensemble du centre des bourgs étudiés. (images).

La halte aurait donc vocation à devenir un espace public essentiel d'un centre qui est petit et desservir les résidences situées sur l'agglomération par des modes doux. En conséquence de quoi, il devrait en priorité y être laissé place

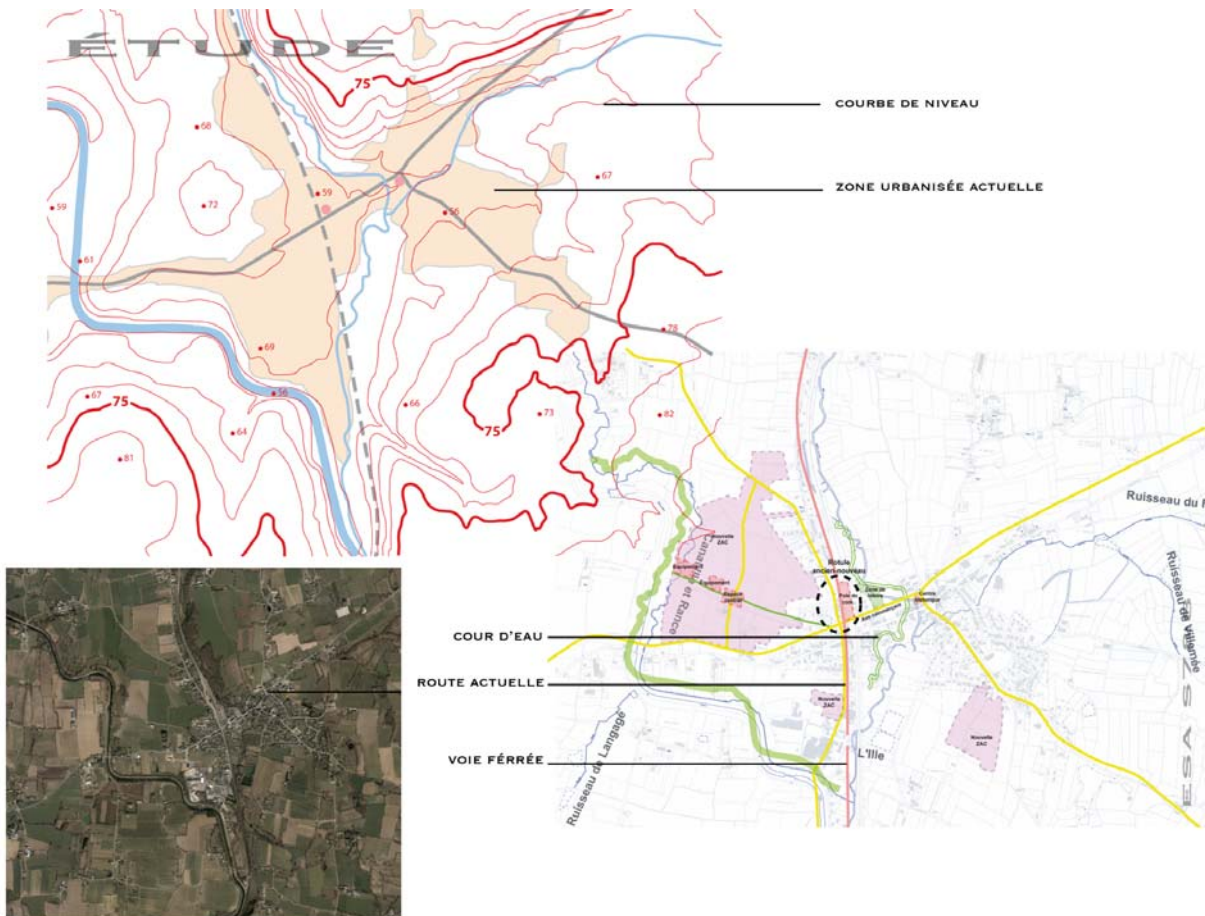
- A un parking à vélo suivi de circuits sécurisés qui permette de faire le relais vers le bourg et les lieux de résidence.
- A un espace public porteur d'activités commerciales, équipements, etc.

C'est l'inverse de la pratique actuelle qui tend à développer de façon systématique le parking de surface à proximité immédiate de la halte.



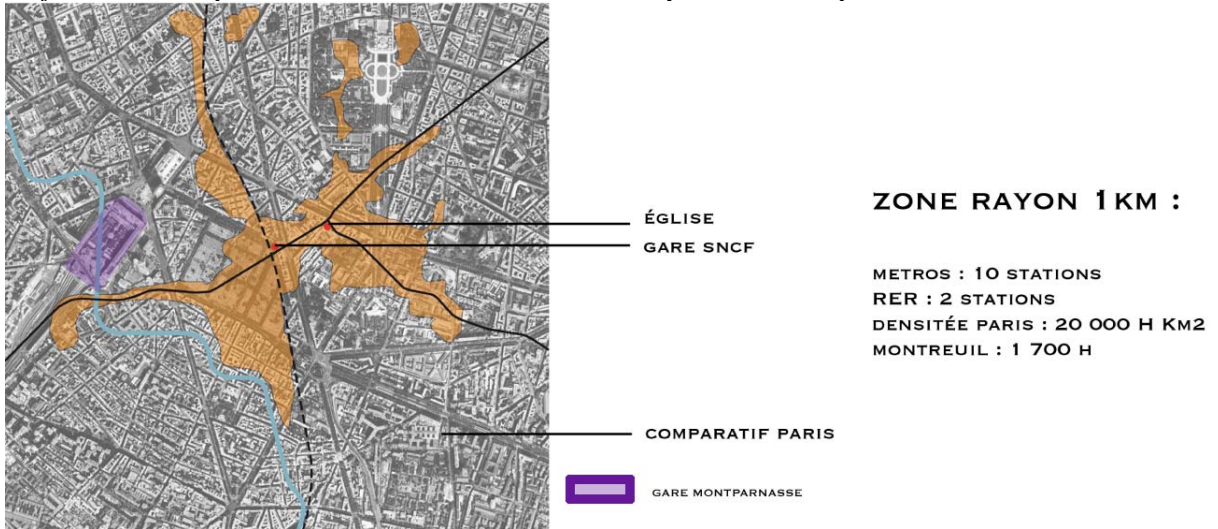
Le rayon de 500m est pertinent pour étudier le lieu des stationnements. A l'intérieur de ce rayon se situent les parkings qui assurent le stationnement des voyageurs résidant dans les villages. Ce positionnement libère la place de la gare pour les usages pré-cités, évite l'engorgement du centre par le transit, favorise le commerce du bourg entre halte et parkings. L'ensemble renforce la centralité urbaine.

Ci-dessous : A Montreuil-sur-Ille, la future ZAC remplit l'espace agricole entre le bourg et le canal. La gare occupe à terme une situation centrale, mais éloigne le futur quartier résidentiel des commerces et équipements, tous situés à l'Est de la gare.

