

Rennes, Ville Archipel



Stéphanie BADOT
Florian DEMBLON
Audrey DEWAELE
Charles JANSSENS
Jérémy TOURNAY

26 mai 2014

Table des matières

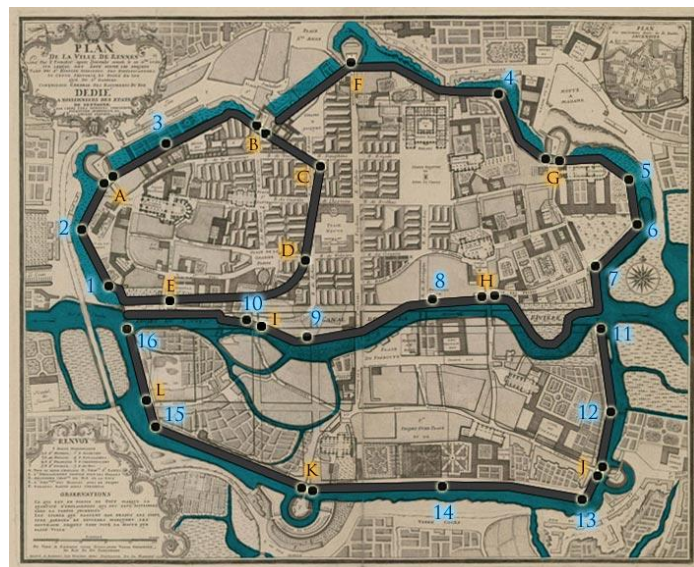
1.	La ville de Rennes	3
1.1.	Historique.....	3
1.2.	Contexte de la ville	4
2.	Historique du projet	9
2.1.	Qui est Jean-Yves Chapuis ?	9
2.2.	Historique.....	10
2.3.	Montage du projet.....	11
2.4.	Impacts financier	14
3.	Acteurs du projet	14
3.1.	Les élus politiques.....	14
3.2.	Les partenaires « institutionnels ».....	15
3.3.	Les citoyens.....	15
3.4.	Les institutions	15
4.	Philosophie.....	16
4.1.	Qu'est-ce que la Ville Archipel ?.....	16
4.2.	La philosophie de Chapuis sur la Ville Archipel	19
5.	Cas concrets	20
5.1.	EuroRennes	20
5.2.	ViaSilva 2040	25
6.	Avis Critique	31
7.	Sources	32
8.	Annexes.....	33

1. La ville de Rennes

1.1. Historique

La ville s'est développée dans Nord-Ouest de la France, en Bretagne, au confluent de deux rivières, L'Ille et la Vilaine. A l'époque romaine, cette ville s'appelait Condate, ce qui signifie confluent. La ville a un passé agité. En effet, elle a été envahie, habitée et conquise par différents peuples au cours du temps. La Bretagne devient indépendante sous Charles le Chauve. Sa position stratégique est un atout. La ville se développe mais est pillée à de nombreuses reprises malgré ses fortifications, bien utiles à l'époque.

Rennes devient alors la ville la plus importante de Bretagne. De nouveaux remparts sont construits au 15ème siècle mais les attaques répétées des français conduiront à la fin de l'indépendance de la Bretagne en 1532.



Plan directeur de Rennes(1726) par F. Forestier

source : <http://www.univers-rr.com/>

La ville ne cesse de grandir et se retrouve à nouveau à l'étroit. Des infrastructures sont construites sur les rivières afin de favoriser le commerce et la population explose. Cette croissance démographique engendre à nouveau la démolition des remparts.

A la fin du 17ème siècle, la ville sera également détruite à plusieurs reprises. D'abord par le roi qui rase plusieurs quartiers en représailles d'une révolution populaire. Ensuite, un incendie détruira la moitié de la ville quelques années plus tard.

Suite à ces incidents, la ville se reconstruit et se modernise. La ville incendiée est reconstruite selon un plan en damier aux îlots carrés. Au 19ème siècle, plusieurs infrastructures apparaissent comme une nouvelle gare, un tram, des égouts, ...

Durant seconde guerre mondiale, Rennes a été le théâtre de nombreux bombardements. Un "Projet de reconstruction et d'aménagement de la ville » est alors élaboré afin de reconstruire les zones

sinistrées, assainir les zones insalubres et planifier une urbanisation à plus long terme pour accueillir la population qui ne cesse de croître.

En 1968, une rocade est mise en place pour délimiter la ville qui se densifiera au sein de cette frontière moderne.

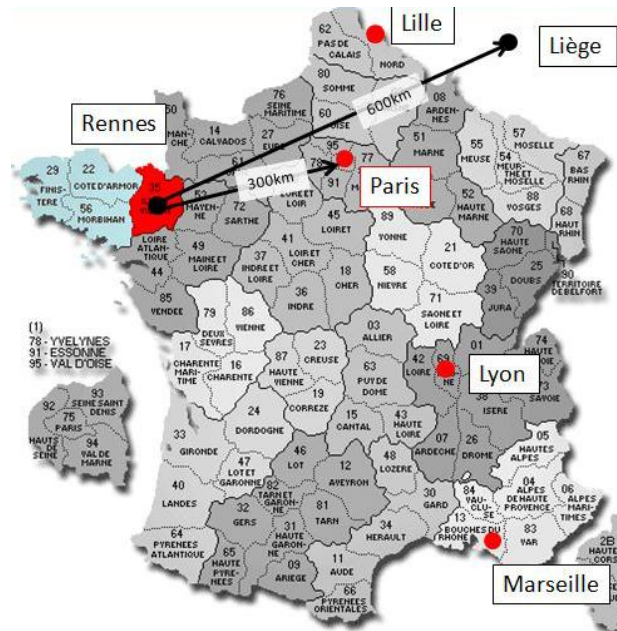


Vestige de rempart

source: <http://joekrapov.free.fr/>

A l'heure actuelle, l'urbanisation a atteint les limites de la rocade. L'enjeu est donc de densifier intelligemment et de reconstruire la ville sur elle même.

1.2. Contexte de la ville

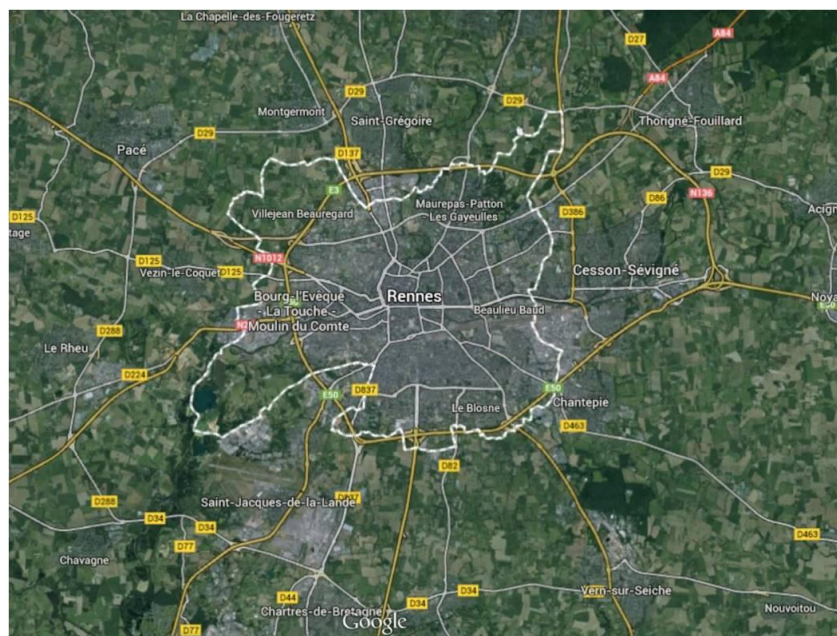


Avec une population de 208 000 habitants en 2011, Rennes est une ville moyenne au même titre que Lille, Bordeaux, Strasbourg ou Montpellier.

A l'échelle française, Rennes n'a pas une position stratégique. La ville est située à plus de 3h en voiture de Paris et à 2h en TGV. Elle est décentrée par rapport à la capitale et se situe hors des axes de développements stratégiques nationaux (Lille - Paris - Lyon - Marseille) et européens.

Toutefois, la ville a pu tirer profit de sa situation stratégique du point de vue régional puisqu'elle est située à équidistance des 3 grands ports de La Rochelle, du Havre et de Brest. La ville est également située le long de la liaison fluviale entre Nantes et Saint-Malo. Par sa position stratégique, Rennes a toujours été une ville importante. Elle est actuellement le chef-lieu du département d'Ille-et-Vilaine et de la Bretagne.

On peut considérer la ville de Rennes dans différents contextes. La ville est influente sur trois niveaux de territoire. Désireuse de s'inscrire dans un ensemble cohérent à une échelle plus large, la ville est intégrée à plusieurs politiques globales en collaboration et en associations avec les communes voisines.



Ville de Rennes actuelle

Source: Google map

Le département

Rennes est le chef-lieu du département d'Ille-et-Vilaine qui reprend 353 communes. Sa superficie est de 6 775km² et inclut 996.500 habitants (2011).

Les départements étaient, à la base, de simples entités administratives. Toutefois, au cours du temps, ils se sont vus attribuer des compétences transférées par l'état. Ils doivent donc traiter et légiférer sur des sujets comme:

- l'action sociale ;
- les collèges ;
- les routes et les transports ;
- l'emploi ;

- l'environnement
- ...

L'Ille-et-Vilaine est divisée en 7 sous-entités :

- Le Pays de Rennes
- Le Pays de Saint-Malo
- Le Pays de Fougères
- Le Pays de Vitré
- Le Pays de Brocéliande
- Le Pays de Vallons Vilaine
- Le Pays de Redon et Vilaine



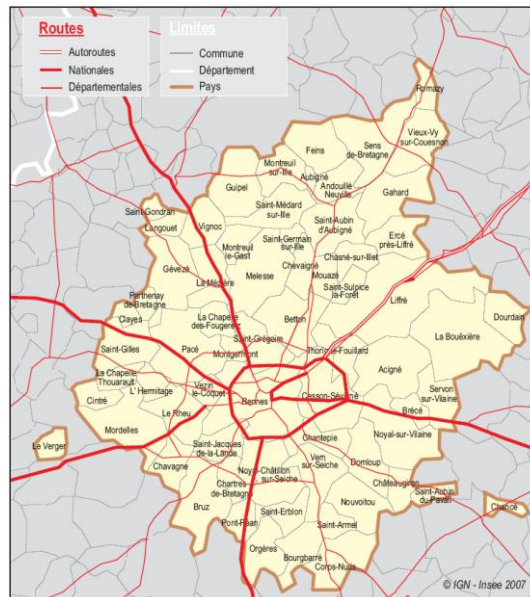
Carte du département

Source: <http://www.canalmonde.fr/>

La communauté d'agglomération

Le Pays de Rennes regroupe 69 communes et 466 700 habitants (2010) au sein du département. Sa superficie est de 1167km². Il est divisé en une communauté d'agglomération (Rennes Métropole) et 4 communautés de communes (le Pays d'Aubigné, le Pays de Châteaugiron, le Pays de Liffre et le Val d'Ille).

Ces communautés d'agglomérations sont des entités propices à la mise en place de projets concrets définis par le département à des échelles cohérentes au sein du territoire.



Carte du Pays de Rennes

source: <http://www.insee.fr/fr/>

L'établissement public d'une coopération intercommunale

Rennes Métropole est une évolution du District de Rennes. Elle regroupe 43 communes. Cette coopération s'articule sur différents thèmes et différents enjeux:

- Mixité sociale,
- Amélioration des déplacements,
- Protection des paysages et de la diversité architecturale,
- Développement économique
- Développement culturel et touristique,
- ...

