

Parcourir la ville, une histoire des transports à Rennes

Dossier pédagogique enseignants



Archives de Rennes, 6 Fi 2

Table des matières

Partie 1 : Au trot ! L'Ancien régime	8
Une mobilité limitée.....	8
Faciliter les déplacements des biens et des personnes	8
Hausse du trafic et premières difficultés	8
Documents associés	9
Doc. 1 : Vue cavalière de la Ville de Rennes par Jollain, 1670, 6 Fi 13	9
Doc. 2 : Déclaration du roi pour régler le nombre de chevaux des charrettes à deux roues, 1725, FF 175.....	10
Doc. 3 : Plan du port de Viarmes et de ses environs, 1781, 1 Fi 32	11
Doc. 4 : Rapport sur l'état des grands chemins de la banlieue de Rennes, 1692, DD 209.....	12
Doc. 5 : Projet général de rétablissement de la ville de Rennes, 1721, DD 231	13
Doc. 6 : Élévation en perspective de l'Hôtel de ville de Rennes, 1722-1737, 6 Fi 2.....	14
Doc. 7 : Projet d'aménagement de la promenade du mail, 1783, 5 Fi 2.....	15
Doc. 8 : Avis au public au sujet des messageries nationales, 1798, 9 Fi 5077	16
Doc. 9 : Vues de la porte et de la cour intérieure de l'Hôtel de Blossac, 1960-1980, 100 Fi 674 et 301 Fi 4409	17
Doc. 10 : Rapport sur accident de la circulation survenu au faubourg l'évêque, 1762, FF 272	18
Doc. 11 : Sentence de police à l'encontre de Jean Laurent et Mathurin Dugué, 1768, FF 380	19
Doc. 12 : Règlement de police au sujet des roues de charrette, 1755, FF 375	20
Partie 2 : la conquête des énergies, 19e siècle	21
Rennes entre dans l'ère industrielle.....	21
Les premiers transports en commun	21
L'arrivée des tramways électriques.....	21
Une nouvelle organisation dans la ville.....	22
Documents associés	22
Doc. 1 : Les quais de la Vilaine, carte postale, 1890 - 1900, 100 Fi 3967	22
Doc. 2 : Ancienne gare ferroviaire de Rennes, fin 19e siècle - début 20e siècle, 100 Fi 13	23
Doc. 3 : Plan général de Rennes, 1861, 1 Fi 76.....	24
Doc. 4 : Pétition des habitants du quartier Quineleu, 17 novembre 1899, 1 O 88.....	25
Doc. 5 : Projet de construction d'un bureau d'octroi au niveau du rond-point du Mail, 1885, 2 Fi 3749.....	26
Doc. 6 : Délibération du conseil municipal, 16 août 1876, 1 D 54	27
Doc. 7 : Exemple de concession de tramways par la ville de Paris, 1895, 2 O 16	28
Doc. 8 : Délibération du conseil municipal, 11 septembre 1896, 2 O 19	29
Doc. 9 : Tramways électriques de Rennes (T.E.R.) devant le théâtre municipal, fin 19e siècle, 100 Fi 1252.....	30

Doc. 10 : Gare des tramways d'Ille-et-Vilaine (T.I.V.) sur le mail d'Onges, fin 19 ^e siècle, 100 Fi 14 .	31
Doc. 11 : Pétition des habitants de la rue Saint-Melaine, adressée au maire de Rennes, 27 juillet 1868, I 66	32
Doc. 12 : Plan de Rennes, 1897, 1 Fi 96.....	33
Doc. 13 : Mises en adjudication de travaux publics, affiches, 19 ^e siècle, 9 Fi 1952 à 1962	34
Doc. 14 : Règlements sur la circulation des vélocipèdes et des tramways urbains, affiches, 1869, I 66 et 9 Fi 3858	35
Doc. 15 : Délibération du conseil municipal, 29 novembre 1897, 2 O 24	36
Doc. 16 : Extrait de la délibération du conseil municipal, 11 mars 1896, I 66	37
Partie 3 : une ville moderne, 1 ^{ère} moitié du 20 ^e siècle	38
De nouveaux moyens d'action	38
Le temps des grands chantiers	38
Un tramway électrique très critiqué	38
Un élan freiné par la guerre	38
Documents associés	39
Doc. 1 : Plan d'extension de Rennes, 1928, 1 Fi 109	39
Doc. 2 : Départ de la promenade de l'Union des vélocipèdes du Grand Bazar, carte postale, 24 mai 1906, 100 Fi 1625	40
Doc. 3 : Délibération du conseil municipal, 21 août 1900, I 66.....	41
Doc. 4 : Liste des loueurs de chevaux et des voitures à cheval à Rennes, début du 20 ^e siècle, I 66	42
Doc. 5 : Lettre de l'ingénieur municipal au secrétaire général de la Ville de Rennes, 3 juin 1929, I 66	43
Doc. 6 : Travaux d'extension du réseau d'assainissement, [1919], 2416 W 17 et travaux de couverture de la Vilaine, entre les ponts de Nemours et de Berlin, [1912 - 1913], 100 Fi 4065	44
Doc. 7 : "La conquête de Rennes par les autobus", article du journal "L'Ouest sportif", octobre 1932, 1 W 136 et Lettre de l'ingénieur en chef au maire de Rennes, 7 octobre 1932, 1 W 136	45
Doc. 8 : Lettre de P. Morin au maire de Rennes, 22 novembre 1932, 1 W 136.....	46
Doc. 9 : Délibération du conseil municipal, 31 juillet 1936, 1 D 171.....	47
Doc. 10 : Lettre de la Compagnie de l'Ouest électrique au maire de Rennes, 21 octobre 1932, 1 W 136.....	48
Doc. 11 : Pétition des habitants du quartier Villeneuve, [novembre 1932], 1 W 136	49
Doc. 12 : Plan général des transports publics rennais, 1942, 1 Fi 117	50
Doc. 13 : Délibération du conseil municipal, 6 avril 1938, 1 D 173.....	51
Doc. 14 : Avis au public de la <i>Kreiskommandantur</i> pour les arrondissements de Rennes et de Redon, affiche, 25 mai 1941, 6 H 41	52
Partie 4 : à toute vitesse, 1945 – 1972	53
Un réseau tout-bus.....	53
La voiture, reine des villes	53

Vers une nouvelle modernisation du réseau	53
Documents associés	54
Doc. 1 : Plan de la ville de Rennes, 1962, 1 Fi 120	54
Doc. 2 : Lettre adressée par la Société rennaise de dragages au service des Ponts et Chaussées, 1964, 1849 W 56	55
Doc. 3 : Pétition des habitants du quartier de Cleunay pour le rétablissement d'une ligne de bus, 1940-1950, 1 W 138	56
Doc. 4 : Délibération du conseil municipal au sujet de la modernisation du réseau de transports en commun, 1948, 1 D 183	57
Doc. 5 : Lettre adressée par Monsieur Meynier au maire de Rennes au sujet des trolleybus, sans date, 31 W 137	58
Doc. 6 : Carte d'abonnement à la semaine pour le réseau de transports de Rennes, 1949, 1 W 138	59
Doc. 7 : Brochure de présentation d'un modèle d'autobus Renault-Scemia, sans date, 1 W 138 ...	60
Doc. 8 : Étude sur l'évolution du réseau d'autobus de Rennes, 1960, 31 W 199	61
Doc. 9 : Pétition adressée au maire de Rennes par les usagers de la ligne Fougères-Maurepas, 1958, 31 W 199	62
Doc. 10 : Brochure promotionnelle sur l'usage de l'automobile éditée par l'Union Routière de France, sans date, 1 W 47	63
Doc. 11 : Rapport de la Chambre de commerce de Rennes sur la circulation dans la ville, 1951, 1 W 125.....	64
Doc. 12 : Pétition adressée au maire de Rennes par les commerçants de la rue Pontgérard, 1952, 1 W 125	66
Doc. 13 : Vues des places de la Mairie, de la République, du Champ-de-Mars et Saint-Germain, 1960-1980, 350 Fi 128, 100 Fi 684, 100 Fi 675, 350 Fi 134	67
Doc. 14 : Article de "Ouest-France" au sujet du projet de couverture de la Vilaine, 1960, 31 W 72	68
Doc. 15 : Dossier de présentation de la rocade ouest de Rennes, années 1960, 1425 W 67	69
Doc. 16 : Articles de presse parus dans " Ouest-France" au sujet des problèmes de circulation dans le centre-ville de Rennes, années 1960, 1178 W 11	70
Partie 5 : contrôler la cadence, 1972 – 2000.....	71
Vers un service public des transports urbains.....	71
Un développement et des déplacements plus doux.....	71
Modernisation et anticipation.....	71
Documents associés	72
Doc. 1 : Dossier sur les transports en commun paru dans "Le Rennais", 1972, 1425 W 72	72
Doc. 2 : Lettre adressée au maire de Rennes au sujet de la mise en service de bus en horaires décalés, 1967, 1425 W 71	74
Doc. 3 : Extrait du dossier pour l'aménagement d'une voie réservée aux bus dans la rue de l'Alma, 1974, 1709 W 1	75

Doc. 4 : Article de "Ouest-France" sur la mise en service des bus articulés, 1976, 1425 W 72.....	76
Doc. 5 : Brochure sur un concours organisé par le S.T.A.R. pour les usagers des transports en commun, 1974, 1163 W 16	77
Doc. 6 : Rapport d'activité sur le service de transports pour les personnes en situation de handicap, 1976, 1147 W 31	78
Doc. 7 : Plaquette de présentation de la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) Patton, 1975, 1231 W 17	80
Doc. 8 : Projet d'aménagement d'une zone piétonne sur la place de la mairie, années 1970-1980, 1625 W 9	82
Doc. 9 : Article paru dans "Ouest-France" au sujet de la création du S.I.T.C.A.R., 1981, 1293 W 126	84
Doc. 10 : Carte postale humoristique éditée par l'Association des commerçants rennais, sans date, 100 Fi 1438	85
Doc. 11 : Extrait du livre d'or de l'exposition "Rennes au Futur", 1987, 1389 W 13	86
Doc. 12 : Extrait de l'avant-projet de la réalisation de l'axe Est-Ouest, 1997, 2117 W 13.....	89
Doc. 13 : Discours d'Edmond Hervé lors de l'inauguration de la nouvelle gare routière de Rennes, 1995, 1132 W 14	90
Doc. 14 : Brochure sur la pratique du vélo à Rennes, 1995, 1876 W 33.....	91
Doc. 15 : Photographies du chantier de construction du parking Hoche, 1995, 301 Fi 44.....	92
Doc. 16 : Extrait du dossier de presse relatif à la publication du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.) du District urbain de l'agglomération rennaise, 1998, 7 RM/W 185.....	93
Partie 6 : vers une "ville durable", depuis 2000	95
Temporalité et intermodalité.....	95
La ville durable	95
Vers une ville "responsable"	96
Documents associés	97
Doc. 1 : Fin des travaux et inauguration du Val, 2002, 301 Fi 1059 et 350 Fi 503	97
Doc. 2 : Résumé des conclusions de l'étude d'opportunité pour la réalisation de la ligne B du métro, et orientation de l'étude de faisabilité, 2002, 2493 W 114.....	98
Doc. 3 : Tableau comparatif des différents scénarios étudiés pour la réalisation de la ligne B du métro dont tramway, 2005, 2493 W 149.....	99
Doc. 4 : Rapport ministériel "Le temps des villes", par Edmond Hervé, 2001, 2551 W 11.....	100
Doc. 5 : Organisation du bureau des temps, 12 novembre 2001, 2269 W 90	101
Doc. 6 : Dépliant sur la carte Korrigo, 2006, 2317 W 44	102
Doc. 7 : Extrait de la plaquette de présentation du Plan de déplacements urbains (P.D.U.) de Rennes Métropole, [2001], 2317 W 44.....	103
Doc. 8 : Délibération du conseil municipal de Rennes, 4 juillet 2011, 1 D 415.....	104
Doc. 9 : Délibération du conseil métropolitain, 20 janvier 2020	105
Doc. 10 : Délibération du conseil municipal de Rennes, 17 janvier 2022	106

Doc. 11 : Carte sensible du quartier de La Courrouze, 2017	107
Doc. 12 : Transcription d'une intervention de Jean-Yves Chapuis, [1996 – 2003], 2555 W 31	108
Doc. 13 : Plaquette de présentation "Les ambitions de la ville-archipel. De nouveaux usages pour l'espace public", septembre 2012, 2555 W 16.....	109
Doc. 14 : Chantier de la station de métro Sainte-Anne sur la ligne b du métro, photographie, 2014, auteur Didier Gouray.....	110
Doc. 15 : Essai de roulage de la rame 54 de la ligne b du métro, entre les stations Beaulieu et Atalante en 2021, photographie, 2021, auteur Arnaud Loubry.....	111
Doc. 16 : Protocoles d'engagement renforcés et réciproques pour la rénovation du Contrat de ville de la métropole rennaise (2015 - 2022), 2020.....	112
Doc. 17 : Cartes illustrées de la mobilité à Rennes et à Rennes Métropole, dans "Star info", numéro spécial, 2022.....	113
Bibliographie	114
Les transports à Rennes	114
Études générales sur les transports	114
Sources	115
Archives de Rennes	115
Archives départementales d'Ille-et-Vilaine	117

Partie 1 : Au trot ! L'Ancien régime

Une mobilité limitée

Sous l'Ancien Régime, les modes de transports sont encore très rudimentaires. Seulement quelques possibilités s'offrent alors aux Rennais désireux de se déplacer : la marche pied, qui demeure longtemps largement majoritaire, le cheval et, plus rarement, le transport fluvial. La Vilaine constitue une frontière naturelle entre la ville haute (le nord) et la ville basse (le sud) qu'il convient de prendre en considération dans les déplacements des Rennais de l'époque. Il existait ainsi des bacs et des passeurs qui assuraient les traversées d'une rive à l'autre.

Le rapport aux distances et aux déplacements est alors très différent. Les voyages sur de moyennes et longues distances sont quasi-inexistants hormis pour quelques marchands et surtout pour le service des postes, créé dès le 16^e siècle. La très grande majorité des Rennais se déplace plus ou moins facilement selon l'état des rues, à l'intérieur même de la ville, dont la surface est bien moins étendue qu'aujourd'hui (Doc. 1).

Faciliter les déplacements des biens et des personnes

Dès le 18^e siècle, il apparaît néanmoins évident que faciliter les déplacements des biens et des personnes ne peut être que bénéfique pour le développement de la ville et du commerce (Doc. 2). Commerce par voie fluviale tout d'abord pour alimenter la ville en denrée et matériaux de construction et écouler les produits manufacturés. Trois ports ponctuent alors le cours encore naturel de la Vilaine dans le centre-ville et de larges cales permettent le déchargement des marchandises (Doc. 3).

Commerce par voie terrestre qui voit notamment affluer paysans, marchands forains et colporteurs les jours de foires et marchés et nécessite de grandes campagnes de réfection des routes et chemins souvent mal entretenus (Doc. 4). Des barrières d'octroi s'implantent aux limites de la ville, afin de contrôler les entrées et sorties de marchandises, par un système de taxe. Elles constituent une frontière commerciale aux déplacements.

Hausse du trafic et premières difficultés

Suite au grand incendie de 1720, la reconstruction de Rennes accélère considérablement la modernisation de la ville, par l'aménagement de rues larges qui fluidifient le trafic (Doc. 5).

Les modes de déplacement s'étoffent aussi progressivement et la façon de se déplacer devient un véritable marqueur social (Doc. 6). Les gens du peuple restent à pied et leurs déplacements sont exclusivement utilitaires tandis que les élites urbaines se déplacent en chaises à porteur ou à cheval et adoptent la promenade, activité de loisir réservée à l'aristocratie, qui se pratique sur des espaces dédiés et aménagés, comme la promenade du mail, créée dès le 17^e siècle à Rennes (Doc. 7). En parallèle, une économie se développe autour du transport à cheval avec l'installation, dans la ville, de loueurs de voitures "hippomobiles", de maréchaux-ferrants et autres bourreliers (Doc. 6).

L'augmentation progressive du trafic ne manque pas de créer des difficultés et nécessite des arbitrages de la communauté de ville pour régler la circulation, assurer la sécurité des plus vulnérables et garantir la tranquillité publique. Les rapports de police témoignent de la difficulté à faire appliquer ces règlements et à faire cohabiter les différents modes de transport dans le centre de Rennes (Doc. 10) (Doc. 11) (Doc. 12).



Ce document est une reproduction d'une vue cavalière dressée par Jollain au milieu du 17^e siècle. On y observe, en perspective, la ville de Rennes qui a conservé, à cette époque, une physionomie typiquement médiévale, qui ne facilite pas les déplacements urbains.

À cette époque deux modes de transports sont utilisés comme le montrent les personnages représentés au premier plan : la marche à pied, qui est majoritaire, et le cheval.

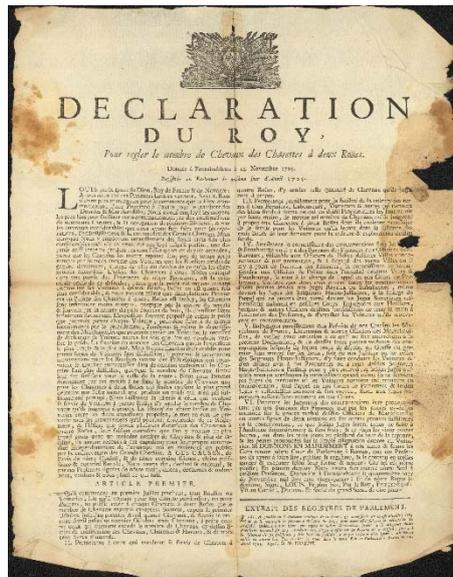
Enfermée dans ses remparts, **la ville est beaucoup plus petite qu'aujourd'hui**. À titre d'exemple, la Place des Lices, où se tient le marché depuis le début du 17^e siècle, se situe en dehors des remparts au-delà des portes Mordelaises et Saint-Michel, identifiées en haut à gauche du document. Au sud de la ville, le bras de la Vilaine qui longe des remparts, correspond à l'actuel boulevard de la Liberté. Les distances pour traverser Rennes sont ainsi bien moins importantes qu'aujourd'hui et il peut sembler aisé de relier n'importe quel point de la ville, que ce soit à pied ou à cheval.

Ces déplacements ne sont cependant pas rendus faciles par la physionomie des rues qui sont petites, étroites et sinueuses. Elles serpentent entre les irrégulières placettes de la ville. Pour ne rien arranger, dans les rues commerçantes, les étals s'installent à même le sol au-devant des maisons, réduisant d'autant plus la largeur de ces mêmes rues. Dans une grande ville de province où le commerce joue un rôle important, il est facile d'imaginer les difficultés rencontrées pour la manœuvre des charrettes de marchandises qui, quand elles se croisaient, pouvaient bloquer complètement la circulation !

D'autres voies de transports sont représentées sur cette gravure. Au cœur de Rennes, coule la Vilaine qui traverse la ville d'est en ouest. La navigation n'y est cependant pas aisée en raison de son cours sinueux et de son niveau irrégulier. La Vilaine apparaît par ailleurs comme une vraie frontière entre le nord et le sud de la ville. Pour la franchir, les Rennais empruntent les quelques ponts qui l'enjambent mais aussi des bacs.

Au-delà des remparts enfin, de rares chemins sont représentés au loin. Ils relient la ville de Rennes aux villes voisines. Ces chemins ne sont cependant que peu utilisés. Les voyages à moyenne et longue distance sont alors très rares hormis pour quelques marchands qui voyagent de ville en ville et surtout pour les services de postes, créés dès le 16^e siècle.

Doc. 2 : Déclaration du roi pour régler le nombre de chevaux des charrettes à deux roues, 1725, FF 175



Qui dit mieux se déplacer dit mieux commercer ! De tout temps, l'aménagement des voies de communication et de transports a été perçu comme un moyen de faire prospérer le commerce et l'économie. C'est avant tout pour servir le transport des marchandises, plutôt que des individus, que se lancent, sous l'Ancien régime, de grands chantiers de voirie. Pour les piloter, l'état crée par ailleurs au 18^e siècle, un corps de métier spécifique, celui des Ponts et Chaussées qui se voit chargé de l'entretien des routes et autres voies de communication.

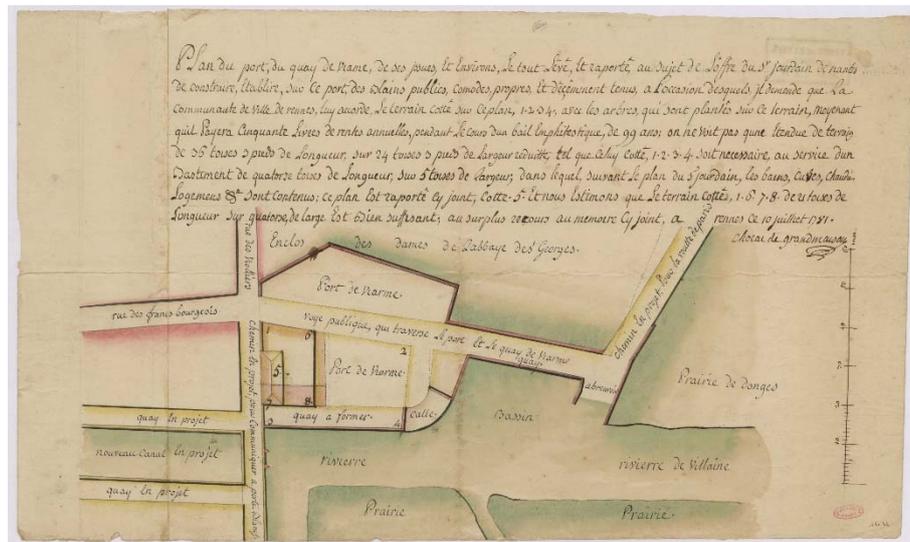
Ce document est une affiche, relatant une déclaration du roi Louis XV, faite à Fontainebleau le 14 novembre 1724. Elle concerne les déplacements et le transport de province à province et non pas interne à la ville de Rennes.

Dans un premier temps, le roi Louis XV revient sur l'intérêt porté au transport de marchandises : *"Rien n'étant plus avantageux pour le commerce que la libre communication d'une Province à l'autre pour le transport des denrées et marchandises"*. Le roi décline ensuite les mesures prises par le gouvernement pour faciliter ce transport, à savoir *"des constructions de nouveaux canaux et la navigation de plusieurs rivières, et par les ouvrages considérables que nous avons fait faire pour les réparations, l'embellissement et la commodité des grands chemins"*.

Cette grande politique de construction n'a cependant pas les effets escomptés pour le roi et son gouvernement : *"Mais quoique nous y employons annuellement des fonds trois fois plus considérables qu'il n'y en avoit été employé jusqu'à présent, une dépense aussi forte ne produit pas tout l'effet qu'on en devait attendre"*. Un revers de la médaille dont les coupables sont tout trouvés puisqu'il s'agit des *"rouliers avides de gagner davantage, [qui] charge[ent] [leurs voitures] de plus du double de ce qu'ils les chargeoient autrefois"*. Ces derniers, en transportant davantage de marchandise, font circuler sur ces nouvelles routes des charrettes bien trop lourdes qui finissent par détériorer les chemins pourtant fraîchement rénovés.

Pour parer à ce problème d'entretien des routes, de nouvelles réglementations entrent en vigueur. Pour mieux équilibrer le poids des charrettes à deux roues, les rouliers devront désormais utiliser trois chevaux d'avril à octobre puis quatre chevaux d'octobre à avril ! La réglementation ne concerne pas les charrettes à quatre roues, puisque sur ces dernières, le poids est naturellement mieux réparti.

Doc. 3 : Plan du port de Viarmes et de ses environs, 1781, 1 Fi 32



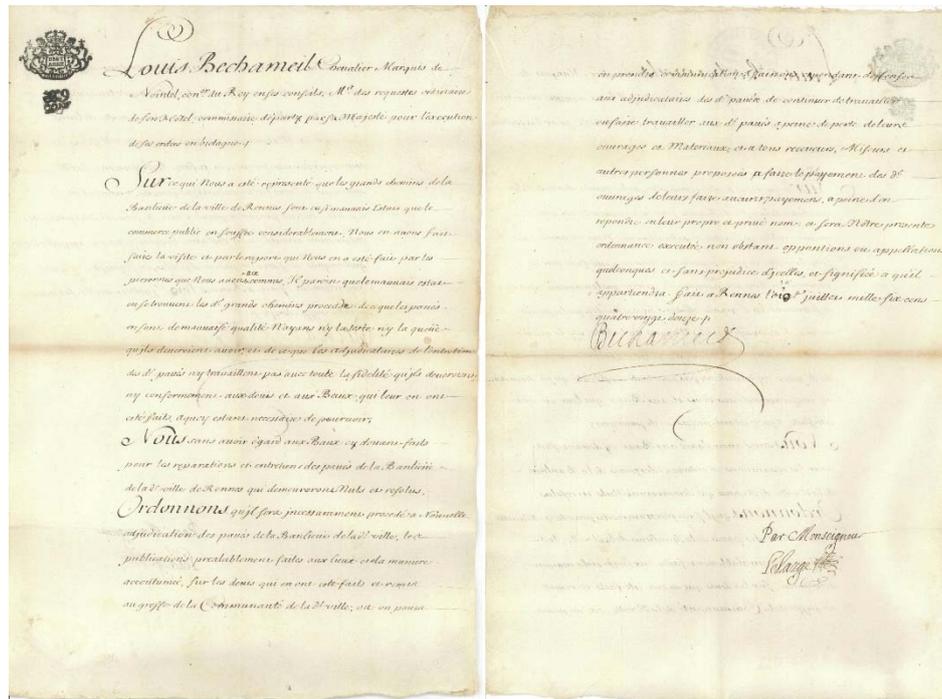
Le transport fluvial est depuis longtemps utilisé en France pour acheminer marchandises et personnes le long des canaux progressivement aménagés, mais aussi des rivières dont le cours autorise la navigation. C'est le cas de la Vilaine propice à la navigation malgré son débit faible. Dès le 16^e siècle, des écluses sont ainsi aménagées à Saint-Hélier et au Moulin de Joué pour faciliter la liaison jusque Rennes.

Alors, Rennes est-elle une plaque tournante du transport fluvial ? Pas vraiment. Du fait de son cours naturel tortueux et de différences de niveaux selon les endroits, la Vilaine n'est que peu praticable dans le cœur de ville.

Des ports et cales y sont néanmoins aménagés sous l'Ancien régime pour le déchargement de marchandises et ce n'est pas un hasard s'ils se situent aux extrémités est et ouest de la Ville, n'obligeant ainsi pas les embarcations à traverser la ville.

Ce document est un plan dressé en 1781 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Chocat de Grandmaison. Il s'agit d'un projet de réaménagement du port de Viarmes dont la construction remonte aux années 1730. Le port de Viarmes se situe à l'extrême est de la ville comme en témoignent les prairies qui le bordent à l'ouest. Comme le montre le plan, il est composé d'un quai et d'une cale qui servaient à décharger les marchandises. On y distingue également un abreuvoir probablement destiné aux chevaux chargés de tirer les navires qui remontaient la rivière à contre-courant !

Enfin, ce plan présente également, à l'ouest du port, un "nouveau projet de canal" dont l'objectif serait de rendre la navigation plus commode en centre-ville. Ce projet ancien, déjà pensé par Isaac Robelin au début du 18^e siècle, ne verra cependant pas tout de suite le jour. Il faudra attendre la moitié du 19^e siècle pour que soit lancé le grand chantier de la canalisation de la Vilaine.



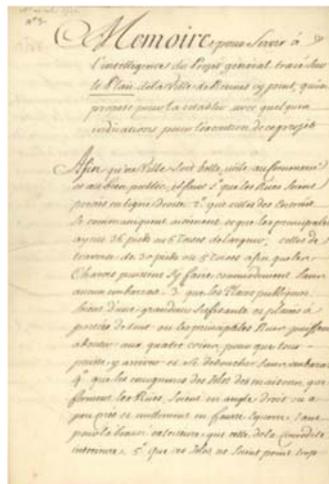
Même s'ils sont rares, les déplacements hors de la ville existent déjà sous l'Ancien Régime et témoignent des relations ville-campagne sur la période.

Ces déplacements sont, la plupart du temps, d'ordre utilitaire. Les jours de foires et de marchés voient ainsi affluer de la campagne environnante de Rennes des paysans, marchands forains et colporteurs, dans des conditions, semble-t-il, assez précaires.

Ce document est un rapport signé par Louis Bechameil, Chevalier Marquis de Nointel, conseiller du Roi en charge de l'exécution de ses ordres en Bretagne, au sujet de l'état des routes dans la *"banlieue de la ville de Rennes"*.

Le rapport fait état de l'état déplorable des routes de la campagne rennaise à tel point que *"le commerce public en souffre considérablement"*. La cause est clairement identifiée, il s'agit des pavés qui sont de *"mauvaise qualité"*, n'ayant ni *"la teste, ni la queue qu'ils devraient avoir"*. Les adjudicataires, qui ont remporté le marché pour le pavage de ces chemins, sont également mis en cause, n'ayant pas respecté *"avec toute la fidélité"* les clauses de l'engagement pris auprès de la communauté de ville.

Face à ce constat, Louis Bechameil tranche dans le vif. Une nouvelle mise en adjudication pour les pavés de la banlieue de Rennes doit être prononcée, et de nouveaux artisans doivent être désignés pour l'entretien de ces mêmes chemins.



En décembre 1720, la ville de Rennes est la victime d'un immense incendie. Le bilan est désastreux, les deux-tiers de la ville haute sont partis en fumée, il faut reconstruire.

Cet évènement dramatique, qui marque profondément l'histoire de Rennes, est à l'origine d'une transformation en profondeur de la ville. Pour la reconstruction, on décide d'abandonner les rues étroites et sinueuses et les petites places irrégulières caractéristiques de la ville médiévale. Rennes se modernise et, se faisant, transforme les conditions de déplacement de ses habitants.

Ce document est un mémoire rédigé en 1721 par l'ingénieur Isaac Robelin, en charge de la reconstruction de la ville. Il y détaille ses prescriptions sur ce qui doit être fait afin que la ville soit "*belle, utile au commerce et au bien public*". Les premiers conseils donnés concernent l'aspect des rues et des places publiques, dans et sur lesquelles les Rennais se déplacent. Celles-ci doivent être "*percées en ligne droite*" et, pour les principales, doivent avoir "*36 pieds ou 6 toises de largeur*". La raison est simple, il est important que "*les charois (transport par chariot) puissent s'y faire commodément sans aucun embarras*". Une ville moderne se doit alors d'être aménagée pour faciliter le transport de marchandises et le commerce !

On abandonne aussi les placettes irrégulières au profit de "*places publiques [sui] soient d'une grandeur suffisante et placées à portées de tout où les principales rues puissent aboutir aux quatre coins pour que tout puisse y arriver et se déboucher sans embarras*". La circulation dans la centre-ville s'en trouve grandement facilitée.

Ce projet de plan très géométrique sera en bonne partie respecté. Il est intéressant d'observer ici que, pour Robelin, plus une ville est belle, plus les habitants s'y déplacent aisément !

Doc. 6 : Élévation en perspective de l'Hôtel de ville de Rennes, 1722-1737, 6 Fi 2



La reconstruction post-incendie conduit à l'aménagement de deux toutes nouvelles places royales au sein de la ville de Rennes : la place du palais, actuel place du Parlement, et la place neuve, actuelle place de la Mairie.

Au cœur du réseau géométrique imaginé par Isaac Robelin, elles deviennent des lieux de passage, de rendez-vous, et le théâtre du quotidien des Rennais. Ce document est une gravure représentant la toute nouvelle place de l'hôtel de ville. Elle nous intéresse particulièrement ici pour les scènes de vie qui se jouent sur son esplanade. De nombreux personnages sont représentés : ils s'y déplacent en utilisant les deux moyens de transport utilisés à cette époque : la marche à pied, majoritaire, et le cheval sous différentes formes.

La marche à pied

Les distances en ville étant courtes, la majorité des Rennais se déplacent alors à pied. Quelques privilégiés, des notables, s'octroient le service de chaises à porteur. Enfin, d'autres personnages marchent à côté d'un attelage animal tirant une charrette de marchandises, ce sont les charretiers.

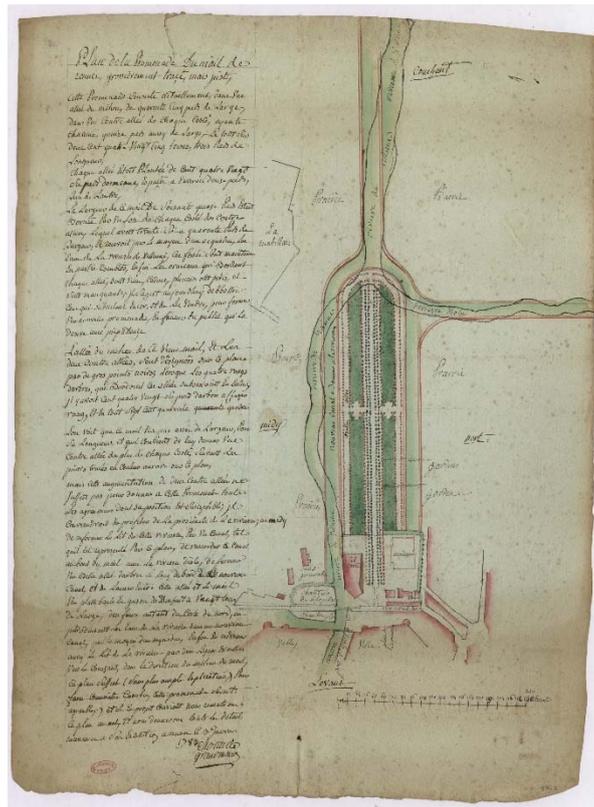
Le cheval

Certains personnages sont représentés à cheval directement sur leur monture. Cette pratique ancienne du cheval monté, encore en vogue à cette époque, est progressivement supplantée par la conduite de chevaux attelés, qui peut prendre des formes différentes. Alors que le postillon monte directement sur sa monture et gère l'allure de la voiture qu'il tracte, le cocher s'installe quant à lui sur sa voiture et conduit un attelage composé souvent de plusieurs chevaux.

L'usage de ces voitures hippomobiles se développe sous l'Ancien régime, tout en restant bien évidemment réservé à une certaine classe sociale. Si certains notables de la ville peuvent posséder leur propre voiture et employer leur propre conducteur, d'autres se contentent d'utiliser des voitures de louages pour des trajets ponctuels, à l'image des taxis modernes.

À l'inverse d'autres villes comme Nantes, Brest ou Paris, Rennes n'ira pas jusqu'à mettre en place un système de transports en commun hippomobile. Cette gravure nous montre néanmoins la présence importante du cheval dans les rues de la ville à cette époque et la difficulté, parfois, de le faire cohabiter avec les piétons. Problèmes d'hygiène, bruits de sabots ou de fouets et même insécurité sont le lot des passants, comme en témoigne la scène cocasse qui se joue au centre de la place !

Doc. 7 : Projet d'aménagement de la promenade du mail, 1783, 5 Fi 2



S'ils sont très liés à l'utilitaire ou au commerce, les déplacements à Rennes sous l'Ancien régime peuvent aussi relever du divertissement. La promenade est une activité très en vogue au 18^e siècle. Elle puise son origine dans les pratiques de l'aristocratie qui, dès le 16^e siècle, prend pour habitude de déambuler dans les allées de jardins aménagés. Aux 17^e et 18^e siècles, la pratique parisienne de la promenade se transpose dans les villes de province avec l'aménagement de boulevards et autres parcs publics.

Ce document est un plan daté de 1783, présentant un projet de réaménagement de la promenade du Mail. Ouverte un siècle plus tôt à destination des élites de la ville, cette promenade est aménagée sur une esplanade longue de 800 mètres et large de 50 mètres, sur un espace alors éloigné du centre-ville. Celle qu'on a un temps appelé les "*Champs-Élysées rennais*" revêt alors tous les atouts d'une promenade publique composée d'une allée axiale, accompagnée de contre-allées. La plantation de tilleuls sur toute la longueur conforte l'esprit paysager de cet espace de déambulation pédestre.