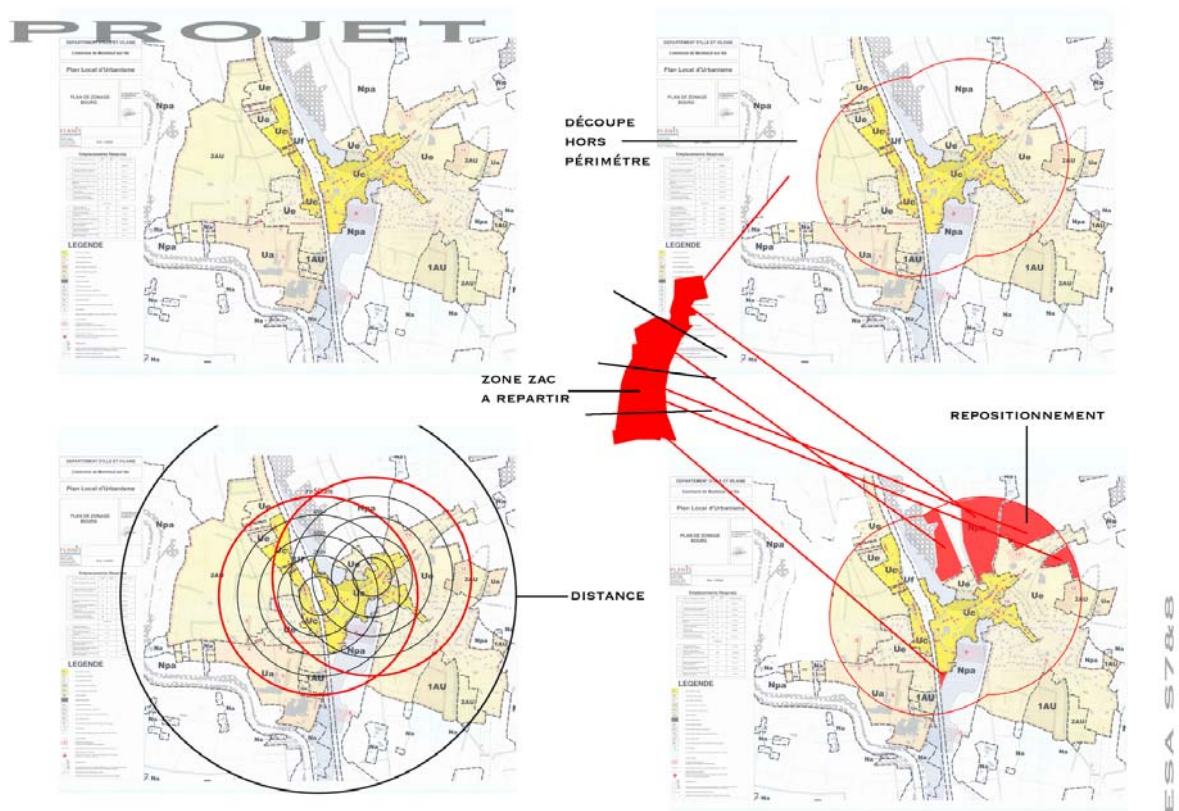


Les apports théoriques ont permis de proposer une forme de développement différente au bourg de Montreuil-sur-Ille. Le cercle de 500m reporté à partir du centre bourg et de la gare montre la marginalisation d'une partie du secteur ZAC.

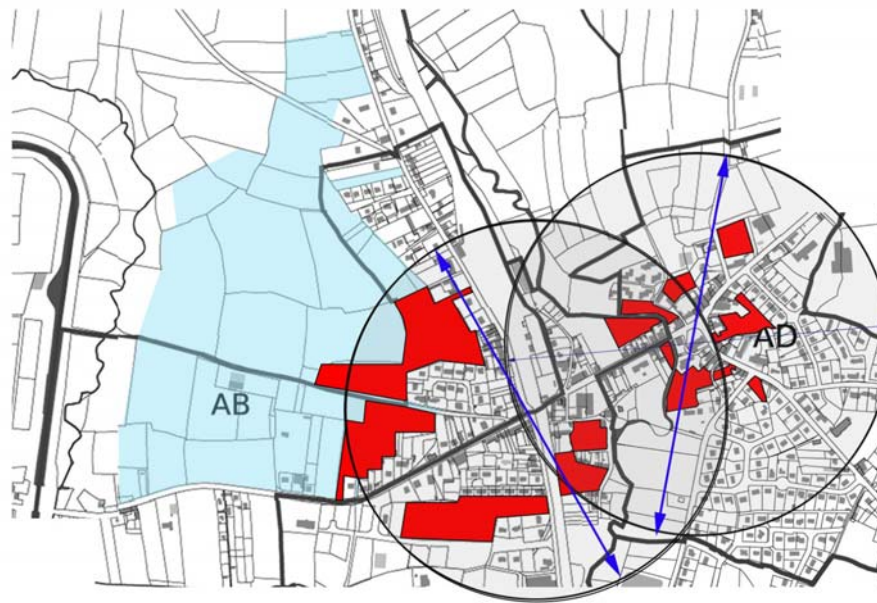
Le jeu de la comparaison : Montreuil-sur-Ille et le quartier Montparnasse à Paris !


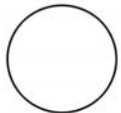



Le report à l'Est est possible sur une zone actuellement classée au titre des espaces naturels. Des solutions constructives telles sur pilotis permettent de respecter les écoulements et les corridors biologiques.

