

Réhabilitation d'une ancienne gare marchande

Création d'un pôle d'échange multimodal

Pontorson – Manche – 50



SIMON Raphaëlle

Tuteur : BOUTET Didier

GAE 3 2015 – 2016



Réhabilitation d'une ancienne gare marchande

Création d'un pôle d'échange multimodal

Pontorson – Manche – 50

SIMON Raphaëlle

Tuteur : BOUTET Didier

GAE 3 2015 – 2016

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens à adresser mes remerciements à toutes les personnes qui ont pu m'apporter leur aide tout au long de ce projet individuel :

- Monsieur BOUTET, mon tuteur, pour sa patience et son écoute durant le projet ainsi que ses précieux conseils.
- Monsieur HAMDOUCH et Madame BOISNEAU pour leurs conseils à l'oral de mi-parcours.
- L'association de l'ADPCR, plus particulièrement Messieurs JACQUET et COLAS (représentant de la FNAUT) pour leur disponibilité à mon égard ainsi que pour toutes les informations et explications fournies.
- La directrice générale des services techniques à la mairie de Pontorson, Madame MAUDUIT, pour ses explications et ses informations.
- Le manager de la ligne Caen-Rennes, Monsieur GUILLEMETTE, pour ses informations à propos de la ligne.
- L'Office de tourisme de Pontorson, pour les chiffres et informations procurés et sa disponibilité.
- Monsieur FAVIER, coordinateur du secteur conseils technique au Comité Manche tourisme, pour ses recommandations et conseils pour le début de mon PIND.

Sommaire

Avertissement	2
Remerciements	3
Sommaire	4
Introduction	7
Partie A : Diagnostic	
I. Diagnostic du territoire de Pontorson	8
1. Diagnostic socio-économique	9
a. A l'échelle du département de la Manche.....	9
b. A l'échelle de Pontorson :	9
2. Documents cadres pour Pontorson	16
a. Plan d'occupation des Sols (POS).....	16
b. Plan Local d'Urbanisme (PLU)	16
c. SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) du Pays de la Baie de Mont-Saint-Michel.....	17
d. Opération Grand Site de la Baie du Mont-Saint-Michel	19
e. CAUE (Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement)	19
f. Documents relatifs à l'eau	19
g. Charte GEPER (Gestion Econome et Partagée de l'Espace Rural)	20
h. Schémas régionaux	20
i. Loi Littoral	20
j. PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)	20
3. Risques présents sur le territoire.....	21
4. Enjeux environnementaux à Pontorson	23
5. Morphologie urbaine et paysage du territoire	25
a. Analyse de la consommation d'espace d'après le PLU de Pontorson	26
b. Un territoire relativement bien desservi :	32
6. Le patrimoine	32
a. Patrimoine bâti et culturel sur le territoire de Pontorson :	32
b. Tourisme du côté Normandie	35
c. Tourisme du côté Bretagne.....	36
II. État des lieux de la gare de Pontorson	38
1. Description de la gare	38
a. Historique.....	38
b. Zonage et situation de la gare.....	39
2. CPER 2015-2020 Basse-Normandie	41
3. Fréquentation de la gare de Pontorson.....	45

a.	Chiffres de fréquentation de la gare de Pontorson	45
b.	Ligne Baie (2009-2015)	45
4.	Accessibilité.....	47
5.	Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR).....	49
Partie B : Enjeux et projet		
I.	Enjeux.....	51
1.	Caractérisation du problème	52
a.	Exposition du problème	52
b.	Enjeu local	53
c.	Enjeu touristique.....	54
d.	Enjeu technique	55
2.	Les dimensions du projet	55
a.	Dimensions environnementales	56
b.	Dimensions sociales	57
c.	Dimensions économiques	58
d.	Dimensions juridiques.....	59
3.	Le projet est-il faisable ?	60
a.	Positions politiques	60
b.	Acteurs concernés par ce projet	61
c.	Budget.....	64
II.	Réhabilitation de la gare Pontorson – Le Mont-Saint-Michel : création d'une gare multimodale	64
1.	Propositions d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Pontorson – Le Mont-Saint-Michel 64	
a.	Mise en place d'une gare routière.....	66
b.	Création d'un parking relais	69
c.	Mise en place d'un parc à vélos	71
d.	Projet d'une passerelle	74
e.	Mise en scène paysagère	76
f.	Proposition d'agencement des aménagements sur le site.....	78
g.	Le budget du projet.....	81
2.	Propositions d'offres pour la mise en valeur du pôle d'échange multimodal.....	82
a.	Réagencement de la desserte ferroviaire entre Paris et Pontorson	82
b.	Proposition d'un partenariat avec les Chemins de la Baie	82
c.	Le Pack touristique clé en main	85
	Conclusion.....	91

Bibliographie	93
Index des Sigles	97
Annexes.....	98
Annexe A	98
Annexe B	99
Annexe C	100
Annexe D	101
Annexe E	102
Fiches lecture	103
<i>Nouveaux lieux, nouveaux flux</i>	103
<i>Vive la route ! Vive la République !</i>	104
Table des illustrations	106

Introduction

Le tourisme suggère le mouvement et impose l'utilisation de moyens de transport pour atteindre des destinations. Historiquement, la France a développé son tourisme à partir de la construction d'infrastructures de transport en relation avec la création de destinations touristiques. Désormais, la globalisation du tourisme révèle une interaction très étroite entre les transports et les mobilités touristiques. L'élargissement des bassins de réception touristique est dû principalement à la diversification des moyens de transports. (Définitions officielles de l'Organisation Mondiale du Tourisme.)

En France, le tourisme se distingue par deux types de mobilités : les mobilités intérieures faisant intervenir les touristes français au sein même de leur pays et les mobilités extérieures faisant référence aux touristes étrangers. Leurs dynamiques divergent énormément du fait d'une concurrence accrue des destinations et de la segmentation (opération marketing visant une certaine clientèle).

La France est au premier rang de l'accueil de touristes internationaux en termes de volume. L'Etat encadre le tourisme en s'appuyant sur les lois Littoral et Montagne des années 1980.

Depuis la période des Trente Glorieuses, la représentation de l'image de l'automobile garante d'une certaine liberté de mouvement et constitutive de l'imaginaire des vacances reste très présente dans les mentalités. Or, dans un contexte où des problématiques environnementales et énergétiques sont posées, les politiques encouragent davantage les transports collectifs ou doux. Pour le tourisme, ces transports doivent permettre d'acheminer jusqu'aux zones touristiques ce qui n'est pas toujours le cas. L'utilisation de la voiture reste alors très présente, en particulier dans les zones rurales touristiques où un faible réseau de transport est déployé. Organiser l'accueil et les flux touristiques est également un facteur de la qualité paysagère.

Pontorson se tient précisément dans ce dernier cas de figure. La gare ferroviaire a été créée lors du passage de la ligne Fougères – Le Mont-Saint-Michel. A l'époque le train déposait les voyageurs directement au pied du Mont. Cette ligne n'existe plus et Pontorson fait actuellement partie de la desserte de la ligne Caen-Rennes. C'est une petite gare de proximité, à côté du Mont-Saint-Michel (trois millions de visiteurs par an). Des touristes passent par la gare de Pontorson pour s'y rendre mais pas assez comparé au potentiel de la gare.

Le transport ferroviaire de fret a complètement chuté dans les années 2000. Le transport de marchandises en Europe par rail ne comptait plus que pour environ 12% tandis que dans les années 1970, il atteignait 30% du fret (d'après *Nouveaux lieux, nouveaux flux*). La gare marchande de Pontorson a été fermée en 1970. Le terrain appartenant à la SNCF est désormais à l'abandon. Il sera l'objet de ce projet.

Le projet consiste alors à proposer une solution d'aménagement sur le terrain de l'ancienne gare marchande afin de connecter plusieurs moyens de transports : trains, bus, voitures, vélos pour faciliter le transit des voyageurs. Ce sera la création d'un pôle d'échange multimodal. L'objectif sera de rendre cette gare un nœud d'échange multimodal entre Pontorson, le Mont-Saint-Michel et d'être la porte d'entrée dans le Pays de la Baie incluant Saint-Malo, Cancale, Pontorson, Avranches, Granville, etc.

La première partie du projet se consacrera au diagnostic du territoire de la gare. La deuxième partie définira les enjeux du projet et proposera des solutions d'aménagements et de mise en valeur de ce pôle d'échange multimodal. Différentes offres seront alors proposées aux usagers sur un même site.

Partie A : Diagnostic

I. Diagnostic du territoire de Pontorson

Pontorson (50410) est le chef-lieu d'un canton de dix communes dans l'arrondissement d'Avranches. C'est une ville de la Région Normandie, dans le sud du département de la Manche (50), commune limitrophe de la Bretagne, située dans la Baie de Mont-Saint-Michel. Sa superficie est de 4341 hectares.

L'année 2016 est marquée par la mise en place de la Commune Nouvelle de Pontorson : le Grand Pontorson, validée par les conseils municipaux de Macey, Pontorson et Vessey. Les moyens techniques et humains sont donc mutualisés afin d'offrir la possibilité de nombreux services. La création de cette nouvelle entité a aussi permis de fusionner les communes de Moidrey, Les Pas, Currey, Cormeray, Boucey et Ardevon (qui étaient déjà des communes associées à la ville de Pontorson depuis 1973 mais pas totalement fusionnées).

Pontorson intègre la communauté de commune d'Avranches–Mont-Saint-Michel, créée en 2014 suite à la fusion des quatre communautés de commune du canton d'Avranches, Ducey, Pontorson- Mont-Saint-Michel et Sartilly-Porte de la Baie. Le territoire de la communauté de commune est constitué de cinquante-deux communes. La commune de Pontorson doit ainsi prendre en compte les compétences intercommunales.

Pontorson se situe à environ 9 km du Mont-Saint-Michel, 22 kilomètres d'Avranches, environ 50 de Granville et à une soixantaine de Rennes (métropole de la Bretagne).

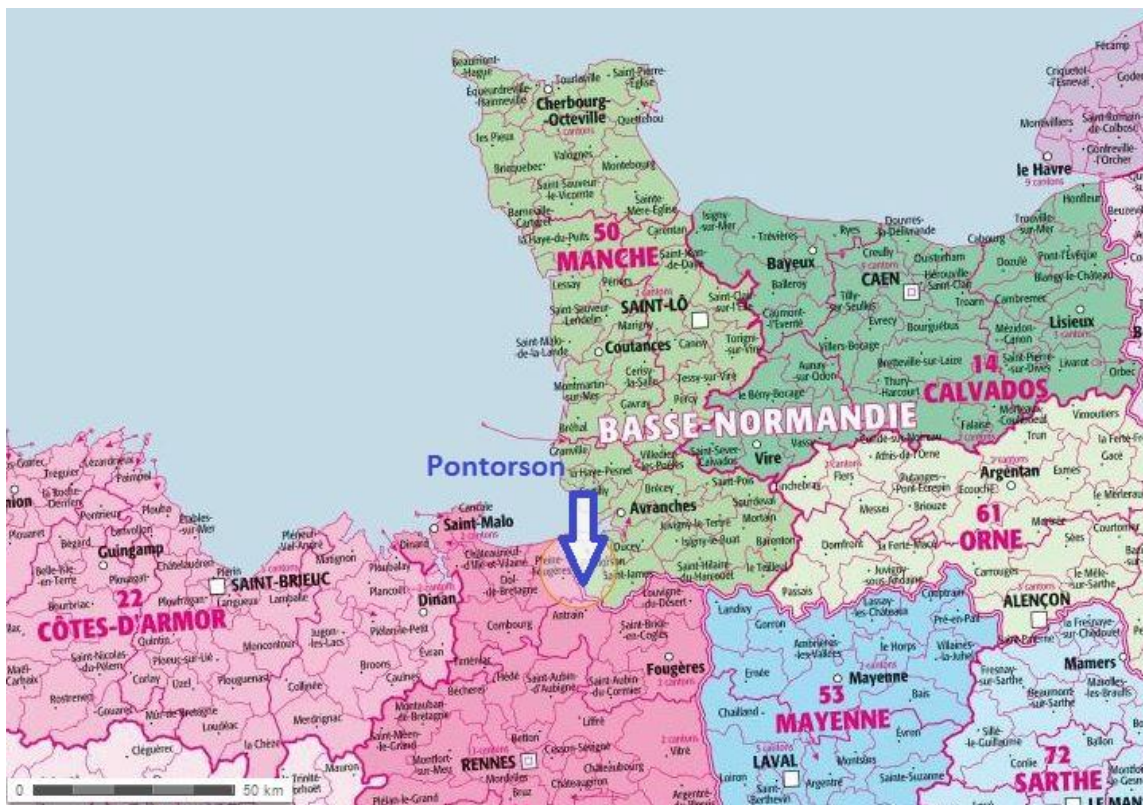


Figure 1 : Localisation de Pontorson

Source : Géoportail + modifications personnelles

Tout le diagnostic du territoire est tiré du PLU de Pontorson, révisé en 2016, dont l'enquête publique a pris fin en mars 2016.

1. Diagnostic socio-économique

D'après le PLU, la population de Pontorson reste relativement stable depuis 1999.

a. A l'échelle du département de la Manche

Tout d'abord, il est intéressant de replacer la commune à l'échelle du département de la Manche (50).

La Manche se caractérise par une dominante rurale avec seulement quatre unités urbaines de plus de 10 000 habitants. Les communes rurales rassemblent plus de la moitié de la population du département. La densité est ainsi assez faible : de l'ordre de 84 habitants au km² contre 107 hab/km² pour la France métropolitaine. L'augmentation de la population reste relativement lente et irrégulière avec 498 747 habitants en 2010 d'après l'INSEE. Le taux de natalité est en baisse constante depuis 1962 (11,3% entre 1999 et 2010). L'évolution globale est très faible (0,3% entre 1999 et 2010) à cause d'un solde migratoire positif (0,20%) et d'un solde naturel positif (0,1%). Il est aussi possible d'observer un vieillissement de la population caractérisé par une augmentation de la tranche d'âge des 75 ans et plus et par un fléchissement des moins de 20 ans. (Concernant ce phénomène, cela peut s'expliquer par un allongement de l'espérance de vie et un solde migratoire négatif pour les moins de 40 ans.) Enfin, le nombre de ménages est en augmentation (+12,7% pour la dernière décennie) mais de plus en plus petits (d'une taille de 2,27 environ en 2010).

b. A l'échelle de Pontorson :

La population sur l'ensemble des 10 communes du canton de Pontorson (6884 habitants en 2010) gagne régulièrement des habitants depuis 1999. Elle enregistre une légère progression démographique de 4% entre 1999 et 2010 soit légèrement supérieure à celle de la Manche (3,5%).

Concernant le contexte intercommunal, la grande majorité des communes du canton ont entre 100 et 500 habitants, hormis le Mont-Saint-Michel, cas particulier qui compte seulement 43 habitants en 2010. Seul Pontorson, centre urbain et commune fusionnée, se démarque véritablement en dépassant les 4000 habitants. La commune regroupe ainsi 58% des habitants du canton.

Suite à une baisse continue de la population sur l'ensemble du territoire entre 1968 et 1999 (-1730 habitants). Deux tendances sont alors observables, l'attractivité des communes littorales à l'Ouest et une diminution des populations en arrière littoral et sur Beauvoir-Mont-Saint-Michel.

La démographie de Pontorson est décrite par une stabilisation depuis 1999 après une période de déclin passant de 5086 habitants en 1975 à 4114 en 2010 (soit une baisse de 23%).

La perte de population provient surtout d'un solde négatif entre 1982 et 1990. Ce sera représenté dans les années suivantes par la diminution du solde naturel. Depuis 1999 le solde naturel est de nouveau positif ce qui permet de compenser les pertes migratoires encore importantes. Ces chiffres sont à pondérer ; ainsi si l'ensemble du secteur parvient à se stabiliser, les tendances sont différentes selon les communes.

Depuis la fin des années 1990, l'ensemble des communes a connu une stabilisation de sa population. Avant cette date, toutes les communes perdaient des habitants sauf celle de Boucey qui continuait à se développer. Désormais, depuis le dernier recensement, la grande majorité des communes voient leur nombre d'habitants augmenter.

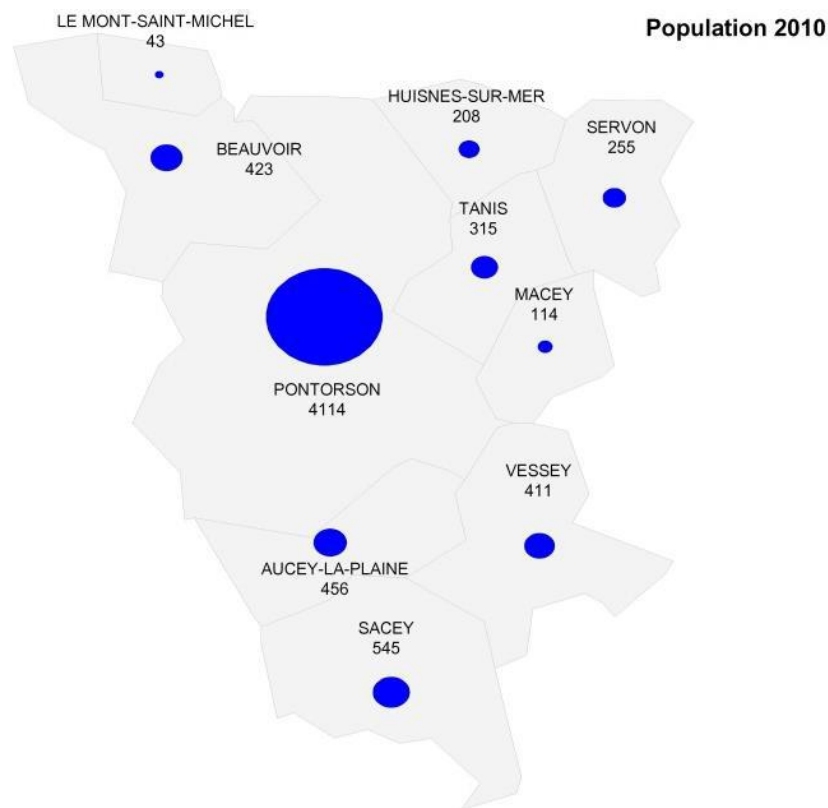


Figure 2 : Répartition géographique de la population (d'après l'INSEE) pour le canton de Pontorson

Source : PLU de Pontorson

➤ Une population vieillissante :

Deux classes d'âges sont dominantes sur Pontorson. La population se caractérise par une proportion importante des 45-59 ans (21,3% des habitants) et des 60-74 ans (21,1% des habitants). Les tranches d'âges les plus élevées sont ainsi en augmentation confirmant un vieillissement de la population depuis 1999. De plus, pour accentuer cette observation, un fléchissement de la classe d'âge des 15-29 ans et des 30-44 ans est constaté. Cette analyse peut se faire sur tout le territoire du canton et cela peut s'expliquer par le vieillissement des ménages arrivés dans la commune dans les années 1980.

Au recensement de 2010, une augmentation de 5,7% des ménages a été enregistrée. La structure de la population se retrouve dans la composition des ménages. En effet, il est possible d'observer une part importante des ménages de une à deux personnes (78%), les familles nombreuses étant de moins en moins fréquentes. Le centre urbain de Pontorson est également favorable aux petits ménages notamment les personnes seules que ce soient jeunes actifs ou personnes âgées. Cette tendance se retrouve au sein du canton mais moins marquée. Il y a davantage de familles de plus de 3 personnes dans les communes les plus dynamiques du Nord Est du territoire.

Pour la commune, il s'agit donc à présent de redynamiser le territoire tout en tenant compte de ses spécificités.

➤ Une augmentation du parc de logements mais une vacance élevée ainsi qu'un parc ancien

D'après le SCoT du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel, le parc de logement est dominé par la maison individuelle et le manque de logements sociaux inadaptés. Il est observable que le logement ancien est en proportion importante et est inégalement réparti. La dynamique de l'habitat suit trois logiques et accentue les déséquilibres territoriaux : il y a une forte croissance sur le littoral (grand marché immobilier sur Granville) et une croissance soutenue dans l'agglomération d'Avranches.

À l'échelle de Pontorson, le parc de logements progresse régulièrement depuis 1968 et la création de logements connaît un nouveau dynamisme depuis les années 2000. En effet, la commune comptait 2453 logements lors du dernier recensement de 2010 (augmentation de 12,8% depuis 1999).

Le territoire est composé de 77% de résidences principales mais leur part est en recul par rapport à 1999 où cela comptait pour 81,8% du parc total. En raison d'une application plus stricte de la Loi Littoral, le développement des communes au Nord de Pontorson est freiné. Il y a donc une plus grande part de résidences secondaires que de résidences principales sur ces communes (environ 20% de résidences secondaires pour chaque commune).

Les logements vacants sont très importants. Suite à une forte augmentation sur le territoire comme sur l'ensemble du canton, cette manifestation de vacance se stabilise depuis 2010 avec un chiffre annoncé de 350 logements au 1^{er} janvier 2015. Pontorson fait partie des trois communes les plus touchées par ce phénomène avec 15% de logements vacants. Une explication plausible à ce problème peut être l'inadaptation des logements à la demande en termes de taille et de confort. Il est donc possible de constater qu'un nombre important de logements vacants est situé au-dessus des commerces, a un accès difficile et un manque de confort, beaucoup étaient auparavant utilisés par l'hôpital et présentent aujourd'hui des tailles inadaptées à la demande. La reconquête du centre-ville apparaît alors comme un élément important pour relancer l'activité et l'essor démographique de la commune.

Le territoire se caractérise par une ancienneté du bâti différente selon les secteurs. Les petites communes ont un parc ancien important alors que Pontorson a une proportion non négligeable de bâti datant de la reconstruction après-guerre.

Pontorson étant située dans un secteur particulièrement touristique, le PLU prévoit poursuivre sa politique d'accueil à l'année en proposant d'une part, des logements adaptés en terme de maîtrise des loyers mais également en favorisant le parcours résidentiel de ses habitants en leur permettant d'accéder à la propriété.

➤ *Emploi - population active - chômage*

Pontorson se situe dans le bassin d'emplois d'Avranches-Granville. Celui-ci se caractérise par une industrie relativement faible et une présence marquée par le tertiaire prédominant sur ce bassin avec les commerces et les transports avec 35% des emplois salariés suivi de près par le secteur non marchand (28%). L'agriculture ne représente que 8,8% des emplois salariés. Le nombre d'emplois progresse régulièrement passant ainsi de 43 887 emplois en 1999 à 54 935 en 2010.

Le ralentissement économique national amorcé en 2008 s'observe en effet au niveau local : le recul de la construction et des services provoque, malgré la résistance des activités industrielles et agricoles, une forte dégradation du marché de l'emploi à l'échelle départementale.

Le nombre d'actifs sur Pontorson est en régression depuis 1999 avec une baisse de 3,5%. Mais pour pondérer cette baisse, il ne faut pas oublier de la mettre en relation avec la stabilisation de la population entre 1999 et 2010. En chiffre, le nombre de personnes ayant un emploi effectif est de 90%.

Sur la commune, la population active est majoritairement représentée par des employés et des ouvriers (selon l'INSEE 2010). Il faut noter tout de même que la profession d'agriculteurs et en recul de 17% et ne représente que 4% des actifs ainsi que celle des artisans qui enregistre une baisse de 28%.

Pontorson enregistre un taux de chômage de 9,5% en 2010. Cette situation reste inférieure à celle du département mais est moins favorable que celle du canton (9,3% de chômage).

46% des actifs travaillaient sur la commune en 2010. Partageant une grande proximité avec la Bretagne, 15% des actifs travaillent hors Région. Le mode de transport favorisé pour se déplacer jusqu'à son travail est la voiture, cela s'explique par une situation rurale de la commune. De plus, les transports en commun, n'étant pas très réguliers, ne sont utilisés qu'à 5%. Ces flux quotidiens sont donc très importants à prendre en considération pour des réflexions d'aménagements en termes de déplacement et de sécurité.

➤ *Un territoire à forte vocation agricole*

Le Grand Pontorson s'inscrit dans la région agricole de l'Avranchin. Avec 79% de superficie agricole utilisée (3411 ha sur 4301 ha), la commune présente un fort potentiel agricole. D'après le dernier recensement agricole en 2010, 75 exploitations sont implantées sur le territoire. D'après les élus, aujourd'hui, il ne resterait que 24 exploitations dont le centre équestre. Ce déclin qui s'inscrit dans une tendance départementale voire nationale, peut être expliqué par plusieurs raisons dans un contexte de crise agricole.

Les exploitations se caractérisent par une taille moyenne de 70 ha.

La répartition de l'occupation du sol met en évidence une importante part des terres labourables vouées notamment aux céréales ainsi qu'une activité d'élevage hétérogène. En termes d'élevage, la Baie du Mont-Saint-Michel est une terre traditionnellement exploitée pour des élevages ovins avec les moutons de pré salé. En revanche, le territoire compte majoritairement des exploitations tournées vers l'élevage bovin. L'élevage équin tient également une place importante.

Du fait de l'application de Loi Littoral, les bergeries implantées au Nord de Pontorson sont strictement réglementées ce qui peut engendrer quelques difficultés pour les éleveurs.

Située dans une région touristique et traditionnelle, il est à noter que Pontorson est concernée par plusieurs productions sous appellations de qualité :

- Appellation d'origine contrôlée (AOC) :
- Appellation d'origine protégée (AOP) : Prés salés du Mont Saint Michel
- Indication géographique (IG) : Calvados, Pommeau de Normandie
- Indication géographique protégée (IGP) : Cidre de Normandie, Porc de Normandie, Volailles de Bretagne, Volailles de Normandie

Outre la problématique du littoral, l'urbanisme en secteur rural est régulièrement confronté au dilemme de protéger le développement de l'activité agricole ou de favoriser l'accueil de nouveaux habitants.

➤ *Une activité commerciale et artisanale peu développée*

La grande majorité de l'activité commerciale se concentre sur la ville de Pontorson notamment dans le centre-ville le long de la RD 976, du Couesnon à la rue du Docteur Bailleul, ainsi qu'autour de l'Hôtel de ville, par les rue Saint-Michel et de Tanis. Plusieurs surfaces commerciales de type supermarché en périphérie du centre sont à noter. Cette activité draine de la clientèle bien au-delà des limites communales.

Hors des zones d'activités de la commune, plusieurs entreprises artisanales sont présentes sur le territoire bien que le nombre reste plus important sur Pontorson même.

La ville de Pontorson accueille deux zones d'activités. Premièrement le parc d'activité Mont-Saint-Michel qui s'étend sur 13,6 ha dont l'extension récente a permis de proposer de nouvelles parcelles aux entreprises. Ce parc est à vocation commerciale et artisanale. Le centre de secours, les services techniques et les équipements communautaires y sont installés bénéficiant de la proximité avec la RN 175. Un autre projet d'extension de la zone est actuellement en cours d'étude dans sa partie Ouest. De plus, il y a la zone industrielle du Couesnon, d'une superficie de 6,91 ha. Cette zone se situe au Sud du bourg à proximité de la gare et du centre. Elle dispose de 2 ha non viabilisés dont une partie sera rendue inconstructible dans le PLU.

En revanche, toutes ses activités ne sont que très peu développées. Les résidents de Pontorson affluent largement vers Avranches ou Rennes pour aller faire leurs courses et consommer. En effet, plusieurs grandes surfaces y sont implantées, les prix sont plus intéressants pour les ménages et le choix reste beaucoup plus diversifié.