La coopération intercommunale ne se base pas uniquement sur la coopération, Rennes Métropole a également des compétences à gérer:

- équipements culturels (Les Champs Libres) et sportifs ;
- voiries et parcs de stationnement d'intérêt communautaire ;
- collecte des déchets ménagers, la collecte sélective et les déchèteries (traitement et élimination des déchets) ;
- établissement et à l'exploitation d'infrastructures et de réseaux de communication électroniques d'intérêt communautaire ;
- transports collectifs (schémas directeur des transports et gestion du Métro et du réseau de bus Star) ;
- accueil des gens du voyage ;
- urbanisme et aménagement (Programme local d'habitat).

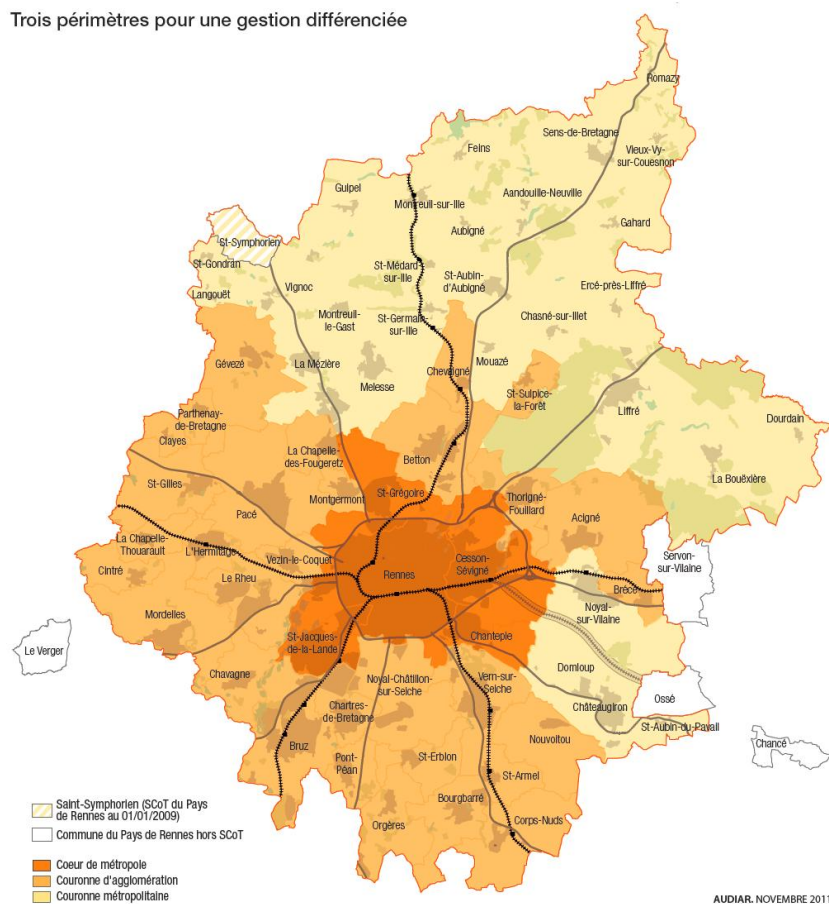


Carte de Rennes Métropole

Source: SCOT

Le SCOT du Pays de Rennes

Trois périmètres pour une gestion différenciée



AUDIART, NOVEMBRE 2011

SCOT: "Tableau de bord: Suivi du SCOT", AUDIART, mai 2012.

2. Historique du projet

2.1. Qui est Jean-Yves Chapuis ?

Jean-Yves Chapuis est un urbaniste sociologue, qui travaille pour la ville et la commune de Rennes depuis 1983. Il n'y est pas urbaniste de profession mais est élu.

Il a fait des études de droit, de sociologie et d'urbanisme. Il est également titulaire d'un diplôme d'études approfondies (DEA) d'aménagement régional et urbain.

C'est donc avec une formation variée et complète qu'il se lance dans une carrière d'urbaniste.

Il commence au sein de sociétés diverses en 1979, mais son travail avec la commune de Rennes débute en 1983 lorsqu'il est élu pour être en charge de la vie des quartiers.



En fait, en 1983, la commune a été divisée en douze quartiers, afin de faciliter la gestion du territoire. Chaque quartier est alors doté d'un élu référent et d'un agent chargé du quartier. Cette division permet ainsi d'apporter des réponses adaptées à l'échelle du quartier et non de la commune.



Les quartiers de Rennes. Source : <http://actualite-immobilier.pikadom.fr/>

Il est délégué à la démarche quartier jusqu'en 1989, car à cette date, il devient adjoint délégué à l'urbanisme et à l'aménagement. Il apprécie ce poste à la Ville de Rennes car selon lui "la parole des adjoints portait autant que celle du maire" (Source : "Jean-Yves Chapuis, le citoyen" - Place Publique

Rennes). Il remplira cette fonction jusqu'en 2001. Pendant cette période, il met notamment en place le projet urbain de la Ville de Rennes. Ce projet définit ce qui, dans la Ville, est de l'ordre du permanent et ce qui est de l'ordre du mouvement. Ainsi, un travail a été réalisé afin de déterminer les espaces qui devaient être protégés, revalorisés, ou adaptés au mode de vie actuelle.

En 2001, Jean-Yves Chapuis devient vice-président de Rennes Métropole, où il est chargé des formes urbaines.

Il y travaille notamment sur la conception de la ville Archipel. Ce concept sera développé plus loin dans ce travail, puisqu'il fait l'objet de la conférence de Monsieur Chapuis.

Sociologue de formation, la vision de Jean-Yves Chapuis est fortement basée sur les relations humaines et pour lui, développer une ville, c'est développer ces relations.

2.2. Historique

La tradition de planification territoriale est relativement ancienne sur le pays de Rennes. En effet, dès les années 70 s'est instaurée une réflexion stratégique destinée à développer une vision globale pour le devenir de la métropole rennaise. C'est ainsi qu'en 1970 a été créé Rennes district, structure vouée à développer des projets dépassant les limites des territoires communaux. Il s'agit de la première étape d'intercommunalité du Pays de Rennes qui regroupait à sa création 27 communes. Dans la foulée de Rennes district, un premier schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme a été adopté en 1974.

Cette structure s'est alors progressivement développée pour atteindre, en 1994, 33 communes membres. Les compétences propres du district se sont également enrichies au fur et à mesure des années. Durant cette période, plusieurs outils d'aménagements ont été mis en place. C'est ainsi qu'en 1994 a été réactualisé le schéma directeur de 74 (soit 20 ans plus tard). Ce qui est intéressant à souligner est l'arrivée de la réflexion sur l'alternance ville-campagne propre au Pays de Rennes et sur l'importance des « ceintures vertes » qui englobent les aires urbaines. Il s'agit dès lors d'une première approche du concept de « Ville-Archipel » qui inspirera par la suite le SCOT. Parallèlement à cela, un premier « programme local de l'habitat » est établi en 1995 sur le district. Déjà à l'époque, on cerne la dynamisme du Pays de Rennes en terme de croissance démographique et on comprend l'importance de mener une politique forte pour cadrer le développement des logements sur le territoire.

L'année 2000 marque une étape charnière dans la coopération entre les communes. C'est en effet à cette date qu'est créé le Pays de Rennes à proprement dit. Le Pays de Rennes est un regroupement de 67 communes elles-mêmes subdivisées en cinq « établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ». Parmi ces cinq EPCI, on retrouve une communauté d'agglomération (Rennes métropole) et quatre communautés de communes (Pays d'Aubigné, Pays de Châteaugiron, Pays de Liffré et Val d'Ille). C'est donc en 2000 que l'ancien district de Rennes s'est transformé en communauté d'agglomération (Rennes Métropole) et a acquis par ce biais encore plus de poids (et de nouvelles compétences). Dans la foulée directe de la création du Pays de Rennes s'est mise en place une charte de développement pour ce dernier. Cette charte montre les prémices de la réflexion sur le SCOT.

C'est alors logiquement qu'en 2003 a été décidé de créer un schéma de cohérence territorial (SCOT) sur l'ensemble du Pays de Rennes. Il s'agissait d'établir une vision commune et cohérente sur l'ensemble du territoire, dont le concept clé était celui de « la Ville-Archipel ». Ce concept met en avant un urbanisme de proximité, un urbanisme où chaque ville a sa propre identité et intensité mais est reliée au reste du territoire par un réseau de transports en commun performant et où les espaces verts périphériques (agricoles) sont préservés. Le SCOT aura nécessité plus de 4 ans de travail et a finalement été approuvé fin 2007.

Parallèlement au SCOT (concernant l'ensemble du Pays de Rennes), les différentes communautés de communes ont établies de nouveaux programmes locaux de l'habitat, afin de continuer à faire face aux enjeux démographiques. Le PLH le plus important est celui de Rennes Métropole et a été adopté en 2006 (valable jusqu'en 2014). Il prévoyait le besoin de construire plus de 3500 logements par an sur le territoire de Rennes Métropole.

Depuis 2012, une révision du SCOT a déjà été engagée. L'objectif est d'adapter le projet aux nouveaux enjeux, aux évolutions du contexte et à l'élargissement du périmètre du SCOT, en s'appuyant notamment sur les acquis de sa mise en œuvre. La révision sera une opportunité pour renforcer les ambitions du projet et mieux prendre en compte la diversité et les spécificités du territoire.

Finalement, en ce qui concerne le territoire de Rennes Métropole, un nouveau PLH est en cours d'élaboration pour faire suite à celui de 2006 s'achevant fin 2014.

En conclusion, les points forts du développement stratégique du territoire rennais sont les suivants :

- Système de coopération entre communes mis en avant dès les années 70
- Prémices de la réflexion sur la Ville-Archipel dès les années 90
- Mise en place concrète d'une réelle coopération entre les communes en 2000 et réflexion sur un aménagement du territoire commun et intégré
- SCOT = concrétisation des politiques d'aménagement concertées
 - ➔ Le concept de Ville-Archipel y prend toute sa dimension

1970	➔ Création de Rennes District
1974	➔ Approbation du premier schéma directeur de l'agglomération rennaise
1994	➔ Réactualisation du schéma directeur
1995	➔ Approbation du premier PLH de Rennes
2000	➔ Création du Pays de Rennes et des 5 EPCI (dont Rennes Métropole)
2000	➔ Charte de développement du Pays de Rennes (Prémices du SCOT)
2003	➔ Lancement de l'élaboration du SCOT du Pays de Rennes
2006	➔ Approbation du second PLH de Rennes Métropole (valable jusqu'en 2014)
2007	➔ Approbation du SCOT du Pays de Rennes (intégrant le concept de Ville Archipel)
2012	➔ Décision de révision du SCOT (Objectif : horizon 2030)

2.3. Montage du projet

Concrètement, le concept de Ville-Archipel résulte d'une réflexion de longue haleine qui, comme indiqué dans l'historique, s'est précisée au fil des années et a pris toute sa matérialité dans le SCOT du Pays de Rennes. En outre, le projet est né d'une envie de travailler ensemble et de définir une vision commune pour l'ensemble du Pays de Rennes.

La mise en place de la réflexion est donc cadrée par une série de documents urbanistiques qui orientent le développement du territoire et est matérialisée par des projets concrets qui traduisent cette volonté d'agir. Nous allons décrire brièvement dans cette section deux grands documents qui mettent en avant cette philosophie de développement et qui lui donne un réel impact dans l'aménagement du territoire rennais.

1. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes¹ :

Le SCOT du Pays de Rennes est un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale cohérente à l'échelle du bassin de vie. Il a pour objectif de définir les grandes orientations du développement du territoire de Rennes. Ces grandes orientations traduisent concrètement le concept de ville-archipel et lui donne valeur légale.