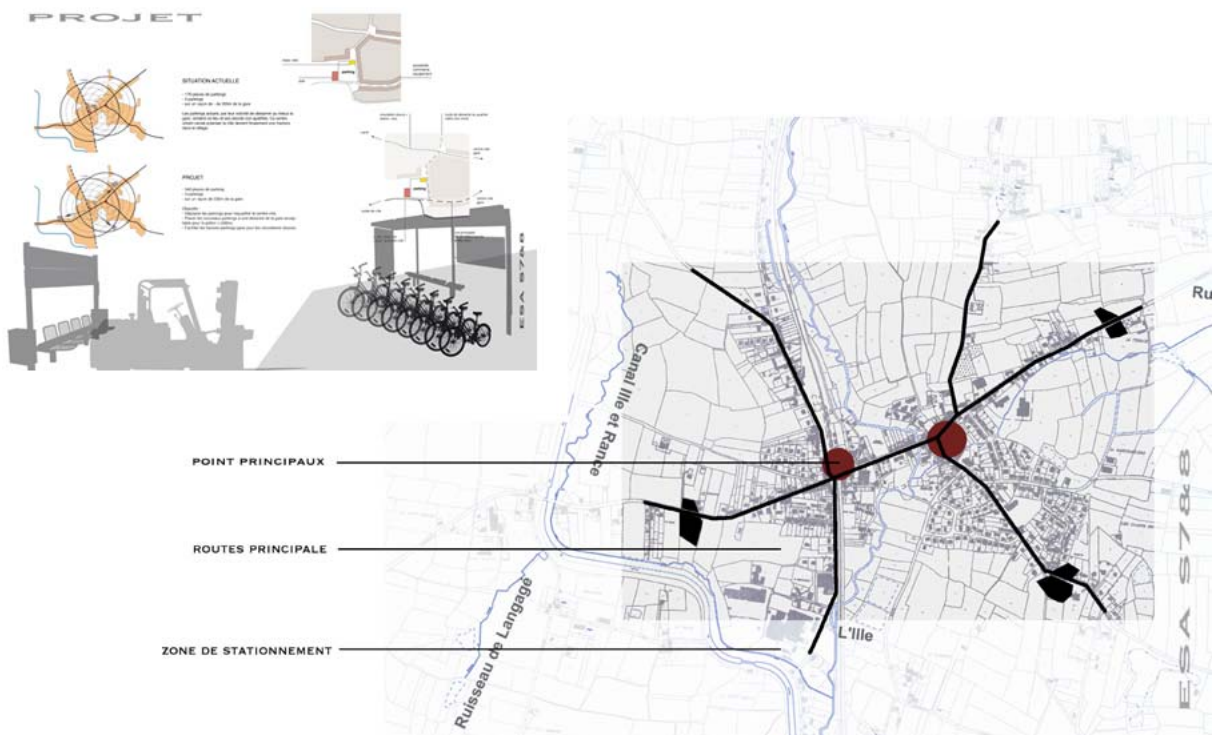


Une densification des espaces construits permet également de minimiser l'espace ouvert à l'urbanisation en utilisant par ailleurs les espaces disponibles sur l'agglomération.



-  Diamètre 400 m
-  Zones de proximité autour des centres (gare, bourg)
-  Zones de densification du bourg

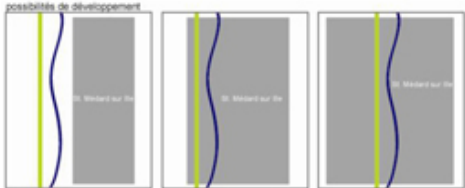
Reporter les parkings en périphérie du bourg permet d'éviter l'engorgement de l'axe principal de la commune au bénéfice des piétons et vélos et d'assurer une meilleure diffusion extra-communale.



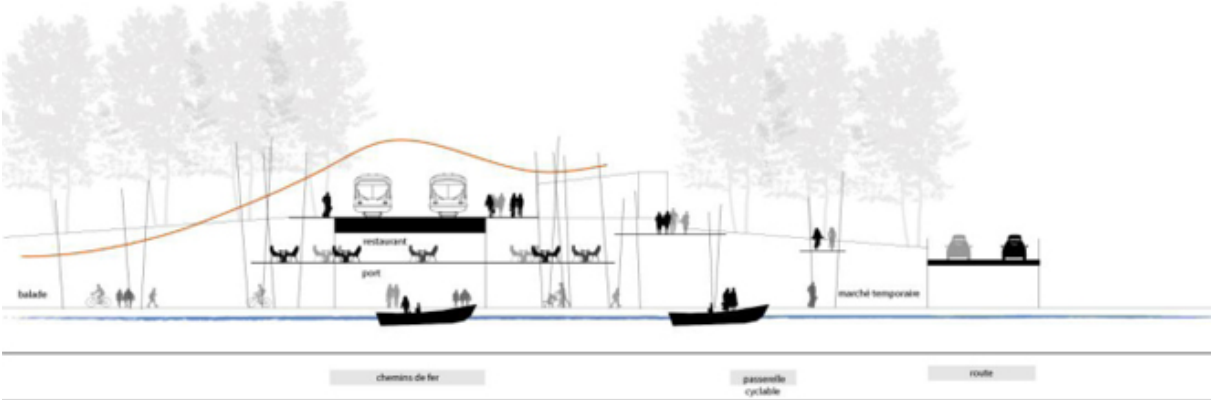
A St-Médard-sur-Ille, plusieurs sites disponibles permettent l'extension à proximité directe du centre. Le déplacement de la halte au-dessus du canal permettrait une meilleure diffusion en mode doux et un lien affirmé du relais vélo- canal/train.



L'UTILISATION DE SITES DISPONIBLES PERMET DE LIMITER LES SURFACES URBANISÉES



3 FORMES DE DÉVELOPPEMENT POSSIBLE



3. 2 Autour des échangeurs : le site de co-voiturage.

Poser le site de co-voiturage comme point central d'une diffusion qui atténuerait l'usage de la voiture par le relais avec les modes de déplacement doux, c'est renverser l'abord primaire de ces lieux. D'abord en considérant qu'il intègre déjà des potentiels pédagogiques en facilitant et donc en suscitant des pratiques qui ne sont pas aujourd'hui associées au co-voiturage. Le vélo, par exemple, ne sera pas utilisé aujourd'hui car son dépôt nécessite un parking sécurisé, abrité aménagé. Un premier programme consiste donc à construire un parking abrité pour les cycles associé à un petit bâtiment qui comporterait attente, vestiaire pour cyclistes. Des pistes cyclables aménagées systématiquement vers les centres incitent à leur usage en sécurisant le trajet. Le parking automobile intègre une signalisation à portée informative et pédagogique quant au fonctionnement social du partage des voitures, ce que son aménagement même doit exprimer dans la qualité de la réalisation. Une borne internet permet de s'informer sur les véhicules en partance de façon souple. Une aire de desserte du transport collectif (stationnement bus et abri) est systématiquement organisée pour accueillir les bus déjà en place sur la ligne en prévoyant leur augmentation de fréquence à terme.

Observer le site par le biais de son rayon d'accès par mode doux conduit aussi à un nouveau regard sur l'aire de co-voiturage. L'image même du cercle influence la réflexion : le centre a, ici, induit une représentation mentale qui a renversé les valeurs : ce ne sont plus les centres urbains desservis qui étaient l'élément central, mais le point de rencontre que constitue le co-voiturage (lieu d'intermodalité puisque, outre les voitures, il doit aussi inclure bus et vélo).

Plusieurs questions sont alors posées. Est-ce que cela doit être un lieu d'échange, puisque non urbain ? Est-ce que le fait d'y installer des équipements ou d'y susciter des pratiques contrarie les dynamiques des centres urbains ?

A cette dernière interrogation à laquelle il a été d'emblée répondu que ce ne devait a priori pas être le lieu d'un centre commercial, à cause de la fragilité du commerce des petits centres. Y aurait-il un type d'échange particulier à ces lieux ? Quel équipement pourrait-on en attendre ?

En considérant les cercles de diffusion, on prend aisément conscience de l'échelle intercommunale : par exemple sur le site étudié, les 3 communes de Pleugueneuc, Plesder et St-Pierre-de-Plesguen sont couvertes. Elles cumulent plus de 6 000 habitants.