➤ *Un fort potentiel touristique*

L'activité touristique de Pontorson est due principalement au fait de sa proximité avec le Mont-Saint-Michel ce qui lui assure une fréquentation importante que l'on retrouve plus particulièrement sur Pontorson, Ardevon et Moidrey. La ville est classée station verte imposant un certain nombre de critères liés à la capacité d'accueil, l'hébergement, le respect de l'environnement, la possession de certains équipements, etc. L'activité touristique de Pontorson se traduit essentiellement par une capacité d'hébergement importante :

Tableau 1 : Capacité d'accueil touristique sur le territoire de Pontorson

	Nombre d'établissements	Capacité lits
Hôtel	9	300
Hôtellerie Plein-air	1	487
Meublé	32	153
Chambre d'hôte labellisée	4	153
Hébergement collectif	2	175
Hébergement non marchand		1005
Lits touristiques	48	2154

Source : PLU Pontorson d'après Manche tourisme (2011)

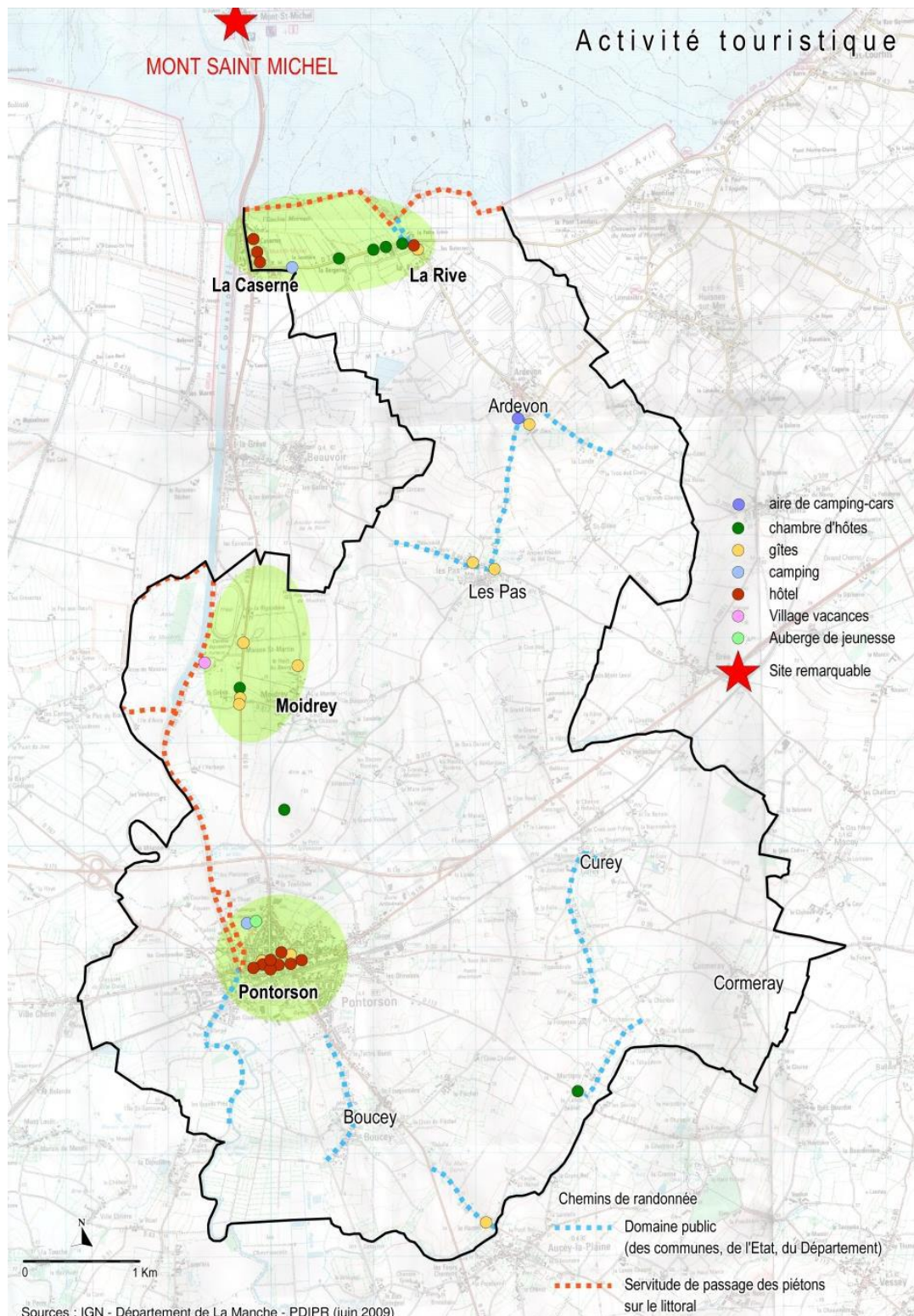


Figure 3 : Les différents hébergements disponibles sur le Grand Pontorson

Source : PLU Pontorson

En plus de cette capacité d'accueil disponible sur tout le territoire du Grand Pontorson, trois pôles se distinguent plus particulièrement : à Pontorson, ville qui concentre la majorité des hôtels, un camping de 152 places et une

auberge de jeunesse sont implantés ; sur le secteur de la Rive et de la Caserne au pied du Mont-Saint-Michel, une offre hôtelière et de restauration très importante ainsi qu'un camping de 80 places et une aire de camping-car sont présents ; enfin à Moidrey et la Grève, un village vacances de 20 gîtes offrant diverses activités et un hippodrome sont placés.

L'activité touristique de Pontorson repose également sur les cheminements vers le Mont-Saint-Michel exploités de façon à faire découvrir aussi bien la ville que l'ensemble du territoire. De ce fait, un certain nombre de chemins de randonnée parcourent le territoire. Plusieurs circuits sont alors proposés et peuvent être réalisés à pied, vélo ou cheval. De plus, une nouvelle voie verte a été ouverte au début de l'été 2009 de Pontorson au Mont-Saint-Michel. Ce parcours peut être effectué à vélo ou bien à pied à certaines périodes de l'année. Des emplacements pour stationner les vélos sont prévus à côté du barrage du Couesnon.

Concernant les accès au Mont, une initiative a été lancée pour promouvoir les potentialités offertes par la présence de la gare de Pontorson. L'automobile étant en effet le moyen le plus utilisé pour se rendre au Mont, les régions Bretagne et Normandie ont souhaité développer une offre de transport alternative : "la ligne Baie" permettant un trajet de Granville à Saint-Malo (en passant par le Mont-Saint-Michel bien sûr). En 2009, l'objectif de 100 personnes par jour a largement été atteint puisque c'est près de 250 passagers par jour qui ont découvert la Baie par ce moyen de transport. Outre la diversification des moyens d'accès, ce principe permet également d'attirer un certain nombre de visiteurs dans la ville de Pontorson.

➤ *De bons équipements et des services concentrés sur Pontorson*

Les équipements scolaires sont regroupés en deux pôles bien distincts. L'un est situé au Nord, dans le centre-ville et y accueille une école maternelle publique avec un effectif de 101 élèves ainsi qu'une école privée (maternelle et primaire) regroupant 184 élèves. Au Sud du bourg, le groupe scolaire public (185 élèves) et le collège public (194 élèves) bénéficient d'une grande proximité avec les équipements sportifs.

Le territoire de Pontorson bénéficie d'un bon niveau d'équipements et de services essentiellement concentrés sur la ville elle-même. Sont observables quatre pôles. Le cœur de la ville accueille la mairie, des commerces, deux écoles, l'office de tourisme, une salle de sport, une auberge de jeunesse et la gendarmerie. À l'Ouest de la ville se situent l'hôpital, une salle polyvalente et la maison médicale. Au Sud de la ville, il y a un regroupement du collège, du groupe scolaire, des équipements sportifs et de la salle omnisport. Un centre culturel a été récemment construit et à terme, cette zone accueillera un gymnase intercommunal. À l'Est de la ville, la zone d'activité accueille le centre de secours, les services techniques et les équipements communautaires. Dans les villages autour de Pontorson, les équipements sont plus limités, il n'y a que des salles des fêtes ou communales. Afin de compléter l'offre actuelle, un projet de pôle petite enfance est en cours. Des services d'aides à domicile ainsi qu'un tissu associatif sont mis en place sur toutes les communes. (Voir la carte de la répartition des équipements en Annexe A.)

En revanche, concernant les équipements sportifs et de loisirs, c'est sur Pontorson que se concentre le peu d'équipements présents. Trois terrains de tennis et un gymnase y sont implantés mais il faut aller à Avranches ou Dol-de-Bretagne pour trouver une piscine, un complexe sportif ou bien un cinéma, un parc de loisir, etc.

2. Documents cadres pour Pontorson

Pontorson, étant intégrée au sein de la communauté de commune d'Avranches – Mont-Saint-Michel, doit tenir compte des compétences intercommunales en terme d'aménagement de l'espace et d'actions et développement de l'économie mais aussi, par rapport à l'environnement, la politique du logement, la politique sociale et les équipements.

a. Plan d'occupation des Sols (POS)

En 1983, le premier POS a été approuvé pour la commune de Pontorson. Il a été révisé en 1990. Trois autres révisions ont été réalisées jusqu'en 2008. Ce document est devenu inadapté face aux évolutions du territoire ainsi que du cadre réglementaire et des projets envisagés par la commune.

Actuellement et jusqu'à l'approbation définitive du PLU de Pontorson, le POS délimite plus de 293 hectares de zones urbanisées dont 27 à vocation économique, 201 hectares de zones naturelles urbanisables et enfin, près de 4048 hectares de zones non constructibles.

b. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU a alors été élaboré afin de définir l'évolution du cadre de vie des habitants de la commune. C'est un document réglementaire qui définit les règles d'occupation du sol et de constructibilité sur le territoire de Pontorson ainsi que les projets à réaliser. Un zonage a donc été établi en fonction du règlement du PLU pour ainsi définir les zones et la ligne de conduite de chaque endroit à suivre. Les grandes lignes de conduite de ce document sont la mixité des fonctions urbaines, la préservation de l'environnement et la gestion économe de l'espace. Le PLU transcrit donc le projet de territoire qu'ont les élus pour Pontorson dans les dix à quinze prochaines années.

Une enquête publique s'est tenue du 29 janvier au 31 mars 2016 pour la révision du PLU. Cette révision est en fait un projet de révision du POS et consiste à la transformation de celui-ci en PLU

Les principales caractéristiques du projet sont :

- Relancer la croissance de la population en affirmant le rôle centre de Pontorson
- Promouvoir et développer l'activité touristique et économique
- Mettre en valeur les paysages urbains et aménager un cadre de vie de qualité
- Préserver la biodiversité, les paysages naturels et agricoles.

Le PLU de Pontorson a été élaboré d'après les orientations d'aménagement et de programmation (devenues obligatoires par la loi Grenelle 2). Le document comporte aussi un règlement écrit et graphique définissant les différentes zones, précisant leur affectation dominante et fixant un règlement intérieur.

Concernant la démarche d'évaluation environnementale, la directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement adoptée en 2011, puis convertie par la loi portant sur l'engagement national pour l'environnement (ENE, dite Grenelle II) en France, a introduit une prise en compte croissante des enjeux environnementaux dans les documents d'urbanismes, notamment les PLU. En revanche, Pontorson n'est pas soumis à ce décret, le débat sur le PADD étant antérieur au premier février 2013. Mais la présence de sites naturels protégés au sein de la Baie du Mont-Saint-Michel conduit néanmoins à mener cette démarche. Étant un territoire à proximité d'un des sites classés patrimoine de l'UNESCO et situé au sein d'un site naturel dit exceptionnel, tout au long de la procédure d'élaboration du PLU de Pontorson. Une évaluation

environnementale du site a été élaborée et intégrée au rapport de présentation de ce dernier. Cette évaluation doit améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux que ce soit du point de vue écologique ou paysager.

Le PLU doit respecter les orientations définies par les documents supra communaux. Le Code de l'Urbanisme définit les conditions de respect des règles et principes définis par les documents d'urbanisme à une échelle plus large que l'unité communale.

Le PLU doit aussi respecter les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national.

Dans le PLU de Pontorson, les bâtiments agricoles sont considérés comme des cas particuliers. D'après la Loi Littoral, la Loi d'Orientation Agricole et la Loi sur le Développement des Territoires Ruraux, des distances d'éloignement sont imposées pour les bâtiments d'élevage, et des dispositions spécifiques sont prises. La construction de nouveaux bâtiments agricoles est ainsi interdite dans les espaces proches du rivage. Elle est soumise à des conditions très restrictives et limitatives en espace remarquable notamment liée à l'obligation de certains élevages et à la proximité du domaine maritime. Des dispositions particulières peuvent tout de même être autorisées dans le cadre des bergeries visant l'appellation AOC "prés salés du Mont-Saint-Michel".

c. SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) du Pays de la Baie de Mont-Saint-Michel

Pontorson s'inscrit dans le territoire du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel. La ligne directrice du territoire est "de faire émerger et accompagner les projets qu'ils soient d'ordre économique, social, touristique, culturel, environnemental, afin d'assurer un développement durable du Sud Manche". Une charte de Développement durable a été rédigée pour le Pays de la Baie en définissant trois axes principaux : construire un territoire attractif entre Caen et Rennes, garantir un développement solidaire et durable, structurer et promouvoir le territoire.

Le SCoT est un document de planification fixant les grandes lignes de l'aménagement d'un territoire intercommunal. Le Code de l'Urbanisme régit la procédure d'élaboration et le contenu du document. Il fixe à l'échelle de groupements de communes, un projet de territoire afin de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles dans un cadre préservé et valorisé, en particulier en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Le SCoT est opposable aux documents d'urbanisme locaux, aux zones d'aménagement concertées, aux autorisations d'exploitation commerciale et à certaines opérations foncières. Le PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) appliqué en décembre 2015, doit aussi se conformer aux principes du SCoT du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel.

Le territoire est composé de sept communautés de communes (169 communes au 1^{er} janvier 2016) et a été approuvé en 2013. La révision du SCoT a été engagée en octobre 2015 afin d'intégrer les nouvelles dispositions législatives et réglementaires et de prendre en compte l'évolution du périmètre du SCoT. D'autres objectifs ont aussi été fixés ou du moins ajustés. La révision du SCoT doit alors répondre aux enjeux d'un aménagement durable, approfondir les approches économiques et commerciales du SCoT ainsi que la logique touristique du territoire.

D'après le SCoT de 2013, le territoire du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel s'étend sur 1973 km². Il est à dominance rurale : 82% des communes comptent moins de 1000 habitants dont 63% en comptent moins de 500.

Situé à équidistance entre Rennes et Caen, le SCoT possède un emplacement stratégique très important dans le développement économique et démographique du Pays de la Baie. Pontorson, située dans l'inter commune de Avranches-le Mont-Saint-Michel, fait partie de ce vaste territoire du sud Manche.

La structure du SCoT est multipolaire ce qui lui offre une bonne desserte. Un "croissant" de développement démographique et économique fort prend place à "Granville/Avranches/Saint-Hilaire-Du-Harcouët", situé à mi-

chemin entre Caen et Rennes. Ce dernier joue un rôle moteur dans le développement du Pays de la Baie. Ces trois communes sont à l'origine de la réflexion sur les secteurs retenus sur le territoire. Granville possède un littoral balnéaire attractif, Avranches est une ville charnière du développement de l'ensemble du territoire et Saint-Hilaire-du-Harcouët est un carrefour routier de l'espace rural.

Le SCoT comprend un **DOG** (Document d'Orientation Générale). Ce document est décliné en 5 axes majeurs :

- La mise en place d'une politique volontariste et solidaire de maîtrise foncière et de gestion économe du sol,
- Une meilleure cohérence dans l'application de la loi Littoral à l'échelle du SCoT,
- Une approbation de l'excellence environnementale à travers l'aménagement et la gestion du territoire,
- Une politique volontariste et solidaire pour un urbanisme de qualité.

La recherche d'une performance économique en se dotant d'une économie performante par des espaces d'activités de qualité. Le SCoT du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel précise les modalités d'application de la Loi Littoral qu'il souhaitait sur son territoire. (D'après le rapport de présentation du PLU)

Les autres documents de référence pour le Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel sont :

- Le **PLH** (Programme Local de l'Habitat)
- **Protection des espaces naturels**
- **ZNIEFF** (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique)



Figure 4 : Situation administrative de Pontorson

Source : PLU Pontorson

d. Opération Grand Site de la Baie du Mont-Saint-Michel

La ville de Pontorson a été incluse dans le périmètre de l'Opération Grand Site de la Baie du Mont-Saint-Michel dont les objectifs sont une conservation pérenne des sites protégés de la Baie, une amélioration de la qualité du paysage, l'encouragement à la découverte du patrimoine de la Baie et la promotion d'un développement touristique durable. Ce document définit les principales covisibilités et les meilleurs sites pour l'implantation de constructions face à la préservation du site classé. Le PLU peut être alors amené à faire référence à ce document.

e. CAUE (Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement)

Le CAUE 50 de la Manche ainsi que la Chambre d'Agriculture ont élaboré un guide ressource pour l'implantation des bergeries de pré salé en Baie du Mont-Saint-Michel. Ce document propose un cadre technique, réglementaire, architectural et paysager afin de réaliser un projet de construction de bergerie pour un élevage ovin de pré-salé par rapport aux normes d'élevage et la mise en place de l'AOC.

f. Documents relatifs à l'eau

Le PLU doit être en cohérence avec les orientations définies par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux) de son territoire. Pour Pontorson ce

sont le **SDAGE du Bassin Loire Bretagne**, approuvé le 18 novembre 2009, et le **SAGE Couesnon** qui sont à prendre en compte.

Le SDAGE correspond à un document de planification de l'utilisation de la ressource en eau et à un document d'aménagement du territoire. Il établit aussi les objectifs de qualité des cours d'eau pour le long terme. Sa planification s'étend sur tout le bassin du territoire. Le SDAGE est un document important à prendre compte puisqu'il s'appuie sur les enjeux locaux, régionaux et européens. Les objectifs fixés par le document prennent en compte entre autres la pollution des eaux, l'aménagement des cours d'eau, la préservation du territoire littoral et du bassin, etc.

Le **SAGE de la Sélune** a été approuvé en décembre 2007 et celui du Couesnon en décembre 2013. L'objectif de ce dernier est de protéger l'eau de la Baie du Mont-Saint-Michel, améliorer la qualité de l'eau ainsi que protéger et restaurer les milieux aquatiques.

g. Charte GEPER (Gestion Economique et Partagée de l'Espace Rural)

Une charte a été instaurée en 2012 : la GEPER. Cette charte a pour finalité trois objectifs : partager l'espace rural, développer et moderniser harmonieusement l'agriculture et valoriser le cadre de vie, la typicité du territoire et des paysages ruraux.

h. Schémas régionaux

Le **SRCE** (Schéma Régional de Cohérence Écologique) de Basse-Normandie a été adopté en 2014. Il définit les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de continuité écologique. Il sert d'orientation pour la définition des trames vertes et bleues locales. Ce schéma reste un guide, c'est-à-dire qu'il laisse libre arbitre aux territoires en matière de décisions locales.

A partir de 2016, les éléments définis par le SRCE seront pris comme base afin que les SCoT, PLU et PLUi définissent les sites naturels d'intérêt écologique et les corridors écologiques à préserver.

Le **SRCAE** (Schéma Régional Climat Air Énergie) de Basse-Normandie a été adopté en 2013. Il définit des objectifs et orientations régionales en matière d'amélioration de la qualité de l'air, maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation au changement climatique. Ces orientations sont divisées en fonction de chaque secteur économique. Elles sont établies dans les PCET (Plan Climat Energie Territorial), le SCoT et le PLU.

i. Loi Littoral

La Loi littoral s'applique sur le territoire de Pontorson à travers la commune associée d'Ardevon. Le PLU et le SCoT doivent donc tenir compte de cette loi pour définir leurs règles d'urbanisation et la constructibilité de chaque zone. Ainsi, pour les espaces proches du rivage, le SCoT a pris en compte le critère de covisibilité tour à tour favorisée ou limitée par la présence de reliefs parallèles et perpendiculaires au littoral de la Baie. L'ambiance paysagère avec des espaces herbus et des polders au Nord du territoire et de grandes emprises de cultures agricoles sur le reste de la commune, et la présence de limites structurantes comme les routes communales, chemins d'exploitation sont pris en compte.

j. PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)

Le PADD a pour objectif d'énoncer les intentions du Conseil Municipal pour les années à venir concernant les orientations urbanistiques de la commune : il illustre les scénarios d'aménagements envisagés tout en incluant les contraintes techniques et environnementales.. Ce document permet de définir une politique d'ensemble pour la ville et est une étape indispensable à l'élaboration du PLU.

Le PADD a pour objectif principal de concilier la relance de la croissance démographique, le développement de l'activité économique avec la préservation du cadre de vie de qualité et la protection des paysages naturels et agricoles. Dans ce cadre, le PADD est axé sur quatre réflexions :

- Relancer la croissance de la population en affirmant le rôle centre de Pontorson,
- Promouvoir et développer l'activité touristique et économique,
- Mettre en valeur les paysages urbains et aménager un cadre de vie de qualité,
- Préserver la biodiversité, les paysages naturels et agricoles.

Promouvoir le potentiel touristique du territoire et sa proximité avec le Mont-Saint-Michel est un des axes majeurs à prendre en compte dans ces réflexions.

Pontorson, étant le centre urbain le plus proche du Mont-Saint-Michel, ne se présente pas comme une destination systématiquement associée. Dans ce cadre, il s'agit ainsi de favoriser les échanges entre le site même et les communes voisines par le développement de circuits touristiques multimodaux (train, bus, vélo, randonnée, etc.), améliorer l'offre d'hébergement (gîtes, hôtels, logements saisonniers, etc.) ainsi que les services (restauration, équipements, etc.).

Le PADD suggère de même d'améliorer la desserte du territoire car Pontorson bénéficie d'infrastructures de transports, mais souvent sous-exploitées. Il faudrait donc améliorer les transports collectifs et promouvoir le transport ferroviaire. Par ailleurs, la qualité des axes urbains serait à améliorer dans le but d'assurer des liaisons et des conditions de dessertes sécurisées pour tous. Par la même occasion, il faudrait aussi améliorer les déplacements doux par la création d'aménagements adaptés. Mais sur un territoire rural, cet objectif reste compliqué à réaliser. Pour finir, la configuration du tissu urbain pose de réels problèmes de gestion des déplacements avec des problèmes de visibilité et de stationnements. Des aménagements sont donc nécessaires pour l'amélioration des déplacements grâce à la création d'aires de stationnements en centre-ville, la friche de la gare pourrait ainsi servir à cet aménagement. De plus, intégrer des principes de déplacements doux est une orientation très importante à prendre en compte dans les orientations d'aménagement dans le contexte actuel d'un objectif de développement durable.

3. Risques présents sur le territoire

Dans le SDAGE du Bassin Loire Bretagne, l'un des objectifs établi correspond à réduire le risque d'inondation par les cours d'eau, informer, sensibiliser la population aux risques.

Plusieurs risques naturels sont présents sur le territoire de Pontorson. Étant à proximité du Mont-Saint-Michel et de sa Baie, un grand risque d'inondation est présent. D'après l'atlas des zones inondables de la DREAL (Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement), plusieurs zones sont soumises à ce risque, notamment par débordement de cours d'eau. Plusieurs types de risques ont été relevés sur le territoire de Pontorson, émanant du débordement des cours d'eau notamment du Couesnon, du débordement de la nappe souterraine et des submersions marines car situé à proximité de la Baie du Mont-Saint-Michel, soumise aux cycles des marées. Quel que soit l'origine du risque, toutes les communes sont touchées. En revanche, la partie blanche de la carte montre qu'elle est très peu soumise à ce risque et bénéficie d'une protection plus particulière : le centre de Pontorson où se trouve la gare n'est donc pas touché par ce risque d'inondation.

Le risque de débordement de cours d'eau reste relativement présent le long du Couesnon, fleuve passant par le centre-ville Ouest de Pontorson. Deux secteurs sont donc concernés avec des incidences notables sur les zones

urbanisées : il y a donc le secteur de la Grève accueillant des équipements touristiques ainsi que la ville de Pontorson. Plusieurs équipements implantés à l'Ouest de la ville de Pontorson sont touchés par ce risque comme l'hôpital, la gendarmerie, le camping, une des zones industrielles, etc.

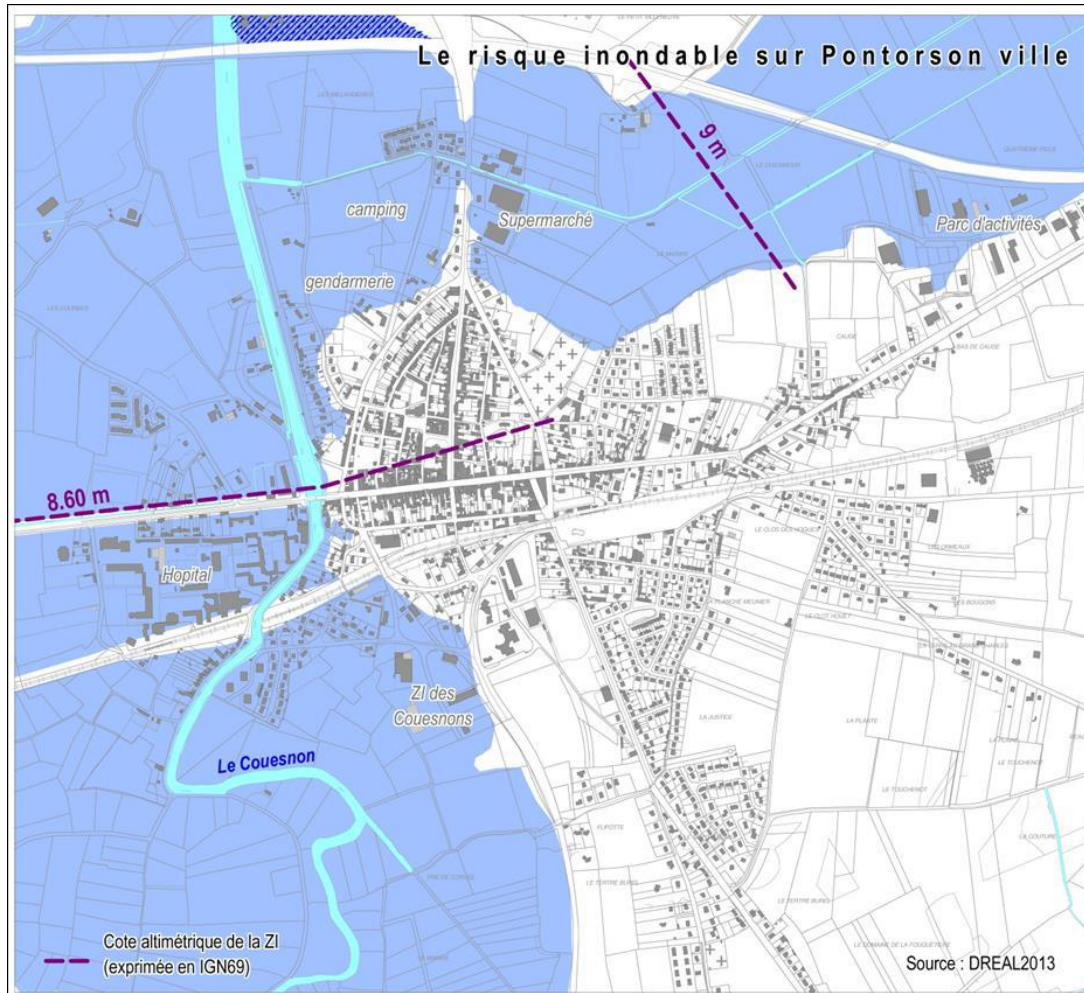


Figure 5 : Risque inondation sur le territoire de Pontorson

Source : PLU Pontorson, DREAL 2013

En revanche, les risques de remontées de nappe concernent l'ensemble des communes à des degrés divers. Ces événements se cumulent avec les risques de zones inondables. Les aléas les plus forts et ayant le plus d'incidences sur les zones habitées s'observent surtout à l'Ouest de Pontorson, à Boucey, Moidrey, au Nord d'Ardevon et aux hameaux de la Rive et la Caserne. Il convient de prendre en compte ce risque pour la construction d'équipements, plus particulièrement en sous-sol.