En ce qui concerne le contenu du SCOT et donc par analogie le concept de Ville-Archipel, celui-ci est structuré sur trois grands axes :

- La préservation du socle territorial et des grands équilibres du territoire : ceci se traduit par la sauvegarde du capital environnemental et la maîtrise des extensions urbaines.
- L'organisation de la ville des proximités : ceci se traduit l'optimisation des déplacements en lien avec l'urbanisation, l'organisation de l'offre de proximité pour tous (logements, services, équipements, etc.) et l'offre partagée de loisirs verts, touristiques et patrimoniaux.
- Le développement et l'attractivité du Pays de Rennes : ceci se traduit par le développement des activités économiques, le développement des grands équipements et grands projets d'infrastructure et la valorisation les sites stratégiques du Pays de Rennes.

Pour plus de précision, la simple lecture du sommaire du document d'orientations générales du SCOT permet de se faire une idée assez précise du concept (voir annexe).

2. Le Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole² :

¹ La procédure d'élaboration du SCOT a été engagée par le Syndicat mixte du SCOT du Pays de Rennes le 1^{er} juillet 2003. Le Syndicat mixte du SCOT est un établissement de coopération intercommunale mis en place pour élaborer et réviser le SCOT, en assurant le suivi (notamment assurer la cohérence avec les PLU) et est constitué du comité syndical de 85 élus, d'un bureau de 14 élus et d'un personnel permanent composé de seulement 2 personnes. La confection du SCOT a été confiée à l'agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (AUDIAR).

C'est cette association entre le Syndicat mixte du SCOT et de l'agence AUDIAR qui a permis de donner le jour au document et de traduire le concept de Ville-Archipel.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un document de planification qui organise la réponse aux demandes d'hébergement, en termes de création de nouveaux logements ou de réhabilitation d'habitats anciens. Le PLH est en parfaite adéquation avec les prescriptions du SCOT du Pays de Rennes et les formalise sous forme d'un plan d'action. Il faut savoir que chaque communauté de communes est en droit de réaliser un PLH. De cette manière, il existe sur le Pays de Rennes (périmètre du SCOT) 5 PLH, soit un par EPCI. Nous ne décrivons ici que celui de Rennes Métropole (entre 2006 et 2014).

Les enjeux du PLH de Rennes Métropole sont les suivants :

- Assurer à chacun un accès égal au logement
- Contribuer à la mixité sociale et générationnelle du territoire
- Accueillir les jeunes et les actifs

Les objectifs :

- Construire suffisamment de logements pour répondre à la croissance démographique
- Favoriser la mixité sociale en construisant 50% de logements aidés dont 25% sont sociaux
- Economiser le foncier en modérant la consommation des espaces naturels et agricoles et en concentrant les logements à proximité des services.

Quelques chiffres clés du PLH de 2006-2014 :

- Construire de nouveaux logements :
 - 36 000 logements sur la durée du PLH (soit environ 4500 par an dont 1500 inter-rocade)
 - 33 900 ont été construits entre 2005 et 2013
 - Budget : 28 M€ par an
- Offre diversifiée (Rennes Métropole, hors Rennes) :
 - Habitat collectif et semi-collectif : 71% des autorisations
 - Habitat individuel : 29% des autorisations
- Mixité sociale :
 - + 66% de logements sociaux entre 2005 et 2012 (Rennes Métropole hors Rennes)
 - + 7,5% de logements sociaux entre 2005 et 2012 (Rennes)
 - 8,60€ : coût moyen du m2 loué
 - 2 495€ : prix moyen au m2 (agglo hors Rennes)
 - 3 608€ : prix moyen au m2 (Rennes seul)

En annexe, vous trouverez un extrait du "Tableau de bord: Suivi du SCOT" paru en mai 2012 qui illustre et explique ces chiffres.

² Le PLH de Rennes Métropole a été initié par la communauté d'agglomération et les communes en faisant partie. Pour réaliser ce projet, Rennes Métropole s'est associée avec des partenaires externes (SEM, AUDIAR, SBAFER). Chaque commune est chargée de définir (en partenariat avec Rennes Métropole) une carte de ses opérations envisagées et de définir les procédures à mettre en œuvre pour s'assurer de la bonne tenue des opérations (réserves foncières, acquisitions amiables, préemptions, mobilisation de crédits, etc.). Rennes Métropole s'assure de fournir aux communes les services et les moyens nécessaires pour aboutir aux objectifs fixés.

2.4. Impacts financier

D'un point de vue financier, il est relativement difficile d'identifier les moyens qui ont été injectés dans la mise en œuvre du concept de Ville-Archipel à travers le SCOT ou autres documents d'urbanisme. Toutefois, la mise en place de cette gestion du territoire dans le pays de Rennes a permis de voir fleurir de nombreux projets et implique des investissements relativement importants dans toute la région.

La mise en place de cette politique collective a permis de donner plus de moyens aux communes périphériques de Rennes et leur a permis d'établir une gestion plus affirmée de leur territoire. Pour M. Chapuis, il s'agit d'un principe de solidarité entre les communes membres qui ouvre les portes à grands nombres de projets. Les investissements se comptent en millions d'euros.

On pourrait se demander comment affluent tous ces moyens. Il s'agit en fait de l'instauration sur le territoire du Pays de Rennes d'un régime de taxation dit « de la fiscalité mixte »³. La fiscalité dite mixte est la possibilité pour un groupement soumis au régime fiscal de la taxe professionnelle unique de percevoir en plus de la taxe professionnelle une fiscalité additionnelle sur les trois autres taxes directes locales :

- la taxe d'habitation,
- la taxe foncière sur les propriétés bâties,
- la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Ce régime de fiscalité permet donc à la communauté d'agglomération de Rennes Métropole de percevoir des ressources supplémentaires (pour le bien de la collectivité) et de mettre en œuvre des projets de plus grande envergure. **« C'est plus de moyens pour les communes de l'agglomération donc plus de pouvoirs pour les maires »**⁴

3. Acteurs du projet

Dans cette partie du rapport, nous allons développer les acteurs intervenant de près ou de loin dans le projet de Rennes - Ville Métropole et ce tout au long du projet ou à certains moments clefs.

L'ensemble des acteurs qui vont être décrits ci-dessous interviennent soit de manière active ou soit de manière passive par le biais de donations financières.

3.1. Les élus politiques

L'intercommunalité de Rennes Métropole se compose de 122 d'élus politiques, appelés élus communautaires, issus des 43 communes participantes. Elle reprend un président, des vice-présidents et de 103 conseillers.

Le président de Rennes Métropole est, depuis le 24 avril 2014, le Maire de Saint-Jacques-de-la-Lande (Parti Socialiste) qui a succédé à l'ancien Maire de Rennes, Daniel Delaveau.

³ Rennes : La Ville-Archipel et son corollaire : La ville des proximités, Responsabilité & Environnement N°52, Octobre 2008

⁴ J-Y Chapuis

Concernant les vice-présidents, ceux-ci sont au nombre de 30 et ont chacun une tâche bien spécifique. Si nous prenons l'exemple de Monsieur Chapuis, celui-ci est vice-président en charge des formes urbaines.

3.2. Les partenaires « institutionnels »

Ces partenaires, considérés comme des acteurs de la société créant la vitalité du territoire ont eu l'occasion de participer à des forums et des conférences afin de donner leurs avis sur le projet. Ces partenaires sont plus de 200 et sont issus du monde de la jeunesse, de la culture, de la mobilité. On y retrouve également les acteurs de l'immobilier et de l'architecture tels que des promoteurs, investisseurs, urbanistes, etc.

3.3. Les citoyens

Afin d'agréments davantage le projet de Rennes Métropole, il était nécessaire de favoriser les échanges entre les citoyens et les élus politiques; thèse fortement soutenue par Monsieur Chapuis. En effet, selon Monsieur Chapuis, la participation citoyenne est essentielle afin de créer des relations humaines qui permettront, in fine, de développer la Ville.

« Jacques Lévy nous dit que « ce qui a fait basculer à un moment donné nos villes vers le péri-urbain, ne relève ni d'un choix politique, ni d'une stratégie d'acteurs économiques- les promoteurs immobiliers-, mais d'un fait social ». Les modèles urbains sont portés par les citoyens. »

Dès lors, la participation des habitants a été recommandée et favorisée par le biais d'enquêtes publiques, de conférences et débats ou via des animations plus ludiques comme Monsieur Chapuis l'a explicité afin de connaître les attentes des citoyens et d'y répondre au mieux tant en terme de logement, de mobilité et d'environnement.

3.4. Les institutions

Certaines aides financières ont permis de réaliser certains objectifs de Rennes Métropole et ont fait suite à l'exécution de quatre types de contrats:

- le contrat de territoire à l'échelle départementale (2006 - 2010) et (2011 - 2015): ce contrat a comme objectif de redistribuer de façon plus équitable les aides financières du département de l'Ille-et-Vilaine. Dès lors, Rennes Métropole a bénéficié lors du premier contrat d'une enveloppe de 18,8 M€ et lors du second contrat de 12,3M€.
- le contrat du Pays de Rennes à l'échelle régionale (2006 - 2012): une enveloppe de 18,7M€ a été attribuée à Rennes Métropole afin de co-financer certains projets dont la ligne b du métro, axe Est-Ouest, des espaces d'entreprises, etc.
- le contrat de Projets Etat - Région (2007 - 2013): ce contrat a permis à Rennes Métropole d'obtenir une enveloppe de 32,2 M€ afin de financer notamment l'étude de la ligne b de métro, la Cité internationale et le centre des congrès.

- le programme Opérationnel Régional du FEDER: ce contrat incluant l'Etat, la Région Bretagne et l'Union Européenne a permis à Rennes Métropole de bénéficier de crédits européens de 20,5M€ afin de financer les pôles d'échange multimodal, axe Est-Ouest par exemple dans le but d'augmenter la compétitivité et l'attractivité des régions.

4. Philosophie

4.1. Qu'est-ce que la Ville Archipel ?

Comme expliqué ci-avant, cela fait longtemps que les urbanistes et les politiciens réfléchissent à une gestion commune et globale de la ville de Rennes, des communes alentours et de son agglomération.

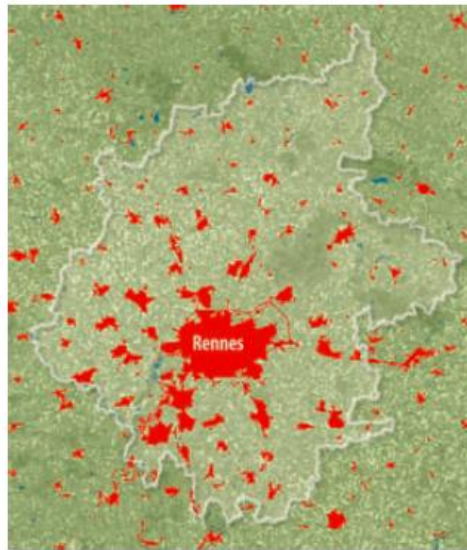
Au fil des politiques mises en place et des outils stratégiques adoptés comme le PLU, le PLH et le SCOT, la notion de Rennes Métropole dans le Pays de Rennes s'ancre dans les esprits.

Afin de séduire et de nommer plus justement le travail et cheminement du raisonnement autour de Rennes, le terme de Ville Archipel est venu de Philippe Tourtelier , premier vice président de l'agglomération de Rennes Métropole (1989-2008) qui pensait que le terme ville territoire n'était pas assez imagé pour définir le passage de la ville constituée à la ville métropole. Il a eu cette idée après avoir lu l'ouvrage "Le nouvel âge du politique" de CHAPUIS sur le chapitre "le société d'archipel"

La notion de ville archipel est intrinsèquement liée à la ceinture verte . Cette ceinture verte dont l'épaisseur varie entoure la ville-centre sépare cette dernière des communes alentours. L' idée et la volonté avec la ville archipel est que la ville de Rennes s'étende sur les communes environnantes, dépasse la rocade. Les bourgs et villes environnantes sont séparés par des espaces verts mais connectés entre-eux.