Ci-dessous : le vélo à 20mn à partir de Pleugueneuc (Chiffres de population inférieurs aux sources récentes de l'INSEE)



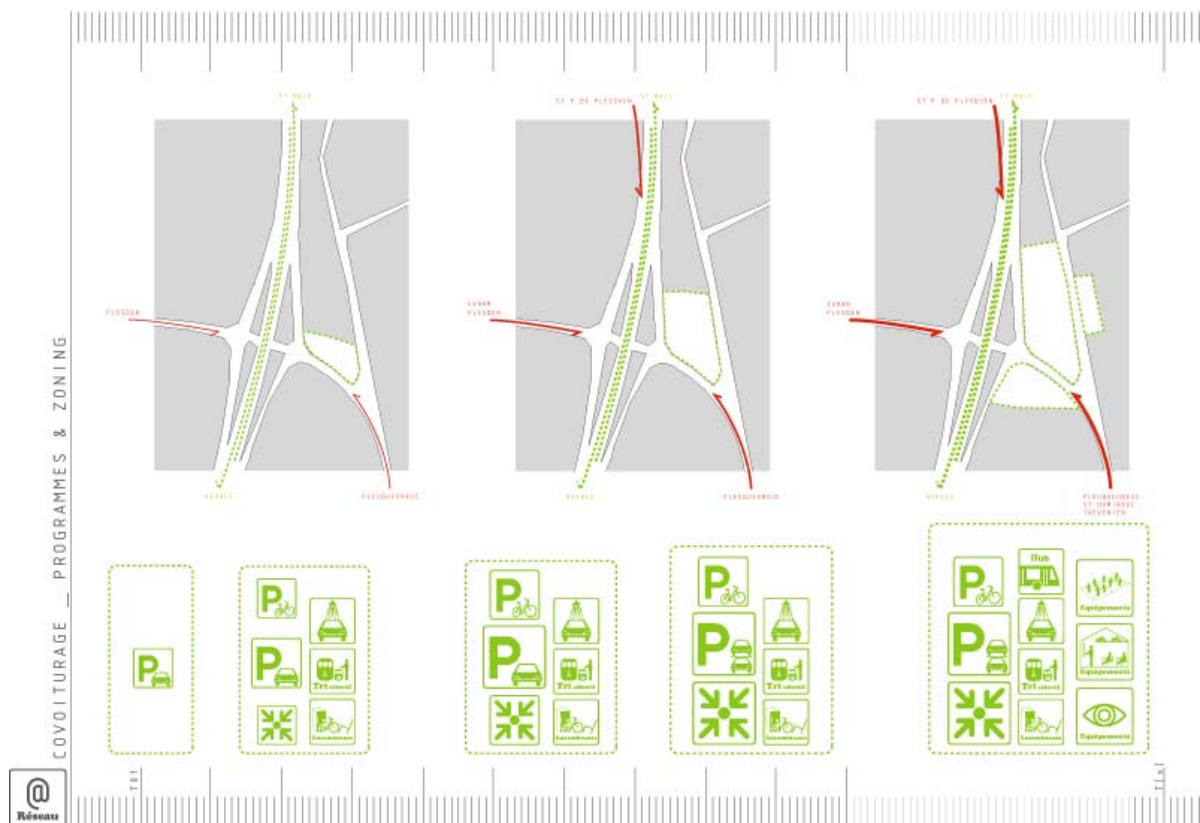
Un lieu pour des équipements publics

Ce site hors bourgs peut être le lieu d'un équipement public nécessaire à l'échelle communale, fédérateur en terme de vie sociale. Une réflexion sur les rythmes (horaires, journaliers, hebdomadaires) est source de projet. Par exemple, les salles de fête, lieux nocturnes bruyants, sont souvent édifiés hors agglomération. Les associer à une aire de covoiturage, c'est économiser un parking compte tenu de l'alternance du temps d'utilisation. La salle sportive est fréquentée sur le temps de loisir : son usage prend le relais au retour du travail. C'est en considérant qu'au temps de travail est associé le besoin de garde des enfants, et compte tenu de l'absence d'offre de services à la petite enfance dans le secteur, qu'a émergé l'idée qu'une crèche, une garderie ou plus généralement « un pôle enfance » pouvait être situé à proximité immédiate du site de mobilité. Outre l'adéquation du lieu avec les pratiques géographiques des travailleurs mobiles, le site de covoiturage de Pleugueuneuc est un point central diffusant vers les trois communes. Il bénéficie d'une grande proximité avec le bourg de Pleugueuneuc. Cet équipement constituerait ainsi un élément marquant symbolisant le territoire au lieu d'accès sur ce secteur habité.

C'est en voiture individuelle qu'on accède au tri collectif des déchets : l'associer au parking d'échange permet des économies de temps et évite des déplacements inutiles.



L'aire de co-voiturage est un lieu évolutif. L'augmentation progressive du nombre des adeptes devrait cependant atteindre une limite à partir de laquelle un transport en commun à bonne fréquence devient envisageable. Aujourd'hui le partage des trajets est essentiellement organisé pour le temps d'une journée de travail. Il en résulte des heures de vide, des heures de pointe en terme de fréquentation : un rythme propre à ce seul objectif. Si l'habitude de la méthode est accompagnée de moyens en facilitant l'usage, il est possible que le covoiturage se développe aussi autour de temps du loisir, de l'accès à des équipements culturels ou sportifs pour les enfants et les jeunes, des courses pour les retraités, etc. Les temps se superposent. Le lieu est plus fréquenté. A partir d'un noyau minimal, des surfaces sont réservées pour l'extension.



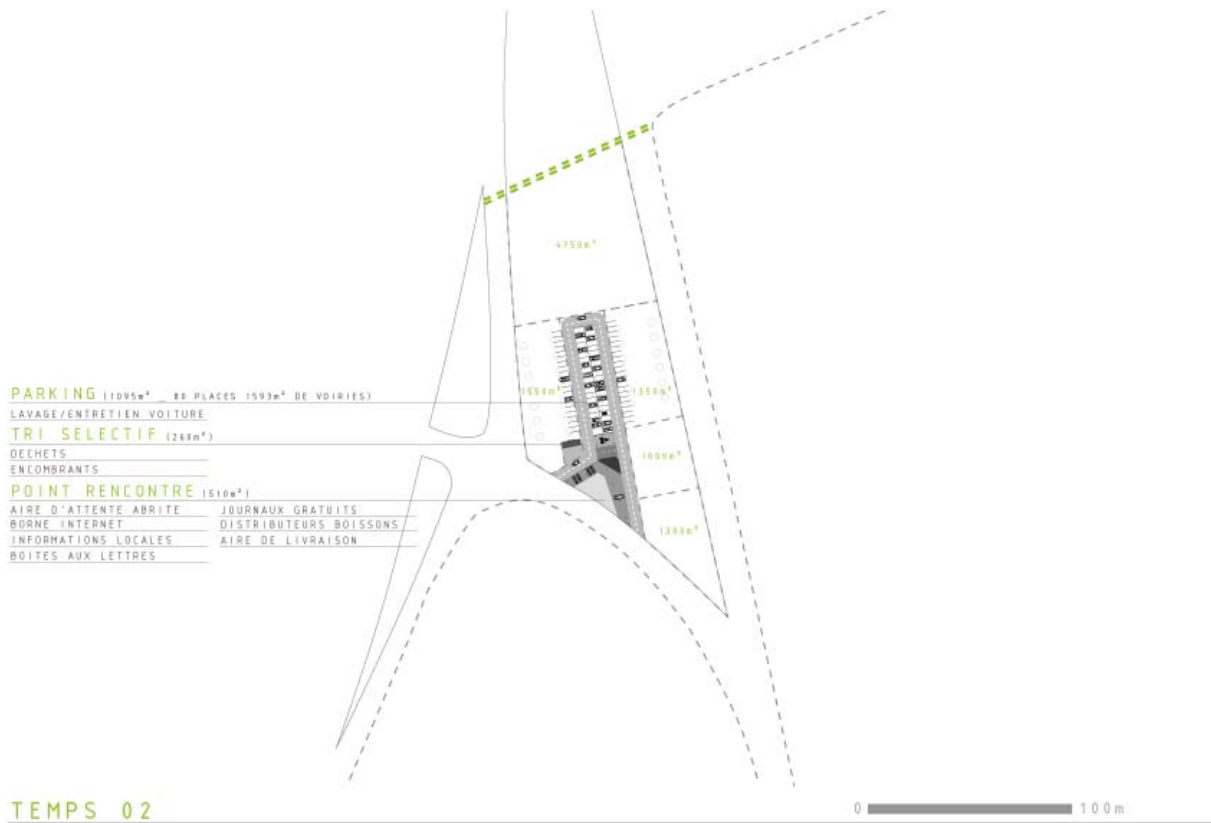
A partir d'équipement premiers réalisés dans un premier temps, le lieu se développe et permet de multiples usages complémentaires.