La Baie du Mont-saint-Michel se caractérisant par des côtes basses ponctuées de marais maritimes et ses polders dont le niveau topographique se situe sous celui des pleines mers d'occurrence centennale, est de ces faits, rendue très vulnérable au risque de submersion marine. Quatre zones font l'objet de préconisations spécifiques. Sur Pontorson, ce risque se retrouve sur deux grands secteurs : le front littoral avec une zone d'aléa jusqu'au bourg des Pas et les abords du Couesnon comprenant l'Anse de Moidrey et ses équipements, surtout l'Ouest du centre-ville de Pontorson impliquant de fortes contraintes sur les zones urbanisées et limitant toute extension du tissu bâti.

Le secteur de la gare et le centre-ville de Pontorson ne sont pas touchés par ces risques.

Un autre risque est présent sur le territoire : le risque de gonflement des argiles. Cela conduit à des tassements hétérogènes des terrains fragilisant les constructions. Cet aléa doit être identifié afin que les constructeurs puissent inclure dans leur projet des mesures préventives notamment en termes de fondations. Sur Pontorson, l'aléa est moyen à l'Ouest du territoire et en zone littorale. Il se constate sur le périmètre de la zone inondable.

Un risque de chute de bloc est présent mais seulement sur une parcelle du territoire (à proximité de l'hippodrome).

Le territoire d'étude est classé zone sismique 2 faible, cela reste très faible mais non négligeable.

Plusieurs zones de gabions ont été identifiées sur le territoire au Sud Est du bourg. La pratique de la chasse peut occasionner des risques à intégrer dans un projet.

4. Enjeux environnementaux à Pontorson

Sur le territoire de Pontorson, des sites sensibles sont présents et des mesures de protection sont mises en place.

À proximité de Pontorson, un site est classé patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1979 ainsi que sa zone tampon en 2007 : le Mont-Saint-Michel. Ce site est désormais réputé pour son caractère naturel et culturel. Dans ce cadre, le territoire est traversé par les chemins de Saint-Jacques de Compostelle et de Saint-Michel (reconnus itinéraires culturels par le conseil de l'Europe) qui participent à la découverte de la Baie.

De plus, le territoire de Pontorson accueille une grande variété de faune et flore qui forme un grand enjeu environnemental. Etant dans un milieu très riche et d'une grande diversité, il est nécessaire de mettre en place des plans de sauvegarde et de protection.

Le territoire bénéficie donc d'un patrimoine naturel fortement protégé.

Deux types de ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) sont identifiables sur le Grand Pontorson. Ce sont des outils de connaissance qui se définissent par le repérage scientifique d'un secteur de territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, où ont été identifiés des éléments rares, remarquables, protégés ou menacés du patrimoine naturel. Les ZNIEFF n'ont pas de valeur juridique directe, l'inscription d'un secteur à ce zonage contribue essentiellement à la prise en compte du patrimoine naturel dans tous projets d'aménagement ou de planification. Cinq zones sont classées sur le territoire, principalement situées sur la façade littorale et le Couesnon. Les **ZNIEFF de type 1**, zones accueillant des espèces ou des milieux rares ou remarquables particulièrement fragiles et sensibles à des aménagements, sont la Basse Vallée du Couesnon et le Polder Saint Yves, les herbues Est du Mont-Saint-Michel, le Marais du Couesnon, l'estran sablo-vaseux. Les **ZNIEFF de type 2** sont définies par de grands ensembles riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes. La Baie du Mont-Saint-Michel est une ZNIEFF de type 2. La commune/centre-bourg de Pontorson elle-même n'est pas touchée par ces classifications. La Baie est aussi classée site Natura 2000, Zone Ramsar.

La Baie du Mont-Saint-Michel est classée site **Natura 2000**, c'est donc un site d'importance communautaire d'après une directive Habitat. L'inventaire, basé sur des critères scientifiques qualitatifs et quantitatifs, permet le recensement des sites les plus significatifs ayant vocation à intégrer le réseau européen "Natura 2000". La Baie recèle de nombreux habitats naturels reconnus d'importance communautaire présentant des étendues et des états de conservation remarquables : prés salés atlantiques, végétation annuelle pionnière à salicorne, prés à spartines, formation végétale caractéristique des milieux salés, estuaire, replats boueux ou sableux exondés en marée, falaises avec végétation des côtes atlantiques, dunes mobiles embryonnaires et du cordon littoral, végétations flottantes...

Dans ce classement Natura 2000, des zones de protection spéciales (ZPS) ont été créées en application de la directive européenne "Directive oiseaux" relative à la conservation des oiseaux sauvages. La Baie du Mont-Saint-Michel, de par ses qualités et la complémentarité des milieux qu'elle offre, est particulièrement propice aux oiseaux dont plusieurs espèces présentent un intérêt international.

La Baie est aussi classifiée **zone Ramsar**, relative aux zones humides d'importance internationale, plus particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau. Ce classement a pour objectif général la conservation de ces espaces naturels menacés au niveau mondial. Plusieurs critères justifient cette inscription :

- un estran de près de 250 km² constituant l'un des plus beaux modèles de sédimentation actuel au monde
- un lieu de reproduction de certains poissons à l'échelle de l'ensemble Manche-Mer du Nord
- un lieu de repos et de nidification pour un bon nombre d'oiseaux.

La commune est donc concernée par plusieurs sites protégés qui couvrent l'ensemble du territoire :

- Le site de la Baie du Mont-Saint-Michel classé par décret du 25 mai 1987
- Le site de la Baie du Mont-Saint-Michel (Domaine Public Maritime) classé par arrêté du 26 mai 1987
- La Caserne et ses abords immédiats classés par décret du 6 juillet 2012
- Le site du Moulin de Moidrey inscrit par arrêté du 23 décembre 1957.

Étant un territoire humide, une préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques a aussi été mise en place. Dans ce cadre, la DREAL fournit une première approche en identifiant les terrains comme pouvant abriter des zones humides et en les cartographiant. Le SAGE du Couesnon va lui, réaliser un inventaire exhaustif des zones humides du bassin versant (à prendre en considération dans le zonage du PLU). Concernant la préservation de la ressource en eau, Pontorson est classée en deux zones :

- Zone vulnérable au titre de la Directive Nitrate de 1991,
- Zone sensible aux eaux résiduaires à la collecte, au traitement et au rejet des eaux urbaines résiduaires.

Pontorson est un territoire rural structuré sur une grande partie par des haies et des boisements. Ce sont essentiellement des haies arborées ou arbustives et même parfois de petites unités boisées. Ces haies ont plusieurs fonctions prépondérantes pour le paysage et le territoire : un rôle de brise-vent, la lutte contre l'érosion, la contribution à la circulation de l'eau ainsi qu'un rôle paysager. De ce fait, elles tendent à être entretenues régulièrement et préservées. De la même manière, les chemins ruraux ont un rôle important. Dans le département de la Manche, le bocage entier est en recul, le paysage s'uniformise et un maillage irrégulier et discontinu prend place. Des aides ont ainsi été mises en place afin de favoriser la création ou la reconstitution des éléments fixes du paysages.

La trame verte et bleue prend en compte ses enjeux environnementaux. Cette notion repose sur le constat que les populations animales et végétales ont besoin pour être en bonne santé, d'évoluer librement à travers des continuités de milieux naturels préservés de toute coupure. La trame verte et bleue repose sur la loi Grenelle 2. La trame verte concerne les ensembles naturels déjà inventoriés ou protégés pour leur intérêt biologique ainsi que les espaces naturels qui les relient. La trame bleue concerne, elle, les cours d'eau et zones humides identifiés pour leur valeur biologique ou au regard de la ressource en eau. C'est le SCoT du Pays de la Baie qui a fixé la Trame verte et bleue mais c'est le PLU qui la précise pour son territoire. Cette trame est donc déterminée par la présence d'importants réservoirs de biodiversité :

- Les polders et les herbous de la Baie du Mont-Saint-Michel (identifiés en tant qu'éléments remarquables pour la Loi Littoral),
- Le Couesnon et ses abords,
- L'Anse de Moidrey,
- Le Marais de Boucey,
- Les zones humides.

La réflexion à propos de la favorisation de la biodiversité se fait aussi sur les secteurs urbanisés en mettant en avant des aménagements tels que le maintien et la mise en place d'espaces verts dans les opérations, les équipements publics peuvent être des espaces non construits pouvant favoriser la mise en place de liaisons naturelles, les noues de rétention constituent des points d'accroche et peuvent, avec un traitement adapté, produire des milieux et paysages de grande qualité, de plus, les cheminements piétons et cyclables, lorsqu'ils sont végétalisés permettent de définir une trame au sein d'un espace urbanisé.

La trame verte est bleue est visible en annexe B.

5. Morphologie urbaine et paysage du territoire

Le territoire est sensible, étant à grande proximité du Mont-Saint-Michel, patrimoine mondial de l'UNESCO et est aussi situé au sein d'un site naturel d'une grande diversité (celui de la Baie du Mont-Saint-Michel).

Pontorson est une ville située dans la Baie du Mont-Saint-Michel, en Normandie et au carrefour de la Bretagne, traversée par le Couesnon, l'un des trois affluents de la Baie. La commune a une superficie de 4341 hectares (hors domaine public maritime).

Au niveau de la morphologie urbaine de la ville, l'artère principale de Pontorson est la départementale D976, nommée la rue du Couesnon. À l'Est de la commune et dans la continuité de cette rue, il y a la D975 dite la rue de la Libération menant directement à Avranches.

L'ensemble urbain que constitue Pontorson centre et la commune associée de Boucey est reconnue comme agglomération. L'ensemble des bourgs des cinq autres villages sont identifiés comme village. La réflexion sur de nouveaux espaces à urbaniser devra se réaliser dans l'agglomération et au niveau des bourgs en continuité du bâti existant. Les hameaux et îlots d'habitats devront être préservés. En revanche, la notion de hameau, récemment intégré à l'environnement, peut alors permettre de déroger exceptionnellement au principe de continuité. Il peut être adapté pour préserver les caractéristiques du village existant, son environnement ou les terres agricoles de qualité situées en périphérie. Dans ce cadre, le SCoT a identifié le secteur de la Caserne (secteur situé juste avant l'accès au Mont-Saint-Michel) comme hameau nouveau intégré à l'environnement afin de renforcer l'obligation de qualité sur ce quartier "antichambre du Mont-Saint-Michel".

Les espaces remarquables contribuent fortement à l'image et à l'attractivité du territoire littoral. Leur identification et leur gestion doivent être alors un véritable enjeu de politique locale pour les élus. Sur la commune de Pontorson, un patrimoine naturel particulièrement riche est présent comme il a été décrit dans les enjeux environnementaux.

La topographie de la commune est décrite par deux tendances. Au sud de la D80, au niveau de Les Pas, la pente est douce et orientée d'Est vers l'Ouest (le Couesnon). En revanche, au Nord de la D80, la pente est orientée Sud/Nord en direction de la Baie où l'altitude est de six mètres. De façon générale, au Nord de Les Pas, les perceptions lointaines sur le paysage de la Baie sont favorisées. Le territoire se caractérise par un relief vallonné et schisteux

modélé par des cours d'eau descendant vers la Baie du Mont-Saint-Michel. Le plateau présente une inclinaison générale d'Est en Ouest offrant de larges perspectives sur la Baie. L'altitude varie entre 6 et 7 mètres au-dessus du niveau de la mer, aux points les plus bas pour culminer à 74 mètres au Sud Est du territoire. Il faut noter que ce sont des secteurs humides et plans qui ont dû s'urbaniser sur de légers surplombs (hormis le centre-ville de Pontorson).

La commune de Pontorson se caractérise par plusieurs entités paysagères. Le caractère maritime est dominant dans la partie Nord avec les herbus, les polders et l'embouchure du fleuve du Couesnon. Peu de haies sont présentes sur ce territoire.

La D80 précédemment évoquée, traversant Les Pas d'Est en Ouest marque une limite caractéristique entre les espaces littoraux et les espaces agricoles au Sud. En secteur rétro-littoral, le paysage agricole est alterné entre champs cultivés et prairie d'élevage où le réseau de haies devient plus abondant.

Le village de Les Pas constitue donc une limite topographique en culminant le territoire du Grand Pontorson.



Figure 6 : Limite de l'espace proche du littoral sur un point haut

Source : PLU Pontorson

Sur cette prise de vue, située sur un point haut, il est possible de constater d'un côté le territoire agricole caractéristique du Sud de cette limite et de l'autre l'espace proche du rivage. De cet endroit, il est possible d'observer le Mont-Saint-Michel (tout au fond, au centre de la carte).

Quelques bosquets (petits espaces boisés) sont classés aux abords des communes littorales, identifiables à Moidrey, Curey, Boucey et la Caserne.

a. Analyse de la consommation d'espace d'après le PLU de Pontorson

Le territoire a connu une forte croissance depuis les années 1970. Les documents d'urbanisme ont organisé des groupements de communes qui ont évolué dans le temps, c'est pour cette raison qu'il est difficile de comparer les chiffres de consommation des POS. Il est tout de même notable que les constructions se sont plus particulièrement concentrées sur Pontorson, le pôle le plus important du territoire. L'étalement urbain est observable sur deux périodes bien distinctes : fin des années 1970 et les années 1990. Cette urbanisation s'est traduite par la création de nombreux lotissements notamment au Sud de la ville puis progressivement jusqu'à Boucey, le long de la RD975. Dans un premier temps, de façon peu dense le long des axes de communication puis l'urbanisation se réalise davantage en profondeur modifiant peu l'enveloppe urbaine ces dix dernières années. Les contraintes sur les territoires (notamment inondables) sont telles que les zones naturelles ont été préservées. Ce sont en revanche des superficies agricoles qui ont été urbanisées. Les activités s'organisent principalement en périphérie de la ville (10 hectares pour le parc d'activité du Mont-Saint-Michel). Avec un territoire où les contraintes se sont renforcées depuis la mise en œuvre des documents d'urbanisme (loi Grenelle, loi Littoral, SCoT, risques), les seules possibilités d'extension demeurent en continuité directe du tissu urbanisé existant et à l'écart des zones à risques.



Figure 7 : Vue aérienne caractérisant l'étalement urbain de Pontorson en 2010

Source : PLU Pontorson

Pontorson a une particularité : son développement s'est réalisé de façon peu dense en laissant d'importantes zones non bâties au sein du tissu urbain et par conséquent peu accessibles et peu intéressantes pour l'agriculture. Ces zones sont donc retenues prioritaires pour l'édification de nouveaux quartiers.

Conformément aux objectifs du SCoT, le PLU de Pontorson doit préserver ses espaces agricoles et naturels tout en poursuivant sa croissance en engageant une réflexion sur de nouvelles formes d'urbanisation afin de proposer des programmes plus denses. De plus, des opérations de renouvellement pourront permettre de faire évoluer le tissu bâti et apporter des réponses aux besoins de logements sans consommer d'espaces agricoles supplémentaires.

Au regard de la loi Littoral, les autres bourgs des communes associées pourraient admettre une nouvelle urbanisation. Cependant, ce sont des petits bourgs sans commerces ni services avec pour la plupart, des contraintes fortes notamment dans la moitié Nord du territoire (liées à la proximité avec le Mont-Saint-Michel). Le développement de la ville Pontorson est donc judicieusement favorisé alors que les constructions dans ces bourgs sont limitées. En revanche, la réhabilitation et l'évolution de l'ancien bâti ne sont pas écartées.

La consommation de l'espace a été très importante (néanmoins en-dessous des prédictions du POS) avec des superficies moyennes de parcelles au-delà des 1000m² et 1500 m² selon les périodes et de nombreuses possibilités en zones Nb (en dehors des centres et bourgs).

Depuis 2002, les chiffres montrent une consommation réelle de 12,44ha sur Pontorson-Boucey. Cette modération reste la conséquence de l'application très affirmée de la Loi Littoral et non des directives urbanistiques de la commune.

La géologie du territoire est dotée d'une très grande diversité et s'inscrit dans l'histoire géologique récente du Massif armoricain. Dans la Baie du Mont-Saint-Michel, il est possible d'observer plusieurs phénomènes de sédimentations récents ou non. Les sols limoneux et acides, riches en phosphore et en matière organique ont permis le développement d'un secteur agricole très puissant.

Le bassin versant de la Vallée du Couesnon a une superficie de 1130 km² et s'étend sur une soixantaine de communes d'Ille et Vilaine ainsi qu'une quinzaine de la Manche dont le Grand Pontorson. D'une longueur de 101 km, le Couesnon traverse le Nord-Est de la Bretagne et marque la frontière avec la Normandie. Avec la Sée et la Sélune,

le Couesnon participe au fonctionnement hydraulique de la Baie du Mont-Saint-Michel. Le Couesnon joue ainsi un rôle important dans le processus de sédimentation et d'érosion par la divagation de ses chenaux sur l'estran.

Au niveau de l'organisation spatiale, le territoire de Pontorson se caractérise par une grande diversité de paysages littoraux et arrière littoraux typiques de la Baie du Mont-Saint-Michel d'une qualité remarquable faisant l'objet de nombreuses protections. Les paysages caractéristiques de la Baie se retrouvent surtout sur la commune associée d'Ardevon. Les éléments le composant sont les herbues et la poldérisation qui a façonné le paysage, il y a donc des lieux plats, un parcellaire très géométrique et de grande taille et pour finir, une végétation arbustive bien élaborée avec des alignements d'arbres haut et en double rangée le long des canaux d'irrigation, sur les chemins d'accès et sur d'anciennes digues.



Figure 8 : Paysage de la Baie du Mont-Saint-Michel

Source : PLU Pontorson

Le Grand Pontorson se caractérise par des espaces agricoles très présents avec près de 80% du territoire recouvert. Ce sont donc des paysages de bocage et d'arbres têtards. Mais ce paysage évolue de plus en plus vers des plaines découvertes. Pontorson est l'une des seules villes Bas-Normande à avoir connu un très fort remembrement. Cela a créé un paysage alternant les champs ouverts et les prairies de pâture.

Les paysages de la vallée du Couesnon sont constitués majoritairement de plaines mais ses débordements impactent de façon importante le paysage en créant de larges prairies humides et des marais. Deux lieux sont tout particulièrement identifiables par ce phénomène mais évoluent énormément dans le temps (notamment avec le projet du rétablissement du caractère maritime) : ce sont l'Anse de Moidrey et les Marais de Boucey (au Sud du territoire).

Les espaces habités se répartissent en deux grands ensembles. Le centre-ville de Pontorson regroupe 60% des habitants et l'essentiel des équipements et commerces. Une grande contrainte d'urbanisation émane d'un secteur inondable à l'Ouest de la ville ce qui engendre une continuité urbaine avec Boucey. Tandis que les autres communes du Grand Pontorson se caractérisent essentiellement par des habitats groupés dans les centres bourgs, développés eux-mêmes le long d'axes de communication. Des bâtis isolés sont aussi observables, en général situés dans la moitié Sud du territoire, ils sont surtout d'origine agricole.

Concernant les espaces d'organisation et de transition, deux grands axes routiers structurent le territoire de la commune : la RN 175 d'Est en Ouest qui divise le territoire en deux et la RD 776 (axe Pontorson-Le Mont-Saint-Michel). Les entrées de la ville sont en réflexion pour un aménagement plus sécurisé sur la RN 175. Concernant les places centrales, celles-ci sont des secteurs fonctionnels de centre-de ville et méritent une attention toute particulière car étant dans un territoire relativement rural, ces places ou placettes sont les coeurs de bourg. Elles représentent des lieux privilégiés de rencontre et de dynamisme de la vie communale. La voie ferrée constitue aussi un élément structurant du territoire du Grand Pontorson et notamment de Pontorson centre, Boucey et Curey qu'elle traverse.

Pour conclure, le territoire de Pontorson est constitué d'un centre urbain et de sections à identité rurale dont les caractéristiques propres à chaque entité doivent être préservées et mises en valeur. Les espaces bâtis se caractérisent par un regroupement autour des bourgs, seule la commune associée de Boucey présente un bâti plus diffus. Le PLU tient à donc à continuer à densifier les bourgs dans le cadre d'un développement maîtrisé et harmonieux plutôt que de favoriser un mitage des constructions. Les différents atouts et contraintes du territoire imposent un juste équilibre entre développement de l'urbanisation et protection des espaces naturels et agricoles.

La carte fournie par le PLU concernant l'organisation spatiale du Grand Pontorson est consultable en annexe C.

La perception du paysage devra être prise en compte dans l'infrastructure du projet. En effet des sensibilités visuelles sont très présentes sur le territoire du fait du Mont-Saint-Michel mais aussi des plaines très dégagées caractérisées par les polders et les herbus sur la façade littorale. Plus au Sud, dans les terres, la sensibilité est moins existante puisque les haies sont plus présentes et plus denses.

Les secteurs urbanisés sur le territoire se répartissent en plusieurs grandes catégories :

- Le centre-ville de Pontorson qui concentre 78% des résidences principales sur le territoire,
- Les coeurs de bourg,
- Les hameaux et habitats isolés.

Le centre-ville de Pontorson bénéficie d'espaces fonctionnels bien identifiés qui se sont développés à partir du cœur historique. Celui-ci forme un triangle à l'est du Couesnon porté par les deux artères principales commerçantes que sont la rue du Couesnon et la Rue Saint-Michel. Plusieurs îlots denses composés d'immeubles ou maisons anciennes, le plus souvent occupés par des commerces sont identifiables. Historiquement, le centre s'est développé dans un premier temps de façon concentrique à partir de l'église où deux types de demeures sont observables : des maisons mitoyennes de bourg en pierre et des maisons de maître ou bourgeoises situées ponctuellement ou en alignement. Ensuite, le centre-ville s'est étendu de façon linéaire le long de la rue de la Libération et aux abords de la gare puis de façon moindre à l'Ouest du Couesnon (où l'on y retrouve le centre hospitalier, l'ancienne gendarmerie, un camping...). Ce bâti ancien est relativement préservé dans son ensemble assurant une qualité architecturale du centre-ville.

Néanmoins, le quartier de la gare propose des terrains actuellement en friches dont une partie est utilisée en tant que parking et qui, dans le cadre de la réhabilitation et la mise en valeur de la gare, devront faire l'objet d'une attention particulière. Ceux-ci font actuellement l'objet d'une demande pour créer du stationnement dans le cadre du projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel.

Après-guerre, l'urbanisation a quitté les limites formées par ces voies principales en franchissant notamment la voie ferrée. Le centre s'est ainsi étoffé dans sa partie Sud à proximité de la gare de façon désordonnée dans un premier

temps puis sous forme de lotissements à la fin des années 60. Ces extensions pavillonnaires se prolongent jusqu'à la limite communale Sud jusqu'à créer par la suite une continuité urbaine avec la commune associée de Boucey.

Il est à noter que le territoire de Pontorson ville fait l'objet de nombreuses contraintes pour son développement : présence du Couesnon et de sa zone inondable qui impacte largement le territoire dans sa moitié Ouest et Nord, la voie ferrée au Sud, la nationale au Nord... L'hôpital et sa forte emprise est l'un des seuls équipements créé à l'Ouest du Couesnon.

Dans ce contexte, la ville a poursuivi son développement par petites poches d'urbanisation. Ainsi, dans les années 70 - 80, des programmes collectifs ont été réalisés à proximité du Couesnon en prolongement du centre ou de façon plus isolée (les Couronnelles).

Depuis les années 2000, peu de programmes d'urbanisme ont vu le jour dans la ville mais ceux élaborés visaient davantage une densification du tissu existant. Afin de poursuivre au mieux le développement du tissu urbain, la ville doit porter sa réflexion sur de nouvelles formes urbaines avec moins de consommation en termes d'espaces. Les espaces à urbaniser sont situés principalement sur l'Est de la ville et ne doivent pas être négligés quant aux connexions avec les autres espaces.

Concernant les communes associées, deux types d'organisations urbaines sont observables : quelques villages se sont constitués le long d'axes de communication tandis que d'autres villages, plus concentriques, se sont développés à partir d'un élément central comme l'église ou la place publique.

La typologie parcellaire identifie quatre grandes formes d'organisation. Selon le degré de précision des critères retenus, ce nombre de catégories pourrait être largement augmenté. La structure urbaine reste profondément marquée d'une part par la trame du tissu urbain ancien et d'autre part par les extensions sous formes de pavillons individuels :

- Les îlots denses : un parcellaire étroit et allongé sur rue,
- Les îlots moyennement denses : un parcellaire à géométrie irrégulière,
- Parcelles calibrées à géométrie régulière des extensions récentes,
- Parcellaire de grande taille.