D'autres promenades s'ouvrent peu à peu au public à cette époque. C'est le cas de la promenade de Montmorin à l'emplacement de l'actuelle Esplanade Charles de Gaulle mais aussi de la promenade du Thabor. Devenu aujourd'hui le parc public emblématique du centre-ville de Rennes, il a longtemps été le jardin privé de l'évêché et de l'abbaye de Saint-Melaine. Il a ouvert ses portes aux Rennais à la Révolution française.

Pour voir et être vu, la promenade demeure longtemps un divertissement réservé à la bourgeoisie et la noblesse. Il faudra attendre le 20^e siècle pour qu'elle se démocratise et devienne un vrai loisir populaire !



Parmi les premiers voyageurs à se déplacer sur de longues distances figurent en bonne place, les chevaux de poste.

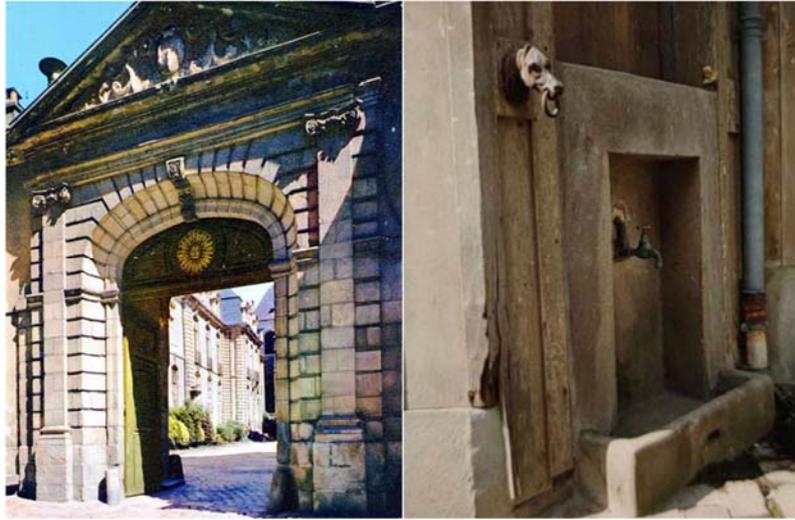
Le service des postes est un service d'état mis en place dès le 16e siècle pour améliorer la communication et le commerce entre les différentes provinces du royaume. Pour assurer ce service, un véritable maillage du territoire est réalisé par l'aménagement de routes et de relais de postes. Ces derniers avaient pour fonction de fournir des chevaux et des postillons (conducteur) "frais" pour rallier le prochain relais. Ce service ne bénéficiait pas qu'au transport de courrier, il pouvait aussi être mis à disposition des particuliers !

Ce document est une affiche de mise en adjudication du service des postes dans le canton de Rennes. Il y est expliqué qu'il est possible de candidater pour devenir maître d'un relais de poste sur les routes de Basse Bretagne.

La Bretagne ayant longtemps refusé d'être incorporée à ce service d'état, il faut attendre 1738 pour que les premiers relais de poste s'y installent. Rennes se trouve alors au cœur d'un réseau en étoile qui s'étoffe progressivement pour rejoindre Paris, Saint-Malo, Brest, Lorient et Nantes.

Dans Rennes, cette présence devait être particulièrement visible par l'installation de différents relais mais aussi parce que les chevaux de poste furent un temps les seuls à être autorisés à traverser la ville au galop, lorsque l'état de la route le permettait !

Doc. 9 : Vues de la porte et de la cour intérieure de l'Hôtel de Blossac, 1960-1980, 100 Fi 674 et 301 Fi 4409



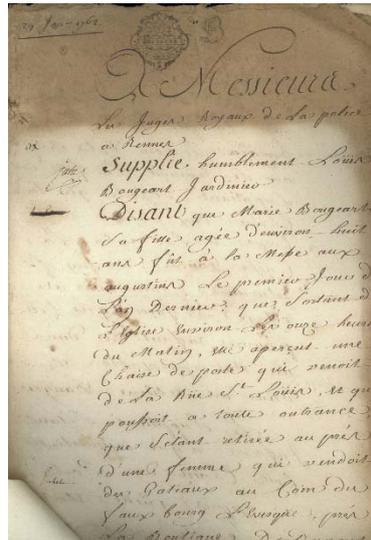
Le cheval est alors partout dans la ville et sa présence est visible jusque dans l'architecture de certains hôtels particuliers du centre-ville de Rennes. Pour les élites rennaises, il s'agit d'amener le cheval ou la voiture hippomobile au plus près de leurs portes !

Ces documents sont une carte postale et une photographie contemporaines de l'Hôtel de Blossac, situé rue du Chapitre dans le centre-ville de Rennes.

L'hôtel de Blossac est un hôtel particulier construit en 1728, pour la famille de la Bourdonnaye, comte de Blossac. Classé monument historique en 1947, il est l'un des plus fameux hôtels particuliers de Rennes, ayant notamment servi de résidence, pendant près de deux siècles, au commandant en chef de la province de Bretagne. Ses aménagements et notamment sa cour intérieure sont très représentatifs de la place accordée au cheval dans les demeures des élites rennaises.

Sa porte (photographie n°1) est une porte dite "cochère" dans la mesure où elle est suffisamment large et haute pour laisser passer une voiture hippomobile et, donc, son cocher. Dans la cour intérieure (photographie n°2), ont été installés un vrai parking pour cheval et attelage avec une attache et un abreuvoir.

Doc. 10 : Rapport sur accident de la circulation survenu au faubourg l'évêque, 1762, FF 272



Comment éviter les accidents ? Comment protéger les plus vulnérables comme les piétons ? Comment faire cohabiter les différents modes de transport ? La recherche de la sécurité dans les déplacements est une constante de l'histoire des transports et cette problématique n'a pas attendu l'arrivée des engins motorisés pour se poser.

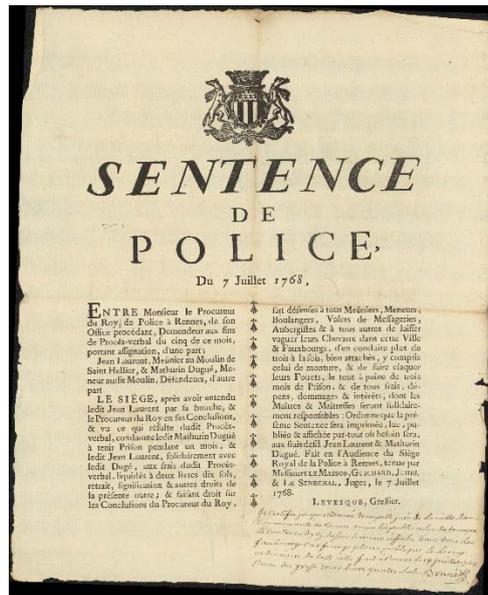
Ce document est un rapport de police en date du 29 janvier 1762. Il évoque un accident de la circulation s'étant produit au niveau du faubourg l'évêque, au premier janvier de la même année.

Louis Bougeard, le plaignant, y relate l'accident dont a été victime sa fille Marie, âgée de 8 ans. À 11h du matin, en sortie de messe, la petite Marie s'est violemment faite percutée par une chaise de poste, ce qui lui a occasionné de sérieuses blessures. Le coupable, clairement identifié, se nomme Le Normand. Il est postillon, conducteur d'attelage qui monte directement sur l'un des chevaux et non pas sur la voiture.

Sa conduite est clairement remise en cause, lui qui dirige son attelage avec beaucoup de "vivacité" alors "qu'il n'est point permis de faire rouler les équipages avec précipitation dans les villes à cause des accidents qui en peuvent arriver". Pire encore, Le Normand est soupçonné d'avoir causé cet accident avec "malice" puisqu' "au lieu de prendre le milieu du pavé, a affecté de razer le coin de la rüe". À la suite de l'accident, les passants l'interpellent et lui somment de s'arrêter mais "ces cris furent inutiles et bien loin d'arrester, le postillon continua sa route avec la même vivacité".

Ce récit détaillé démontre que quelques règles de circulation semblaient bien en vigueur dans les rues de Rennes à la fin du 18^e siècle. Les attelages à chevaux devaient circuler à allure modérée et au centre de la chaussée. Leurs applications paraissaient cependant bien aléatoires.

Comment cette histoire se termine-t-elle ? Louis Bougeard eut gain de cause. Le postillon Le Normand et la propriétaire de l'attelage, madame Besconte, furent solidairement condamnés à payer les soins médicaux de la petite Marie Bougeard.



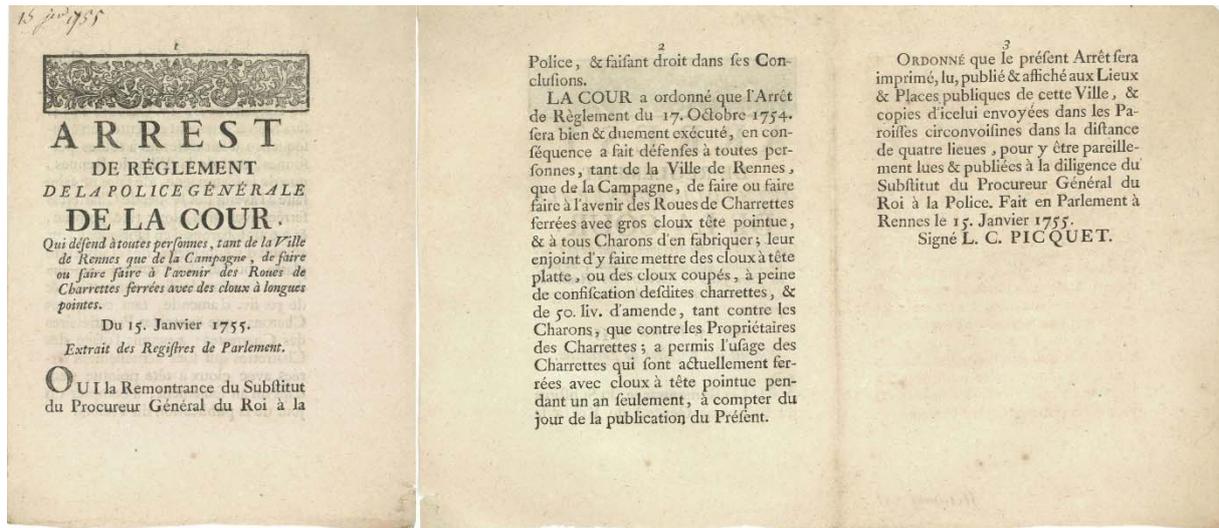
Pour limiter les accidents et autres désagréments, des règlements rentrent progressivement en vigueur. Ils concernent principalement la circulation à cheval.

Ce document est une affiche qui décrit une sentence de police prononcée le 7 juillet 1768, à l'encontre de Jean Laurent, meunier au moulin de Saint-Héliér et Mathurin Dugué, meneur – autrement dit, conducteur d'attelage – au même moulin.

Alors qu'il est demandé à Jean Laurent de régler, en solidarité, les frais du procès, Mathurin Dugué est quant à lui condamné à un mois de prison ! La raison ? Ce dernier n'a semble-t-il pas respecté les règles en vigueur concernant les déplacements à cheval dans la ville.

Pour les rappeler au bon souvenir de la population, ces règles sont ensuite détaillées sur l'affiche. À tous ceux qui en possèdent, *"il est interdit de laisser vaguer leurs chevaux dans cette ville et faubourgs"*. Il est par ailleurs proscrit *"d'en conduire plus de trois à la fois, bien attachés, y compris celui de monture"*. Enfin, tant pour la tranquillité publique que pour modérer l'allure des attelages, il est formellement interdit aux conducteurs de faire *"claquer leurs fouets"*.

S'ils vont à l'encontre de ces règles, les conducteurs et meneurs, comme Mathurin Dugué, encourrent des peines de prison. Les *"maîtres et maîtresses"*, comme Jean Laurent, doivent quant à eux s'acquitter, en solidarité, de tous les frais et dépenses liés à la procédure – comme par exemple, dans ce cas précis, des frais d'impression et d'affichage *"par tout ou besoin sera"* de la présente sentence !



Le problème de l'entretien des routes existe également à l'échelle de la ville : la chaussée rennaise est elle aussi mise à mal par le passage répété des charrettes de marchandises.

Même maux, mêmes remèdes, de nouvelles réglementations sont mises en place. Ce document est ainsi un arrêt de la police de la cour qui concerne, cette fois-ci, la fabrication des roues de charrettes, qui maltraitent durement les routes de Rennes.

La fabrication de roues de charrettes ferrées avec des "*clous à longue pointe*" est désormais interdite. Ces clous à longue pointe, qui sont la cause de la dégradation de la chaussée, doivent être remplacés par des "*clous à tête platte, ou des clous coupés*".

Aux contrevenants qui ne respecteraient pas ce nouveau règlement, la sentence est lourde : "*confiscation des dites charettes et [...] 50 liv. d'amende tant contre les charons que contre les propriétaires des charettes*".

Partie 2 : la conquête des énergies, 19e siècle

Au début du 19^e siècle, l'essentiel des déplacements se fait encore à pied, à cheval ou en charrette. La voiture à cheval se généralise progressivement dans la ville et sur les routes, si bien qu'en 1904, on dénombre 77 cochers à Rennes, travaillant pour le compte de 20 loueurs de voiture.

Rennes entre dans l'ère industrielle

Deux éléments majeurs contribuent à transformer la physionomie de la ville et encouragent la circulation des marchandises et des hommes, favorisant le développement du commerce, de l'artisanat et des petites industries.

- **Les travaux de canalisation (Doc. 1)** : le trafic fluvial s'intensifie dans la première partie du 19^e avec la réalisation de nombreux aménagements, dont la réalisation du canal d'Ille-et-Rance ouvert à la navigation en 1833, puis celui de la Vilaine entre les années 1840 et 1860. Vers 1885, ce sont près de 243 000 tonnes qui transitent annuellement par Rennes !¹ Il décline dans le deuxième partie du siècle, vite concurrencé par le chemin de fer.
- **L'arrivée du chemin de fer (Doc. 2)** : s'il modifie les déplacements dans la ville, les voies de chemin de fer gênant la circulation vers l'est et le sud de la ville, il conduit également à l'aménagement de larges boulevards au sud de la Vilaine, afin de faciliter l'accès à la gare à partir de 1857. (Doc. 3) (Doc. 4)

Les bureaux d'octroi (Doc. 5), bâtiments municipaux où se déroule la perception de l'impôt sur les produits de consommation courante entrant en ville, se multiplient et s'éloignent peu à peu du centre-ville. Témoins des échanges commerciaux très importants entre Rennes et sa campagne environnante, ces bâtiments, situés aux portes de la ville dense et industrielle, sont aussi les témoins de l'extension de la ville.

Les premiers transports en commun

L'installation de la gare et son accès, sont à l'origine des premières réflexions autour de la mise en place d'un réseau de transports en commun. Les Rennais ne bénéficient en effet à cette époque, pour accéder à la gare, que d'un seul service de calèches et de "voitures de place", mis en place par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. (Doc. 6)

Il faut attendre 1882, suite à l'instauration du contrôle de l'État sur l'installation de tramways dans les villes (1876), pour que le conseil municipal décide de créer une commission chargée de prospecter sur les expériences d'autres villes en France et à l'étranger, et de se positionner sur le choix d'une énergie : animale, vapeur, air comprimé, électricité. (Doc. 7)

L'arrivée des tramways électriques

En 1897, la municipalité met en place son premier réseau de transports en commun, avec la mise en service des Tramways électriques rennais (T.E.R.), par l'intermédiaire d'une concession, c'est-à-dire d'un contrat accordant le droit d'assurer un service public, dévolue à la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.). (Doc. 8) (Doc. 9)

La même année, ce réseau municipal est doublé d'un réseau départemental composé de trois lignes de tramways à vapeur, concédé à la Société Française de Chemins de Fer à voies étroites, compagnie qui prendra le nom de Tramways d'Ille-et-Vilaine (T.I.V.). Les T.I.V. permettent de compléter un réseau

¹ LE FEVRE Soazig, *Les ports fluviaux à Rennes, 1800-1940*, Mémoire de maîtrise, Université d'Angers, 2001.

"rayonnant" autour de Rennes, en desservant les principaux points du département, non encore desservis par le train : Fougères, Chateaugiron et Plélan. (Doc. 10)

Une nouvelle organisation dans la ville

À la fin du 19^e siècle, dans les rues de Rennes, se côtoient ainsi les chevaux, les voitures hippomobiles, les vélocipèdes, mais aussi les tramways, qui utilisent de nouvelles énergies, la vapeur et l'électricité. (Doc. 11) (Doc. 12)

Pour gérer les flux et prévenir les accidents, la municipalité installe des trottoirs pavés en granit, entretient les chemins vicinaux (Doc. 4) et multiplie les règlements. (Doc. 14) (Doc. 15)

Au 19^e siècle, le développement des transports suit le développement économique de la ville. Les innovations techniques rendent la ville plus attractive. (Doc. 16) Avec l'arrivée des T.E.R., de nouveaux usages émergent et la municipalité prend conscience de l'enjeu que constitue la question de la mobilité et des transports : elle ne doit plus être subie, il faut la maîtriser.

Documents associés

Doc. 1 : Les quais de la Vilaine, carte postale, 1890 - 1900, 100 Fi 3967

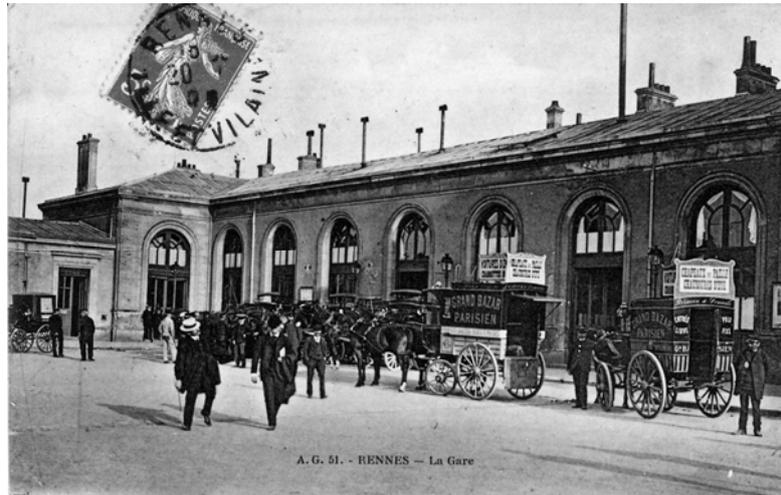


C'est à la demande des Rennais, formulée dès 1538, que la Vilaine a été rendue progressivement navigable d'abord jusqu'à Rennes, puis au-delà, grâce aux écluses de Saint-Hélier et du Moulin-de-Joué. En 1836, ce système de navigation est complété par le raccordement du canal d'Ille-et-Rance à la Vilaine canalisée. En 1837, le conseil municipal adresse une demande au ministre du Commerce et des Travaux publics pour la construction de cales et de quais nécessaires aux besoins du commerce.

Après une étude préparatoire réalisée des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, les travaux débutent en 1841.

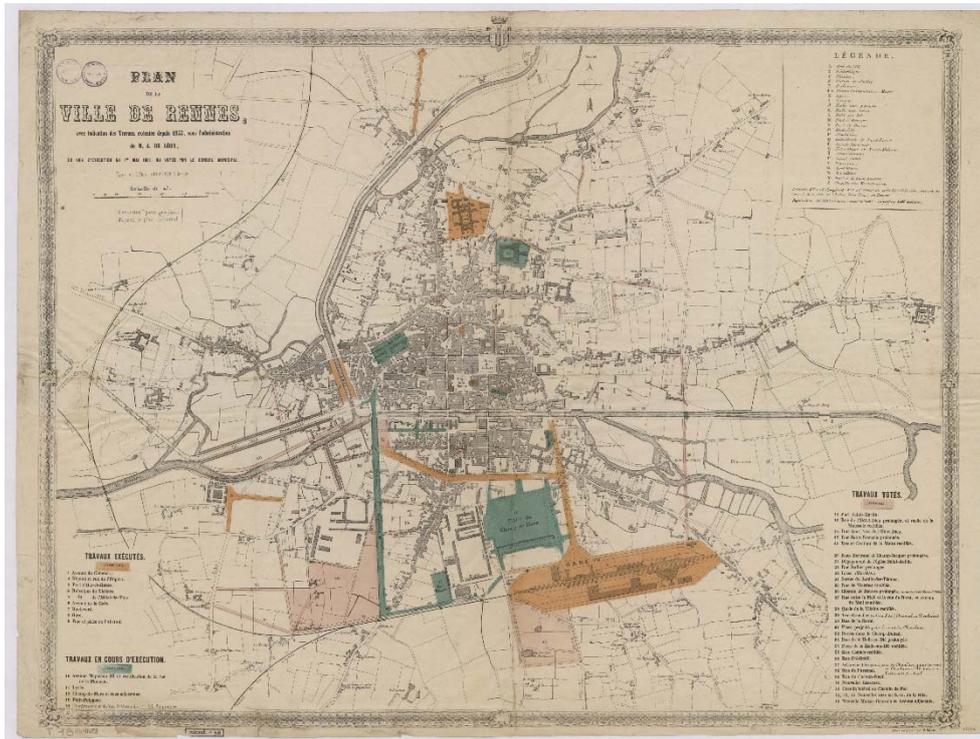
Les quais sont construits en 1843, entre le pont de Nemours et le pont de Berlin (actuel quai Lamartine et cale du Pré-Botté) et prolongés, en 1846, à l'ouest jusqu'au pont de Chaulnes (actuel quai Lamennais) et à l'est jusqu'au pont Saint-Georges (actuels quai Châteaubriand et quai Émile-Zola). Les travaux s'achèvent en 1861, après la destruction de l'ancien hôpital Saint-Yves (actuel quai Duguay-Trouin). Trois nouveaux ponts sont construits pour relier la ville haute et la ville basse : le pont de Nemours, reliant les rues de Rohan et de Nemours, le pont Napoléon III, qui remplace le pont de Chaulnes et enfin, le pont Pasteur, qui remplace le pont Saint-Georges. Trois ponts sont également supprimés : le pont Saint-Yves, ceux de la Poissonnerie et de l'Ille, ainsi que l'ancienne passerelle Saint-Germain.

Doc. 2 : Ancienne gare ferroviaire de Rennes, fin 19e siècle - début 20e siècle, 100 Fi
13

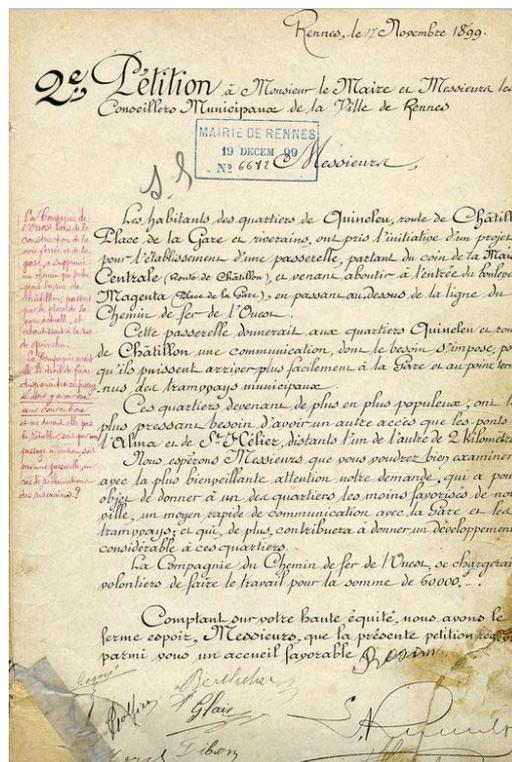


Le 26 avril 1857, Rennes fête l'arrivée du chemin de fer par une fête inaugurale de la gare grandiose ! S'amorce en effet une véritable révolution puisque le train permet alors de relier Rennes à Paris en dix heures ! L'installation de la gare à l'extérieur du centre-ville favorise également le début du développement de la ville au sud de la Vilaine, avec l'aménagement de voies larges jusqu'à la gare, ainsi que la construction des logements individuels pour les cheminots, près des ateliers, au sud de la voie de chemin de fer.

Doc. 3 : Plan général de Rennes, 1861, 1 Fi 76

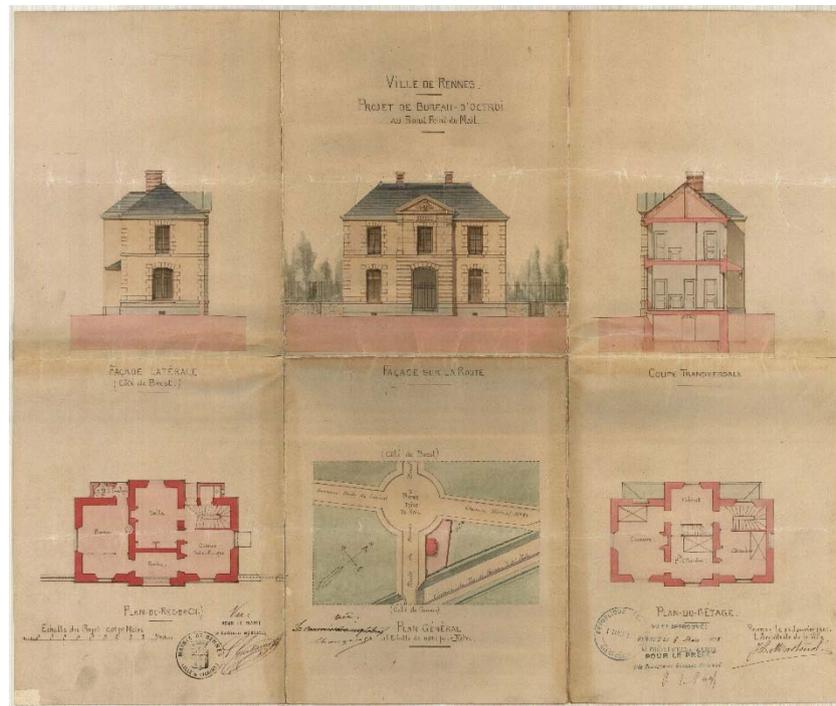


Ce plan général de Rennes permet de prendre la mesure de l'ampleur des travaux d'aménagement réalisés dans la ville, suite à l'installation de la gare en 1857. Y sont indiqués les travaux exécutés depuis 1855, sous le mandat du maire Ange de Léon des Ormeaux (1855-1861), en particulier la création de l'avenue de la Gare et la création des boulevards Napoléon III, de l'Impératrice et du Prince impérial, l'élargissement de l'avenue du cimetière du Nord ou l'aménagement du Champ de Mars.



L'installation de la gare de chemin de fer joue un rôle majeur dans l'extension de la ville vers le sud, en matière d'aménagement urbain mais aussi par l'arrivée d'une population nouvelle constituée d'ouvriers cheminots. Cependant, la présence de la gare et des voies ferrées établit aussi une nouvelle frontière entre le nord et le sud de la ville. C'est notamment le cas pour les habitants du quartier Sainte-Thérèse (Quineleu) qui adressent à la municipalité cette pétition pour l'établissement d'une passerelle leur permettant de traverser les voies ferrées de façon sécurisée, en évitant un détour d'environ 1 kilomètre, via les ponts de Saint-Hélier et de l'Alma, afin d'accéder au centre-ville depuis le terminus des tramways. Cette requête ne sera pas jugée prioritaire et n'aboutira qu'en 1926.

Doc. 5 : Projet de construction d'un bureau d'octroi au niveau du rond-point du Mail, 1885, 2 Fi 3749



Les lois du 27 vendémiaire (18 octobre 1798) et du 11 frimaire an VII (1er décembre 1798) autorisent le rétablissement des octrois dans les villes dont les recettes ordinaires ne suffisent pas à couvrir les dépenses. C'est le cas à Rennes où "l'octroi municipal et de bienfaisance" est censé servir aux hospices et œuvres sociales. Jusqu'en 1945, cet impôt représente pour la ville entre 80 et 90 % du total de ses recettes. On lève cet impôt à l'entrée de la ville sur les produits de consommation courante : comestibles, boissons, combustibles, fourrages et matériaux de construction, à l'exception de produits de première nécessité (sel, beurre, savon, bétail, bois de chauffage et charbon de bois en petites quantités).

C'est dans les bureaux d'octroi, bâtiments municipaux, que se déroule la perception de l'impôt. L'ensemble des bureaux d'octroi définissent donc le rayon de l'octroi, périmètre qui correspond à la ville dense et industrielle, par opposition à la campagne environnante, et qui s'agrandit avec l'extension de la ville. La municipalité entreprend la construction de ces bureaux ou maisons d'octroi, éventuellement assortis du logement du receveur. En 1816, il existe à Rennes douze bureaux d'octroi.

Ce plan présente le projet de construction d'un bureau d'octroi au niveau du rond-point du Mail, réalisé par l'architecte municipal Jean-Baptiste Martenot en 1885, afin de remplacer un bureau d'octroi plus ancien, situé plus au sud. Les frontières de la ville s'agrandissent.

Doc. 6 : Délibération du conseil municipal, 16 août 1876, 1 D 54

Etablissement
de tramways
dans la ville
de Rennes.

M. Lecroquis, rapporteur de la Commission
des Travaux publics, donne lecture d'un rapport
Monsieur

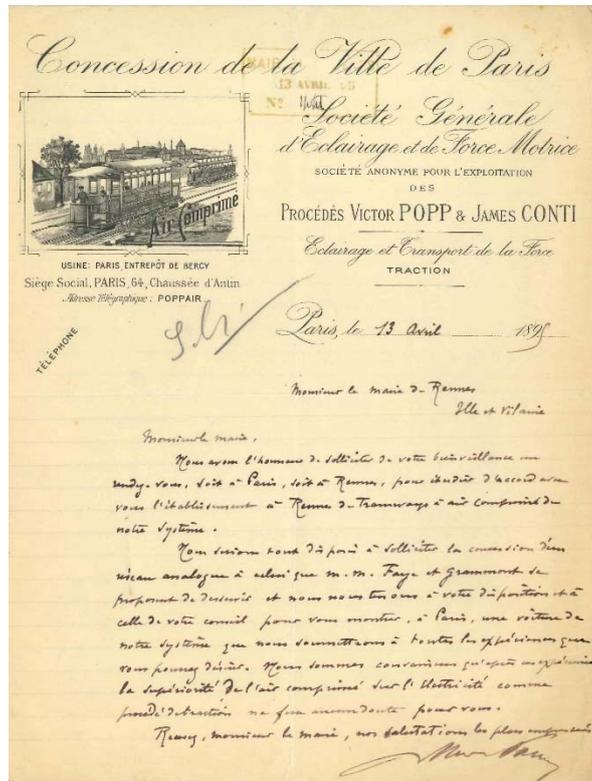
Dans votre séance du 1^{er} décembre, M. le Maire
vous a fait connaître, qu'en 1874, une compagnie
anglaise demanda à établir dans les rues de la ville
de Rennes, des lignes de tramways, ou chemins de
fer américains, pour omnibus, à traction de cheval,
projets qui furent examinés par la Commission
des Travaux publics, que les avantages
en seraient bien faibles, tandis que les inconvénients
en seraient, au contraire, nombreux, n'a accepté pas
la proposition (17 août 1875).

Dans ces derniers temps, plusieurs nouvelles demandes
ont été adressées à M. le Maire. Vous avez renvoyé
à votre Commission des Travaux publics l'examen
de ces nouvelles demandes, votre Commission, après
avoir pris connaissance des pièces produites m'a
chargé de vous présenter son rapport.

M. le Maire vous a observé que, parmi les
arguments invoqués contre le projet, on faisait
ressortir, que, les rues de la ville, quoiqu'elles alignées
sont peu spacieuses, que déjà, avec une circulation
relativement restreinte, on voit de fréquents accidents
de voitures se produire, que le service intérieur de
la plupart des maisons exige une occupation

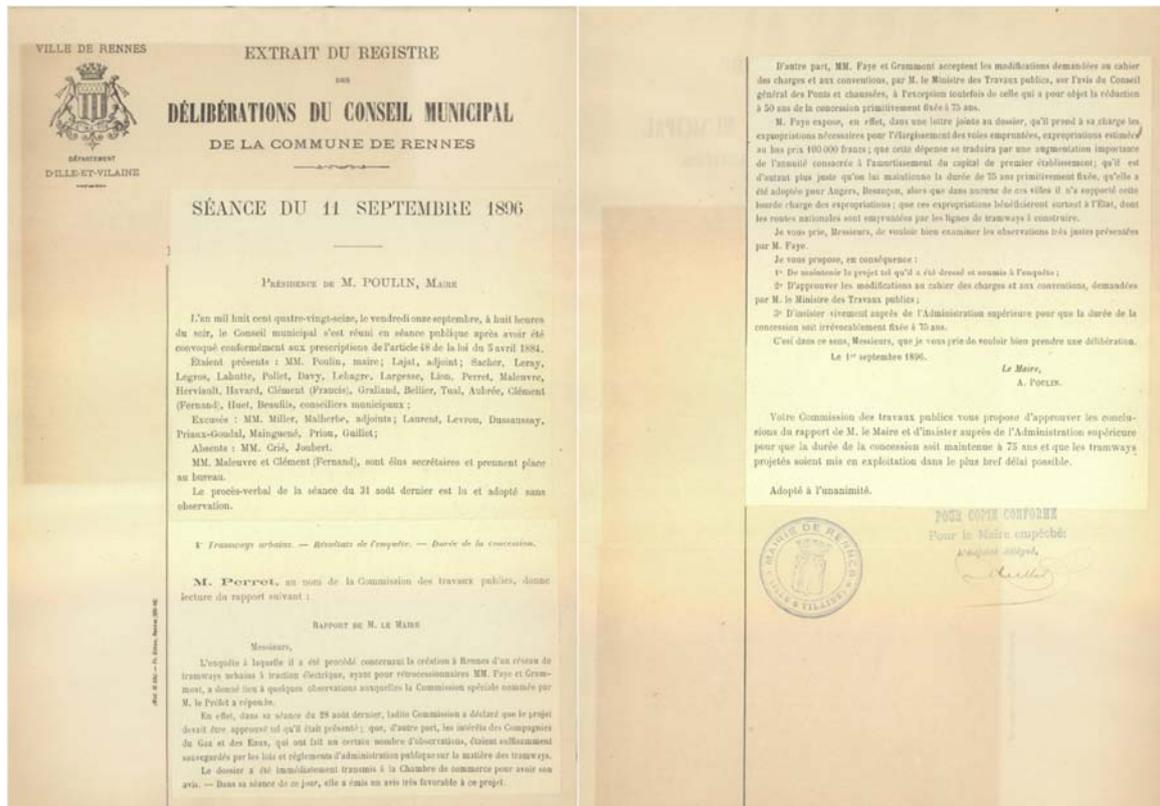
En 1876, la municipalité rennaise fait le choix de ne pas suivre l'avis de la Commission des travaux publics concernant la mise en place d'un réseau de transports en commun dans la ville : "Le conseil ne partage pas l'avis de la Commission [des travaux publics] et après discussion où prennent part principalement Messieurs Foucqueron, Jouaust, Bodin, Chochon, Martin, Feuillée, il adopte l'amendement suivant proposé par Mr Jouaust : *Le conseil est disposé à accepter en principe l'établissement des tramways dans la ville de Rennes, il autorise l'administration à examiner les divers projets qui pourront lui être présentés par les compagnies et qui devront ensuite être soumis à l'approbation du conseil.*"

Doc. 7 : Exemple de concession de tramways par la ville de Paris, 1895, 2 O 16



Grâce à la création, en 1882, d'une commission dédiée à la prospection sur les différents projets de transports en commun dans d'autres villes de France et de l'étranger, on trouve de nombreux exemples de concessions dans les archives de la ville. Ce document concerne la concession de la ville de Paris à la Société d'éclairage et de force motrice pour la mise en place de tramways s'appuyant sur le procédé "Popp et Conti" basé sur l'énergie à air comprimé. Il témoigne de l'intérêt porté par la ville sur un sujet dont elle pressent l'enjeu pour l'avenir de Rennes et de ses habitants.