Un lieu approprié.

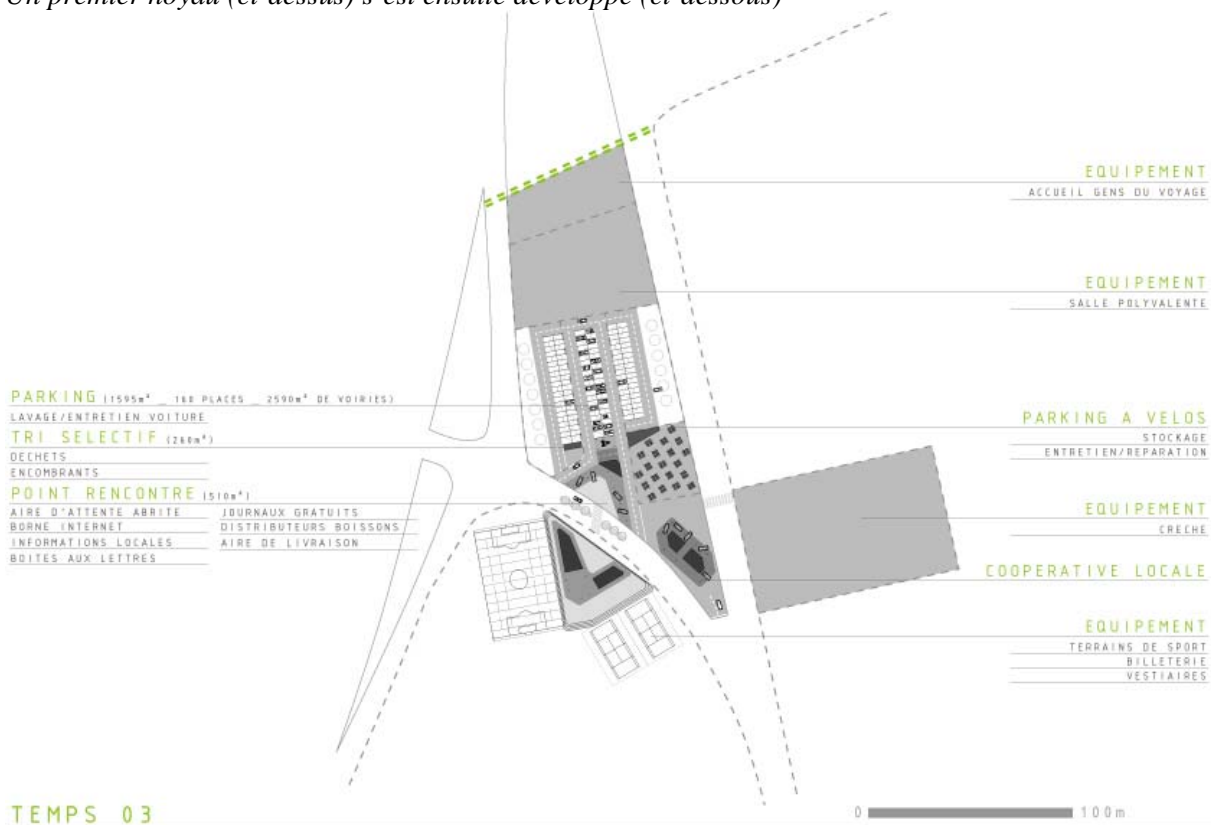
Plus que le transport en commun dont la fréquentation garde l'anonymat, le co-voiturage est l'occasion de rencontres. Les échanges qui en résultent peuvent être source d'initiatives personnelles ou de groupe qui trouvent place sur l'aire de co-voiturage : un site d'entretien vélo, auto, par exemple. Un « service course » qui fonctionne avec les commerces du bourg peut optimiser les déplacements au profit du commerce local. Alors que se développe la vente directe des produits de l'agriculture, l'aire entre la campagne et la route peut constituer le meilleur endroit pour desservir à la fois, par exemple, les paniers « bio » distribués de façon hebdomadaire aux abonnés, et les passagers qui fréquentent l'entre-ville de façon plus ponctuelle. Fondées sur des initiatives privées, ces activités peuvent être multiples, se développer. Il apparaît alors que l'essentiel d'un projet est de proposer l'infrastructure d'un lieu qui puisse ainsi disposer d'un potentiel d'évolution : un sol, de l'eau, de l'électricité, voire une structure légère de halle que des « boîtes » peuvent remplir ponctuellement dans le temps (comme dans le marché) ou de façon plus stable...en laissant le temps au temps pour les initiatives citoyennes. Ce que l'urbanisme ne sait plus faire depuis longtemps.

Adapté site de Pleugueuneuc, le projet d'aire de covoiturage s'organise à terme comme suit (cf page suivante) : les équipements de base sont situés, dans un premier temps, au nord de la route d'accès vers le bourg. Dans un second temps, le parking a pu être doublé. Les activités se sont cumulées autour des premiers équipements. Au sud de la route, un équipement public (ici une salle sportive) amorce l'urbanisation de la commune. L'aire de co-voiturage est devenue une « place publique ».

Les étudiants ont, par ailleurs, développé l'idée qu'une aire pour les gens du voyage pouvait ici être adaptée : « gardiens du parking », ils pourraient échanger avec les populations locales compte tenu du potentiel du lieu.

