



**Conseil de
développement**

Métropole de Rennes

**Les contributions
du CODEV
DECEMBRE 2019**

*La Ligne à Grande Vitesse
est arrivée à Rennes
le 3 juillet 2017.
Quels impacts
socio-économiques sur la
métropole rennaise ?
Quels points de vigilance
à observer ?
Quelles opportunités
de développement ?*

*L'auto-saisine du Conseil
de développement porte un
premier regard partenarial
sur les impacts LGV et
suggère des préconisations
d'actions à mettre
en débat localement.*

Les impacts de l'arrivée de la LGV à Rennes Parlons-en ! Optimisons !



Bienvenue à bord !

L'arrivée de la LGV en juillet 2017 à Rennes a été un évènement fort, structurant et médiatique. Au-delà de cette date-clé, qu'en est-il ensuite en termes d'impacts à court et moyen termes ? En 2018, le Conseil de développement de la métropole de Rennes a souhaité échanger autour des impacts constatés ou ressentis de l'arrivée de la LGV sur son territoire. En élaborant son projet stratégique pluriannuel en 2017, le Codev avait pointé six défis transversaux pouvant guider ses réflexions et travaux : l'accessibilité, l'attractivité, la proximité, les temporalités, la durabilité et la mixité. L'arrivée de la LGV apparaît bien à l'intersection de ces multiples défis.

Au sein du Codev, un groupe de travail partenarial s'est ainsi réuni en 2018 à sept reprises (auditions, ateliers, visites...). Sans vouloir faire une étude exhaustive, l'arrivée de la LGV a ainsi été l'opportunité de partager des questionnements, des données permettant de mieux connaître les impacts aujourd'hui et aussi de proposer des idées pour le futur autour de la LGV, de la gare de Rennes...

Ce document présente le fruit de ce travail collectif en trois séquences principales :

- il présente quelques points de repères avec des données de base et des impacts constatés ou ressentis (partie 1) ;
- il met l'accent sur des représentations identifiées et apporte des premiers éléments pour aider à les objectiver (partie 2) ;
- il ouvre le champ des possibles avec un regard prospectif construit par le groupe de travail et inspiré également par des projets vus ici ou ailleurs (partie 3).

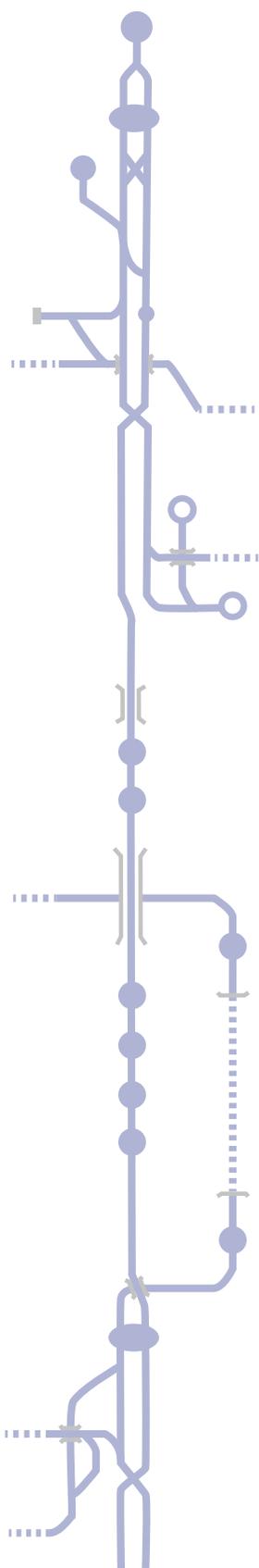
Au fil des échanges, plusieurs enjeux ont fait l'objet de débats sur les effets réels et surtout sur les opportunités ou craintes pour l'avenir. Il était ainsi important de valoriser ces questionnements ou éléments ne faisant pas consensus. Par ailleurs, certaines thématiques de développement sont des préoccupations au-delà de l'objet initial du groupe (attractivité et cohésion sociale, enjeu de l'étoile ferroviaire...), elles sont également retranscrites dans ce document.

Enfin, cette restitution est issue de la dynamique du groupe de travail mais n'est pas une fin en soi : le Conseil de développement souhaite que ce soit un support de dialogue, de débat voire de mise en action autour des impacts de la LGV (avec les collectivités, les acteurs socio-économiques, des citoyens...) et au-delà de la métropole rennaise (à l'échelle de l'aire urbaine de Rennes, entre territoires au sein de la Bretagne...).

Germain BERTRAND
Président du
Conseil de développement

Hervé LE JEUNE
Pilote de l'auto-saisine
« impacts LGV »

Itinéraire



[ETAPE 1] Attention au départ !	4
Quelques données clés	4
Des premiers impacts constatés ou ressentis – Non exhaustif	6
[ETAPE 2] Allégez vos valises, laissez vos représentations en consigne !	13
« La LGV est réservée aux riches » ?	14
« La LGV pénalise les lignes TER » ?	15
« Les prix de l’immobilier flambent à cause de la LGV » ?	16
« Avec la LGV, le quartier de la gare perd en mixité ? »	17
« Paris, un aimant pour l’activité et les cadres rennais et Rennes, transformée en ville-dortoir ? »	18
« La LGV accentue une fracture entre l’Ouest et l’Est breton » ?	19
[ETAPE 3] Voyage prospectif : aiguillages et bifurcations possibles	21
Méthode de travail : la construction de scénarios à l’horizon 2038	22
• Scénario A : « une métropole contrastée et une LGV sélect’ »	24
• Scénario B : « une métropole augmentée et une LGV diffusante »	26
• Scénario C : « une mini-métropole et une LGV sans accélération pour le territoire »	28
Cahier d’inspiration : des services ou projets vu ailleurs	30
[ETAPE 4] « Pour aller au-delà du terminus » : les questionnements et suggestions du Codev	35
Le défi de l’attractivité	36
Le défi de l’accessibilité	37
Le défi de la durabilité	37
Le défi de la mixité	38
Le défi de la proximité	38
Le défi des temporalités	39
Annexes	40
Bibliographie	46
Remerciements à l’équipage !	47

[Étape 1] Attention au départ !

Quelques données-clés

Un projet d'envergure et de longue haleine

C'est en 1992 que la LGV Bretagne-Pays de Loire a été inscrite dans le schéma national ferroviaire, 25 ans plus tard, elle est inaugurée. L'arrivée de la LGV à Rennes est à re-situer dans le contexte plus global du projet BGV Bretagne à Grande Vitesse comprenant deux projets complémentaires : le Projet LGV Bretagne-Pays de Loire (Paris-Rennes à 1h27) et le Projet Bretagne Ouest à Grande Vitesse (Brest et Quimper à moins de 3h de Paris).

La LGV Bretagne-Pays de Loire est le prolongement de la LGV Atlantique qui existe depuis 1989 entre Paris et Connerré (près du Mans). Cette nouvelle ligne se matérialise



par 182 kms de voie nouvelle à grande vitesse. Le Codev a prioritairement focalisé ses travaux sur les impacts locaux de l'arrivée de la LGV à Rennes et non sur les impacts de la ligne elle-même (qui traverse 3 départements, 57 communes dont 2 communes de Rennes Métropole, Rennes et Cesson-Sévigné).

Coût global de la BGV
+ de 3,3 milliards d'euros



Financement de l'infrastructure

Réseau Ferré de France > 43,0 %
Etat > 28,4 %
Collectivités territoriales > 28,4 %
dont Région Bretagne > 19,7 %
et également Départements du Finistère, d'Ille et Vilaine, du Morbihan, des Côtes d'Armor, Rennes Métropole, Pays St Malo et Région Pays de la Loire.

Coût de la minute gagnée

87 millions pour ce type de projet

Source : dossier de concertation de LNOBPL

Projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV)

Projet LGV Bretagne-Pays de la Loire

182 km lignes nouvelles **32 km** raccordement Virgule de Sablé-sur-Sarthe

« **Paris-Rennes en 1h27** »

Projet Bretagne Ouest à grande vitesse

Modernisation voies RBRQ Désaturation gare de Rennes Aménagement 10 PEM

« **Brest et Quimper à moins de 3h de Paris** »

« **Brest et Quimper à 3h de Paris** »

Source : Ceser Bretagne , 2011



Fréquence et données temporelles

Depuis juillet 2017, sur le trajet Rennes-Paris, le gain de temps sur le meilleur temps de parcours est de 39' : 1h25 au lieu de 2h04. **Rennes est en moyenne à 1h39 de Paris.** Le temps gagné bénéficie également aux villes situées à l'ouest de Rennes.

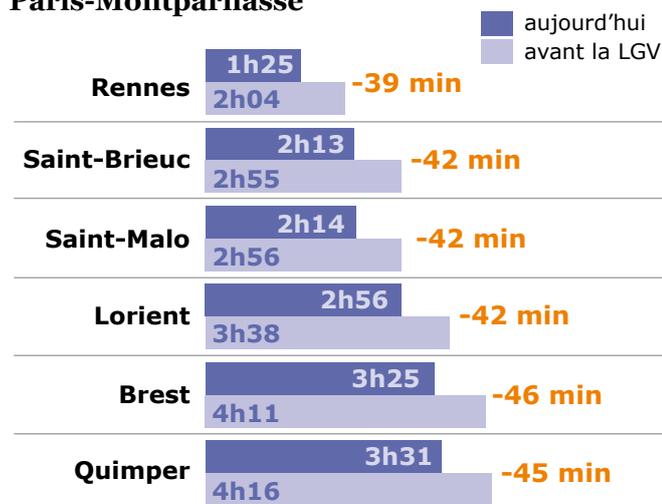
On peut parler de **21,5 allers-retours quotidiens** (en semaine) à grande vitesse entre Rennes et Paris (19,5 en TGV, 2 en OUIGO). Dont 12 TGV directs (au sens de sans arrêt) entre Rennes et Paris.

Concernant l'impact global de l'arrivée de la LGV en 2017, le ressenti* du groupe de travail est unanime : le cap de 2017 a certainement eu un impact moins significatif qu'en 1989 avec la mise en place de la LGV Atlantique Paris-Le Mans. Le gain de temps est important mais pas aussi déterminant qu'en 1989 (temps gagné en 1989 : 49 minutes : avec un passage de 2h53 à 2h04).

*ressenti conforté par l'analyse de l'universitaire Madame Delaplace à l'occasion du séminaire organisé par l'Audiar en avril 2017 dans le cadre de l'Observatoire de l'habitat, voir point ci-après.

Une accessibilité renforcée du régional à l'international

Meilleur temps de parcours depuis la gare Paris-Montparnasse



Pour accéder aux animations montrant les gains de temps depuis 1957 entre Paris et plusieurs villes de province dont Rennes : <https://www.lemonde.fr>

Des connexions optimisées hors Bretagne

Le gain de temps de la LGV bénéficie également de manière très intéressante aux liaisons :

- Rennes - Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle (par exemple pour prendre l'avion à Roissy à destination de l'international)
- Rennes-Lille
- Rennes-Lyon



Ça a fait débat au sein du groupe de travail !

Le dernier TGV au départ de Paris pour Rennes est à 21h15. C'est un peu trop tôt pour pouvoir bénéficier d'un temps pour dîner sur Paris.

Programmer un train partant de Paris vers 22h00 a été évoqué.

Cette suggestion n'est pas partagée par

les riverains représentés dans le groupe de travail, les conséquences d'un train avec des horaires plus tardifs en soirée seraient en effet négatives pour les riverains vivant le long de la ligne LGV.

L'alternative pourrait être l'offre d'un service traiteur dans le TGV de 21h15 ?

Des premiers impacts constatés ou ressentis (non exhaustif)

PRÉAMBULE : UN CONTEXTE GLOBAL D'ATTRACTIVITÉ

L'arrivée de la LGV a été accompagnée par la mise en œuvre de **stratégies de promotion territoriale**, comme par exemple la campagne « Passez à l'ouest » portée par la Région Bretagne, en partenariat avec le Comité Régional du Tourisme de Bretagne. Partenaires territoriaux et entreprises privées se sont appropriés le kit de communication officiel mis à disposition sur le site www.passezalouest.bzh en le déclinant à leur image. Cette campagne a été un grand succès en particulier hors Bretagne, reflétant le sentiment d'appartenance des bretons à leur territoire.

Dès le lancement du groupe de travail, le contexte global très dynamique et attractif sur la métropole rennaise a été rappelé. L'arrivée de la **LGV est plus un accélérateur** qu'un générateur de ce dynamisme. De nombreux **projets structurants**, concourant également à ce dynamisme, sont en effet livrés ou en cours de réalisation.



La deuxième ligne de métro entrera en service en 2020.

Le Couvent des Jacobins (Centre des congrès) a été inauguré début 2018.



Eurorennes : vaste programme qui modifie en profondeur le quartier de la gare et qui participe à créer un centre-ville élargi et diversifié, comprenant la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM). Eurorennes contribue à inscrire la métropole sur les marchés internationaux et offre une porte d'entrée « premium » de la Bretagne internationale. 7 000 emplois supplémentaires sont prévus dans les activités et les commerces, 1 400 logements en prévisions dans les îlots urbains requalifiés.



La cité internationale Paul Ricœur ouverte en 2016 accueille des chercheurs étrangers à deux pas de la gare.

Des **démarches permanentes d'animation et de promotion** viennent également booster l'attractivité et le rayonnement de la métropole. C'est le cas par exemple de Destination Rennes : ainsi, le business club « Rennes accélère » lancée en janvier 2018 doit contribuer à faire rayonner

Rennes avec un positionnement ambitieux assumé. Avec entre autres un nouveau service en 2019 : une plateforme web de l'emploi « **recrutement-rennes.com** » rassemblant en temps réel toutes les offres d'emploi de la métropole de Rennes.



Ça a fait débat au sein du groupe de travail !

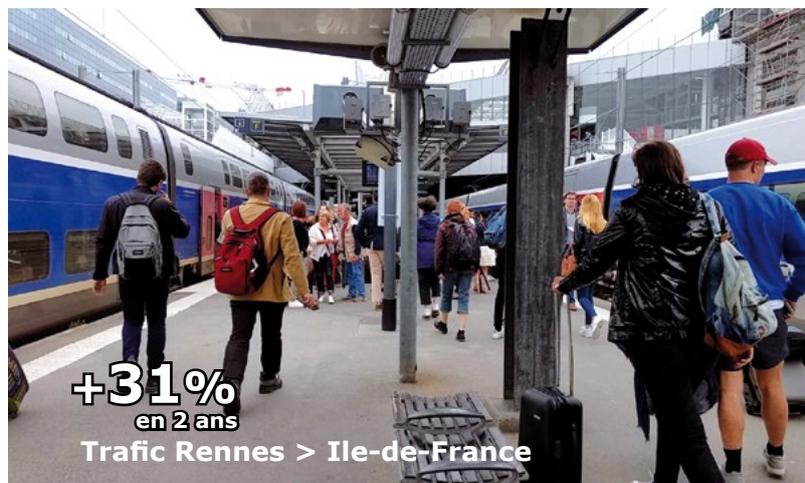
Si le contexte global d'attractivité est un fait non discutable et un point fort pour l'image du territoire, certains participants du groupe de travail se questionnent sur ses effets sociaux :

- Cette attractivité bénéficie-t-elle à toutes les catégories de population ou améliore-t-elle davantage le quotidien et l'activité professionnelle de certaines populations (cadres supérieurs, grandes entreprises ?...)?
- Comment être attentifs et vigilants pour que l'attractivité soit la plus inclusive possible ?
- Les effets sociaux de cette attractivité doivent être mieux perçus, évalués. Cela concerne aussi bien l'accès à l'emploi pour tou.te.s, l'accès à un habitat de qualité en proximité de services, l'accès à une mobilité facilitée... C'est un enjeu fort de cohésion sociale au sein de la métropole de Rennes.