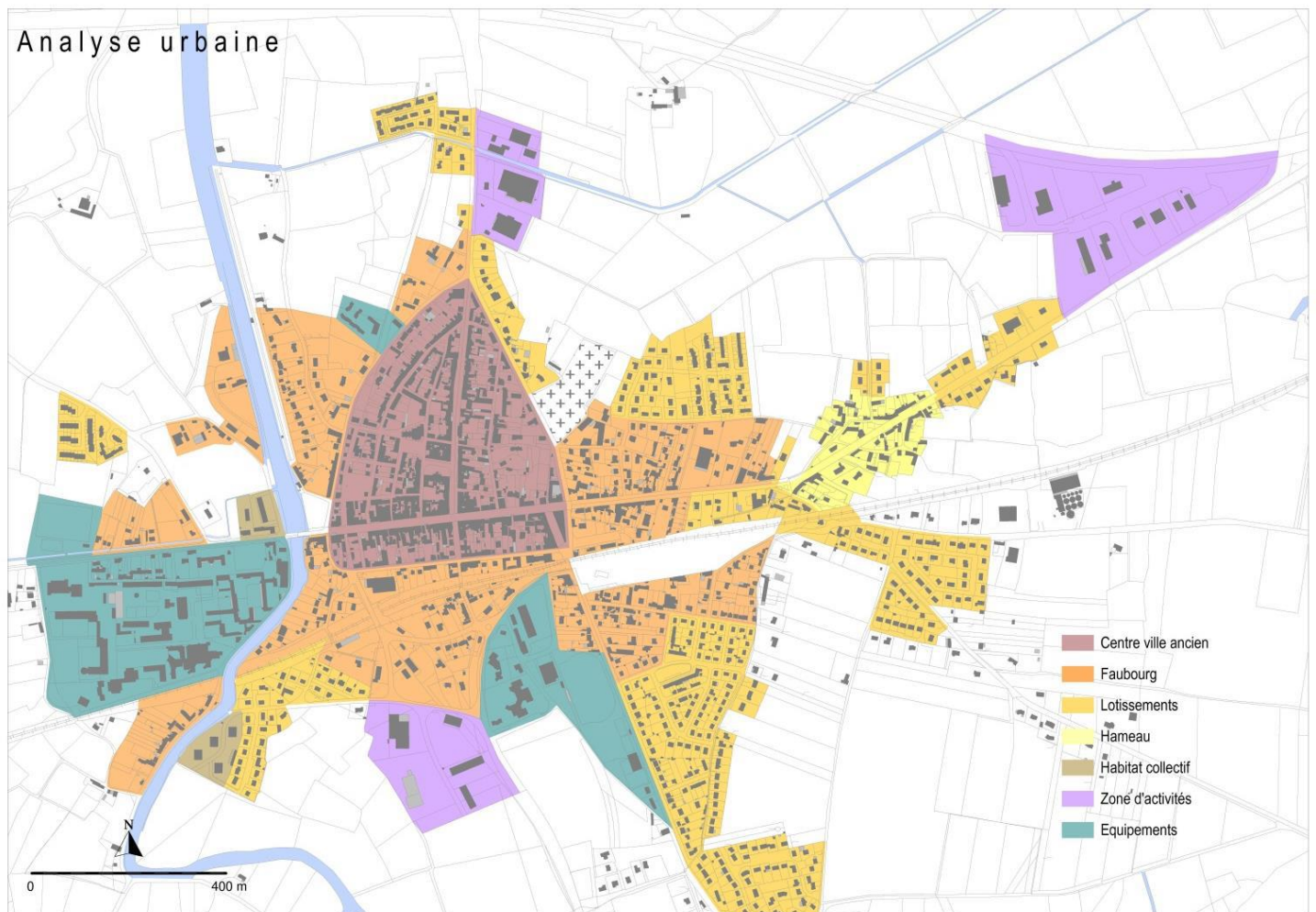


Figure 9 : La répartition spatiale urbaine

Source : PLU Pontorson

Les maisons de maîtres ou de type villa qui ponctuent Pontorson sont relativement fréquentes, certaines sont devenues des bâtiments administratifs.

Les rues principales du centre de Pontorson sont composées d'alignements de maisons ou petits immeubles en mitoyenneté. Les façades sont le plus souvent en pierre mais pour certains bâtis datant de la reconstruction, les façades sont en enduit. Les toitures sont en ardoises de schistes. Dans le secteur le plus dense, les rez de chaussée accueillent souvent des commerces.

Quelques grands ensembles collectifs sont tout de même à noter sur Pontorson mais souvent situés en périphérie du centre-ville.

Depuis les années 1970, les maisons individuelles de type pavillonnaire se sont répandues en périphérie urbaine mais aussi au sein des bourgs. Ces bâtis ont des façades enduites et des toits recouverts d'ardoises.

Les bâtiments industriels sont généralement d'un volume plus important et font partie intégrante du patrimoine bâti grâce à leur localisation au sein du tissu urbain.

Les fermes se situent aussi bien au cœur des bourgs qu'isolées avec un accès par chemin. Elles sont souvent typiques des aspects traditionnels du Sud Manche, des petites longères simples en pierre de schistes avec des linteaux et encadrements en granite. Elles sont souvent rénovées avec des grands volumes et Baies.

b. Un territoire relativement bien desservi :

Situé à la limite des régions Normandie et Bretagne, Pontorson constitue un noeud de communication important. La proximité avec l'A84 (l'autoroute des Estuaires) ainsi que le passage de la N175 constituent un point fort dans la desserte du territoire. Pontorson se situe donc à 1h15 de Caen (capital régionale), 55 minutes de Rennes (métropole bretonne) et 1h15 de Saint-Brieuc.

Au niveau du transport ferroviaire, la ville de Pontorson bénéficie de la présence de la gare qui propose quotidiennement trois lignes et permet notamment de rejoindre facilement les capitales régionales :

- Caen – Saint-Lô – Coutances – Granville – Rennes
- Cherbourg – Saint-Lô – Coutances – Granville – Rennes
- St-Malo – Granville

"La gare constitue un véritable atout pour l'attractivité du secteur de Pontorson. Quelques initiatives ont d'ailleurs été lancées concernant les dessertes touristiques pour le Mont-Saint-Michel. Par ailleurs, consciente de l'intérêt économique que cet équipement représente, la Région a inscrit la modernisation des voies et la rénovation de la gare dans le contrat de Plan Etat-Région permettant notamment d'engager pour la collectivité une réflexion sur les terrains actuellement en friche situés à proximité. Ceux-ci sont dans ce cadre envisagés pour réaliser du stationnement. Localement, la voie ferrée traverse le territoire selon un axe Est Ouest. Hormis le centre-ville de Pontorson, la voie traverse Boucey et Curey avec notamment un point accidentogène au niveau de la D317 qui la franchit. Trois passages à niveau sont en cours de fermeture." (D'après le PLU de Pontorson)

Concernant les transports collectifs, Pontorson est desservie par quatre lignes de bus. Celles-ci amènent toutes en Bretagne : vers Fougères, Dol de Bretagne et Saint-Malo sauf une organisée par la société gérant les transports au Mont-Saint-Michel qui achemine les passagers directement aux parkings du Mont-Saint-Michel.

Les stationnements sont un problème récurrent pour la commune. Le PLU est donc l'occasion d'engager une réflexion sur les aménagements des carrefours ou des voies nécessaires permettant d'améliorer la sécurité des usagers. Il y a donc environ 340 places de stationnement sur le centre-ville. Dans le cadre de la modernisation de la gare, une nouvelle aire de stationnement est à prendre en compte dans le projet d'aménagement.

6. Le patrimoine

a. Patrimoine bâti et culturel sur le territoire de Pontorson :

Cinq bâtiments sont protégés sur le territoire. Les édifices identifiés au titre des Monuments Historiques (MH) sont :

- L'église Notre Dame à Pontorson classée au titre des MH en 1889,
- Le prêche protestant de Pontorson inscrit par arrêté du 4 mai 1988,
- L'hôtel Guiscard de la Ménardière à Pontorson pour sa façade sur rue et sa toiture, inscrit par arrêté du 17 septembre 1937,
- La villa Bailleul située à Pontorson inscrite par arrêté du 30 septembre 2011,
- Le Prieuré d'Ardevon inscrit depuis le 15 septembre 1937.

A ce titre, un périmètre de protection de 500 mètres est institué autour des bâtiments identifiés. Le Code du Patrimoine précise que tous les travaux situés dans le champ de visibilité d'un de ces patrimoines doivent être autorisés au préalable par un architecte des Bâtiments de France. Dans ce cas, tout le tissu urbain est concerné par ces dispositions.

Des vestiges archéologiques sont présents sur la commune. Le territoire est donc classé sensible sur ce plan. Compte tenu de l'intérêt de ces sites, un zonage archéologique pourrait être institué. Ce zonage régleme tout projet d'urbanisme sur le périmètre délimité et ceux-ci se verront transmis à la Direction régionale des Affaires Culturelles pour examen.

Le Sud Manche se distingue par une architecture traditionnelle de qualité caractéristique du territoire donnant une valeur patrimoniale et identitaire aux villages. Le territoire de Pontorson bénéficie d'un patrimoine bâti grâce aux maisons traditionnelles du Sud Manche caractérisées principalement dans les communes rurales.

Les matériaux les plus caractéristiques du Sud du département sont le schiste, généralement brun, le granit blond, le poudingue rouge, les grès blancs et roux ainsi qu'une variété de calcaire gris clair. Parmi les schistes il est important de mentionner la Pierre de Beauchamps. Sur le Grand Pontorson, le schiste est le matériau le plus présent.

Concernant l'architecture du bâti, les ouvertures sont toujours plus hautes que larges. Leur disposition répond le plus souvent à un ordonnancement géométrique. Les encadrements sont généralement en pierre de taille et les linteaux monolithiques droits sont les plus courants. Les toits sont à deux versants, à pentes comprises entre 45° et 55°. Le matériau le plus utilisé pour les toits reste l'ardoise bien que certaines constructions plus récentes sont en tuiles. Les cheminées en briques ou en pierres se trouvent en prolongement des pignons.

Il existe aussi un petit patrimoine de qualité qui témoigne d'activités passées. De conception traditionnelle ou originale, ces petits murets, pigeonniers ou autres situés au sein des bourgs de façon isolée doivent être protégés et mis en valeur. Ils contribuent à l'identité de la commune.



Figure 10 : Puit en pierres

Source : PLU Pontorson

Sur le territoire de Pontorson est aussi présente l'Anse de Moidrey, désormais connue pour son village vacances et toutes ses activités proposées (golf, piscine, etc). L'Anse de Moidrey est tout d'abord un lieu touristique situé à cinq kilomètres du Mont-Saint-Michel. Ce site est dominé par le moulin de Moidrey, datant de 1806 et ayant repris du

service depuis sa restauration en 2003. Le meunier y fabrique des farines à partir du blé noir, du blé, du seigle, etc. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le moulin est visitable grâce à des visites commentées par le meunier lui-même.



Figure 11 : Le moulin de Moidrey

Source : <http://www.baie-montsaintmichel.fr/>

A Pontorson, plusieurs visites dites techniques sont possibles : un atelier de vitraux y est installé et est visitable. Il est possible de créer et sculpter sur vitrail. Une brasserie : "Brasserie de la Baie" à Courtils où les touristes peuvent visiter la brasserie découvrir tout le processus de la fabrication de la bière et peuvent, en fin de parcours, procéder à une dégustation. A Saint-Pair-sur-Mer, la faïencerie de la Baie y est implantée et propose des visites de cette fabrication artisanale de faïence.

Le Mont-Saint-Michel, classé patrimoine mondial par l'UNESCO en 1979, est le premier monument de province française le plus touristique. Avec ses trois millions de visiteurs par an, le monument accueille un flux constant de touristes de toutes origines tant pour son caractère historique que paysager. L'économie de Pontorson et notamment du village de la Caserne à Ardevon est directement liée aux visiteurs du Mont-Saint-Michel. D'après une étude touristique, 50% des touristes viennent en juillet ou août et les grands week-ends fériés, les arrivées se concentrent entre 11h et 12h, un visiteur sur quatre est étranger (principalement des britanniques, allemands et belges), les visiteurs ont en moyenne 40 ans et viennent en famille, 43% des visiteurs viennent pour la première fois, les touristes viennent en moyenne six fois, les Normands et les Bretons représentent 18% des visiteurs, enfin, un nombre plus élevé de visiteurs vient en période de grande marée. Un projet de grande envergure est encore actuellement en cours concernant le rétablissement du caractère maritime du Mont. Ce projet a débuté depuis une vingtaine d'années maintenant et a pour principal objectif de libérer le Mont-Saint-Michel de l'emprise des herbus et des dépôts qui favorisent l'installation de végétaux et l'enserment. Le principal but est de redonner la possibilité au Mont de redevenir une île lors des grandes marées. Ce projet permet d'envisager une nouvelle façon d'accéder au Mont-Saint-Michel avec la création de grandes aires de stationnements, des navettes de bus pour accéder au Mont ainsi que des chemins d'accès piétonniers.

La Baie du Mont-Saint-Michel forme un écrin pour le monument ainsi que son environnement très typique constitué d'un sol réputé pour les bienfaits pour la peau, utilisé et vendu en thalassos et instituts : la tanguie. Outre, ses propriétés bienfaisantes, la Baie du Mont est aussi très visitée grâce à sa biodiversité typique du site. Beaucoup de touristes prennent une journée pour traverser la Baie de Genêts (côte Normande) au Mont-Saint-Michel en passant par Tombelaine.



Figure 12 : Le Mont-Saint-Michel et la Baie

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Baie_du_mont_Saint-Michel

b. Tourisme du côté Normandie

La Normandie, ayant été frappée par le débarquement des troupes américaines pendant la seconde guerre mondiale, des cimetières américains et allemands sont implantés dans la Région. De plus, les plages du débarquement, au Nord du Calvados sont inscrites dans un grand circuit touristique incontournable pour tous les visiteurs de la Normandie. Des musées ont aussi été érigés afin de garder en mémoire et expliquer les faits survenus en Normandie. Le Mémorial de Caen est le plus visité Des musées départementaux types écomusées jalonnent la périphérie de la Baie et du département. Ils présentent les richesses naturelles et culturelles (pêche à pied, anciennes salines, marées, espèces marines phoque veau marin, géologie..).

Alligator Bay, situé à quatre kilomètres du Mont-Saint-Michel, est un parc animalier réputé pour son reptilium. Il reçoit annuellement 80000 visiteurs. Ce parc détient le Label Qualité décerné par Normandie Tourisme.

Les Abbayes constituent le patrimoine de la Normandie. Ces sites religieux font régulièrement l'objet de manifestations culturelles. Parmi les plus connues et les plus proches de Pontorson : l'Abbaye du Mont-Saint-Michel, l'Abbaye de Hambye, l'Abbaye Sainte-Trinité de la Lucerne d'OutreMer, l'Abbaye aux Dames à Caen...

Granville, appelée aussi la "Monaco du Nord" est une cité portuaire située à 45 minutes de Pontorson, site historique connu pour son port de plaisance ainsi que son port de pêche (sixième port de pêche de France en terme de tonnage) mais aussi pour la maison fondatrice de Dior, son casino ainsi que sa thalasso très prisée, Granville est une ville balnéaire très touristique en période estivale. Les touristes y affluent l'été attirés par les événements organisés tels que Sorties de Bains, la mer et la proximité avec les îles Chausey et anglo-normandes (Guernesey, Jersey) et le Mont-Saint-Michel. Un carnaval est aussi organisé depuis environ 140 ans et attire beaucoup de touristes et carnavaliers en février. Les voyageurs ont plusieurs choix l'été pour se rendre au Mont-Saint-Michel à partir de Granville : ils peuvent prendre le train (59 minutes), la voiture (45 minutes) ou bien utiliser la ligne Baie (cette ligne sera supprimée pour l'été 2016), mais seulement de juillet à août. Granville fait aussi partie des villes normandes où beaucoup de résidences secondaires de parisiens sont construites. Cet atout permet à la ville de recevoir tout au long de l'année des habitants de Paris.

Avranches est le chef-lieu de la communauté de commune Avranches-Le Mont-Saint-Michel. Localisée sur un mont granitique, la ville est idéalement située sur l'autoroute des Estuaires (A84) et est donc très facile d'accès. Avranches accueille le crâne d'Aubert (le crâne de la légende fondatrice du Mont-Saint-Michel) ainsi que le Scriptorial, musée

où sont conservés les manuscrits enluminés par les moines du Mont-Saint-Michel. Le jardin des plantes d'Avranches, offre un magnifique panorama sur toute la Baie du Mont-Saint-Michel. Tous ces aspects de la ville, ne font pas d'elle une ville réellement touristique et attractive malgré la construction relativement récente du Scriptorial.

Villedieu-les-Poêles est une ville située à la frontière avec le département du Calvados. Cette ville reste touristique grâce à sa fonderie de cloches (l'atelier du cuivre), visitable toute l'année et reconnue d'envergure internationale. Par exemple, les cloches de Notre Dame de Paris ont été fondues à Villedieu. La ville accueille aussi une gare située sur la ligne Paris-Granville Ter. L'été 2016, plusieurs bus seront affrétés pour aller directement au Mont-Saint-Michel.

A Juilley, petite ville entre Avranches et Pontorson, est implantée l'usine Louis Vuitton, grand vivier d'emploi sur la structure intercommunale ainsi que dans tout le sud Manche.

Au Nord du département de la Manche est implantée la centrale nucléaire de la Hague (4% de la production de l'électricité française), à proximité de Cherbourg-Octeville, dans le Nord Cotentin, dans le creux d'une falaise de Flamanville avec un panorama sur la Baie du Cotentin. EDF organise des visites techniques sur le site.

Concernant le domaine culinaire :

- l'andouille fait partie intégrante du patrimoine de la Normandie, ainsi que la production de pommes, cidre et calvados, pommeau et poiré.
- De plus, reconnu pour son savoir-faire, les côtes de la Manche possèdent un grand élevage ostréicole et mytilicole.
- La production du miel prend aussi une place dans le savoir-faire Normand.
- Des fermes fabriquant du lait et des fromages typiques de la région (camembert, livarot, fromage de chèvre, etc.) sont implantées ponctuellement sur le territoire Normand.

Des musées ou écomusées, des ruches, des usines de production ainsi que des fermes sont régulièrement visitées par les touristes.

Plusieurs festivals ont lieu annuellement en Normandie comme les Papillons de Nuit à Saint-Laurent-de-Cuves (66 000 entrées pour l'édition 2016) ou encore le festival Beauregard dans le domaine du château d'Hérouville Saint-Clair.

c. Tourisme du côté Bretagne

Cancale, ville côtière bretonne, vit beaucoup du tourisme grâce au Mont-Saint-Michel. Il y a un musée mais aussi la maison et la boutique d'un chef cuisinier très renommé : Olivier Rollinger.

Ville corsaire de la Bretagne, Saint-Malo est une ville fortifiée vivant principalement du tourisme. Passage obligé des touristes après le Mont-Saint-Michel, Saint-Malo héberge la majorité des voyageurs venant du Mont-Saint-Michel. Des hôtels et des casinos de luxe y sont implantés favorisant un tourisme haut de gamme. Cette ville ne fait plus partie de la Baie du Mont-saint-Michel mais est très attractive.



Figure 13 : Saint-Malo

Source : <http://www.info-administration.fr/35-saint-malo.html>

Dinard, réputée pour sa thalasso, accueille un tourisme haut de gamme. Beaucoup de résidences secondaires y sont construites, des villas à flanc de falaise, dont par exemple celle du PDG et fondateur de LVMH (Louis-Vuitton-Moët-Hennessy) qui y a créé un musée d'art contemporain.

Rennes, située à moins d'une heure de Pontorson, est la métropole Bretonne. Les touristes venant visiter le Mont-Saint-Michel, viennent, pour la grande majorité de cette métropole car elle y accueille le TGV venant de Paris, la ville est donc plus facile d'accès. Rennes a aussi un riche patrimoine tel que le Parlement de Bretagne.

Fougères, cité médiévale aux portes de la Normandie, possède un château édifié il y a plus de mille ans sur un éperon rocheux, protégé naturellement par une rivière. Cette ville est aussi réputée pour la confection de chaussures notamment JB Martin, autrefois la verrerie et maintenant les hautes technologies optiques.

Dans un environnement un peu plus distant, on trouve beaucoup de sites de vestiges datant de la préhistoire présents en Bretagne tels que les alignements de menhirs à Carnac ou encore Locmariaquer. Ces sites attirent beaucoup de touristes chaque année.

La côte de granit rose dans les côtes d'Armor est très réputée pour ses paysages offrant des randonnées ainsi que sa piscine d'eau de mer. Beaucoup d'activités sont proposées ce qui rend touristique le site.

A Brest, Oceanopolis est l'un des plus grands aquariums du Grand Ouest. C'est un centre culturel scientifique consacré aux océans. Trois pavillons présentant les différents climats des océans avec une très grande diversité d'espèces vivant dans les aquariums.

Il y a plusieurs festivals renommés en Bretagne notamment les Vieilles Charrues à Carhaix.

La gare de Pontorson est le terrain d'étude. Il convient alors d'approfondir le diagnostic sur ce territoire.

II. État des lieux de la gare de Pontorson

1. Description de la gare

a. Historique



Figure 14 : Carte ancienne représentant l'arrivée du train au pied du Mont-Saint-Michel

Source : <http://le50enlignebis.free.fr/spip.php?article15119>

Réalisée en 1878 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, la gare de Pontorson faisait partie de la liaison Lison-Lamballe (Normandie-Bretagne). Le train venant de Fougères (35), allait jusqu'en 1944 au pied du Mont-Saint-Michel. Ce tracé est maintenant inexistant. La gare fait désormais partie du tracé de la ligne inter régionale Caen-Rennes. Trois allers retours sont effectués quotidiennement avec les Intercités TER.

La gare a été rénovée tout récemment (fin des travaux en janvier 2015). Le guichet et l'accueil des voyageurs ainsi que l'extérieur avec un emplacement pour les bus ont été repensés. Ainsi, une nouvelle gare routière a été implantée : un tracé pour un arrêt de bus a été redessiné, un petit parking comptant 18 places d'un côté et 26 de l'autre était déjà existant, deux places pour handicapés ont été créées, quatre places réservées aux taxis ont été tracées et l'intérieur de la gare a été remise aux normes. Cette rénovation a coûté 800 000 euros. La SNCF a payé 25% des coûts, la Région 50%, Pontorson 12.5% et le Conseil Régional ainsi que le Syndicat mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel ont participé à hauteur de 12.5%.

Techniquement, la gare a aussi subi une rénovation d'une des deux voies de chemins de fer utilisées quotidiennement : l'axe venant de Rennes et allant à Caen. Désormais, la vitesse maximale de Pontorson à Avranches est de 110 kilomètres par heure au lieu de 70 sur l'ancienne voie.

De l'autre côté du quai, se tient l'ancienne gare marchande. Celle-ci est devenue une friche et appartient encore à la SNCF. Elle est d'une surface de 15 000 m². Une ancienne voie de chemin de fer est encore existante mais n'est plus utilisée ni utilisable depuis 1970. Désormais le seul trafic marchand encore existant et voyageant sur les lignes utilisées par la ligne Caen-Rennes est le FRET engagé par AREVA. Celui-ci transporte des combustibles nucléaires mais uniquement sur une distance inférieure à 400 kilomètres.



Figure 15 : Façade de la gare, parking voitures et bus (sur la photo : navette allant au Mont-Saint-Michel)



Figure 16 : Les quatre places réservées aux taxis, en face de la gare



Figure 17 : L'autre côté de la gare, les deux voies de chemin de fer (celle plus au fond est celle rénovée)



Figure 18 : L'ancienne gare marchande et sa voie de chemin de fer inutilisée

Source : Photos Raphaëlle SIMON, avril 2016

b. Zonage et situation de la gare

La gare se situe à 10 kilomètres du Mont-Saint-Michel. Elle est au Sud de celui-ci. Les navettes allant au monument passe par le centre-ville de Pontorson. Les axes ferroviaires sont disposés d'Est en Ouest de la ville (Rennes-Caen). L'ancienne gare marchande se situe au Sud de l'axe ferroviaire de la ligne Caen-Rennes.



Figure 19 : Principaux axes de la gare de Pontorson

Source : Géoportail + modifications personnelles

La gare se trouve en Zone Ua, c'est-à-dire que la gare est située en plein centre-ville de Pontorson. Tous les aménagements ne sont donc pas réalisables. Elle se situe à neuf kilomètres du Mont-Saint-Michel. Le trafic de FRET étant très faible sur les lignes bas normandes, l'ancienne gare marchande a été fermée en 1970 et est devenue une friche, elle est placée en zone Uc sur le zonage du PLU de Pontorson. Cette zone permet la construction de grands équipements et une plus grande liberté dans l'aménagement des structures.

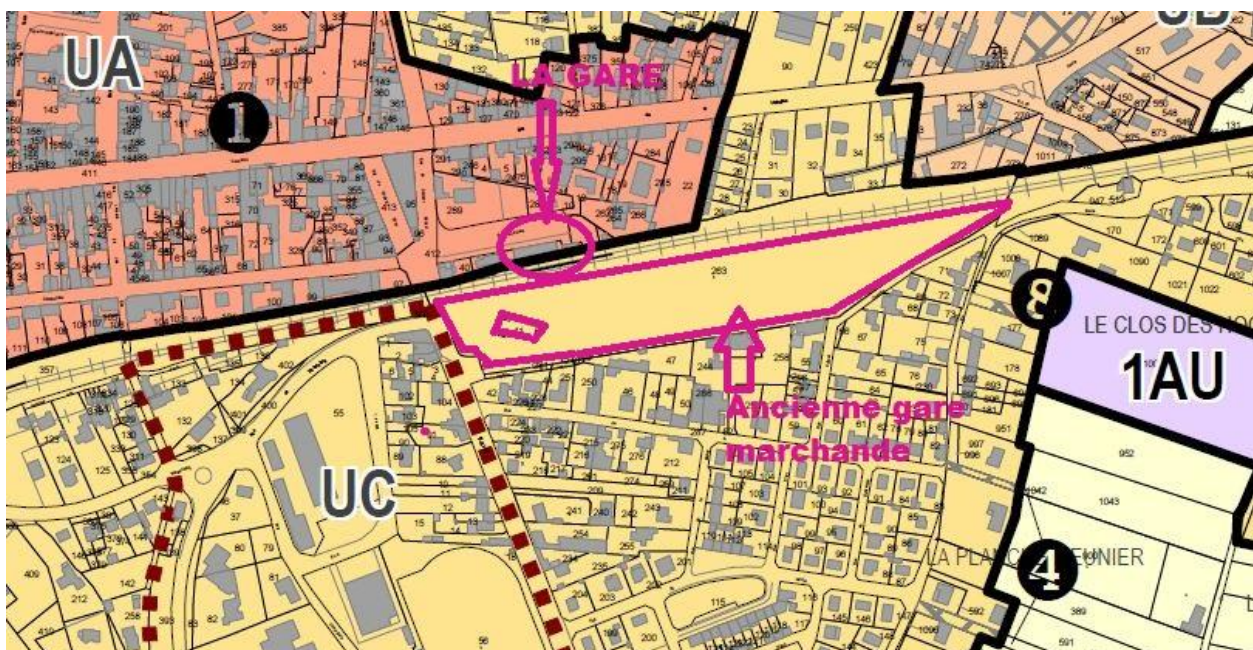


Figure 20 : Zonage de la gare de Pontorson

Source : PLU de Pontorson

2. CPER 2015-2020 Basse-Normandie

Le CPER (Contrat Plan État Région) 2015-2020 de la Basse-Normandie régit l'évolution de la gare de Pontorson.

En 2015, lors de l'écriture de ce CPER, la réunification de la Haute et de la Basse Normandie n'avait pas encore eu lieu, c'est pourquoi le CPER ne se concentre que sur la Basse-Normandie.

Actuellement, la Basse-Normandie possède ce réseau :



Figure 21 : Les gare et le réseau TER en Basse-Normandie

Source : CPER 2015-2020 Basse-Normandie

L'objectif affiché par la région Normandie est la mise en œuvre d'une alternative sérieuse au tout-voiture en rendant le train plus accessible, pratique, moderne et écologique.