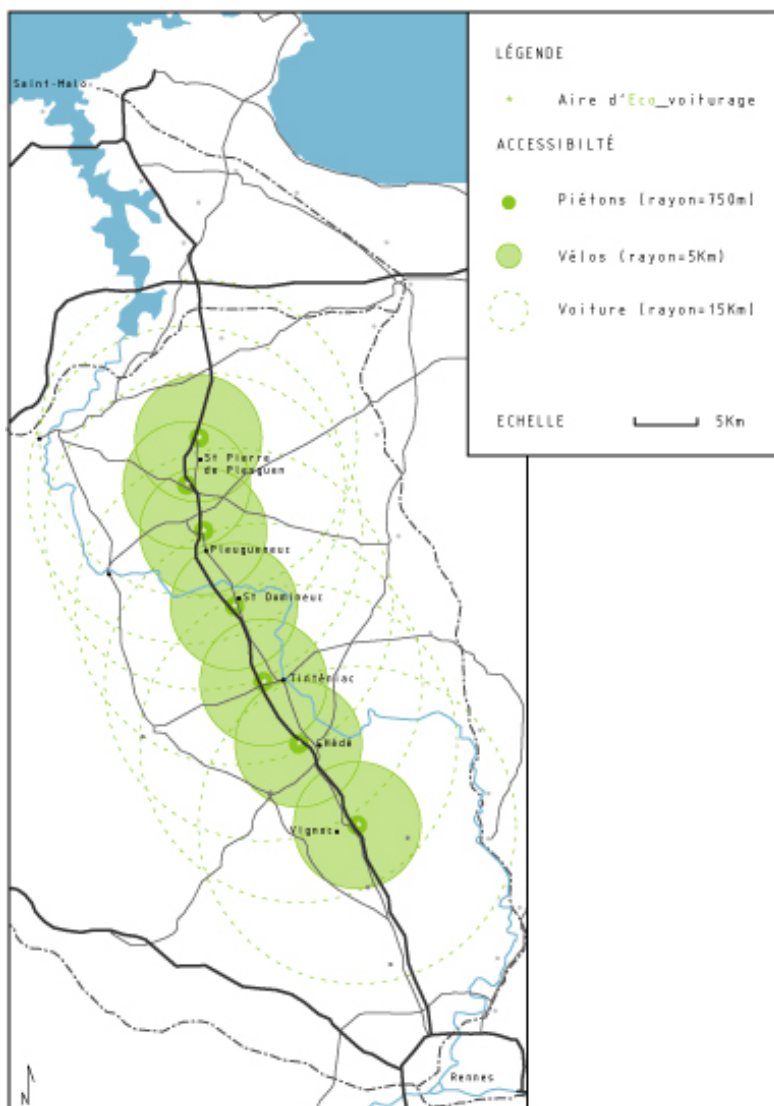


Un premier noyau (ci-dessus) s'est ensuite développé (ci-dessous)



4. Les apports des analyses et projets : vers une ville linéaire ?

La méthode employée a pu mettre en lumière des constats quelque peu étonnants. Raisonner à partir des centralités et des diffusions douces en relais des trajets à grande distance, donne une autre vision de la longueur de la ligne : le schéma ci-dessous montre que le rythme des bourgs permet une fréquentation du territoire qui, sur la linéarité, permet des mobilités vécues autrement qu'en automobile : covoiturage, une ligne de bus, et des relais vélo peuvent couvrir une grande longueur et une partie de l'épaisseur du faisceau étudié.



L'urbanisation de plusieurs des communes est à tendance linéaire. C'est le cas, par exemple, des communes de St-Pierre-de-Plesguen, Pleugueueuc, St-Domineuc. Cette forme de développement est apparue dès le 19^{ème} siècle, période où la construction s'est accrochée aux routes. A cette époque, les déplacements piétons, et les contraintes urbanistiques (construire à l'alignement) ont généré la formation de rues par la continuité du bâti, source d'économie d'espace. La mobilité contemporaine a permis une diffusion à plus grande échelle. Elle s'accompagne d'un relâchement de la densité urbaine auquel les P.L.U. pourraient remédier. Le territoire est aujourd'hui confronté au phénomène de l'étalement et de la fragmentation urbaine. Péri-urbanisation et rurbanisation font éclater le territoire, formant une ville

dispersée, consommatrice de sol et génératrice de déplacements.

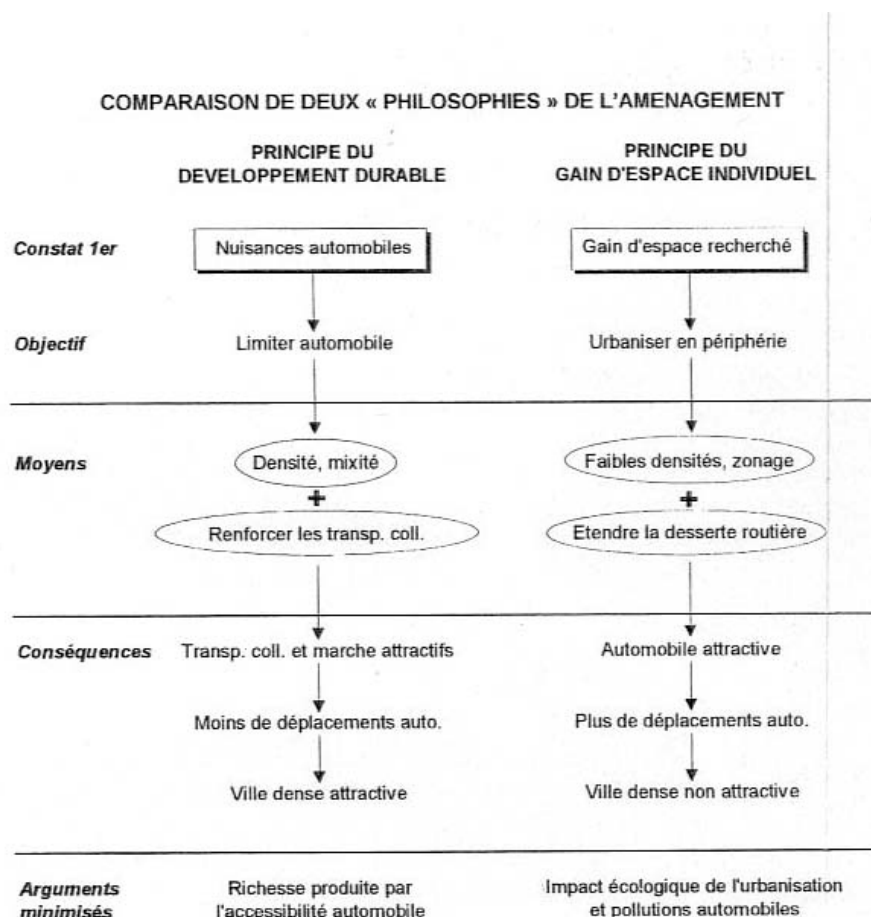
Au nom du développement durable, le concept de densité urbaine semble le principe incontournable à l'appui de deux arguments majeurs : il faut limiter les surfaces urbanisées pour économiser l'espace, préserver des milieux naturels, etc. Il faut par ailleurs réduire les transports individuels, source de pollution, et consommateurs d'énergie.

A ce titre, on oppose généralement deux modèles :

- une ville « dense » unipolaire qui favorise les déplacements de courte distance et l'utilisation des transports publics
- une ville « étalée », celle des longues distances à forte spécialisation fonctionnelle (zonage de l'habitat, des activités, des services et des espaces de loisirs) qui induit une forte dépendance à la voiture.

Il en découle des positions théoriques qui opposent les partisans de la ville compacte et ses opposants.

Les premiers prônent une densité élevée des centres pré-existants. La forte densité permet de limiter la consommation du sol (stratégies de réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines). La proximité réduit le déplacement et permet l'utilisation du vélo, de la marche à pied, et favorise l'usage du transport en commun contre l'usage de l'automobile). On maîtrise mieux ainsi la consommation de l'espace et on limite la consommation énergétique (due essentiellement au transport, mais aussi au chauffage et à l'éclairage public).