Un trafic en forte progression généré par différents publics

Bilan après une première année d'exploitation de la ligne TGV Bretagne-Pays de Loire : déjà 10 millions de clients ont pu voyager sur cette ligne avec une tendance de **trafic en progression** de 17 % (plus d'un million de nouveaux clients). Boostée par un temps de parcours accéléré (1h25) et dense (21,5 Allers-retours quotidiens), le trafic Rennes-Ile-de-France a augmenté de +31 % en 2 ans. (source : SNCF). Cette évolution est à rapprocher de l'augmentation générale du trafic de 20 % sur l'ensemble du TGV Atlantique > Rennes.

Une **nouvelle clientèle captée** : « le taux de réservation via des canaux digitaux atteint les 70 %. C'est nettement au-dessus du taux traditionnellement enregistré. La SNCF y voit le signe d'une captation d'une nouvelle clientèle plus jeune, qui ne fréquentait pas la ligne TGV jusqu'alors. » « La clientèle affaire boosterait aussi le taux de réservation digitale. »*



Le trafic des voyageurs Pro a augmenté de 16 % entre 2017 et 2019. Il y a un vrai effet LGV y compris sur les voyages d'affaire. Ces différentes données seraient à actualiser en 2019, puis annuellement, la tendance d'une fréquentation à la hausse semblant se confirmer.

*Extrait du Journal des entreprises - octobre 2017
<https://www.lejournaldesentreprises.com/morbihan/article/effet-lgv-lheure-des-premiers-chiffrements-109634>

Effets sur l'économie et l'emploi

L'impact sur le foncier agricole

(Source : association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine -ADE)

Le foncier agricole est un enjeu à l'échelle de l'ensemble de la ligne et plus généralement dans toutes les opérations d'aménagement et de nouvelles infrastructures. Sur l'Ille-et-Vilaine, la réalisation de la LGV a concerné 13 communes dont 12 traversées. Sur l'ensemble du linéaire de 182 kms, l'emprise a consommé 2 740 ha (2 500 ha de Rennes à La Milesse, plus 240 ha pour le contournement Nord du Mans) ; à ces surfaces, s'ajoutent 900 ha pour réaliser les compensations environnementales dont 121 ha en Ille-et-Vilaine.

L'effet de coupure d'une telle infrastructure a nécessité un réaménagement foncier de très grande ampleur (1,5 km de part et d'autre) soit environ 45 000 ha concernés ; cependant il faut noter un effet positif induit dans la restructuration et la rationalisation du foncier agricole.

Prise de pouls en 2016 auprès de 180 dirigeants du grand Ouest sur l'arrivée de la LGV

D'après une étude* préalable à l'arrivée de la LGV réalisée par l'Audiar, la LGV valorise les capacités productives de Rennes auprès des parisiens. Elle amplifie les dynamiques en cours et facilite la délocalisation d'activités économiques de Paris vers Rennes.

L'enquête réalisée auprès de 180 dirigeants du Grand Ouest renseigne sur le point de vue global des acteurs sollicités : la LGV est perçue comme un gain d'accessibilité mais pas une révolution. La LGV doit s'accompagner d'une ambitieuse politique d'attractivité économique de la métropole rennaise. Les dirigeants ont exprimé certaines certitudes : recrutement de profils rares facilités, venue de clients parisiens et internationaux facilités... mais les avis étaient très mesurés pour l'effet sur l'attractivité exogène (implantation de nouvelles activités).

*Synthèse téléchargeable sur www.audiar.org

Pour une analyses plus complète : voir la thèse de Romaric Nègre « Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire »

Suggestion

Cette étude ayant été réalisée en 2016, le groupe de travail estime qu'une étude équivalente après l'arrivée de la LGV serait pertinente.



250 décideurs économiques de Bretagne enquêtés par le Club TGV Bretagne

Les Clubs TGV ont vocation à accompagner les territoires dans les évolutions liées à la mise en service d'une offre TGV et à en amplifier tous les bénéfices. Ils sont ouverts à tous les décideurs du territoire (entreprises, associations, collectivités).

L'enquête, réalisée entre février et avril 2018, a permis de recueillir l'avis de près de 250 décideurs économiques de Bretagne. (Principaux profils des enquêtés issus des services et tourisme/culture/loisirs, PME-PMI ou micro-entreprise).

A la question « **La Bretagne a-t-elle bénéficié de l'effet LGV ?** », les réponses sont largement positives. Néanmoins, les effets négatifs non négligeables sont estimés sur la dimension de l'immobilier.

Une anticipation plus prononcée à l'est par rapport à l'ouest mais la volonté partagée d'amplifier l'effet TGV.

Perception d'un **effet LGV à plusieurs vitesses** : un effet TGV à Rennes (à associer également à l'ajout de l'offre Ouigo), et des différences entre l'est et l'ouest breton.

Quelques résultats de l'enquête

Depuis juillet 2017, on utilise a priori le TGV un peu plus souvent et un peu plus pour venir en Bretagne

Le principal changement apprécié : **le gain de temps**



Effets non significatifs sur l'activité des commerçants

(Source : Union du Commerce)

Suite à une enquête interne réalisée en 2018 auprès des adhérents de l'Union du commerce de Rennes, il y a peu ou pas d'impacts significatifs constatés sur la première année de mise en activité de la ligne LGV.

En revanche, les commerçants évoquent plus fréquemment les opportunités autour de l'ouverture du centre des congrès et une prise de conscience de l'émergence d'une nouvelle clientèle liée au tourisme d'affaires. Dans ce sens, la gare LGV est un point d'entrée d'une nouvelle population de touristes au même titre que l'aéroport de Rennes - Saint-Jacques. Afin de faciliter l'expérience client et accompagner les commerçants dans la montée en gamme de services, une charte d'accueil des commerçants est initiée par la CCI Ille-et-Vilaine, l'Union du Commerce, le Carré Rennais et Destination Rennes.

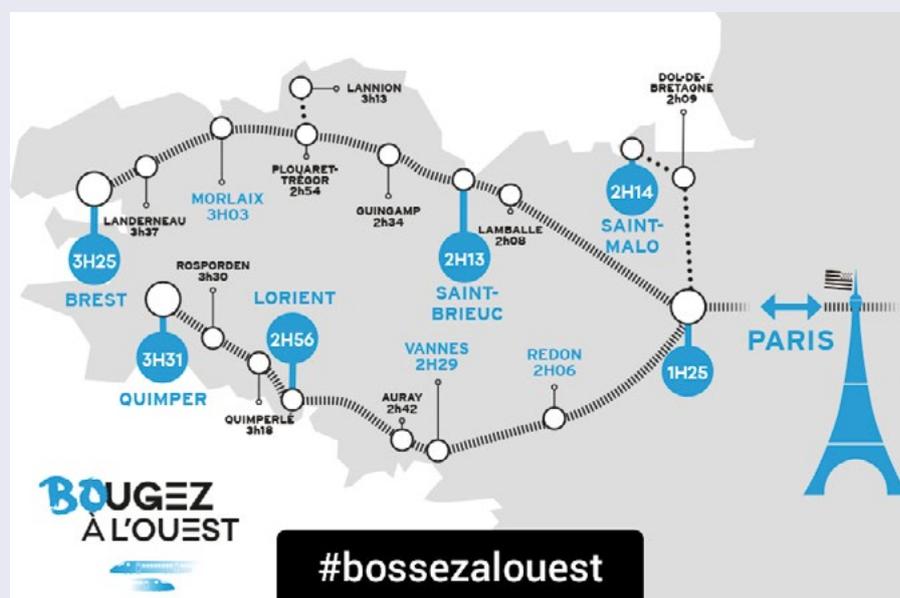
Impacts négatifs sur l'activité des artisans Taxis

(Source : La chambre Syndicale des Artisans du Taxi d'Ille-et-Vilaine)

La chambre syndicale des artisans du taxi d'Ille-et-Vilaine a pointé globalement des effets négatifs liés aux travaux de la gare. Cela a été perturbant pour les artisans taxis (un accès compliqué, une perte de repère des clients, la disparition de la station gare sud). En 2019, l'espace dédié aux taxis est aménagé en sortie nord de la gare. Il existe également un espace réservé aux taxis dans la cour intérieure de l'îlot Beaumont.

A plus long terme, la concentration du trafic, la disparité des utilisateurs, les conditions de circulation routière, l'émergence des modes alternatifs, la politique de la ville feront qu'il est difficile d'envisager une croissance importante mais l'activité Taxis perdurera en lien avec l'existence du service ferroviaire.

Les clubs TGV de Bretagne ont également été à l'initiative d'une démarche « Bossez à l'Ouest ». L'objectif est d'inciter à venir travailler et s'installer en Bretagne, en mettant en avant l'attractivité économique de la région avec une communication sur les réseaux sociaux.



Focus sur les transports actuels et l'intermodalité

(non exhaustif)

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Rennes



La nouvelle gare de Rennes a vocation à accueillir 20 millions de voyageurs par an en 2030. Elle a été construite comme un écho aux paysages bretons et à la forêt de Brocéliande. Il s'agissait également de l'ouvrir sur la ville et de tisser un lien urbain entre le Sud et le Nord de la ville grâce à des cheminements doux. C'est un espace organisé en trois niveaux : le niveau du pôle intermodal qui permet de rejoindre le métro, les bus, les taxis, la sortie vers le centre-ville ou la gare routière ; le niveau des quais et au-dessus, le niveau voyageurs.

Source : tourisme-rennes.com/fr/nouvelle-gare-tgv

Un PEM : qu'est ce que c'est ?

C'est un équipement qui regroupe sur un même site, autour d'une gare, les différents modes de transport utilisés par les habitants : trains, bus, cars interurbains, voitures, taxis, vélos, cheminements piétonniers... Dans le cadre du programme Bretagne à grande vitesse (BGV), dix pôles d'échanges multimodaux seront aménagés dans la région (Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Vannes, Redon et Auray).

Bus et métro

Source : STAR

Ce sont 3 % des déplacements réalisés sur le réseau STAR qui sont en correspondance avec un train, mais cela représente près de 30 % des montées enregistrées à la station Gares.

(NB : dans l'autre sens, l'intermodalité est beaucoup plus forte, le nombre de personnes arrivant en train et qui empruntent les transports bus/métro).

Intermodalité avec l'aéroport : prolongement en avril 2019 de la ligne de bus CHRONOSTAR C6 à haut niveau de service au pied du terminus passagers.

Perspectives 2020, le pôle bus/métro Gares va se renforcer considérablement avec l'arrivée de la seconde ligne de métro, en complément de la ligne A et des trois lignes de bus structurantes déjà présentes.

Aéroport Rennes-Saint-Jacques

L'aéroport de Rennes a dépassé en 2018 son record historique annuel, avec 856 791 passagers transportés et une croissance de 18.3 %. En un an, la plateforme a fait voyager plus de 130 000 personnes supplémentaires. C'est le plus haut niveau de trafic jamais enregistré dans l'histoire de l'aéroport. Ce très bon résultat confirme le dynamisme de la plateforme rennaise, qui progresse de plus de 10 % depuis 2010, soit trois fois plus vite que la moyenne des aéroports en France. Source : www.bretagneeconomique.com

Longtemps marqué par une vocation « affaires », les courts séjours se développent sensiblement ainsi qu'une diversification vers le bassin méditerranéen. La zone de chalandise de l'aéroport est de 4 800 000 habitants, bien au-delà des limites métropolitaines... La fréquentation plus régulière de cadres en déplacement de Paris, de l'Europe (responsables recherche, universités, grands groupes) pose le besoin de liaisons rapides avec l'aéroport. Cela va bien au-delà d'une question d'agrandissement du parking de l'aéroport (exemple du Space).

Source : aéroport Rennes Dinard Bretagne

Parkings relais

1 900 places de parcs relais aujourd'hui sur Rennes, avec un objectif de 4 000 en 2020, avec le doublement de la capacité du parc de La Poterie et l'ouverture de 3 parcs relais en correspondance avec la ligne b (Cesson-Viasilva, Saint-Jacques Gaîté, Les Gayeulles).

Vélo

Le transfert de la Maison du Vélo de Rennes Métropole au sein du pôle Gares est programmé pour en fin 2019, proposant tous types de services vélos : locations courte et longue durée, aide à la réparation...

Impacts auprès d'habitants en proximité de la ligne LGV : des nuisances multiples et de fortes dépréciations des biens

[Source : le CRI 35 (collectif pour la Représentation des Intérêts des Riverains)]

La création puis la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire le 2 Juillet 2017 ont entraîné, pour les habitants riverains dans les territoires traversés, des nuisances multiples : sonores, visuelles, vibratoires ainsi que de fortes dépréciations des biens. Des collectifs CRI se sont créés dans chaque département concerné par le tracé de la LGV. Les associations de Riverains estiment à environ 800 familles impactées sur la LGV Bretagne Pays de la Loire.

Concernant les nuisances sonores qui sont souvent mentionnées comme les plus impactantes, quelques points d'éclairage :

- l'augmentation du bruit ne se fait pas de manière linéaire mais selon une progression logarithmique ; le bruit se mesure en dB(A) Décibel auditif ; ainsi quand on passe de 60 à 63 dB(A), le bruit double ;
- le bruit des TGV se caractérise par une survenue brutale, une montée en puissance (l'émergence) rapide, des pics élevés et une décroissance relativement rapide (plus longue pour les TGV

double rame) ; ce caractère soudain, brutal avec des émergences et pics très élevés au-dessus des bruits « normaux » explique l'essentiel des nuisances et gênes de type sonore ;

- la réglementation actuelle, établie par l'arrêté du 8 Novembre 1999, ne considère pas les émergences et pics de bruit mais lisse l'ensemble des bruits dans un lieu, y compris les bruits particuliers occasionnés par les passages, sur deux périodes, la période diurne (6h00 – 22h00) et la période nocturne (22h00 – 6h00). Ainsi à partir des mesures, on calcule une moyenne « bruit résiduel » (sans les trains), une moyenne « trains » et une moyenne globale « bruit ambiant ». La moyenne « trains » ne doit pas dépasser les seuils de 60 dB(A) pour le jour et 55 dB(A) pour la nuit. Cette méthode a comme conséquence objective de faire disparaître les émergences et pics de bruit, ce qui a permis de réduire les dispositifs de protection.

Actualisation information mi-2019

Une mission d'expertise et de médiation, diligentée par la ministre des transports et confiée au CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), a rendu son rapport le 2 mai 2019 : celui-ci a été présenté le 11 Juin au Comité départemental de suivi.

D'après le CRI, les mesures proposées et entérinées par la ministre sont insuffisantes et aboutiront à la réduction des nuisances sonores pour 10 à 15% des riverains. Lors du Comité de Juin, 90 habitations ont été annoncées comme éligibles à des aménagements complémentaires dont une vingtaine en Ille et Vilaine. Lors d'un nouveau Comité le 6 novembre 2019, ce nombre est tombé à 63 habitations dont 15 en Ille-et-Vilaine sur 11 sites. La pollution, l'empreinte visuelle et la dépréciation des biens immobiliers ne sont pas prises en considération (l'évaluation des notaires montre une perte de valeur vénale de l'ordre de 25 à 30%).

Par ailleurs, la mission devait faire des propositions concernant l'évolution de la réglementation.

Pour le CRI, celles-ci sont particulièrement décevantes puisque l'indicateur en moyenne de bruit est conservé en y ajoutant un indicateur représentatif des pics de bruit. La valeur seuil de cet indicateur est très élevée - 80 dB(A) et est donc avec un effet marginal ; ceci dans l'attente de nouvelles études pour définir un nouvel indicateur.