Doc. 8 : Délibération du conseil municipal, 11 septembre 1896, 2 O 19



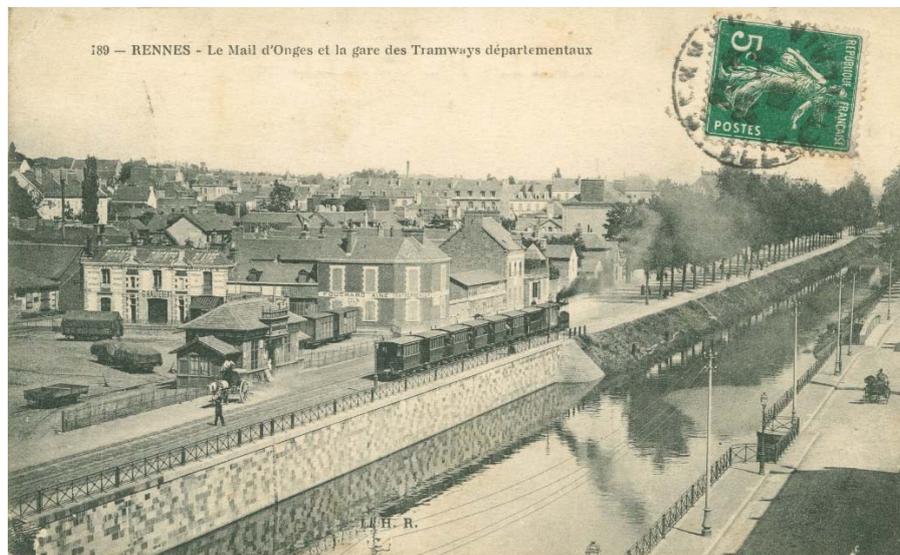
La municipalité rennais retient le projet de tramways électriques à voie métrique d'Alexandre Grammont et Ennemond Faye, lors de la séance du conseil municipal du 11 septembre 1896. Cette décision est alors fortement attendue à Rennes, comme le rappelle le maire, Vincent Morcel, dans un rapport municipal du 3 avril 1895 : "Notre ville, Messieurs, ne saurait plus longtemps se désintéresser de ces questions ; elle doit s'efforcer, au contraire, d'arriver à une solution satisfaisante dans l'intérêt de nos concitoyens."

Doc. 9 : Tramways électriques de Rennes (T.E.R.) devant le théâtre municipal, fin 19e siècle, 100 Fi 1252



Le système de tramways proposé par Faye et Grammont est un système électrique sur rails et à fil aérien. Les câbles conducteurs sont portés par des fils transversaux en acier fixés sur des poteaux métalliques ou sur des rosaces attachées aux façades des maisons. Les voitures sont ainsi reliées au câble aérien au moyen d'une perche. Les voitures, quant à elles, reposent sur des trucks à suspension placés sur quatre roues, afin de franchir facilement des courbes de petit rayon.

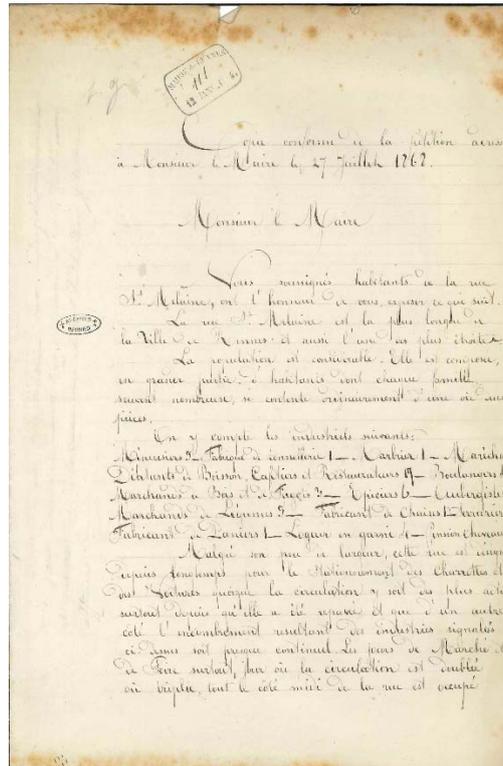
Doc. 10 : Gare des tramways d'Ille-et-Vilaine (T.I.V.) sur le mail d'Onges, fin 19^e siècle, 100 Fi 14



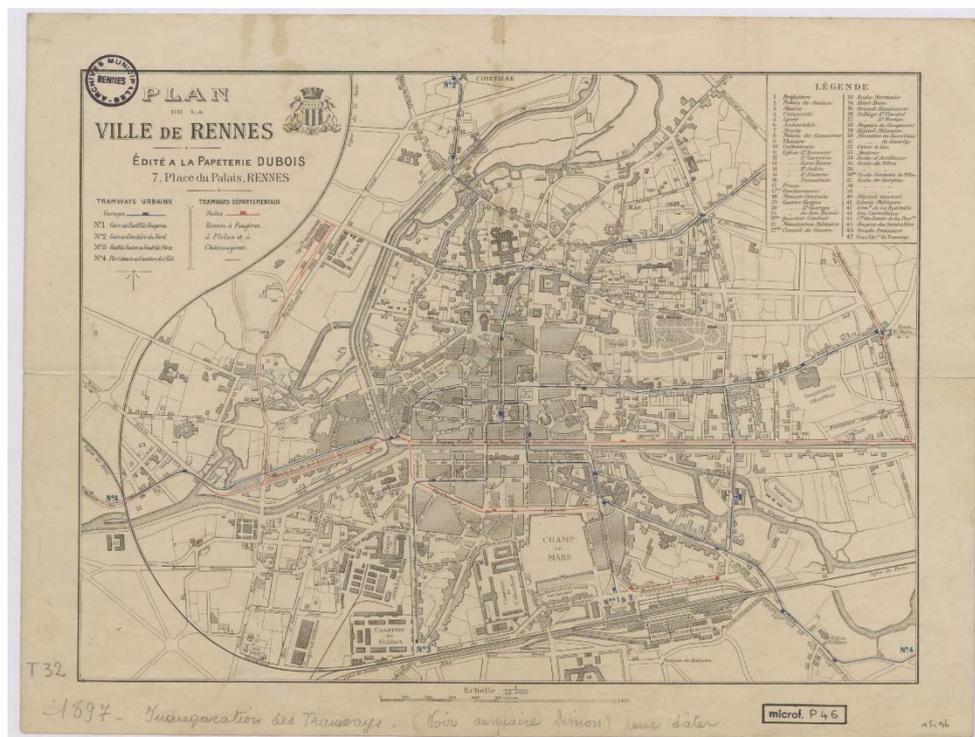
La concession d'un réseau de trois lignes autour de Rennes est attribuée en 1896 par le département à la Société Française de Chemins de Fer à Voie étroite représentée par Monsieur Faliès. Ce dernier crée une nouvelle société, La Compagnie des Tramways à Vapeur d'Ille-et-Vilaine, qui devient concessionnaire du réseau.

La gare des tramways d'Ille-et-Vilaine (T.I.V.), appelée également la "gare du Mail", se trouvait sur l'actuelle avenue Aristide-Briand (anciennement mail d'Onges). Elle était à l'origine d'une liaison qui desservait Liffré et Fougères. La gare fut démolie en 2009, bien après l'arrêt des tramways.

Doc. 11 : Pétition des habitants de la rue Saint-Melaine, adressée au maire de Rennes, 27 juillet 1868, l 66



Cette pétition, rédigée par les habitants de la rue Saint-Melaine, montre combien la ville de Rennes est impactée par le fort trafic des charrettes et des voitures à cheval. À cette époque, les rues étroites et sinueuses de la ville engendrent en effet de gros problèmes de stationnement et de circulation, en particulier les jours de marchés et de foires. Les habitants proposent des solutions pour pallier ces inconvénients, faute d'une réglementation municipale adaptée et efficace. Depuis la fin du 18^e siècle pourtant, une "police de la circulation" est mise en place pour veiller à son application et gérer les conflits entre usagers.



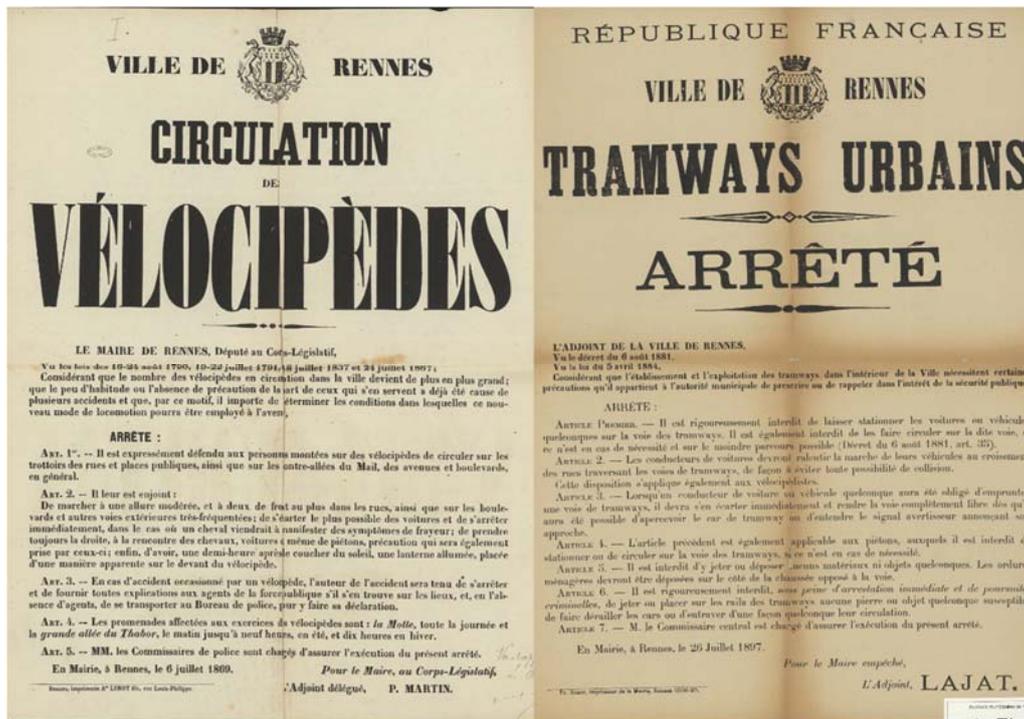
Ce plan de Rennes est le tout premier plan présentant le réseau de transports collectifs à Rennes. On y voit notamment l'emprise des quatre premières lignes urbaines des tramways électriques Rennais (T.E.R.), ainsi que celle des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, les "tramways départementaux". Ce plan permet de mettre en avant l'objectif principal de la municipalité : rendre accessible le centre de la ville depuis chacun des points cardinaux. Un premier réseau en croix donc, qui répond à la fois aux exigences de déplacement des habitants, mais doit aussi s'adapter à la physionomie de la ville car des rails et des poteaux sont installés tout au long de ces lignes.

Doc. 13 : Mises en adjudication de travaux publics, affiches, 19e siècle, 9 Fi 1952 à 1962



Les mises en adjudication sont des marchés permettant à la municipalité de déléguer la réalisation de travaux publics à des entreprises privées. Elles sont placardées dans la ville par voie d'affichage, afin de créer une mise en concurrence équitable entre professionnels. Au 19^e siècle, ces affiches sont très nombreuses et concernent principalement les travaux de voirie. Elles témoignent de la nécessité d'adapter les infrastructures au développement des différents modes de transport dans la ville.

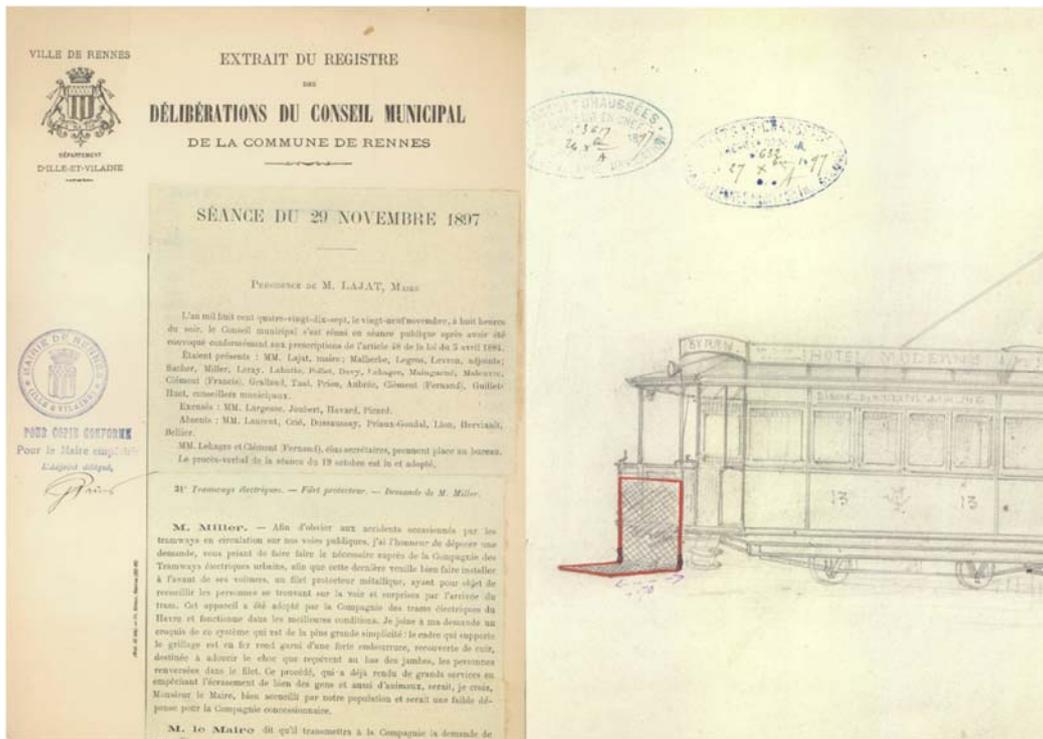
Doc. 14 : Règlements sur la circulation des vélocipèdes et des tramways urbains, affiches, 1869, I 66 et 9 Fi 3858



La municipalité rédige des règlements, essayant ainsi de suivre le mouvement de l'émergence de nouveaux modes de transport. Cependant, ces évolutions vont très vite et la réglementation peine à être appliquée.

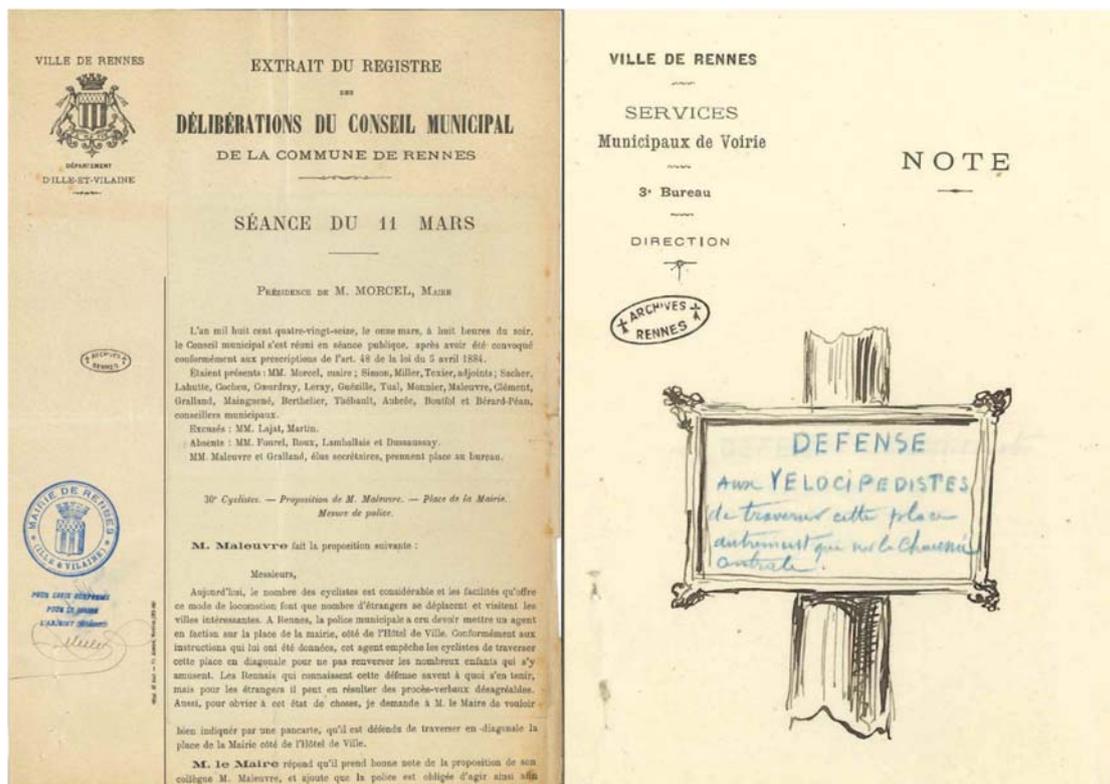
Le règlement concernant les vélocipèdes en est un exemple : "Considérant que le nombre de vélocipèdes en circulation dans la ville devient de plus en plus grand : que le peu d'habitude des vélocipèdes ou l'absence de précaution de la part de ceux qui s'en servent a déjà été la cause de plusieurs accidents et que, par ce motif, il importe de déterminer les conditions dans lesquelles ce nouveau mode de locomotion pourra être employé à l'avenir."

L'article 4 de ce règlement nous montre aussi que la municipalité met à disposition des "promenades" pour les exercices des vélocipèdes. Une preuve de l'aspect divertissant de ce mode de transport.



Lors de la séance du conseil municipal du 28 novembre 1897, est abordée la question de la sécurité des Rennais face aux tramways électriques rennais (T.E.R.), tout nouveau mode de transport. M. Miller propose ainsi de "faire installer à l'avant de ses voitures, un filet protecteur métallique, ayant pour objet de recueillir les personnes se trouvant sur la voie et surprises par l'arrivée du tram."

Ce nouveau mode de transport constitue un nouvel usage de la ville pour ses habitants. Un temps d'adaptation, ainsi qu'une réglementation, sont nécessaires pour que la cohabitation se passe sans accident.



L'utilisation des vélocipèdes connaît un essor fulgurant durant ce 19^e siècle. D'abord utilisé dans la pratique sportive, il devient un moyen de transport incontournable dans la ville, nécessitant de réglementer très tôt son usage afin de le faire cohabiter en toute sécurité avec les autres moyens de transport, y compris les piétons.

Lors de la séance du conseil municipal du 11 mars 1896, la question de la mise en place d'une signalisation par voie de panneaux est abordée. Cette signalisation vise avant tout les touristes qui ne connaissent pas les usages en matière de mobilité à Rennes.

Partie 3 : une ville moderne, 1^{ère} moitié du 20^e siècle

Au début du 20^e siècle, la ville de Rennes connaît une forte croissance démographique, avec une population qui passe de 79 372 habitants en 1911 à 98 538 habitants en 1936. Malgré un contexte économique difficile, la ville se développe, particulièrement pendant l'entre-deux-guerres, grâce à une politique de construction ambitieuse menée par la municipalité.

De nouveaux moyens d'action

Ce développement est favorisé notamment grâce à la loi Cornudet du 14 mars 1919, qui oblige les villes françaises de 10 000 habitants et plus à se doter d'un Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension (PAEE). On parle alors pour la première fois de "planification urbaine". Le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Rennes est adopté en 1928 (Doc. 1). Il concrétise la politique rennaise en matière d'urbanisme, que l'on peut résumer en trois mots : "esthétique, hygiène et circulation".

La question des transports se trouve donc directement liée à celle de l'aménagement et de l'extension de la ville tandis que la création de nouveaux quartiers occasionne de nouveaux besoins en matière de déplacements.

Le temps des grands chantiers

Durant cette période, deux équipes municipales se succèdent :

Celle de Jean Janvier (1908 – 1923), travaille surtout à l'amélioration des infrastructures (asphaltage des trottoirs gravelés, construction de plusieurs kilomètres de trottoirs et de caniveaux, amélioration de l'éclairage public). Cela facilite notamment la pratique du vélo en plein essor (Doc. 2) et la circulation des premières automobiles (Doc. 3) qui roulent sans traction animale et qui, réservées à une élite, cohabitent un temps avec les voitures à cheval. (Doc. 4) (Doc. 5) C'est aussi la période des grands chantiers, notamment l'extension du réseau d'assainissement dès 1919 et la première phase de la couverture de la Vilaine (entre le pont de Nemours et le pont de Berlin) dès 1913 (Doc. 6).

Celle de François Château (1935 – 1945), s'attache principalement à moderniser le réseau de transports en commun.

Un tramway électrique très critiqué

Dès les années 1920, le tramway électrique est fortement critiqué pour plusieurs raisons : sa présence gêne la circulation dans le centre-ville ; son réseau est jugé insuffisant pour les besoins des Rennais ; et surtout, son mode de circulation, sur des rails, ne permet pas de s'adapter à l'évolution de la ville en pleine extension, et manque par conséquent de souplesse (Doc. 7) (Doc. 8) (Doc. 9). Pour résoudre ces problèmes, la municipalité, soutenue par la Chambre du commerce, décide de mettre en place un réseau complémentaire constitué d'une première flotte d'autobus. (Doc. 10) Totalement indépendant des rails, ce mode de transport est alors considéré comme plus moderne, plus rapide et plus confortable. Trois lignes sont mises en service dès 1933 par la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.), notamment pour relier certains quartiers au centre de Rennes, qui connaissent alors un grand succès auprès des Rennais (Doc. 11). (Doc. 12)

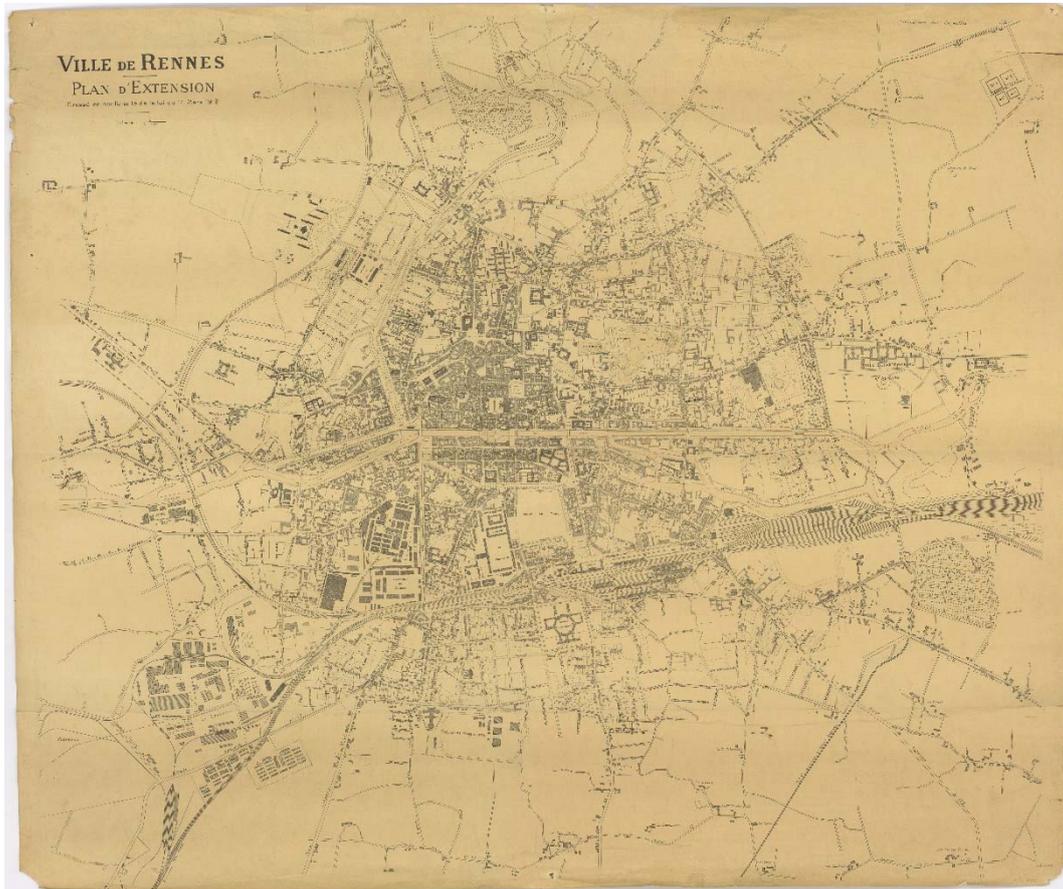
Un élan freiné par la guerre

Dès 1938, la municipalité se prononce en faveur du remplacement total des T.E.R. par un réseau d'autobus. (Doc. 13) Mais ce projet n'aboutit pas en raison de la Seconde Guerre mondiale : les bus sont réquisitionnés du fait du prix élevé de l'essence. La C.O.E. et la municipalité doivent se résoudre

à remettre en service les tramways électriques jusqu'à la fin du conflit. C'est aussi une période de restriction de la circulation en ville avec l'instauration de couvre-feu (Doc. 14).

Documents associés

Doc. 1 : Plan d'extension de Rennes, 1928, 1 Fi 109



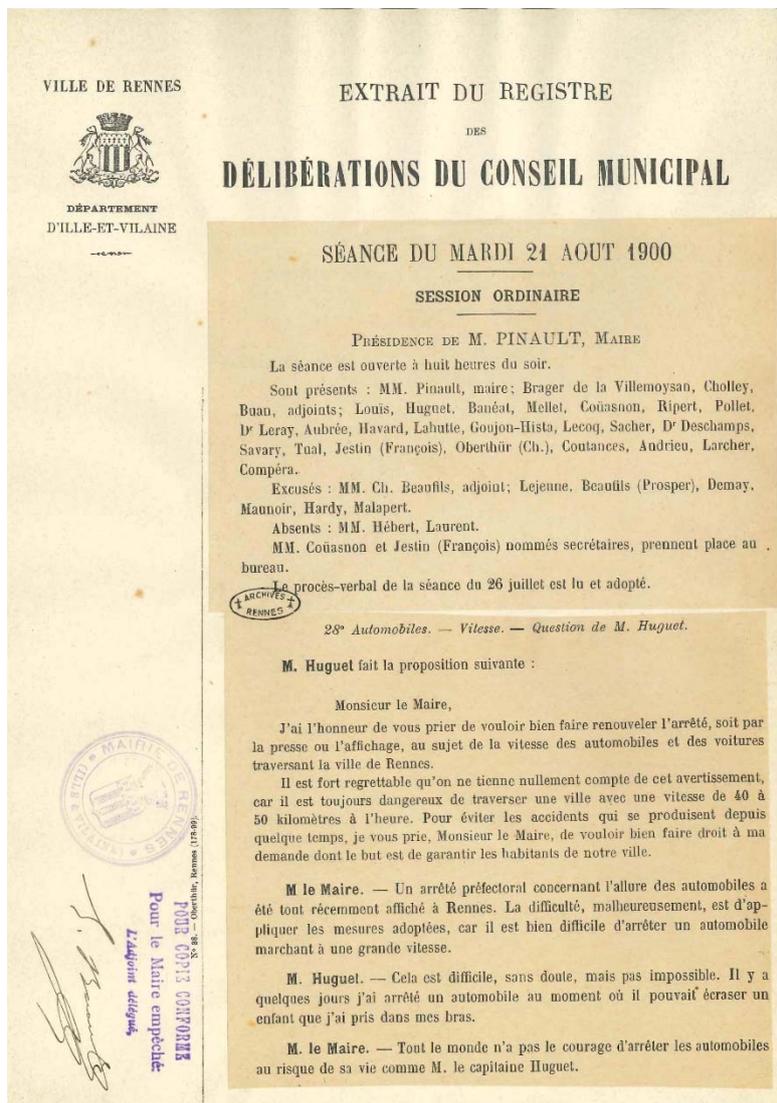
Le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour la ville de Rennes est conçu à partir de 1920. **Le projet d'embellissement** repose principalement sur l'élargissement des voies du centre urbain. Pour améliorer l'accès au centre de la ville, le plan prévoit notamment l'achèvement du boulevard longeant le canal d'Ille-et-Rance (actuel boulevard de Chézy), l'élargissement à 14 m des faubourgs (actuelles rue de Saint-Malo, rue d'Antrain, rue de Paris, rue Saint-Hélier et rue de Nantes). **Le projet d'extension** prévoit la création de boulevards de ceinture pouvant servir de base aux lotissements ultérieurs, et renforçant ainsi les premiers boulevards construits dès 1860 : depuis la route de Nantes, jusqu'à la route de Chateaugiron, au sud. D'autres permettent de relier ou désenclaver des quartiers, comme Maurepas, ou Jeanne-d'Arc. Dans la perspective d'une augmentation du trafic automobile, il est envisagé la création de ronds-points de délestage, à distance du centre de la ville, reliant ces boulevards de ceinture.

Doc. 2 : Départ de la promenade de l'Union des vélocipèdes du Grand Bazar, carte postale, 24 mai 1906, 100 Fi 1625



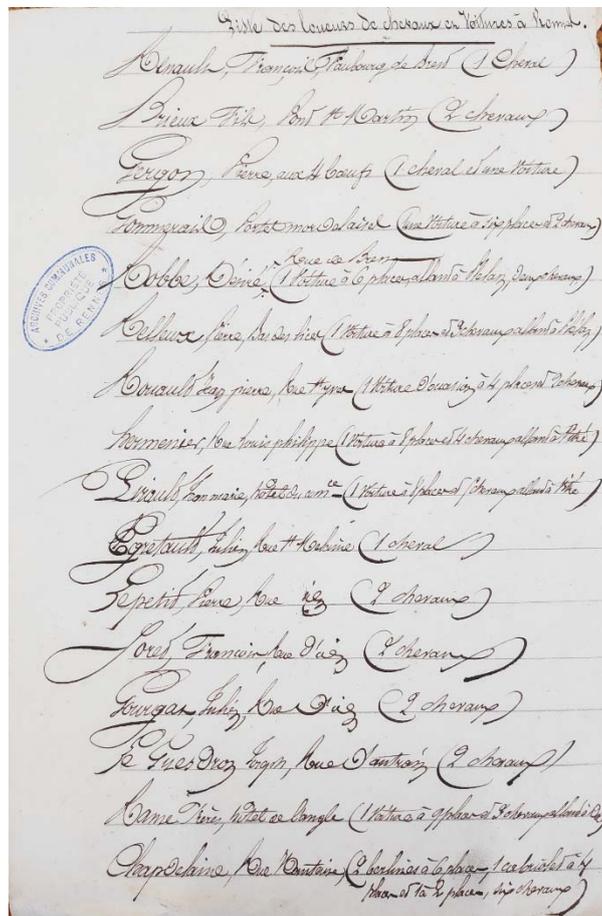
Le vélocipède, très vite appelé bicyclette, fait son entrée dans la ville dès la deuxième moitié du 19^e siècle. D'abord utilisé comme loisir bourgeois, la pratique de la bicyclette se popularise progressivement grâce au développement des courses sportives, notamment avec la création de la compétition sportive "le Tour de France" en 1903.

Ce n'est que bien plus tard, au 20^e siècle, que la bicyclette sera considérée comme un mode de transport à part entière.



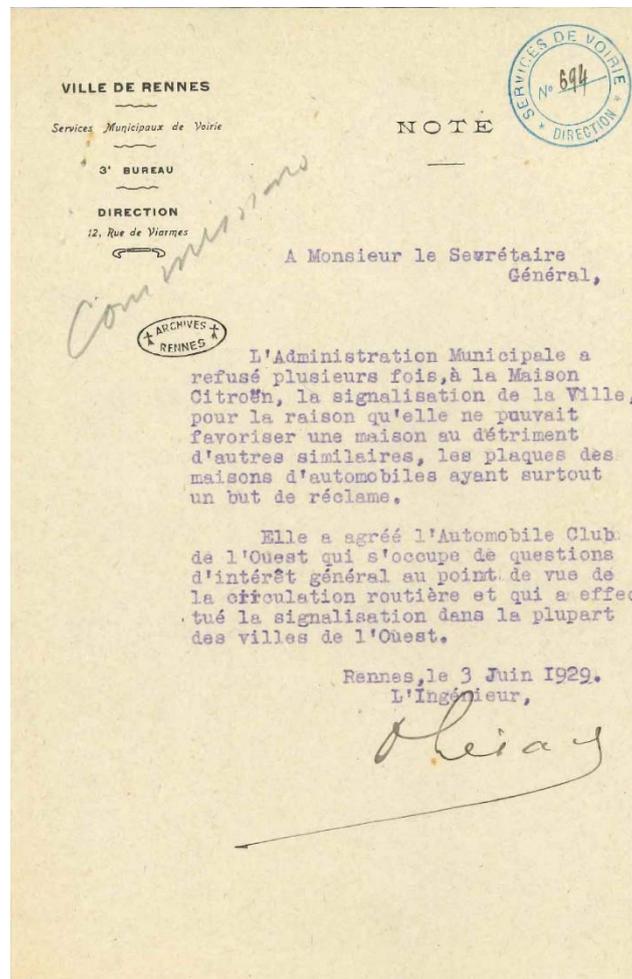
Les premières automobiles font leur entrée dans la ville à la toute fin du 19^e siècle et avec elle, la vitesse ! La municipalité s'inquiète des accidents qui se multiplient comme en témoigne cette délibération du 21 août 1900. À cette époque, les automobiles sont l'apanage d'une élite, et le code de la route n'existe pas encore. Il faut attendre la fin des années 1930 pour voir apparaître le code Rousseau.

Doc. 4 : Liste des loueurs de chevaux et des voitures à cheval à Rennes, début du 20e siècle, I 66



Au début de 20^e siècle, différents modes de transport coexistent dans les rues de Rennes : chevaux, véhicules hippomobiles, vélocipèdes, automobiles, tramways électriques et à vapeur... Autant de modes de transport que de pratiques ! La réglementation devient particulièrement nécessaire pour la sécurité des Rennais. Cette cohabitation entre énergie animale et énergies fossiles et électrique durera plusieurs décennies, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Doc. 5 : Lettre de l'ingénieur municipal au secrétaire général de la Ville de Rennes, 3 juin 1929, I 66



Dans cette correspondance, on apprend que la municipalité a été sollicitée à plusieurs reprises par la maison Citroën afin d'assurer la signalisation en ville. Pour éviter tout risque de concurrence ou de favoritisme pour une marque automobile, la municipalité fait le choix de s'adresser à l'Automobile club de l'ouest pour réaliser cette signalisation en 1929, soit plusieurs décennies après le début de la circulation automobile en ville.

Doc. 6 : Travaux d'extension du réseau d'assainissement, [1919], 2416 W 17 et travaux de couverture de la Vilaine, entre les ponts de Nemours et de Berlin, [1912 - 1913], 100 Fi 4065

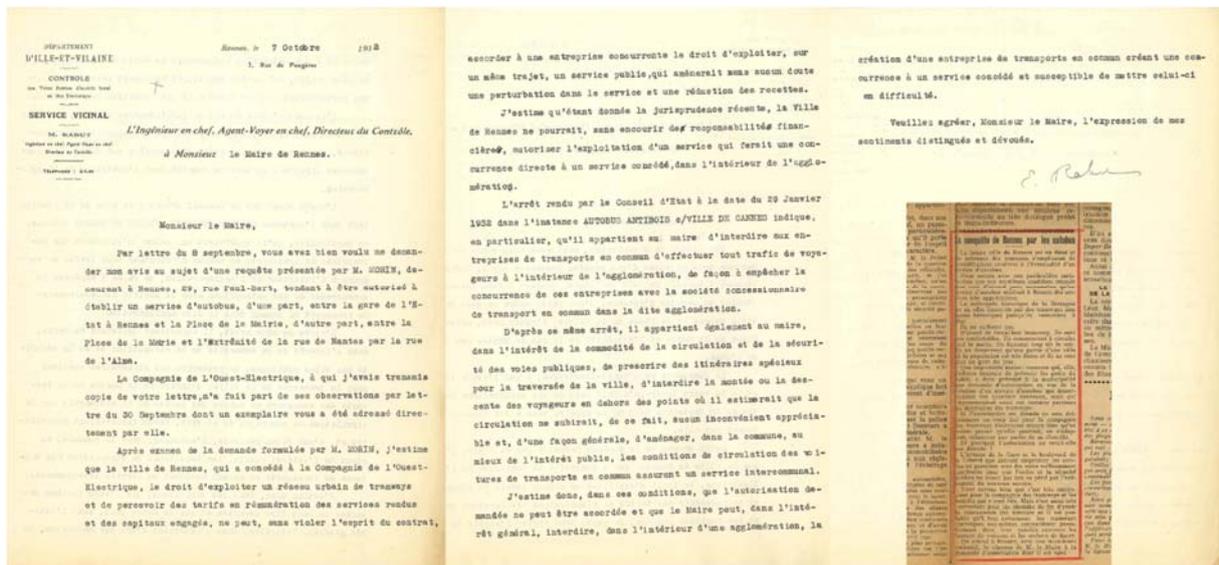


L'extension de la ville de Rennes entraîne des travaux d'aménagements d'importance, dans le souci de l'embellir, de l'assainir, mais aussi de faciliter la circulation !