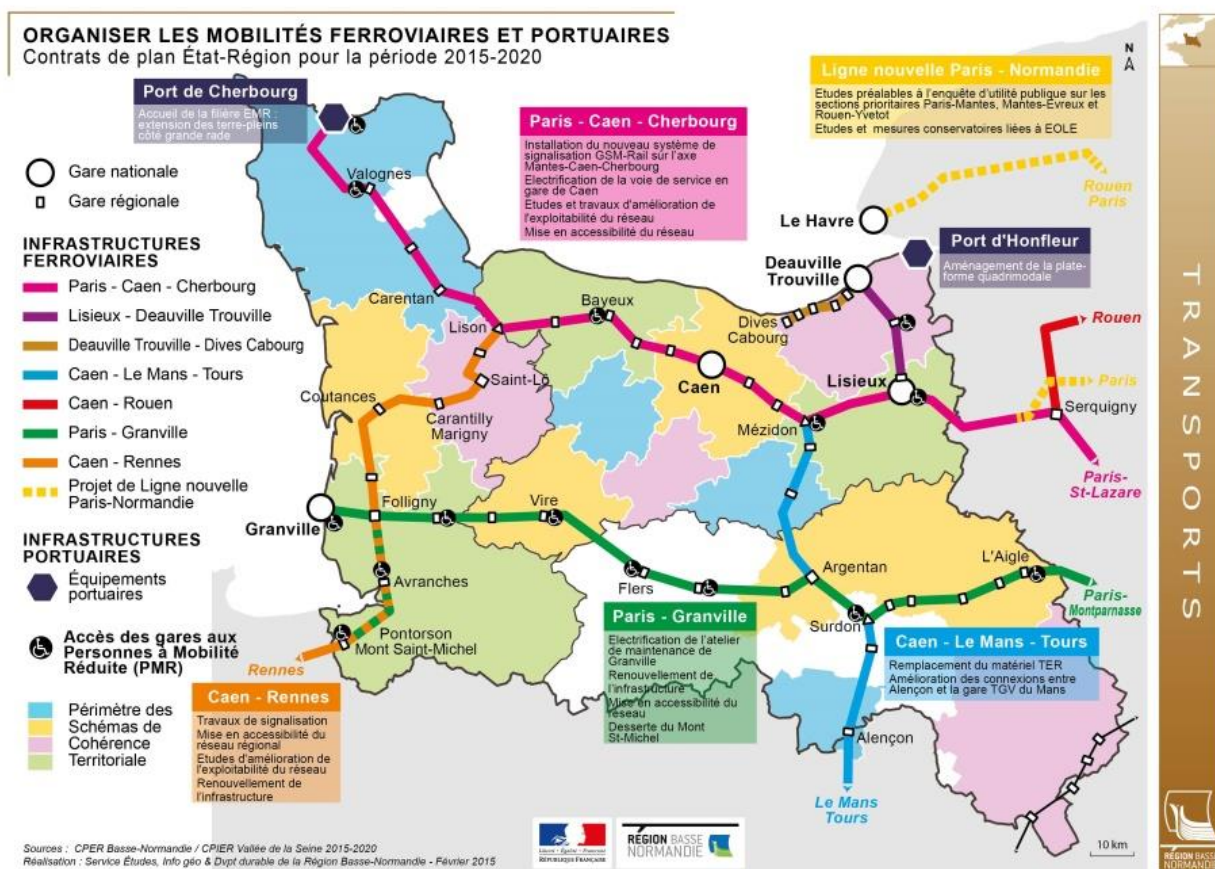


Figure 22 : CPER 2015-2020 Normandie (Basse-Normandie)

Source : CPER 2015-2020 Basse-Normandie

D'après les orientations de la Commission « Mobilité 21 », la modernisation des infrastructures ferroviaires est l'un des objectifs majeur permettant de donner la priorité aux trains du quotidien et au réseau existant, de développer l'activité touristique, de contribuer au renforcement de l'attractivité économique et d'améliorer le service aux usagers.

Les priorités du CPER de Basse-Normandie dans le cadre du ferroviaire sont donc :

- «Faciliter l'usage du train (cadencement, accessibilité, information...),
- Consolider la sécurité du réseau,
- Améliorer la régularité, la performance et le confort des trains,
- Répondre aux contraintes de capacité en adaptant l'exploitation et/ou les infrastructures pour dépasser les blocages et libérer la croissance des trafics, en particulier sur les nœuds les plus problématiques,
- Assurer la pérennité du système ferroviaire avec des infrastructures et des matériels roulants optimisés en contribuant à la transition écologique et énergétique. »

Pour la Région, les enjeux majeurs de ce plan sont la modernisation des dessertes ferroviaires qui relient la Normandie à l'Île de France ainsi que le raccordement de la Basse-Normandie au réseau à grande vitesse. Les études de la Ligne Nouvelle Paris Normandie restent donc la priorité de la Région en matière de ferroviaire.

Suite au CPER 2007-2013, un co-financement entre l'État et la Région a été signé afin d'assumer l'électrification des voies allant à l'atelier de maintenance de Granville, sa construction pour accueillir un nouveau matériel : les rames Regiolis (ces 15 nouveaux trains acquis, nouvelle génération de train construite par Alstom, train hybride accessible facilement aux handicapés, possèdent des sièges plus confortables et plus de place pour les bagages) circulant entre Paris et Granville ainsi que les études et travaux de signalisation entre Avranches et Dol de Bretagne (dernière étape de modernisation de la section de ligne) ont été menés.

Les axes ferroviaires structurant la Basse-Normandie sont :

- l'axe Paris - Caen - Cherbourg et son antenne Lisieux – Deauville-Trouville,
- l'axe Caen – Le Mans – Tours,
Ces deux derniers axes ne concernent pas la gare de Pontorson, c'est pourquoi il est inutile de s'attarder sur ce que leur prévoit le plan CPER 2015-2020.
- l'axe Paris – Granville :

Comme énoncé précédemment, Granville accueille depuis 2013 un atelier de maintenance ainsi que des nouvelles rames en circulation : les rames Regiolis. Dans le programme du CPER 2015-2020, sont prévues des opérations importantes telles que l'électrification des voies au droit de l'atelier de Granville pour réduire les consommations d'énergie ainsi que les nuisances sonores ; le remplacement de traverses, rails et ballasts sur la section Argentan – Flers rendant la ligne plus confortable, durable et fiable, de plus une étude pour une prochaine phase de travaux sur le tronçon Flers -Granville a été mise en place ; des mises aux normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) dans le but d'améliorer l'interface entre le matériel roulant et les quais dans les principales gares de la ligne sont au programme. Pour finir, la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel via l'axe Paris – Granville avec terminus à Pontorson est à l'étude dans le CPER 2015-2020. Ce projet offrirait la possibilité de réaliser des trains Paris - Pontorson via Folligny et favorisant ainsi un développement économique et touristique durable de la Baie du Mont-Saint-Michel. D'après ce plan, dans l'objectif de valoriser les travaux du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel (grands travaux de désensablement du Mont-Saint-Michel avec aménagements de transports en navettes), « la Région attache une importance toute particulière à la desserte ferroviaire de la Baie du Mont-Saint-Michel en s'appuyant sur la ligne Intercités Paris – Granville. Elle envisage, sans attendre, des travaux d'infrastructure lourds, la mise en œuvre d'une desserte routière à destination du Mont-Saint-Michel, via la gare de Villedieu sur la ligne Paris – Granville, en lien avec la SNCF-Mobilité. » Cette modernisation va s'accompagner d'une bretelle à Folligny (le triangle de Folligny) permettant des liaisons directes Caen-Granville en 1h30 et Renne-Granville en 1h. De plus, Laurent Beauvais, ancien président de la région Normandie souhaitait le deuxième triangle de Folligny, ce qui coûterait 50 millions d'euros. En revanche, la SNCF, préfère Montparnasse-Rennes plutôt que par la Normandie car un plan TGV 2017 a été mis en place en Bretagne.

Concernant le réseau régional, la dernière phase de modernisation de la ligne Caen – Rennes se poursuit pour retrouver les caractéristiques nominales de la ligne permettant une meilleure exploitation. D'après le plan, des études ont été menées concernant les perspectives de développement de la ligne Caen – Rennes montrant un fort

potentiel. Celles-ci ont aussi révélé que des aménagements d'infrastructures permettraient d'en améliorer l'exploitabilité, la régularité et la capacité. Le programme pour 2020 est orienté vers :

- des études et des travaux de signalisation de la section Avranches – Dol de Bretagne intégrant les mesures conservatoires quant à la création ultérieure d'une voie terminus en gare de Pontorson pour la desserte via Paris – Granville,
- une mise en accessibilité PMR des gares d'Avranches et Pontorson et de Pont-L'Evêque sur l'axe Lisieux – Deauville-Trouville,
- une étude la création d'un point de croisement à Carantilly-Marigny, ce qui pourrait augmenter les dessertes sur la section Saint-Lô – Coutances,
- le remplacement de traverses entre Saint-Lô et Folligny pour achever la rénovation de la voie au Nord de la ligne Caen – Rennes.

Les études menées sur le réseau vont permettre de préparer les prochaines étapes de définition et de programmation des investissements ferroviaires dans la Région. Celles-ci permettront de juger l'opportunité des projets ainsi que leur cohérence globale avant le lancement des études opérationnelles (avant-projet).

La synthèse financière fournie par le CPER 2015-2020 de la Région Basse-Normandie est disponible en annexe D.

Dans les faits, 20 millions d'euros ont été investis par la région Normandie pour l'atelier de maintenance de Granville ainsi que 150 millions d'euros pour l'achat des quinze rames Regiolis. De plus, 50 kilomètres de ligne nouvelle (Ligne Nouvelle Paris Normandie) seront réalisés entre Paris et Mantes-la-Jolie, c'est-à-dire que trois milliards d'euros seront investis pour cette première phase de travaux. En 2015, la Région avait pour objectif la finalisation de la modernisation de l'infrastructure des axes interrégionaux, ce qui n'est pas complètement achevé, en 2016.

A propos des projets en discussions, une ébauche a été énoncée pour prolonger la LGV de Dol de Bretagne jusqu'à Avranches en passant par Pontorson, Avranches aurait été la gare de maintenance mais la Bretagne n'a pas tenu son engagement et a mis moins d'argent que prévu dans le projet. Le projet ne verra donc pas le jour et le tronçon a simplement été modernisé et électrifié (travaux débutés en 2014).

Concernant la ligne Caen-Rennes, 17 millions d'euros ont été engagés par la région Normandie pour la modernisation du tronçon Avranches – Dol de Bretagne. La Normandie a donc participé au financement de la modernisation du tronçon allant jusqu'à Dol (situé en Ile et Vilaine en Bretagne). Une signalisation avec une ligne à voie unique a été mise en place. La voie Avranches – Dol, datant de 1910, a été remplacée par une nouvelle voie au niveau du matériel de la voie de chemin de fer. De plus, la ligne a dû être fermée trois fois quinze jours.

La Normandie a aussi mis en place un circuit touristique : « sur les traces des peintres impressionnistes ». C'est un pack dit « clé en main » proposé aux touristes qui comprend le trajet aller et retour au départ de la gare Saint-Lazare dans des trains floqués de toiles de maîtres, l'entrée avec des billets coupe file dans les musées, les sites culturels. Cet événement se tient tous les week-ends d'avril à septembre 2016. Géographiquement, les trois sites ou musées proposés par ce pack sont situés en Haute-Normandie (Rouen, Vernon-Giverny et le Havre). Le Sud de la Normandie n'est pas touché par cet événement.

3. Fréquentation de la gare de Pontorson

a. Chiffres de fréquentation de la gare de Pontorson

En saison creuse (hiver et hors vacances), la gare de Pontorson voit son chiffre de fréquentation baisser : entre 5 et 15 voyageurs prennent ou descendent de chaque train s'arrêtant à la gare. D'après la SNCF, au cours de l'hiver 2015, 405 voyageurs hebdomadaires fréquentaient la gare. C'est-à-dire que sur 40 semaines, environ 58 voyageurs prenaient ou descendaient du train en gare de Pontorson chaque jour en moyenne. C'est donc une très petite gare vivant principalement l'été grâce au tourisme du Mont-Saint-Michel et de la Baie. Les différents types de personnes sont en majorité des touristes, néanmoins le nombre d'asiatiques a chuté suite aux récents attentats, ce sont aussi des familles ou des personnes voyageant seules. Etant située à seulement neuf kilomètres du Mont-Saint-Michel, la gare propose aux voyageurs de se rendre au monument grâce aux bus de la Compagnie des parcs et des passeurs du Mont-Saint-Michel (filiale de Transdev). Ces cars s'arrêtent aux parkings du Mont, à la Caserne. Ensuite les navettes de la même compagnie reprennent le relais et emmènent les voyageurs ainsi que tous les autres touristes au pied du Mont-Saint-Michel.

Les chiffres donnés ont été très difficiles à recueillir et restent quelque peu approximatifs. (Ces données sont issues d'une moyenne journalière ainsi que de comptages personnels). En effet, la gare de Pontorson et son projet étant un sujet sensible, la SNCF et le comité transport de la région Normandie n'ont pas souhaité communiquer des informations et des chiffres. Seul un chef de ligne de la SNCF (Monsieur Pascal Guillemette et l'ADPCR ont été en mesure de fournir des informations sur la fréquentation de la gare de Pontorson).

b. Ligne Baie (2009-2015)

Depuis 2009 jusqu'à l'été 2015, la « Ligne Baie » mise en place entre Granville et Saint-Malo proposait deux allers retours quotidiens d'une durée moyenne d'environ 1 h 20 avec des arrêts en gare de Folligny, Avranches, Pontorson et Dol-de-Bretagne, Cancale, la Gouesnière et Saint-Malo (juillet août seulement) avec possibilité de location de vélos à la gare de Pontorson ainsi que des navettes de bus mises à la disposition des touristes par La Compagnie des Parcs et des Passeurs du Mont-Saint-Michel (filiale de Transdev) emmenant jusqu'au Mont-Saint-Michel. Pour l'été 2016, la ligne a été supprimée faute de financement de la région Bretagne qui a quitté le syndicat mixte de la Baie. Pourtant, cette ligne était relativement attractive et était empruntée par de nombreux touristes lors de son ouverture. De plus, cette ligne apportait plus à la Bretagne qu'à la Normandie, Saint-Malo étant plus touristique que Granville.

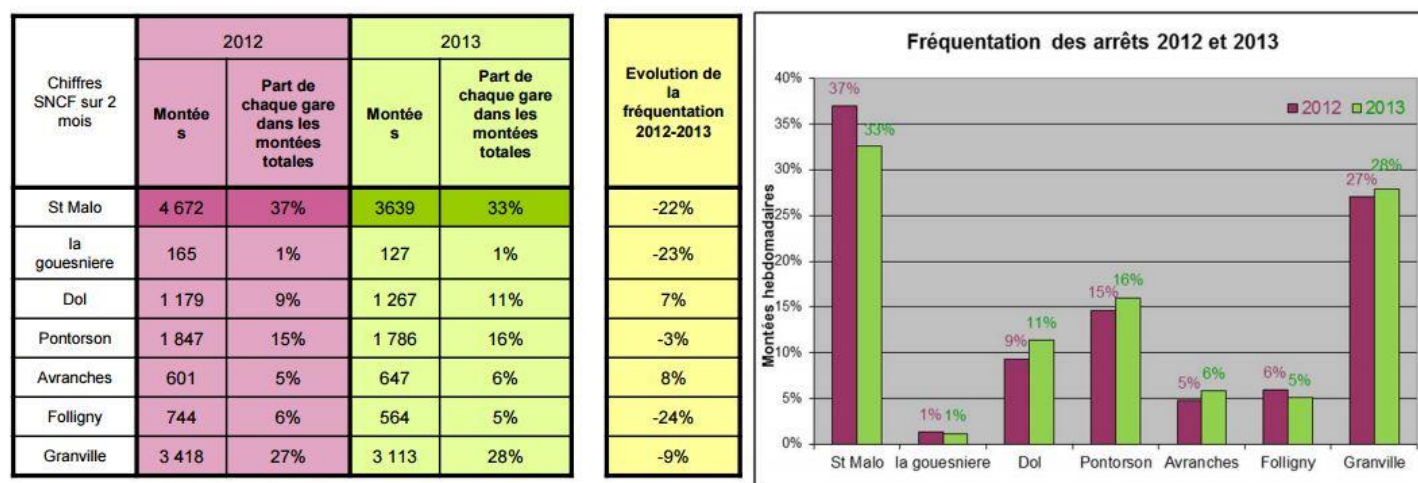


Figure 23 : Parcours effectué par la ligne Baie en 2013

Source : https://www.normandie.fr/sites/default/files/documents/politiques/transports/comites_de_ligne/caen-rennes-20131107-ligne_baie.pdf

Cette ligne offrait un pass à la journée en Seconde Classe, valable tous les jours, inclus sur les vélos et bus. Des vélos ont été alors loués à une compagnie de Ducey (50), ils ont été disposés à la gare de Pontorson, ainsi, les touristes pouvaient aller au Mont-Saint-Michel à vélo en suivant le Couesnon. En revanche, les vélos devaient être ramenés à la gare par le touriste par la suite.

Cette ligne desservait Pontorson et montrait de bons chiffres de fréquentation pour la saison estivale (pic de fréquentation en saison d'été à la gare de Pontorson grâce au tourisme). En effet, d'après les PLU de Pontorson, en 2009, l'objectif de 100 personnes par jour fréquentant la gare de Pontorson a été largement atteint : 250 voyageurs utilisaient la gare quotidiennement grâce à la ligne Baie. Ce moyen d'accès était une bonne alternative à la voiture mais permettait également à Pontorson d'attirer un large nombre de visiteurs.



Sources: données SNCF

Figure 24 : Les chiffres de fréquentation de la gare de Pontorson grâce à la Ligne Baie en 2012 et 2013

Source : https://www.normandie.fr/sites/default/files/documents/politiques/transports/comites_de_ligne/caen-rennes-20131107-ligne_baie.pdf

4. Accessibilité

Plusieurs solutions sont donc offertes aux touristes venant de Paris afin d'accéder au Mont-saint-Michel par le ferroviaire :

- Par la Normandie, trois solutions sont envisageables :
 - o Il est possible de prendre le Regiolis de la ligne Paris-Granville en gare de Montparnasse 3 – Vaugirard. A Folligny, les voyageurs prennent le TER de la ligne Caen-Rennes jusqu'à Pontorson. De la gare, des navettes de la Compagnies des Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel emmènent aux parkings du Mont.
 - o Une autre solution est possible par la gare Saint-Lazare, en passant par Caen puis la gare de Pontorson.
 - o Les voyageurs peuvent aussi partir de Vaugirard, aller jusqu'à Granville, retourner à Folligny en autocar et enfin, reprendre un TER de la ligne Caen-Rennes à Folligny pour arriver à la gare de Pontorson.

Les trajets restent plus longs qu'en passant par la Bretagne (il n'y a pas de TGV en Normandie) mais leurs avantages restent le prix très attractif. Les trajets durent en moyenne moins de quatre heures et demi et coûtent environ 55 euros (sans réduction ni carte d'abonnement).

- Par la Bretagne, deux solutions sont envisageables :
 - o Les touristes prennent le TGV de Paris Montparnasse 1 et 2 jusqu'à Rennes, de la métropole Bretonne, ils peuvent soit prendre un TER Rennes-Caen allant jusqu'à Pontorson ou prendre une navette en bus affrétée par le Conseil Régional de Bretagne déposant à la Caserne. Cette dernière solution est la plus empruntée.

- Les voyageurs prennent le TGV de Paris Montparnasse 1 et 2 jusqu'à Dol de Bretagne. De la gare de Dol, ils prennent soit une correspondance en TER Rennes-Caen jusqu'à Pontorson, soit une navette allant jusqu'à la gare de Pontorson ou encore une navette déposant à la Caserne affrétée par le Conseil Régional de Bretagne.

Les trajets durent environ trois heures et demi et coûtent environ 90 euros (sans réduction ni carte d'abonnement).

Tous les jours, quatre bus font la liaison de la gare Dol de Bretagne à celle de Pontorson, c'est un trajet plus régulier que celui effectué par les trains. Des touristes viennent alors du TGV Paris-Dol et prennent une navette pour aller au Mont-Saint-Michel.

Des bus Keolis (filiale de la SNCF) viennent aussi de la gare de Rennes, amenant des touristes ayant pris le TGV Paris-Rennes et allant au Mont-Saint-Michel. Ce sont des navettes qui ne s'arrêtent pas à la gare de Pontorson (mais qui passent juste devant) et qui déposent les visiteurs à Beauvoir. Ces transporteurs ne sont pas vraiment dans la légalité puisqu'ils roulent sur la région Normande sans réelle autorisation, c'est pour cette raison qu'ils ne déposent pas aux parkings du Mont-Saint-Michel mais plus avant sur Beauvoir.

Des bus font aussi régulièrement le trajet Caen-Rennes en concurrençant la ligne TER Caen-Rennes.

De plus, suite à la libéralisation des cars dits « Macron » (les bus très attractifs au niveau tarifaire), les trains voient encore leur fréquentation chuter. En revanche, les bus ne sont jamais complètement remplis, ce qui ne leur permet pas d'en tirer d'énormes bénéfices. Les tarifs de ces bus vont donc tendre à augmenter et la tendance va sûrement s'inverser.

Un événement ponctuel mais tout du moins très important pour le département ainsi que la région Normandie a lieu le 2 juillet : le départ du Tour de France se tiendra au Mont-Saint-Michel. Pour cela, à partir du 1^{er} Mai, le Conseil Régional et la SNCF vont mettre en place un système de bus de Villedieu les Poêles (ligne Paris Granville) jusqu'au Mont-Saint-Michel avec un pass tarif réduit comprenant le train et le bus. Au départ de Paris, un wagon sera spécialement affrété pour cet évènement, les bus et trains seront floqués aux couleurs du départ du Tour de France. Les voyageurs seront ensuite emmenés de la gare de Villedieu directement au Mont-Saint-Michel. Ce seront des navettes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui seront utilisées. Dans ce pack sera aussi comprise une entrée gratuite pour la visite du Mont-Saint-Michel. Pour cette opération touristique, un dossier européen a donc été déposé.

5. Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR)



Figure 25 : Logo de l'ADPCR

Source : <http://www.adpcr.fr/ladpcr.html>

L'ADPCR a été initiée en 1991 par Guy FONTENELLE dans le but de lutter contre la fermeture programmée de la ligne Caen-Rennes en 1992 sur le tronçon Coutances-Dol de Bretagne. Elle fait partie des 160 associations fédérées par la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Cette association est très active pour la défense de la ligne Caen-Rennes. Plusieurs actions sont régulièrement organisées ainsi que des comptages à différentes gares. L'ADPCR travaille régulièrement avec la population et les différents élus concernés par la voie de chemin de fer afin de la promouvoir auprès de la SNCF et du comité transport de la Région Normandie. De plus, les membres de l'ADPCR participent aux réunions organisées à propos de la ligne Caen-Rennes et ainsi, émettent leurs avis et donnent leurs idées.

Concernant la gare de Pontorson, une personne de l'association résidant à Pontorson se rend à la gare à chaque arrivée de train et procède à un comptage des personnes montant et descendant du train. De plus, l'association propose depuis plusieurs années la création d'un pôle d'échange multimodal. En 2001, l'ADPCR a proposé une desserte ferroviaire directement au Mont-Saint-Michel grâce à un tram train partant de la gare de Pontorson et arrivant au pied du Mont-Saint-Michel (à l'époque, le rétablissement du caractère maritime n'avait pas encore commencé et les parkings du Mont étaient implantés directement au pied du monument). Cette proposition a été votée et approuvée mais annulée en 2004. Dans le cadre de ce projet, la gare multimodale de Pontorson avait déjà été développée et des études ont eu lieu ne menant finalement à rien. Tous les maires, depuis ce projet, ont soutenu l'idée.

De nos jours, elle suggère aussi un projet de TGV prolongé de Dol à Avranches. Avranches serait une gare de maintenance, ainsi Pontorson recevrait le TGV, ce qui serait un énorme avantage pour la commune.

Pour eux, renommer la gare Vaugirard (celle au départ de la ligne Paris-Granville) la porte du Mont-Saint-Michel serait déjà un effort considérable. En effet, cela identifierait cette gare comme la gare clé de départ pour le Mont-Saint-Michel.

A ce jour, en avril 2016, l'association a été mandatée pour élaborer un projet afin de convaincre la commission transport et la SNCF de l'importance de la gare de Pontorson ainsi que de l'implantation d'un pôle d'échange multimodal.

Afin de tenir au courant la population de toutes leurs actions, l'association distribue des brochures explicatives dans toutes les communes concernées par l'axe Caen-Rennes. Un site internet est aussi mis à jour régulièrement dans le but de montrer leurs actions ainsi que leurs projets.

Le territoire de Pontorson est à forte vocation rural mais possède un atout majeur : il est localisé à seulement une dizaine de kilomètres du premier site visité en province. Actuellement, la gare de Pontorson est sous exploité et la commune ne tire pas assez de bénéfices du Mont-Saint-Michel. Pourtant la commune a un fort potentiel du point de vue touristique mais aussi en capacité d'accueil. L'objectif de ce projet est alors de proposer une solution au niveau des transports qui redynamiserait la gare et qui ferait de Pontorson la plaque tournante de l'entrée dans le Pays de la Baie. Pour ce faire, il est impératif de déterminer les enjeux et les dimensions de ce projet dans le but de formuler des suggestions d'aménagement.

Partie B : Enjeux et projet

I. Enjeux

Un **pôle d'échange multimodal** consiste à regrouper plusieurs moyens de transport sur un même site afin de constituer un réseau interconnecté. C'est un lieu de transit faisant l'interface avec d'autres lieux tels que la ville ou encore un monument à proximité.

D'après le bureau d'étude URBA 2000, un pôle d'échange est un espace urbain spécialement aménagé pour associer différents modes de transports et favoriser la pratique de l'intermodalité. Cela constitue un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en œuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les Plans de déplacement urbain. Un pôle d'échange multimodal représente aussi un lieu d'accès privilégié à toutes les autres dimensions du service indispensables à l'accomplissement d'un voyage : informations, ventes de titres de transport, etc.). De plus, c'est un lieu de vie où se développent des activités en parallèle telles que de la restauration, un snack, un service de presse ou un encore une antenne d'un office de tourisme dans le but de contribuer à l'amélioration du déplacement, de faciliter la gestion d'attente en occupant le voyageur par des activités diverses. Toutes ces composantes peuvent contribuer à l'attractivité du pôle d'échange au-delà de la seule clientèle du transport.

La création d'un pôle d'échange multimodal est d'une grande importance pour une commune d'envergure rurale telle que Pontorson. En effet, à grande proximité de la ville (10 kilomètres environ), se tient le premier monument de province le plus visité en France avec ses trois millions de visiteurs. Il s'agirait donc de faire d'avantage profiter la ville de Pontorson et la Normandie entière du rayonnement touristique qu'apporte le Mont-Saint-Michel.

A ce jour, la Bretagne profite plus du monument que la région berceau du Mont-Saint-Michel. Les touristes se tournent directement vers Cancale et la cité corsaire de Saint-Malo pour y trouver un hébergement et d'autres lieux touristiques tandis que la Normandie regorge d'histoire et de monuments. La Bretagne a à son avantage la ligne TGV (grâce au plan TGV 2017) qui permet d'être desservie depuis Paris en deux heures et demie, des hôtels de luxe renommés et fréquentés par de riches visiteurs.

Néanmoins, la Normandie n'est pas en reste, à trois heures de la capitale, la Région possède une forte valeur patrimoniale et culturelle telle que sa renommée hippique avec ses quelques haras et ses compétitions hippiques rassemblant beaucoup de passionnés. Elle a aussi pour elle le Mont-Saint-Michel ainsi que ses plages du débarquement, la Normandie impressionnistes et son savoir-faire culinaire reconnu internationalement (à base de produits laitiers ou de pommes). Des hôtels prestigieux ainsi que des casinos sont implantés sur la côte du Calvados. La Région reste la seconde résidence favorite de tous les parisiens aisés : Deauville ou encore Granville sont des villes de la côte de la Manche très prisées par les citadins en mal d'air pur, beaucoup de résidences secondaires y sont construites.