Des questions restent en suspens : du côté des matériels roulants, pas d'amélioration à brève échéance de la signature sonore ; l'ouverture à la concurrence questionne sur le risque de matériel plus bruyant que celui de la SNCF (avec une pénalisation financière des opérateurs). Et enfin, beaucoup d'incertitudes concernant l'augmentation du trafic à plus long terme.

- ➔ L'intérêt et l'utilité de l'infrastructure ne sont pas contestés par les riverains de la LGV en Ille-et-Vilaine et leurs associations. Mais comment faire en sorte qu'ils vivent normalement dans leurs lieux de vie ? La réponse des autorités d'engager des recours devant les Tribunaux Administratifs, procédures coûteuses, longues et incertaines ne peut pas satisfaire les riverains impactés.

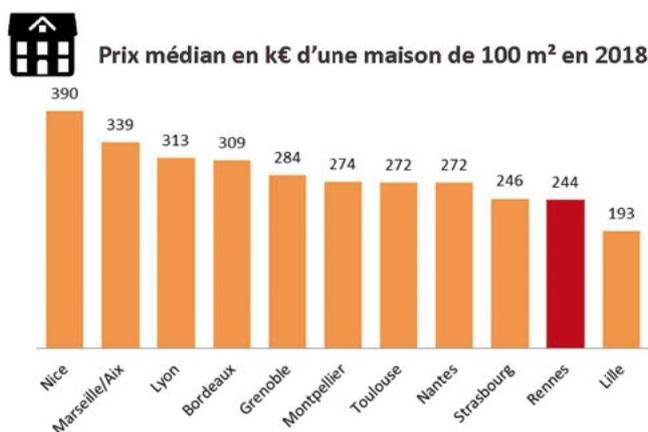
Effets sur l'immobilier

(Source : Chambre des notaires d'Ille-et-Vilaine et Audiar)

Le marché de l'immobilier rennais et de la métropole fonctionnent à flux tendus. Cette dynamique est également observée dans de nombreuses métropoles attractives. Les demandes sont nombreuses, solvables, dans un contexte de taux bas de crédits, face à un nombre d'offres limité. Cette équation crée un impact fort sur les prix. Le volume des ventes de 2017 a été exceptionnel et la demande a également été soutenue en 2018. Sur les produits neufs et selon les promoteurs, les stocks ont atteint leur plus bas niveau depuis 5 ans.

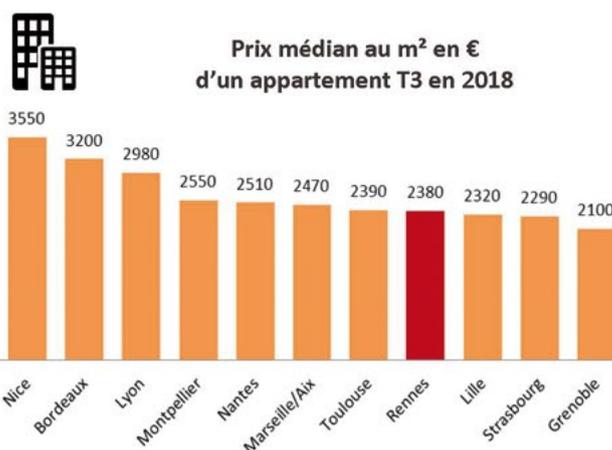
Lorsque l'on compare la métropole de Rennes aux **autres dynamiques de métropole**, Rennes métropole se place dans un niveau de prix les moins élevés du panel. Néanmoins, la trajectoire rennaise des prix de l'immobilier reste à observer dans les années à venir (+20 % pour les maisons entre 2017 et 2018 et +6 % pour les appartements).

Concernant plus précisément les impacts de la LGV et les modifications de stratégies et de comportements, certaines demandes spécifiques apparaissent et sont des signaux à suivre de près dans les années à venir. Exemple d'une demande d'immobilier à Saint-Malo, avec un travail en partie sur Paris ou encore d'une demande de logement sur Rennes pour deux jours par semaine, pour un résident parisien...



Evolution du prix médian d'une maison (100 m²) entre 2017 et 2018

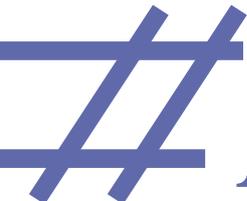
- **Rennes Métropole + 20%**
- Bordeaux Métropole + 14 %
- Nice Côte d'Azur Métropole + 7%
- Nantes Métropole + 5%



Evolution du prix médian d'un appart. T3 entre 2017 et 2018

- Bordeaux Métropole + 14 %
- **Rennes Métropole + 6 %**
- Métropole de Lyon + 5 %
- Nantes Métropole + 4 %

Source : Audiar / Immobilier. notaires.fr



[Étape 2]

Allégez vos valises, laissez vos représentations en consigne !

Un certain nombre de représentations ou idées reçues peuvent être exprimées autour de la LGV et de ses impacts. En réalité, il s'agit souvent de questions complexes dépassant le seul sujet de la LGV et concernant davantage la dynamique de développement de la métropole. Le Codev tente d'apporter des premiers points d'éclairage. Il serait nécessaire d'objectiver plus en détail les dynamiques en question et leurs évolutions dans le temps.

« La LGV est réservée aux riches » ?

Représentation pouvant générer des craintes :

Voyager en TGV permet de se déplacer très rapidement mais coûterait cher et concernerait majoritairement les voyages d'ordre professionnel. Les petits prix seraient le plus souvent cantonnés à des alternatives de voyage plus lentes comme l'offre de service Ouibus (voyage en bus longue distance).

Différents moyens de transports pour relier Rennes et Paris

A noter que la gamme tarifaire TGV a évolué en mai 2019 ainsi que les noms des cartes d'abonnement (Avantage jeune, Avantage senior, Avantage week-end, et Avantage famille.) et carte Liberté.

Tableau tarifaire du plus rapide au plus lent

Moyens de transports	Tarif euros (arrondi)	Durée moyenne (en heure)
TGV	35	1h39
Ouigo*	16	Temps de parcours moyen proche de 1h45
Voiture personnelle avec péage	58	3h28
Covoiturage blablacar	24	4h00
Voiture personnelle sans péage	30	5h00
Ouibus/Flexibus	12	5h00

Distance-temps du moins cher au plus cher

Moyens de transports	Tarif euros (arrondi)	Durée moyenne (en heure)
Ouibus/Flexibus	12	5h00
Ouigo	16	Temps de parcours moyen proche de 1h45
Covoiturage blablacar	24	4h00
Voiture personnelle sans péage	30	5h00
TGV	35	1h39
Voiture personnelle avec péage	58	3h28

Train : Base d'un aller de Rennes vers Paris pour un voyageur seul n'ayant pas de réduction, hors période de pointe et avec achat de dernière minute.

*Avec présentation voyageur 30 minutes avant le départ.

Depuis l'été 2017, les clients « Loisirs » constituent la majorité des déplacements sur TGV Atlantique. Globalement, le nombre de voyages à caractère « Loisirs » est en très forte croissance :

- +150 % de petits prix : 1 client sur 6 a voyagé à petits prix, grâce à OUIGO notamment mais aussi l'injection de davantage de billets à tarif Prem's ;
- 1 client sur 7 à bord d'un TGV est un jeune, en croissance de +26 % ; parmi les jeunes, 1 sur 3 a voyagé avec TGV MAX.

Il y a une très grande diversité des besoins et situations des usagers, il est ainsi très difficile de pouvoir comparer l'offre TGV à d'autres moyens de transport (coût et prix).

Par ailleurs, le groupe de travail a souligné que la valeur « temps » est délicate à appréhender. Chacun.e ayant son propre rapport au temps (avec du temps contraint pour certain.es alors que d'autres ont beaucoup de temps disponible).

« La LGV pénalise les lignes TER » ?

❶ Représentation pouvant générer des craintes :

L'arrivée de la LGV aurait réorganisé l'offre TER en impactant les horaires et les fréquences de certains trains. Certains nouveaux horaires seraient moins adaptés aux besoins des usagers dans leurs trajets quotidiens pour rejoindre leur lieu de travail.

Depuis juillet 2017, si la fréquentation LGV a significativement augmenté sur toute la Bretagne (+17%), l'offre TER s'est renforcée et la fréquentation TER a progressé de +8%. A noter que la fréquentation TER a quasiment doublé sur les 15 dernières années. La recherche des complémentarités entre LGV et TER permet de mailler sur l'ensemble du territoire Breton et des bassins de vie. Des villes comme Châteaubourg, Betton ou Bruz sont ainsi régulièrement reliées à Paris en moins de 2 heures via une correspondance à Rennes.

Extrait de l'audition de M. Gérard Lahellec, vice-président chargé des transports et des mobilités, Région Bretagne (avril 2018)

« Le projet BGV a été conçu comme une exception dans le paysage européen pour ce qu'il apporte dans la totalité des territoires bretons. Entre 2007 et 2017, la Région Bretagne a consacré deux fois plus de moyens financiers au développement du transport du quotidien que ce qu'elle a consacré au TGV. Ainsi, la LGV ne s'est pas faite au détriment du reste. »

Nuance : certains changements dans les horaires des TER peuvent moins correspondre aux besoins d'usagers (difficulté d'adéquation avec les horaires de travail quotidiens par exemple). Certains cas et témoignages ont pu être exprimés dans la presse. Néanmoins, les évolutions des horaires des TER ne sont pas imputables à la mise en place de la LGV mais sont le plus souvent le résultat d'un ensemble de paramètres et d'arbitrages plus globaux comme des travaux sur les voies par exemple.



Encadré sur la situation spécifique de la ligne Châteaubriant-Rennes

Source : ACCRET (Association Citoyenne Châteaubriant-Rennes-En-Train)

Cette ligne est l'une des 5 lignes de l'étoile ferroviaire de Rennes. Elle dessert entre autres 4 communes de la métropole de Rennes (Rennes, Vern-sur-Seiche, Saint-Armel et Corps-Nuds), l'intégralité de la ligne se trouvant dans l'aire urbaine de Rennes. Elle est uniquement desservie par des TER. Jusqu'à mi-2019, il fallait jusqu'à 1h47 pour relier Rennes et Châteaubriant (environ 60 kms, 1 heure de trajet en voiture).

Actualisation 2019 / travaux du groupe menée en 2018 : Après huit mois de travaux, la liaison ferroviaire Rennes - Retiers a été officiellement rouverte début septembre 2019. Au total 23,6 M€ ont été investis pour la modernisation des 32 km de cette ligne TER. Les travaux entre Retiers et Châteaubriant dureront quant à eux jusqu'en 2021.

« Les prix de l'immobilier flambent à cause de la LGV » ?

1 Représentation pouvant générer des craintes :

Un effet LGV qui ferait grimper les prix du foncier et de l'immobilier sur Rennes et les communes jouxtant la ville centre et qui pourrait conduire à un phénomène de relégation des ménages modestes vers le périurbain (à 20 ou 30 kms de Rennes).

L'arrivée d'une LGV et l'augmentation des prix de l'immobilier non démontrée

Au niveau national, les métropoles attractives voient les prix de l'immobilier augmenter globalement, qu'elles soient bénéficiaires ou pas de l'arrivée d'une LGV récemment.

Le **Programme Local de l'Habitat (PLH)** de Rennes Métropole en vigueur depuis 2015 régule la répartition géographique de l'offre d'habitat sur les 43 communes. Il permet ainsi d'accéder à des produits adaptés à toutes les ressources sur chaque commune y compris sur la commune de Rennes.

La gamme de produits est déclinée et différenciée : produits aidés ; produits libres et nouveauté du PLH 2015 : produits régulés qui permettent d'introduire une gamme de produits-logement absents du marché (en imposant aux acteurs des prix de vente encadrés et des loyers maximum pratiqués).

Source : France urbaine « politiques locales de l'habitat, les expériences rennaise et nancéenne ».

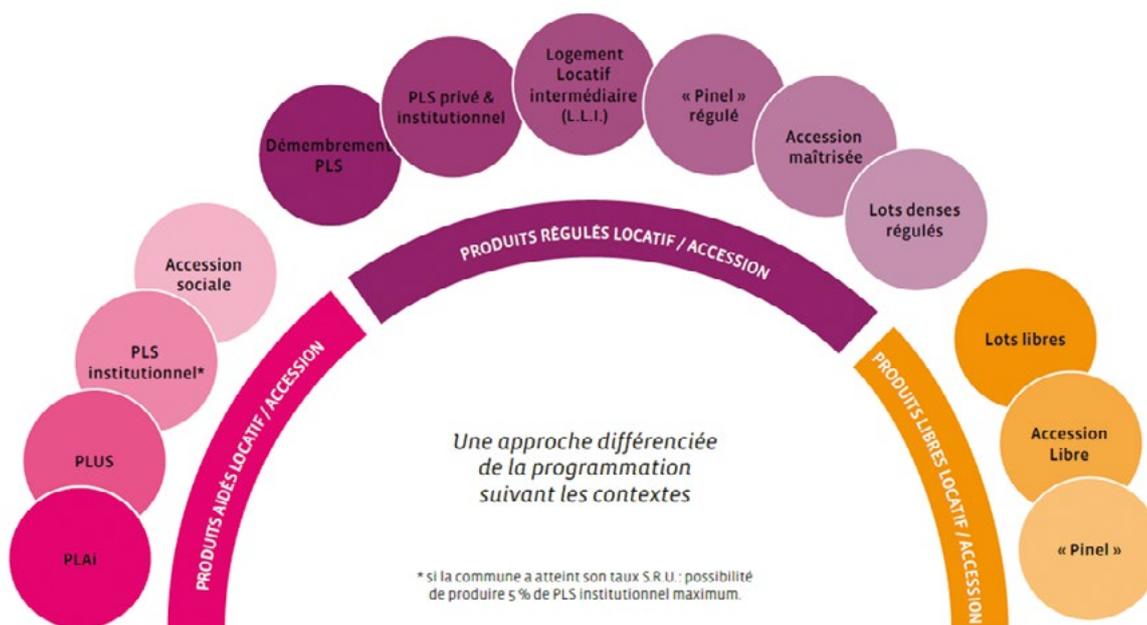
Extrait de l'Observatoire de l'habitat de l'Audiar

Marie Delaplace (Universitaire de Paris-Est Marne la Vallée) a étudié plusieurs cas de villes françaises concernées par l'arrivée du TGV ou de la LGV : elle en conclut que la grande vitesse ferroviaire est plutôt un mythe qu'un réel effet structurant et évoque une prophétie auto-réalisatrice. A ce jour, aucune enquête n'a pu être menée au niveau national sur le lien entre l'augmentation des prix du m² et l'arrivée d'une LGV (quelques villes étudiées offrent un bilan contrasté de la situation : Reims, Aix ou Avignon...).

Point de vigilance exprimé par le Codev :

Lorsque l'on compare la métropole de Rennes aux autres dynamiques de métropole, Rennes Métropole se place dans un niveau de prix les moins élevés du panel (voir première partie page 12). Néanmoins, la trajectoire rennaise des prix de l'immobilier reste à observer et à maîtriser dans les années à venir (+20 % pour les maisons entre 2017 et 2018 et +6 % pour les appartements). C'est un enjeu fort de cohésion sociale et d'accès au logement pour toute la population.

Gamme de produits dans le cadre du PLH de Rennes Métropole



« Avec la LGV, le quartier de la gare perd en mixité ? »

Représentation pouvant générer des craintes :

L'arrivée de la LGV et l'évolution du quartier Eurorennes tendraient à renforcer la dimension « quartier d'affaire » au détriment d'une mixité fonctionnelle et sociale. L'image d'une « Défense bis » sans vie de quartier crée des craintes.

Le quartier sud-gare figure parmi les quartiers rennais les moins bien dotés en emploi. L'implantation d'activités nouvelles dans le quartier Eurorennes contribue ainsi à un rééquilibrage de la mixité des fonctions du quartier (habitat, commerces, services...).