Le réseau d'assainissement voit le jour à Rennes dans les années 1880. Quarante ans après, le maire Jean Janvier (1908-1923), décide l'extension du réseau d'assainissement de 35 km. Cette photographie présente les tronçons de conduites moulés, entreposés avant assemblage dans les tranchées, au niveau de l'ancien quai Saint-Cast (actuel boulevard de Chézy) à Rennes. Ces travaux conséquents impactent la mobilité des Rennais dans la ville, sur un temps long.

La première phase des travaux de couverture de la Vilaine a lieu dans les années 1912 – 1913. L'objectif est d'aménager des jardins devant le Palais du Commerce, en cours de construction. La seconde phase aura lieu bien plus tard, dans les années 1960.

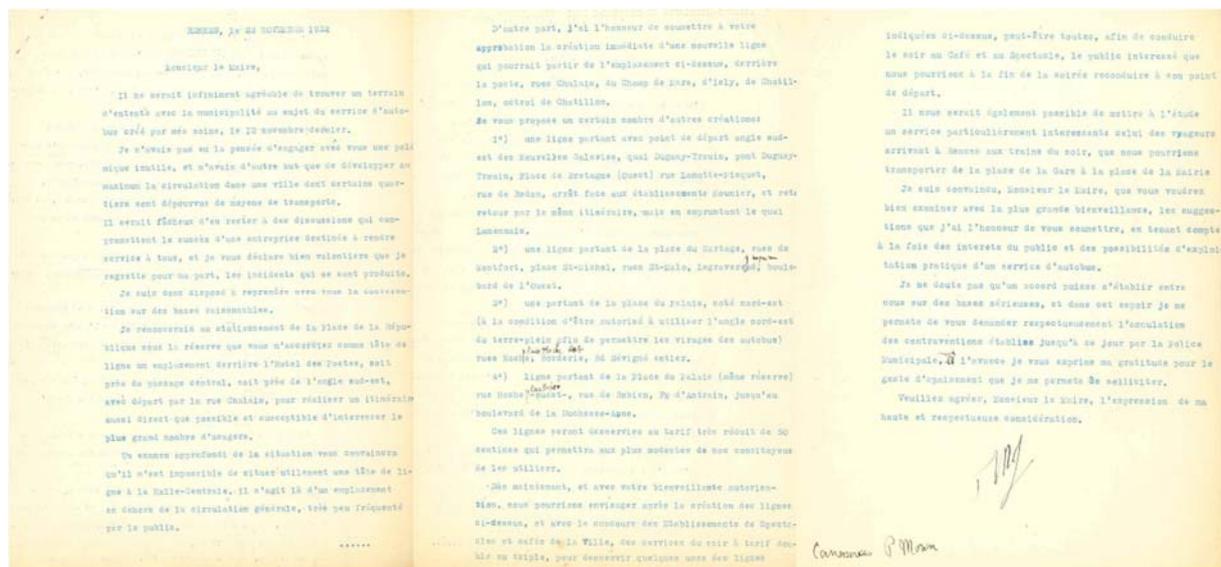
Doc. 7 : "La conquête de Rennes par les autobus", article du journal "L'Ouest sportif", octobre 1932, 1 W 136 et Lettre de l'ingénieur en chef au maire de Rennes, 7 octobre 1932, 1 W 136



Rapidement, le réseau des tramways électriques est décrié par les Rennais, comme en témoigne cet article de presse du journal *L'Ouest sportif*. On y apprend également qu'une société propose à la municipalité de mettre en place un service d'autobus afin de pallier les lacunes des tramways électriques. Les documents d'archives nous apprennent que cette demande ne sera pas acceptée par la municipalité, qui souhaite que ce soit la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.), toujours concessionnaire, qui prenne en charge un réseau complémentaire d'autobus.

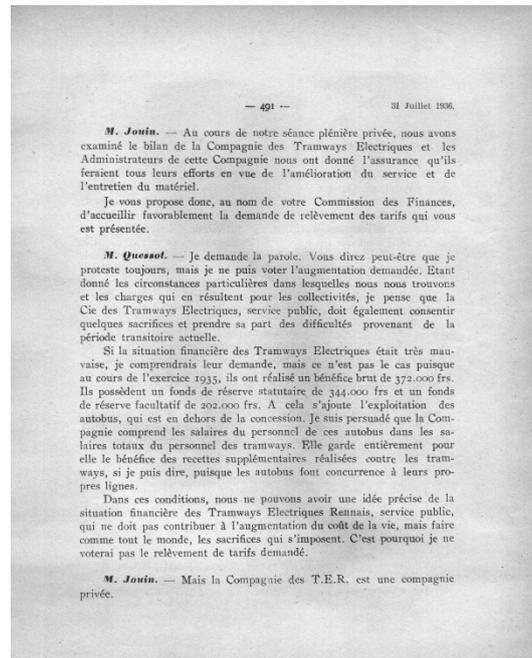
Sollicité par le maire de Rennes sur la question de la création de cette entreprise d'autobus indépendante de la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.) à Rennes, l'ingénieur en chef donne son avis dans une lettre du 7 octobre 1932. Il y fait état de la responsabilité de la municipalité face à la concession dévolue à la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.) : "J'estime qu'étant donné la jurisprudence récente, la Ville de Rennes ne pourrait, sans encourir de responsabilité financière, autoriser l'exploitation d'un service qui ferait une concurrence directe à un service concédé, dans l'intérieur de l'agglomération".

Doc. 8 : Lettre de P. Morin au maire de Rennes, 22 novembre 1932, 1 W 136



L'année 1932 s'avère très "tendue" sur le plan des transports en commun à Rennes. Les besoins des Rennais se font pressants, si bien que M. Morin, propriétaire d'un service privé d'autobus "la Maison de Rennes", sollicite la municipalité afin d'obtenir une autorisation pour la création d'une véritable entreprise de transports en commun d'autobus. Cette demande est refusée par la municipalité qui, appuyée de l'avis de l'ingénieur en chef, voit là une concurrence directe à la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.). Néanmoins, P. Morin crée son entreprise le 12 novembre de la même année, s'exposant ainsi à des verbalisations. Cette lettre est particulièrement intéressante, car elle met en évidence les besoins en mobilité des Rennais, avec notamment la question des transports en soirée, afin de desservir les établissements de spectacles, les cafés, ainsi que la gare.

Doc. 9 : Délibération du conseil municipal, 31 juillet 1936, 1 D 171

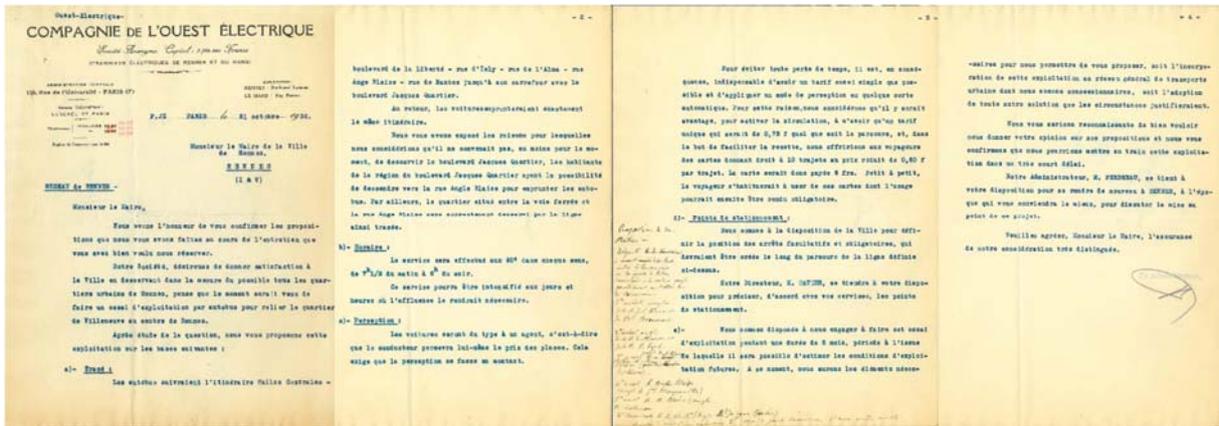


Ce document restitue les échanges entre les membres du conseil municipal au sujet de la proposition de la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.) de relever les tarifs de transports en tramway, afin d'apaiser les relations entre la Direction des tramways électriques de Rennes (T.E.R.) et son personnel. Cette proposition est révélatrice d'une situation financière difficile pour la Compagnie, ainsi que des inquiétudes du conseil municipal sur l'entretien du matériel : *"Au cours de notre séance plénière privée, nous avons examiné le bilan de la Compagnie des Tramways électriques et les Administrateurs de cette Compagnie nous ont donné l'assurance qu'ils feraient tous leurs efforts en vue de l'amélioration du service et de l'entretien du matériel"* (intervention de M. Jouin, maire).

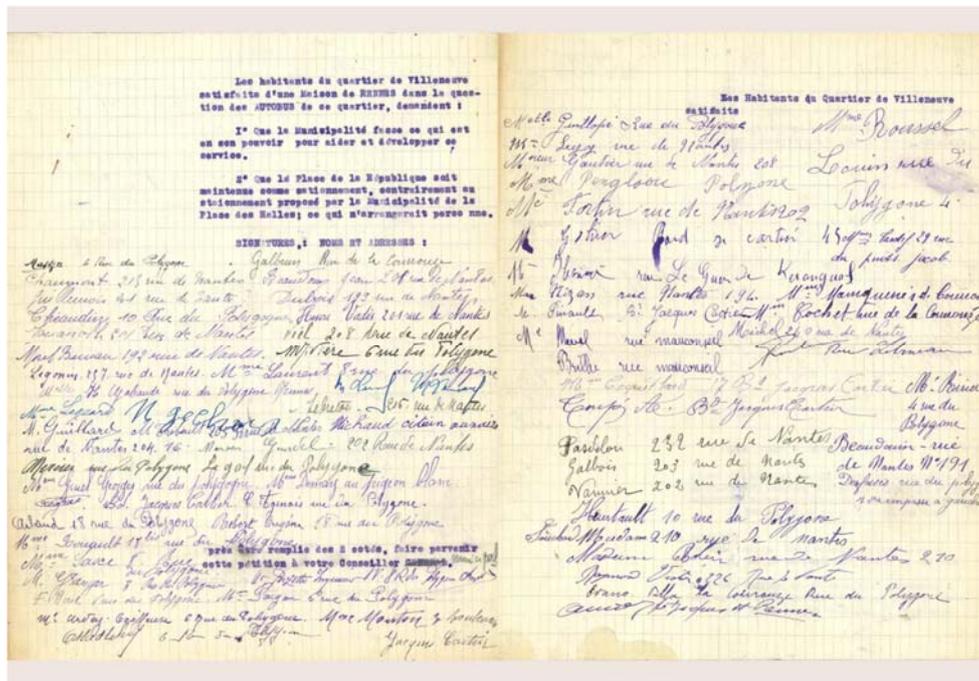
En effet, à partir des années 1920, le trafic des tramways électriques rennais baisse progressivement, notamment à cause de l'avènement des automobiles individuelles. La Compagnie de l'Ouest électrique est déficitaire, et en 1927, elle restreint son exploitation aux lignes principales.

Les échanges nous laissent également entrevoir des positions divergentes sur le fait de concéder le réseau de transports en commun. Mr Boyer estime même ce service de tramways électriques "défectueux".

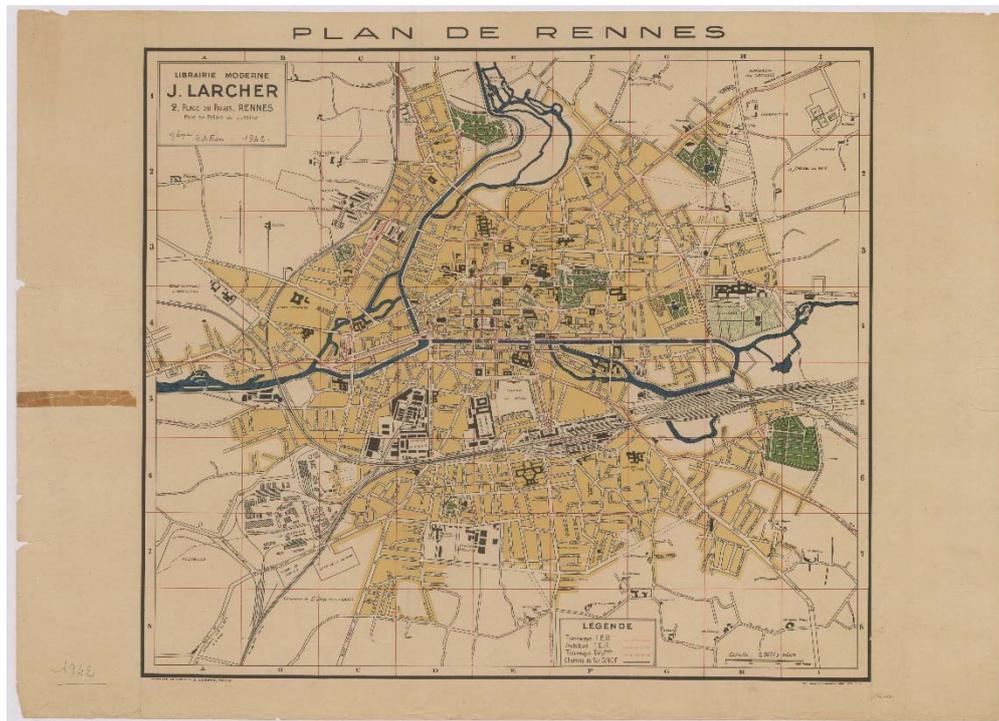
Doc. 10 : Lettre de la Compagnie de l'Ouest électrique au maire de Rennes, 21 octobre 1932, 1 W 136



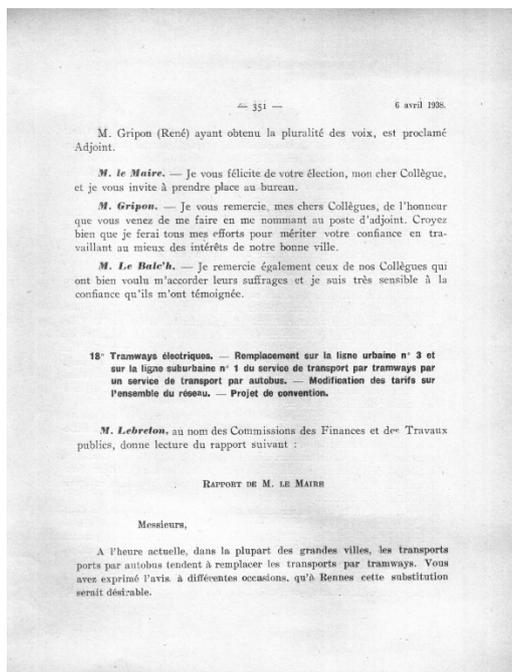
Régulièrement, la Compagnie de l'Ouest électrique, concessionnaire du réseau de tramways électriques, écrit au maire de Rennes afin de lui soumettre un projet de nouvelle ligne, répondant à l'exigence de la municipalité qu'est la desserte de "tous les quartiers urbains de Rennes". Dans cette lettre, il s'agit de la desserte du quartier Villeneuve. La démarche de développement du réseau de transports en commun est donc bien engagée en 1932, et sera effective en 1933, avec la création de trois nouvelles lignes.



Cette pétition des habitants du quartier Villeneuve est assez succincte, mais elle témoigne d'un réel besoin de desserte du quartier. On y apprend également qu'un service privé d'autobus, "la Maison de Rennes", s'est mis en place sur cette ligne, suscitant une grande satisfaction des habitants. Cette pétition vient probablement conforter la demande du responsable de "la Maison de Rennes", P. Morin, qui souhaite obtenir une autorisation pour la création de son service d'autobus, demande refusée par la municipalité déjà engagée avec la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E.).



Ce plan des transports à Rennes est la 8^e édition réalisée par J. Larcher. Il présente le réseau de transports en commun d'avant-guerre, avec les lignes des tramways électriques rennais (T.E.R.), les lignes des tramways d'Ille-et-Vilaine (T.I.V.), les lignes d'autobus, ainsi que les lignes de chemins de fer (S.N.C.F.). Il constitue l'un des premiers plans de réseaux "multimodal" connu, mis à la disposition des Rennais, mais il ne représente pas la réalité de la période de l'Occupation.



Les pressions liées à l'installation d'une entreprise privée d'autobus très appréciée des Rennais vivants dans les quartiers éloignés du centre-ville, poussent la municipalité à prendre la décision de remplacer le réseau de tramways par un réseau d'autobus. Se pose alors la question de l'enlèvement des rails, ce qui nécessitera de lourds travaux d'aménagement dans la ville. M. Lebreton, membre du conseil municipal, propose d'utiliser l'emplacement dédié aux rails de tramways de la ligne suburbaine *Octroi de Paris – Cesson*, à la réalisation d'un "trottoir pour cyclistes, comme il en existe sur certaines routes, principalement dans le nord de la France".

Doc. 14 : Avis au public de la *Kreiskommandantur* pour les arrondissements de Rennes et de Redon, affiche, 25 mai 1941, 6 H 41

<h1>BEKANTMACHUNG</h1> <p>der Kreiskommandantur für die Arrondissements RENNES und REDON</p> <hr/> <p>Der Verkehr der französischen Zivilbevölkerung auf öffentlichen Strassen und Plätzen ist in der Zeit von 23 h 50 bis 4 h früh verboten.</p> <p>Die Polizeistunde um 23 h für die Gaststätten bleibt bestehen.</p> <p><i>Rennes, den 25. Mai 1941.</i></p>	<h1>AVIS AU PUBLIC</h1> <p>de la Kreiskommandantur pour les Arrondissements de RENNES et de REDON</p> <hr/> <p>La circulation est interdite sur la voie publique de 23 h. 50 à 4 heures du matin.</p> <p>Les lieux de réunion (restaurants, cafés, théâtres, etc..) doivent être fermés à 23 heures.</p> <p><i>Rennes, le 25 Mai 1941.</i></p>
---	--

Der Kreiskommandant :
gez. **RAU**
Hauptmann.

Dès la signature de l'Armistice le 22 juin 1940, et l'entrée des Allemands à Rennes, le quotidien des Rennais est fortement perturbé. Pour la population rennaise, L'Occupation rime avec contraintes et interdictions. De nombreuses réquisitions de matériels (notamment les vélocipèdes, les automobiles, mais aussi les autobus) ou de logements sont réalisées. La circulation des Rennais dans la ville en est fortement impactée, comme en témoigne cet avis édité en mai 1941 par le Commandant de la place de Rennes, et qui rappelle deux interdictions déjà en vigueur sur le territoire : l'interdiction de circuler sur l'espace public entre 23h30 et 4h du matin et la fermeture des lieux de réunion à partir de 23h. Ces mesures, qui s'apparentent à un couvre-feu, visent à empêcher toute circulation et rencontre clandestine.

Partie 4 : à toute vitesse, 1945 – 1972

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la ville de Rennes s'engage dans une ère de profondes et rapides mutations. Sa population augmente très rapidement, sa physionomie change du fait de la reconstruction et de l'aménagement de nouveaux quartiers, les distances de déplacement s'allongent, impactant directement les besoins et modes de déplacement des Rennais (Doc. 1).

Un réseau tout-bus

Pour répondre aux nouveaux besoins des usagers, la municipalité et la Compagnie de l'Ouest électrique (C.O.E) engagent une transformation en profondeur du réseau de transports en commun. En 1952, les derniers tramways circulent en ville et sont remplacés par un réseau tout bus (Doc. 4). Les Transports Électriques Rennais (T.E.R.) changent alors de nom et deviennent les Transports Urbains Rennais (T.U.R.).

Plus modernes, souples, performants et capables de relier les quartiers périphériques au centre-ville (Docs 3, 6 et 7), les autobus des T.U.R. doivent néanmoins cohabiter avec un nouveau moyen de transport qui rencontre un succès grandissant dans les années 1950 et 1960 : la voiture individuelle (Doc. 10).

La voiture, reine des villes

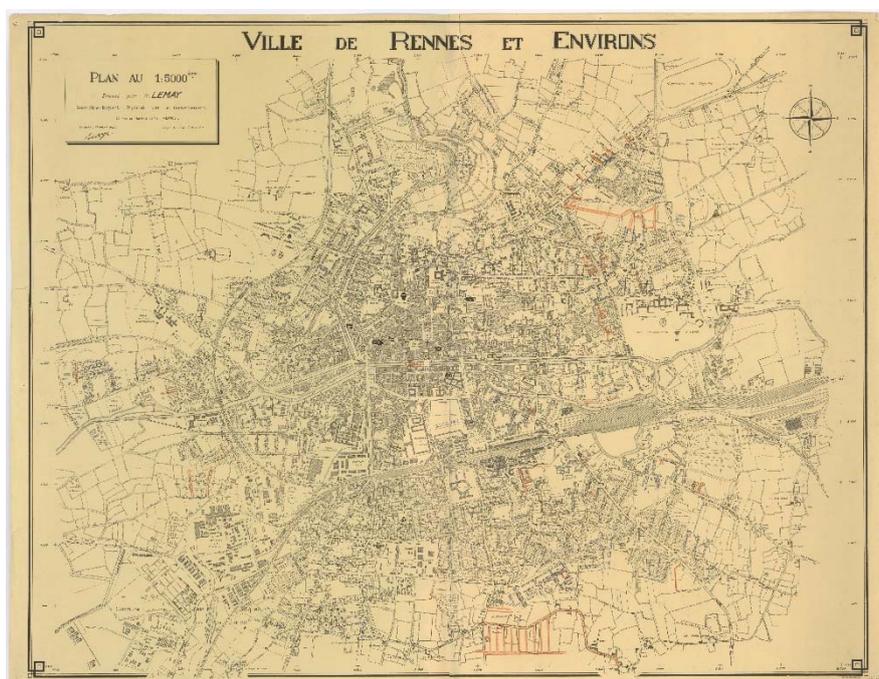
Symbole de modernité et de liberté, la toute nouvelle "reine des villes" s'impose dans les ménages français. À Rennes comme ailleurs, l'automobile afflue dans les rues de la ville et de nouvelles problématiques apparaissent (embouteillages, stationnements sauvages). Comment faire cohabiter tous ces moyens de transports dans un centre-ville peu adapté (Docs. 11 et 12) ? La municipalité multiplie les chantiers d'envergure pour permettre à la voiture de circuler dans et autour de Rennes : nouveaux parkings, couverture de la Vilaine, construction de la rocade (Doc. 13, Doc. 14, Doc. 15).

Vers une nouvelle modernisation du réseau

Tout va très vite... trop vite ! Malgré les efforts consentis, la ville de Rennes voit, à la fin de la période, ses conditions de transports dégradées. Alors que le problème de la voiture n'a pas été résolu, le réseau de bus n'atteint pas non plus le niveau de performance espéré (Doc. 16). L'heure est venue, une nouvelle fois, de mener une réflexion en profondeur sur les déplacements dans la ville.

Documents associés

Doc. 1 : Plan de la ville de Rennes, 1962, 1 Fi 120



Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la ville de Rennes fait face à une **grave crise du logement**. Si plus de 20 000 personnes sont privées de toit suite aux destructions de la guerre, c'est également 30 % des logements qui n'ont pas accès à l'eau potable ou au tout à l'égout. En parallèle, les politiques urbaines ne suivent pas la **forte pression démographique** subie par la ville.

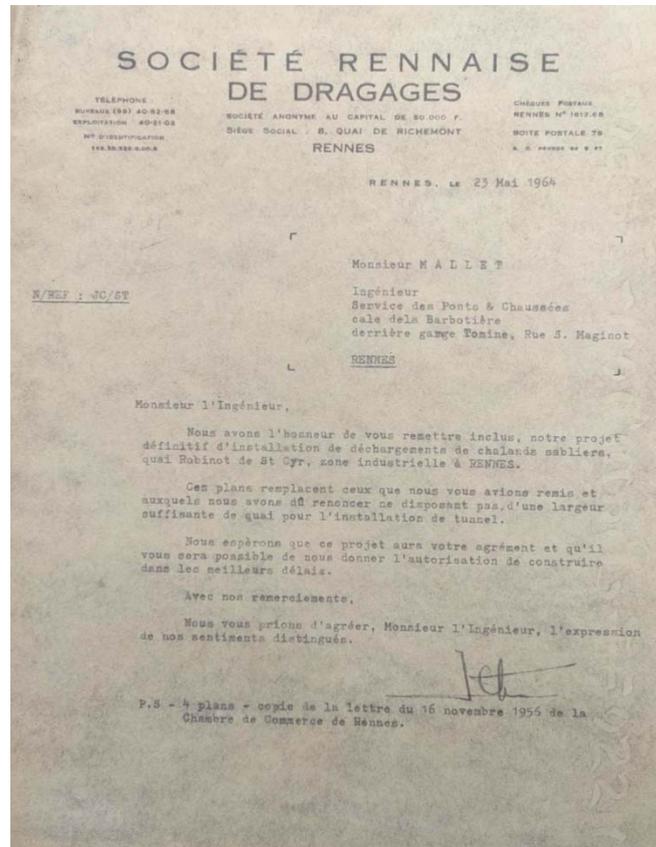
En réponse, la municipalité rennaise s'engage dans une politique volontariste de construction qui étend progressivement les limites de la ville en rognant sur les zones rurales périphériques. Cette croissance urbaine spectaculaire impacte très directement les besoins en déplacement des Rennais.

Ce plan figure la ville de Rennes en 1962. On y observe certains des quartiers périphériques qui commencent déjà à sortir de terre. C'est le cas notamment de Cleunay, au sud-ouest de Rennes structuré autour de la rue Champion-de-Cicé, ou de Maurepas et ses sous-quartiers Le Gros-Chêne et le Gast, au nord de la ville.

Pensé dans le cadre réglementaire des Zones à urbaniser en priorité (Z.U.P.), les quartiers de Villejean, au nord-ouest de la ville dans le prolongement de l'hôpital de Pontchaillou, et du Blosne, à l'extrême sud de la ville, ne figurent pas sur ce plan et seront aménagés au cours de la décennie 1960.

Les distances s'allongent et pour s'adapter à cet étalement urbain, la municipalité et les Transports Électriques Rennais (T.E.R.) se doivent d'engager une refonte en profondeur du réseau de transports en commun de la ville.

Doc. 2 : Lettre adressée par la Société rennaise de dragages au service des Ponts et Chaussées, 1964, 1849 W 56



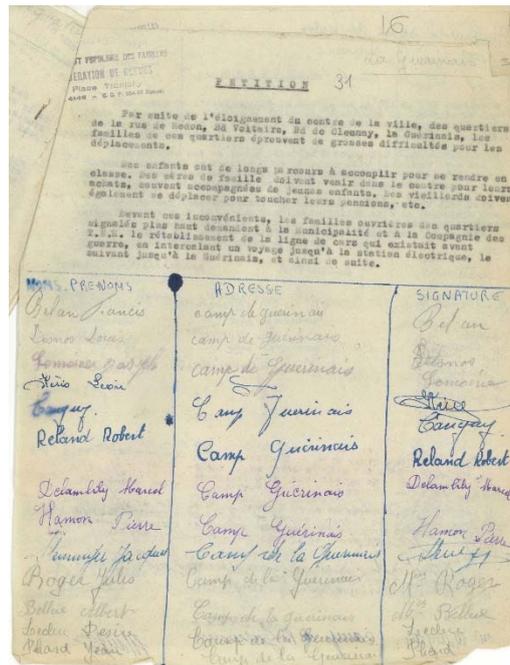
Pour alimenter en matériaux les grands chantiers urbains lancés par la municipalité, le trafic fluvial se poursuit au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Ce document est une lettre adressée à un ingénieur du service des Ponts et Chaussées, par la Société rennaise de dragages en 1964. Cette société qui achemine jusque Rennes du sable et des graviers demande l'établissement d'un quai de déchargement le long de la Vilaine.

Il est intéressant de noter que ce quai de déchargement doit être aménagé le long du quai Robinet-de-St-Cyr qui se situe à l'extrême ouest de la ville, dans la toute jeune zone industrielle de la Route de Lorient. Comme pour la période précédente, l'acheminement de marchandises vers Rennes par voie fluviale s'arrête ainsi aux frontières de la ville.

Le transport fluvial de marchandises perdure sur l'ensemble de la période. Il faudra attendre les années 1980 pour que les derniers bateaux de la Société rennaise de dragages cèdent place aux camions.

Doc. 3 : Pétition des habitants du quartier de Cleunay pour le rétablissement d'une ligne de bus, 1940-1950, 1 W 138



Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la priorité de la municipalité va à la reconstruction et au logement des sinistrés. L'objectif est de redonner, le plus rapidement possible, des conditions de vies acceptables à l'ensemble des Rennais.

Si cette reconstruction est matérielle, elle vaut aussi pour le réseau de transports. Sous l'occupation, les bus et l'essence ayant été réquisitionnés, les quelques lignes de bus mises en service par la Compagnie de l'ouest électrique (C.O.E.) sont arrêtées et le tramway vieillissant a retrouvé toute sa place au cœur du réseau rennais.

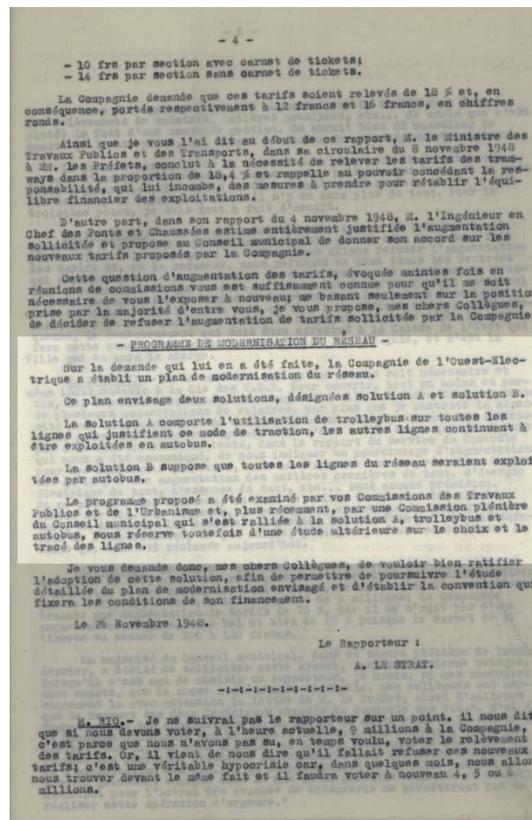
Ce document est une pétition adressée au maire de Rennes au lendemain de la guerre, par des habitants des quartiers ouest de la ville. Les pétitionnaires réclament la remise en service rapide des lignes de bus reliant leurs quartiers au centre-ville avant la guerre. Il s'agit d'hommes, issus du monde ouvrier, qui vivent dans des conditions précaires au camp de la Guérin dans des baraquements en dur et en bois. Ce camp construit au début de la guerre pour accueillir les ouvriers étrangers de l'Arsenal de Rennes est ensuite utilisé par les Allemands puis les alliés pendant le conflit. Après la Libération, il continue d'accueillir des familles d'ouvriers jusqu'à la fin des années 1960 avant d'être détruit pour être remplacé par des logements neufs.

Pour appuyer leurs demandes, les pétitionnaires font la liste des populations les plus touchées par cette dégradation des conditions de transport :

- "Des enfants ont de longs parcours à accomplir pour se rendre en classe"
- " Des mères de famille doivent venir dans le centre pour leurs achats souvent accompagnés de jeunes enfants"
- "Des vieillards doivent également se déplacer pour toucher leurs pensions", etc.

Ce document illustre l'importance d'un réseau de transports en commun performant pour les habitants de la périphérie.

Doc. 4 : Délibération du conseil municipal au sujet de la modernisation du réseau de transports en commun, 1948, 1 D 183



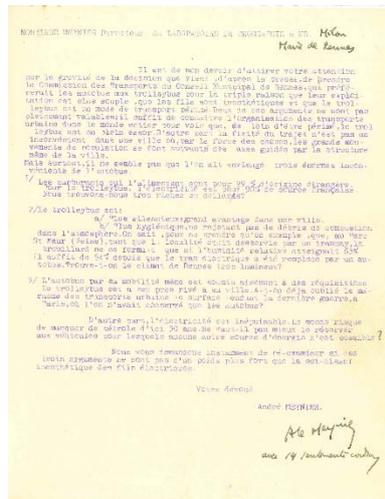
Au lendemain de la guerre, le conseil municipal décide de relancer son projet de modernisation de transports en commun. Maintenu en service par défaut sous L'Occupation, le réseau de tramway apparaît rigide et vieillissant. Séduits par le confort des bus, les usagers en réclament partout !

Ce document est un extrait d'une délibération du conseil municipal de la ville de Rennes en date du 29 novembre 1948. Il y est question de la modernisation du réseau et du remplacement du tramway par des lignes de bus. Il y est demandé à la Compagnie de l'Ouest électrique d'étudier deux scénarios distincts :

- La mise en service de lignes de trolleybus "sur toutes les lignes qui justifient ce type de traction", à savoir les anciennes lignes de tramway, "les autres lignes continuant à être exploitées en autobus".
- L'exploitation par autobus de l'ensemble des lignes du réseau.

Les premières études conduisent le conseil municipal à pencher pour la première solution "sous réserve toutefois d'une étude ultérieure sur le choix et le tracé des lignes".

Doc. 5 : Lettre adressée par Monsieur Meynier au maire de Rennes au sujet des trolleybus, sans date, 31 W 137



Quel moyen de transport doit remplacer le tramway ? Le trolleybus ou l'autobus ?

Le trolleybus est un système de transport sur pneumatique mais à propulsion électrique. À l'image des tramways, il est relié par un système de câblage à des lignes aériennes pour son alimentation. À l'inverse cependant du tramway, il ne nécessite pas de fonctionner en site propre et peut s'insérer dans la circulation.

Les conclusions des études menées sont sans appel : le meilleur choix pour Rennes est le trolleybus. Néanmoins, alors qu'il a longtemps penché pour cette solution, le conseil municipal fait le choix de l'autobus jugé plus souple de fonctionnement et moins esthétique que le trolleybus et son système de câblage. L'argument financier a par ailleurs probablement joué en ces temps difficiles, l'équipement en trolleybus étant plus cher que celui en autobus.

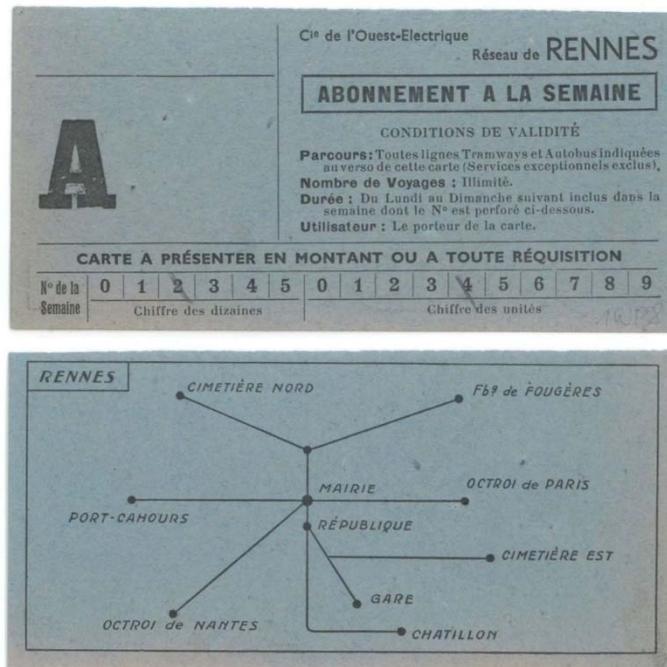
Ce document est un courrier adressé par André Meynier, membre du laboratoire de géographie, à Yves Milon, maire de Rennes. Il y exprime son incompréhension "sur la gravité de la décision que vient, d'après la presse, de prendre la Commission des Transports du Conseil Municipal de Rennes".