Cette ceinture verte, créée dans les années 1970, a eu le rôle de cordon sanitaire pour ceux qui désiraient échapper à la ville. Ces personnes étaient essentiellement de la classe moyenne. Ce cordon sanitaire évitait aussi que Rennes ne déborde à l'extérieur . En effet, tous les logements sociaux se situent principalement au centre ville. Mais cette ceinture verte donne depuis lors un aspect positif à l'image urbaine qui caractérise Rennes et est tout à fait en adéquation avec la politique de l'époque de création de réserve foncière.

La volonté des communes est de construire ensemble avec la ville-centre une agglomération nouvelle où mettre en place une politique commune dans tous les domaine de la vie urbaine (transports, économie,...) et où chacun y trouve son compte.



La ville-archipel
Source : Audiar-COSTEL

Pour conclure, nous vous invitons à lire la conclusion intitulée : "la ville archipel au service d'une cohérence durable" du PADD qui résume pourquoi le SCOT s'appuie sur le modèle de la ville archipel.



conclusion

La ville-archipel au service d'une cohérence durable

Aujourd'hui, après trois générations de schémas directeurs à l'échelle du District de Rennes, le SCoT, élargi à l'échelle du Pays de Rennes, s'inscrit dans la continuité du Projet d'agglomération et de la Charte de Pays, poursuit l'effort continu de planification urbaine qui singularise l'agglomération rennaise depuis les années 70 et engage le territoire dans un processus de développement durable.

Le Pays de Rennes connaît une croissance importante. Il ambitionne de poursuivre ce développement, seul capable d'assurer la pérennité des équilibres du territoire, en le conjuguant avec la préservation des grands équilibres environnementaux et une qualité exceptionnelle de cadre de vie. Il souhaite assurer durablement les proximités et les mobilités, quelle que soit l'évolution du contexte énergétique, afin d'affirmer une solidarité renouvelée.

Le projet retenu dans le SCoT s'appuie sur les atouts intrinsèques du territoire pour construire une région urbaine attractive, bâtie autour d'un modèle spécifique et performant de développement : la ville-archipel. Cette organisation territoriale multipolaire laisse une large part aux espaces naturels et agricoles entre les bourgs et les villes et assure ainsi au Pays de Rennes une qualité urbaine et environnementale reconnue.

Ce modèle, hérité de l'histoire, assure la diversité des modes de vie tout en favorisant la cohésion sociale au sein du Pays de Rennes grâce à un accès équitable à la ville, aux services et aménités du territoire. Ce modèle conforte également la viabilité environnementale et agricole du territoire et révèle la force de son potentiel en matière d'attractivité. Cette attractivité est porteuse d'avenir : elle permet de développer la performance économique en attirant et retenant les personnes et les talents.

En outre, en préservant de nombreux espaces non bâtis en son sein, la ville-archipel apparaît comme la plus apte à s'adapter face aux incertitudes de l'avenir (réchauffement climatique, crise énergétique...) en laissant de grandes marges de manœuvre aux générations futures.

Pour les vingt prochaines années, le SCoT s'appuie sur ce modèle qui freine l'étalement urbain et contribue à un équilibre vertueux entre les fonctions urbaines, économiques, agricoles et environnementales en renforçant la cohérence des différentes politiques publiques d'aménagement du territoire :

- la politique des déplacements, en optimisant leur efficacité et en donnant une vraie priorité aux modes de déplacements collectifs et moins consommateurs d'énergie,
- la politique d'offre foncière pour l'habitat ou l'activité,
- la politique d'ordonnancement du paysage,
- la politique de préservation de l'agriculture, en l'associant au devenir de la ville-archipel,
- et surtout les politiques de développement de l'habitat et de répartition des services, des équipements et des emplois pour favoriser la « ville des proximités », gage de diversité et de richesse des relations humaines, porteuse de cohésion sociale.

En résumé, s'appuyant en cela sur les trois piliers du développement durable, le projet retenu pour le développement du Pays de Rennes ambitionne d'associer durablement l'homme, l'entreprise et la nature.

Enfin, l'attractivité du Pays de Rennes se construira également à une échelle plus large par l'articulation de son projet avec celui des territoires voisins, afin de rechercher une mise en cohérence des politiques d'aménagement sur un large bassin de vie et garantir un équilibre au sein de cette aire métropolitaine en construction.

décembre 2007 / Projet d'aménagement et de développement durable - SCoT du Pays de Rennes

4.2. La philosophie de Chapuis sur la Ville Archipel

Le Ville archipel est synonyme de ville multiple et de ville des proximités.

Ville multiple dans le sens que la ville est une matrice comme nous le répète souvent M. Halleux au cours de développement territorial. Il faut y voir une notion qualitative synonyme d'intensité et en opposition à une ville dense qui est plutôt quantitative.

L'intensité, c'est la proposition de services et la création d'un milieu social.

Ces villes doivent permettre à chaque citoyen du territoire de choisir son lieu d'habitation en tenant compte de son désir, de sa situation sociale et familiale, de ses contraintes. La ville archipel c'est aussi le respect du territoire dans lequel on vit, l'identité d'un quartier et la relation aux transports en commun, à la santé, au savoir et à la culture, et le lien de la "très grande échelle" et l'échelle de la vie quotidienne.

La ville n'est pas figée, elle évolue sans cesse. Chapuis reprend l'expression de Saint-Augustin qui dit que le ville, "ce sont des pierres et des hommes" et donc les relations humaines sont importantes et elles font la ville. La diversité, la mixité sociale et le communautarisme sont des piliers de la ville multiple. Chapuis a remarqué que les gens ne veulent pas vivre en ville et ne veulent pas vivre ensemble: ils veulent vivre séparés mais pas isolés, seuls ensemble. Il faut laisser à chacun le droit de choisir où il veut vivre et laisser de la liberté.

La politique de l'habitat, de la mobilité et de l'emploi doit permettre de répondre à l'évolution des modes de vie. D'où l'importance d'une stratégie urbaine et d'une gouvernance adéquate. Cette gouvernance à deux enjeux principaux: -la construction du récit politique et l'ingénierie urbaine avec l'intégration des dimensions sociétales. Nous vivons à présent dans l'idée d'avoir du bonheur sur terre en mettant en avant l'importance des loisirs, le bien être et la santé.

C'est important d'intégrer la nature dans la ville. Notamment la qualité de la vie passe par la qualité des aménagements urbains et la conservation de la biodiversité. La ville doit être désirable, et non durable puisque c'est le développement qui l'est.

Il n'y a plus de dichotomie entre l'urbain et le rural.

"La campagne n'est pas un vide, mais un autre plein" (Corajoud). Suite à l'évolution, la ville est sortie de ses remparts (la Rocade) et cette ville avec les communes fondent la ville archipel. Et tout le monde est devenu urbain.

La prise de conscience que la ceinture verte entre Rennes et les communes et les ceintures entre les communes permettent de parler et d'intégrer la nature et l'agriculture. Le péri-urbain n'est plus un rejet de la ville mais une autre manière de faire la ville.

La ville archipel a différentes intensités et les espaces n'ont pas tous les mêmes atouts. (notion de ville multiple). Mais besoin d'une grande agglomération qui accueille le réseaux de ville (moyennes et leur territoire) et les volontés d'investir.....

Il faut rester souple et laisser une part à l'incertitude pour gérer l'aléatoire, innover, travailler sur les modes de vies et les autorités politiques.

En conclusion, la ville archipel est une révolution, une remise en cause de la définition de la ville. Cela demande une ouverture d'esprit et l'invention d'une stratégie urbaine adéquate. Réinventer la ville, positiver, lui donner une nouvelle dimension en se basant sur les relations humaines et y impliquer chacun.

5. Cas concrets

Afin d'illustrer les orientations générales du SCOT, nous avons sélectionné deux projets d'aménagements stratégiques que nous allons vous présenter.

A savoir, d'une part, "EuroRennes" et d'autre part, "ViaSilva 2040".

Notre intention était de présenter des projets résidentiels intra et extra-rocade pour les comparer mais l'essentiel des grands projets résidentiels portés par Rennes Métropoles se développent dans le cœur de métropole.

5.1. EuroRennes

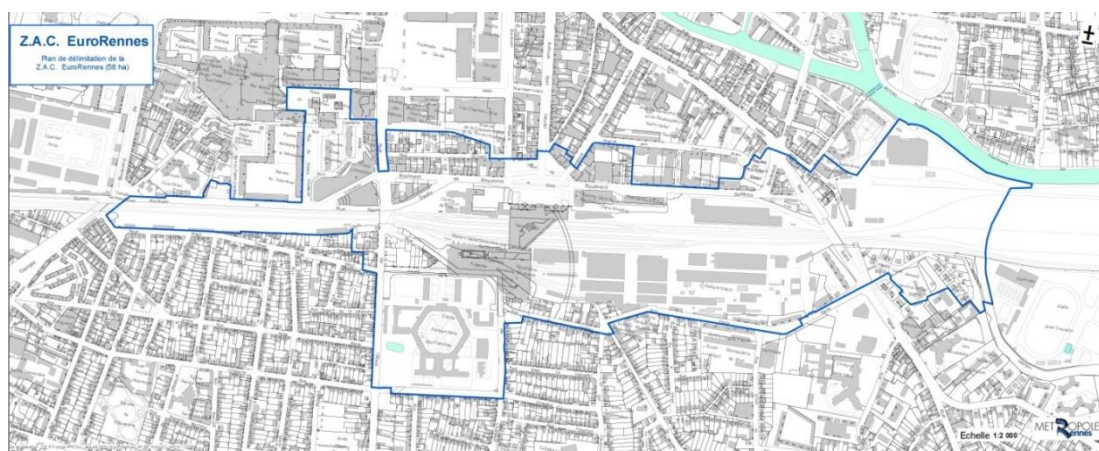
Ce projet vise à aménager un quartier d'affaires autour de la gare de Rennes sur une superficie de 58 hectares. Le programme prévisionnel des constructions prévoit :

- Environ 125 000 m² d'activités de bureaux
- Environ 1 430 logements, respectant les orientations du Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- Environ 30 000 m² de commerces, services et loisirs ;
- Environ 9 500 m² d'activités et d'équipements ;

La finalisation du projet a été fixée à l'horizon 2025 et vise à faire de Rennes une agglomération européenne.

Le but de ce réaménagement est de renforcer la cohérence du territoire urbain de Rennes, en reliant le Nord et le Sud de la ville.

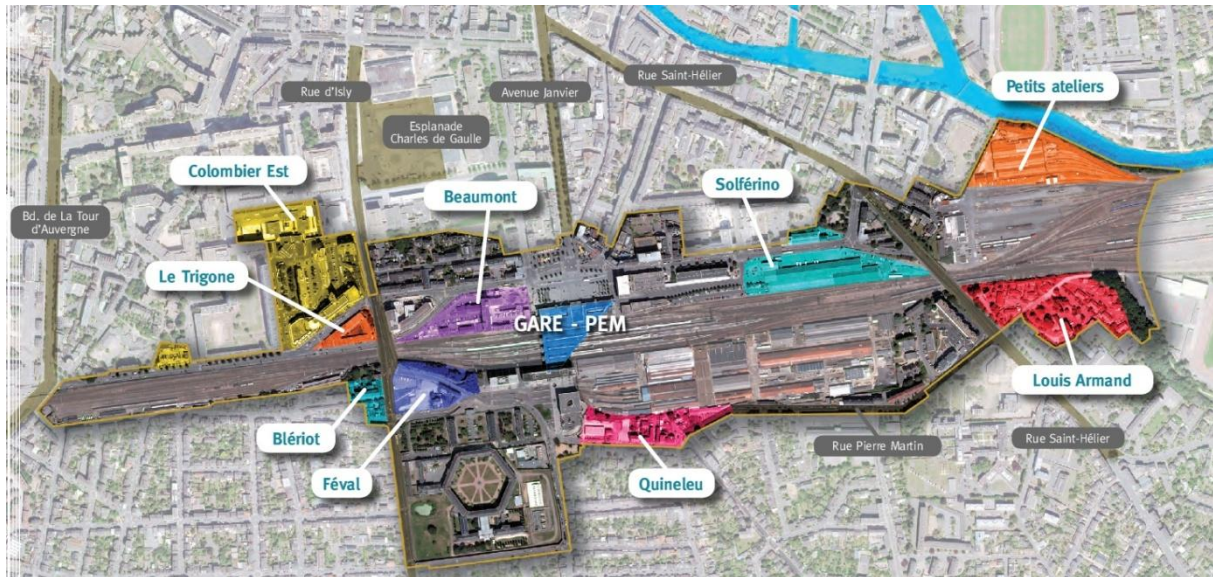
Une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a été définie et détermine le périmètre d'intervention. Elle se décompose en plusieurs zones opérationnelles ayant chacune leurs spécificités.