(Tableau emprunté à Vincent Fouchier, qui s'inspire du schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994 pour le modèle « gain d'espace »).

Les opposants à la ville compacte considèrent qu'elle n'a pas fait ses preuves puisque aucune étude décisive n'a mis en lumière les coûts directs et indirects de la concentration ; les problèmes de congestion pourraient contrarier les objectifs écologiques de la sauvegarde de

l'environnement (concentration des pollutions ; pression sur les rares zones libres-suppression d'espaces verts, de friches, de tous les espaces « inutiles »). Par ailleurs, il n'est pas avéré que la densification des espaces urbains contribue à réduire la présence de l'automobile dans les centres si l'on s'en réfère à certaines études comme le montre la tableau ci-dessous.

	Centres des villes	Agglomérations	Campagne
Indicateurs de mobilité			
Nb de dépl. par jour	3.5	3.6	3.7
Distance journ. (en km)	31.8	39.8	41.2
Choix de mode de transport (en %)			
Transports non motorisés	50.8	42.9	43.1
Transports individuels motorisés	33.9	44.8	48.4
Transports publics	13.8	10.3	5.9
Autres	1.5	2.0	2.5

Source : Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial, 2001, *La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports*. Berne et Neuchâtel.

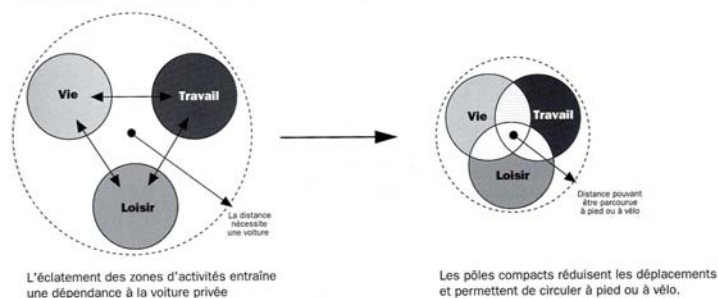
Enfin, la grande densité est rejetée par la population (l'étalement urbain pavillonnaire est associé à la liberté individuelle, à la mobilité, à la justice, etc.)). On pourrait d'ailleurs se référer à des modèles anciens comme « Broadacre City », cité conçue par Franck Lloyd Wright dans la première moitié du 20^{ème} siècle où le lien entre l'habitat et la terre est proposé comme modèle idéal.

Ces différentes positions ne sont pas dénuées d'idéologie : Vincent Fouchier, par exemple, pose clairement le projet de compacité urbaine comme positif, volontariste, quand le second apparaît comme un pis-aller. Il commente les deux modèles de la façon suivante : le premier raisonnement (densité urbaine, dite du développement durable) : « suppose que l'augmentation de densité aura un impact suffisant sur l'usage de l'automobile et que les économies d'énergie et les pollutions évitées sont suffisantes pour justifier la densification. ». Et le second (de la ville dispersée) : « suppose que la consommation d'espaces naturels par l'urbanisation n'est pas un problème majeur, que la technologie sait résoudre la plupart des nuisances de l'automobile et que l'économique prime l'écologique . »

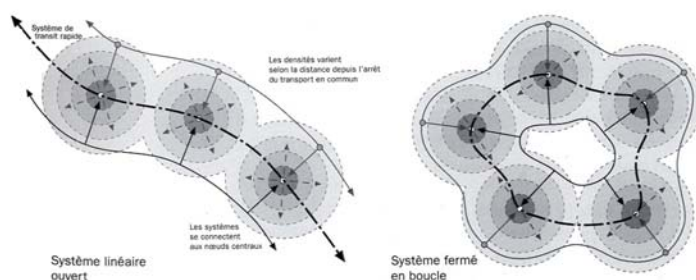
Nous pouvons suivre cet auteur sur le fait que: « à aucun moment il n'y a eu de choix politique très clair disant effectivement : « notre objectif majeur, à partir duquel on décline le schéma directeur ou d'autres outils, c'est de donner de l'espace aux gens ». On pourrait répondre à cet objectif de manière différente ». C'est-à-dire : mettre à plat clairement la question de l'étalement au bénéfice du gain d'espace pour en tirer des conclusions pertinentes. Car, peu souvent, les *a priori* conceptuels n'ont pris en compte les multiples polarités que constituent les centres secondaires : ces bourgs qui, aujourd'hui rassemblent des populations communales de plus de 1000 habitants.

Richard Rogers a résumé les notions de compacité et de polarisation dans des schémas auxquels il est intéressant de se référer.

Les pôles mixtes et compacts réduisent les besoins de déplacements et créent des quartiers animés et durables



Les pôles compacts reliés par un système de transit de masse peuvent être disposés pour répondre aux contraintes locales



L'étude du territoire entre les deux villes de Rennes et St-Malo montre une forme de réseau qui correspond au métabolisme linéaire de cette forme de polycentrisme...sauf que dans le schéma ci-dessus, chaque pôle, en ligne ou en boucle, est censé regrouper les 3 fonctions de la résidence, du lieu de travail et du loisir, ce qui n'est pas le cas des bourgs qui ont essentiellement une fonction résidentielle. La comparaison n'en est pas moins utile. D'une part car la compacité et la densité possible peuvent être accrues sur les centres pré-existants qui disposent déjà des équipements primaires. Faut-il se rappeler qu'au début du 19^{ème} siècle un organisme de 1000 à 5000 habitant portait le nom de « ville ». Par où et comment commence la ville ? Si l'on prend le schéma de Rogers pour pertinent, il n'en restera pas moins qu'aucun pôle, même dense, ne pourra comporter toutes les fonctions : l'un recevra une université, un autre un centre régional d'hospitalisation, etc. La mobilité des individus dans leur travail et la diversification de l'offre de loisir les conduira à passer d'un pôle à un autre. D'une échelle à l'autre (la grande ville, le réseau de bourgs), le schéma n'est pas distordu.

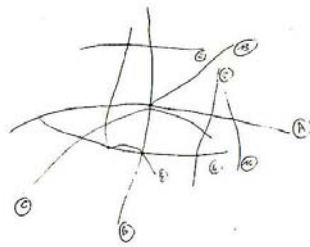
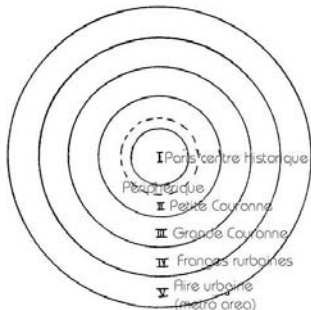
Pour se donner des références en terme de dimension des territoire, une équipe d'étudiant a superposé les plans de Paris, de l'axe étudié et ...de Los Angeles ! (Cf. carte page suivante). On peut ne voir là qu'un jeu, aucune comparaison n'étant possible sur les densités et les morphologies urbaines. On peut aussi y puiser des éléments de réflexion où il apparaîtrait qu'en terme de mobilité un habitant de Los Angeles vit sur une étendue comparable à l'axe étudié qui bénéficie d'un équilibre entre espaces construits et espaces naturels.