Selon André Meynier, trois arguments doivent faire pencher la balance en faveur du trolleybus :

- L'énergie : le trolleybus fonctionne grâce à l'électricité majoritairement produite en France, et non grâce à un carburant "pour 99% d'origine étrangère". Par ailleurs, selon Meynier "l'électricité est inépuisable. Le monde risque de manquer de pétrole d'ici 30 ans. Ne vaut-il pas mieux le réserver aux véhicules pour lesquels aucune autre source d'énergie n'est possible ?"
- Les nuisances : le trolleybus, plus silencieux que l'autobus, ne rejette pas de "débris de combustion". Le professeur de géographie prend ici l'exemple de la localité de Saint-Maur et du brouillard qui s'y formait plus rapidement lorsque le tramway y a été remplacé par l'autobus.
- Les réquisitions : le souvenir vivace de la guerre demeure, Meynier souligne que l'autobus est davantage soumis aux réquisitions que le trolleybus qui est "à peu près, rivé à sa ville".

Le conseil municipal ne fera néanmoins pas marche arrière. En 1952, les tramways circulent pour la dernière fois dans les rues de Rennes. Commence alors l'ère de l'autobus, qui s'inscrit pour quelques décennies au cœur du réseau de transports en commun de la ville. Pour l'occasion le réseau change de nom, les Tramways Électriques Rennais (T.E.R.) deviennent les Transports Urbains Rennais (T.U.R.)

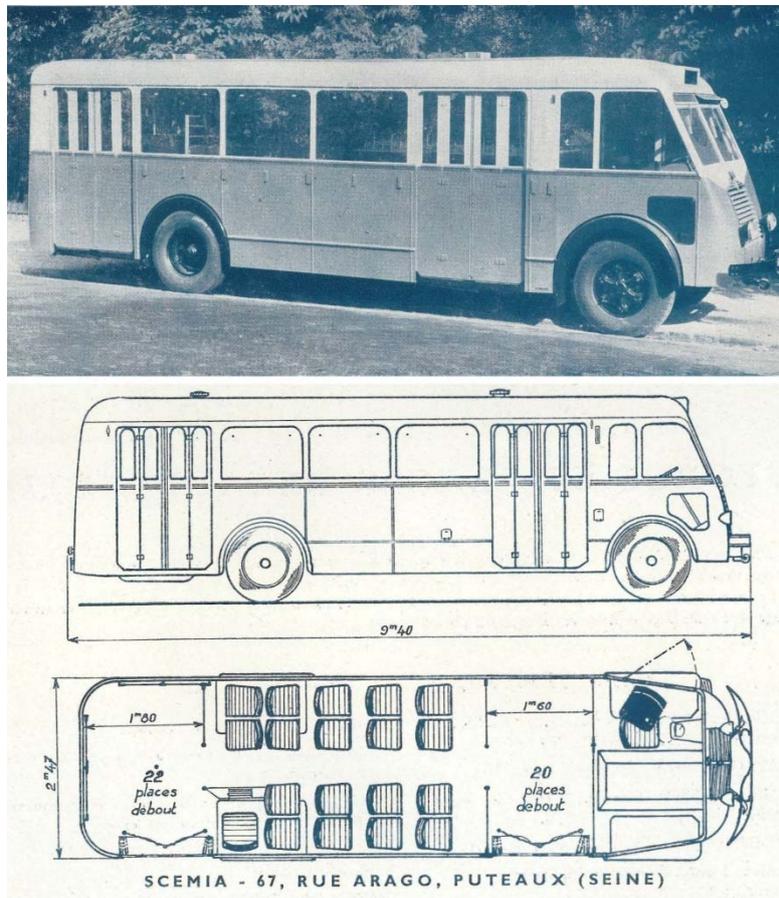
Doc. 6 : Carte d'abonnement à la semaine pour le réseau de transports de Rennes, 1949, 1 W 138



Pour fidéliser les usagers et moderniser son offre, la Compagnie de l'Ouest électrique expérimente en 1949 la mise en place d'un tout nouveau système d'abonnement hebdomadaire.

Cet abonnement permet aux porteurs de ces cartes de voyager sans limite du lundi matin au dimanche soir d'une même semaine. Pour se procurer le précieux sésame, les usagers doivent déboursier la somme de 180 francs, soit la valeur de quinze parcours à l'unité. Il faut donc emprunter les transports en commun plusieurs fois par jour pour rentabiliser la dépense !

Le verso de la carte donne un aperçu du plan du réseau en 1949, avec en son cœur, la place de l'hôtel de ville.



Parmi les modèles de bus amenés à circuler dans la ville de Rennes, on trouve ces modèles Renault-SCEMIA.

Ces autobus sont plus petits que ceux circulant actuellement sur Rennes, ils peuvent transporter jusqu'à 60 voyageurs, beaucoup moins que les 150 voyageurs qui peuvent emprunter en même temps les actuels bus articulés ! On y observe cependant déjà une répartition entre places assises et places debout.

Puisque l'oblitération automatique n'existe pas encore, ces autobus sont conçus pour être gérés par deux agents : un receveur et un conducteur. Mais ce dernier peut aussi être seul maître à bord et distribuer lui-même les tickets grâce à son siège pivotant !

Deux larges portes sont également installées à l'avant et à l'arrière du bus et peuvent être ouvertes grâce à l'action du conducteur ou du receveur.

La flotte d'autobus sera régulièrement enrichie et modernisée au cours de la période pour gagner en modernité et répondre aux besoins des usagers.

Doc. 8 : Étude sur l'évolution du réseau d'autobus de Rennes, 1960, 31 W 199

RESEAU de RENNES									
Parc autobus - Nombre de voitures nécessaires année par année									
Années	Logements nouveaux	Supplément voyageurs par an	Voyageurs	Nombre théorique de voitures nécessaires pour le service			Effectif théorique du Parc c'est à dire y compris réserve et voitures supplémentaires		
				service normal	Suppl.	Total	service normal	Réserve	Total
1961	3.013	700.000	8.233.180	21	8	29	28	9	37
1962	3.000	700.000	9.036.385	23	7	30	30	10	40
1963	3.000	670.000	9.700.000	23	9	32	32	10	42
1964	3.000	670.000	10.370.000	25	9	34	34	11	45
1965	3.000	670.000	11.040.000	27	9	36	36	12	48
1966	3.000	670.000	11.710.000	29	10	39	39	12	51
1967	3.000	670.000	12.380.000	31	10	41	41	13	54
1968	3.000	670.000	13.050.000	33	11	44	44	14	58

REMARQUES - Nombre d'habitants par logement 4
soit pour 3.000 logements = 12.000 habitants
Nombre de voyages par habitant et par an en 1962 = 56
pour 12.000 habitants, nous devrions avoir :
 $56 \times 12.000 = 672.000$ voyageurs arrondis à 670.000.-

Avec l'avènement de l'autobus, les conditions pour une transformation en profondeur du réseau de transports en communs sont en place. Pour les Transports Urbains Rennais (T.U.R.), il s'agit de répondre à un véritable besoin, d'autant plus pressant que les transformations profondes et rapides de la ville ont un impact direct sur les besoins des habitants.

Ce document est un extrait d'une étude menée dans les années 60 par les T.U.R. sur les besoins du réseau. Au cours de cette décennie, 3 000 nouveaux logements sont construits chaque année dans la ville de Rennes. Si l'on considère une moyenne de quatre habitants par logement, c'est environ 12 000 nouvelles personnes qui viennent annuellement habiter la ville de Rennes – soit autant de voyageurs potentiels. D'après une moyenne de 56 voyages par an et par Rennais, c'est plus de 650 000 nouveaux voyages par an sur le réseau de transports en commun que les T.U.R. doit absorber !

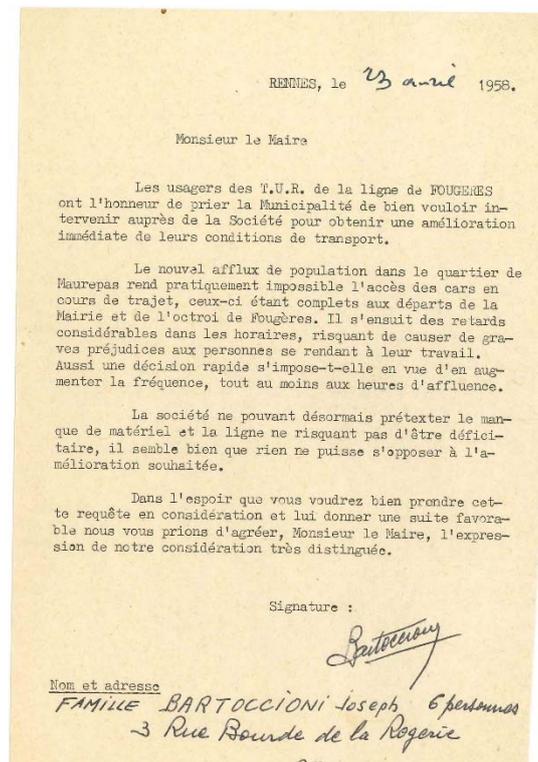
Cette augmentation radicale se traduit dans un premier temps par la hausse importante de la flotte de bus qui, selon les T.U.R., doit passer de 37 en 1961 à 58 en 1968.

Cette évolution s'observe également au niveau du plan de circulation. Au cours de la période, les lignes de bus doivent sans cesse s'adapter à l'augmentation de la population et à la construction de nouveaux quartiers toujours plus éloignés du centre-ville :

- La fréquence de bus augmente.
- Des lignes sont prolongées et d'autres sont créées pour relier les nouveaux quartiers comme Cleunay en 1954 (ligne U), Villejean en 1965 (ligne 8) ou encore les Champs-Manceaux en 1966 (ligne 9).

Ces nouvelles lignes sont souvent déficitaires au moment de leurs mises en service, mais la municipalité souhaite les maintenir. Elle subventionne alors les T.U.R. pour combler le déficit. Ce choix s'avère payant puisque le trafic prend rapidement de l'ampleur : d'un bus toutes les 30 minutes vers Villejean en 1965, on passe, en quelques années, à un bus toutes les 15 minutes.

Doc. 9 : Pétition adressée au maire de Rennes par les usagers de la ligne Fougères-Maurepas, 1958, 31 W 199



Ce document est une lettre envoyée par un habitant du quartier de Fougères au maire de Rennes en 1958. L'auteur demande une amélioration des conditions de transports des habitants du quartier.

Ici ce n'est pas l'absence de bus qui est critiquée puisqu'il existe bien une ligne de bus reliant la rue de Fougères au centre-ville. Néanmoins la récente construction de Maurepas au nord de la ville, vers lequel a été prolongée la ligne de bus en question, a considérablement modifié les conditions de transports. Les bus se retrouvent pleins dès leur point de départ rendant impossible leur accès aux arrêts suivants ! Une seule solution pour le pétitionnaire : augmenter le nombre des bus afin de mieux répartir la fréquentation.

Ce document est révélateur de l'adaptation permanente que doit opérer le réseau de transports en commun pour mieux répondre aux transformations de la ville.



Symbole des Trente Glorieuses, la voiture individuelle s'impose au cours de la période dans le quotidien des français. Plus accessible financièrement, elle est synonyme de modernité et de liberté individuelle. À Rennes comme ailleurs, le parc automobile augmente considérablement au cours de la période.

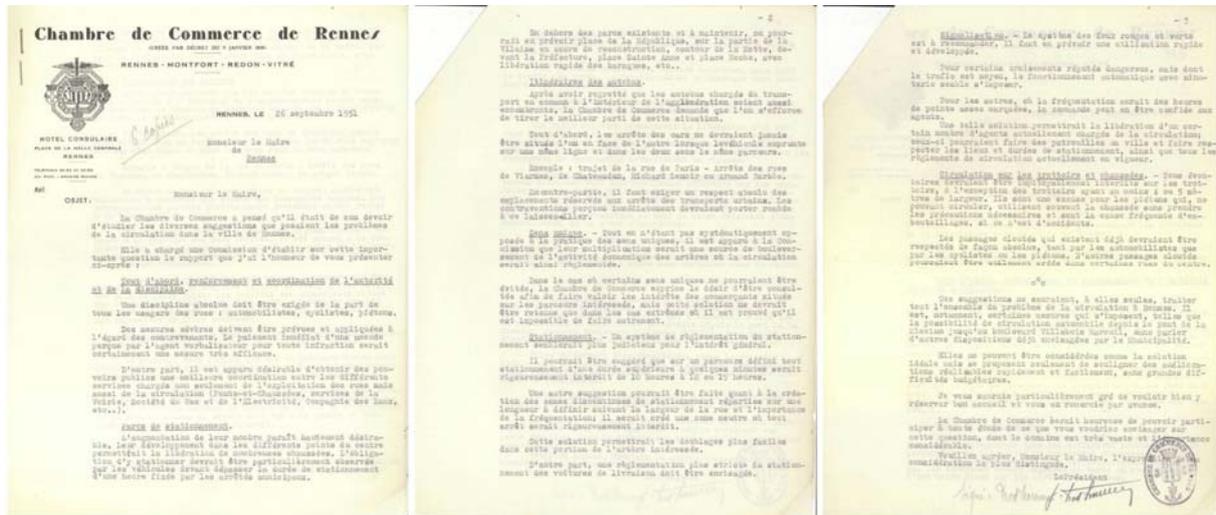
Ce document est extrait d'une brochure réalisée par l'Union Routière de France, qui a pour objectif de promouvoir la construction et l'usage de l'automobile en France.

Dans ce document, l'automobile est parée de toutes les vertus et améliore le quotidien des Français ! Grâce à elle, plus besoin d'habiter près de son lieu de travail. À la campagne, elle permet de ralentir l'exode rural. En ville, elle offre la possibilité aux ouvriers de s'installer dans les banlieues et d'avoir ainsi accès à des logements avec jardin.

Par ailleurs, selon ce document, encourager l'industrie automobile est considéré comme un moyen d'améliorer la santé financière du pays, comme le synthétise très bien la formule suivante : "Quand l'automobile va, tout va !". Enfin, l'usage de l'automobile doit favoriser le développement du tourisme et ainsi l'entrée de devises dans le pays.

Ce document est à lire comme un support de communication et non d'information, avec un message clair : convaincre les décideurs publics d'investir dans l'industrie automobile mais aussi dans les infrastructures liées à son usage, comme les routes. Il témoigne d'une époque où la voiture individuelle devient progressivement le moyen de transport privilégié des Français.

Doc. 11 : Rapport de la Chambre de commerce de Rennes sur la circulation dans la ville, 1951, 1 W 125



L'arrivée massive des voitures dans le centre-ville complique très sérieusement les conditions de circulation. Rennes découvre les embouteillages, le stationnement sauvage... et une nouvelle forme d'insécurité !

Prenant très à cœur cette problématique, la Chambre de commerce de Rennes adresse ce courrier au maire de Rennes en 1951. Elle y fait état de ses réflexions quant aux difficultés de circulation et proposent quelques solutions :

- Autorité et discipline : qui dit nouveaux usages dit nouvelles habitudes ! Pour forcer les différents usagers à respecter les nouvelles règles en vigueur, la Chambre de commerce propose à la Ville de Rennes d'être plus sévère envers les contrevenants et d'exiger le paiement immédiat de contraventions.
- Augmenter le nombre de parkings : pour libérer les chaussées encombrées, la Chambre de commerce encourage la ville à construire de nouveaux parkings de stationnements longue durée. Elle va jusqu'à proposer certains lieux pour construire ces nouveaux parkings : République, la Vilaine, le Contour de la Motte, la place Sainte-Anne ou encore la place Hoche...
- Repenser les arrêts de bus : pour éviter de créer les embouteillages, les arrêts ne doivent jamais être installés l'un en face de l'autre. Par ailleurs, interdiction formelle aux automobilistes d'y stationner sous peine de contravention.
- Limiter les sens uniques : parce qu'ils peuvent rendre plus complexe l'accès aux commerces en obligeant la clientèle à faire des tours et des détours.
- Réglementer le stationnement : à une époque où le stationnement des particuliers n'est régi par aucune règle, la Chambre de commerce propose d'en limiter la durée pendant une partie de la journée. Elle propose par ailleurs la création de toutes nouvelles zones où le stationnement serait interdit. Dernière problématique soulevée, la Chambre de commerce demande à ce que le stationnement des véhicules de livraison, source de fréquents embouteillages, soit réglementé.

- Les feux de signalisation : pour la sécurité des différents usagers, leur utilisation doit être encouragé et développé.
- Le respect des différents espaces : aux piétons les trottoirs, aux véhicules la chaussée ! Cette répartition doit être scrupuleusement respectée sous peine de créer des embouteillages, voire des accidents ! La Chambre de commerce mentionne aussi les passages cloutés, qui existent déjà, mais dont les règles d'utilisation doivent être également respectées par les différents usagers.

Si la plupart de ces recommandations nous semblent aujourd'hui évidentes et de bon sens, c'est parce qu'elles se sont inscrites au fil du temps dans nos habitudes de déplacement.

Doc. 12 : Pétition adressée au maire de Rennes par les commerçants de la rue Pontgérard, 1952, 1 W 125

RENNES le 21 Mai 1952

Monsieur Le MAIRE

Nous soussignés, Commerçants rue Pontgérard, nous permettons d'attirer votre attention sur le fait suivant espérant qu'il vous sera possible d'y remédier au plus tôt.

Nous avons journellement la désagréable surprise de constater le stationnement prolongé de véhicules automobiles ou hippomobiles tantôt dans un sens tantôt dans un autre dans cette rue que nous pourrions désigner " passage " où les trottoirs relativement étroits (65cm) obligent les piétons à circuler dans le milieu de la chaussée au détriment de notre ambiance commerciale pour laquelle nous nous donnons cependant beaucoup de peine à élaborer d'alléchantes et ingénieuses présentations Vitrites , ce qui ne nous dispense pas d'avoir à honorer les charges PATENTE & FISCALLES pour lesquelles il n'est nullement tenu compte du préjudice commercial résultant d'un tel stationnement dans cette artère assez étroite, compte tenu de la médiocre largeur des trottoirs .

Ne croyez vous pas , Monsieur Le MAIRE , que la libre circulation sans entrave de cette rue Pontgérard ne pourrait être respectée en détournant vers d'autres milieux plus propices et plus spacieux , tels la place Ste Anne ou la place Laperdit toutes proches, le stationnement prolongé de ces véhicules et ce principalement le Samedi, jour exceptionnel où cette rue semblerait être privilégiée, commercialement parlée ?

Nous vous laissons libre éage en la circonstance et connaissant votre compétence nous vous remercions de la sollicitude et la protection commerciale de notre rue Pontgérard

veuillez croire, Monsieur Le Maire, à notre haute considération

M. Allard *M. Lohy*

Ce document est une pétition adressée au maire de Rennes par les commerçants de la rue Pontgérard. Ces derniers se plaignent d'avoir quotidiennement *"la désagréable surprise de constater le stationnement prolongé de véhicules automobiles ou hippomobiles [...] dans cette rue que nous pourrions désigner de passage"*. L'afflux de voitures dans le centre-ville est vécu ici comme un préjudice commercial dans la mesure où elle se fait au détriment de *"l'ambiance commerciale"*, gâchant la vue ou même empêchant le client d'accéder à leurs *"alléchantes et ingénieuses présentations vitrines"*.

Ce document témoigne des liens étroits entre facilité de déplacement et commerce dans le centre-ville. Si la voiture permet de rapprocher le client du magasin, les trottoirs peuvent aussi être encombrés toute la journée par des véhicules n'ayant pas trouvé à se stationner ailleurs.

Manque de place de parkings, voies à sens unique.... Ce type de pétition se retrouve régulièrement dans les documents d'archives de cette époque et concerne un nombre important de rues. Nombreux sont les commerçants de la ville à considérer que les difficultés de circulation à Rennes impactent fortement leurs activités commerciales.

Doc. 13 : Vues des places de la Mairie, de la République, du Champ-de-Mars et Saint-Germain, 1960-1980, 350 Fi 128, 100 Fi 684, 100 Fi 675, 350 Fi 134



Pour remédier au problème du stationnement, la municipalité entreprend d'aménager de nombreux parkings au cœur même du centre-ville de Rennes.

Ces documents sont des photographies ou cartes postales montrant certaines des places du centre-ville transformées en parking : la place de la Mairie, la place de la République, le Champ-de-Mars et la place Saint-Germain.

Ces images montrent de quelle manière l'automobile s'est imposée dans le cœur des villes et, parce qu'on a cherché à lui faire de la place, comment elle a profondément transformé le paysage urbain sur la période.

Doc. 14 : Article de "Ouest-France" au sujet du projet de couverture de la Vilaine, 1960, 31 W 72



Cet article de *Ouest-France* du 15 septembre 1960 revient sur l'un des projets urbains les plus importants de la période : la couverture de la Vilaine.

Au moment de la rédaction de l'article, le projet n'en est qu'au stade de la réflexion mais il est néanmoins considéré comme *"une solution au problème de la circulation et du stationnement à Rennes"*.

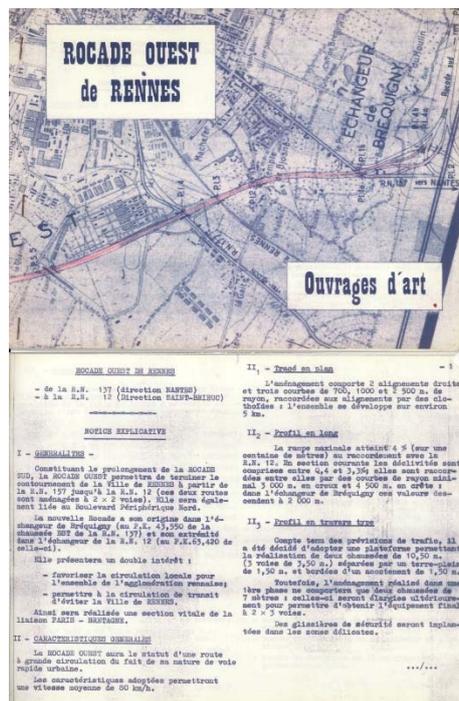
La description de la Vilaine dans l'article est très représentative de la manière dont elle est alors perçue : *"il faut reconnaître que la Vilaine porte, par contre, elle-même très bien son nom. Non seulement elle n'est pas belle, mais encore faut-il constater l'inconvénient présenté, quant à l'hygiène, par ses eaux noires, presque stagnantes. Personne ne pourrait déplorer qu'elle soit reléguée, en ville au rang de rivière souterraine"*.

Le constat est clair : la Vilaine n'est alors d'aucune utilité à la ville. Elle n'est ni pratique, ni esthétique. L'auteur de l'article rappelle néanmoins la place stratégique qu'elle occupe dans le cœur de ville depuis sa canalisation au milieu du 19^e siècle. Il ne manque pas de souligner que *"l'utilisation de ce large tracé rectiligne, dans toute la traversée de la ville, pourrait être envisagée pour résoudre les problèmes actuels, par la couverture totale, réalisée d'une manière ou d'une autre"*.

L'article se fait ensuite le relais de plusieurs projets de réaménagement possible de la Vilaine. L'un d'eux, imaginé par l'architecte parisien Pierre Dalidet, envisage même la couverture totale de la Vilaine pour l'aménagement d'une autoroute en plein cœur de ville ! Ce projet, qui paraît hautement improbable aujourd'hui, rappelle l'aspect très utilitaire de l'urbanisme de l'époque et la manière dont on cherche à tout prix à faire de la place à l'automobile dans le cœur des villes.

La municipalité n'ira pas jusqu'à construire cette autoroute sur la Vilaine... Néanmoins, en 1960, elle s'engage dans la couverture de sa partie ouest entre les ponts de Nemours et de la Mission, avec l'objectif d'y construire un nouveau grand parking de centre-ville : le parking Vilaine.

Soixante ans plus tard, en janvier 2022, un jury citoyen prend la décision de supprimer ce parking Vilaine et de découvrir le fleuve. Autre temps, autres mœurs !



C'est à la fin des années 1960 qu'est lancée la construction d'une autre infrastructure d'envergure, pensée notamment pour fluidifier la circulation dans Rennes : la rocade.

À mesure que la ville s'agrandit après la Seconde Guerre mondiale, les boulevards périphériques construits au début du siècle perdent leurs fonctions initiales et ne servent désormais plus qu'à contourner le centre-ville et relier entre eux différents quartiers périphériques. Le Blosne, Cleunay, Villejean ou encore Maurepas sont autant de nouveaux quartiers qui sont ainsi construits au-delà de cette ancienne ceinture périphérique.

Toujours dans l'optique de fluidifier et faciliter la circulation automobile, le chantier de la toute nouvelle rocade de Rennes est ainsi lancé en 1966. Il s'agit d'un chantier au long cours puisque sa dernière portion, la rocade est, est inaugurée en 1999.

Cette route longue de 31 km qui encercle la ville permet de relier d'importantes routes et voies expressives convergeant vers Rennes depuis Nantes, Redon, Lorient, Vannes, Angers, Saint-Malo ou encore Caen et Paris.

La construction de la rocade doit également avoir des effets sur la circulation dans la ville de Rennes. Le document rappelle le double enjeu de sa réalisation :

- Permettre à la circulation de transit d'éviter le centre-ville de Rennes : les véhicules n'ayant pas Rennes comme destination n'ont plus besoin de rentrer dans la ville et peuvent la contourner.
- Favoriser la circulation locale pour l'ensemble de l'agglomération rennaise : la rocade doit aussi contribuer à fluidifier la circulation dans Rennes puisqu'elle permet d'accéder directement et plus facilement aux quartiers périphériques. Elle est aussi reliée directement au centre-ville par des grandes voies de circulation en ligne droite : les pénétrantes.

Doc. 16 : Articles de presse parus dans " Ouest-France" au sujet des problèmes de circulation dans le centre-ville de Rennes, années 1960, 1178 W 11



Ce document est un montage présentant des extraits d'articles de presse parus dans les années 1960 dans le journal *Ouest-France*. Il illustre les nombreuses difficultés de circulation que rencontrent les Rennais dans le centre-ville sur la période.

Stationnement non réglementaire, livraison au milieu de la chaussée, comportement des piétons ou encore accident de la circulation.... Les vignettes de gauche montrent les difficultés à mettre en place une réglementation et à faire changer les habitudes de la population. Les Rennais se passionnent pour le sujet et c'est pourquoi le journal *Ouest-France* met très régulièrement le sujet à la Une. Comme en témoignent les articles présentés à droite du montage, le journal donne, dans ses colonnes, la parole aux Rennais qui proposent leurs solutions à ce problème.

Malgré les efforts considérables entrepris pour faciliter les déplacements au sein de la ville de Rennes, la fin de la période se solde par une dégradation des conditions de circulation. Croissance économique, mutation urbaine, changements des modes de vie... Tout est allé très vite et, à l'image de ce qui peut se passer dans d'autres villes de la même envergure, la politique des transports n'a pas su ou pu accompagner les rapides mutations des années 1960.

Partie 5 : contrôler la cadence, 1972 – 2000

Vers un service public des transports urbains

L'année 1972 apparaît comme un tournant dans l'histoire des transports en commun rennais puisqu'arrive à son terme la concession de 75 ans liant la ville de Rennes avec la Compagnie Grammont Faye (devenue depuis Compagnie de l'Ouest électrique, Tramways Électriques Rennais (T.E.R.) puis Transports Urbains Rennais (T.U.R.).

La fin de cette concession est l'opportunité pour la municipalité rennaise de changer de mode de fonctionnement et de mettre en place un véritable service public de transports en commun (Doc. 1). Création du Service de Transport de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.), modernisation du matériel (Doc. 4), multiplication des services (Doc. 2, Doc. 6), aménagements de voies réservées (Doc. 3).

Le bus est alors l'objet de toutes les attentions... Avec réussite ! Ses performances progressent, sa fréquentation augmente et son image s'améliore (Doc. 5).

Un développement et des déplacements plus doux

Pour Rennes et ses alentours, la période se caractérise par ailleurs par un changement de paradigme en terme de développement. Au progrès à marche forcée des Trente Glorieuses succède, pour la ville centre, un développement plus doux et une attention nouvelle accordée au cadre de vie. Cette évolution impacte directement les modes de déplacement. L'objectif assumé est de faire sortir la voiture, jugée polluante et encombrante, du centre-ville de Rennes, au profit des transports en commun, des piétons (Doc. 8) et bientôt du vélo (Doc. 14). Dans les quartiers périphériques, l'aménagement plus concerté permet la création de cheminements doux réservés aux piétons et cyclistes (Doc. 7). Si le développement de Rennes ralentit, ce n'est cependant pas le cas de celui des communes périphériques qui prennent leur essor sur cette période et qu'il faut relier à la ville centre. Pour absorber leurs besoins en terme de déplacements, une seule réponse : le bus, dont le réseau s'étend progressivement à l'échelle de l'agglomération (Doc. 9).

Modernisation et anticipation

La municipalité rennaise a pu apporter des solutions aux problématiques de déplacement durant cette période. Elle est désormais en mesure d'anticiper. À la fin des années 1980, puisqu'elle pressent de nouvelles difficultés à venir (Doc. 10), elle engage une nouvelle révolution en réfléchissant à l'aménagement d'un tout nouveau Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P), la future ligne A du métro (Doc. 11) et à la refonte en profondeur du réseau de bus (Doc. 12). Dès lors, à mesure que l'offre s'étoffe, de nouveaux espaces multimodaux, où se croisent et se connectent les différents modes de transports, voient le jour dans la ville (Doc. 12, Doc. 13).

Pour parachever cette reprise en main des déplacements sur son territoire, Rennes Métropole se dote, en 1998, d'un document de référence qui envisage l'avenir des modes de déplacement à l'échelle de la métropole : le Plan de Déplacement Urbain (Doc. 16).



L'année 1972 apparaît comme un tournant dans l'histoire des transports en commun rennais puisqu'arrive à son terme la concession de 75 ans liant la ville de Rennes avec la Compagnie Grammont Faye (devenue depuis Compagnie de l'Ouest électrique, Tramways Électriques Rennais (T.E.R.) puis Transports Urbains Rennais (T.U.R.).

Jusqu'alors les T.U.R. géraient le réseau de transports, en pilotaient la politique et les évolutions avec une nécessaire recherche de profits. La fin de cette concession est l'opportunité pour la municipalité de mettre en place un véritable service public de transports en commun. Le mode de gestion devient "la régie intéressée". À ce titre, la Ville de Rennes perçoit les recettes liées à l'exploitation. Elle rachète par la même occasion l'ensemble du matériel et des biens de la société. Elle a désormais les mains libres pour fixer les orientations de sa politique des transports. Elle maintient sa confiance en la société qui reste l'exploitant, rémunérée par une redevance fixe et un intéressement selon le résultat. À cette occasion les T.U.R. changent de nom et deviennent le Service de Transport de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.).

Ce document est un extrait du magazine municipal *Le Rennais*, paru en septembre 1972. Ce numéro propose à ses lecteurs un dossier spécial sur la création de la S.T.A.R. et sur les changements à venir du réseau de transports en commun. Il expose les projets de la municipalité pour rendre plus attractif l'usage de l'autobus.

Le premier chantier concerne la politique tarifaire (pages 19 et 20 du magazine). L'offre générale est simplifiée, les abonnements encouragés. La carte d'abonnement mensuel voit ainsi le jour, avec un tarif dégressif par rapport à l'abonnement hebdomadaire. Les usages des cartes travailleurs et jeunes sont également élargis en terme d'horaires et d'itinéraires. La grille tarifaire cherche par ailleurs à "*favoriser l'usage des plus défavorisés*", la gratuité est également étendue aux enfants de quatre ans. Les offres de réductions pour les personnes âgées, les enfants et les grands invalides sont quant à elles simplifiées.

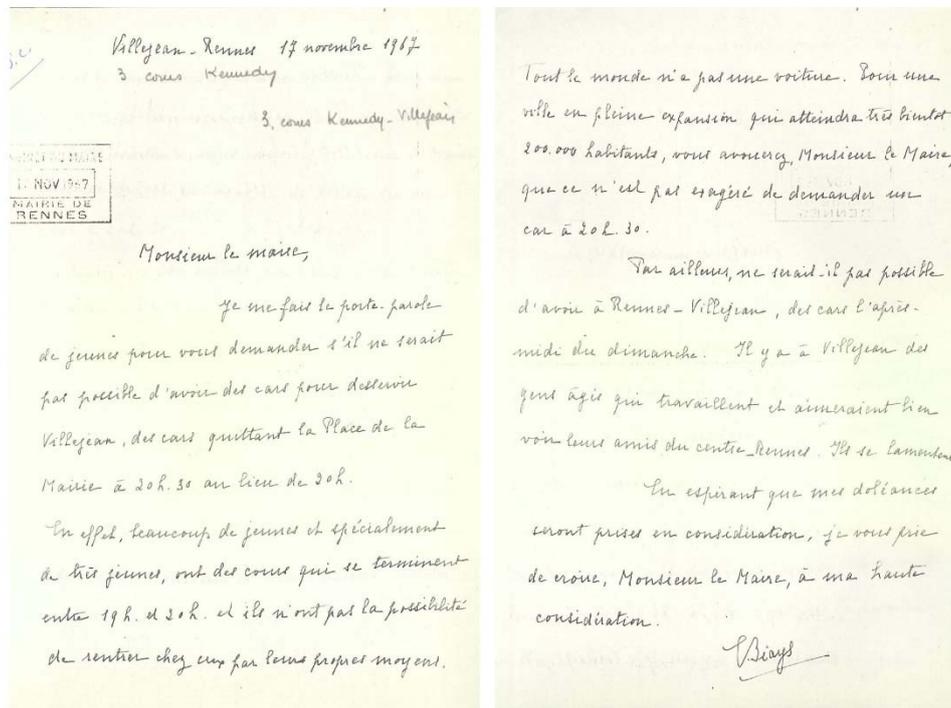
Certains tarifs demeurent inchangés voire sont revus à la hausse, il s'agit des tickets à l'unité achetés directement auprès du conducteur. L'objectif est de ralentir les temps d'immobilisation du bus dûs à l'achat de ticket, et ainsi les temps de trajet.

Second chantier, la refonte du plan de circulation. S'il n'est pas abouti au moment de la rédaction de l'article, ses grandes orientations sont déjà fixées. Les horaires de circulation sont étendus le matin, départ à 6h30 jusqu'à 20h30 le soir. Les bus circulent également désormais les dimanches sur certaines lignes. Ces mesures ne feront que s'étendre par la suite. L'installation des universités en périphérie conduit la municipalité à mettre en place un service de nuit, d'abord uniquement les dimanches en 1973 puis de manière plus généralisée en 1979.

Par ailleurs, pour coller aux besoins des usagers, le plan de circulation va progressivement s'étendre par l'allongement de lignes existantes et la création de nouvelles. La toute nouvelle ligne 11 traverse la ville d'est en ouest, du pont de Strasbourg à la zone industrielle de la Route de Lorient. La ligne 8 reliant Villejean à République est progressivement prolongée jusqu'au tout jeune quartier du Blosne et devient l'un des axes les plus fréquentés du réseau. La ligne 10 reliant Villejean-Beaulieu est quant à elle l'une des premières liaisons inter-quartiers à ne pas passer par le centre-ville. La municipalité anticipe également davantage : c'est ainsi que certains quartiers comme Beauregard et la Bellangerais seront rapidement reliés au réseau même si leurs aménagements ne sont pas tout fait terminés.

Il est enfin intéressant d'observer que, dès 1972, grâce à cette révolution des transports, la municipalité se fixe un objectif à peine avoué, à savoir "*peut-être [de] faire diminuer la circulation automobile*".