Périmètre de la ZAC de EuroRennes.

Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/eurorennes-tgv-gare-ferrier/>

Cependant, outre l'implantation de nouveaux quartiers multifonctionnels, le projet EuroRennes est surtout combiné à un projet d'une nouvelle gare. Ce projet vise à concevoir un nouveau Pôle d'Echange Multimodal (PEM) afin de créer une dynamique autour des transports. Ce Pôle sera un véritable nœud, où le Métro de Rennes (avec le projet de ligne b), la ligne TGV, les trains interrégionaux (du réseau TER) et les bus se croiseront.

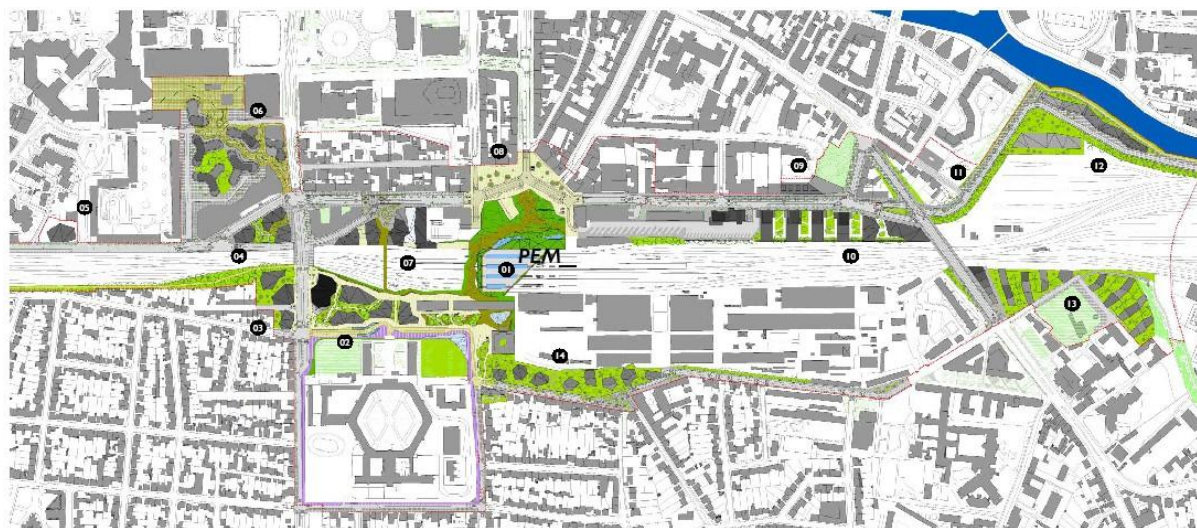


Zones opérationnelles d'intervention.

Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/eurorennes-tgv-gare-ferrier/>

Calendrier du projet EuroRennes :

- 2008 : choix des urbanistes
- 2009-2012 : élaboration du projet urbain
- 2012-2015 : aménagement du site coté rue de l'Alma et coté SNCF.
- 2013 : début de la première phase de construction
- 2017 : livraison des premiers bâtiments correspondant à l'arrivée du TGV.
- 2017-2020 : deuxième phase de construction correspondant à l'arrivée de la 2e ligne de métro.
- 2021-2025 : troisième et dernière phase de construction avec le déplacement de la gare TER.



- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| 01 Secteur Pôle d'échange multimodal | 07 Secteur Beaumont | 13 Secteur Square Louis Armand |
| 02 Secteur Féval | 08 Secteur Parvis Nord | 14 Secteur Quineleu |
| 03 Secteur Blériot | 09 Secteur Square des Français Libres | |
| 04 Secteur Trigône | 10 Secteur Solférino | |
| 05 Secteur « Réservoir » | 11 Secteur Allée Saint-Hélier | |
| 06 Secteur Colombier Est | 12 Secteur « Petits Ateliers » | |

Plan du projet

Source : <http://www.eurorennes.fr>

Ce projet s'inscrit tout à fait dans le concept de "ville archipel" décrit par Jean-Yves Chapuis. En effet, dans une interview sur la mobilité, il dit :

"La deuxième chose concernant les transports en commun, c'est que nous perdons de moins en moins de temps lors de nos déplacements, disons que nous l'utilisons autrement. Dans le TGV on travaille, on téléphone. Alors on imagine des trains, des métros où on sera demain comme chez soi. Je pense que ce temps de déplacement privatisé va se développer. Les villes à moins de deux heures de Paris vont former une grande agglomération de 20 millions d'habitants. L'importance des opérations d'aménagement auprès des gares et le lien de ces centralités par rapport à la ville archipel est primordial pour permettre à chacun de choisir sa place dans cette ville multiple. Paradoxalement la société de la mobilité peut rallonger les distances parcourues. Je dirais même que nous habiterons le monde."

Grâce à EuroRennes et à la création d'un nouveau PEM, Rennes va améliorer son attractivité. Effectivement l'objectif est de créer une centralité urbaine multifonction. Avec la plateforme multimodale, cette centralité sera facilement accessible par une multitude de moyens de transports possibles.

Dans le concept de ville archipel, la ville n'a plus de frontière et chacun peut choisir sa place. Ici, avec l'arrivée de la ligne LGV, la nouvelle ligne de métro b et les réseaux de bus existants, les déplacements seront grandement facilités.

Ci-avant, nous évoquions le fait que le concept de Ville-Archipel avait été inscrit dans le SCoT. Il est alors intéressant de remarquer que la vision de Chapuis au sujet des transports en commun présentée ci-avant a bien été intégrée au SCoT. En effet, dans les documents d'orientations d'aménagement du schéma, nous retrouvons une retranscription des idées de Chapuis au sujet de la gare de Rennes et de la volonté de créer une centralité multifonctionnelle et multimodale à cet endroit.

"L'étoile ferrée constitue un atout important pour la desserte du Pays de Rennes. Le SCoT vise à accroître son rôle dans la future organisation des déplacements par le renforcement des dessertes cadencées périurbaines.

Dans le cœur de métropole, il affirme le rôle central de la gare de Rennes et la nécessité de son développement pour améliorer ses performances dans l'interface entre les dessertes régionales et nationales. Dans les couronnes, le SCoT vise à accroître le rôle du réseau ferré. Dans ce cadre, il prévoit le développement de haltes/gares nouvelles lors du renforcement progressif du réseau. Plus généralement, le projet identifie des pôles structurants qui feront partie des lieux d'échanges à développer dans l'avenir. " (Source : Page 41 PADD)

Dans la partie 2 du Document d'Orientation Générale du SCoT : "La dynamique de la ville-archipel, organisation de la ville des proximités. Une organisation de l'urbanisation qui favorise l'offre de proximité et optimise les déplacements.", nous retrouvons beaucoup de passages qui s'attardent spécifiquement sur le quartier de la gare de Rennes :

"L'objectif est de construire des logements, équipements, services et locaux d'activités tertiaires à proximité des principaux accès aux réseaux de transports en commun." (Source : page 18 DoG)

" 5.2.2 Renforcer le rôle structurant des gares dans le développement futur du territoire

Les gares du réseau ferré doivent être rendues très accessibles, tant par la marche à pied que par les autres modes :

- en offrant des capacités et des conditions d'interconnexion et de rabattement efficaces ;
- en créant si nécessaire des parkings relais ;
- en facilitant l'accès pour les vélos, et leur stationnement sécurisé à proximité immédiate de la gare.

[...]

Autour des gares du Pays de Rennes, les politiques locales de déplacements, les documents d'urbanisme ainsi que les nouvelles opérations d'aménagement orientent le développement des pôles gares en favorisant l'intermodalité et un urbanisme adapté, selon la hiérarchisation suivante (4 niveaux de gare) et les objectifs cités.

La gare de Rennes

Les abords doivent intégrer la mixité et la densité d'emploi, les équipements et une population renforcée.

L'aménagement du nœud ferroviaire et le renforcement de son rôle intermodal sont une priorité."

(source : page 20 DOG)

" 10.3 Gare de Rennes

Un grand pôle d'échanges multimodal et de centralité

Par étapes successives et jusqu'à l'horizon 2025, la gare de Rennes verra ses fonctions de pôle d'échanges considérablement évoluer : elle devra assurer et organiser des flux de voyageurs démultipliés. Cette centralité d'agglomération induira un renforcement progressif de ses caractéristiques urbaines et de son rayonnement métropolitain.

Ces importantes évolutions révèlent la nécessité d'inscrire dans une démarche partenariale d'ensemble les différentes opérations en cours et à venir sur ce secteur.

Les objectifs principaux pour le pôle d'échanges de la Gare de Rennes sont :

- de développer un projet de pôle d'échanges intermodal et urbain à l'horizon 2025 permettant un renforcement de l'offre des différents modes de transport en commun ferroviaires, interurbains et urbains,
- d'optimiser et hiérarchiser l'accès au pôle par les différents modes de déplacement,
- d'assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du pôle,
- d'assurer une insertion de qualité du pôle d'échanges multimodal dans l'espace urbain et le relier aux équipements majeurs (Champs Libres, Esplanade Charles de Gaulle, etc.),
- d'améliorer l'articulation entre le centre-ville et les quartiers sud-gare,
- et d'assurer une programmation urbaine qui contribue à valoriser cette centralité d'agglomération par les fonctions tertiaires, la qualité des services et des commerces, les fonctions métropolitaines et la diversification de l'offre de logements."

(Source : pages 39 et 40 DOG)

En conclusion, le projet EuroRennes est un parfait exemple de la retranscription des idées de Jean-Yves Chapuis sur la Ville-Archipel dans le SCoT. Ce dernier a une vision précise sur le rôle des transports à Rennes et la position de la ville par rapport aux autres grandes agglomérations de France. Il souhaite dès lors réaliser des aménagements qui favorisent les déplacements rapides et aisés à Rennes et depuis Rennes, afin de créer un pôle d'attraction au sein de la ville.

5.2. ViaSilva 2040

ViaSilva 2040 est la dernière grande réserve d'urbanisation au cœur de l'agglomération, à l'intérieur de la rocade, avec ses 650 ha à urbaniser.

Situé sur trois communes (Cesson-Sévigné, Thorigné-Fouillard, Rennes), elle est principalement composée de surfaces agricoles et d'habitats diffus. Ce site est proche de la forêt de Rennes qui a inspiré le nom du projet, de l'autoroute des Estuaires et de la rocade Est.



SCOT "Document d'orientations générales", AUDIART, décembre 2007. | Plaquette de présentation du projet ViaSilva



Plaquette de présentation du projet ViaSilva

Le projet s'inscrit dans la continuité du campus universitaire scientifique de Beaulieu et de la Technopole Rennes Atalante qui est un site d'intérêt stratégique pour l'agglomération.