L'enjeu ferroviaire est donc très fort dans la Région, à l'heure où la voiture est en déclin et la promotion des transports collectifs est très importante. Cela constitue tout d'abord un enjeu touristique qui induit une multiplicité d'enjeux pour la Région ainsi que pour la ville de Pontorson tels que des enjeux économiques très importants pour les commerçants et pour la Région, des enjeux sociaux grâce à la facilité du transport, des enjeux territoriaux et

techniques par l'implantation d'infrastructures, des enjeux environnementaux, juridiques, durables, financiers, politiques sont aussi à prendre en compte. Une multiplicité d'acteurs joue un rôle important dans ceux-ci. Grâce à la répartition des budgets, chacun pèse plus ou moins lourd dans les projets.

1. Caractérisation du problème

Le projet de la création de la gare multimodale de Pontorson possède plusieurs dimensions. Tout d'abord, la question se pose de la nature du problème, sa situation, les acteurs impliqués. Des dimensions spatiales et temporelles sont aussi à prendre en compte.

L'aménagement d'un pôle multimodal nécessite une démarche globale. Cela revient à un équipement d'une grande envergure qui doit être inscrit dans l'environnement de la commune. Afin d'imaginer le devenir de la gare multimodale, il est nécessaire de prendre en compte plusieurs caractéristiques telles que les modes de transports qui seront connectés, le type d'usagers fréquentant le lieu, sa taille, etc. Dans ce projet, il faut aussi penser à l'ancrage du pôle d'échange dans son territoire. Dans ce cas présent, la gare devra être un nœud d'échange afin de promouvoir le tourisme.

a. Exposition du problème

Dans un premier temps, il est important de connaître l'opinion de la commune, première concernée au niveau du territoire sur ce projet.

➤ *Le souhait de la commune*

Dans le cadre du PADD de la commune de Pontorson, un des objectifs principaux est de promouvoir et développer l'activité touristique et économique. Pour cela, la commune a pour objectif de développer des circuits multimodaux. Le PADD propose d'améliorer la desserte du territoire. En effet, le diagnostic du territoire révèle l'existence d'infrastructures de transports telle que la gare mais qui sont sous-exploitées. Le PADD propose d'améliorer les transports collectifs et de promouvoir le ferroviaire. Aussi, les axes urbains devront être améliorés afin d'assurer des liaisons et des conditions de dessertes plus sécurisées. Dans un contexte de promotion constante du développement durable et du respect de l'environnement, le PADD se doit, de même, de promouvoir les déplacements « doux » par la création d'aménagement adaptés.

➤ *Le projet*

Ce projet se pose depuis un grand nombre d'années. En 1992, la ligne Caen-Rennes a été remise en question. De cet événement, l'ADPCR a été créée afin de défendre cette ligne et de la promouvoir. En 2001 a été voté un projet de desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel. Le Mont-Saint-Michel devait être desservi par un tram-train venant de Pontorson. Alors, la commune aurait accueilli une gare multimodale. Plusieurs études ont été menées par la commune en liaison avec des cabinets d'architectes. En 2004, le projet a été annulé, la gare multimodale n'a pas vu le jour.

Suite à la rénovation de la gare de Pontorson et sa remise aux normes, le projet refait surface. Les touristes venant par le ferroviaire de Paris favorisent le TGV allant jusqu'à Rennes ou Dol de Bretagne pour ensuite prendre une navette de bus les déposant à La Caserne (avant les parkings du Mont-Saint-Michel).

b. Enjeu local

➤ *Le stationnement à Pontorson*

D'après le livre écrit par Jean-Pierre Orfeuil et Mathieu Flonneau « Vive la route ! Vive la République ! », malgré la propagande faite pour réduire au maximum l'utilisation de la voiture, les zones rurales ne peuvent pas réellement s'y conformer. Les transports en commun ne peuvent pas être déployés sur un aussi large réseau de petites routes de campagne et tenir des horaires fréquents. La voiture tient alors encore une place très importante dans le monde rural. A Pontorson, toute personne ne résidant pas dans le centre bourg a besoin d'une voiture pour se déplacer et subvenir à ses besoins.

Le petit parking devant la gare a une très faible capacité d'accueil : une seule place de bus, 4 places de taxis, 2 places réservées aux handicapés et 44 places pour tous véhicules sont proposées. Ce n'est pas suffisant car Pontorson, étant une petite ville rurale, ne possède que très peu de places de stationnement dans le centre-ville. Par conséquent, le samedi, jour de marché, la population vient se garer sur le parking qui n'est plus utilisable pour les voyageurs empruntant le train.



Figure 26 : Le stationnement à Pontorson

Source : Géoportail + modifications personnelles



Figure 27 : Parking de la gare, samedi 30 avril 2016

Source : photo prise par Raphaëlle SIMON le 30-04-2016

Le pôle d'échange permettrait de laisser ce parking aux locaux et de marquer une distinction entre la gare et les stationnements de Pontorson.

➤ *Un potentiel attractif*

Il est possible de constater un fort potentiel de développement économique de Pontorson : plusieurs hôtels et restaurants haut de gamme ont été rénovés récemment. En face, de la gare, une bâtisse a été acquise afin de réaliser des appartements de haut standing.

Grâce à la rénovation de tous ses hôtels et restaurants, Pontorson devient davantage attractive pour les touristes. L'objectif de la commune sera donc de faire séjourner les touristes une ou deux nuits en proposant une offre de qualité. Pour la commune, il faudrait donc organiser un cheminement des touristes vers le Mont-Saint-Michel en imposant Pontorson comme départ ou étape indispensable.

En lisant les commentaires des restaurants (TripAdvisor), beaucoup de visiteurs vont se restaurer après une visite du Mont-Saint-Michel, dans des restaurants de Pontorson. Il est donc intéressant de proposer de la bonne qualité et un bon service afin d'acquérir une renommée et d'attirer de plus en plus de touristes.

c. Enjeu touristique

Située à une dizaine de kilomètres du Mont-Saint-Michel, la commune de Pontorson devrait davantage profiter du rayonnement touristique du monument. Si un pôle d'échange multimodal est implanté à la gare de Pontorson, l'offre tarifaire du parking serait plus intéressante que ceux du Mont-Saint-Michel. De plus, en période estivale ou en week-end prolongé, les parkings du Mont-Saint-Michel récemment construits n'ont pas une capacité suffisante. Des parkings dans des champs sont alors improvisés ce qui engendre un très important désordre. Ce problème est préjudiciable à la fréquentation et à la sécurité et occasionne des nuisances paysagères (atout du site). Un parking organisé avec des navettes situé à une dizaine de kilomètres pourrait ainsi résoudre le problème. Les touristes seraient plus enclins à se restaurer à Pontorson et prendraient ensuite les navettes des Parcs et des Passeurs de la Baie du Mont-Saint-Michel pour se rendre au Mont-Saint-Michel. Le projet de départ de Pontorson avec accueil et

stationnement à la gare et utilisation d'une navette jusqu'au Mont Saint Michel avait été retenu dans un des projets de rétablissement du caractère maritime montois.

Dans le contexte économique actuel, les touristes sont prêts à passer un peu plus de temps dans les transports pour payer moins cher leurs billets. Faire arriver les touristes directement à la gare de Pontorson est l'enjeu principal du projet. Il faudrait donc les inciter à utiliser les voies ferrées passant par la Normandie, plus longues mais moins coûteuses car elles n'ont pas été transformées pour accueillir le TGV. Elles permettent aussi des étapes touristiques normandes.

La gare n'étant desservie que par trois allers-retours par jour, il faudrait donc augmenter ce trafic mais aussi faire venir les touristes prenant le train de Paris à Pontorson via Caen, Folligny ou Rennes. Une plateforme multimodale permettrait aussi un certain trafic routier et un dynamisme pour la ville.

d. Enjeu technique

➤ L'aménagement du pôle d'échange multimodal

La friche accueillant jadis la gare marchande de Pontorson est implantée juste en face de la gare. Comme décrite précédemment dans le diagnostic de la gare, cette parcelle a une superficie de 15 000 m². Tout l'enjeu sera de déblayer ce terrain pour préparer l'accueil d'infrastructures bâties ou de voiries.

Cette zone est située en zone Uc sur le zonage du PLU de Pontorson. Des constructions d'équipements sont autorisées ce qui laisse une grande liberté de manœuvre quant aux propositions d'aménagement.

Les intervenants seront des entreprises compétentes et qualifiées pour ce type de travaux. Elles seront alors reconnues par les pouvoirs publics pour leur savoir-faire lors de l'appel d'offre.

➤ La desserte multimodale

Dans le projet, il sera essentiel d'aménager des plages horaires pour chaque moyen de transports (surtout la desserte des bus) afin de ne pas souffrir d'une congestion pouvant envahir la ville de Pontorson.

De plus, il faudra déterminer un sens de circulation pour les voitures et bus empruntant la gare routière ainsi qu'un endroit réservé aux vélos.

Il sera aussi important que les voyageurs aient un délai d'attente minimal entre leur correspondance.

2. Les dimensions du projet

Afin de prendre en compte toutes les dimensions du projet, cette partie se basera sur le schéma ci-dessous. Celui-ci représente les piliers fondamentaux d'un projet s'inscrivant intégralement dans le développement durable :



Figure 28 : Schéma des dimensions du développement durable du projet

Source : Création personnelle d'après des sources sur le développement durable

Les trois principales dimensions sociales, économiques et environnementales se complètent. L'objectif est d'en tenir compte.

a. Dimensions environnementales

Le trajet en train Paris-Pontorson est plus court de 100 kilomètres environ. En passant par la Bretagne, la ligne TGV et les navettes de bus parcourent une distance de 453 kilomètres pour atteindre le Mont-Saint-Michel tandis que la ligne proposée ne mesure que 354 kilomètres. Cela a un impact sur la consommation d'énergie. Dans un contexte où les transports dits propres sont encouragés, utiliser un TGV puis des navettes revient à plus cher pour l'impact environnemental avec l'utilisation de gasoil pour les navettes et d'électricité pour les trains (bien moindre que la voiture tout de même en prenant en compte que c'est un transport collectif). En passant par la Normandie, les nouvelles rames Régiolis mises en service ont des fonctions hybrides et une modernité technique. Les dernières normes européennes anti-pollution sont appliquées ce qui entraîne un plus faible impact environnemental. Dans un cadre de la promotion des transports doux, ceux-ci seront mis en évidence lors du projet. Des vélos seront alors à disposition des voyageurs ainsi que des parkings pour les vélos personnels.

L'implantation de la gare multimodale a un impact environnemental causé par la modification du milieu. Dans le cadre de ce projet réhabilitant une friche, il faudra veiller à éradiquer les mauvaises herbes, à dégager le matériel des entreprises de BTP et terrasser le terrain exploité dans le but d'accueillir des parkings.

L'objectif est de réaliser une gare routière sous le signe du développement durable. Peu de grosses infrastructures seront implantées. Les matériaux utilisés s'inscriront dans une démarche durable : des matériaux respectueux de l'environnement et au maximum naturels et locaux seront employés. Il faudra privilégier le végétal et les essences locales.

b. Dimensions sociales

La question à poser pour ce projet est : pour qui est-il fait ? Quelles sont les personnes qui vont en bénéficier ?

Dans un premier temps, ce sont bien sûr les touristes, voyageurs et usagers empruntant la gare, les principaux concernés. L'objectif est de faciliter le transport des voyageurs. Pour ce faire, le projet propose de connecter différents moyens de transports sur un même site afin de faciliter le transit entre chacun.

Ensuite, il est aussi un avantage pour la commune de Pontorson. La population est déjà consciente de ce que peut lui apporter l'implantation d'une gare routière. Une dizaine de commerçants et personnes résidents à Pontorson et ses alentours (Grand Pontorson) ont été interrogés. En résultat, une seule personne n'en voyait pas spécialement l'intérêt ou du moins si ce n'était pas connecté aux réseaux urbains existants pour les personnes âgées par exemple. Cette personne pensait qu'il fallait privilégier ces derniers en leur apportant un transport à la demande dans le but de leur permettre un meilleur accès aux commodités de la ville de Pontorson. Les autres individus interrogés ont tous répondu positivement. Selon eux ce projet serait un avantage leur permettant d'accéder plus facilement aux grandes villes telles que Rennes ou encore Caen, cela connecterait plus les jeunes à cette commune qui vieillit et où tous les jeunes s'exilent dans des villes à plus grand rayonnement. Un autre avantage cité est que cela faciliterait l'arrivée des touristes. Un point de transit et de repère pour ces derniers serait nécessaire afin de les guider jusqu'à leurs visites et lieux de restauration, etc. Tous les commerçants sont favorables à ce projet. Leur opinion se traduit dans leurs paroles et dans leur adhésion de plus en plus nombreuse à l'association ADPCR qui les informe de l'avancement des projets et leur permet de mieux se faire entendre de la Région. Les prises de position de l'ADPCR ont plus de poids. Plusieurs témoignages ont été recueillis :

- Celui d'un pizzaiolo implanté depuis une vingtaine d'années à Pontorson exprime l'idée suivante : « Si on nous propose un pôle d'échange multimodal, tous les commerçants signent tout de suite ».
- Celui d'un hôtelier-restaurateur haut de gamme installé depuis un an à Pontorson et ayant rénové une infrastructure : « Une gare multimodale serait forcément à notre avantage du point de vue touristique et donc économique ».

Ils sont tous conscients de l'apport positif de ce projet pour la commune et le développement économique local.

Pour sa part, la commune de Pontorson travaille sur ce projet depuis plusieurs années et fait tout pour qu'il se concrétise. Le Maire travaille en étroite relation avec l'ADPCR dans le but de faire avancer ce projet.

La SNCF aurait, elle aussi des avantages à ce pôle d'échange multimodal. Cela redynamiserait la gare ferroviaire et donnerait plus d'importance à celle-ci. Le terrain en friche lui appartenant, serait réhabilité à moindre coup grâce à la répartition du budget et aux compétences de la Région concernant les transports routiers.

La Maison de la Baie de Courtils était une vitrine mettant en valeur les produits culturels, touristiques et locaux ainsi que pour les sites emblématiques de la région du Mont-Saint-Michel. Le Département de la Manche a dû la fermer en 2010, comme beaucoup d'autres sites, faute de budget. Le pôle d'échange multimodal pourra constituer une vitrine pour les touristes fréquentant cette région. L'objectif sera de valoriser le territoire sur un point stratégique de flux entrants et sortants de cette zone. Des artistes, des productions locales ainsi que leur processus de production, les monuments et sites à visiter seront alors mis en valeur sur le site de la gare.

Une autre dimension sociale prend place dans ce projet : il faudra prendre en compte les personnes en difficulté tels que les malvoyants ou encore handicapés. L'objectif sera de favoriser des aménagements plus simples d'accès pour eux. Pour ce faire, la mise aux normes du guichet et de l'accès à la gare a déjà eu lieu en 2015. Il faudra alors continuer sur cette dynamique et proposer des aménagements adaptés à tous les types de passagers. Les solutions

pourront être le choix de pentes inclinées (aussi plus simple à appréhender pour les voyageurs avec des bagages à roulettes) ou encore des tapis roulants, des places réservées aux handicapés, etc : ces choix seront à définir en fonction des règles et du budget établi.

Par ailleurs, il sera nécessaire de favoriser le choix d'entreprises locales pour les travaux à effectuer. Cela permettra une dynamisation économique pour le Grand Pontorson, plusieurs corps de métiers seront amenés à intervenir sur le projet. Les circuits courts favorisés, auront un impact environnemental plus faible. Avec des coûts de transports moindres, le budget final du projet devrait en être allégé. Travailler avec des matières locales permettra aussi de favoriser l'emploi local et de diminuer les coûts de transport générant un impact plus faible sur l'environnement.

c. Dimensions économiques

➤ Une retombée économique importante pour le territoire de Pontorson

Le projet de création d'un pôle d'échange multimodal aura des retombées économiques favorables pour la ville de Pontorson. Ces aménagements faciliteront les connexions entre les différents transports pour les touristes et leur permettront aussi d'accéder à Pontorson plus aisément.

L'objectif de ce projet, dans des termes économiques, sera de répartir les coûts bénéfiques de ce projet. Cela ne doit pas profiter qu'à un seul organisme. De même, la structure ne doit pas être fermée, c'est-à-dire qu'elle doit s'intégrer dans le paysage local afin d'en faire bénéficier toute la population. Il faudra encourager les flux et les dépenses entre la gare et la commune. Ces actions permettront de développer le tissu local. Cela bénéficiera aux hôteliers, restaurateurs mais pas seulement, les petites boutiques de centre-ville, les supérettes, etc. Plus les usagers (surtout les touristes) seront poussés à sortir de la gare en attendant une navette par exemple, plus l'économie local se dynamisera. Ce processus forme un engrenage qui a pour conséquence le bien-être de l'économie locale. Par ailleurs, il faut noter qu'employer localement reste primordial pour le début d'un dynamisme de l'économie locale. C'est le point de départ au développement de cette dernière.

L'idée de pratiquer une économie de fonctionnalité dans ce projet s'avère intéressante. Afin de rentabiliser le projet et de peut-être prévoir un budget un peu plus conséquent, faire payer quelques prestations peut être une solution à prendre en compte.

La dimension économique a pour objectif d'obtenir un budget le plus intéressant possible tout en ayant un maximum d'idées réalisées. Réutiliser du matériel déjà existant ou autre contribue aux économies. Cela fait aussi partie d'un des principes fondamentaux du développement durable.

➤ **Un avantage économique pour les touristes**

Actuellement, prendre le train par la Normandie et s'arrêter en gare de Pontorson revient à beaucoup moins cher que de passer par le TGV et prendre une navette de bus.

Tableau 2 : Prix d'un trajet Paris - Le Mont-Saint-Michel en fonction des circuits

Trajet	Type de transport	Prix le plus élevé sur le site SNCF	Moyenne du prix sur trajet (sur 15 trajets)	Prix navette	Prix total (calculé à partir de la moyenne du prix)	Durée
Paris – Rennes – Le Mont-Saint-Michel	TGV + navette	120€	75,76€	15€	90,76€	2h20+1h20 = 3h40
Paris – Dol de Bretagne – Le Mont-Saint-Michel	TGV + navette	95€	79,80€	8€	87,80€	2h53+ 30 min = 3h23
Paris – Rennes – Pontorson – Le Mont-Saint-Michel	TGV + TER + navette	96,50€	87,52€	2,80€	90,32€	3h36+20min = 3h56
Paris – Folligny – Pontorson – Le Mont-Saint-Michel	TER et Intercités + navette	45,90€ + 8,70€	45,90€ + 8,70€	2,80€	57,40€	3h01+30 min +20min = 3h51
Paris – Caen – Pontorson – Le Mont-Saint-Michel	Intercités + TER + navette	56,10€	56,10€	2,80€	58,90€	4h30+20min = 4h50

Ces prix sont issus du site SNCF, ce sont les prix correspondant à un billet en classe 2 modifiable sans réduction ni abonnement quelconque (mai 2016). Les prix des navettes sont respectivement issus des prix du Conseil Régional de Bretagne et des Compagnie des Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel du Mont-Saint-Michel.

Proportionnellement au prix du trajet, le gain de temps en passant par le TGV est peu avantageux. En effet, en prenant un Intercités et un TER (Paris –Folligny – Pontorson) puis une navette des Parcs et des Passeurs de la Baie du Mont-Saint-Michel, cela revient à payer 57.40€ tandis qu'en passant par la Bretagne le trajet revient à environ 90€. En passant par Rennes, le gain de temps n'est que de 11 minutes et 24 min par Dol de Bretagne. C'est pour cela qu'il est important de favoriser le transport passant par Pontorson. Il est encore plus important de mettre en valeur la gare dans le but d'attirer les voyageurs à passer par cette dernière. Le TGV a en effet une image de marque mais n'est pas si intéressant pour les touristes voulant visiter le Mont-Saint-Michel.

d. Dimensions juridiques

Depuis les premières lois de décentralisation de 1983, les politiques globales de transports sont assurées par l'Etat et les collectivités. Depuis 2000, la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) a mis en place la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs. Par cette loi, la Région est organisatrice des transports collectifs d'intérêt général. Depuis 2002 la Région possède cette compétence et a en charge le transport ferroviaire. Un comité transport a été élu au sein du Conseil Régional afin de s'en charger. En 2014, la Région se voit attribuer toutes les compétences au niveau du transport. Enfin en 2015, la loi NOTRe redistribue les compétences attribuées au sein des collectivités territoriales. Désormais ce sont les régions qui ont la responsabilité de la gestion des gares publiques

routière. Cette compétence attribuée aux départements a été transférée aux Régions. Les lignes ferroviaires d'intérêt local, comme celle de Pontorson, gérées par les départements ont aussi été transférées aux Régions.

Suite aux changements causés par la réunification des Régions, la Normandie doit se mettre à niveau et faire coopérer les deux Régions. Les nouvelles compétences attribuées donnent alors plus de travail mais aussi davantage d'importance aux Régions.

Avant toute chose, il faut prendre en compte le CPER 2015-2020 énonçant les objectifs de la Région en accord avec l'Etat. Celui-ci a été décrit lors du diagnostic. Il est important de retenir que pour l'instant la desserte du Mont-Saint-Michel est à l'étude.

Depuis l'été 2014, la loi sur la réforme ferroviaire est en vigueur. Depuis 2015, la loi est applicable, la SNCF est désormais un établissement de service public dit « de tête » et regroupe deux établissements publics opérationnels : SNCF Réseau désigné pour être le gestionnaire de l'infrastructure et SNCF Mobilités qui est l'opérateur des mobilités. Cette réforme a vu le jour en raison de l'échec d'une synergie industrielle entre RFF et SNCF, d'énormes dettes mais aussi dans le but de contrer la concurrence du marché des transports intérieurs en renforçant et modernisant le service public.

Concernant la réalisation d'un projet ferroviaire, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) est chargé de veiller à l'application des réglementations de sécurité.

La DGITM (Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer) est une autorité organisatrice rattachée au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire. C'est l'intermédiaire de l'Etat à propos de projets de transports sur le territoire français. Elle apporte les informations en matière d'accès à l'information multimodale. Elle a pour objectif, entre autres, « la planification intermodale des infrastructures de transport en prenant en compte tous leurs effets directs et indirects sur l'environnement et sur l'économie, et la recherche d'une plus grande complémentarité entre les modes au service des usagers des transports. » (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>)

Au niveau communal, concernant le projet, il faudra prendre en compte le zonage du PLU, afin de savoir ce qui est autorisé ou non sur cette parcelle. Il a été vu que la friche se situe dans la Zone Uc, c'est-à-dire qu'elle autorise la construction d'équipements tandis que le guichet et la voie de chemin de fer se trouvent en zone Ua (zone du centre-ville).

Pour la réalisation, il faudra procéder à une DSP (Délégation de Service Public) afin de déléguer aux entreprises locales l'ouvrage.

3. Le projet est-il faisable ?

Cette question se posera tout au long de la description du projet, à chaque phase, des budgets seront énoncés ainsi que leur répartition. Des acteurs intervenants dans la réalisation du projet devront être désignés. De plus, le projet se basera sur des éléments déjà réalisés et comparables dans d'autres sites.

a. Positions politiques

Dans un premier temps, il est important de connaître les dispositions politiques de chaque bord à propos de ce projet. Il a déjà été évoqué dans le diagnostic de la gare que l'ADPCR est une association très active pour ce projet et est conviée aux réunions du Comité transport du Conseil Régional concernant les projets de la ligne Caen-Rennes.

Dans le contexte économique actuel, l'association est consciente que les touristes sont prêts à passer un peu plus de temps dans les transports mais payer beaucoup moins cher.

Par ailleurs, la **Région Bretagne** possédant une partie de la ligne sur sa Région, est amenée à donner son avis. Dans le cas de ce projet, la Région n'est pas forcément très favorable à la création d'un pôle multimodal. En réalité, grâce au plan tout TGV en 2017 en Bretagne, la Région accueillera sur son territoire la LGV. La Région Bretagne trouve plus intéressant que les touristes passent par son territoire plutôt que par la Normandie.

Concernant la **Région Normandie**, dans le cadre de la réunification de la Haute et Basse Normandie, le Conseil Régional a dû être recomposé. Les intérêts de la Haute et Basse Normandie doivent alors être mis en commun. Au sein du **comité transport du Conseil Régional**, une majorité de membres sont originaires de la Haute Normandie. Par conséquent, il est important de considérer les intérêts de la Haute Normandie afin convaincre les membres. Par exemple, lors des propositions de trajets, il faut prendre en compte les deux principales gares de la Haute Normandie, Rouen et le Havre. La moitié du comité et le vice-président de la Région seraient en faveur du projet de création d'une gare multimodale à Pontorson (d'après l'ADPCR lors d'une réunion à ce propos au Conseil Régional en avril). Le **comité départemental Manche tourisme** est favorable à ce projet. Conscient du désavantage ferroviaire de la Normandie, il souhaite aussi une extension de la ligne Paris-Granville en Régiolis vers Pontorson.

La **SNCF** est pour sa part tournée vers la Bretagne grâce au plan TGV 2017. La SNCF souhaite désormais développer davantage les systèmes de bus à prix attractifs plutôt que payer des travaux de signalisation sur la ligne qui coûteront plus cher. En revanche, comme il a été décrit dans le Plan CPER 2015-2020, l'organisme a dû investir dans plusieurs gares de la ligne Caen-Rennes ces dernières années (2015) pour leur remise aux normes dont celle de Pontorson ainsi que dans des travaux de signalisation et d'électrification du réseau. La ligne ne risque donc pas d'être abandonnée de sitôt.

b. Acteurs concernés par ce projet

Une multitude d'acteurs participent indirectement ou directement au projet, c'est pourquoi la définition de leur rôle, de leurs interactions et de leur intervention au sein du projet reste très complexe.

La gare est une installation appartenant à la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) : c'est un établissement public. La **SNCF** est un des acteurs principaux du projet.

L'Etat a délégué aux Régions la totalité des compétences transport. Cependant il continue de les superviser grâce à la représentation des collectivités.

Le transport ferroviaire des voyageurs a été décentralisé en 2002. La Région en a la compétence. En 2014, les Régions ont obtenu la compétence concernant des transports. Suite à la loi NOTRe (dernier volet des réformes territoriales), en juin 2015, la Région a la pleine compétence des transports (gare routière ou ferroviaire). La **Région Normandie** joue alors un rôle majeur dans l'élaboration de ce projet. Le **comité transport du Conseil Régional** a en charge le dossier de la création d'une gare multimodale à Pontorson.

La **Région Bretagne** est aussi impliquée. La ligne Caen-Rennes possédant un tronçon dans la Région, la Bretagne donne son avis sur le projet. Elle participe financièrement aux projets concernant la ligne ferroviaire mais aussi aux événements tels ceux concernant la ligne Baie. La Région profite du rayonnement économique et touristique que procure le Mont-Saint-Michel. De plus, Pontorson est située à la frontière entre la Bretagne et la Normandie, cela l'inclut davantage dans les projets.