Point de vigilance exprimé par le Codev : La fin des travaux du quartier de la gare et la mise en service de la deuxième ligne de métro pourront entraîner une nouvelle vague d'augmentation de prix de l'immobilier (quartier libéré des travaux donc plus attractif). Il est nécessaire de suivre l'évolution des prix sur une période pluriannuelle. Il faudra être vigilant et maîtriser la gentrification* possible du quartier de la gare

*Gentrification : La gentrification (du mot anglais gentry, « petite noblesse »), ou embourgeoisement en français... est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure. (source : wikipedia)

Eurorennes en chiffres

- 1 400 appartements de tous types
- 115 000 m2 de nouvelles surfaces habitables
- EuroRennes réunit des logements adaptés au profil de tous les ménages - propriétaires / locataires - et aux modes de vie de leurs occupants - étudiants, actifs, personnes âgées...
- Avec des appartements en accession libre et aidée ou en locatif (libre et social).
- 125 000 m2 de bureaux
- 30 000 m2 de commerces, services et loisirs
- 9 500 m2 d'équipements publics

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

Suggestion du groupe de travail

→ Pour aller plus loin : réaliser une étude sociologique dédiée (rétrospective/prospective) sur le quartier de la gare et assurer un suivi pluriannuel de l'évolution de l'immobilier.

Voir plan interactif pour la diversité des fonctions du quartier : eurorennes.fr/plan-interactif



« Paris, un aimant pour l'activité et les cadres rennais et Rennes, transformée en ville-dortoir ? »

1 Représentation pouvant générer des craintes :

Certaines activités économiques rennaises (services, filière numérique...) pourraient se délocaliser sur Paris. De plus, les cadres installés à Rennes ne vont-ils pas plus facilement aller travailler sur Paris tout en restant domiciliés, avec leur famille par exemple, sur la métropole de Rennes ?

Concernant l'emploi des cadres, la tendance est actuellement favorable aux métropoles hors Paris

Dans un contexte proche du plein emploi en France pour les cadres, ce sont principalement les 12 métropoles qui attirent les candidats. Bordeaux, Nantes et Rennes sont particulièrement attractives. L'APEC observe la tendance suivante : les cadres parisiens veulent quitter Paris de plus en plus tôt (vers 40 ans il y a quelques années, dès que l'enfant paraît dans le couple à présent). Par ailleurs, bien souvent, un cadre en cache un autre, il s'agit donc de satisfaire deux candidats et non un seul.

Des démarches locales spécifiques pour attirer les activités et les salariés (non exhaustif)

- ➔ Campagne « Bretagne-passez à l'ouest » pour étudier, entreprendre, visiter ou vivre. www.passezalouest.bzh
- ➔ Destination Rennes : fixée par Rennes Métropole et la Ville de Rennes, la mission de Destination Rennes est de faire de la métropole rennaise une destination majeure dans l'offre des villes touristiques et de congrès. Pour servir cette ambition, Destination Rennes, en relation avec les acteurs de la filière, met en œuvre plusieurs grands axes stratégiques (offre de tourisme, centre des congrès, bureau des congrès et Business services).
- ➔ Démarches spécifiques de certaines entreprises pour attirer des professionnels venus de Paris ou d'autres territoires ; exemple de SII Ouest en 2017 avec l'initiative welcometoBreizh (suppression de la période d'essai, faciliter l'emploi du conjoint, aide à la recherche d'un logement).

Focus sur l'édition 2018 de l'étude Cadremploi,

Source : <https://www.cadremploi.fr/>

Sur les 1.302 répondants, 82 % des cadres franciliens envisagent de s'installer ailleurs, dont 47 % affirment être certains de leur choix. S'ils avaient la possibilité de quitter Paris, la plupart d'entre eux choisirait d'emménager dans une ville de taille moyenne ou une autre métropole... Bordeaux confirme sa popularité et attire 54 % des cadres d'Île-de-France. Les villes qui les séduisent ensuite le plus sont Nantes (48 %), Lyon (34 %) et Aix-Marseille (28 %). Toulouse et Rennes arrivent ex æquo (27 %).

Un renforcement des liens entre Rennes et Paris

La note VigiEco de l'Audiar (juillet 2019), souligne les liens entre Rennes et Paris : « dans le cadre de rachats, de partenariats ou d'opportunités économiques, le lien entre les territoires et les acteurs économiques rennais et parisiens se confirme. La mise en place de la LGV semble aller dans le sens d'un renforcement de cette dynamique. »

Suggestion du groupe de travail

➔ Pour aller plus loin, afin de mieux mesurer les liens entre Rennes et Paris :

Faire une analyse anonymisée des abonnements de la SNCF concernant les déplacements professionnels entre Paris et Rennes afin de suivre leurs évolutions (fréquence des voyages, domiciliation des usagers...). Cela pourrait être un indicateur pertinent pour illustrer l'attractivité rennaise et les dynamiques en présence entre Rennes et Paris.

« La LGV accentue une fracture entre l'ouest et l'est breton » ?

1 Représentation pouvant générer des craintes :

Le gain de temps lié à la LGV bénéficierait principalement à Rennes. Grâce à la LGV, Rennes est à présent plus « proche » de Paris que de Brest. Les temps de trajets de Paris vers les villes de l'ouest breton restent à plus de 3 heures, seuil ne facilitant pas les allers-retours avec la capitale sur une journée.

En deux ans, la progression de fréquentation constatée est à deux chiffres pour toutes les destinations de Bretagne y compris les destinations les plus à l'ouest. Exemples :

	Temps de parcours	Gain de temps	Nombre de TGV	Progression
Rennes-Paris	1h25	39 min	21,5 A/R	+31%
Brest-Paris	3h25	44 min	10 A/R	+22%
Quimper-Paris	3h31	45 min	9 A/R	+35%

Source : SNCF

Comme indiqué en début de document, le projet LGV est une brique du projet plus global BGV qui n'est pas achevé à ce jour. Le principe de base était dans le cadre d'une vision régionale : plus on est loin, plus on va vite. C'est ainsi que le gain est de 39 minutes pour Rennes et 44 et 45 minutes pour Brest et Quimper. La LGV n'est pas un élément de division entre ouest et l'est breton Au-delà des enjeux ferroviaires et de mobilité, les trajectoires et dynamique de chaque territoire breton sont à considérer dans de multiples dimensions (la démographie, la création d'activité et d'emploi, l'immobilier, la culture, le cadre de vie...).

Actualisation du document en 2019/travaux du groupe

Le « Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne » a été signé en février 2019 entre l'Etat et la Région Bretagne. Il prend un certain nombre d'engagements pour le développement de l'accessibilité de l'ensemble de la Bretagne. Il s'inscrit dans les deux principes d'unité et de solidarité territoriale. Extraits :

Engagement n°1 : « l'Etat soutient la poursuite de la contractualisation entre la Région Bretagne et la SNCF d'une garantie de desserte TGV de la Bretagne jusqu'à 2027 ».

Engagement n°3 : « l'Etat, la SNCF et la Région Bretagne engagent une étude sur l'examen d'une nouvelle desserte ferroviaire, intégrant les évolutions de trafic depuis la mise en service de la LGV BPL. Cette étude, confiée à la SNCF, portera sur les conditions d'une augmentation des TGV bolides vers Brest, en visant une offre quotidienne, et en préservant la desserte actuelle. »

Engagement n°4 : « afin d'améliorer les dessertes de la pointe finistérienne et les liaisons Rennes et Nantes, Brest et Quimper, l'Etat et la Région Bretagne confirment le lancement des études sur la section nouvelle Rennes-Redon ».

La SNCF privatise ses rames sur le Paris-Brest : expérimentation lancée en octobre 2019

(Club TGV Bretagne en Partenariat avec la SNCF)

Pour faciliter le travail des cadres et les encourager à prendre le train plutôt que l'avion, la SNCF a démarré sur sa ligne entre Brest et Paris, un nouveau **service expérimental**. Il permet aux entreprises de privatiser une rame pour un minimum de 5 personnes. L'espace dédié est en première, les personnes bénéficient d'un accès au wifi et d'un éventuel service pour le déjeuner. 5 horaires (aller et retour) sont possibles les mardi, mercredi et jeudi.

Pour aller plus loin

Il existerait un seuil-clé autour de 3 heures de trajet en deçà duquel on observe des modifications de stratégie de mobilité et d'usages des transports.

Comment objectiver cette approche plus qualitative ?



Sortie Nord
Er-maez norzh • North exit
Bd Solférino



Gare routière
Gar ar c'hirri-boutin • Bus station



Vélos
Beloioù • Cycles



Hall Départs
Hall Loc'hañ • Hall Departures



[Étape 3]

Voyage prospectif : aiguillages et bifurcations possibles

Précaution de lecture des scénarios

La prospective consiste à se projeter dans l'avenir, à explorer des **futurs possibles**. Elle permet de changer de regard et notamment :

- d'interpeller les acteurs sur les évolutions et ruptures possibles sur le territoire ;
- de faire jouer l'imagination et la créativité pour sortir des modèles actuels et donner de l'ambition de long terme au projet ;
- de mettre en exergue les contradictions et de dépasser les clivages et les conflits.

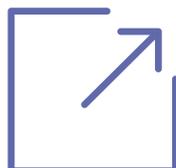
Le Conseil de développement a souhaité faire cet exercice exploratoire afin de **libérer les imaginations** pour « ouvrir le champ des possibles ». C'était une première pour beaucoup de participants au groupe de travail. Cela a été très convivial et productif. Merci d'avoir joué **le jeu collectivement** !

Les scénarios ci-après sont donc à découvrir dans ce même **état d'esprit d'ouverture**, en dépassant parfois certaines certitudes. Le Conseil de développement souhaite modestement poser de bonnes questions. Il ne fait aucun choix et invite à **répondre ensemble à ses interrogations**.

Relativiser
le présent



Sortir du
cadre



S'appuyer sur
la diversité



Explorer
les futurs

S'autoriser
à rêver



Éclairer
les débats

Méthode de travail : la construction de scénarios à l'horizon 2038

Le groupe de travail a souhaité développer une vision prospective à 2038 de ce qui pourrait advenir suite à l'arrivée de la LGV sur la métropole rennaise. En y consacrant un temps limité, il s'agissait d'imaginer de façon exploratoire plusieurs trajectoires possibles, qu'elles soient estimées souhaitables ou pas par les participants. Cette restitution valorise les questionnements et idées du groupe de travail. Les scénarios construits sont théoriques mais a priori plausibles. Les mécanismes de développement qui y sont à l'œuvre peuvent apporter des éléments d'éclairage à tout décideur du territoire : quelles menaces peuvent se présenter ? Quelles opportunités à saisir ? Quelle décision pourrais-je prendre en conséquence ?....

Une douzaine de facteurs de changement thématique permettent d'alimenter les scénarios

Etant donnée la problématique du groupe de travail et le contenu des échanges, trois de ces facteurs thématiques sont proposés comme moteur, déterminants :

- **la dynamique de métropolisation*** : élément-clé transversal et prégnant pendant les échanges du groupe de travail de façon explicite ou implicite ;
- **l'offre ferroviaire** : LGV et TER ;
- **les mobilités et l'intermodalité** : marche, vélo bus-métro, déplacements en voitures, liaison avec l'aéroport...

*voir définition page suivante

Autres facteurs de changement repérés au sein du groupe :

- Economie et activités
- Typologie des emplois et formes de travail
- Focus « gare de Rennes »
- Habitat, modes de vie, usages
- Identité, culture
- Transformation numérique/utilisation des données
- Enjeux Environnementaux/transition énergétique
- Dynamiques territoriales
- Dimensions nationale et internationale

Ce matériau a permis d'imaginer trois hypothèses contrastées pour chaque facteur de changement et ensuite de construire trois scénarios cohérents sur ce qui pourrait advenir en 2038 (avec dans chacun : des opportunités et des menaces).

Scénario A : une métropole contrastée et une LGV sélect'

Scénario B : une métropole augmentée et une LGV diffusante

Scénario C : une mini-métropole et une LGV sans accélération

[Scénario D : une métropole dynamique et une LGV à la peine]

NB : non travaillé par manque de temps - scénario qu'il serait intéressant d'approfondir

Le groupe de travail a également souhaité imaginer des « personas » représentant des profils-types de personnes évoluant dans les scénarios. Les 6 profils proposés sont forcément incomplets et simplifiés au regard des femmes et hommes qui feront la métropole rennaise de 2038 (voir en annexe les personas). Cela est néanmoins très utile pour concrétiser dans le quotidien les impacts des hypothèses formulées. Merci donc à Alice (étudiante), Christelle (employée), Sophie (entrepreneuse), Antoine (indépendant), José (touriste retraité), Stéphane (ouvrier) même s'ils n'existent pas ! Il serait utile de poursuivre l'exercice avec d'autres profils pouvant représenter une diversité de situations et d'attentes (une personne à mobilité réduite, un enfant, une personne partageant sa vie entre Rennes et un autre territoire...).



Les membres du groupe-projet en visite du chantier de la gare de Rennes en mars 2018.



Gare de Rennes, février 2020



En ateliers prospectifs.



Quelques définitions de termes utilisés dans les scénarios

Economie servicielle

L'économie de fonctionnalité ou économie servicielle est l'offre ou la vente (à des entreprises, individus ou territoires), de l'usage d'un bien ou d'un service... et non du bien lui-même. Le fabricant a donc tout intérêt à faire durer le produit.

Source : [Wikipedia](#)

E-réputation

Le concept d'e-réputation, ou encore de réputation en ligne, fait référence à la perception d'une marque, d'un individu, d'un produit ou d'un service sur le web et les réseaux sociaux. Elle est le résultat de contenus publiés par l'entreprise, mais aussi par les médias, les consommateurs et les internautes dans leur ensemble.

Source www.talkwalker.com/fr/blog/guide-ereputation

MAAS (mobility as a service)

Ce concept émergent venu de Finlande est basé sur le principe de concevoir la mobilité comme un service permettant d'aller d'un point A à un point B quel que soit le mode de transport utilisé, public comme privé.

Source : www.revetec.com

Métropolisation

La métropolisation (étymologiquement composé à partir du mot métropole, lui-même dérivé du grec ancien meter polis, ville-mère) est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain qualifié de métropole.

Source : [Wikipedia](#)

Processus de renforcement de la puissance des grandes métropoles, par l'accroissement de la population, de la densité des réseaux de communication, de la concentration d'organismes de commandement dans tous les domaines (production, recherche et culture, notamment).

Source : [Larousse](#)

Smart city

L'expression « ville intelligente », traduction de l'anglais Smart City, désigne une ville utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour « améliorer » la qualité des services urbains ou encore réduire ses coûts.

Source : [Wikipedia](#)

Scénario A : « une métropole contrastée et une LGV sélect' »

En 2038, la métropole rennaise s'est développée de façon significative. La dynamique de métropolisation à l'œuvre crée une ville à deux vitesses. Alors que certains.e.s bénéficient de services et de conditions d'activité très qualitatives, d'autres personnes cumulent les effets négatifs de ce développement (coût de l'immobilier, embouteillages). Les liens

entre Rennes et Paris se sont renforcés. Tout en se développant à l'international, Rennes n'a pas d'image forte, c'est une ville comme une autre, assez uniformisée. La LGV intensifie les relations Rennes-Paris mais là encore, pour une partie de la population seulement.

Facteurs de changement

Hypothèse à l'horizon 2038

Dynamique de métropolisation - Attractivité

Une métropolisation sélective

L'attractivité rennaise est forte, captant des entreprises basées en dehors du territoire mais avec une dynamique sélective. Cela crée une métropolisation « déséquilibrée » qui ne bénéficie pas à l'ensemble de la population.