Doc. 2 : Lettre adressée au maire de Rennes au sujet de la mise en service de bus en horaires décalés, 1967, 1425 W 71



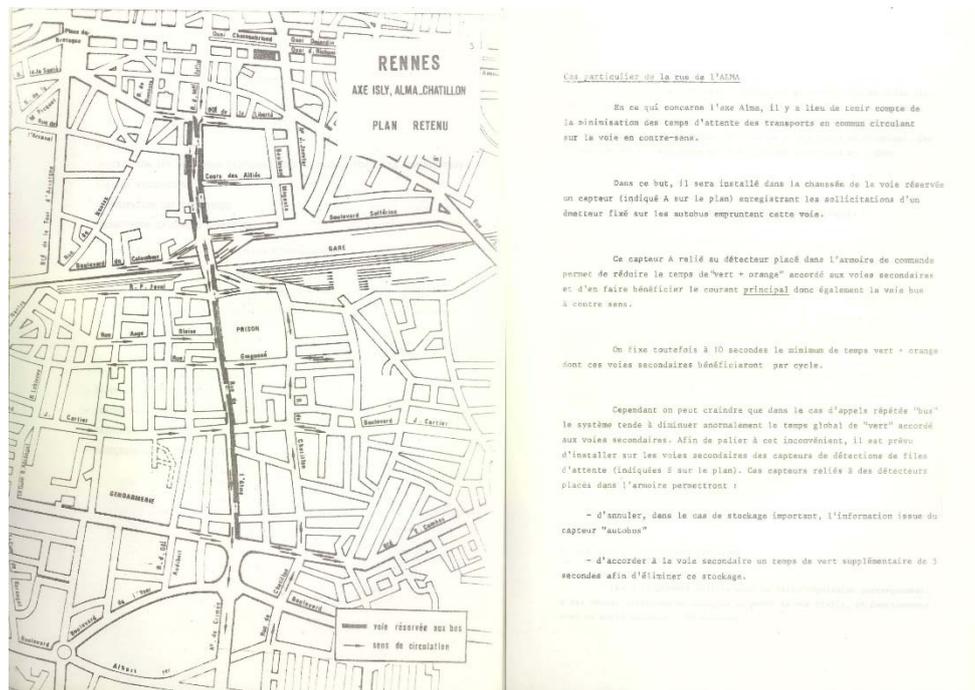
Pour améliorer l'attractivité de ses bus, le tout jeune Service de Transport de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.) va s'employer à améliorer les services de son offre pour être au plus près des besoins de ses usagers !

À la rentrée 1967, le quartier de Villejean voit l'installation de l'université Rennes 2. Une toute nouvelle population étudiante afflue alors dans le tout jeune quartier, et avec elle, émergent de tous nouveaux besoins en déplacement.

Ce document est une lettre envoyée au maire de Rennes en novembre 1967. Son auteur demande au maire l'élargissement des horaires de bus entre le centre-ville et le quartier de Villejean en soirée et le dimanche. Pour justifier sa demande, l'auteur décrit la situation des "jeunes et spécialement des très jeunes [qui] ont des cours qui se terminent entre 19h et 20h et [qui] n'ont pas la possibilité de rentrer chez eux par leurs propres moyens".

Il faudra attendre quelques années pour que cette requête trouve une réponse. Dans son entreprise de modernisation, le S.T.A.R. fait circuler des bus le dimanche dès 1972 et met en place les premiers bus de nuit en 1973. Cette première réponse en appelle d'autres. En 1979, c'est un véritable réseau de nuit avec plusieurs lignes dédiées qui voit le jour.

Doc. 3 : Extrait du dossier pour l'aménagement d'une voie réservée aux bus dans la rue de l'Alma, 1974, 1709 W 1



Pour améliorer l'attractivité des bus, il faut les faire sortir des embouteillages qui foisonnent alors dans la ville de Rennes et dans lesquels ils sont souvent englués.

Pour remédier à ce problème, la municipalité lance l'aménagement de voies de circulation réservées au bus. Ce document est extrait de l'avant-projet de réalisation de la première de ces voies, aménagée en 1974, au niveau des rues d'Isly et de l'Alma.

Ce n'est pas par hasard que cet axe est choisi par la ville. La rue de l'Alma et dans son prolongement, la rue de Châtillon, sont les artères principales reliant le centre-ville au sud de Rennes, un espace alors en pleine mutation. La ZUP-Sud, futur quartier du Blosne, est en cours d'aménagement et sera habitée à court terme par 60 000 à 70 000 habitants, soit près du quart de la population rennaise à cette époque. L'objectif est alors d'anticiper les nombreux trajets amenés à traverser ces voies.

Dans l'idée de limiter les temps d'arrêt des autobus, la rue de l'Alma se voit alors dotée d'un tout nouveau système de captage, capable d'identifier l'arrivée des bus et ainsi de leur garantir un passage prioritaire "au vert", au niveau des feux tricolores. Pour éviter que cette priorisation ne crée des embouteillages dans les nombreuses rues perpendiculaires à la rue d'Alma, d'autres capteurs y détectent les files d'attente en formation et leur octroient, au besoin, "un temps vert supplémentaire afin d'éliminer ce stockage". Le réseau se modernise !

L'aménagement d'une voie de bus rue de l'Alma n'est que la première d'une longue série. Suivront les quais dont le versant sud sera bientôt réservé aux transports collectifs. En 1986, on dénombre près de 14km de voies de ce type dans la ville de Rennes. L'effet est immédiat, la vitesse commerciale estimée à 9km/h en 1968 passe à 16km/h au milieu des années 1980 !



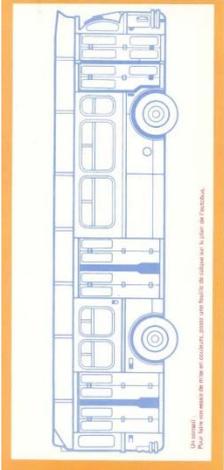
La refonte du réseau de bus se trouve bientôt victime de son succès ! Les Rennais répondent présents, la fréquentation augmente et bientôt certaines lignes arrivent à saturation et certains bus doivent refuser des passagers !

Pour pallier ce problème, le Service de Transports de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.) expérimente au début de l'année 1976, un tout nouveau type d'autobus à grande capacité : le bus articulé. Ce document est un article paru dans le *Ouest-France* du 6 janvier 1976, relatant les premiers essais de ce tout nouveau moyen de transport.

Le bus articulé étonne et détonne dans les rues de la ville : *"Les usagers de la route sont estomqués tout autant que ceux qui empruntent ce bus pas comme les autres. Un bus qui n'en finit plus, séparé en deux par un soufflet. Le plus étonnant c'est que ce mille-pattes à six roues se glisse sans trop de difficulté dans la circulation."* Son usage a bien cependant un aspect utilitaire : absorber la hausse de fréquentation des transports en commun sur la période, comme en témoigne sa dimension : 16 mètres au lieu des 11,30 mètres pour les bus classiques, et sa capacité d'accueil 140 voyageurs au lieu de 100.

Les essais s'avèrent concluants et les bus articulés sont mis en service sur les lignes à forte fréquentation du réseau, vers Villejean (ligne 8) et le centre Alma (ligne 9), avant d'être déployés sur l'ensemble du réseau. Le parc de bus articulés augmente à tel point qu'en 1986, son volume dépasse même celui des bus classiques.

Doc. 5 : Brochure sur un concours organisé par le S.T.A.R. pour les usagers des transports en commun, 1974, 1163 W 16



Un exemplaire
Pour chaque candidat de deux à dix-huit ans, une feuille de bulletins sur le plan de la machine.

BULLETIN REPONSES

N° de participation

NOM : _____

PRENOM : _____

ADRESSE : _____

TEL. : _____

1

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

N° inscrire rien dans cette case

2

1. 2. 3. 4.

5.

N° inscrire rien dans cette case

3

France : _____ Centimes : _____

N° inscrire rien dans cette case

4

1. 2. 3. 4. 5.

N° inscrire rien dans cette case

5

1. _____ 2. _____

N° inscrire rien dans cette case

QUESTIONS SUBSIDIAIRES :

1. _____ 2. _____

PRENEZ LE BUS ET GAGNEZ DES CENTAINES DE CADEAUX

du 9 au 31 Décembre
gagnez de très nombreux lots
en jouant avec le STAR
et les commerçants rernais de
L'UNION DU COMMERCE

Comment ?
en lisant le règlement du jeu
à l'intérieur de ce dépliant.
Vous verrez, c'est facile.

Bonne Chance !..



Comité de l'Union du Commerce Rennais / J. B. Bouvier

RÈGLEMENT DU JEU CONCOURS DU STAR 1974

ARTICLE 3. Les prix.
Il est doté de 140 lots offerts par l'Union du Commerce de Rennes, et par le STAR et répartis entre une valeur totale de 20.000 Francs. Lots de prix :

10 lots de 200 Francs
10 lots de 100 Francs
10 lots de 50 Francs
10 lots de 25 Francs
10 lots de 10 Francs
10 lots de 5 Francs
10 lots de 2 Francs
10 lots de 1 Franc

Les lots de 200 Francs, 100 Francs, 50 Francs, 25 Francs, 10 Francs, 5 Francs et 2 Francs sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974. Les lots de 1 Franc sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974.

Les lots de 200 Francs, 100 Francs, 50 Francs, 25 Francs, 10 Francs, 5 Francs et 2 Francs sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974. Les lots de 1 Franc sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974.

Les lots de 200 Francs, 100 Francs, 50 Francs, 25 Francs, 10 Francs, 5 Francs et 2 Francs sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974. Les lots de 1 Franc sont attribués par tirage au sort le 15 Janvier 1974.

ARTICLE 10.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ARTICLE 11.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ARTICLE 12.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ARTICLE 13.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ARTICLE 14.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ARTICLE 15.
Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification. Les gagnants recevront leurs lots dans un délai de 15 jours à compter de la date de leur notification.

ÉPREUVE N° 1

Un élève de 19 ans habitant square des Grisons
à Rennes, effectuant avec les autobus du STAR
pendant tout le mois d'Octobre 1974, les trajets suivants :

- Tous les lundis, mardis, jeudis et vendredis, deux aller et retour par jour de son domicile au lycée Joliot Curie.
- Tous les mercredis, vendredis et dimanches, un aller et retour de son domicile au centre ville.
- Il a utilisé le tarif du STAR le plus avantageux pour lui. Quel parti a-t-il joué pour la totalité de ces déplacements du mois ?

La réponse exacte vaut 1 point.

ÉPREUVE N° 2

Le dimanche 6 Octobre, un service spécial d'autobus du STAR sort de la gare SNCF en direction du lycée de Bempilly et de la ZUP-SUD Vieux ou Faux ?

Les jours de semaine, sur la ligne 8 (Villages-Lambert - Trogan), le service spécial de Villages à Lambert, sort de la gare SNCF en direction du lycée de Bempilly et de la ZUP-SUD Vieux ou Faux ?

Les jours de semaine, un service spécial d'autobus du STAR relie la ZUP-SUD et la zone industrielle de Rennes-Champagné. Vieux ou Faux ?

À chaque réponse exacte est attribué 1 point.

ÉPREUVE N° 3

Donnez libre cours à votre imagination et à vos talents d'artiste, en décrivant l'autobus de votre ville au verso.

Épreuve notée de 0 à 10 points.

QUESTIONS SUBSIDIAIRES

Combien seront-ils délivrés en 1974 par le STAR :

- De cartes d'abonnement hebdomadaire "Travailleurs" ?
- De vignettes d'abonnement mensuel "Jeunes" ?

ÉPREUVE N° 4

Donnez le numéro de la ligne ou des deux lignes en correspondance du STAR que vous devez prendre pour aller en autobus de :

- De la place de la Mairie de Rennes à Cesson-Sévigné
- De St-Germain à la Gare SNCF de Rennes
- De Chambray au pont de Beaulieu
- De St-Germain au Square Guérin Gautier
- De l'école Joliot-Curie au Jardin du Thabor.

À chaque réponse exacte est attribué 1 point.

ÉPREUVE N° 5

Donnez les cinq arrêtés qui se sont gérés dans le rectangle de cette plaque d'arrêt :

8	Lambert / Centre
3	Sainte Thérèse / Pont Paul Lemerle
9	Champ-Macé / Joliot

À chaque réponse exacte est attribué 1 point.

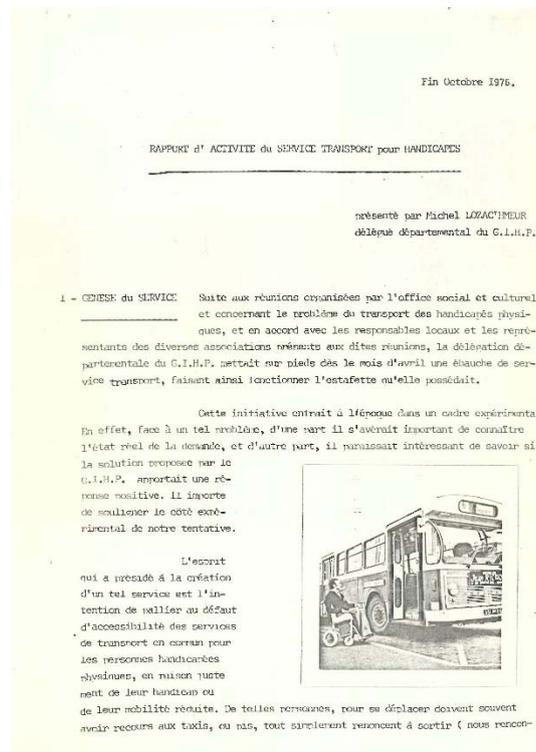
Vivement critiqué dans les années 1960, le réseau de bus doit redorer son blason auprès des usagers. Outre l'amélioration du matériel et des lignes, de grandes campagnes de communication sont organisées par le Service de Transport de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.) pour changer le regard porté sur le réseau de transports en commun.

Ce document est un fascicule distribué aux Rennais au cours du mois de décembre 1974. Il fait état d'un grand concours organisé par le S.T.A.R. et l'Union de Commerce. En jeu ? Vingt louis d'or pour le grand vainqueur !

Les concurrents sont invités à participer à différentes épreuves. Identification d'une ligne de bus, d'un bon trajet... Ces épreuves ont même une dimension pédagogique puisqu'elles interrogent les participants sur le fonctionnement du réseau STAR.

Un concours de dessins est enfin proposé aux participants avec exposition des œuvres ayant retenu l'attention du jury pour "leur intérêt, leur qualité artistique ou leur originalité".

Doc. 6 : Rapport d'activité sur le service de transports pour les personnes en situation de handicap, 1976, 1147 W 31



Malgré sa modernisation, la flotte de bus du Service de Transport de l'Agglomération Rennaise (S.T.A.R.) n'est pas suffisamment adaptée à l'accueil de personnes en situation handicap, publics particulièrement concernés par les problématiques de déplacement au sein de la ville.

En 1976, une association, le Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques (G.I.P.H.), expérimente le premier service de transports pour les personnes en situation de handicap. Ce document est le rapport d'activité de la première année d'exercice de ce service.

En préambule, l'association revient sur l'importance de la création de ce service *"pour pallier au défaut d'accessibilité des services de transport en commun pour les personnes handicapées physiques [...] De telles personnes, pour se déplacer doivent souvent avoir recours aux taxis, ou pis, tout simplement renoncement à sortir"*.

Le fonctionnement du service est ensuite décrit dans le détail. Il a recours à deux estafettes, *"véhicules spécialement aménagés pour recevoir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou à l'aide de cannes anglaises"*. Il s'agit par ailleurs d'un service à la demande particulièrement souple, les usagers préviennent la veille de leur déplacement et les estafettes se chargent ensuite de *"prendre nos usagés au moment où elles le désirent [...] et surtout à l'endroit où elles se trouvent bloquées par une barrière architecturale quelconque (trottoirs, accès à une voiture, marche, etc..) pour ne les laisser qu'à l'endroit où elles peuvent se débrouiller toutes seules"*.

L'association fait enfin le constat que le service proposé répond à une véritable demande et constitue à ce titre un véritable service public, *"avec le développement du service, on voit apparaître des points fixes et des horaires fixes"*. La fréquentation en constante augmentation au cours de l'année, atteint

près de 30 voyages par jour au mois d'octobre 1976. Le rapport d'activité fait enfin état de quelques retours d'expérience :

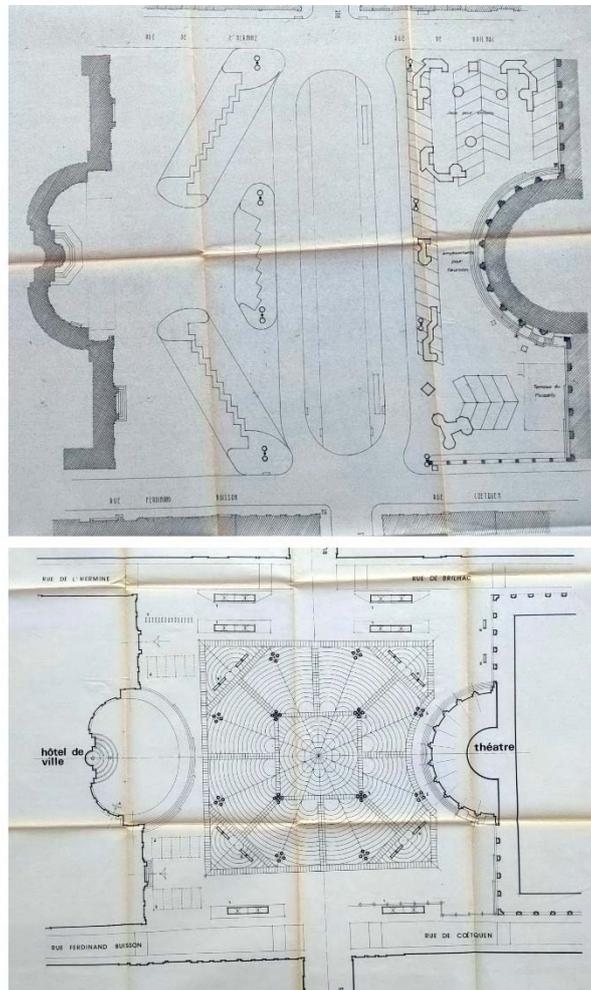
"Nous avons transporté le vendredi X/Y une personne qui nous avouait dans un sanglot retenu ne pas être sortie de chez elle depuis deux ans par manque de service adéquat ; l'autre semaine, une brave dame ne voulait plus quitter l'estafette car, n'ayant pu se déplacer à son gré dans Rennes depuis bien longtemps, redécouvrait sa ville et en était émerveillée."

Pour pérenniser ce service, lourd à porter pour une association, le G.I.P.H. en appelle au soutien de la municipalité qui en devient le financeur par subvention, au même titre que la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (C.P.A.M.) et la Mutualité Sociale Agricole (M.S.A.) d'Ille-et-Vilaine. Pendant une vingtaine d'années, la gestion du service reste déléguée à des associations. Le Service de Transport pour personnes Handicapées (S.T.H.) se développe néanmoins progressivement et devient le Handistar en 1997.

Pour renforcer sa qualité et sa productivité, Handistar passe ensuite dans le giron de Keolis, exploitant du futur métro, lui-même accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R). À ce titre le service continue son essor et dessert, en 2022, les 43 communes de Rennes Métropole.

voie de bus et de parking relais est mis sur la table sur ce même site : nouvelle opposition des riverains et nouvel ajournement. Aujourd'hui, la coulée verte demeure un vaste espace vert ou serpentent quelques chemins piétonniers. Des vestiges de ces différents projets d'aménagement demeurent visibles, notamment un passage souterrain construit initialement pour laisser une 2x2 voies, transformé aujourd'hui en piste piétonne et cyclable.

Doc. 8 : Projet d'aménagement d'une zone piétonne sur la place de la mairie, années 1970-1980, 1625 W 9



La recherche d'une amélioration du cadre de vie propre à cette période va également profiter aux piétons du centre de Rennes. Pour la première fois depuis bien longtemps, le centre-ville va évoluer, non pas pour fluidifier la circulation de véhicules, mais bien pour garantir un cadre propice aux déambulations à pied.

La piétonisation du centre-ville de Rennes est progressive. La rue Vasselot est la première rue à bannir la voiture en 1975, suivent quelques années plus tard les rues Saint-Georges, Saint-Michel et Pont-aux-Foulons... La municipalité, qui souhaite favoriser les déplacements moins bruyants et polluants, cherche alors à favoriser les cheminements piétonniers entre le centre-historique et le tout jeune quartier du Colombier. Des travaux sont engagés en ce sens dans les rues structurantes du centre-ville : rue Lafayette, rue Nationale ou encore rue Le Bastard.

Cette évolution ne se fait pas sans résistances, notamment des commerçants du centre-ville qui redoutent que ce changement d'habitude ne rebute leurs clientèles. Des opérations "ville morte" sont organisées, la tension monte... En contrepartie, la municipalité promet un renforcement de l'offre de bus en centre-ville et la construction de nouveaux parkings souterrains.

En octobre 1982, est inaugurée le tout nouveau plateau piétonnier de la ville. Les Rennais s'y pressent avec enthousiasme pour se réapproprier leur centre-ville. Les craintes des commerçants sont vite dissipées.

Au cœur de ce plateau piétonnier, se trouve la place de la Mairie dont les transformations au fil du temps illustrent à quel point les orientations politiques en terme de transport transforment le paysage urbain. Ces deux documents sont des plans extraits de l'avant-projet de réalisation du plateau de piétonnier.

Le plan du haut figure la place avant les aménagements. On y observe les parkings aménagés à l'est et à l'ouest de la place, devant le théâtre municipal et l'hôtel de ville. La place se trouve alors au cœur du réseau de bus de la ville comme en témoignent les aménagements en son centre. Elle est par ailleurs bordée aux nord et sud de voies où peuvent circuler bus et voitures.

Le plan du bas figure la place après la construction du plateau piétonnier. En son cœur, tous les aménagements pour engins motorisés ont disparu et ont été remplacés par un pavement décoratif. Pour favoriser l'accès en bus, les voies qui la bordent au nord et sud ont été maintenues et de nouveaux arrêts de bus y ont été aménagés.

La piétonisation du centre-ville de Rennes marque une étape supplémentaire dans la progressive exclusion de la voiture du centre-ville de Rennes.



À la fin des années 1970, l'expansion territoriale de Rennes ralentit fortement et la ville se trouve presque installée dans ses frontières actuelles. Le développement passe désormais par la croissance des communes périphériques.

Hormis quelques exceptions dont l'historique ligne reliant Rennes et Cesson, le réseau STAR reste jusqu'alors contenu dans les limites de la ville centre. Il doit désormais être pensé à l'échelle de l'agglomération pour répondre aux besoins des habitants des communes périphériques, nombreux à se déplacer quotidiennement jusque Rennes pour le travail.

Depuis 1972, la Ville de Rennes est seule à présider aux destinées de son réseau de transport. Il apparaît dès lors nécessaire d'avoir une entité capable de réfléchir aux évolutions du réseau à cette nouvelle échelle de territoire. C'est dans ce cadre que naît le Syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération rennaise (S.I.T.C.A.R.) en 1980, à qui l'on donne la mission d'organiser le réseau de transports pour le District de Rennes, organisme intercommunal qui regroupe Rennes et ses communes voisines.

Ce document est un article paru dans l'édition du 31 août 1981 de *Ouest-France*. Il y est fait état de l'élargissement du réseau STAR à seize nouvelles communes de la périphérie rennaise. Ces dernières s'ajoutent aux communes déjà reliées qui forment une partie de la première couronne autour de Rennes : Chartres, Chantepie, Cesson et Saint-Grégoire. Le plan joint illustre quant à lui l'aspect tentaculaire du réseau qui s'étend toujours plus loin dans la campagne rennaise.

Cette extension et la prise en main du réseau par l'agglomération ne feront que s'accroître dans les années suivantes à mesure que de nouvelles communes intégreront le District de Rennes et souhaiteront être rattachées au réseau. En 1992, le S.I.T.C.A.R. est dissout, le District urbain de Rennes prend alors seul en charge la politique des transports dans l'agglomération. Ce dernier est remplacé en 2000 par la toute nouvelle communauté d'agglomération Rennes Métropole qui conserve la compétence transport.

En 2022, Rennes Métropole regroupe 43 communes, toutes rattachées au réseau STAR.

Doc. 10 : Carte postale humoristique éditée par l'Association des commerçants rennais, sans date, 100 Fi 1438



En une quinzaine d'années, les performances du réseau de bus ont été grandement améliorées. Près de 36 millions de voyages sont enregistrés chaque année, soit une moyenne de 126 voyages par an et par habitant – ce qui situe le réseau SITCAR à la 5^e place sur 43, des réseaux comparables, recensés par le Ministère des transports.

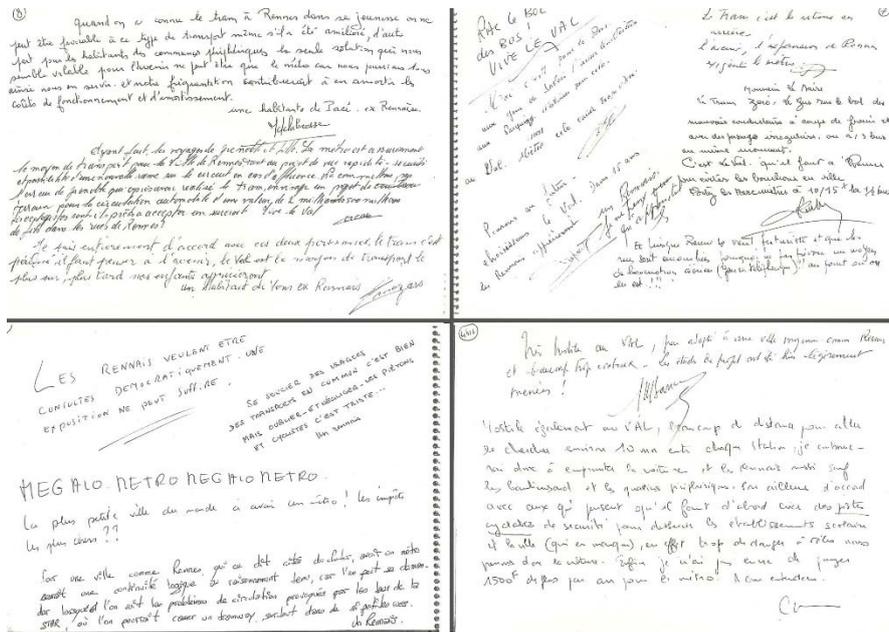
Ce haut niveau de performance a néanmoins ses revers. La convergence du trafic vers le centre-ville augmente considérablement la fréquentation de certaines rues par les autobus. Au milieu des années 1980, 900 bus traversent quotidiennement la rue du Maréchal-Joffre, on en compte également 800 sur la place du Champ-Jaquet, 750 au niveau des quais ou encore 700 le long de l'avenue Janvier. Cet intense trafic n'est pas sans poser certains désagréments aux Rennais.

Cette carte postale, non datée, a été éditée par l'Association des commerçants du centre-ville de Rennes. Elle est intitulée à son verso "*Rennes capitale de la Bretagne et des méandres de la circulation*". Il s'agit d'un dessin qui représente, sous le format bande-dessinée, une scène de vie dans une rue du centre-ville très empruntée par des bus. Sur la chaussée pourtant étroite, deux bus de grandes tailles se croisent. Ils laissent échapper des nuages de gaz d'échappement qui incommode les passants et les plantes posées sur les bords de fenêtres des immeubles adjacents. Le fort bruit ambiant est représenté par de nombreuses onomatopées "Broum", "Groooa", "Pouet...". Sur les trottoirs, des piétons de tous âges semblent gênés par la scène. Un seul personnage est souriant, il se situe à gauche de la carte postale et a les oreilles bouchées, semble-t-il, par du persil.

Sur fond de critique de la situation rennaise, cette carte postale résume de manière humoristique les différents types de nuisances liées à la hausse du trafic de bus :

- La circulation, qui arrive à saturation aux heures de pointes et occasionnent de nombreux embouteillages
- Le bruit, dû au concert des moteurs et klaxons
- La pollution, dûe aux gaz d'échappement
- La sécurité, notamment pour les piétons et les deux roues

À la fin des années 1980, Le réseau tout-bus se heurte à ses limites. Pour parer à une désaffection des publics, une seule solution : il faut une fois de plus entreprendre une modernisation du réseau, modernisation qui passera cette fois-ci par la construction d'un tout nouveau Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.).



Un Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) est un moyen de transport en commun circulant sur des voies qui lui sont réservées. Il est ainsi moins sujet aux aléas de la circulation, ce qui lui garantit une plus grande efficacité.

Plus de 30 ans après la disparition du tramway des rues de la ville, la municipalité rennaise décide de se doter d'un nouveau moyen de transport, pour faire face aux gros problèmes de circulation dans le centre-ville.

Les premières études pour le futur T.C.S.P. sont lancées en 1985 avec une question en toile de fond. Quel doit-être ce moyen de transport, un métro ou un tramway ? Les deux pistes sont explorées par la municipalité et le débat fait rage au conseil municipal mais aussi parmi la population.

En 1987, la municipalité conduite par Edmond Hervé organise un exposition "Rennes au futur", présentée aux Rennais dans la salle omnisport de la ville, future salle du Liberté. Les habitants sont invités à y imaginer l'avenir de leur ville. Parmi les thèmes évoqués : les moyens de transport du futur. Les deux alternatives de T.C.S.P. leur sont ainsi présentées en détail. Ces documents sont des pages du livre d'or de cette exposition concernant justement l'avenir des transports où les citoyens sont invités à donner leur avis sur ce choix qui doit impacter la ville de Rennes pour des décennies. Ils permettent de saisir les tenants et les aboutissants du débat et les arguments des deux camps :

Les arguments pro-métro (ou contre le tramway)

La modernité : pour certains Rennais et notamment ceux qui ont connu les anciennes lignes de tramway, le métro est synonyme de modernité. Le tramway apparaît comme un moyen de transport dépassé.

"Quand on a connu le tram à Rennes dans sa jeunesse, on ne peut être favorable à ce type de transport même s'il a été amélioré".

"Pensons au futur, choisissons le Val. Dans 15 ans, les Rennais apprécieront".

"Le Tram, c'est le retour en arrière, l'avenir, l'expansion de Rennes exigent le métro".

La fiabilité : le métro est le moyen de transport le plus rapide, le plus sûr, il est même possible de rajouter des rames en cas de forte affluence.

"Le métro est assurément le moyen de transport pour la Ville de Rennes au point de vue rapidité-sécurité et possibilité d'une nouvelle rame sur le circuit en cas d'affluence"

La cohabitation avec les autres moyens de transport : puisqu'il est principalement souterrain, le métro doit pouvoir désengorger les rues de Rennes et mieux dialoguer avec les autres moyens de transport.

"C'est le Val qu'il faut pour éviter les bouchons en ville".

"Lorsque l'on voit les problèmes de circulation provoqués par les bus de la STAR, où l'on pourrait caser un tramway, surtout dans de si petites rues ?"

Les arguments pro-tramway (ou contre le métro)

Un projet démesuré et très couteux : si elle s'en voit dotée, la ville de Rennes deviendra la plus petite ville du monde à avoir un métro. Pour les opposants au projet, cela prouve que le projet est absolument démesuré pour une ville de la taille de Rennes. La construction d'une ligne de métro paraît aussi coûteuse que la construction de deux lignes de tramway. Le choix du métro aurait un impact trop important sur les impôts locaux. Si la municipalité compte sur sa fréquentation pour rembourser sa construction, les estimations de fréquentation apparaissent pour les détracteurs du projet, très surévaluées.

"Et puisque Rennes se veut futuriste et que les rues sont encombrées, pourquoi ne pas prévoir un moyen de locomotion aérien (genre téléphérique) !! au point où on en est !!"

"Megalo Metro Megalo Metro ! La plus petite ville du monde à avoir un métro ! Les impôts les plus chers ??"

"Très hostile au VAL, peu adapté à une ville moyenne comme Rennes et beaucoup trop couteux. Les études ont été bien légèrement menées !"

"Non au val métro, cela coute trop cher"

"Je n'ai pas envie de payer 1500fr de plus par an pour le métro, à bon entendeur".

Un métro pour tout le monde ? Pour certains, puisqu'il est pensé sur le territoire de la Ville de Rennes, le métro exclut les habitants des autres communes. Pour d'autres, il ne bénéficiera qu'aux habitants des quartiers périphériques et non à ceux du centre-ville.

"Hostile également au VAL, beaucoup de distance pour aller le chercher, environ 10 mn entre chaque station. Je continuerais donc à emprunter la voiture et les Rennais aussi, sauf les banlieusards et les quartiers périphériques."

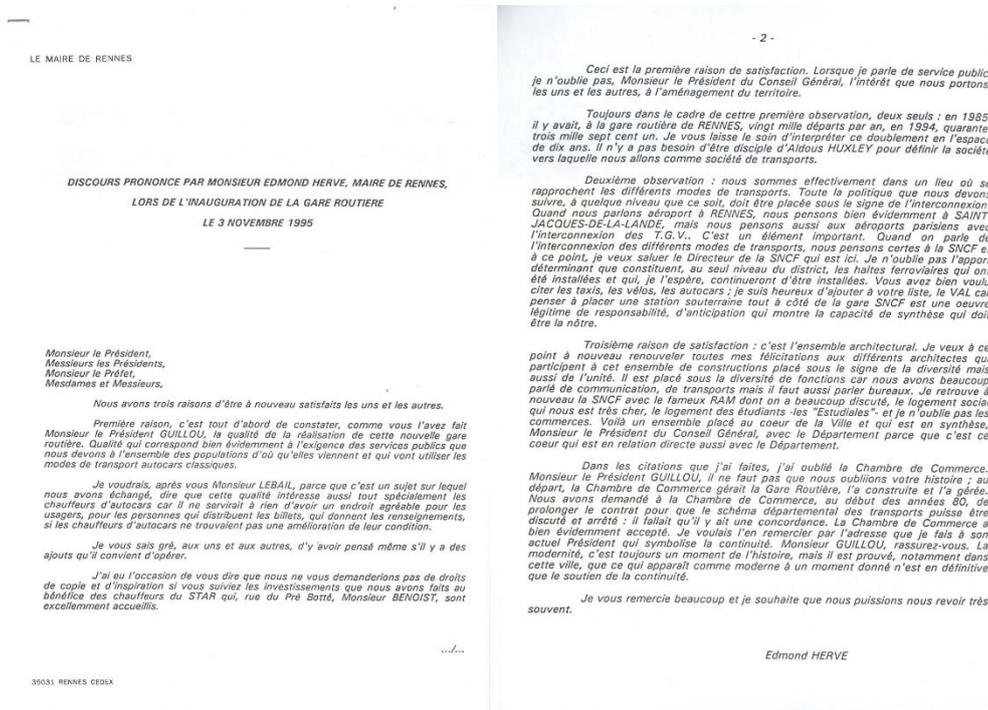
L'esthétique des passages aériens et des viaducs : pour le riverain des portions aériennes de la ligne de métro, la peur est grande de devoir cohabiter avec un viaduc de plus de 10 mètres de haut. Le bruit que cela peut engendrer est également redouté.

De manière générale, si l'efficacité du métro n'est pas ou peu discutée, c'est son coût pour les finances locales et l'envergure du projet qui sont remis en cause. En 1989, le S.I.T.C.A.R. se prononce néanmoins pour le métro. Mais le débat ne fait que commencer : une pétition "pour une alternative au VAL" recueille plus de 60 000 signatures ! Le projet est même arrêté lorsque la déclaration d'utilité publique

nécessaire à son lancement est retoquée au début des années 1990. Les élections municipales de 1995 prennent l'allure d'un référendum pour ou contre le métro. Le maire Edmond Hervé, fervent défenseur du projet, inscrit la construction du métro dans son projet municipal. Il finit par l'emporter, le chantier peut être relancé.

Le 6 janvier 1997, un tractopelle creuse symboliquement le premier "trou" du VAL au niveau du carrefour entre l'avenue Henri-Fréville et le boulevard Clémenceau. Sept ans plus tard, le 15 mars 2002, la première ligne du métro de la Métropole de Rennes est officiellement inaugurée.

Doc. 13 : Discours d'Edmond Hervé lors de l'inauguration de la nouvelle gare routière de Rennes, 1995, 1132 W 14



Le 3 novembre 1995, la ville de Rennes inaugure sa toute nouvelle gare routière. Précédemment installée sur le champ de Mars à l'emplacement actuel des Champs Libres, la gare routière déménage alors place de la gare.