La gare de Pontorson est située dans la **Manche** (50). Le département avait jusqu'à la loi NOTRe, la charge du transport routier. Désormais, c'est le **comité départemental Manche tourisme** le plus concerné par le projet. D'après un des responsables du Comité, la collectivité est favorable et encourage ce projet.

Le **syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel** regroupe la Région Bretagne et Normandie. Il donne son avis et participe financièrement au projet. C'est aussi lui qui a délégué à la filiale de Transdev (Véolia), la compagnie des Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel, le marché du transport au Mont-Saint-Michel. Ces navettes font les allers et retours des parkings du Mont au monument mais aussi les correspondances entre la gare de Pontorson et le Mont-Saint-Michel (elles s'arrêtent à la Caserne, nouvellement lieu-dit du barrage du Mont-Saint-Michel).

La communauté de communes d'Avranches-le Mont-Saint-Michel et le ScoT du Pays de la Baie participent financièrement à l'élaboration du projet.

La **commune de Pontorson** est un acteur majeur et actif dans la création du pôle d'échange. Au sein de cette collectivité, l'office de tourisme est partie prenante.

L'ADPCR entretient des relations avec les élus et est invitée à participer aux réunions concernant les projets et le devenir de la ligne Caen-Rennes. Son avis est pris en compte par la commission transport du Conseil Régional. L'association est régulièrement mandatée pour constituer des dossiers défendant la ligne ferroviaire mais aussi proposer des projets valorisant cette dernière.

Les commerçants et acteurs du tourisme (guides, artisans, etc) sont particulièrement concernés par ce projet aux retombées économiques importantes pour eux. Ils seront largement impliqués : les guides pourront proposer des visites partant de la gare, les artisans participeront à la réalisation du projet et à l'entretien, les commerçants bénéficieront du rayonnement touristique, etc.

Les touristes sont les principaux concernés. Ce projet doit faciliter leur voyage grâce à un large choix de moyen de transports, tous réunis sur le même site.

La population est également concernée par le projet qui améliorera leurs déplacements.

Schéma résumant les différentes interactions lors du projet :

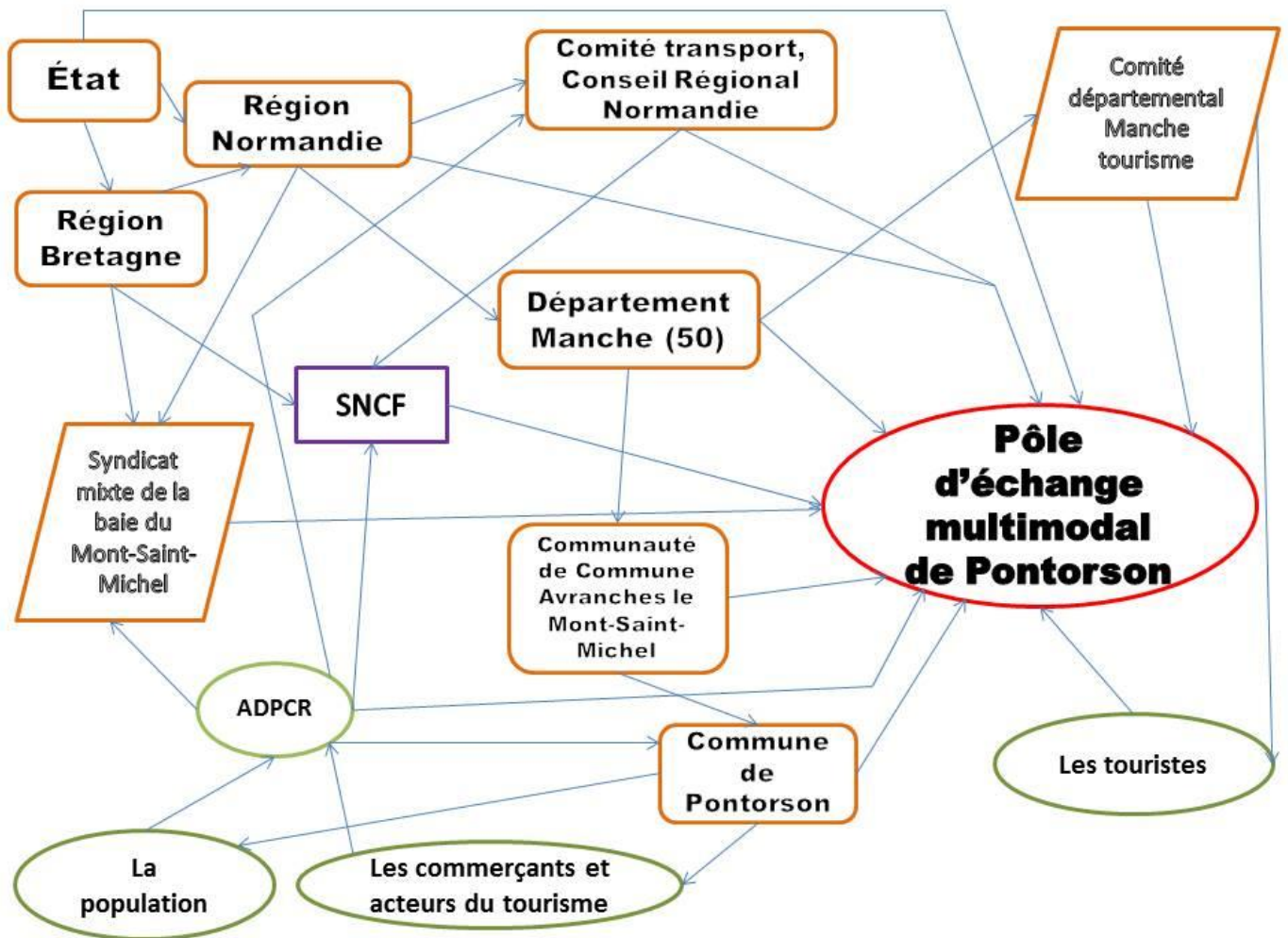








Figure 29 : Schéma des acteurs en jeu dans le projet

Source : Création personnelle

Légende :

-  Les collectivités et l'État (et la DGITM)
-  Établissements publics rattachés aux collectivités
-  SNCF
-  La population
-  Les interactions
-  Le projet

De nombreux acteurs sont concernés par la réalisation de ce projet. Beaucoup de relations sont établies entre toutes ces unités. Parfois les avis et intérêts divergent.

c. Budget

A cette étape du projet, il est difficile d'en estimer le coût. Beaucoup d'acteurs interviennent à différents niveaux.

La commune de Pontorson et les autres collectivités ont peu de moyens. La SNCF de même et souhaite investir dans d'autres projets. Il serait intéressant d'établir un **partenariat public – privé**. Créé par une ordonnance en France en 2004, ce genre de partenariat permet d'obtenir un budget plus extensible qui conférerait plus de liberté au projet. Un contrat de partenariat est en fait un contrat global qui admet l'association durable d'un ou plusieurs entrepreneurs privés à la construction, à l'entretien et à la gestion d'un ouvrage public. *« Selon l'ordonnance de 2004, ces contrats confient au cocontractant une mission globale relative au financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou à la transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion, et, le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. »* (D'après <http://www.vie-publique.fr/>)

Le projet de réhabilitation de l'ancienne gare marchande en gare multimodale est caractérisé par un jeu d'acteurs complexe et a plusieurs enjeux et dimensions. Ces derniers devront être pris en compte tout au long du projet afin de proposer une finalité cohérente et répondant aux objectifs énoncés.

II. Réhabilitation de la gare Pontorson – Le Mont-Saint-Michel : création d'une gare multimodale

Dans le but de faire connaître la gare, il serait possible de lui donner un nom créant une identité marquant les esprits des voyageurs ce qui pourrait contribuer à son attractivité. La gare Pontorson – Le Mont-Saint-Michel pourrait être ainsi renommée « La Porte de la Baie ». Cette dénomination correspond à l'entrée des touristes sur un site marqué par son caractère maritime et spécifique du Mont-Saint-Michel. C'est un site patrimonial très important pour la France, à la fois historique, culturel et écologique, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

1. Propositions d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Pontorson – Le Mont-Saint-Michel

Le projet a pour but initial d'implanter une nouvelle gare routière sur l'ancienne gare marchande de Pontorson appartenant à la SNCF. En effet, cette friche se trouvant en zone Uc est laissée à l'abandon depuis 1970. Des entreprises ont stocké une partie de leur équipement sur ce site. Un flux régulier de camions passe alors pour récupérer ou déposer du matériel. La friche a une superficie de 15 000 m². C'est une grande surface qui ne serait pas toute exploitée pour les aménagements à suivre. Elle comprend actuellement un petit parking d'une trentaine de places, en service.



Figure 30 : L'ancienne gare marchande de Pontorson (la friche qui sera réhabilitée)

Source : Photo Raphaëlle SIMON, avril 2016

D'après des estimations fournies par Géoportail sur la gare routière d'Avranches, ayant environ la même envergure que celle de Pontorson, la gare routière couvrirait une surface d'environ 1630 m². Le parking de covoiturage pourrait couvrir environ 510 m². Concernant la proposition d'aménagement d'un parking relais, un nombre plus conséquent de places serait à envisager. Il faudrait alors compter 3150 m² afin d'avoir une capacité d'accueil adaptée au nombre de touristes à venir.

Ces chiffres sont des estimations fournies par Géoportail.

La gare ferroviaire ne sera que très peu impactée, au niveau de son infrastructure, par les aménagements. Le guichet et les marquages des emplacements pour des taxis ou handicapés ont été rénovés en 2015. Par ailleurs, le parking servant à la gare sera laissé pour la gare ferroviaire si ce seul moyen de locomotion est utilisé (cela sera plus simple d'y accéder par ce côté). Sinon, les usagers pourront stationner sur les parkings prévus pour la gare routière et emprunter la passerelle pour se rendre au guichet ferroviaire.

Concernant l'aménagement des parkings, la loi prévoit pour les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public un certain nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite. Le décret n°94-86 de janvier 1994, en application de la loi n°91-663 de juillet 1991 relatif à l'accessibilité des locaux d'habitation, des établissements et installations recevant du public, contraint la réservation de places de stationnement pour ces personnes. Il faudrait alors une place aménagée par tranche de 50 places. L'arrêté d'août 2006 précise qu'elles doivent représenter au minimum 2% du nombre total de places prévues pour le public. (<https://www.handicap.fr/>) Les dimensions d'une place handicapée correspondent à 3,30 mètres de largeur pour 7,00 mètres de profondeur tandis qu'une place standard mesure 2,50 mètres de largeur pour 5,00 mètres de profondeur.

a. Mise en place d'une gare routière

Cette partie se base sur les travaux réalisés à la gare d'Avranches (50).

➤ *Le terrain d'étude*

La gare routière de Pontorson jouxte actuellement le guichet et les parkings de la gare SNCF. Il y a peu de place pour une manœuvre et une seule ligne de bus est délimitée au sol. Le site est relativement mal entretenu. Seuls les marquages des deux places de taxis, des deux places réservées aux handicapés et de la ligne de bus ont fraîchement été repeints. Les quarante-quatre places dédiées aux voitures ont des marquages anciens et partiellement effacés.

L'objectif de cette nouvelle gare routière serait de créer un nœud d'échange important pour les touristes venant visiter le Mont-Saint-Michel ainsi que les Régions Bretagne et Normandie. Ce pôle d'échange devrait aussi être la référence pour les résidents locaux de Pontorson et ses alentours afin de converger vers d'autres villes et un lieu de convergence vers toutes les destinations liées à Pontorson et au Mont-Saint-Michel.

Dans le diagnostic, il a été décrit que plusieurs bus venaient des gares de Rennes et Dol sans passer par la gare de Pontorson. Ces bus déposent les touristes obligatoirement à La Caserne, barrage au bout de la digue du Mont-saint-Michel, où ceux-ci peuvent aller à pied au Mont-Saint-Michel ou prendre la navette des Parcs et passeurs, seuls véhicules autorisés à les y emmener. Pour les touristes, il faudrait alors instaurer un parcours de bus venant de Rennes, de Cancale ou encore Saint-Malo mais aussi de Granville et de Caen. Un bus effectue déjà régulièrement la liaison Dol de Bretagne – Pontorson.

Les touristes venant par le train pourront utiliser ce nœud d'échange afin de trouver une autre destination qui n'est pas desservie par les chemins de fer.

Créer un pôle d'échange multimodal permettrait aux passagers des bus et trains de partir de la gare routière de Pontorson et d'accéder directement au Mont-Saint-Michel avec le seul transport actuellement autorisé la compagnie des Parcs et passeurs. Ce pôle d'échange multimodal serait un point d'entrée dans le territoire : « La Porte de la Baie ».

Le projet devra être intégré dans son environnement. Des aménagements paysagers limitant l'emploi du béton seront donc réalisés. Des essences locales typiques du bocage normand seront plantées ainsi que quelques parterres de verdure pour délimiter les espaces. (Détails dans la partie e. la mise en scène)

Dans un premier temps, le site étant devenu une friche, il faudra déblayer tous les équipements des entreprises de BTP, ou du moins les mettre dans un espace qui leur sera dédié. Le reste des outils, remorques ou camions sans propriétaire pourraient être vendus aux enchères, ou si possible recyclés.

L'ancienne ligne de chemin de fer utilisée pour les marchandises est laissée à l'abandon depuis sa fermeture. Deux solutions s'offrent alors : soit elle est enlevée afin de faire place pour les aménagements qui seront réalisés ou elle est laissée, entretenue et mise en valeur. Cette dernière option coûterait moins cher que de l'enlever totalement.



Figure 31 : Ancienne ligne de chemin de fer

Source : Photo Raphaëlle SIMON, avril 2016

➤ La gare routière

Plusieurs trains et bus transitent chaque jour par cette gare et plusieurs passent juste à côté.

Voici un recensement des différentes lignes de bus et de trains ainsi que les organismes qui les gèrent :

Tableau 3 : Les différents transports collectifs passant à la gare de Pontorson ou par Pontorson

Type de transport	Ligne	Gestion
Trains TER et Intercités	Paris – Folligny – Pontorson	SNCF et Région Normandie
	Caen – Rennes	
Bus	Pontorson – Le Mont-Saint-Michel	Syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel (Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel)
	Rennes – Le Mont-Saint-Michel	Conseil Régional de Bretagne
	Dol de Bretagne – Le Mont-Saint-Michel	
	Pontorson – Dol de Bretagne	
Fougères – Dol de Bretagne	Conseil Général d'île et Vilaine	

Des lignes plus locales telles que les lignes organisées par les départements pour les services scolaires ou les lignes dites de campagne : les lignes Manéo. Elles assurent le transport scolaire mais aussi le transport de toute personne souhaitant se déplacer en bus, par exemple de Pontorson à Avranches. Cette ligne devra aussi transiter par la gare afin de la connecter aux autres transports. Dans ce milieu rural, beaucoup d'habitants sont contraints de prendre la voiture pour les moindres déplacements. Leur proposer de partir de la gare de Pontorson pour aller à Avranches leur

permet de garer leur voiture et de profiter des transports collectifs ce qui constitue également un avantage pour les personnes sans véhicule (personnes âgées, les lycéens...).

L'objectif est donc de faire transiter toutes ces lignes sur la gare routière de Pontorson. Afin d'éviter tout désordre, il faudra revoir et organiser les horaires de chaque ligne pour les besoins, flux et correspondances. Avec ce projet, tous les moyens de transports transiteront et déposeront à la gare de Pontorson. La liaison Pontorson – Le Mont-Saint-Michel sera assurée par les Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel, engagés par le Syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel. Ce syndicat cogéré par les Régions Bretagne et la Normandie organiserait les liaisons entre Pontorson et la Merveille.

Sur le terrain d'étude, il faudra implanter un parking voiture et moto pour tous les usagers voulant aller à la gare, prenant un bus ou une navette avec un sens de circulation bien précis afin d'éviter des demi-tours aux bus et navettes mais aussi pour fluidifier le trafic.

La gare routière d'Avranches a été aménagée en 2010. Sur le même modèle que celle-ci, il y aurait donc un parking avec emplacement pour taxis, voitures et une place réservée aux handicapés ainsi qu'un sens de circulation et un emplacement pour la desserte des bus.



Figure 32 : Gare routière et guichet de la gare d'Avranches

Source : <https://www.google.fr/maps>, Street View, 2012

La gare d'Avranches est de même envergure que celle de Pontorson, il est donc possible de proposer le même nombre de places pour les parkings de la gare routière mais aussi pour celui de covoiturage.

Pour la gare routière, 28 places ont été délimitées devant la gare, 1 place handicapé et 2 places de taxis. Ne possédant pas assez de surface devant le guichet de la gare, plusieurs places et le parking de covoiturages ont été délimités sur le bord de route menant à la gare. Ainsi, il y a 27 places dont 1 pour les handicapés et un emplacement pour les motos (environ 2 places). Au total, pour la gare routière il y a donc 2 places réservées aux personnes à

mobilité réduite, 55 places pour les usagers en voiture standard, 2 places pour des motos ainsi qu'un emplacement pour les bus.

Les places de parkings prendront alors 723,10 m² de surface. En prenant en compte, les passages entre les stationnements d'une largeur suffisante pour que les bus puissent faire le tour, (5 mètres de largeur), environ 1400 m² de surface seront nécessaires pour l'aménagement de la gare routière (selon la disposition des parkings, la surface peut varier). Cela constitue 9,30% de la surface de la friche.

➤ *Le parking de covoiturage*

A l'heure où la voiture est très présente mais que les politiques encouragent le déplacement collectif, un parking de covoiturage organisé par le département sera le bienvenu. Depuis quelques années, avec la montée en puissance des sites internet de covoiturage, cette pratique se développe de plus en plus. Encouragé par les Conseils Généraux grâce à l'implantation d'aires de covoiturage, elle prend énormément d'envergure. Actuellement, beaucoup de villes possèdent leur parking de covoiturage implanté le plus souvent aux sorties d'autoroutes ou de grands axes routiers. A Pontorson, aucun parking de covoiturage n'est présent et il faut se rendre à Avranches ou Saint-James (50) pour trouver une aire. Ce projet propose d'inclure un parking destiné uniquement au covoiturage sur la gare routière. Ce serait un point de rendez-vous facilement repérable car situé à la gare mais aussi accessible en raison de sa localisation (départementale menant à Rennes ou Avranches).

Toujours sur le modèle d'Avranches, il y aurait 24 places pour les véhicules ainsi qu'une place réservée aux handicapés. Ce parking aurait une superficie de 574,50m², il couvrirait seulement 3,83% de la zone d'étude.

Dans le cadre de la réalisation des aménagements de la gare routière, travaux de la voirie, réseaux, éclairage, etc, Avranches a procédé à une DSP.

b. Création d'un parking relais

La création d'un parking relais relève d'une économie de fonctionnalité. Les usagers payent pour un service, cela permet de rentabiliser une partie du projet tout en proposant une prestation attractive du point de vue tarifaire.

➤ *Le prix du ticket*

Les parkings relais sont de plus en plus utilisés dans les grandes villes dans le but de désengorger le centre-ville des voitures. Cela permet aussi de promouvoir les transports collectifs. D'après ce principe, un parking relais sera implanté sur la gare routière de Pontorson dans le but de promouvoir les transports collectifs mais aussi réduire le nombre de voitures allant au Mont-Saint-Michel. Lors d'une grande affluence touristique, les parkings du Mont-Saint-Michel sont insuffisants et vite saturés. Proposer aux touristes de stationner au parking relais de la gare de Pontorson et prendre une navette menant aux Passeurs du Mont-Saint-Michel (navette effectuant le trajet des parkings au pied du monument) réduirait l'affluence sur les parkings du Mont. De plus, les tarifs proposés sur ces parkings sont de 11,70€ pour 24 heures ou 6,30€ pour moins de 2 heures. Si le ticket est perdu, le tarif du forfait 48 heures est appliqué : 23,40€. Le parking relais pourrait proposer des tarifs beaucoup plus bas. Ce serait par exemple un tarif unique développé sur le modèle des parkings relais P+R de Tours (37). Les prix proposés à Tours sont de 2,90€ pour la journée avec en supplément 0,10€ par personne (avec un maximum de 4 personnes dans la voiture). Ce ticket donne accès au réseau de bus de Tours. Dans le cas de Pontorson, le réseau urbain est inexistant, le ticket d'entrée au parking inclurait donc des tickets allers retours pour toutes les personnes de leur véhicule pour la navette des Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel les emmenant au monument.

Le ticket du parking relais de Pontorson coûterait un peu plus cher. En effet, les billets pour les navettes allant au Mont-Saint-Michel sont plus chers que ceux du réseau de bus de Tours. Il faudra prendre en compte cet élément

pour le prix final demandé aux usagers. Un partenariat avec Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel serait le bienvenu afin de proposer un prix attractif aux touristes venant en voiture.

Pour le parking relais de « La Porte de la Baie », cinq personnes seraient prises en compte dans un même véhicule. Les touristes se déplaçant généralement en famille, leur voiture est régulièrement complète.

	Ligne gare de Pontorson / Mont-Saint- Michel	1 trajet	2.80 €
		Enfant - de 4ans	Gratuit
		Carte Mensuelle	73.00 €
		Carnet 10 trajets	25.00 €

Figure 33 : Tarifs de la ligne de bus Pontorson/Mont-Saint-Michel

Source : <http://www.bienvenueaumontsaintmichel.com/fr>

Si le partenariat était conclu, une baisse de 50% du ticket pourrait être envisagée (1,40€ au lieu de 2,80€). Ce serait un bénéfice pour la société de bus puisque le nombre de navettes serait plus important grâce à une plus grande demande au départ de Pontorson ; en réduisant leur coût, elle pourrait accroître sa marge.

Le prix du ticket pourrait être de 3,00€ par véhicule, gratuit pour les moins de 4 ans, avec 1,00€ supplémentaire par personne dans la voiture.

Ces estimations de prix sont des hypothèses. Il conviendrait de procéder à une étude de marché afin d'affiner les prix.

➤ **La surface nécessaire**

Sur ce parking, il y aurait quelques places réservées aux handicapés, aux motos et le reste serait pour les véhicules dits normaux.

Le parking serait délimité par des bornes végétales telles que des haies bocagères, des arbres ou des arbustes adaptés et par deux bornes : l'une délivrant le ticket d'entrée, l'autre prenant le ticket à la sortie. L'utilisateur devrait se rendre à une autre borné située sur le parking afin d'obtenir les tickets et payer.

Une centaine de places serait nécessaire. La surface de la friche le permet aisément. Le parking pourra prendre un peu de notoriété, assez de places seront disponibles. Sachant que les bordures du parking seront végétales, il sera aisé de les déplacer pour un futur agrandissement. En prenant en compte qu'une place mesure 12,50m², qu'il y a une centaine de place et des aménagements végétaux entre chaque rangée, alors 3150m² seront à prévoir. Il sera nécessaire de considérer les passages entre les places de stationnement qui sont en générale de 5m de largeur afin que deux voitures puissent passer. Le parking se dessinera de la façon suivante : il y aura 5 rangées de stationnements avec 20 places sur chacune ; cela représenterait 21% de la surface actuelle occupée par cet aménagement. Il faudra aussi compter un emplacement pour la borne distribuant les tickets et permettant de payer.

En application du décret et de l'arrêté énoncés précédemment, le parking devra posséder 2% de places réservées aux handicapés. Afin d'obtenir les bonnes dimensions de parking (dimensions uniformes), 98 places standards seront retenus. 2% de 100 places représente 2 places. 2 places seront alors réservées aux personnes reconnues à mobilité réduites.

c. Mise en place d'un parc à vélos

Pour renforcer l'intermodalité de ce projet il est intéressant de penser aux cyclistes. Actuellement, il n'y a ni rangements pour les usagers à vélo voulant prendre le train ou tout autre moyen de transport ni vélo à disposition des voyageurs voulant louer un vélo. Ce projet propose de former un complexe dédié spécialement aux vélos. Il sera à côté de la gare routière et inclura un parking à vélos ainsi que des bornes de vélos à louer. Il y aura aussi les mêmes bornes de vélos placées à côté du barrage du Couesnon, avant la passerelle menant au Mont-Saint-Michel, là où quatre barres en fer pour accrocher les vélos ont été disposées.

➤ *Un parking à vélos*

Le parking à vélo devra être sécurisé afin que les usagers puissent voyager être en confiance lorsqu'ils y déposent leurs cycles.

L'abri à vélo de la SNCF sera une structure complètement fermée et sécurisée. L'accès se fera par une carte d'accès. Le TER de la Région Basse-Normandie a déjà implanté ce type d'abri sur trois de ces gares. Les usagers y ont accès grâce au pass « ONYGO ! ». Ces abris proposés par la SNCF ont une capacité de 20 places. L'abonnement au service vélo « ONYGO ! » coûte 1,00€ par mois (paiement de plusieurs mois successifs non autorisés) ou 10,00€ par an. Pour obtenir ce pass, il faut faire une demande auprès de la SNCF (guichet, téléphone ou en ligne).



Figure 34 : Abri vélos de la SNCF

Source : <http://www.sncf.com/fr/services/stationner-votre-velo-en-gare>

A l'intérieur de l'abri seront placés des rangements pour vélos afin de les accrocher avec des antivols.



Figure 35 : Abri à vélos de la gare d'Audrieu vu de l'intérieur (14)

Source : <http://www.ter.sncf.com/basse-normandie/gares/nos-services/abris-velo>

➤ *Des vélos à louer*

Pontorson ne possède pas de voie verte sur le territoire de sa commune. En revanche, sur le Grand Pontorson, une voie verte fait la liaison Beauvoir Le Mont-Saint-Michel en longeant le Couesnon. Il sera intéressant pour Pontorson de proposer un itinéraire à vélo reliant la ville à cette voie au départ de la gare. Le trajet ne fera qu'une dizaine de kilomètres et permettra aux touristes de découvrir le Mont-Saint-Michel d'une autre façon. L'office de tourisme de Pontorson propose déjà ce type de trajet mais ne propose pas de louer des vélos.

Actuellement Manche tourisme propose des randonnées à vélo suivant les voies vertes et petites routes départementales à faible fréquentation. Celle proposée dans le sud Manche est au départ de Ducey et rejoint le Mont-Saint-Michel. Ce trajet parcourt 30,9 kilomètres. C'est un grand circuit pour des touristes voulant effectuer une ballade familiale. Mais ce n'est pas envisageable de le raccourcir puisque l'entreprise louant les vélos est implantée à Ducey. Il faudra alors proposer une alternative à des voyages plus courts au départ de Pontorson. Sur Pontorson, un camping situé sur le bord du Couesnon, propose de louer des vélos. Par ailleurs, lorsque la Ligne Baie était en place, tous les étés, l'association Couesnon Rive-Gauche (base de plein air) louait des vélos en partenariat avec la Ligne Baie au départ de la gare de Pontorson. Le nombre de vélos était limité à 20 et il fallait réserver la veille au plus tard. En juillet 2013, toujours dans le cadre de la ligne Baie, l'association d'Avranches Vélocité proposait deux visites guidées par des conférenciers en vélo, de Pontorson au Mont-Saint-Michel.

De plus, dans le cadre de l'événement Véloscénie, un parcours découverte est proposé de Paris au Mont-Saint-Michel en passant par plusieurs sites remarquables tels que le château de Versailles, les châteaux de l'Eure et Loire mais aussi des régions typiques comme le Perche dans l'Orne (61). Sur le site internet sont recensés aussi les moyens d'accès aux différents tronçons qui constituent le parcours.