Offre ferroviaire

Offre ferroviaire polarisée

La LGV a modifié en profondeur les liens Rennes-Paris et a rapproché les 2 capitales qui génèrent des flux denses entre elles (économie et population).

Mobilités et intermodalité

Mobilité exponentielle

Difficulté d'accompagner le succès de la fréquentation toujours croissante de la métropole et de la gare, embouteillages... dégradation de la circulation. Les deux lignes de métro sont saturées. Développement d'immenses parkings en zones périurbaines en appui des pôles d'échanges multimodaux.

Economie et activités

Economie tendancielle

Tertiarisation forte de l'activité économique avec en parallèle une désindustrialisation accélérée. Lien fort Rennes-Paris : Rennes accueille beaucoup d'activités parisiennes (antennes d'entreprises et de compétences).

Typologie des emplois et formes de travail

L'emploi métropolitain prégnant

La part des cadres supérieurs est en proportion croissante, avec un fort pouvoir d'achat. Les emplois peu qualifiés ont une image dévalorisée et souffrent de difficultés de recrutement récurrentes.



Antoine, web développeur, a quitté Paris en 2037 pour s'installer avec sa compagne dans un appartement à Rennes. Un service de recherche d'emploi et de mise en réseau a permis à sa compagne de trouver également un poste très rapidement. Antoine n'a pas de bureau fixe et organise des rendez-vous avec ses clients en gare de Rennes dans des espaces dédiés qui se réservent via un smartphone. Il profite très souvent des promos du jour sur une offre culturelle aussi bien rennaise que parisienne.

Focus « gare de Rennes »

Une gare excluante pour certains

La gare est un quartier d'affaires prisé, très cher qui vit principalement le jour (« quartier désert la nuit et un peu flippant »)

Bureaux : les prix sont inaccessibles pour les TPE-PME, le quartier Eurorennes est investi par des grands groupes et des entreprises parisiennes. La mixité sociale du quartier gare n'est qu'un lointain souvenir.

Habitat, modes de vie, usages

Un territoire-consommateur qui ne fait pas toujours société...

Le consommateur est sur-sollicité en permanence. La personnalisation de l'expérience-utilisateur a été développée à l'extrême, elle n'est plus un moyen mais devient une fin soi-même, mettant à mal la citoyenneté, les services collectifs et le « faire société ».

Certains publics sont exclus de l'accès au TGV et au centre-ville.

L'accès à l'habitat est compliqué pour une part croissante de la population : arbitrer entre un logement cher, petit en centre-ville avec des services urbains riches ou s'éloigner de la zone urbaine pour avoir plus d'espace, un cadre de vie plus agréable mais des temps de transports contraignants.

La situation des habitants proches de la ligne LGV ayant eu une qualité de vie dégradée à partir de 2017 s'est améliorée (bruit, vibrations, dépréciation des biens). La législation a évolué et prend à présent en compte les spécificités de l'émergence et des pics de bruit de la LGV. Des travaux ont été entrepris aux abords des maisons concernées. Des merlons anti-bruit ont été fabriqués progressivement à partir de l'évacuation des terres de chantier du quartier ViaSilva.

Identité, culture

Sans identité spécifique : pas de différence entre ici et ailleurs

Territoire sans image reconnaissable, métropole uniformisée (urbanisme, culture, produits...) On arrive en gare de Rennes comme dans une autre gare française sans signes distinctifs.

Transformation numérique/ utilisation des données

Une « Smart city » qui divise

Une part de la population adhère à la gestion intelligente de la ville et apprécie de nouveaux services numériques. Une partie de la population est exclue de la transition numérique mais a des profils très diversifiés (différentes générations, catégories sociales...). Enfin, certains s'excluent volontairement car ils sont très méfiants vis-à-vis de la protection de leur vie privée.

Le numérique provoque la disparition et l'apparition de nouveaux métiers à un rythme de plus en plus rapide.



Stéphane, ouvrier de 59 ans, a un usage restreint du numérique et cela lui convient bien. Il a un smartphone mais ne l'utilise que pour être en lien avec ses proches et prendre des photos. De nombreux services du quotidien et administratifs passent obligatoirement par une interface numérique. Il n'en maîtrise pas l'usage et cela lui pose de plus en plus de soucis d'accès à ses droits.

Enjeux Environnementaux/ transition énergétique

Dégradation environnementale

Pollution, cadre de vie dégradé, embouteillages de véhicules autonomes... Beaucoup de bétons, pas assez de verdure, finie la ville tranquille de province.

Les pôles secondaires de l'aire urbaine sont très prisés pour leur cadre de vie plus qualitatif.

Dynamiques territoriales

Un décrochage entre l'est et ouest breton

La durée de trajet entre Rennes et Brest étant la même qu'en 2020, Rennes est ainsi plus proche de Paris que de la pointe Ouest Bretagne, générant un décrochage est-ouest au sein de la Bretagne.

Dimensions nationale et internationale

Internationalisation parisienne

Internationalisation de Rennes par le « biais » de ses interactions avec Paris (activité parisienne implantant une antenne rennaise ; entreprises Rennaises développant des marchés parisiens...).

L'aéroport de Rennes s'internationalise et s'est développé bien au-delà d'un volet « affaires », en particulier sur le volet « tourisme » en lien avec le bassin méditerranéen.

A découvrir par ailleurs

Voir aussi parmi six trajectoires possibles, le scénario « Le territoire périphérique - L'Ille-et-Vilaine, la plateforme des services et de production de l'Île-de-France » dans la publication de l'Audiar « Démarche Ille-et-Vilaine - Six trajectoires du possible », juillet 2018 (voir annexes p. 44)

Scénario B : « une métropole augmentée et une LGV diffusante »

En 2038, l'étoile ferroviaire de Rennes est optimisée, les TER sont très cadencés. Le succès est tel que l'offre arrive à saturation en 2030. Les dessertes LGV sont très bien connectées aux autres modes de déplacements aux échelles locale et régionale. Rennes est un territoire d'expérimentation à ciel ouvert. Des innovations sont en test toute

l'année autour de solutions de mobilités et d'intermodalité. Des défis sont lancés de façon permanente et portés par de nombreux leaders de la société civile (entreprises, citoyens engagés). L'internationalisation de Rennes est boostée. La gare de Rennes est devenue la carte postale du territoire au niveau national et international.

Facteurs de changement

Hypothèse à l'horizon 2038

Dynamique de métropolisation - Attractivité

Une métropolisation durable

L'attractivité et la métropolisation sont inclusives, entraînant l'ensemble de la population, avec des interactions et des bénéfices réciproques avec les territoires voisins, à l'échelle du bassin d'emploi.

La métropole s'appuie sur une dynamique partenariale/collaborative très forte (partenariat public-privé-citoyen, liens entreprises-recherche-innovation...)

Offre ferroviaire

Offre ferroviaire « diffusante »

L'étoile ferroviaire autour de Rennes est optimisée à 100 %

Des TER sont cadencés jusqu'à la mise en place de liaisons Rennes-Nantes régulières, constituant un seul bassin d'emploi. La rénovation complète de la ligne Rennes-Châteaubriant en 2020-2021 permet de relier les deux villes rapidement alors qu'il fallait compter jusque 1h47 en 2018.



Christelle, vendeuse dans le prêt-à-porter dans le centre-ville rennais, est divorcée et habite à Chevaigné. Elle bénéficie de la performance du TER pour ses trajets-domicile-travail. Son temps de trajet est pris en compte dans son temps de travail (elle gère les stocks à distance).

Néanmoins, le succès est tel qu'à partir de 2030, la fréquentation des trains arrive à saturation et devient une source régulière de retards et de stress.

Mobilités et intermodalité

Mobilité augmentée

La métropole de Rennes devient un territoire à ciel ouvert d'expérimentations permanentes autour des mobilités et de l'intermodalité.

« In out c'est toute l'année ! : Territoire d'expérimentation et lancement d'innovations multiples : véhicule partagé, livraisons mutualisées en ville avec des drones, des bureaux-bus généralisés, des prototypages de nouveaux services...

La rocade est réservée aux transports en commun et aux véhicules autonomes, la circulation de véhicules lourds est réglementée et limitée.

Economie et activités

Economie variée et résiliente

Economie du bassin d'emploi rennais a su se maintenir sur un prisme d'activités diversifiées (agriculture, industrie, services). Elle est à la fois productive et servicielle.



Sophie, dirigeante d'une PME employant 20 salariés a installé son entreprise en 2025 au sein de l'éco-cité ViaSilva au nord-est de Rennes. Elle aurait aimé s'implanter au cœur d'Eurorennes mais le coût de l'immobilier était trop élevé pour sa jeune entreprise.

Malgré ce compromis de départ, elle est très satisfaite de la connexion à la gare par la ligne de métro. Elle a consolidé de nombreux partenariats autour de la valorisation de la recherche via le technopole et le pôle universitaire voisins.

Typologie des emplois et formes de travail

De l'emploi pour tou.te.s

Une diversité de typologie d'activités et un grand panel d'emplois.
Un territoire solide qui a de bonnes capacités de résilience si une partie de l'activité économique venait à s'affaiblir.
Cette diversité permet l'utilisation et la valorisation de toutes les compétences et de tous les niveaux de qualification sur le territoire.

Focus « gare de Rennes »

Gare-centrale

La gare fait pleinement partie du centre-ville : un centre-ville plus grand, sans rupture entre le nord et le sud de la ville.
La gare est un centre majeur d'intermodalité et de vie.
Malheureusement, les travaux dans le quartier de la gare n'en finissent pas (réhabilitation, densification, nouveaux équipements...).

Habitat, modes de vie, usages

Dans certains quartiers, il y a l'impression d'une banlieue chic parisienne avec des actifs parisiens vivant à Rennes ou entre Rennes et Paris.
La prison centrale des femmes a laissé place à une zone d'activité mixte économie/habitat/espaces verts.
Certains riverains pâtissent des effets négatifs de la LGV : la situation des habitants proches de la ligne LGV ayant eu une qualité de vie dégradée à partir de 2017 ne s'est pas améliorée (bruit, vibrations, dépréciations des biens). La législation n'a pas évolué, aucuns travaux de réduction de bruit n'ont été réalisés et aucune indemnité n'a été attribuée, ces habitants se sentent abandonnés.

Identité, culture

Une identité cosmopolite mais pas bretonne

L'accueil régulier et significatif de nouvelles populations a peu à peu effacé l'identité bretonne de Rennes. C'est à présent une ville cosmopolite, multiculturelle qui constitue une porte d'entrée vers la Bretagne sans toutefois en porter les marqueurs.

Transformation numérique/ utilisation des données

« Big brother » breton

Les remontées des données du territoire permettent de gérer la ville en direct avec des avantages (optimisation des flux de personnes, de marchandises, d'informations... pour une gestion efficace de la ville) et des inconvénients (la protection de la vie privée est restreinte uniquement aux données médicales).
Livraisons généralisées en centre-ville avec des drones et des véhicules légers, les camions ne sont pas autorisés à pénétrer dans le centre-ville.

Enjeux Environnementaux/ transition énergétique

Système territorial maillé

Maillage des différentes échelles territoriales, interaction/redistribution, mobilité facilitée d'un territoire à un autre...

Dynamiques territoriales

Internationalisation boostée

La durée de trajet entre Rennes et Brest étant la même qu'en 2020, Rennes est ainsi plus proche de Paris que de la pointe Ouest Bretagne, générant un décrochage est-ouest au sein de la Bretagne.

Dimensions nationale et internationale

Internationalisation parisienne

La valorisation de l'offre université (formation, recherche) est optimisée depuis la création de l'Université de Rennes (UNIR) en 2020.
La cité internationale renforce l'attractivité de Rennes. Le nombre d'étudiants et de chercheurs augmente chaque année. Cet environnement favorable provoque le déménagement de certaines écoles parisiennes.
Eurorennes héberge plusieurs sièges sociaux de dimension internationale.

NB : le facteur « enjeux environnementaux/transitions énergétique » n'est pas décrit dans ce scénario

Scénario C : « une mini-métropole et une LGV sans accélération pour le territoire »

En 2038, Rennes ne s'inscrit pas dans le paysage des métropoles attractives de dimension internationale. La ville s'est développée autour des usages et des services co-construits (co-voiturage, cohabitation, co-working...). Il est ainsi très facile et agréable de se repérer et de découvrir le territoire. L'identité territoriale est très affirmée. Le numérique facilite

la vie des métropolitains tout en respectant leur vie privée. L'ouverture à la concurrence des trains en 2022 a provoqué une diminution de la qualité de l'offre ferroviaire. Les activités économiques à forte valeur ajoutée et de dimension internationale ont quitté Rennes, certaines se sont installées sur Paris.

Facteurs de changement

Hypothèse à l'horizon 2038

Dynamique de métropolisation - Attractivité

Une faible dynamique de métropolisation

Comparée aux autres métropoles françaises, l'attractivité et la dynamique de métropolisation rennaise sont limitées, voire en perte de vitesse depuis 2025.

Offre ferroviaire

Une offre ferroviaire dégradée

L'offre Ouigo proposée avant 2020 a représenté un avant-goût de l'ouverture à la concurrence de 2022. Avec l'ouverture à la concurrence, la qualité de l'offre de service sur l'ensemble de la Bretagne s'est dégradée. En 2038, l'offre est attractive au niveau des tarifs mais réduite en destinations, choix d'horaires ou encore conditions de voyages...La cohérence de l'offre territoriale est mise à mal.



Alice est originaire de Loudéac et étudiante à l'université de Rennes. Elle maîtrise son budget études/loisirs en travaillant 10 heures par semaine dans la restauration. Elle adore voyager pour découvrir les métropoles françaises et européennes. Elle bénéficie d'un abonnement train pour les étudiants « Globe-trotter ». Les contraintes de réservation ne la dérangent pas puisque cela lui permet d'accéder à la LGV à un prix imbattable (choix de la destination en fonction de promotions-flash, réservation longtemps l'avance, confort et service limité dans le train...).

Mobilités et intermodalité

Une mobilité fluide Maas (« mobility as a service »)

Les déplacements porte à porte sont fluides, une information sur l'état du trafic en temps réel est partout disponible. Un système de mini-transport collectif rencontre un grand succès, basé sur une gestion numérique très efficace : avec départ assuré seulement lorsque 3 personnes ont réservé leur place dans le véhicule (pour une réduction et optimisation de la circulation). Des pôles multimodaux en bordures d'agglomération, extra-rocades se sont multipliés avec à disposition de grands parking-relais. La réduction de l'utilisation de la « voiture-solo » souhaitée par le Plan de déplacements Urbains 2020-2030 de Rennes Métropole est un succès au-delà des objectifs fixés.

Economie et activités

Economie appauvrie

Le territoire subit une fuite d'activités économiques à forte valeur ajoutée et de centres décisionnels vers Paris. Certaines activités innovantes, très ancrées dans le territoire prennent le relais mais sans rayonnement national ou international.

Typologie des emplois et formes de travail

Le travail nomade

Amené par les jeunes générations dans les années 2020, le « nomadisme » ou travail mobile s'est largement déployé dans les entreprises. Les tiers-lieux, le télétravail sont généralisés. Les trains-bureau et bus-bureau se sont multipliés, avec des espaces et services dédiés pour permettre aux voyageurs de travailler tout en se déplaçant.

Focus « gare de Rennes »

Gare and Co

Le quartier gare a une grande mixité de fonctions, économie, habitat, plateforme de mobilités, commerces, loisirs et culture... Tout est « Co » : co-habitation, co-working, covoiturage, co-développement...
En dehors des horaires d'ouverture des commerces et services de la gare, on peut réserver un article dans toutes les boutiques de la gare via une application et le récupérer tôt le matin ou le soir dans un box dédié.
Chaque année, il y a une journée spéciale « gare-ouverte » ou « remix-gare » où chacun.e peut venir proposer de nouveaux services dans la gare. Les propositions les plus plébiscitées sont concrétisées rapidement.