Ce document est une transcription du discours prononcé par Edmond Hervé à cette occasion. Au sein d'une "société des transports", le maire de Rennes ne manque pas de souligner l'intérêt de ce nouvel emplacement par l'importance de l'interconnexion : "toute la politique que nous devons suivre, à quelque niveau que ce soit, doit être placée sous le signe de l'interconnexion".

À cette occasion en effet, la place de la gare renforce son caractère multimodal. Depuis 1992 et la rénovation de la gare ferroviaire, elle accueille le TGV qui relie directement Rennes aux aéroports parisiens. Edmond Hervé ne manque pas d'ailleurs d'évoquer "l'apport déterminant que constituent, au seul niveau du district, les haltes ferroviaires qui ont été installées et qui, je l'espère, continueront d'être installées".

À ces réseaux de transports qui relient Rennes à l'extérieur, sont également connectés les réseaux internes à la ville : les bus STAR, le vélo libre-service et bientôt le métro.



En 1991, la ville de Rennes adhère au club des villes cyclables, "association des villes françaises et européennes qui entend favoriser la circulation des cyclistes en milieu urbain". Le vélo au même titre que le métro à venir et le réseau de bus, s'impose dans les années 1990 comme une alternative au "tout voiture" qui risque d'asphyxier le centre-ville de Rennes.

Sur la pratique du vélo, la principale préoccupation s'avère être la sécurité des cyclistes. Comment faire cohabiter cet usager "vulnérable" avec des engins motorisés ? Pour "offrir à nos concitoyens des moyens satisfaisants pour se déplacer en vélo", la municipalité rennaise engage dès lors une série de mesures et d'aménagements pour laisser la part belle aux cyclistes dans le centre-ville.

Ce document est un fascicule édité par la ville de Rennes en 1995, sur l'usage du vélo dans la ville. Il se compose d'un plan, sur son recto, qui recense et localise les "voies vertes" de la ville, ces espaces spécialement aménagés et réservés au passage des cyclistes.

Le verso se veut davantage pédagogique. Pour mieux les identifier, il détaille dans un premier temps les différents aménagements réservés aux cyclistes à même la route : marquage longitudinal, figurine verte, damiers verts ou encore sas peints aux carrefours.

Le document détaille ensuite les règles que doivent respecter les cyclistes pour circuler en toute sécurité sur la route : lever le bras avant de tourner, ne pas rouler côte à côte, équiper son vélo d'un avertisseur sonore, de lumières... Le bon entretien du matériel n'est pas oublié de même que l'importance de se protéger du vol en attachant convenablement son vélo aux nombreux parcs mis à disposition dans la ville.

Pour finir de convaincre les Rennais, le document rappelle les économies de carburant et le temps gagné par les cyclistes sur les courts trajets ainsi que l'intérêt de la pratique du vélo pour "entretenir une bonne forme physique bénéfique pour le cœur, la respiration et la tension artérielle".

Quelques années plus tard, en 1998, la Ville de Rennes se dote même de son premier dispositif de vélos en libre-service. Appelé "Vélo à la carte", celui-ci est géré par un prestataire extérieur, et ce jusqu'en 2009 et l'apparition du Vélo Star.



La recherche des alternatives au "tout voiture", ne fait pas disparaître du jour au lendemain les besoins de stationnement dans la ville. La municipalité continue donc de construire des parkings, mais sous une forme différente.

Parce que l'hyper centre est devenu piétonnier, puisque les riverains ne veulent plus du ballet incessant des voitures sous leurs fenêtres, parce qu'on ne veut plus voir disparaître certains bâtiments emblématiques, comme les halles des Lices un temps menacées de destruction, les parkings sont désormais aménagés autour du cœur de ville et deviennent souterrains, dissimulés aux yeux des passants.

C'est dans cette optique que sont aménagés successivement à partir du début des années 1980, les parkings Kleber, des Lices, Hoche puis, plus tard Charles-de-Gaulle.

Ces deux photographies, datant de 1995, montrent le chantier de construction du parking Hoche au nord du centre-ville. Ce projet d'envergure est construit en souterrain et lors de son inauguration, en 1996, son parvis est rendu aux piétons !

Doc. 16 : Extrait du dossier de presse relatif à la publication du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.) du District urbain de l'agglomération rennaise, 1998, 7 RM/W 185

Cahier N°4	• La marche et les vélos	□ Agir pour fixer le développement urbain et la politique des déplacements	□ Agir pour encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel
<p>Les actions inscrites au projet de P.D.U.</p>	<p>Sur la charte du P.D.U.</p> <ul style="list-style-type: none"> - équipement des grands pôles d'intérêt en parcs de stationnement sécurisés pour les vélos, - réalisation de travaux facilitant le franchissement des grandes infrastructures routières et améliorer la sécurité des cyclistes, - mise en place de réseaux dédiés pour la promenade et les autres modes de déplacements. 	<p>Sur la charte du P.D.U.</p> <ul style="list-style-type: none"> - appliquer le P.D.U., - améliorer le desserte des pôles, - mettre en œuvre les orientations du Schéma Directeur : planifier l'expansion spatiale et créer les conditions d'une véritable politique multimodale, - choisir des formes urbaines adaptées à une meilleure cohérence entre l'habitat et tous les modes de déplacement, - repenser l'espace public : en particulier son affectation ainsi que la qualité du traitement de l'espace et du mobilier urbain. 	<p>Sur la charte du P.D.U.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connaître la réalité et identifier les besoins pour, si nécessaire, encourager le covoiturage et l'espérance.
<p>Ces mesures, parfois déjà engagées, sont prioritaires par grands thèmes et lorsque c'est nécessaire, on définit et on applique à tout le District, à la partie agglomérée, voire aux espaces suburbains.</p>	<p>La navigation fluviale</p> <p>Sur la charte du P.D.U.</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude pour une meilleure utilisation des voies fluviales qui traversent le District. 	<p>□ Agir pour un usage pertinent de l'automobile</p> <p>A court terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - amélioration du parcouruement de la ville centre, - diffusion du trafic et régulation de la circulation, - améliorations de la sécurité routière en traitant les points dangereux, - extension de zones de vitesse, - maîtrise de l'offre en stationnement : maintien du nombre de places dans le centre, création de parkings relais en périphérie, choix d'une tarification en relation avec le transport public. <p>A moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - réalisation des infrastructures inscrites au DVA et au programme routier départemental. 	<p>□ Agir pour la sécurité, pour protéger l'environnement et pour préserver la santé des citoyens</p> <p>Sur la charte du P.D.U.</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter la sécurité des usagers par le traitement de la voirie selon son usage et par la réduction des points noirs sur les voies d'agglomération ainsi que par la poursuite de programmes d'éducation et d'actions de sécurité, - limiter la pollution de l'air d'une part en régulant le trafic et le trafic en ville des véhicules particuliers et d'autre part en sensibilisant la population sur l'impact du trafic routier en matière de pollution atmosphérique, - appliquer le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération de Rennes et le Plan Régional pour la Qualité de l'Air en préparation par l'Etat, - réduire les sources de bruit par un traitement adapté des voies et une limitation de la vitesse ainsi que par l'application de la réglementation de la circulation ou par la construction de dispositifs sur les voies les plus bruyantes (prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou d'aménagement de voies existantes et dans la conception des bâtiments).
<p>□ Agir pour inverser la tendance dans la répartition des modes : offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle.</p>	<p>□ Agir pour définir les réseaux de transport - encourager l'intermodalité</p> <p>A court terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'une tarification harmonisée entre les transports en commun (bus+vo, train) et réflexion sur la billetterie multimodale, - définition d'une information globale et commune sur les services offerts par les transports publics dans le District, - création de pôles d'échanges qui offrent une complémentarité entre les modes de transports individuels et les transports publics et permettent des correspondances entre les différents réseaux de transport public, - création de parkings relais qui offrent une alternative au automobile et traitent dans le centre de l'agglomération, et facilitent le rabattement en ville sur les réseaux de transport public, - extension des réseaux intercommunaux pour les vélos et la marche ; implantation de parkings vélos à proximité des stations VAL, des haltes ferroviaires et des arrêts bus, - mise en cohérence du réseau viaire avec les usages (voies primaires, secondaires, tertiaires), - expérimentation de nouveaux modes de transports collectifs légers, - création d'une instance de concertation entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) pour coordonner les politiques de déplacements. <p>A moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - continuité de ces opérations. 	<p>□ Agir pour gérer et réguler le flux et la livraison des marchandises</p> <p>A court terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - connaître la réalité et identifier les besoins - planifier des aménagements adaptés la dimension logistique et réduire les empassements pourvus adaptés. <p>A moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - encourager la complémentarité modalité ; la faisabilité d'une plate-forme multimodale sera approfondie, - étudier la création d'un nouveau centre routier. 	
<p>• Réseau BUS VAL : une nouvelle configuration pour une riposte de la prépondérance des transports collectifs.</p> <p>A court terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - redéfinition de la première ligne de VAL, - aménagement de l'axe bus Est-Ouest, - restructuration de réseaux, - mesures d'amélioration générale du service. <p>A moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - poursuite de la réalisation de l'axe Est-Ouest, - étude et extension du réseau VAL, - implémentation de la doctrine du Sud-Ouest de la zone agglomérée. 	<p>• Réseau ferroviaire : mieux utiliser l'unité ferroviaire</p> <p>A court terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - expérimentation de la billetterie intermodale, - implantation de tickets, - amélioration de l'accès. <p>A moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> - ouverture de nouvelles haltes S.N.C.F. - renouvellement du matériel. 		

Dès les années 1980, dans un souci de contrôler et favoriser les mobilités sur son territoire, la Ville de Rennes multiplie les études et projections sur les problématiques de déplacements. En 1992, le District de Rennes, futur Rennes Métropole, prend le relais en récupérant la compétence transports.

En 1996, la loi LAURE sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire la rédaction d'un document de référence et de planification sur les déplacements pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants : le Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.). Le District de Rennes s'exécute et publie son P.D.U. en 1998, fruit d'une réflexion mûrie depuis plus de quinze ans.

Ce document est un extrait du dossier de presse réalisé lors de la publication de ce Plan de Déplacement Urbain. Il évoque les grands principes qui ont guidé la réalisation de ce document.

L'en-tête est sans équivoque ! Il s'agit d'améliorer "la qualité de vie" des habitants de l'agglomération rennaise en facilitant leurs déplacements... Mais comment ?

- En favorisant un usage pertinent de tous les modes de transport : il s'agit d'inverser la tendance au "toujours plus d'automobiles" au profit notamment de modes de transports alternatifs, transports en commun et modes de déplacements dits doux.
- En respectant le droit au transport de chacun : introduit dans la loi dans les années 1980, le droit au transport apparaît comme un droit fondamental ! Il s'agit de permettre à chacun "d'accéder à tous les pôles d'intérêt en utilisant le mode le plus pertinent". Le P.D.U. rennais va plus loin et introduit même la notion de "droit à la mobilité".
- En accompagnant au mieux le développement de l'agglomération et notamment la croissance des communes périphériques, tout en conservant le niveau d'attractivité de la ville-centre.
- En partageant la voirie : il s'agit ici de garantir la sécurité de tous les usagers et notamment des plus vulnérables.
- En améliorant la qualité de l'environnement, au niveau de l'air mais aussi du bruit.
- En initiant une politique globale des déplacements : il s'agit ici d'harmoniser et d'enrichir l'offre en connectant les différentes modes de transports entre eux.

Le plan de déplacement urbain liste par ailleurs un certain nombre d'actions à réaliser durant son temps de validité. Certaines sont déjà bien connues et amorcées comme la réalisation de la première ligne du métro, l'aménagement de l'axe est-ouest ou encore l'équipement en parcs de stationnement pour les vélos.

D'autres sont encore au stade du projet et montre la volonté d'anticiper du District de Rennes. Dans le document de référence, sont ainsi déjà évoquées la mise en place d'une billettique intermodale, future carte Korrigo, et l'extension du réseau, avec la ligne B du métro métropolitain.

Partie 6 : vers une "ville durable", depuis 2000

Au tournant des années 2000, de nouveaux enjeux sociétaux, économiques, sanitaires, environnementaux créent du débat, modifient les modes de vie et les mentalités et s'imposent progressivement dans les politiques publiques. Rennes Métropole² passe alors d'une politique des transports à une politique de mobilité.

Malgré une genèse mouvementée, la première ligne de métro sort de terre en 2002 (Doc. 3), alors que s'engage déjà une réflexion autour de la construction d'une seconde ligne (Doc. 4) (Doc. 14). Le réseau de bus associé s'adapte et de nouveaux espaces multimodaux apparaissent place de la République puis de la gare, où se croisent les différents modes de transport, pour répondre aux changements de mode de vie des habitants de la métropole rennaise.

Temporalité et intermodalité

Au début des années 2000, le maire de Rennes, auteur du rapport ministériel "Temps des villes" (19 juin 2001) (Doc. 1) crée le "bureau des temps", dont la mission est d'adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire, en prenant mieux en compte les attentes des usagers et la qualité de vie de tous et toutes. (Doc. 2)

L'intermodalité, c'est-à-dire les moyens mis en œuvre pour associer différents moyens de transport pour un même trajet, est une réponse à ces préoccupations et devient une priorité. Dès lors, de nouveaux outils sont mis en place : les parcs relais (entre 2002 et 2007), la carte multiservices Korriogo (Doc. 5), STAR le vélo en libre-service (en 2009), ainsi que de nombreuses correspondances entre bus, métro, trains et autocars.

La ville durable

Les temps de trajets et l'intermodalité, l'égalité d'accès aux services, la sécurité dans les transports, les nouveaux usages, la qualité de l'air, l'environnement sont autant de sujets au cœur de cette politique de déplacements urbains (Doc. 6).

Impulsée par la mise en place du tout nouveau "Code de la rue" en 2008, une nouvelle étape est franchie dans cette réflexion à partir des années 2010. La municipalité participe à un appel à projet "villes durables", afin de lui permettre de travailler à des stratégies de développement sur le long terme. (Doc. 7) Une ville durable est un équilibre entre trois domaines : le social, l'économie et l'environnement.

De nouveaux services et chantiers sont lancés : l'accessibilité des bus et le service Handistar (dès 2015), le covoiturage (dès 2016), la réflexion sur l'usage des espaces multimodaux (comme avec EuroRennes qui transforme le site de la gare avec l'arrivée de la LGV en 2017), les navettes électriques (en 2018), les projets de démocratie participative (comme "Rennes 2030" qui permet aux Rennais de s'exprimer sur le nouveau Plan de déplacement urbain (P.D.U.) 2019-2030). (Doc. 10) (Doc. 11)

Pour que la "ville durable" fonctionne à Rennes, la municipalité cherche à réduire les besoins en déplacements des Rennais, en proposant, dans les quartiers, plus de services de proximité. (Doc. 13) Il s'agit de créer une "ville quart d'heure", c'est-à-dire une ville où les fonctions sociales urbaines essentielles "habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre, s'épanouir" sont toutes accessibles en moins de 15 minutes à pieds ou à partir d'un mode de transport collectif. (Doc. 8) (Doc. 9) C'est un des objectifs de la ligne b du métro, ouverte en septembre 2022, qui vient renforcer l'intermodalité pour les habitants de Rennes et de Rennes métropole. (Doc. 15) (Doc. 16)

² Le préfet prend l'arrêté transformant le district en communauté d'agglomération le 31 décembre 1999. Le nom de Rennes Métropole est adopté le 18 février 2000.

Vers une ville "responsable"

Cette politique de mobilité est ambitieuse et globale. Elle montre l'importance du réseau de transports collectifs et doux, dans la qualité de vie des habitants du territoire rennais (Doc. 12) : pas seulement au niveau du bien-être, mais aussi en terme de "responsabilité" collective et individuelle. Il incombe en effet à chacun.e. de prendre conscience de l'impact de ses déplacements sur l'environnement. (Doc. 17)

Documents associés

Doc. 1 : Fin des travaux et inauguration du Val, 2002, 301 Fi 1059 et 350 Fi 503



Le 15 mars 2002, la première ligne de métro de Rennes métropole est inaugurée, les Rennais découvrent alors ce tout nouveau moyen de transport. Noël Philippe, ancien directeur des services techniques à Rennes Métropole, en charge du dossier métro et dont le témoignage a été collecté par les Archives de Rennes, se souvient de ces journées :

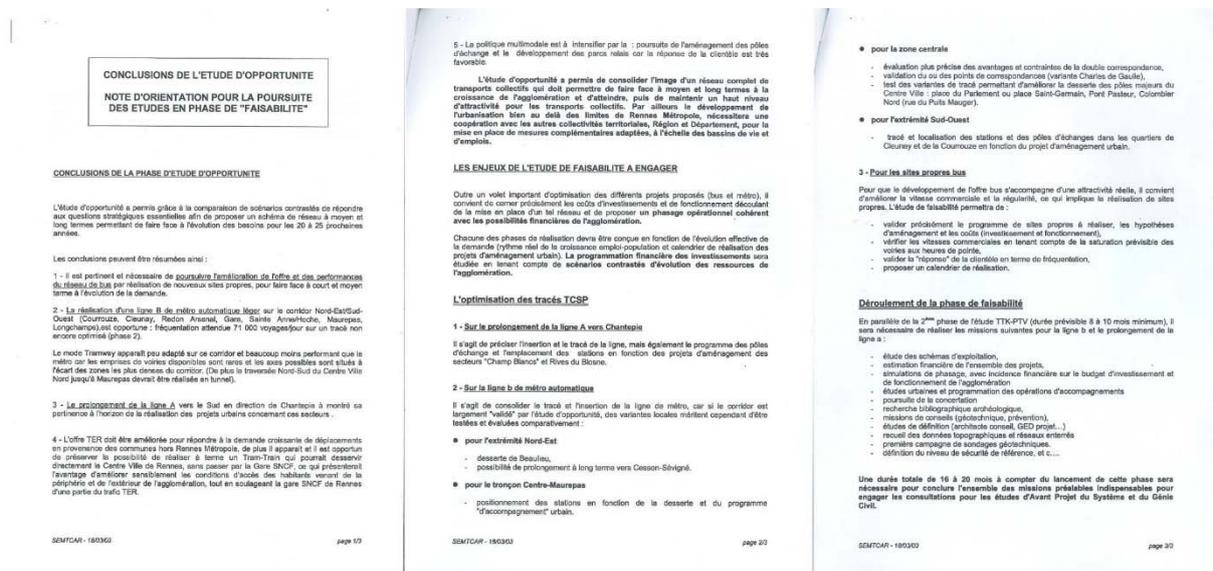
"Premier week-end, il y avait un monde fou, complètement dingue... [...] Les gens, ils faisaient la queue et c'était drôle parce que les gens qui prenaient le métro, ils arrivaient à la Poterie et puis ils voulaient rester dans le métro, faire demi-tour dans la zone technique et repartir dans l'autre sens. Ils voyaient bien la queue pour remonter de l'autre côté. Et donc nous, on bloquait les portes et on obligeait les gens à sortir. Il y avait des gens à chaque porte pour obliger les gens à sortir. J'ai fait ça un moment pendant à 2 heures. Et donc, il y avait une appétence pour ce truc qui était colossale".

Quinze ans après les premières études pour la réalisation d'un nouveau Transport en commun en site propre (T.C.S.P.), les Rennais se pressent aux portes du métro, le succès est immédiat ! Les estimations de fréquentation sont vite dépassées et dès le mois d'octobre 2002, près de 90 000 voyages sont quotidiennement enregistrés dans les rames du métro rennais.

Les parkings relais aménagés le long du tracé contribuent, en parallèle, à façonner de nouvelles habitudes de déplacement. Les habitants des communes périphériques peuvent y garer leurs voitures puis se déplacer dans la ville, grâce aux modes de transports qui y sont connectés : le métro, bus, ou encore Star le vélo en libre-service.

En 2019, la ligne enregistre près de 140 000 voyages quotidiens et plus personne ne remet en cause le choix du métro pour Rennes. Celui-ci aura par ailleurs rempli l'un de ses objectifs initiaux, à savoir désengorger le centre-ville en contribuant à faire baisser, depuis son ouverture, la part de la circulation automobile de 20 à 30 %, au profit des transports collectifs et du vélo.

Doc. 2 : Résumé des conclusions de l'étude d'opportunité pour la réalisation de la ligne B du métro, et orientation de l'étude de faisabilité, 2002, 2493 W 114



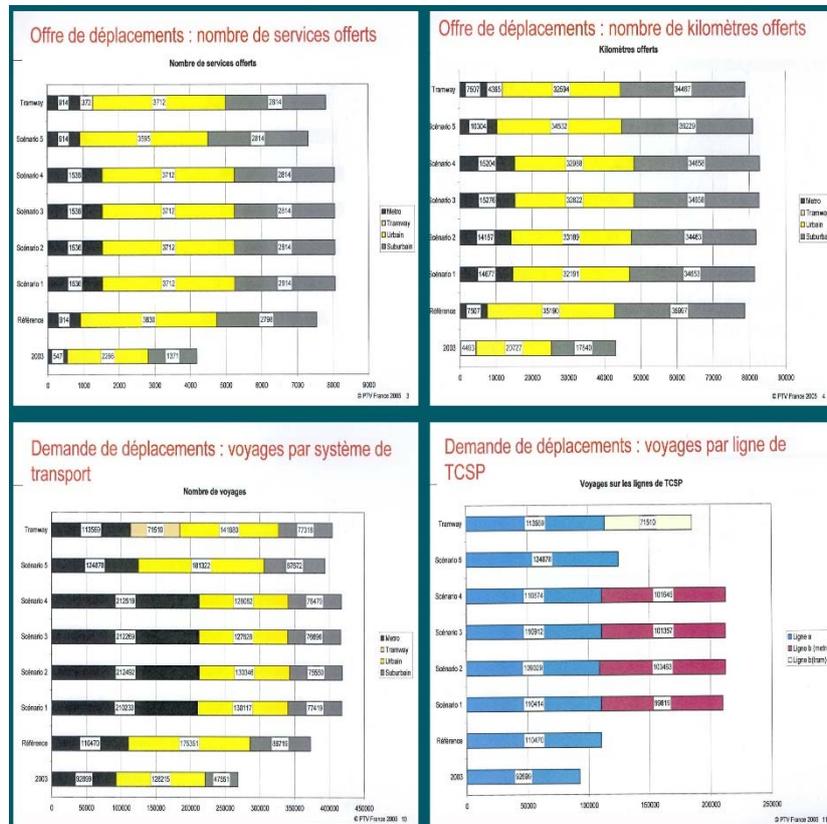
"Proposer un schéma de réseau à moyen et long termes permettant de faire face à l'évolution des besoins pour les 20 à 25 prochaines années". Parce qu'elle a rattrapé son retard et réussi à accorder son Plan de déplacements urbains (P.D.U.) aux besoins de la population, Rennes peut, au début des années 2000, anticiper et réfléchir à l'avenir des transports dans l'agglomération.

Avant même l'inauguration de la ligne A du métro, la ville lance une étude d'opportunité sur l'avenir de ses modes transports. L'objectif est simple, il s'agit d'identifier à l'avance les futures transformations de l'agglomération et les évolutions qui en découlent en terme de déplacements, et de définir en amont les solutions à apporter.

Ce document, datant de 2002, est un résumé des conclusions de cette étude d'opportunité. Cinq grands axes d'évolution sont identifiés et doivent faire l'objet d'analyses approfondies à plus ou moins longs termes :

- *"Poursuivre l'amélioration de l'offre et des performances du réseau de bus par la réalisation de nouveaux sites propres"*, les fameux corridors réservés à la circulation de bus qui ont montré leur efficacité notamment sur l'axe Est-Ouest.
- *"La réalisation d'une ligne B de métro automatique léger"*, sur un axe Nord-Est / Sud-Ouest non desservi par la ligne A. Encore une fois, le rapport privilégie la solution métro plus adaptée à la ville de Rennes, par rapport à la possibilité d'un tramway.
- *"Le prolongement de la ligne A vers le sud en direction de Chantepie"*, une commune périphérique.
- *"L'offre TER doit être améliorée pour répondre à la demande croissante de déplacements en provenance des communes hors Rennes Métropole"*, une nouvelle fois les distances s'allongent et se pensent cette fois-ci au-delà de Rennes Métropole ! Pour y répondre, un nouvel acteur, le train, qu'on envisage même de relier au centre-ville via un Tram-Train.
- *"La politique multimodale est à intensifier par la poursuite de l'aménagement des pôles d'échange et le développement des parcs relais"* qui ont prouvé leurs bienfaits et qui rencontrent un succès certain auprès des usagers.

Doc. 3 : Tableau comparatif des différents scénarios étudiés pour la réalisation de la ligne B du métro dont tramway, 2005, 2493 W 149



Dès la mise en service de la ligne A du métro rennais en 2002, le conseil municipal envisage la création d'une deuxième ligne de métro. Il aura fallu donc près de vingt ans pour mener cette réflexion, adaptée à la physionomie de la ville mais aussi aux nouvelles mobilités dans et hors de la ville.

La phase concrète des travaux est précédée d'une phase décisionnelle, comme en témoigne ce document qui présente un tableau comparatif des différents scénarios étudiés pour la réalisation de la ligne B du métro.



Pour répondre aux nouveaux enjeux du 21^e siècle, les villes doivent gagner en fluidité et en confort de vie. Cet objectif, à fort enjeu politique, questionne la temporalité, et par conséquent l'intermodalité dans la ville en matière de transports. Edmond Hervé, député-maire de Rennes, est l'auteur d'un rapport ministériel intitulé "Le temps des villes" remis le 19 juin 2001 au ministre délégué à la ville et à la secrétaire d'État aux droits des femmes et à la formation professionnelle : "[...] le temps de la ville nous oblige à travailler "sur" l'aménagement, mais aussi "dans" l'aménagement au quotidien." (p. 57) Ce rapport aborde la question de la temporalité via différents prismes, dont celui de la mobilité et des temps de déplacement.

Danièle TOUCHARD	12/11/2001
"Bureau des temps - Agence des temps"	
LES ENJEUX :	<ul style="list-style-type: none">- la démocratie : participation des citoyens(ne)s à la vie de la cité (consultation, concertation, élaboration de propositions d'évolutions...)- l'égalité : accès pour tous (riches - pauvres ; hommes - femmes ; centre - périphérie ; instruits - moins instruits, aux différents temps (travail, loisirs, famille, temps pour soi...)- la qualité de vie : bien être individuel et collectif par une harmonisation des temps.
LES STRUCTURES :	<ul style="list-style-type: none">> L'organe politique :<ul style="list-style-type: none">- concentre (comités consultatifs, conseils de quartiers, rencontres avec les acteurs sociaux, études...),- favorise une nouvelle culture des temps : forums - communication...- néocie avec les partenaires sociaux et institutionnels,- crée ou favorise la mise en place de nouveaux services.> L'organe représentatif : comité consultatif "les temps de la ville"<ul style="list-style-type: none">- propose des actions de diffusion d'une nouvelle culture des temps (forums, rencontres avec les conseils de quartiers),- participe à l'émergence de l'expression des contraintes, des logiques et des besoins des acteurs de la ville par des rencontres, des séminaires. Propose des études.- émet des recommandations d'actions permettant une meilleure synchronisation des temps sociaux (rapprochement d'acteurs ayant des logiques différentes, modifications d'horaires de services, création de services nouveaux).> La structure technique :<ul style="list-style-type: none">- Ville :<ul style="list-style-type: none">- organise la consultation,- commande et analyse les études,- organise des forums, des séminaires,- conduit les actions de communication,- assure la coordination entre les services de la ville, les institutions, la Métropole- participe aux réseaux "temps - territoires" DATAR,- met en place EQUAL Datar et EQUAL Ville de Rennes en lien avec les réseaux des villes françaises et européennes.
	<ul style="list-style-type: none">- Métropole AFDIAR<ul style="list-style-type: none">- propose et (ou) réalise des études (déplacements, emplois, services) au niveau de l'agglomération,- participe aux forums et à la communication,- participe aux réseaux,- impulse une nouvelle culture des temps dans l'agglomération,- propose une charte d'aménagement des temps.
LES TERRITOIRES D'INTERVENTION :	<ul style="list-style-type: none">- ville (organes politique, représentatif, technique (?)),- agglomération (études, charte - organe politique ?)
LE CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE :	<ul style="list-style-type: none">> 2001 - été 2002 :<ul style="list-style-type: none">- installation du bureau des temps et notamment du comité consultatif- séminaires (DATAR 31 janvier - 1^{er} février) à Rennes et dans les villes du réseau DATAR- montage des dossiers EQUAL ; DATAR, Rennes = 25 septembre 2001 - mars 2002- organisation de conférences de sensibilisation> septembre 2002 - 2005 :<ul style="list-style-type: none">- réalisation des actions phase 2 des deux EQUAL> 2005 - 2006 :<ul style="list-style-type: none">- capitalisation, diffusion des actions EQUAL
LE BUDGET (PREVISION) :	<ul style="list-style-type: none">> Les recettes :<ul style="list-style-type: none">- 600 000 francs (?) Ministère de la ville (Fonds d'intervention du Ministère de la ville)- ? cartographie temps - territoire- EQUAL "Rennes, égalité des temps" - 4 millions de francs FSE (3 ans)- EQUAL DATAR - 900 000 francs FSE (3 ans)> Les dépenses :<ul style="list-style-type: none">- contrepartie des partenaires EQUAL Rennes = 4 millions de francs sur 3 ans- contrepartie Ville de Rennes EQUAL DATAR = 900 000 francs sur 3 ans- postes budgétaires Ville de Rennes (temps - femmes) = 4

Au début du 21^e siècle, le combat de la mobilité à Rennes est bien avancé lorsque Edmond Hervé crée un tout nouveau service à Rennes Métropole : le Bureau des Temps. Ce service à l'appellation mystérieuse est alors très novateur. Son objectif est très simple et semble essentiel face à l'évolution rapide des modes de vie : adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire, en prenant mieux en compte les attentes des usagers et la qualité de vie de tous et toutes. Il s'agit d'appliquer un mode de gestion tiré du concept de "chrono-urbanisme", un mouvement urbain de la fin du 20^e siècle théorisé par l'urbaniste et sociologue François Ascher. Rennes est la première ville française à expérimenter cette politique du temps, héritée de celles développées en Italie dans les années 1990, et de la politique de l'aménagement des temps quotidiens aux Pays-Bas. Le temps devient un élément incontournable d'une société en pleine mutation, que ce soit au niveau de l'espérance de vie, du temps de travail, des évolutions technologiques, des usages et des comportements. Le citoyen est devenu à la fois "polytopique", c'est-à-dire qu'il investit plusieurs lieux, et "polyactif", c'est-à-dire qu'il couple vie professionnelle, vie familiale, et loisirs.

Doc. 6 : Dépliant sur la carte Korrigo, 2006, 2317 W 44

Une seule carte pour remplacer vos titres de transport, Korrigo arrive...

sur le réseau STAR en mars 2006

sur le réseau TER Bretagne en septembre 2006

sur le réseau illenoo en septembre 2007

Une mise en service progressive : le réseau Star de Rennes Métropole est le premier à l'adopter.

Korrigo, les avantages

Des prix, des formules

Un remplacement simplifié en cas de perte

Une ambition régionale pour la carte d'abonnement

Une idée de l'efficacité

Un accès gratuit aux parcs relais du métro

Une connaissance fine des déplacements

La mise en place de la carte Korrigo a été initiée par la volonté de trois collectivités, Rennes Métropole, le Département d'Ille-et-Vilaine et la Région Bretagne, de moderniser leur réseau en proposant une carte unique facilitant l'accès aux différents réseaux (STAR bus - métro, T.E.R., Illenoo). Cette carte est un très bon exemple de ce qu'est l'intermodalité, c'est-à-dire la facilitation du passage d'un mode de transport à un autre.

Doc. 7 : Extrait de la plaquette de présentation du Plan de déplacements urbains (P.D.U.) de Rennes Métropole, [2001], 2317 W 44

Le Plan de Déplacements Urbains

ou comment gérer efficacement les différents modes de transports de demain.

EDITORIAL

La mobilité est un enjeu qui s'exerce dans une société en mutation.

Le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) crée les conditions d'une réajustement du territoire et du territoire.

Il nous faut apprendre à optimiser en milieu les déplacements en transports en commun (bus, métro, en vélo, à pied, en automobile). Et un fois, il se déplace en intelligence.

Changer nos comportements : des orientations sont proposées dans le P.D.U. Et identifier des actions pour de court, moyen et long terme.

Edmond Hervé
Maire de Rennes

Christophe Bancel
Maire-Adjoint de Rennes Métropole

Danielle Boutevin
Maire-Adjointe de Rennes Métropole

Alors, agissons ensemble pour améliorer la qualité de vie et l'environnement sur notre agglomération !

Au nom de la loi je vous salue !



Le Plan de Déplacements Urbains

- 1 Ses orientations**
 - Identifier les axes prioritaires
 - Adapter les infrastructures de transport
 - Adapter les modes de déplacement
 - Améliorer la qualité de l'environnement
 - Adapter les services de transport
 - Adapter les politiques publiques des déplacements
- 2 Offrir des alternatives à l'automobile**

Le vélo

Pratiquer les sports de loisir

Le P.D.U. offre les pistes de transport des personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Comme dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, Rennes Métropole doit adapter ses projets plus en intelligence.
- 3 Jouer la complémentarité**

L'intégration

Les modes de transport doivent être complémentaires pour harmoniser les efforts de transport urbain et de transport régional.

Le P.D.U. doit être intégré au Plan de Développement de l'Agglomération.
- 4 Adapter le transport de marchandises**

Une réflexion structurée

Le P.D.U. doit être intégré au Plan de Développement de l'Agglomération.
- 5 Préserver l'environnement**

L'intégration

Le P.D.U. doit être intégré au Plan de Développement de l'Agglomération.



Le Plan de Déplacements Urbains

1 Son financement

Financement	Montants MF
Transport public	Investissement 2 500 MF
Investissement	857 MF
Intermodalité	Investissement 300 MF
Infrastructures routières	Investissement 840 MF
Infrastructures et équipements pour vélos et piétons	Investissement 300 MF
Transport de marchandises et livraisons	Investissement 80 MF
Financement	Investissement 25 MF
Aéroport	Investissement 200 MF
Évaluation, suivi et étude P.D.U.	4 MF

2 Calendrier

Le projet de Plan de Déplacements Urbains, initié par Rennes Métropole le 10/12/1998, a été adopté par le Conseil de Rennes Métropole le 10/12/1998.

2 février 2001
Adoption du Plan de Déplacements par le Conseil de Rennes Métropole.

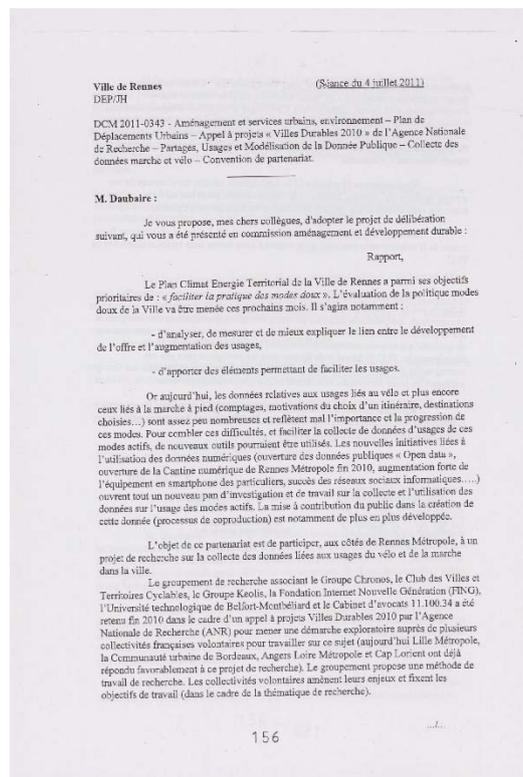
Le Plan de Déplacements devient alors un document qui s'inscrit dans :




Le Plan de déplacements urbains (P.D.U.) est un document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Son élaboration est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Le P.D.U. est établi par une autorité organisatrice de la mobilité (A.O.M) pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre de transport urbain. Il doit s'intégrer dans une logique urbaine globale.