La même équipe a alors pratiqué un autre jeu qui, pour étudier la question de la limite, a consisté à faire dessiner des cartes mentales sur le déplacement en région parisienne par des résidents de la ville centre et des résidents de banlieue. Sur un échantillonnage restreint, il n'en résulte pas moins des schémas typés qui montrent que le résident de la ville centre ne perçoit pas les limites de la ville à laquelle il appartient alors que celui de la banlieue affiche la frontière mentale de la ceinture : il vit hors de la ville. Appartenir à un lieu qui peut se définir autrement que le négatif de la ville centre, qui soit source d'un potentiel de relation sociale : c'est peut-être un autre type d'enjeu que fait apparaître un travail sur l'identification des centres ici tenté.



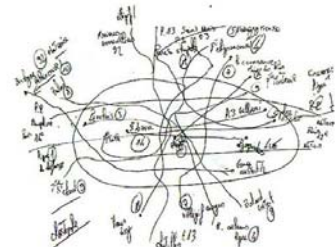
En superposant l'axe Rennes-Saint Malo qui s'étend sur 65km de long sur la carte de la ville de Los Angeles on s'aperçoit que la distance séparant Rennes de St-Malo est de longueur + ou - égale à celle de Los Angeles, cet axe qui se veut aujourd'hui principal axe autoroutier reliant les deux villes peut se traduire dans la ville de L.A comme une autoroute urbaine traversant la ville, Ses autoroutes totalisent des déplacements quotidiens de quelques 160 millions de kilomètres. La qualité du réseau est reconnue, mais l'augmentation croissante des embouteillages depuis plusieurs années pousse les autorités à développer d'autres moyens de transport. Les principales autoroutes sont la Golden State (I-5) (nord-sud), la San Diego (405), la U.S. Road 101, la California State Road 1, la Santa Monica (I-10)

Comparaison entre le plan Metro-RER réel et des plans dessinés par les franciliens



Croquis réalisés par des parisiens

On remarque que les dessins des personnes habitant Paris intramuros reflètent un manque de contact avec la banlieue



Croquis réalisés par des franciliens

Les croquis réalisés par les personnes habitant en banlieue Parisienne montrent une utilisation du réseau RER beaucoup plus large en raison de leur dépendance de Paris

Si la ville automobile n'est pas une fatalité, l'abord des pratiques territoriales à plus grande échelle semble aussi pouvoir être revisité à la lumière des mobilités fédérées et d'un polycentrisme qui intègre les structures pré-existantes : elles constituent à la fois une richesse patrimoniale et des enjeux en terme d'équilibre entre les lieux habités et les espaces naturels.

Conclusion générale

L'exploration conduite dans cette recherche apporte de nombreux éclairages, mais ouvre surtout de multiples pistes de prolongement.

- elle a permis de dépasser les impasses d'une analyse des interactions entre « formes spatiales » et « forces de mobilités », de se doter d'une véritable démarche de caractérisation fondée sur une série d'*indicateurs* et de *méthodes*. Ces indicateurs et méthodes ont constitué tout autant de prises et matière à projet et conception
- elle a permis une articulation fine entre deux types d'enseignement : un premier semestre : un travail des étudiants en « master d'études urbaines » pour lequel il est nécessaire impossible d'être complet, précis, sur une telle dimension, sur un temps réduit comme l'est celui de la semestrialisation. Cette étape a pu être complétée avec efficacité grâce à un second semestre cadre pédagogique séminaire et non atelier. (Moins de temps en projet, plus de travail théorique).
- Elle ouvre une série d'hypothèse en chantiers, tout autant de pistes pour de future recherche. Soulignons en particulier : le rapport des institutions locales à la configuration linéaire et à la situation « sous condition de mobilité ». Nous avons pu identifier en particulier des pratiques extrêmement différenciées de communes qui « tournent le dos » à l'axe alors que d'autres s'en emparent pour en faire une véritable stratégie de développement. Ce rapport serait systématiquement à documenter d'une part sur un plan strictement analytique (caractérisation des évolutions morphologiques) puis, complété par des entretiens approfondis. « Faire avec / tout contre / l'axe » permet de dépasser ce faisant une dialectique stérile, de caractériser des attitudes et postures socio-politiques (fatalisme, résignation, indifférences, volontarisme...)
- Nous avons contribué à rouvrir le chantier de plein actualité de l'aménagement de la ville-mobile dans une ère de société post-carbone
- Nous avons pu également identifier d'autres chantiers de recherche impliquant de distinguer différents niveaux de manifestation de l'effet de contextes (effets de « méta-corridors », « d'infra-corridors »...)

Le lien entre pédagogie, savoirs scientifiques et professionnels a été délicat à monter en amont du travail. Toutefois, et à partir de l'occasion d'une valorisation du programme (séminaire « périphérie urbaines ») l'agence d'urbanisme (AUDIAR), vivement intéressée, souhaite prolonger rapidement de manière active la collaboration ouverte à partir de ces réflexions.

Références bibliographiques

Documents institutionnels ou statistiques

Charte du Pays de Rennes, 2001, 29p.

Charte du Pays de St-Malo, 2001, 58p.

INSEE Bretagne, Le zonage en bassins de vie, une structuration du territoire autour de l'emploi et des services, *Octant* n°98, juillet 2004.

PADD du SCOT du Pays de Rennes, 2006.

Publications de recherche

Christelle ALVERGNE, François TAULELLE, *Du local à l'Europe, les nouvelles politiques d'aménagement du territoire*, collection Major, PUF, 2002.

Catherine GUY, Laurent GIVORD, *Rennes le pari d'une agglomération multipolaire*, L'Aube, 2004.

Caroline GALLEZ, Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération. Cinq trajectoires urbaines, *Flux* n°68 avril-juin 2007.

Marianne THEBERT, *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : les élus face à la mobilité*, Thèse sous la direction de Gabriel Dupuy, soutenue à Paris I en janvier 2005, 488p.

Christophe GUERRINHA et Marianne Thébert, La gestion des déplacements, outil d'affirmation politique des communes périurbaines. Une analyse des stratégies dans le bassin rennais, *Géocarrefour* vol 81, n°4, 2006, pp.299-309.

Annexe

Liste des étudiants de l'ESA ayant contribué au travail de recherche

Saad BICHRA
Anouar BOUAICH
Anne-Laure CHANTEPIE
Josseran CROCHET
Pierre-Arnold DALY
Aura DE AGÜERO
Sophie DIFFTOT
Anouar FADILE ALAMI
Juliette GAUDAUD
Thomas GIMBERT
JeeJee JAN
Amine KANOUNI
Ji-Yeon KIM
Alexandra LACOMBE
Kjung Ho LEE
Coline MANGOLD
Sinclair MARTIN-GRANEL
Abdou MENJRA
Emilie RAVAUT
Alexis SCHULMAN
Boubker SEFRAOUI

Liste des étudiants du Master Etudes Urbaines ayant contribué au travail de recherche

A. MONVOISIN
F. CADOU
P. BARON
G.VALLIER
N. LEE
E. LAMBERT
C.LECAS
N.BLANCHARD