Habitat, modes de vie, usages

Un territoire intuitif (usagers au cœur du fonctionnement)

Un visiteur qui découvre la métropole rennaise se repère et circule très facilement (guide numérique pour se déplacer, signalétique construite avec les usagers, partenariats entre acteurs pour proposer des services communs...).

Les services à la population s'adaptent rapidement en fonction des besoins et des allers-retours avec les usagers.

Il y a ainsi régulièrement des marches exploratoires avec différents publics ou à mobilité réduite pour adapter les parcours, les services et la signalétique.



José est un jeune retraité espagnol. Avec sa femme, ils s'offrent un voyage pour découvrir la Bretagne pour la première fois. Ils ne parlent quasiment pas le français et vont faire un tour de Bretagne en logeant chez l'habitant. La signalétique multilingue en gare de Rennes, accompagnée d'une application les guidant dans la gare et dans la ville de Rennes leur simplifie leur arrivée.

Identité, culture

Identité forte et motrice

Les administrations, entreprises et citoyens cultivent un ancrage territorial fort. L'identité rennaise et bretonne est puissante. C'est une marque de territoire différenciante et attirante pour la population et le tourisme.

A son arrivée en gare et grâce à la réalité virtuelle, le voyageur franchit un sas qui l'immerge littéralement dans les 4 coins de la Bretagne avec une mise en scène des fleurons économiques rennais et bretons et de sites touristiques remarquables. C'est une expérience immersive unique en Bretagne.*

Les bus et les taxis mettent à l'honneur cette identité directement sur leurs véhicules et dans l'habitable via un partenariat avec des artistes locaux.

Dès leur arrivée en gare, José et sa femme sont impressionnés et ravis par cette immersion dans l'identité locale !

Transformation numérique/ utilisation des données

Le numérique vous facilite la vie ! Gouvernance territoriale des données

Chaque citoyen métropolitain est en connexion avec sa ville depuis sa tablette numérique (possibilités de transport, services, logements, loisirs...).

Grâce au numérique, le voyage en train permet le travail, le réseautage, la préparation du voyage suivant...

Tous les services et commerces (mobilité, hôtellerie, médecin, emploi...) sont notés en permanence par les utilisateurs. L'e-réputation de chaque personne a une influence croissante dans sa vie (pour les recrutements par exemple).

Enjeux Environnementaux/ transition énergétique

L'économie-écologie

Rennes : une ville verte, qui a su anticipé l'adaptation au changement climatique, gérée sur la base d'une économie circulaire...

C'est un cadre de vie rennais très attractif pour les parisiens qui fuient la capitale devenue irrespirable (je travaille sur Paris et je vis sur Rennes).

Economie circulaire : activités économiques de la métropole rennaise à la pointe et source de création d'emplois locaux.

Dimensions nationale et internationale

Le standard international inaccessible

La Bretagne a une mauvaise connexion au reste de l'Europe, le barreau sud Paris ne se fait pas.

NB : le facteur « dynamiques territoriales » n'est pas décrit dans ce scénario.

*Source d'inspiration : note de l'AUDIAR « EuroRennes et l'attractivité rennais post-2020, le point de vue des PME locales », 2016

Cahier d'inspiration : services ou projets vus ailleurs

« Un quartier et une gare de Rennes plus verts »

Renforcer la place du végétal dans et autour des gares

Si les abords de la nouvelle gare de Rennes sont végétalisés, le groupe de travail a exprimé le besoin de voir plus de verdure dans le quartier et également, pourquoi pas dans la gare. Ainsi, à l'horizon 2038, le groupe de travail imagine une gare plus vivante, plus verte, où le végétal pénètre davantage dans la gare.

Deux sources d'inspiration : Nantes et Angers

Gare de Nantes avec le jardin des plantes qui « coule » jusque la gare



Le futur parvis de la Gare de Nantes, devant le jardin des plantes. Crédits photos (de g. à d.) : Audiar, Phytolab

Les arbres suspendus de la gare d'Angers



Crédits photos : Alexis Tricoire

Depuis juillet 2017, cinq arbres imposants semblent flotter à sept mètres du sol dans la gare d'Angers, entourés d'anneaux lumineux (intention poétique visant à recréer un lien émotionnel à la nature en la plaçant dans des endroits inattendus).

« Une gare servicielle : une expérience utilisateur facilitée »

Quelques tendances et imaginaires des gares (extraits d'articles de presse)

« les gares veulent devenir des espaces à vivre » « rares lieux où toutes les populations se croisent, les gares voient leurs espaces de vie repensés par des architectes et accueillent boutiques, crèches, zones de co-working et restaurant étoilés »

www.lemonde.fr -
article 29/12/17

« La gare est en pleine mutation. Objet technique, emblème du progrès technologique et industriel par le passé, elle connaît aujourd'hui une désanctuarisation progressive, pour devenir une vraie plateforme de services. » Il est nécessaire de déconstruire la vision institutionnelle de la gare, pour comprendre ses usages en mutation.

www.la27eregion.fr

« ... Oui, c'est bien comme cela qu'apparaît la nouvelle gare Saint-Jean. Un cocon de bien-être dans lequel on va aimer passer du temps. Elle va devenir, au fil du temps, un lieu de visite et de villégiature elle-même. A tel point qu'on peut légitimement se demander s'il sera bien utile d'acheter un billet de train pour voir ailleurs si c'est mieux. On risque d'être fortement déçu du voyage. »

Extrait du journal de bordeaux n°40,
chronique de Jean-Pierre Gauffre

De nombreux services sont déjà accessibles en gare de Rennes : espace d'attente, boîte aux lettres, recharge téléphone par vélo, distributeur d'histoires selon durée d'attente (2, 3, 5 minutes)...

Il y a des services vus ailleurs (en ville ou en gare) qui pourraient, selon les besoins avérés,

peut-être trouver leur place demain dans la gare : distributeurs de parapluies (Japon), mobilier connecté, un robot porteur roulant à côté de l'utilisateur...

Il est en préalable nécessaire de construire les services à partir des usages terrain.

Construire les services à partir des usages terrain : quelques exemples

Gare-remix, à Montfort-sur-Meu (avec la 27ème région), en trois étapes : immersion, cadre d'analyse puis expérimentation de services prototypés.

Gares d'Ile-de-France : Challenge gare connectée (Ouishare et SNCF Gares et connexions) ; faire des gares des espaces de partage et de convivialité, pendant trois jours d'accélération avec des porteurs de projets au contact des usagers.

www.garepartagee.sncf.com

Le design thinking pour la métamorphose de la gare Saint-Jean à Bordeaux : exemple « Une borne pour une gare plus solidaire »

(appel à projet XP SAINT-JEAN 2017)

L'expérimentation de la borne interactive Soliguide, mise en place par Solinum et Gare & Connexions SNCF, a touché à sa fin en novembre 2018, mais, en raison de son succès, la borne restera en 2019 à la gare. La borne Soliguide, unique au monde, permet d'orienter les personnes en errance vers un grand nombre de services adaptés à leurs besoins.

www.fondation.univ-bordeaux.fr/projet/appel-a-projets-xp-saint-jean-2017/actualites

www.solinum.org/fin-de-lexperimentation-de-la-borne-solidaire-en-gare-de-bordeaux-saint-jean/

« Le train et les gares facilitant le travail du futur »

Le groupe de travail a inscrit sa réflexion dans le cadre plus large des mutations du travail : transformation numérique des activités, développement du co-working, du télétravail, l'évolution des attentes des jeunes générations vis-à-vis du travail, essor des slashers (travailleur ayant plusieurs activités)...

Benchmarking de services (en gare) vus ailleurs

- Mini-bureaux (type cabine photomaton) dans les couloirs du métro (Japon).
- Espaces de travail en gare (Ile-de-France).
- Le bureau-TGV (wifi, espace plus grand de la rame océane...).
- Expérimentations dans le cadre d'**InOut** : rendre possible des temps de rencontres et de réunions formelles/informelles à bord des TGV (via application smart phone) + expérimentation InOut SNCF avec **Klaxoon**.

Les Bus d'entreprise connectés pour travailler en se déplaçant

(extrait avis PDU Codev de juillet 2019)



En Belgique, certains temps de déplacement peuvent être pris en compte comme du temps de travail. Des bus d'entreprise connectés permettent ainsi à des salariés de rejoindre leur lieu de travail tout en commençant leur journée dans le bus (avec service café, espaces de travail, connexion internet...).

« Développer l'intermodalité, favoriser le partage des mobilités »

Auto-partage : mieux utiliser les « ressources latentes »

(flotte des véhicules de société par exemple).

En 2016, dans le cadre de la révision du Plan de déplacements Urbains de Rennes Métropole, le Conseil de développement (CODESPAR) avait fait une suggestion autour des véhicules stationnés en gare le temps d'un déplacement professionnel : Le nombre de véhicules présents chaque jour, chaque semaine, dans les parkings de la gare est conséquent. Si quelques entreprises se lançaient dans une expérimentation de mise en partage de ces véhicules, ce serait très innovant. La gare de demain pourrait être un lieu où l'autopartage serait l'évidence ?

Piétons

Les points clés de la circulation, de l'orientation et de la signalétique : La gare est un lieu de passage mais également un lieu d'entrée dans la ville. Des repères et systèmes de guide ne sont pas utiles pour le voyageur habituel mais indispensables pour le voyageur occasionnel. Développer des marches exploratoires avec différents publics afin de repérer les usages sur le terrain.

Taxis

Quelques pistes de réflexions sur les services de taxis de demain :

- développer les services dans le taxi (wifi, écran vidéo, alimentation...)?
- permettre la formation des chauffeurs de taxis sur l'offre touristique et événementielle de son secteur (taxi « breizh accueillant »)?
- expérimenter des taxis sans chauffeur avec interface virtuelle de renseignement ?

A noter : l'application **Cotaxigo**. C'est une application de mobilité pour trouver quelqu'un avec qui partager le prix de son taxi. cotaxigo.fr

Trotinette en libre-service en gare

Focus sur un nouveau service en gare de Colmar répondant à la problématique du dernier kilomètre. Des trottinettes sont en libre-service à la gare de Colmar depuis mi-2018. C'est une première dans une gare de province, après Saint-Denis en région parisienne. 16 trottinettes sont disponibles à la location. Cette station de trottinettes est un partenariat entre la SNCF et la start-up alsacienne Knot City. Avec des locations à la carte, à la minute ou à la journée. Avec une réduction de 50 % avec un abonnement mensuel SNCF.

« La LGV, les transports, les gares : des vecteurs d'une identité rennaise et bretonne affirmée »

La gare de Rennes est une porte d'entrée et de sortie métropolitaine et bretonne. C'est un lieu stratégique pour valoriser l'identité bretonne et rennaise (patrimoine et fleurons économiques, touristiques, culturels...). Il est à noter que plusieurs commerces de la nouvelle gare sont basés sur des enseignes et produits bretons contribuant à valoriser cette identité bretonne.

Les participants du groupe de travail ont estimé qu'il y avait un fort potentiel autour de la gare et des transports comme vecteur de l'identité bretonne et rennaise. Ils adhèrent par exemple à une piste évoquée par les entrepreneurs sollicités par l'Audiar en 2016 (Extrait de l'étude Audiar « Eurorennes et l'attractivité rennaise post-2020 »).

www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/contrib5_eurorennes_post2020_web.pdf

Exemple de projets imaginables à l'horizon 2038 : Offrir une expérience immersive unique de la Bretagne en gare de Rennes

Piste évoquée : s'appuyer sur ce qui différencie Rennes par rapport à d'autres métropoles: un carrefour de l'économie digitale à quelques encablures des courses au grand large.

Extrait publication Audiar (page 14)

Idee d'une utilisation de la réalité augmentée pour mettre en scène l'entrée dans la Bretagne internationale, dès l'arrivée d'Eurorennes. Il s'agirait de franchir une porte virtuelle sous la forme d'une vaste salle immersive qui présenterait les atouts économiques, patrimoniaux et environnementaux bretons. On peut imaginer que les voyageurs évoluent dans le décor grandiose de la Côte d'Emeraude... ou déambulent le long de la rivière Belon et des paysages peints par les impressionnistes de l'école de Pont-Aven. On pourrait également représenter en réalité augmentée quelques fleurons industriels des secteurs déjà internationalisés comme l'agroalimentaire breton, les biotechnologies marines ou la cybersécurité. »



Au-delà de la gare, les transports comme par exemple **les bus ou les taxis** pourraient également être des **vecteurs et supports de valorisation du patrimoine local**.

Inspiration : le Projet Taxi Fabric (Inde)

Financée par une campagne de crowdfunding, une équipe d'artistes a mis en valeur la culture locale indienne en décorant l'habitacle d'une trentaine de taxis de Bombay, les transformant en véritable œuvre d'art. Les taxis en Inde ne sont pas seulement un moyen efficace de transport mais sont aussi devenus des objets iconiques de la culture indienne.



Taxis à Bombay - Crédits photos : www.okvoyage.com

Suggestion du groupe de travail

→ Pourquoi ne pas impulser une initiative équivalente sur la métropole de Rennes afin de valoriser la culture et le patrimoine local et breton ? Cette idée pourrait également être élargie à une identification visuelle des taxis de la métropole de Rennes pour un gain de notoriété avec un modèle économique à trouver (British Cab, Yellow Cab aux Etats-Unis...).

« Un habitat diversifié et des bureaux répondant à de multiples usages »

Le groupe de travail a posé l'hypothèse que la demande d'habitats pour des usages temporaires, à géométrie variable et y associant des services va se développer significativement : habitat secondaire, usage par « séquence », hôtel à la demande, logements partagés dans le temps (comme dans les stations de montagne)... Ces logements temporaires pourraient répondre aux besoins de cadres, de professeurs, d'étudiants, de personne en recherche d'emploi ou en période d'essai...

De la même façon, les besoins en termes de bureaux ont tendance à se diversifier, sans doute en particulier à proximité de la gare. L'offre de bureaux se renforce dans le cadre du projet global Eurorennes : quelle part pour les besoins ponctuels (ex. du co-working) dans les années à venir ?

Exemples d'offres existantes sur la métropole de Rennes répondant à des besoins de logement pour période courte à moyen termes (non exhaustif)

HISSEO, l'hôtel à vocation sociale

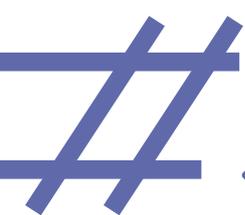
En partenariat avec Rennes Métropole et la Ville de Rennes. Cet hôtel dispose de 40 chambres à proximité de la gare de Rennes. Un concours, une formation, un entretien d'embauche, une mission de travail ponctuelle à Rennes ? HISSEO offre une solution de logement à bas prix temporaire aux jeunes en formation et aux travailleurs mobiles.

www.hisseo-rennes.fr

Cocoonr

Cocoonr est une agence immobilière spécialisée dans la gestion d'appartements et maisons en location courts-séjours (3 nuits/3 mois). Son rôle est de mettre à disposition des logements « prêts-à-vivre » afin de répondre aux multiples motifs de déplacements temporaires : mobilité professionnelle (mutation, période de formation, intervention, stage...), loisirs (tourisme, visites familiales...).

cocoonr.fr



[Étape 4]

« Pour aller au-delà du terminus » : les questionnements et suggestions du Codev

Ce document a pour objectif d'être un support de partage et de dialogue. Le Codev souhaite donc poursuivre ses réflexions et interpellations constructives. Il suggère de faire un point une ou deux fois par an autour des impacts de l'arrivée de la LGV à Rennes avec les acteurs volontaires.