Le premier P.D.U. mis en place à Rennes date de 1991. Cette plaquette nous présente le second à l'échelle de Rennes métropole, sous une forme synthétique, adaptée à la compréhension du grand public. L'enjeu de vulgarisation et de pédagogie de ce P.D.U. est particulièrement important, car on soumet aux Rennais de nouvelles pratiques de mobilité : "se déplacer en intelligence", dans un objectif d'"améliorer la qualité de vie et l'environnement sur notre agglomération".

Doc. 8 : Délibération du conseil municipal de Rennes, 4 juillet 2011, 1 D 415



Dès les années 2010, d'autres enjeux, sociétaux, économiques, sanitaires, environnementaux, ou encore climatiques, viennent conforter la nécessité de la prise en compte du facteur temps. On appelle cela la "ville durable". La municipalité participe en 2010 à un appel à projet "villes durables", afin de lui permettre de travailler des stratégies de développement s'inscrivant dans le long terme (la "durabilité").

Comment la Ville de Rennes se positionne-t-elle en tant que "ville durable", qui nécessite un juste équilibre entre le social, l'économique et l'environnemental ? La mobilité constitue un élément de réponse. La ville a pour ambition de limiter les déplacements automobiles, au profit des modes de déplacements collectifs et doux.

La séance du conseil municipal de Rennes le 4 juillet 2011 en est un bon exemple : on y aborde la question des déplacements doux dans le cadre de l'appel à projet "villes durables" de l'Agence nationale de recherche (A.N.R.), via la signature d'une convention de partenariat pour la collecte de données sur la pratique de la marche et du vélo.

Le transfert de la compétence voirie à la toute nouvelle métropole de Rennes, effectif en janvier 2017, donnera plus de simplicité administrative, de poids et de légitimité à la question des modes de déplacements doux. Rennes Métropole assure ainsi l'entretien, la maintenance et l'aménagement des routes, qui relevaient auparavant de la compétence des communes et du département.

Doc. 9 : Délibération du conseil métropolitain, 20 janvier 2020



PISUEDMTSISUJCG
Rassembleur : M. Bernard

Conseil du 30 janvier 2020

Pièce jointe n° 1

RAPPORT

N° 1

Mobilité – Plan de Déplacements Urbains – Révision - Prise en considération de l'enquête publique environnementale et approbation du projet de PDU 2019-2030

Vo le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vo le Code des transports, notamment les articles L.1214-1 et suivants ;
Vo le Code de l'environnement ;
Vo la loi n°2009-122 du 13 février 2009 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
Vo la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles ;
Vo la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
Vo la loi du 18 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;
Vo l'ordonnance n° 2015-1068 du 2 août 2015 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et son décret d'application du 27 avril 2017 ;
Vo l'arrêté préfectoral du 4 novembre 2013 portant approbation du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Bretagne 2013-2018 ;
Vo l'arrêté préfectoral du 12 mai 2015 approuvant le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération rennaise pour la période 2015-2020 ;
Vo le Schéma de Cohérence Territoriale approuvé par le Syndicat Mixte du Pays de Rennes le 29 mai 2015 ;
Vo la délibération n° C 12306 du 5 juillet 2007 approuvant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
Vo la délibération n° C 13 047 du 21 février 2013 engageant la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
Vo la délibération n° C 15 541 du 17 décembre 2015 adoptant le Programme Local de l'Urbanisme de Rennes Métropole ;
Vo la délibération n° C 18 009 du 25 janvier 2016 approuvant le cadre d'orientation de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et les modalités de concertation du public ;
Vo la délibération n° C 18 060 du 8 avril 2016 arrêtant le projet de Plan Climat Air Énergie Territorial de Rennes Métropole ;
Vo la délibération n° C 19 172 du 19 décembre 2019 approuvant l'élaboration du premier Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole ;
Vo le bilan du garant de la Commission Nationale du Débat Public publié le 19 novembre 2019 ;
Vo la délibération n° C 18 001 du 21 janvier 2019 prenant en considération le bilan de la concertation du public et arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains ;
Vo la décision n° E19000080 / 35 du Président du Tribunal Administratif de Rennes en date du 10 mai 2019 portant désignation des membres de la commission d'enquête ;
Vo l'avis délibéré n° 2019-006914 du 6 juin 2019 de la Mission régionale d'Autorité Environnementale sur le projet de plan de déplacements urbains de Rennes Métropole ;
Vo l'arrêté n° A 19 163 du 1^{er} juillet 2019 décrétant les modalités d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique environnementale du Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole ;
Vo l'arrêté modificatif n° A 19 026 du 20 août 2019 relatif à l'organisation de l'enquête publique ;
Vo le rapport et les conclusions de la commission d'enquête reçus le 13 novembre 2019.

EXPOSÉ

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole rennaise est un document de planification qui fixe les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et des marchandises, avec comme objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Par délibération

1/10

Le 20 janvier 2020, le conseil métropolitain se réunit afin d'approuver le Plan de déplacements urbains (P.D.U.) de la décennie à venir, soit de 2019 à 2030.

Cette délibération nous permet de revenir sur la façon dont ce nouveau P.D.U. s'est construit : *"Pour élaborer le projet de PDU, Rennes Métropole a travaillé en concertation avec les acteurs du territoire. Dès 2015, plusieurs démarches ont été organisées en ce sens : un séminaire des élus locaux (2015), des ateliers thématiques partenariaux et des ateliers quadrants (2016), des échanges avec les communes (2016 et 2017) et avec les associations (2017). Une phase de concertation auprès de la population s'est déroulée du 16 avril au 17 octobre 2018 [...]".*

La mobilité à Rennes au 21^e siècle, c'est donc aussi donner la possibilité aux administrés de s'exprimer. La concertation citoyenne autour de la révision du Plan local d'urbanisme (P.L.U.), au sein duquel prend place le P.D.U., commence en 2018, sous le nom "Rennes 2030. La ville à votre idée". Son objectif est que chacun puisse s'informer, partager son point de vue et contribuer à l'élaboration des orientations.

Les objectifs de ce nouveau P.D.U. sont ambitieux, et répondent également à une réglementation nouvelle, découlant de la loi Engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, qui engage une planification intercommunale. Le Plan de déplacements urbains prévoit ainsi de changer les habitudes des habitants de Rennes Métropole, en passant notamment de 4 déplacements sur 10 effectués en modes alternatifs à la voiture, à 6 déplacements sur 10, en 10 ans.

Doc. 10 : Délibération du conseil municipal de Rennes, 17 janvier 2022



Ville de Rennes
DEI COp/JP/AC (Séance du 17 janvier 2022)
DCM 2022-0002 - Aménagement et services urbains, environnement - Devenir des ouvrages de couverture de la Vilaine - Présentation des conclusions des travaux du jury citoyen

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le conseil municipal a été appelé à siéger par l'envoi d'une convocation accompagnée de l'ordre du jour contenant une note de synthèse pour chaque dossier et adressée le 11 janvier 2022, soit au moins cinq jours francs avant la séance.
La séance publique est ouverte à 17 h 03 sous la présidence de Mme Appéré, Maire. Elle est interrompue de 17 h 08 à 17 h 12. Elle est levée à 20 h 52.

PRESENTS : Mme Appéré, Maire ; M. Hervé, Mme Rougier, M. Travers, Mme Brière, M. Nadesan, Mme Andro (à partir de 17 h 18), M. Chapellon, Mme Noiset, MM. Sémier, Caril, Le Bouguant, Mmes Fauchoux, Bouchonnet, M. Maerier, adjoints, M. Pail, Mmes Marie, Béchet, M. Boucier, Mme Letourmeau, M. Goater, Mme Frisqae (à partir de 17 h 12), M. Hamon, Mme Roussel (à partir de 17 h 14), MM. Roullier, Lahais, Theurier, Gombert, Cressard, Le Brun (jusqu'à 20 h 44), Compagnon, Bouchier, Mme Du Plessis d'Argentré, conseillers municipaux.

ABSENTS avec procuration de vote : Mme Boukhenoufa représentée par M. Boucier, Mme Papillon représentée par M. Theurier, M. Morel représenté par M. Lahais, Mme Hakis-Robin représentée par Mme Brière, M. Desnois représenté par Mme Fauchoux, Mme Desnaud représentée par M. Hamon, M. Fouillere représenté par Mme Appéré, M. Guillotin représenté par Mme Marie, M. Pinchard représenté par M. Chapellon, M. Jarin représenté par Mme Letourmeau, Mme Pellerin représentée par M. Travers, Mme Phalippou représentée par M. Caril, Mme Casacomba-Palmada représentée par M. Goater, Mme Binard représentée par Mme Roussel (à partir de 17 h 14), Mme Condolf-Férec représentée par M. Sémier, M. Séphan représenté par Mme Bouchonnet, M. Boules représenté par Mme Noiset, M. Brossard représenté par M. Hervé, Mme Zamord représentée par Mme Béchet, Mme Lemecleir représentée par M. Nadesan, Mme Tonon représentée par M. Le Bouguant, Mme Koch représentée par Mme Rougier, M. Jeanvrain représenté par Mme Frisqae (à partir de 17 h 12), Mme Artès représentée par M. Lahais, Mme Caroff-Urfer représentée par Mme Du Plessis d'Argentré, Mme Gandon représentée par M. Cressard, M. Le Brun représenté par M. Compagnon (à partir de 20 h 44), Mme Id-Ahmad représentée par M. Bouchier, Mme Jehanno représentée par M. Compagnon.

ABSENTS sans procuration de vote : Mme Andro (jusqu'à 17 h 18 - rapport 1), Mme Binard (jusqu'à 17 h 14 - rapport 1), Mme Frisqae (jusqu'à 17 h 12 - rapport 1), Mme Roussel (jusqu'à 17 h 14 - rapport 1), M. Jeanvrain (jusqu'à 17 h 12 - rapport 1).

Les rapports ont été présentés dans l'ordre suivant : à 19.

Mme Hakis-Robin, concernée par un arrêté de dépôt, ne prend pas part au vote de la délibération n°19.
M. Lahais est nommé secrétaire et le compte rendu sommaire de la séance ordinaire du 6 décembre 2021 est adopté.

La politique de mobilité de Rennes métropole se nourrit de l'avis des habitants en 2021-2022, sur la question du devenir des ouvrages de couverture de la Vilaine et notamment du parking qui se trouve sur la Vilaine, couverte dans les années 1960.

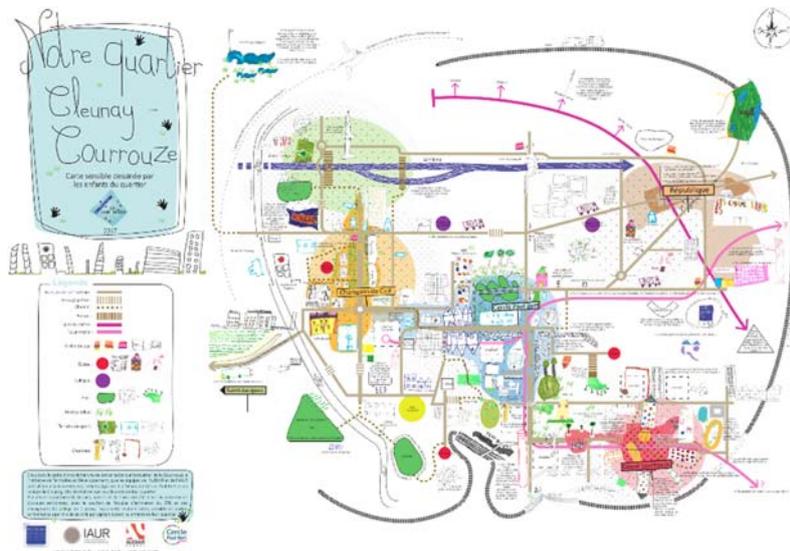
Ainsi, un jury citoyen composé de trente personnes choisies par un panéliste est mis en place, dans une démarche de "démocratie locale", démarche qui répond au pendant social de la "ville durable". Cette expression citoyenne a le grand avantage de montrer un visage réaliste de la ville dressé par ses habitants.

Le constat est sans appel : " [...] Ces réflexions nous (le jury citoyen) ont permis de construire un diagnostic partagé du site et de formuler des ambitions communes, que nous pouvons résumer en six points :

- Nous souhaitons que ce lieu propose des activités socio-culturelles gratuites et que cet espace soit le plus ouvert et accessible possible, sans logique économique ;
- Nous souhaitons créer un lieu de destination qui soit incontournable et qui incarne l'identité rennaise ;
- Nous souhaitons créer un lieu intergénérationnel, inclusif et populaire, favorisant le sentiment de sérénité ;
- Nous souhaitons placer l'écologie au centre du réaménagement des quais de Vilaine afin que celui-ci réponde aux enjeux climatiques actuels, à toutes les phases du projet ;
- Nous souhaitons valoriser le patrimoine historique et environnemental de la Vilaine en développant des usages sur et autour du fleuve ;
- Nous souhaitons que ce nouveau lieu s'inscrive de manière cohérente et paisible dans son environnement bâti, habité et circulé et ce en préservant les connexions Nord-Sud et Est-Ouest."

Deux scénarios sont ainsi proposés : l'un, privilégié par le jury citoyen, avec destruction des ouvrages de couverture de la Vilaine, l'autre avec maintien des ouvrages. Le conseil municipal vote finalement pour le premier scénario, un geste fort de la municipalité sur les orientations en terme de mobilité dans la ville, pour les années à venir.

Doc. 11 : Carte sensible du quartier de La Courrouze, 2017



Les déplacements et la mobilité se perçoivent progressivement comme des expériences à la ville : nos usages en deviennent les éléments constitutifs qui doivent remodeler notre mobilité. Cette nouvelle façon de concevoir la ville a fait l'objet de nombreuses "cartes sensibles", dans lesquelles les moyens de déplacements constituent l'élément central.

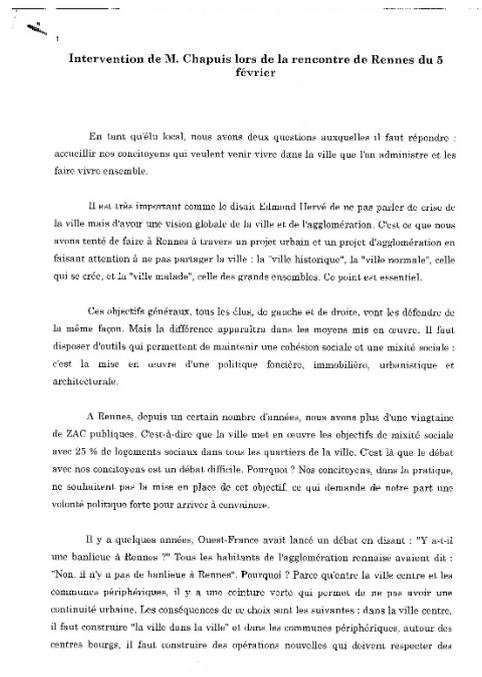
La carte sensible présentée ci-contre a été réalisée par les enfants de 6 à 14 ans du Cercle Paul-Bert du quartier Cleunay – Courrouze et l'Agence d'urbanisme et de développement (Audiar).

L'Audiar est une association loi 1901 de droit privé qui remplit des missions de service public. Créée en 1972 par l'État et la Métropole de Rennes, l'agence anime aujourd'hui un partenariat rassemblant la Région Bretagne, le Département, les communautés de communes avoisinantes, le Pays de Rennes, les communes, dans un souci de "culture commune" et d'élaboration de projets de développement partagés.

Cette carte sensible est réalisée en 2017, alors que le quartier est en pleine restructuration. Le quartier de La Courrouze bénéficie depuis 2003 d'une opération de renouvellement urbain, visant à recréer de la ville sur des espaces délaissés, instaurant ainsi une continuité dans les quartiers entre les communes de Rennes et de Saint-Jacques-de-la-Lande. L'objectif est ainsi d'éviter l'étalement urbain, tel que prôné par le concept de la "ville-archipel".

Au niveau de la mobilité, tout est pensé pour rendre le quartier accessible : liaisons, voiries, transports en commun et circulations douces. On y trouve également des continuités écologiques, avec un grand parc qui traverse le site, créant ainsi des lieux de promenades.

Le quartier est labellisé "Ecoquartier" en 2011.



Jean-Yves Chapuis travaille depuis 1979 dans l'urbanisme opérationnel. Il a été directeur de l'École d'architecture de Bretagne de 1997 à 2002, professeur associé à l'Institut français d'urbanisme de 2000 à 2013 et à l'École d'architecture Paris-Val de Seine de 2002 à 2017. Élu à Rennes de 1983 à 2014 comme adjoint à l'urbanisme et vice-président des formes urbaines à Rennes métropole, il est, depuis 2021, consultant en stratégie urbaine.

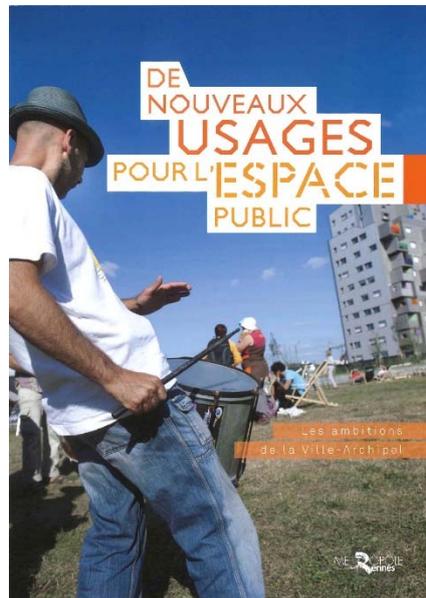
Durant son mandat d'élu à Rennes, Jean-Yves Chapuis s'est particulièrement investi dans le concept de "ville-archipel". Sociologue de formation, la vision de Jean-Yves Chapuis est fortement basée sur les relations humaines et pour lui, développer une ville, c'est développer ces relations. Il accumule une documentation importante sur le sujet, et réalise des interventions sous forme de conférences afin de sensibiliser au sujet.

Sa réflexion se veut globale, incluant Rennes mais aussi les communes de l'agglomération. Son objectif est d'éviter l'étalement urbain, tout en maintenant des activités agricoles situées dans des communes à taille humaine.

En 2000, une étape charnière précipite la mise en pratique de cette réflexion : le Pays de Rennes est créé, permettant une coopération entre les communes. Il regroupe 67 communes, elles-mêmes subdivisées en cinq "établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ", dont une communauté d'agglomération (Rennes métropole) et quatre communautés de communes (Pays d'Aubigné, Pays de Châteaugiron, Pays de Liffré et Val-d'Ille). Afin d'établir une vision commune et cohérente sur l'ensemble du territoire du Pays de Rennes, un schéma de cohérence territorial (SCOT) est créé en 2003. Son concept clé est celui de la "Ville-Archipel".

Ce concept met en avant un urbanisme de proximité, un urbanisme où chaque ville a sa propre identité et intensité mais reste reliée au reste du territoire par un réseau de transports en commun performant et où les espaces verts périphériques (agricoles) sont préservés. Le SCOT est approuvé fin 2007. Sa performance fait de Rennes un véritable modèle de "ville-archipel".

Doc. 13 : Plaquette de présentation "Les ambitions de la ville-archipel. De nouveaux usages pour l'espace public", septembre 2012, 2555 W 16



La formalisation du concept de "ville-archipel", dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT), validé en 2007, incite la municipalité à réaliser tout un plan de communication dédié. L'objectif est à la fois de faire reconnaître la ville de Rennes comme précurseur en la matière, mais aussi de vulgariser un concept pour que les Rennais s'en saisissent. La pédagogie est donc de mise, avec des schémas synthétiques, un glossaire mettant en avant les termes importants, et surtout des exemples de réalisation. Le concept de "ville-archipel" est ainsi décliné en plusieurs grandes thématiques :

- De nouveaux usages pour l'espace public
- Des équipements pour la métropole
- La nature dans la ville
- Diversité et proximité pour une ville intense

La question des déplacements et de la mobilité est abordée dans la thématique "De nouveaux usages pour l'espace public", à travers le modelage du paysage urbain comme lien entre les communes mais aussi entre les quartiers de Rennes, la mise en place d'aires de convivialité à la fois fixes et modulables, ainsi que le nouveau pôle d'échange multimodal EuroRennes sous forme de "paysage construit" facilitant la liaison douce entre le nord et le sud de la ville.

Doc. 14 : Chantier de la station de métro Sainte-Anne sur la ligne b du métro, photographie, 2014, auteur Didier Gouray



La ligne b de métro relie la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande à celle de Cesson-Sévigné, en passant par la place Sainte-Anne. Elle a nécessité de longues années de travaux dans la ville pour créer les différentes stations de la ligne b. Un chantier d'envergure donc, qui a dû s'adapter à la réglementation en vigueur.

Tout d'abord, le respect de la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité : dans le but de limiter les impacts des travaux sur la biodiversité, des mesures compensatoires et un suivi écologique ont été mis en œuvre tout au long du projet de la ligne b. Des aménagements écologiques ont notamment été réalisés en 2016 dans le secteur de la Prévalaye. Cette compensation faunistique comprenait l'amélioration de 4,3 hectares de milieux ouverts et de 9,15 hectares de milieux boisés : renaturation de parcelles ou de sites dégradés, optimisation écologique de trois parcelles présentant une faible biodiversité, diversification des habitats boisés présents sur la Prévalaye et développement de réseaux (mares et bocages).

La ligne b du métro, ouverte en septembre 2022, est également jalonnée de plusieurs œuvres d'art commandées dans le cadre de la commande publique, politique de soutien à la création contemporaine. Ces œuvres sont visibles aux abords ou à l'intérieur des stations, de manière à en faciliter l'accès pour le plus grand nombre.

Doc. 15 : Essai de roulage de la rame 54 de la ligne b du métro, entre les stations Beaulieu et Atalante en 2021, photographie, 2021, auteur Arnaud Loubry



Avec la ligne b, l'innovation technologique est au rendez-vous, avec l'utilisation d'un système de métro automatique de dernière génération, le Cityval, dont Rennes est le tout premier territoire à bénéficier.

La ligne b dessert quinze stations sur près de 14 km de voies, avec une double connexion avec la ligne a (au niveau des stations Gares et Sainte-Anne). Elle est rattachée à trois nouveaux parcs-relais et pôles d'échanges ultra-connectés aux bus, en direction de la métropole.

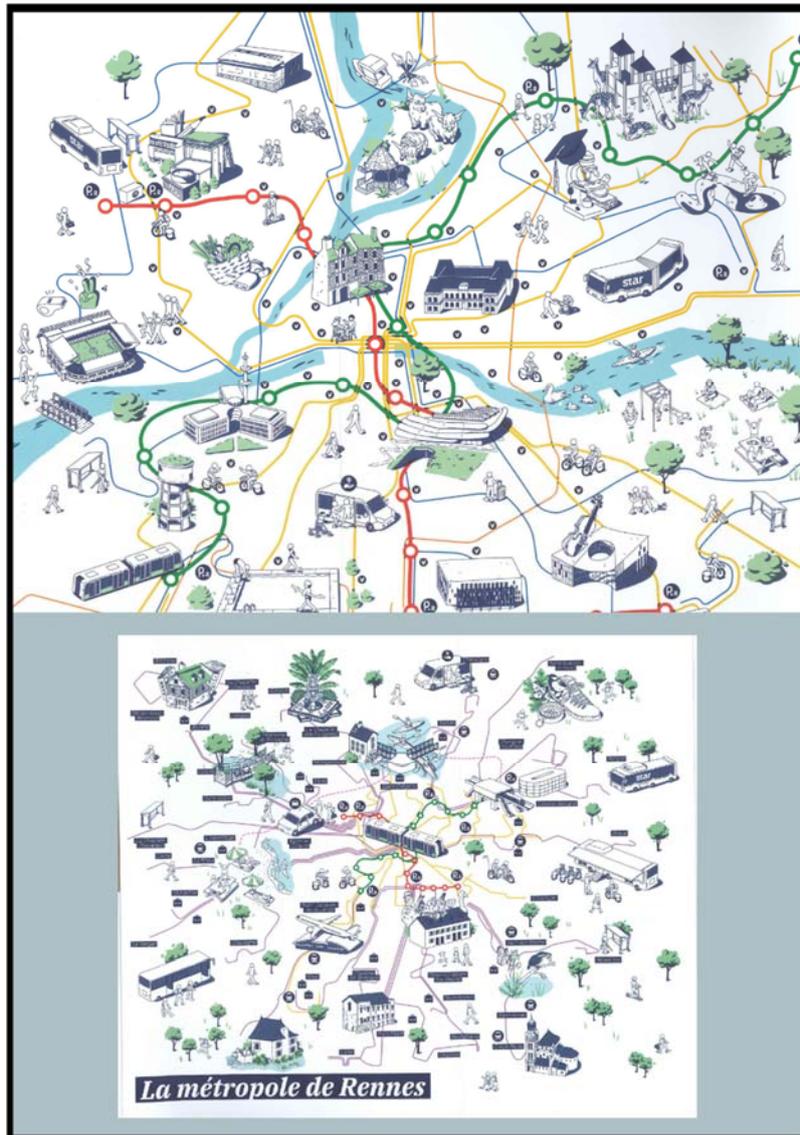
La mise en service de cette nouvelle ligne a des répercussions sur l'intégralité du service de transports dans l'agglomération rennaise : réaménagement du centre-ville, meilleures correspondances entre les quartiers et les communes de l'agglomération, souci de répondre à de nouveaux usages de déplacements (diurnes / nocturnes et meilleure fréquence).

Les qualités environnementales du métro sont également au rendez-vous, car ce moyen de transport est propre. Tout comme certains bus électriques, il n'émet pas de carbone. Le réseau de Service des Transports de l'Agglomération Rennaise (STAR) va continuer dans cette démarche avec un passage progressif du parc de bus en énergie électrique et biogaz.

Chaque jour, c'est près de 450 000 voyages qui sont réalisés sur le réseau STAR, dont 60 % se font en métro (contre 40 % en 2019). Le métro apporte un réel gain de temps et de souplesse pour des dizaines de milliers de voyageurs.

À présent, il faut compter 21 minutes pour relier le nord-est de Rennes au sud-ouest ! De ce fait, les prévisions pour 2025 sont de 112 millions de voyages, soit une fréquentation plus que doublée depuis la mise en service de la ligne a, en 2002.

Doc. 17 : Cartes illustrées de la mobilité à Rennes et à Rennes Métropole, dans "Star info", numéro spécial, 2022



Ces deux cartes illustrées mettent en avant les espaces et équipements emblématiques de la ville et de la métropole, en regard des différents moyens de transport mis à disposition.

L'aspect général témoigne d'une centralité qui permet de relier facilement les différents points de la ville, ainsi que d'un souci d'équilibre, avec une alternance entre espaces naturels et équipements sportifs, culturels, administratifs, etc.

Les transports collectifs sont représentés, ainsi que les déplacements doux et les mobilités réduites (personnes handicapées, femmes enceintes, personnes âgées, personnes avec de jeunes enfants, etc.), mettant en avant une qualité de vie fortement liée à des déplacements responsables.

Bibliographie

Les transports à Rennes

- HERVE Edmond, *Le détail et l'horizon. 1977 – 2008. Des années pour Rennes*, Éditions Ouest-France, 2021 (Archives de Rennes, R2-588)
- Anthony CHESNAY et Laurent LE GOFF, *Rennes, ville des transports du futur*, Texte imprimé événement inOut, du 14 au 18 mars 2018
- Ouvrage collectif, *Bretagne express. Les chemins de fer en Bretagne 1851 – 1989*, Fage Éditions, 2016. Ce livre accompagne l'exposition éponyme présentée au musée de Bretagne du 20 octobre 2016 au 27 août 2017 (Archives de Rennes, BIB M5-35)
- Écomusée du Pays de Rennes, *Fouette, Cocher ! Transports à Rennes au temps du cheval*, catalogue d'exposition de l'exposition éponyme, 2014 (Archives de Rennes, BP781)
- Stéphanie BADOT, Florian DEMBLON, Audrey DEWAEL, Charles JANSSENS, Jérémy TOURNAY, *Rennes, ville archipel*, 2014. (Accessible en ligne : https://jacquesteller.files.wordpress.com/2017/10/rapport_et_rennes.pdf)
- Jean-Yves CHAPUIS, *Rennes, La ville archipel*, Avignon, Éditions de l'Aube, 2013 (Archives de Rennes, BIB R2-586)
- NORMAND Jean, *Le Val de Rennes : un combat pour la ville*, éditions Apogée, 2002 (Archives de Rennes Bib R2-149)
- Juliette PATRON, *Un siècle de transports urbains à travers les archives*, 2002 (Archives de Rennes, BP674)
- Stéphane BISMUTH, *Les transports et les déplacements dans le pays de Rennes*, 2000 (Champs Libres, 6^e étage, 354664)
- Jean-Yves ANDRIEUX et Catherine LAURENT, *Quelques souvenirs. Jean Janvier, maire de Rennes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000. (Archives de Rennes, BIB R2-106)
- Johan VINCENT, "Parcourir le corps urbain. Les transports en commun rennais face à l'expansion territoriale de la ville (fin 19^e – début 20^e siècles), mémoire de maîtrise Histoire, sous la direction de Jean-François Tanguy, Université de Haute-Bretagne, 1998 – 1999. (Archives de Rennes, BIB R2-146)
- Rennes District, *Un siècle de transports collectifs à Rennes*, Rennes District, 1997 (Archives de Rennes, BIB BP-608)
- TOUTAIN Jean-Baptiste, *Cent ans de transports publics dans l'agglomération rennaise, 1897 – 1997*, Rennes, Éditions STAR, 1997 (Archives de Rennes, BP 254)
- Michel PHILIPPONNEAU, *Le Val à Rennes ?*, Spézet, éditions Nature et Bretagne, 1994 (Archives de Rennes, BIB R2-148)
- André COURANT, *Le temps des tramways*, Menton, éditions Cabri, 1982. (Archives de Rennes, BIB F2 – 56)
- FREVILLE Henri, *Un acte de foi. Trente ans au service de la cité*, Rennes, éditions Sepes, tome 1, 1977. (Archives de Rennes, BIB R2-109)
- Marcel TANGUY, chef d'exploitation, "Le réseau des transports en commun de la ville de Rennes", in *L'industrie des voies ferrées et des transports automobiles*, n° 628, décembre 1966.
- Ministère des travaux publics, direction des routes, Service d'études et recherches de la circulation (SERC), *Étude de circulation Rennes*, 1960 (Archives de Rennes, BIB R2-151)

Études générales sur les transports

- Mathieu FLONNEAU (dir.), *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014 (Champs Libres, 6^e étage, DL 46740)
- Hélène REIGNER, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013 (Champs Libres, 6^e étage, DL 45485)
- Mathieu FLONNEAU et Laurent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité. État des lieux, enjeux et perspectives de recherches*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009 (Champs Libres, 6^e étage, DL 42749)

Sources

Archives de Rennes

Fonds anciens :

- DD : Biens communaux, eaux et forêts, travaux publics, voirie
- FF : Justice, police
- HH : Agriculture, industrie, commerce

Fonds modernes :

- D : Administration générale de la commune
 - o 1 D : Registres de délibérations du conseil municipal
- H : Affaires militaires
 - o H 6 à 13 bis : Recensement des voitures attelées, automobiles (1874 – 1939)
- O : Travaux publics, voirie, moyens de transport, régime des eaux
 - o 1 O 88 :
 - o 2 O 16 à 29 : tramway urbain
 - o 2 O 30 à 32 : voitures de place
 - o 2 O 33 : autobus
- I : Police, hygiène publique, justice
 - o I 66 : Police de la circulation

Fonds contemporains (Série W) :

- 1 W 47 : Projet de création d'une gare routière sur le Champs-de-Mars (1948 – 1953)
- 1 W 125 :
- 1 W 136 : Mise en place des lignes de bus (1932 – 1939)
- 1 W 137 à 141 : Modernisation des tramways électriques à Rennes (1895 – 1945)
- 31 W 72 : parking Vilaine
- 31 W 199
- 103 W 9 : Travaux sur les tramways départementaux (1893 – 1909)
- 751 W 64 : Contrôle des comptes de la Compagnie du Bourbonnais et des TER (1940 – 1942)
- 1078 W 11 : parking stationnement
- 1132 W 14 : gare routière
- 1147 W 31 : transport handicapés
- 1163 W 16 : années 70
- 1231 W 17 : ZAC Patton
- 1293 W 126 : presse années 80
- 1389 W 5 : Tram Val
- 1389 W 13 :
- 1425 W 67 : rocade
- 1425 W 70 : années 70
- 1483 W 3 :
- 1576 W 15 : coulée verte
- 1625 W 9 plateau piétonnier
- 1709 W 1 : voie de bue rue d'Isly, Alma

- 1845 W 56 :
- 1876 W 47 :
- 1876 W 33 : vélo années 90
- 2238 W 30 : ville archipel
- 2269 W 19 : le temps des villes
- 2269 W 90 : organisation du bureau des temps
- 2551 W 11 : le temps des villes
- 2555 W 16 :
- 2555 W 31 :
- 3178 W 1 :

Distinguer les différentes périodes :

- Série O (O196 à O201, de 1871 à 1952)
- Presse : Ouest-Éclair (à partir de 1972), Le Rennais, Ouest-France
- Fonds iconographiques : fonds Glorot
- Recensement de la population (AMR +INSEE)

Fonds iconographiques :

Sous-série 1 Fi : Plans urbains

- 1 Fi 94 à 98 : Plans de Rennes avec tracé des tramways (1897 – 1908)
- 1 Fi 114 à 119 : Plans de Rennes avec les tramways, TER, autobus, chemin de fer (1939 – 1942)

Sous-série 5 Fi :

- 5 Fi 2

Sous-série 6 Fi :

- 6 Fi 2
- 6 Fi 13
- 6 Fi 15

Sous-série 9 Fi : affiches

- **9 Fi 6 : Inauguration de la gare de Rennes (1857)**
- 9 Fi 3854
- 9 Fi 3858
- 9 Fi 3859
- 9 Fi 3862
- 9 Fi 3878
- 9 Fi 3879
- 9 Fi 3880
- 9 Fi 3886
- 9 Fi 5077

Sous-série 100 Fi : **fonds Glorot**

- 100 Fi 8
- 100 Fi 13
- 100 Fi 14
- 100 Fi 521
- 100 Fi 764
- 100 Fi 822
- 100 Fi 980
- 100 Fi 1252
- 44 Z 123
- 44 Z 124

Sous-série 301 Fi :

- 301 Fi 809

Sous-série 350 Fi :

- 350 Fi 48 : photo d'un tramway Grammont (s.d.)

[Archives départementales d'Ille-et-Vilaine](#)

Série S : Travaux publics et transports :

Sous série 1 S :

- 1 S 48 : Contrôle des tramways à vapeur (1891 – 1897)

Sous-série 2 S :

Train

- 2 S 15 à 19 : Construction et aménagement de la gare de Rennes (1849 – 1956)

Tramways

- 2 S 166 : Législation (1868 – 1900)
- 2 S 167 : Tarifs (1913 – 1940)
- 2 S 185 à 188 : Horaires (1898 – 1940)
- 2 S 189 et 190 : Accidents et retards (1901 – 1940)
- 2 S 193 et 197 : Personnel (1897 – 1940)
- 2 S 198 à 204 : Raccordement avec le chemin de fer (1896 – 1939)
- 2 S 208 à 219 : Ligne Rennes / Fougères (1896 – 1940)
- 2 S 220 à 222 : Ligne Rennes / Plélan-le-Grand (1896 – 1931)
- 2 S 223 et 224 : Ligne Rennes / Chateaugiron (1896 – 1928)
- 2 S 232 à 239 : Ligne Rennes / Miniac (1900 – 1936)
- 2 S 256 à 264 : Ligne Rennes / Grand-Fougeray (1899 – 1938)
- 2 S 286 : Projets de voies (1898 – 1914)
- 2 S 287 : Ligne Rennes / Bécherel (1902 – 1907)
- 2 S 540 : Raccordement des tramways départementaux aux ports fluviaux de Rennes (1895 – 1935)

Voitures publiques

- 2 S 500 à 503 : Instructions et autorisations (1824 – 1889)