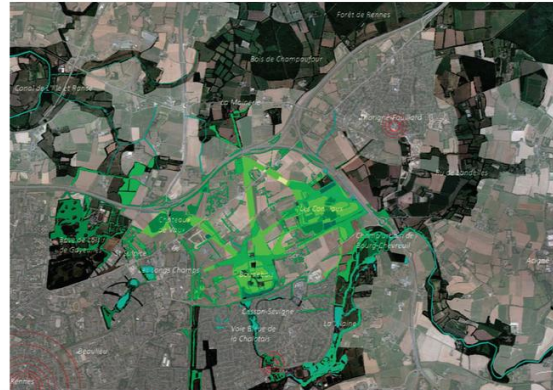
Le projet se développe autour d'un axe orienté Sud-Ouest/Nord-Est correspondant au tracé de l'ancienne voie romaine. La prolongation de la ligne de B du métro emprunte ce tracé et sera l'élément structurant du projet avec la trame verte et bleue.

La conception du plan directeur et donc de l'EcoCité s'appuie sur ces trois objectifs:

- La création d'un système de grands parcs agro-naturels reliés par de larges corridors paysagés
- La synergie transports-urbanisme, proximités et nouvelles mobilités
- La diversité des formes urbaines et la mixité des fonctions

A long terme, l'espoir est de transformer le plan directeur du projet en un schéma de secteur du SCOT du Pays de Rennes sur le quadrant Nord-Est de l'agglomération.

Le projet se développe aussi grâce à des opérations d'aménagement à l'échelle de l'agglomération.



Les parcs et corridors de ViaSilva relient les grands ensembles paysagers (© Devillers & Associés)

"L'urbanisation de ViaSilva 2040 est réalisée par phases conjointes ou successives qui s'appuient sur les grands espaces structurant de la trame verte du projet global. Chaque phase fait l'objet d'opération d'aménagement (ZAC) sous maîtrise d'ouvrage, soit communautaire (ZAC des Champs-Blancs et ZAC ViaSilva ouest), soit communale (ZAC des Pierrins à Cesson-Sévigné). source: Plaquette de présentation du projet ViaSilva

ViaSilva, à l'horizon 2040, prévoit 40.000 habitants et 25.000 emplois. L'occupation du site à terme est de 70%, les 30% restants seront consacrés aux grands espaces structurants (espaces publics et verts).

Pour réaliser le développement de l'EcoCité, la société publique locale d'aménagement (SPLA) ViaSilva a été créée début 2013 par les communes de Cesson-Sévigné (26,5%), Rennes (7,5%), Thorigné-Fouillard (7,5%) et la communauté d'agglomération Rennes Métropole (58,5%).

Ses missions sont de:

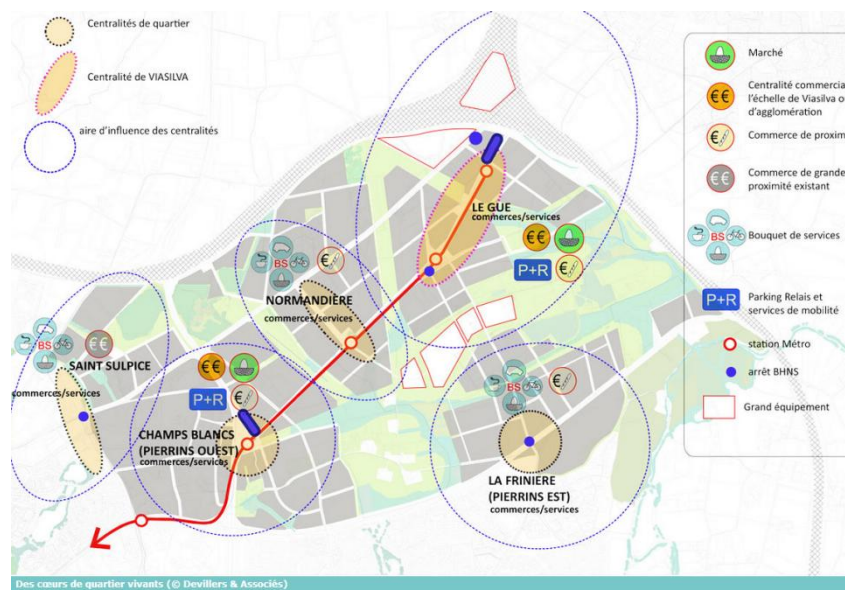
- travailler sur le grand territoire ViaSilva (650ha)
- Etre l'aménageur des ZAC communales ou communautaires
- Assurer la cohérence des opérations d'initiative privée avec le projet d'ensemble
- Accompagner les communes dans la gestion "urbanistique" du grand territoire
- Réaliser les infrastructures primaires
- Réaliser des équipements publics.

La SPLA s'appuie sur les moyens du Groupement d'intérêt économique (GIE) "Territoire" qui réunit la Société d'économie mixte (Sem) "Territoires et Développement" et la SPLA Territoires Publics.

C'est l'agence DEVILLERS et Associés qui est en charge de concevoir et de développer le plan directeur du projet.

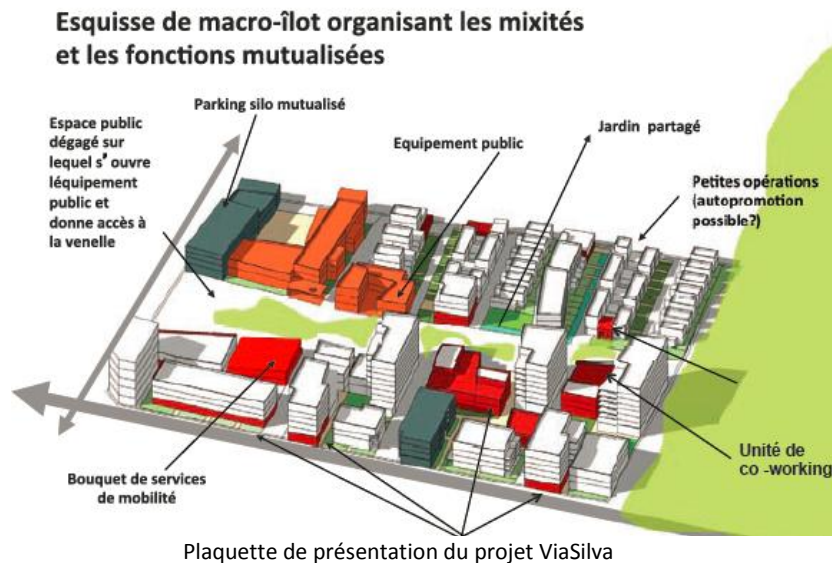
Comme vu plus haut, le développement urbain est organisé autour du métro. Chaque station deviendra un point de centralité d'un quartier qui se veut mixte, intense et divers comme souligné dans le concept de ville archipel: Un habitat pour tous avec des services de proximité et des besoins d'accueil des activités économiques (technopolitaines)

Les nouveaux quartiers seront aussi connectés à la trame verte et bleue.



Les Centralités de ViaSilva-<http://www.viasilva2040.fr/>

Le macro-îlot est l'unité développée dans le cadre de l'EcoCité. C'est une unité de vie à dominante résidentielle ou à dominante d'activité qui propose des usages urbains diversifiés.



"ViaSilva 2040 est aussi un laboratoire que suit l'Etat pour élaborer et construire la ville de demain. Le projet anticipe, en effet, des solutions innovantes en matière de performance énergétique du quartier et des bâtiments, de nouveaux modes de transport et de déplacement avec minimisation de la place de la voiture, de mixité urbaine ou de réseaux d'eau." Source: <http://www.viasilva2040.fr/>

Afin de respecter les objectifs du PLH, ViaSilva propose une mixité de l'habitat répartie de la sorte:

- 25% en locatif social (PLUS et PLAI)
- 25% en accession aidée et en locatif intermédiaire (PLS)
- 50% de logements non aidés

La densité des éco-quartiers devront atteindre plus de 60 log/ha et les constructions devront obtenir une empreinte écologique optimale.

Concernant les stations de métro de la ligne B, il y en aura 5 sur le site ViaSilva au terme 2040. Deux seront développées en 2019 dont une sera la station de métro "Cesson-ViaSilva". Elle sera un pôle d'échanges multimodal car elle sera connectée avec une gare de bus (8 lignes), un parking relais de 800 places, 100 places d'autopartage et un grand garage à vélos.



La station de métro Atalante (© SEMTCAR – Anthracite Architecture)

L'information auprès de la population et des associations des différents acteurs concernés est une préoccupation constante dans la mise en place et l'appropriation du projet. Cela se fait via les cafés ViaSilva, réunions/échanges à thème et des balades à vélo organisées sur les terrains concernés par le projet.

La première phase de mise en œuvre du projet ViaSilva est la ZAC communale des Pierrins, extension urbaine de Cesson-Sévigné qui a été créée en 2011. Cette opération est mixte à dominante d'habitat avec un espace paysager de 40hectares. Ensuite viendra le tour de la ZAC ViaSilva Ouest et la ZAC Champs-blancs.

Il est intéressant de voir que le projet ViaSilva s'inscrit dans les orientations générales du SCOT dans le thème 6. "Thème 6= L'organisation de l'offre de proximité pour tous (logements, services, équipements...)

L'organisation de l'offre de proximité pour tous passe principalement par les orientations suivantes:

1. Assurer une production de logements suffisante et diversifiée sur le territoire.
2. Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville-archipel, en lien avec les transports en communs.
3. Structurer l'offre commerciale de proximité pour répondre aux besoins d'une population en croissance" SCOT "Document d'orientations générales", AUDIART, décembre 2007.

Puis de voir la mise en application de ses directives par le plan directeur et les opérations sur les ZAC.

Par le développement succinct de ces deux projets "EuroRennes" et "ViaSilva", nous avons pour nous rendre compte de la concrétisation du concept de la ville archipel.

6. Avis Critique

Plusieurs éléments nous ont interpellés lors de nos recherches sur le concept de Rennes Ville archipel mais également lors de la conférence donnée par Monsieur Chapuis le 28 avril 2014.

Le concept Rennes Ville Archipel en tant qu'objet de marketing

Le concept de Ville Archipel repris plusieurs fois dans nos sources fait référence en réalité aux projets définis dans le SCOT du Pays de Rennes ou encore dans le PLH.

En effet, ce concept semble être plus un outil de communication et de marketing, voire de vulgarisation qui permet aux habitants de mieux comprendre les objectifs d'aménagement pour le territoire et aussi de donner une visibilité nationale et internationale aux projets.

De plus, il a été vu que le projet de Rennes Ville Archipel avait fait appel à des « personnalités » dont M. Chemetoff; cela pourrait donner davantage de crédibilité au projet du fait qu'il ait été réalisé par un architecte urbaniste de renom.

Quel est le rôle de Monsieur Chapuis?

Hormis Monsieur Chapuis, un des Vice-présidents de Rennes Métropole, nous n'avons pas reçu d'autre information concernant les autres intervenants dans le projet. En effet, toutes nos recherches sur le sujet ont abouti sur des articles écrits ou co-écrits par Monsieur Chapuis lui-même. Il semble être le seul porte-parole du projet, voire le seul investigateur du projet... De plus, il nous a semblé que Monsieur Chapuis, lors de sa conférence du 28 avril passait beaucoup de temps dans l'explication de grands concepts sans entrer dans les détails et passait sur des choses essentielles pour un urbaniste afin de mieux comprendre le projet (rôle et localisation de l'agriculture, chiffre du PLH, ligne de métro, EuroRennes, etc.).

Le projet en lui même: un projet bien ficelé

Malgré que pour certaines personnes le projet de Ville Archipel paraisse trop idéaliste sur une vision à long terme (notamment pour l'urbanisation ne se réalisant pas au détriment de l'agriculture), il faut reconnaître que le projet a déjà été mis en œuvre et a déjà fait ses preuves.