Cela permettrait d'actualiser régulièrement les analyses et ressentis, d'avancer sur des opportunités de développement (optimiser l'offre LGV et TER, attirer des activités économiques créatrices d'emploi, renforcer l'intermodalité...)

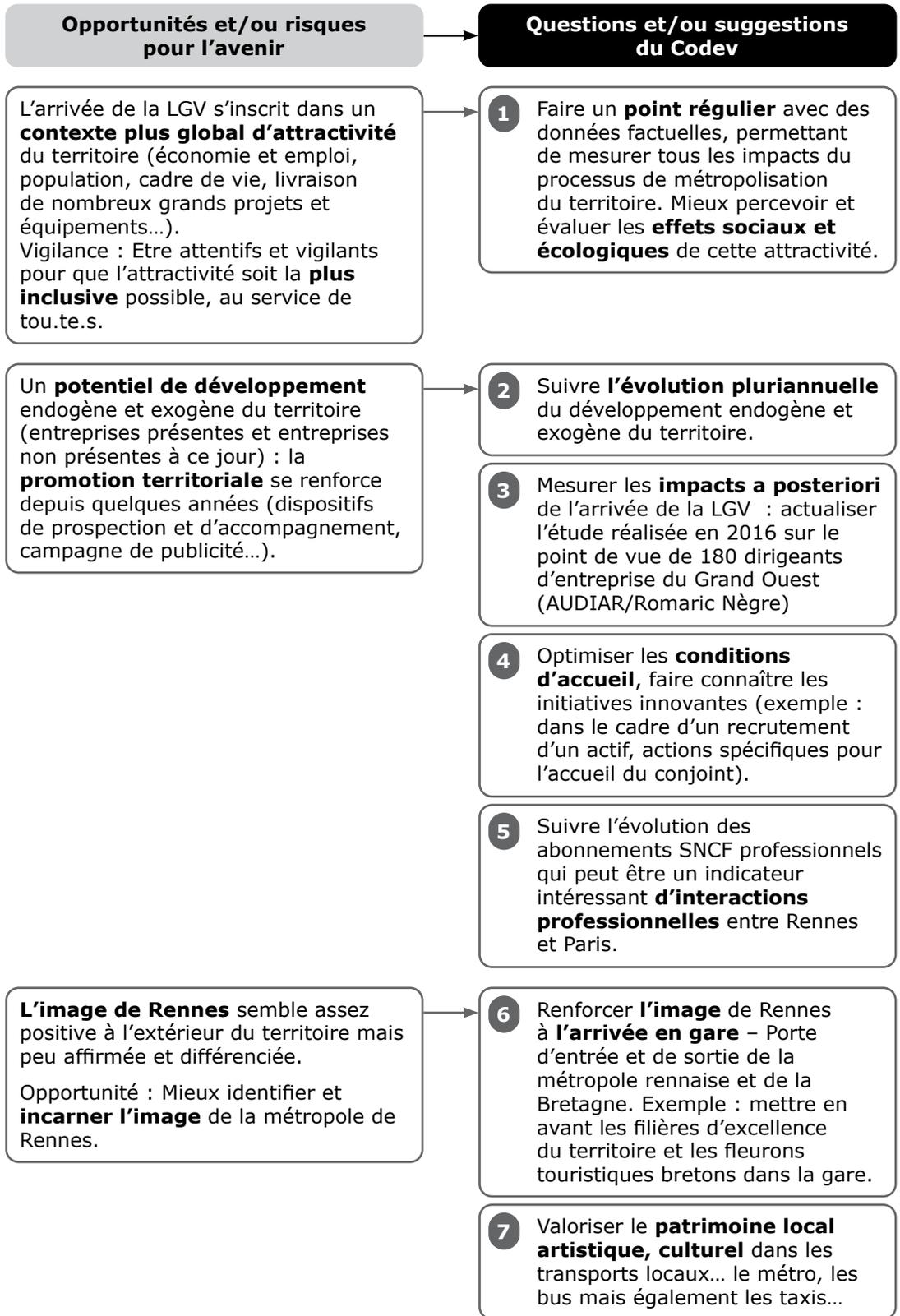
et de rester vigilants sur certains points d'alerte (évolution du prix de l'immobilier, attractivité et cohésion sociale, bien-être des riverains en proximité de la ligne LGV).

La synthèse des enjeux et les suggestions à mettre en débat sont présentées par le prisme des six défis transversaux pluriannuels du Codev. Certaines problématiques et préconisations dépassent le sujet initial de l'impact de la LGV. Elles concernent plus globalement le développement économique, social et écologique de la métropole rennaise.



!/ \ La numérotation des suggestions a vocation à faciliter la lecture du document.
Les propositions ne sont pas hiérarchisées.

Le défi de l'attractivité



Le défi de l'accessibilité

Opportunités et/ou risques pour l'avenir

Questions et/ou suggestions du Codev

Un temps réduit entre Paris et Rennes grâce à la LGV mais parfois **un temps de trajet estimé encore trop contraignant** pour rejoindre sa destination finale ou son lieu de rendez-vous depuis la gare, en particulier hors ville de Rennes.
Défi : **Optimiser l'intermodalité** depuis la gare de Rennes et plus globalement à l'échelle de l'aire urbaine de Rennes.

8 Développer des expérimentations et nouveaux services de mobilité (l'esprit de l'évènement « In Out » déployé sur toute l'année) ; exemple : quelles possibilités d'auto-partage de véhicules professionnels stationnés en gare ?

9 Créer une liaison bus-express entre la gare TGV et l'aéroport cadencée tous les 1/4 d'heure.
Dans l'attente des études pré-opérationnelles pour des voies de transport collectif en site propre (voir PDU action n°21).

La perspective de **l'ouverture à la concurrence en 2022** : pour quel niveau et qualité de services en Bretagne ?

10 Anticiper l'ouverture à la concurrence et son impact sur la **diversité et la qualité de l'offre ferroviaire** sur la Bretagne.

11 Poursuivre la réalisation du **projet BGV**, concrétiser les engagements du **pacte d'accessibilité et de mobilité** pour la Bretagne.

Si un large public a bénéficié de l'arrivée de la LGV en 2017, un certain nombre de **riverains proches de la ligne subissent des nuisances** (bruit, vibrations) et une dépréciation de leur bien immobilier. La **réglementation** actuelle ne prend pas en compte les émergences et pics de bruit.
Défi : Comment faire en sorte que les riverains concernés vivent normalement dans leurs lieux de vie ?

12 Réduire les nuisances pour les habitants en proximité de la ligne LGV.

Rennes développe une démarche de Smart city afin d'optimiser une **gestion intelligente** de la ville. Les services publics et privés de mobilité intègrent de plus en plus le numérique. La protection des données personnelles doit être garantie.

13 Etre vigilant dans le développement de la smart city : **l'intérêt général et le bien-être** des citoyen.ne.s doivent rester au centre des objectifs visés.
Voir également la contribution du Codev sur les données (janvier 2019)

Une nouvelle gare de Rennes avec des abords végétalisés mais un **ressenti d'un végétal peu présent** pour le reste du quartier.

14 Renforcer la **présence du végétal** et de la nature dans le quartier de la gare y compris dans la gare. Exemple de la gare d'Angers : cinq arbres suspendus dans la gare
Voir également la contribution du Codev sur le PLUi de Rennes Métropole avec le besoin d' « amener la nature en ville » comme alternative au « tout minéral ».

Enjeux et impacts **écologiques** de la LGV.

15 Disposer des données et des analyses de suivi de l'Observatoire de la LGV-Pays de Loire

Le défi de la durabilité

Le défi de la mixité

Mixité sociale de l'habitat

Les prix de l'immobilier sont à la hausse localement. Ce n'est pas l'arrivée de la LGV qui est responsable mais cela s'inscrit dans une dynamique d'attractivité plus globale. Les prix ne risquent-ils pas de s'envoler dans les années à venir ?
Défi : garantir la mixité sociale au sein de la métropole et l'accès au logement pour tous.

16 Etre très vigilants sur l'**évolution de l'immobilier** dans les années à venir (produits, prix, localisation des ménages modestes, achats « parisiens »...) en particulier après la mise en service de la deuxième ligne de métro. La fin des travaux aura sans doute un effet « booster » sur l'attractivité du quartier gare.

Mixité des fonctions dans le quartier Eurorennes/gare

Il y a parfois l'image ou la crainte que le quartier de la gare devienne majoritairement un quartier d'affaires.

17 Urbaniser, aménager et proposer des services, des animations, pour que le quartier de la gare soit de façon pérenne un quartier vivant, accueillant avec une **mixité de fonctions économiques, habitat, mobilités, commerces, culture, loisirs et nature** pour tou.te.s...

Mixité des publics bénéficiant de la LGV

Il y a parfois l'image ou la crainte que la LGV est réservée principalement aux personnes aisées et/ou déplacements professionnels.

18 La LGV dispose d'une offre tarifaire diversifiée, parfois méconnue ou peu connue. Renforcer la communication **pour capter de nouveaux publics** peu utilisateurs de la LGV.

Etre au plus **proche des besoins** : construire les services à partir des usages de terrain, faire avec les publics concernés

19 Développer les démarches et initiatives impliquant les **utilisateurs du train dans la construction de services** ou rapprochant l'utilisateur du service.
Exemple du challenge gare connectée : trois jours d'accélérateur avec des porteurs de projets au contact des usagers en gare d'Ile-de-France (avec Ouishare et SNCF gares et connections).

A côté de la LGV, satisfaire les besoins autour du **train au quotidien (TER)**. Opportunité : la fréquentation progresse régulièrement, avoir une vision à moyen terme de l'organisation de l'étoile ferroviaire de Rennes et de l'offre TER

20 Anticiper les risques de saturation et **optimiser le potentiel de développement** au regard des besoins de la population en croissance régulière d'une part et des contraintes techniques et financières d'autre part.
Voir également l'avis contributif du Codev sur le Plan de Déplacements Urbains (juillet 2019 – page 23).

Etoile ferroviaire de Rennes : focus sur la ligne **Rennes-Châteaubriant**. suite aux travaux de rénovation de la portion Rennes-Retiers, situation améliorée par rapport à 2018.

21 Améliorer la performance sur toute la ligne Rennes-Châteaubriant (enjeu de maintien, de modernisation et de développement de la ligne). Cela passe par les travaux programmés en **2021 sur la portion Retiers-Châteaubriant**.

Le défi de la proximité

Le défi des temporalités

Opportunités et/ou risques pour l'avenir

Questions et/ou suggestions du Codev

Le **travail nomade** se développe (télétravail, espace de co-working...), accompagné par les outils numériques.

22 Faciliter les possibilités de **travailler dans les trains** (wifi, espaces confortables et dédiés, réseau professionnel via application...).

23 **Expérimenter des bus-travail** où le temps de trajet est du temps de travail dans le cadre d'un dialogue social entreprises / représentants de salariés.

Le besoin d'accueillir de façon **temporaire une diversité de professionnels** (période d'essai, stagiaire, formation, double emploi Rennes et autre ville...) : l'offre de locaux professionnels et de logements

24 Recenser et bien communiquer sur **l'offre existante** d'espaces professionnels « à la carte » et de logements de courte ou moyenne durées sur la métropole.

25 Si besoin, **augmenter les capacités d'accueil temporaire** pour que ce ne soit pas un frein au développement d'activités et à l'emploi.

Le dernier train au départ de Paris vers Rennes est à 21h15, cet horaire peut être trop tôt pour permettre d'organiser des dîners professionnels en soirée sur Paris.

26 Etudier la possibilité d'ajouter un train TGV au départ de Paris vers 22h00 ?

Personas dans les scénarios

Pour donner vie aux scénarios imaginés, les membres du groupe de travail ont souhaité décrire des individus vivant en 2038 dans la métropole rennaise et utilisant le train de façon différente. Pour ce faire, ils se sont inspirés de la méthode de construction de personas. Il serait utile de développer les comportements observés et les réactions des personnes par rapport au service proposé. Si les participants avaient disposé de plus de temps, ils auraient approfondi la démarche et créé d'autres profils (une personne à mobilité réduite, un entrepreneur parisien, une personne partageant sa vie entre Rennes et un autre territoire...).

Un persona est un archétype représentant un groupe de personnes dont les comportements, motivations et buts sont proches. Les personas sont généralement utilisés en complément de la méthode des scénarios qui met l'accent sur des exemples particuliers avec des descriptions concrètes (Carroll, 1997).

Source : www.weloveusers.com/formation/apprendre/personas.html

Crédits visuels personas : <https://fr.freepik.com/photos-vecteurs-libre/personnes>

« Voyageur fréquent Rennes-Paris »



ANTOINE

31 ans
Web développeur
Citadin ex-parisien

Récit et situation personnelle

Antoine utilise la LGV 2 à 3 fois par semaine.

En 2038, son entreprise parisienne développe son business sur le bassin rennais, son associé reste implanté sur Paris.

Sa compagne est en recherche d'emploi, ils ont un enfant de 18 mois.

Il a fait ses études à Rennes et a des racines familiales en Bretagne.

A l'arrivée de son premier enfant, il a quitté Paris pour venir travailler à Rennes et devenir propriétaire d'un appartement en centre-ville.



Buts clés

- S'éclater dans son métier.
- Profiter d'une vie urbaine intense avec une belle qualité de vie.
- Bénéficier de tous les services accessibles en transports en commun, à pied ou en trottinette électrique.
- Resté connecté à la vie parisienne le week-end et rejoindre ses amis pour faire la fête.

Personnalité

Bon vivant
Créatif
Ultra-connecté
Soucieux de l'équilibre vie pro/vie perso

« Utilisateur occasionnel du train »



STÉPHANE

59 ans
Ouvrier

Récit et situation personnelle

Stéphane habite dans une commune périphérique au sud de la métropole. Il vient quotidiennement en co-voiturage jusque Rennes pour travailler dans une usine de fabrication de fenêtres connectées.

En 2038, dans une « ville intelligente » (Smart City) qui privilégie l'accueil de cadres supérieurs, il a le sentiment que son métier n'est pas reconnu. Il a également de plus en plus de mal à accéder à ses droits. La majorité des services publics est en effet dématérialisée et il n'est pas à l'aise avec les outils numériques. Il prend le train occasionnellement pour voir son fils qui habite en région parisienne.



Buts clés

- Faire un travail de qualité
- Profitez de sa famille
- S'engager bénévolement

Personnalité

Pragmatique
Bon vivant
Organisé

« Travailleur utilisant quotidiennement le TER »



CHRISTELLE

49 ans
Vendeuse dans le prêt-à-porter

Récit et situation personnelle

Christelle est divorcée, elle a 2 enfants qui ne sont plus à charge et habite Chevaigné (métropole-nord).

En 2038, elle travaille dans une boutique d'une galerie marchande d'un grand centre commercial rennais. Elle utilise quotidiennement le TER pour se rendre sur son lieu de travail depuis la halte ferroviaire de Chevaigné.



Buts clés

- Garantir ses allers-retours TER du lundi au vendredi sans souci.
- Profiter de la verdure le week-end (jardinage, vélo sur le chemin de halage...).

Personnalité

Organisée
Sociable
Facilement inquiète

« Utilisateur régulier métro+LGV »



SOPHIE

41 ans
Dirigeante d'une PME

Récit et situation personnelle

Sophie est originaire du Sud de la France, arrivée en Bretagne depuis plus de 15 ans.

En 2025, elle a installé son entreprise au sein de l'Eco-quartier ViaSilva. Son activité est en synergie avec le technopole et s'appuie sur la valorisation de la recherche universitaire rennaise. Pour ses rendez-vous d'affaires sur Paris, elle rejoint la gare rapidement grâce à la deuxième ligne b du métro.



Buts clés

- Gérer sa carrière comme elle l'entend, choisir ses sujets et ses clients.
- Maîtriser son organisation dans le temps.
- Se rendre disponible pour ses 2 jeunes enfants et son sport préféré.

Personnalité

Impulsive
Ambitieuse
Aime la nouveauté permanente

« Globe-trotter LGV »



ALICE

20 ans
Etudiante rennaise
voyageant régulièrement

Récit et situation personnelle

Alice est étudiante en deuxième année de la fac de sciences, elle est originaire de Loudéac où ses parents résident.

En 2038, elle occupe une chambre en cité universitaire et maîtrise son budget études/loisirs en travaillant 10 heures par semaine dans la restauration. Elle aspire à devenir chercheuse en biologie marine.



Buts clés

- Réussir ses études à Rennes.
- Profiter des festivals rennais et bretons.
- Voyager et découvrir les métropoles françaises et capitales européennes.

Personnalité

Curieuse
Passionnée
Débrouillarde
Sensibilité environnementale

« Touriste en vacances »



JOSÉ

66 ans
Retraité espagnol

Récit et situation personnelle

José profite de sa retraite en couple dans son pays natal et s'offre un voyage estival chaque année.

En 2038, ce sera enfin le tour de la Bretagne qu'il rêve de découvrir depuis longtemps. Il ne parle pas le français, un peu l'anglais et emporte beaucoup de bagages.



Buts clés

- Visiter facilement la Bretagne pendant 15 jours avec sa femme qui a une mobilité réduite.
- Loger chez l'habitant (chambre d'hôtes).
- Acheter des souvenirs pour ses petits-enfants.

Personnalité

N'aime pas les imprévus
Pessimiste
Aime le contact humain

Scénario « Le territoire périphérique »

L'Ille-et-Vilaine, la plateforme des services et de production de l'Île-de-France

Publication de l'Audiar « Démarche Ille-et-Vilaine - Six trajectoires du possible », juillet 2018

Le territoire périphérique

L'ILLE-ET-VILAINE, PLATEFORME DE SERVICES ET DE PRODUCTION DE L'ÎLE- DE-FRANCE

En 2020, la métropole rennaise avait bâti une offre de mobilité du rang de celles des principales métropoles secondaires européennes ; un réseau de métro doublé d'un accès à la capitale à Très Grande Vitesse ferroviaire. Cette attractivité nouvelle du chef-lieu du département d'Ille-et-Vilaine, qui entrait dans le club restreint des villes à 1h30 de Paris, se traduisait d'ores et déjà par le doublement des navetteurs entre Rennes et Paris et par une augmentation substantielle du trafic passager avec Saint-Malo. C'est en prolongeant ces signaux faibles que le présent scénario décrit les possibles effets d'entraînement de la nouvelle proximité du dynamisme francilien sur le territoire bretonnien.

Face à la dégradation de la qualité de vie, de nombreuses entreprises des services à haute valeur ajoutée ont choisi de quitter la capitale pour la région rennaise à 1h30 de Paris dont l'attraction n'est plus à démontrer.

« Paris, la rente de l'Ille-et-Vilaine » favorise l'essor d'une économie productive combinant production et services aux entreprises.

Pour autant, l'intégration au réseau du Grand Paris et sa « banlieurisation » fait perdre à Rennes ses grands équipements métropolitains (ESR, grandes écoles, laboratoires...) au profit essentiellement de l'Île-de-France/ Saclay rendant un changement de modèle presque impossible.

Un territoire dual se met en place :

- les aires urbaines de Rennes et Saint-Malo qui se sont adaptées pour devenir une plateforme de production au service de l'Île-de-France. La création de valeur a

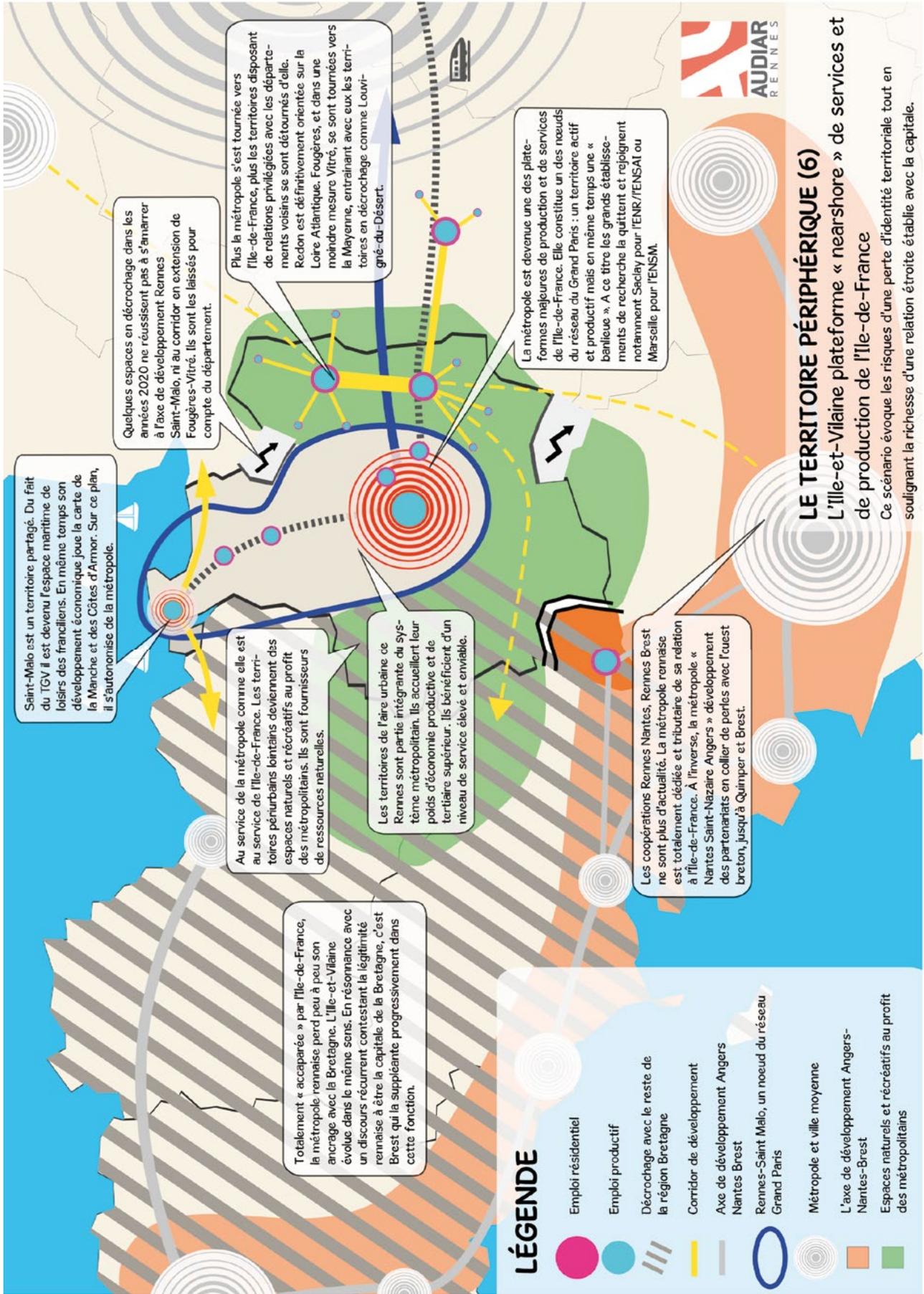
fait le chemin inverse : les deux maillons les plus générateurs de valeur ajoutée, l'innovation et la relation client, s'étant relocalisés dans le Grand Paris ;

Nantes, Brest, Quimper et Lorient fondent une alliance dans laquelle Rennes n'a pas sa place.

- la « banane verte » qui inclut le corridor de développement de Fougères – Vitré et les espaces agro naturels du sud et de l'ouest du département principalement au service de l'industrie agroalimentaire.

Confronté à cette « bi-organisation », le Département peine à conserver la cohésion de l'Ille-et-Vilaine. L'identité bretonne s'est diluée notamment face aux velléités d'autonomie de Redon, Fougères et Vitré. S'il dispose de ressources financières confortables, le Département est seulement perçu comme un distributeur de prestations sociales pour les populations fragiles.

Totalement accaparée par l'Île-de-France, Rennes perd son ancrage avec la Bretagne, Brest devient la capitale régionale de fait.



Bibliographie

GÉNÉRAL - AMÉNAGEMENT

- Observatoire de la LGV Bretagne-Pays de Loire (Eiffage-ERE-SNCF Réseau) : Un observatoire créé pour analyser les retombées socio-économiques et réaliser un suivi environnemental de la LGV BPL
> www.ere-lgv-bpl.com/observatoire
- SNCF Réseau – Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire – bilan de la concertation – juin 2017
- CESER Bretagne, « Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse », Ceser Bretagne – janvier 2012
- Louis-Thibault BURON - « Portrait des quartiers de gare, L'exemple des quartiers de gare principaux du Grand Ouest Français » Mémoire de recherche Université du Maine, 2016
> <http://www.ere-lgv-bpl.com>
- Préfet de la Région Bretagne et Région Bretagne « Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne », février 2019

ÉCONOMIE

- NEGRE Romaric « Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire » sous la direction de Guy Baudelle, thèse dans le cadre de École doctorale Sociétés, temps, territoires (Angers), en partenariat avec Université Bretagne Loire (COMUE) et de Espaces et Sociétés (laboratoire) - Décembre 2018
- AUDIAR, « Impacts pressentis de la LGV : le point de vue de 180 dirigeants d'entreprise du Grand ouest » > <http://www.audiar.org/etude/impacts-de-la-lgv-bpl-synthese-du-point-de-vue-de-180-dirigeants-dentreprise-du-grand-ouest>
- AUDIAR, « EuroRennes et l'attractivité rennaise post-2020, le point de vue des PME Locales » Note produite suite à la rencontre de 40 PME locales en 2016
> <http://www.audiar.org/etude/contribution-ndeg5-eurorennes-et-lattractivite-rennaise-post-2020>

IMMOBILIER ET HABITAT

- AUDIAR, « Effet LGV et impacts sur le marché immobilier dans le bassin rennais » (synthèse suite à la rencontre de l'observatoire l'habitat en 2017)
Synthèse du séminaire en ligne > <http://www.audiar.org/observatoire/rencontre-de-observatoire-de-lhabitat-de-laire-urbaine-de-rennes>
- France urbaine : politiques locales de l'habitat, exemple de Rennes et de Nancy, juin 2018
> http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/fu_politiques_du_logement_web.pdf

EMPLOI

- Enquête cadre emploi, août 2018 et août 2019

PROSPECTIVE

- Article place publique « Quel impact de la LGV sur Rennes en 2040 ? », mai-juin 2015
> http://www.placepublique-rennes.com/media_site/upload/PP35_72-75_LGV_sur_Rennes_en_2040.pdf
- Brève histoire de futur de la mobilité (Usbek et rica)
- Manifeste pour ré-inventer les hubs légers, utiles, citoyens (Usbek et rica)
<http://wiki.lafabriquedesmobilités.fr>
- AUDIAR, « Démarche Ille-et-Vilaine - Six trajectoires du possible », juillet 2018
> https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/demarche-ille-et-vilaine-2035_6-trajectoires_web.pdf

FOCUS SUR LE QUARTIER DE LA GARE DE RENNES

- La gare de 1870 à 2020
> <https://www.youtube.com/watch?v=vUEj9R4J62w>
- Observatoire de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, dynamiques résidentielles, quartier de gare-Rennes, juin 2018

Remerciements à l'équipage !

Pilote « auto-saisine impacts LGV »

Hervé Le JEUNE

Union des entreprises 35, Vice-président du Codev
Copilotage jusqu'en septembre 2018 avec :

Flavie BOUKHENOUDA

Ligue de L'enseignement 35

Un grand merci aux participants du groupe de travail partenarial

Bernadette ARNAUD

Association citoyenne
Rennes Châteaubriant en
train (ACCRET)

Edgard BLOT

Association de Défense
du Cadre de Vie des
hameaux sud de Cesson

Patrick BOBE

Entreprendre pour
Apprendre

Isabelle CAMILLERAPP

SNCF

Christophe CAUSSIN

CPME / Chambre des
notaires 35

Fanny CHARLES

Aéroports Rennes Dinard
Bretagne

Jean DUDOUYT

Personne qualifiée

Armel GUENNEUGUES

Keolis Rennes

Valérie KERAUFFRET

CGT

Adeline LE CADRE

FDSEA 35/ADE 35

Philippe LEPORCHER

U2P/CNAMS 35

Jean LEMESLE

Clic Alli'Agés

Eric LESAGE

INSEE

Olaf MALGRAS

Coop de construction

Laurence MALPOT

Rennes school business

Arnaud MORVAN

CFDT

Jean PASCAL

ARMEC

Hervé PICARD

Fédération Nationale des
Artisans du Taxi 35 (FNAT
35)

Sébastien PONS

INSEE

Jean-Yves RICHAUDEAU

Coorace

Tania ROBIN

Personne qualifiée

Patrick ROLANDIN

Banque de France

Patrick ROULLE

CFDT

Anne SAVATIER

APEC

Patrick SOULIER

CGT

Yannick TIZON

CGT

Stéphanie VERRIMST- LACROIX

Union du commerce du
Pays de Rennes

Merci à la SNCF, et en particulier à Laurent Beaucaire, Isabelle Camillerapp, Dominique Chuffart, Thierry Chaplais, Pascal Croce, Julien Moinard pour leurs disponibilités et contributions.

Merci aux partenaires auditionnés : Audiar et Région Bretagne

Crédits photos

Autres photos : Audiar sauf mention contraire

Cette contribution a été validée par le Bureau du Codev le 6 novembre 2019.

Pourquoi cette auto-saisine sur les impacts de l'arrivée de la ligne à grande vitesse à Rennes ?

Les membres du Codev ont souhaité croiser les premières perceptions depuis l'arrivée de la LGV en juillet 2017 ; qu'elles soient économiques, sociales, environnementales ou sur le plan du foncier, de l'immobilier, du tourisme... L'objectif était aussi de se projeter au-delà des premiers effets de l'arrivée de la LGV et d'imaginer quels pourraient être les impacts possibles à l'horizon 2038.

Comment s'est-elle construite ?

Un groupe de travail partenarial s'est réuni en 2018 à sept reprises (auditions, ateliers, visites...). Sans vouloir faire une étude exhaustive, l'arrivée de la LGV a ainsi été l'opportunité de partager des questionnements, des données permettant de mieux connaître les impacts aujourd'hui et aussi de proposer des idées pour le futur autour de la LGV, de la gare de Rennes... Une démarche prospective a été privilégiée de façon à se projeter sur le temps long et d'imaginer tous les possibles, tout en plaçant la métropole à la fois dans son bassin de vie, dans ses interactions avec Paris...

Quelles sont les suites possibles à donner ?

Cette restitution des travaux n'est pas une fin en soi : le Conseil de développement souhaite que ce soit un support de dialogue, de débat voire de mise en action autour des impacts de la LGV (avec les collectivités, les acteurs socio-économiques, des citoyens...) et au-delà de la métropole rennaise (à l'échelle de l'aire urbaine de Rennes, entre territoires au sein de la Bretagne...).

Le Codev suggère également de faire un point annuel afin de suivre les impacts de la LGV dans le temps.



**Conseil de
développement**

Métropole de Rennes

Conseil de développement de la métropole de Rennes

Audiar

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz

CS 40716

35207 Rennes cedex 2

02 99 01 85 15

contact@codev-metropolerennes.bzh

Les contributions du CODEV DECEMBRE 2019

Les impacts de l'arrivée
de la LGV à Rennes
Parlons-en ! Optimisons !



Contact

Gaëlle CHAPON

02 99 01 85 15

g.chapon@audiar.org

Nos partenaires