En effet, le SCOT - qui est un élément clef du projet Ville Archipel - a permis de mettre en oeuvre différents projets présentés précédemment et qui a permis une collaboration entre plusieurs communes.(ce qui est difficile à mettre en place...)

7. Sources

- <http://www.ac-rennes.fr/jahia/Jahia/accueil/pid/17497?entryId=65093>
- <http://www.france-horizons.com/Bretagne/35-Ille-et-Vilaine/Rennes/fr/histoire-rennes-02.html>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Rennes>
- <http://www.ille-et-vilaine.fr/fr>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Communaut%C3%A9_d'agglom%C3%A9ration#.C3.89volution_territoriale
- <http://metropole.rennes.fr/>
- www.chapuis-urbanisme.fr
- Article : Jean-Yves Chapuis, le citoyen - Place Publique Rennes
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Rennes_M%C3%A9tropole
- <http://www.tourisme-rennes.com/>
- J-Y CHAPUIS, "Rennes, ville archipel" , entretiens avec J. VIARD
- J-Y CHAPUIS, "Rennes: la Ville archipel et son corollaire: La Ville des proximités",
- SCOT "Projet d'Aménagement et de Développement Durable", AUDIART, décembre 2007.
- SCOT: "Tableau de bord: Suivi du SCOT", AUDIART, mai 2012.
- SCOT "Document d'orientations générales", AUDIART, décembre 2007.
- Interview de J-Y CHAPUIS: <https://www.youtube.com/watch?v=WA--8DbIcjo>
- Ville de Rennes: <http://metropole.rennes.fr/actualites/les-dossiers>
- <http://www.viasilva2040.fr/>
- <http://www.eurorennes.fr>
- SCOT "Document d'orientations générales", AUDIART, décembre 2007.
- <http://www.viasilva2040.fr/>
- <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/viasilva-2040/>
- Le programme local de l'habitat, Site de Rennes Ville et Métropole, mars 2014
- Une intercommunalité en construction, Site de Rennes Ville et Métropole, février 2014
- <http://www.paysderennes.fr/Un-SCoT-volontariste-et-ambitieux.html>
- Partout la ville ?, Université de l'accueil de nouvelles populations, Clermont-Ferrand
- Le projet de territoire, Site de Rennes Ville et Métropole, septembre 2013
- Rennes : Les métamorphoses de la Ville-Archipel, Article de Dominique Pialot, Juin 2013
- Rennes métropole adopte le nouveau projet d'agglo, Site de Rennes Ville et Métropole, octobre 2013
- Aménagement du territoire au conseil d'agglo, Site de Rennes Ville et Métropole, février 2014
- Rennes : La Ville-Archipel et son corollaire : La ville des proximités, Responsabilité & Environnement N°52, Octobre 2008

8. Annexes

sommaire

préambule

4 La ville-archipel, un atout à mettre en valeur



La trame verte et bleue, préservation du socle territorial et grands équilibres du territoire

Thème 1. La sauvegarde du capital environnemental

6

- 1.1 Préserver et conforter la grande armature écologique du Pays de Rennes : la trame verte et bleue
- 1.2 Favoriser une fonctionnalité écologique dans les secteurs qui assurent un rôle de connexion entre les grands milieux naturels
- 1.3 Préserver et restaurer la perméabilité biologique au niveau des infrastructures existantes ou en projet

Thème 2. La préservation des espaces et des paysages agronaturels par la maîtrise des extensions urbaines

9

- 2.1 Contenir l'extension de l'urbanisation par la protection du cadre environnemental et paysager des communes
- 2.2 Conforter durablement la place de l'agriculture dans le territoire
- 2.3 Assurer le développement urbain du Pays de Rennes en économisant l'espace

Thème 3. Grand paysage, paysage des routes et entrées de ville

12

- 3.1 Valoriser le cadre paysager de la ville-archipel et le maintien des alternances ville/campagne
- 3.2 Gérer durablement le paysage des axes majeurs et des entrées de la ville-archipel

Thème 4. La préservation des ressources et la prévention des risques

14

- 4.1 Préserver les ressources
- 4.2 Prévenir les risques



La dynamique de la ville-archipel, organisation de la ville des proximités

Thème 5. L'optimisation des déplacements en lien à l'urbanisation

18

- 5.1 Structurer le développement de la ville-archipel dans l'optique d'élever la performance de l'offre en transports en commun
- 5.2 Donner la priorité à l'organisation de transports en commun performants sur l'ensemble du territoire
- 5.3 Optimiser la gestion des voiries existantes
- 5.4 Aménager l'espace pour favoriser l'usage des modes doux
- 5.5 Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée aux dessertes en transports en commun et modes doux

Thème 6. L'organisation de l'offre de proximité pour tous (logements, services, équipements...)

24

- 6.1 Assurer une production de logements suffisante et diversifiée sur le territoire
- 6.2 Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville-archipel, en lien avec les transports en commun
- 6.3 Structurer l'offre commerciale de proximité pour répondre aux besoins d'une population en croissance

Thème 7. L'offre partagée de loisirs verts, touristique et patrimoniale

28

- 7.1 Valoriser les éléments patrimoniaux et les atouts touristiques du Pays de Rennes
- 7.2 Assurer un développement harmonieux des grands sites naturels et touristiques permettant une offre de loisirs verts d'intérêt de Pays
- 7.3 Développer une nouvelle offre de loisirs de proximité dans les Champs urbains
- 7.4 Renforcer le réseau des grandes liaisons vertes et de loisirs



Le développement et l'attractivité du Pays de Rennes

Thème 8. Le développement des activités économiques

32

- 8.1 Accroître et organiser l'offre de foncier d'activité
- 8.2 Anticiper les processus de renouvellement urbain des principales zones industrielles (ZI) du Pays de Rennes
- 8.3 Conforter le rayonnement commercial pour favoriser l'émergence d'une attractivité forte

Thème 9. Le développement des grands équipements et grands projets d'infrastructure

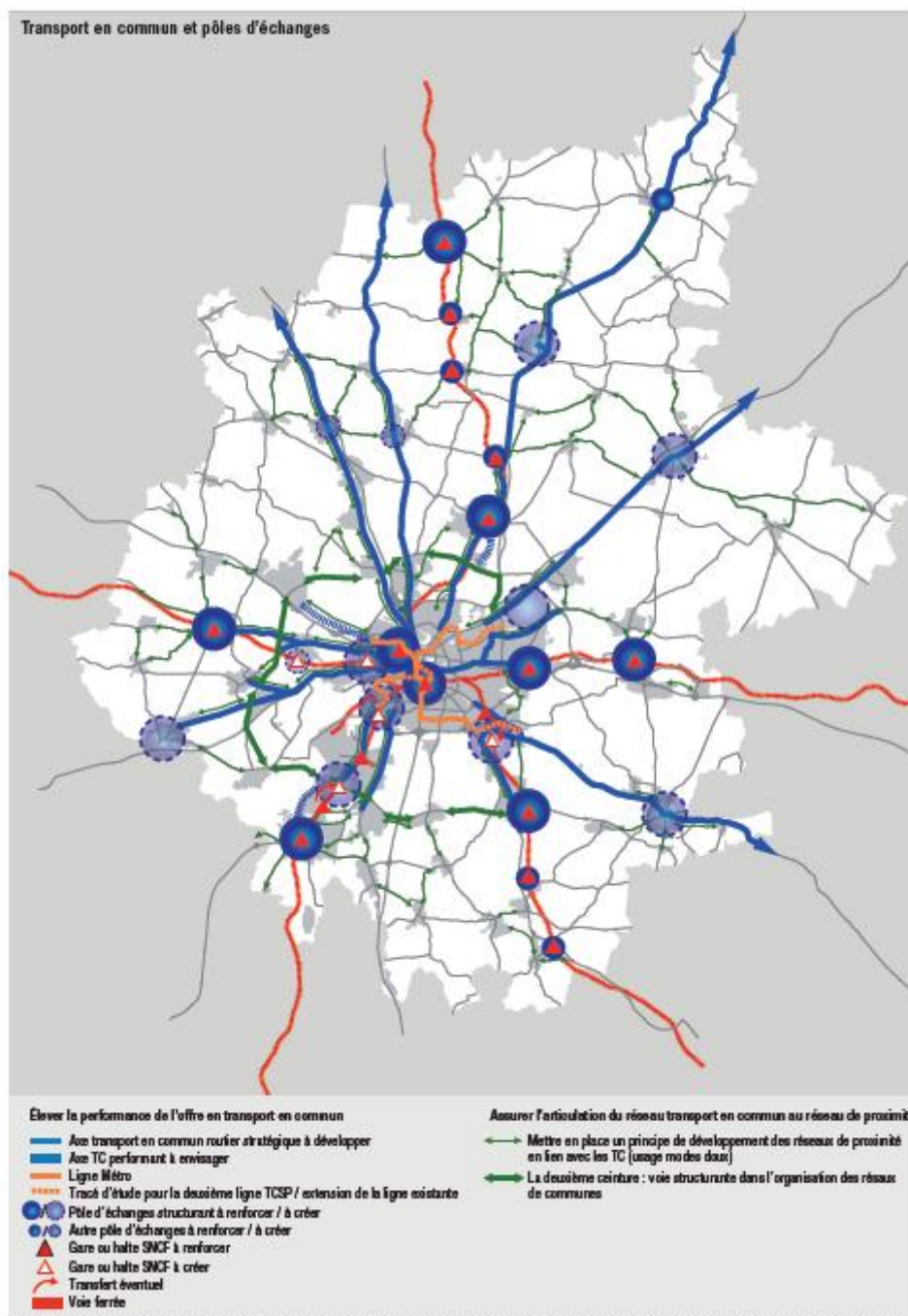
36

- 9.1 Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes
- 9.2 Prendre en compte les grands projets d'infrastructures nécessaires à l'attractivité du Pays
- 9.3 Réaliser les infrastructures nécessaires au développement du Pays de Rennes

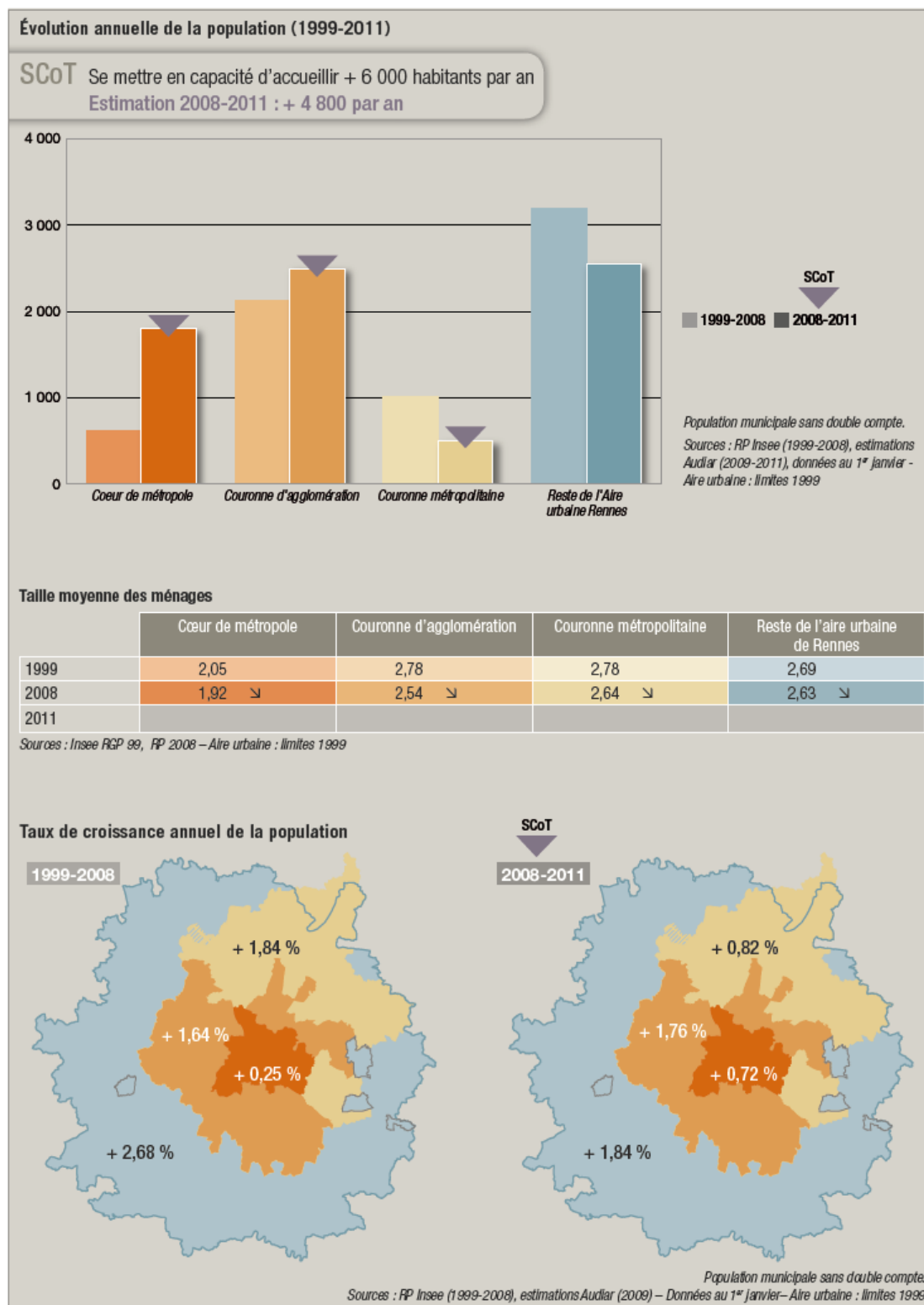
Thème 10. Les sites stratégiques d'aménagement : une volonté partenariale de préserver durablement la qualité d'aménagement de sites portant l'image d'un Pays d'excellence

38

Transport en commun et pôles d'échanges



[1] Les gains de population et la dynamique des territoires



Les objectifs du SCoT

Le PADD propose de se mettre en capacité d'accueillir 120 000 habitants supplémentaires en 20 ans, soit 6 000 en moyenne chaque année (1999-2020). À l'exclusion de tout objectif à atteindre, il indique que la dynamique démographique conduira le Pays à dépasser les 500 000 habitants dans 10 ans, probablement 600 000 en 2030. Ce devoir d'accueil et ces perspectives ambitieuses n'atteindront leur objectif qu'à une double condition : une qualité et une diversité dans la réalisation des opérations d'habitat.

Les éléments clés de suivi

Le Pays de Rennes compte 415 000 habitants en 1999, 448 000 en 2008 et, selon les estimations de l'Audiar, 463 000 en 2011*.

Plus 4 800 habitants par an depuis 2008

Les estimations de l'Audiar sur la période récente (2008-2011) montrent une rupture de tendance.

Les deux premières tendances ont été initiées dès 2005, date des premiers effets du Programme local de l'habitat de Rennes Métropole :

- Une reprise démographique dans le Cœur de métropole grâce au fort dynamisme des quatre communes hors Ville de Rennes (Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande) et, sur la Ville de Rennes, une stabilité de la population.
- Le maintien d'une forte croissance dans la Couronne d'agglomération. La période 2008-2011 marque une dynamique démographique soutenue dans la continuité de la période 2005-2008.

La troisième tendance est nouvelle.

- Dans la Couronne métropolitaine, on assiste à une décélération de la croissance démographique : les gains de population ont été divisés par deux entre les deux périodes étudiées. Est-ce un renversement de tendance durable après une phase de périurbanisation importante ?
- Dans le reste de l'aire urbaine (périmètre 1999), le taux de croissance démographique se ralentit, tout en restant élevé. Le taux de croissance reste plus fort que celui de la Couronne d'agglomération. Le maintien de cette dynamique explique pour partie l'élargissement de l'aire urbaine de Rennes en 2010.

Un effet des Programmes locaux de l'habitat (PLH) mais pas seulement...

Des précautions sont nécessaires pour lire les évolutions démographiques présentées ici. On compare deux périodes différentes, l'une de 9 ans et l'autre de 3 ans, et certaines explications méritent des investigations complémentaires.

Dans le Cœur de métropole et la Couronne d'agglomération, les effets du PLH de Rennes Métropole, et la production de logements neufs associée, sont indéniables pour expliquer les gains de population estimés.

Dans la Couronne métropolitaine, plusieurs effets semblent se conjuguer. L'effet « crise » est responsable de la baisse de la construction neuve et sans doute de la mobilité résidentielle. Par ailleurs, l'offre de logements dans le Cœur de métropole et la Couronne d'agglomération a du limiter « l'évasion » des jeunes ménages avec enfants.

Mais le recul de la production de logements ne peut expliquer à lui seul une rupture de tendance dans la Couronne métropolitaine. Le desserrement des ménages et son importance méritent d'être objectivés. Il s'observe probablement dans les zones urbanisées il y a 30 ans dans les communes de Châteaugiron, Liffré, Melesse ou La Mézière.

Les estimations de population de l'Audiar (2009-2011)

Elles reposent sur trois sources :

- > les données produites par l'Insee (diffusion du recensement ou de dénombrement de collecte),
- > les données de taxe d'habitation et les variations du nombre de ménages fiscaux,
- > l'évolution du parc de logements, existant, en cours ou prévu.

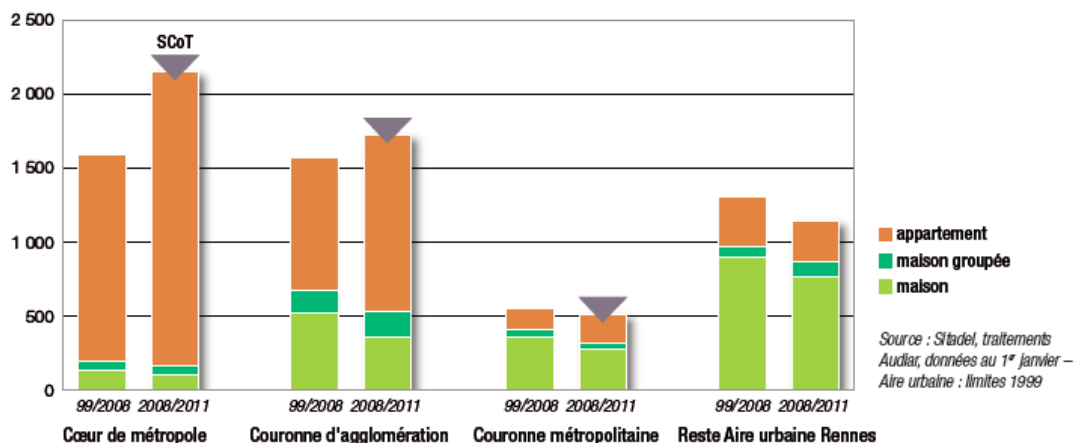
* Population municipale sans double compte.

Production de logements suffisante et diversifiée sur le territoire

[2] La production et la diversité des logements

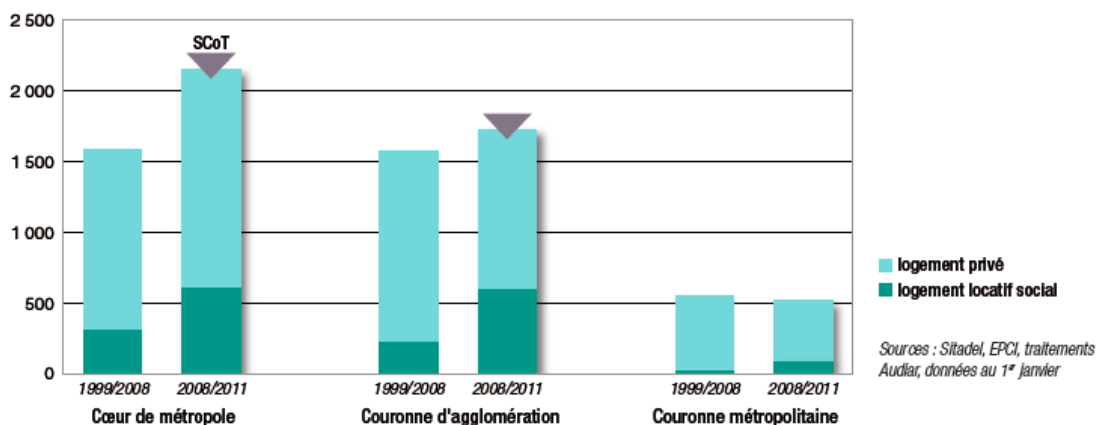
Nombre de logements mis en chantier par an et par type (1999-2011)

Objectif SCoT de livraison de logements neufs : + 5 000 par an
Réalisation en moyenne 2008/2011 : + 4 400 par an



Nombre de logements mis en chantier chaque année selon le type de financement (1999-2011)

Objectif SCoT – Part des logements locatifs sociaux (Rennes Métropole) : 25 %
Réalisation pour 2008/2011 : 29 % (Cœur de métropole) 35 % (C. d'agglomération)



Les objectifs du SCoT

Le PADD se fixe pour objectif de produire les logements nécessaires pour répondre aux besoins liés au desserrement des ménages, à l'accueil de nouveaux arrivants et au renouvellement du parc et des conditions de fluidité. Afin de se mettre en capacité d'accueillir 120 000 habitants en 20 ans (1999-2020), le projet prévoit la construction d'au moins 5 000 logements par an d'ici 2012.

Le DOG propose de rechercher et de favoriser la mixité sociale soit un minimum de 25 % de logements locatifs sociaux dans le Cœur de métropole et la Couronne d'agglomération. Pour la Couronne métropolitaine, la mixité sociale doit être recherchée.

Les éléments clés de suivi

Des objectifs de production de logements neufs dans l'épure du SCoT

Depuis 2008, 4 400 logements ont été mis en chantier chaque année, soit 700 logements de plus par rapport à la période antérieure (1999-2008).

Cette progression est portée par le Cœur de métropole et la Couronne d'agglomération et un type d'habitat collectif privé ou social.

Dans la Couronne métropolitaine, la production se tasse, et au-delà, dans le reste de l'aire urbaine de Rennes (périmètre 1999), elle baisse sensiblement.

Ces chiffres sont à mettre en relation avec la dynamique démographique estimée depuis 2008 (*indicateur 1*).

Des objectifs de mixité sociale atteints dans les opérations d'urbanisme

La part du locatif social se renforce dans tous les territoires du SCoT.

Dans le Cœur de métropole et la Couronne d'agglomération, cette part est supérieure aux 25 % inscrits au SCoT. Elle atteint respectivement 29 et 35 % des mises en chantier (2008-2011).

Dans la Couronne métropolitaine, si la part du locatif social est moins élevée (16 %), sa progression est en revanche très nette. À titre de comparaison, cette part n'était que de 6 % entre 1999 et 2008.

Observation sur les logements intermédiaires

Ceux-ci ne sont pas distingués dans le fichier Sitadel mais inclus dans la catégorie « appartements ». Les logements intermédiaires correspondent à une forme urbaine « intermédiaire » entre collectif et individuel. Ils associent des espaces appropriables par les habitants (jardins, terrasses, entrées individuelles) et des densités relativement élevées.

Définition

Les logements locatifs sociaux sont communément désignés par le prêt qui a contribué à leur financement.

> Le prêt locatif à usage social (PLUS) est actuellement le dispositif le plus fréquemment mobilisé pour le financement du logement social. Ses caractéristiques prennent en compte un objectif de mixité sociale.

> Le prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) finance des logements locatifs destinés à des ménages qui cumulent des difficultés économiques et des difficultés sociales.