Pour la région de Pontorson, cette carte est proposée :



Figure 36 : Itinéraires et voies d'accès au tronçon de Véloscénie menant au Mont-Saint-Michel

Source : <http://www.veloscenie.com/>

Dans le cadre du projet, il faudra renouveler le contrat avec l'association Couesnon Rive-Gauche implantée à Pontorson tous les étés. La Région Normandie, en charge de tous les transports, procédera alors à une DSP. Il faudrait que l'association propose des vélos en libre-service rattaché à des bornes afin que le touriste soit plus indépendant. Sur ce même objectif, il faudrait proposer d'implanter les mêmes bornes de vélos sur la Place du Barrage du Couesnon au pied du Mont-Saint-Michel. Ce système serait basé sur la même idée que les bornes « Velib » dans les grandes villes. Les touristes auront alors le choix, après leur visite, de rentrer à vélo ou de reprendre une navette jusqu'à la gare de Pontorson. Dans ce cas, les vélos seront en libre-service pour d'autres personnes souhaitant aller à la gare. Il n'y aura donc pas obligation de reporter les vélos à la gare. Cela leur permettrait de ne pas être dépendants du vélo.

En 2013, 128 vélos ont été prêtés en juillet et 206 en août soit 334 vélos au total durant l'été 2013. En 2012, 324 vélos avaient été loués. Cela fait une moyenne d'environ 6 vélos loués par jour. Pour débiter la saison d'été, proposer une vingtaine de vélos à la location serait judicieux (en se basant sur le nombre de vélos proposés par la ligne Baie en 2013). Si cela fonctionne, le nombre de vélos pourra être augmenté.

Concernant les tarifs, en comparaison avec les « Velib » de Paris, un ticket 1 jour sera proposé au guichet de la gare à 1,70€. Les 30 premières minutes seront offertes, ensuite, chaque demi-heure supplémentaire coûtera 1,00€ de plus. A partir de la troisième demi-heure supplémentaire, le tarif est de 4,00€. En résumé, le coût total sera de 1,70€+le coût du dépassement. Si les usagers louent plus de deux heures le vélo, alors ils paieront 5,70€. (<http://www.velib.paris/Abonnements-tarifs/Les-tarifs>)

Les itinéraires proposés seront calqués sur ceux de la Ligne Baie. Ils longeront les pistes cyclables du Couesnon et parcourront la voie verte à partir de Beauvoir. (Voir annexe E.)

Sur le parking de la gare routière, il faudra penser à tracer une piste cyclable afin de ne pas mettre en danger les cyclistes.

d. Projet d'une passerelle

Le projet d'une passerelle a déjà été évoqué à maintes reprises à la mairie de Pontorson et dans d'autres assemblées concernées mais il n'a jamais vu le jour faute d'étude ou de moyen. En revanche, dans ce projet, la construction d'une passerelle prend tout son sens. Elle permettra d'établir une véritable connexion entre le guichet de la gare et le quai de la ligne TER Rennes-Caen mais aussi entre la commune de Pontorson et la gare routière, c'est-à-dire le nœud d'échange routier permettant d'atteindre une multitude de destinations. Par ailleurs, il est à noter qu'actuellement les voyageurs voulant emprunter un train de la liaison Caen-Rennes doivent impérativement passer un passage à niveau piétonnier au niveau des rails de la ligne de chemin de fer. Cela reste relativement dangereux et inconfortable pour les voyageurs.



Figure 37 : Le passage pour les piétons, vu du quai Caen-Rennes

Source : Photo Raphaëlle SIMON, avril 2016

Il est observable que dans toutes les gares, des aménagements sont réalisés dans le but de ne pas faire passer les voyageurs sur la voie de chemin de fer. Nous pouvons le constater à Villedieu-les-Poêles (50), où la gare de la ligne

Paris-Granville possède une passerelle. Cette passerelle date de plusieurs années et la Mairie de Villedieu ne possède plus les informations concernant son coût budgétaire. Ce projet est donc difficile à estimer.



Figure 38 : Passerelle de la gare de Villedieu-les-Poêles

Sources : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Villedieu-les-Po%C3%A4les

En revanche, à Morlaix (56), dans le cadre de l'aménagement d'une gare multimodale, une passerelle a été pensée. Celle-ci pourrait correspondre à celle qui sera implantée à Pontorson. Le design n'est pas à prendre compte mais la forme couverte est à comparer avec la proposition d'aménagement pour le projet. C'est une passerelle enjambant les voies ferrées et permettant de desservir la gare routière ainsi que le quai en face de celui juxtaposé au guichet. La disposition du pôle d'échange multimodal de Morlaix est similaire à celui prévu pour Pontorson. Le guichet de la gare se trouve de l'autre côté de la voie de chemin de fer par rapport à la gare routière.



Figure 39 : Conception 3D de la passerelle de la gare de Morlaix (56) par les architectes Lavigne et Cheron

Source : <http://www.ouest-france.fr/>

L'aménagement du pôle d'échange multimodal de Morlaix prévu pour 2017 coûtera 11,5 Millions d'euros. Ce budget inclut des travaux de construction d'un parvis, des parkings, des aménagements urbains, la construction de la passerelle ainsi que des travaux connexes, le réaménagement et la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs et enfin, la maîtrise d'œuvre.

Concernant la passerelle, son coût unitaire incluant conception, construction et pose s'élève à 4,3 millions d'euros. Le budget alloué à la gare de Pontorson n'est pas aussi élevé et ne peut supporter une telle somme. La conception aussi design ne sera pas retenue mais l'idée sera gardée pour la suite du projet.

La passerelle du pôle d'échange multimodal de Pontorson « La Porte de la Baie » enjambra les deux lignes de chemins de fer ainsi que le quai de la ligne TER Caen-Rennes, il y aura un escalier afin d'accéder au quai de Caen-Rennes. La passerelle déposera les voyageurs à l'entrée de la gare routière. L'extrémité de la passerelle située sur le quai Rennes-Caen sera positionnée à l'Ouest du guichet de la gare, sur sa gauche vu du quai Rennes-Caen. L'entrée de la gare étant située à l'Est, cet emplacement est adapté à cette infrastructure puisque rien n'y est implanté et ne gêne pas les entrées et sortie à l'intérieur de la gare.

Afin de prendre en compte, les personnes très chargées ou à mobilité réduite, des tapis roulant pourraient être mis en place, longeant les escaliers.

La Normandie étant une région relativement pluvieuse, la passerelle devra être impérativement couverte sur toute sa longueur.

Dans un souci d'intégration dans l'environnement, cette passerelle devra être sobre et esthétique à la fois.

A l'intérieur de la passerelle, sur le tronçon plat, sans escaliers, situé au-dessus des quais, une succession de photos ou œuvres d'art (peintures par exemples) de différents artistes de la Baie du Mont-Saint-Michel sera exposée. Une association de onze artistes (le groupe Léonard) réside à Vains-Saint-Léonard et pourra être partenaire de cette galerie atypique. Des expositions temporaires à thème seront mises en place et permettront un renouvellement constant afin de proposer une certaine dynamique pour les voyageurs réguliers et ainsi donner envie aux touristes de repasser pour une autre exposition. Ces expositions à l'intérieur de la passerelle permettront aux artistes de se faire connaître et de partager leurs œuvres auprès d'un plus large public. L'office de tourisme de Pontorson et le conseil Régional pourront se charger de cette mission.

Pour cela, la passerelle devra être assez large afin d'avoir la capacité d'accueillir à la fois les voyageurs transitant du guichet de la gare à la gare routière et les œuvres exposées ainsi que les tapis roulants aux extrémités en pente.

e. Mise en scène paysagère

Afin de ne pas créer un aménagement trop « bétonné », le projet devra être intégré dans son environnement : ce sera un aménagement paysager. Des essences locales typiques du bocage normand seront plantées ainsi que quelques parterres de verdure pour délimiter les espaces. Il s'agit de donner une belle impression aux voyageurs en arrivant dans le Pays de la Baie.

L'ancienne voie de chemin de fer étant trop vétuste et imposante. Il faudra alors la retirer du site. Le matériel pourra être récupéré par la SNCF ou bien vendu au profit du projet.

Des grandes pancartes mettant en valeur les sites touristiques et remarquables ainsi que les productions locales seront disposées le long des parkings : « La Porte de la Baie » sera la vitrine du territoire du Sud-Manche. Il y aura par exemple des photos du Mont-Saint-Michel et de sa Baie, l'Archange du Mont-Saint-Michel, des plages des côtes de la Manche, les falaises de Champeaux, des abbayes reconnues telles que l'abbaye de la Lucerne d'Outremer, le prieuré d'Ardevon, un panorama de la Baie vu du jardin des plantes d'Avranches, ou encore la production de biscuits de La Mère Poulard, la production de sel, de l'agriculture dans les polders, le travail de la pomme (cidre, pommeau), fabrication de caramel, etc. Mais aussi des éléments touristiques de la Bretagne pour montrer que cette gare est le point d'échange de tous les circuits touristiques avec la cité Corsaire de Saint-Malo ou encore la ville de Cancale, le parlement de Bretagne de Rennes, etc. Des panneaux publicitaires des activités en rapport avec la Baie seront aussi implantés tels que le partenariat avec les guides des Chemins de la Baie, la voie verte cyclable longeant le Couesnon ainsi que les différentes offres proposées aux voyageurs : le parking relais, les navettes amenant au Mont-Saint-Michel, celles sillonnant la Baie, les offres de la SNCF, le pack touristique clé en main, etc.

Ces panneaux seront de grandes bâches en plastique imprimées, encadrées par un châssis de bois et maintenues par de la corde de bateau, à l'image des panneaux du jardin du musée Dior de Granville . Cette forme de panneau permettra un renouvellement constant des bâches, offrant un certain dynamisme pour les usagers.



Figure 40 : Panneau du jardin Dior de Granville (50)

Source : <http://www.hotellarrivee.com/photos/piwiqo/picture.php?/60/category/3>

Cette mise en scène mêlant la verdure du bocage Normand et les panneaux de bâches rappelleront aux visiteurs l'endroit atypique dans lequel ils se trouvent : un lieu entre terre et mer.

Par ailleurs, il sera important de proposer les différentes activités réalisables sur Pontorson. Une antenne de l'Office de Tourisme pourra être implantée afin d'informer les visiteurs des champs d'activités possibles à effectuer lors de leur séjour ainsi que les points de restauration et d'hôtellerie proposés, sur le même modèle que la gare d'Avranches, où un local a été dédié à l'Office de Tourisme.

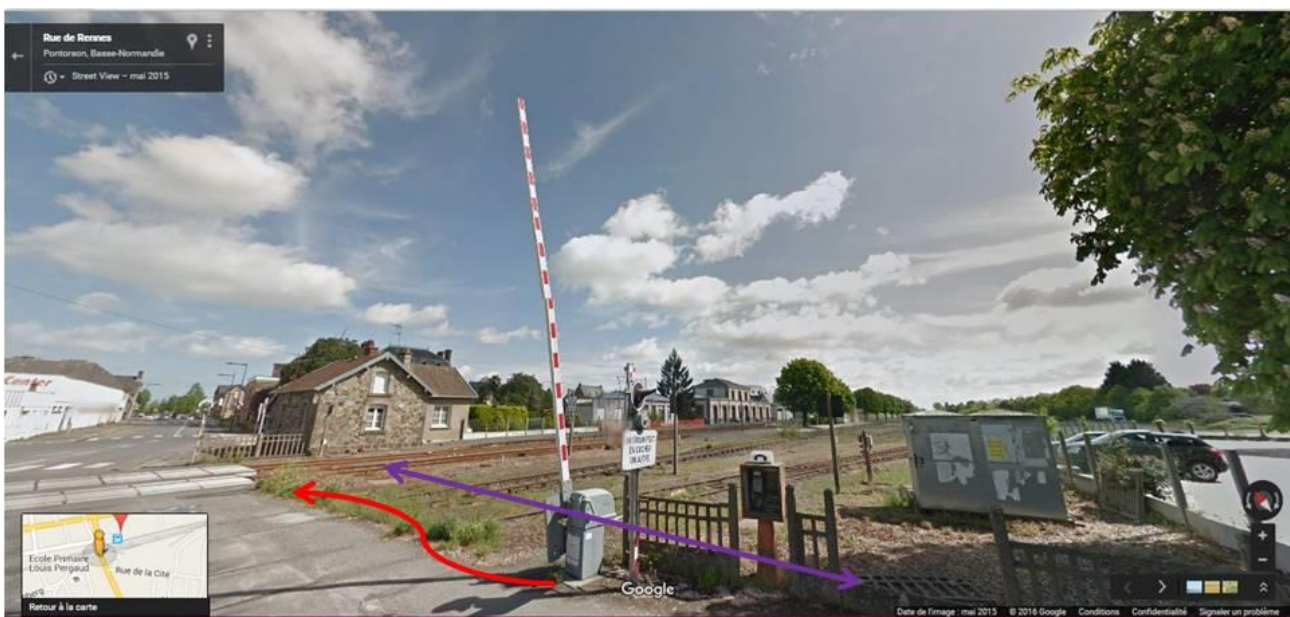
Toutes ces différentes mises en scène à l'intérieur de la passerelle et sur le site de la gare routière permettront aux voyageurs d'être mis à l'aise. Ce sera le premier point attractif de Pontorson pour donner l'envie de découvrir la ville et ses alentours.

f. Proposition d'agencement des aménagements sur le site

Le site a déjà deux accès à la route à l'Ouest de la parcelle, juste au Sud du passage à niveau. Il faudra alors exploiter cette entrée pour les aménagements proposés. Un passage de 5 mètres de largeur en double voie sera disposé le long de la parcelle et permettra de desservir tous les aménagements.

Pour tous les parkings destinés aux différents usages, des panneaux d'indications devront être placés à des lieux stratégiques de passage aux entrées et dans la ville de Pontorson afin de guider les usagers ou encore informer de futurs voyageurs.

L'objectif de cette gare est de connecter les différents moyens de transports mais surtout de faciliter le transit des usagers. Il faudra donc penser à disposer les différents parkings prévus de façon à optimiser leur voyage et leur temps. Par conséquent il est primordial que les parkings ne soient pas alignés mais disposés d'une manière à obtenir des distances égales pour accéder à la passerelle. Les aménagements doivent être connectés par une voie de circulation avec un sens de circulation. Les entrées se feront par l'entrée la plus au Nord juste en-dessous du passage à niveau. La sortie se fera par l'autre ouverture de la parcelle. Pour cela, la barrière du passage au niveau le plus au Sud devra être replacée à l'extrémité de la voie de chemin de fer en fonction. Les anciennes voies de chemin de fer seront enlevées.



Passage à niveau vu du Sud-Ouest de la gare de Pontorson



-  Déplacement de la barrière du passage à niveau
-  Future entrée de la gare multimodale de Pontorson

Figure 41 : Aménagements à l'entrée de la gare multimodale de Pontorson

Source : <https://www.google.fr/maps>, Street View, 2015 + modifications personnelles

Sur la parcelle est déjà implanté un petit parking d'une trentaine de places, celui-ci a une superficie de 1000m² et sera utilisé pour le parking de covoiturage. Un aménagement paysager a déjà été fait et mérite seulement un peu d'entretien (élagage).



Figure 42 : Le parking existant sur la friche, destiné au parking de covoiturage

Source : <https://www.google.fr/maps>, Street View, 2015

La parcelle est agencée tout en longueur le long de la voie de chemin de fer (400 mètres de longueur pour 35 mètres de largeur). Le parking relais prend le plus de place, il sera implanté le plus loin de la route, avec l'entrée tout de même relativement proche de l'entrée principale de la gare routière. Ce parking jouxtera celui de la gare routière. Des passages entre ces deux parkings seront mis en place afin de faciliter le transit du parking aux navettes sans faire le tour du parking relais.

La passerelle sera placée à l'Ouest du guichet de la gare, passera par le quai Caen – Rennes puis se terminera au carrefour entre tous les parkings. Un arbre devra être abattu sur le quai Caen – Rennes pour faire passer la passerelle sur une ligne droite et non la faire dévier vers l'Est. Lors de la mise en scène paysagère, des végétaux seront plantés. Cette action compensera cet arbre abattu. Les usagers voulant accéder au parking relais devront passer sous la passerelle.

Le parc à vélos sera placé à l'entrée de la gare afin de faciliter l'accès aux cyclistes.

L'antenne de l'Office de tourisme et des Chemins de la Baie (proposition de mise en valeur de la gare) sera placée à l'intersection des entrées des parkings afin de la mettre en évidence et d'y accéder facilement.

Un sens de circulation sera défini sur chacun des parkings. Une entrée et une sortie distinctes seront créées pour fluidifier le trafic.

Toute la superficie de la parcelle ne sera pas utilisée (seulement 60%). Cela laissera de la place pour une extension de parking ou pour d'autres aménagements.



Agencement des différents aménagements proposés

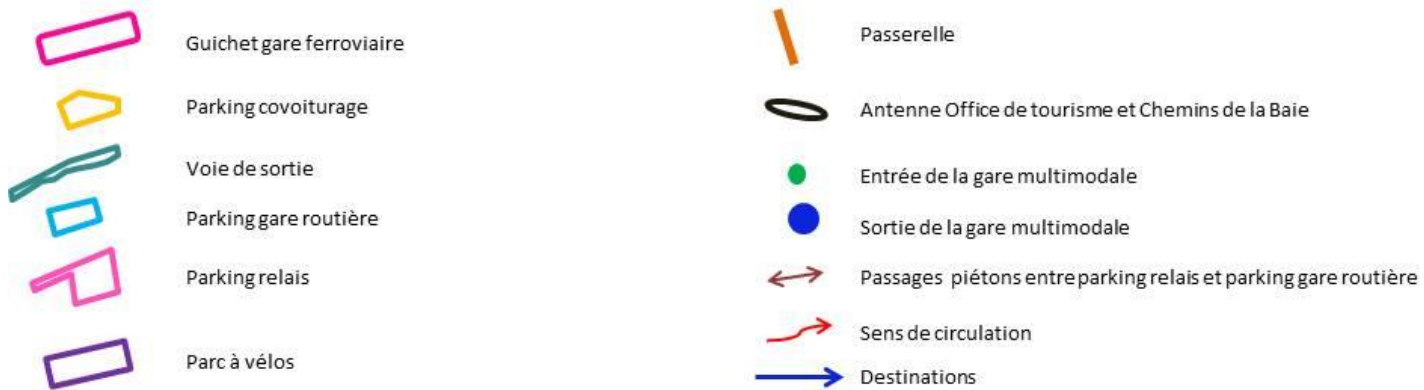


Figure 43 : Agencement des différents aménagements proposés

g. Le budget du projet

Le budget du projet doit prendre en compte plusieurs paramètres ainsi que plusieurs acteurs susceptibles de participer au financement.

Dans chaque projet, il y a une répartition du financement entre les collectivités et entreprises concernées. La gare d'Avranches ayant été mise en comparaison tout au long du projet, il est intéressant d'en énoncer le budget et la manière de le financer. L'aménagement de la gare routière d'Avranches a coûté 600 000€. Le budget a été réparti de cette manière :

- 45% pour la commune d'Avranches
- 10% pour le Département
- 20% pour la Région
- 15% pour l'Etat
- 4% pour la SNCF
- 6% pour la communauté de commune d'Avranches – Le Mont-Saint-Michel

Cette répartition relativement approximative a été fournie par le directeur des services techniques à la mairie d'Avranches.

Concernant les aménagements de la gare de Pontorson, la voirie, les réseaux, les aménagements paysagers ainsi que les éclairages constituent la réalisation du projet. Plusieurs corps de métiers devront donc intervenir. Les collectivités ne pourront pas assumer cette charge de travail et devront alors procéder à une DSP. Les entreprises locales seront alors favorisées afin de remplir les critères énoncés dans les dimensions sociales.

Dans un contexte où les budgets sont de plus en plus réduits, où la Région doit gérer de plus en plus de structures, où la SNCF est endettée, il est impératif de penser à une alternative pour le financement du projet.

Ce projet coûtera plus cher que celui de la gare multimodale d'Avranches. D'autres aménagements ont été prévus : la passerelle et le parking relais. En revanche, le parking destiné au covoiturage étant déjà sur présent, cela permet de réduire les coûts, ou du moins de les répartir sur une autre partie du projet.

Un partenariat public privé (PPP) faciliterait le financement de ce projet. Le principe de ce financement fait intervenir l'Etat, les collectivités mais aussi les entreprises concernées par ces aménagements. Dans ce cas, il faudrait faire intervenir la chambre de commerce, la chambre départementale du tourisme et quelques entreprises telles que Transdev (très concernée par le projet) ou encore Couesnon Rive-Gauche.

La SNCF devra participer au projet puisque le terrain lui appartient et les connexions entre les transports la concernent. La gare de Pontorson est une gare de niveau local, Pontorson et la communauté d'Avranches – Le Mont-saint-Michel contribueront en conséquence. Désormais, la Région possède la compétence transport, celle-ci participera plus que lors de l'aménagement de la gare routière d'Avranches : à l'époque, le Département avait la compétence des gares routières publiques. Le Département, le Syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel devront participer. La Région Bretagne pourra peut-être aussi contribuer puisque des bus bretons transiteront par la gare. Mais ceci est un sujet sensible. Selon le contrat PPP établi, les collectivités impliquées soutiendront plus ou moins la réalisation du projet.

Le parking de la gare routière et la passerelle seront principalement financées par la Région mais grâce au PPP, beaucoup d'autres organismes participeront. Cela réduira les frais pour la Région.

Concernant le parc à vélos, le budget établi sera payé par la SNCF, ce local lui appartiendra comme tous les autres dispositifs de ce type implantés dans les autres gares. En revanche, les bornes à vélos et les vélos seront gérés par la Région Normandie. Les vélos seront loués à l'association Couesnon Rive-Gauche, dans un partenariat public privé. Elle aura pour mission de fournir et entretenir les vélos.

2. Propositions d'offres pour la mise en valeur du pôle d'échange multimodal

a. Réagencement de la desserte ferroviaire entre Paris et Pontorson

La desserte ferroviaire de Paris à Pontorson est un débat de longue date. Plusieurs projets ont été proposés par l'ADPCR. Dans le CPER 2015-2020, l'étude de cette desserte par la Normandie est au programme. Le train effectuerait le trajet Paris – Folligny sur la ligne Paris – Granville puis un élément serait détaché pour aller à Pontorson.

Actuellement, ce trajet s'effectue avec une correspondance en gare de Folligny. Le projet offre la possibilité de ne pas avoir de correspondance et ainsi gagner du temps sur le trajet global.

Cette proposition constitue un enjeu technique important. Les wagons utilisés seraient les Regiolis de la ligne Paris – Granville. Deux wagons seraient donc attachés de Paris à Folligny. En gare de Folligny, la SNCF aurait à procéder à un découplage. L'élément de tête irait vers Granville tandis que celui de derrière se dirigerait vers la gare de Pontorson. Cette pratique s'opère déjà dans de nombreuses gares en France et est complètement maîtrisée.

Un raccordement pourrait être fait avant Folligny (à l'Est) pour éviter d'y passer et gagner quelques minutes. Mais son coût est très élevé : de l'ordre de 50 millions d'euros car cela nécessiterait la création de sillons supplémentaires. Dans un contexte de restriction des budgets, il ne serait pas judicieux d'engendrer des coûts additionnels seulement pour quelques minutes gagnées. Un autre projet avait été soumis : un raccordement entre Granville et Avranches. Celui-ci éviterait de passer par Folligny mais dans l'autre sens (à l'Ouest). Pour les mêmes raisons, il ne verra pas le jour.

En revanche, le wagon allant à Pontorson aura besoin d'une maintenance. La gare de maintenance se situe à Granville. Le wagon serait alors obligé de retourner à Granville avant de repartir à Paris. Aucune ligne directe Pontorson – Granville n'existe, il faudra que le wagon repasse par Folligny pour accéder à la ville balnéaire.

La ligne directe Paris – Pontorson profitera principalement aux touristes et aux voyageurs au départ de Paris mais aussi à la population locale qui aura accès plus facilement au ferroviaire. C'est aussi un gain économique important. Le trajet passant par la Normandie bien que plus long reste plus économique que le TGV passant par la Bretagne. (Voir le tableau 2 dans la partie dimensions économiques.)

De plus, ces trains feraient augmenter la fréquentation de la ligne Paris – Granville et de la gare de Pontorson.

Pour ce projet, ce serait à l'Etat (avec la DGITM) et le Conseil Régional de Normandie de se charger de la mise en place, en collaboration avec la SNCF.

b. Proposition d'un partenariat avec les Chemins de la Baie

La société « Les Chemins de la Baie du Mont-Saint-Michel » regroupe des guides titulaires d'une attestation de compétences délivrée par l'Etat « guides de la Baie ». D'autres organismes de guides de la Baie existent mais celui-ci est le plus reconnu. Elle est implantée à Genêts (50), à l'opposé de Pontorson, de l'autre côté de la Baie. Les Chemins de la Baie du Mont-Saint-Michel proposent tout au long de l'année des visites guidées de la Baie. Le point de départ est au Bec d'Andaine à Genêts ou au Grouin du Sud à Saint-Léonard (50). Les touristes sont guidés en visites

commentées ou non jusqu'à Tombelaine puis au Mont-Saint-Michel. Les visiteurs qui en ont les capacités font le retour pour revenir au point de départ. Sinon, un bus est à leur disposition au Mont-Saint-Michel pour les ramener (selon la formule choisie). Le trajet aller mesure de 7 à 9 kilomètres tandis que l'aller-retour a une distance estimée de 14 à 16 kilomètres. Le temps de visite varie également selon le type de visite choisie, la météo, etc : cela peut durer de 4h à 8h. Les budgets proposés sont 7,30€ pour les adultes ou 4,90€ pour les enfants de 6 à 14 ans. Pour un retour en bus, il faut compter 12,60€ par adulte ou 9,30€ pour les enfants.



Figure 44 : Logo des Chemins de la Baie du Mont-Saint-Michel

Source : <http://www.cheminsdelabaie.com/index.php>

Avec le partenariat établi, les Chemins de la Baie proposeront des sorties à partir de Pontorson jusqu'au Mont-Saint-Michel. A la descente de leur moyen de transport, les touristes pourront retrouver un guide et partir en randonnée. Une antenne des Chemins de la Baie sera implantée à la gare routière. Cette formule de visite proposée sera davantage tournée vers la biodiversité existante le long du Couesnon menant au Mont-Saint-Michel. Le parcours sera composé d'une randonnée le long du Couesnon, une arrivée dans la Baie au lieu de passer par la passerelle submersible menant au Mont, un pique-nique et d'un retour en navette des Parcs et des Passeurs de la Baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à la gare de Pontorson. Le trajet fera 10 kilomètres environ.

Un autre partenariat pourra être mis en place avec les Chemins de la Baie lors de cette randonnée. Passant juste à côté d'une ferme gîte, la ferme Saint-Joseph, il serait intéressant de proposer aux randonneurs des dégustations des productions locales. La ferme étant spécialisée dans la production de lait et la culture maraîchère dans les polders, il faudrait profiter de leur savoir-faire pour le faire découvrir à un plus large public. Cela compléterait la visite, permettrait aux touristes de faire une pause d'environ une heure mais aussi aux producteurs d'acquérir davantage de notoriété.

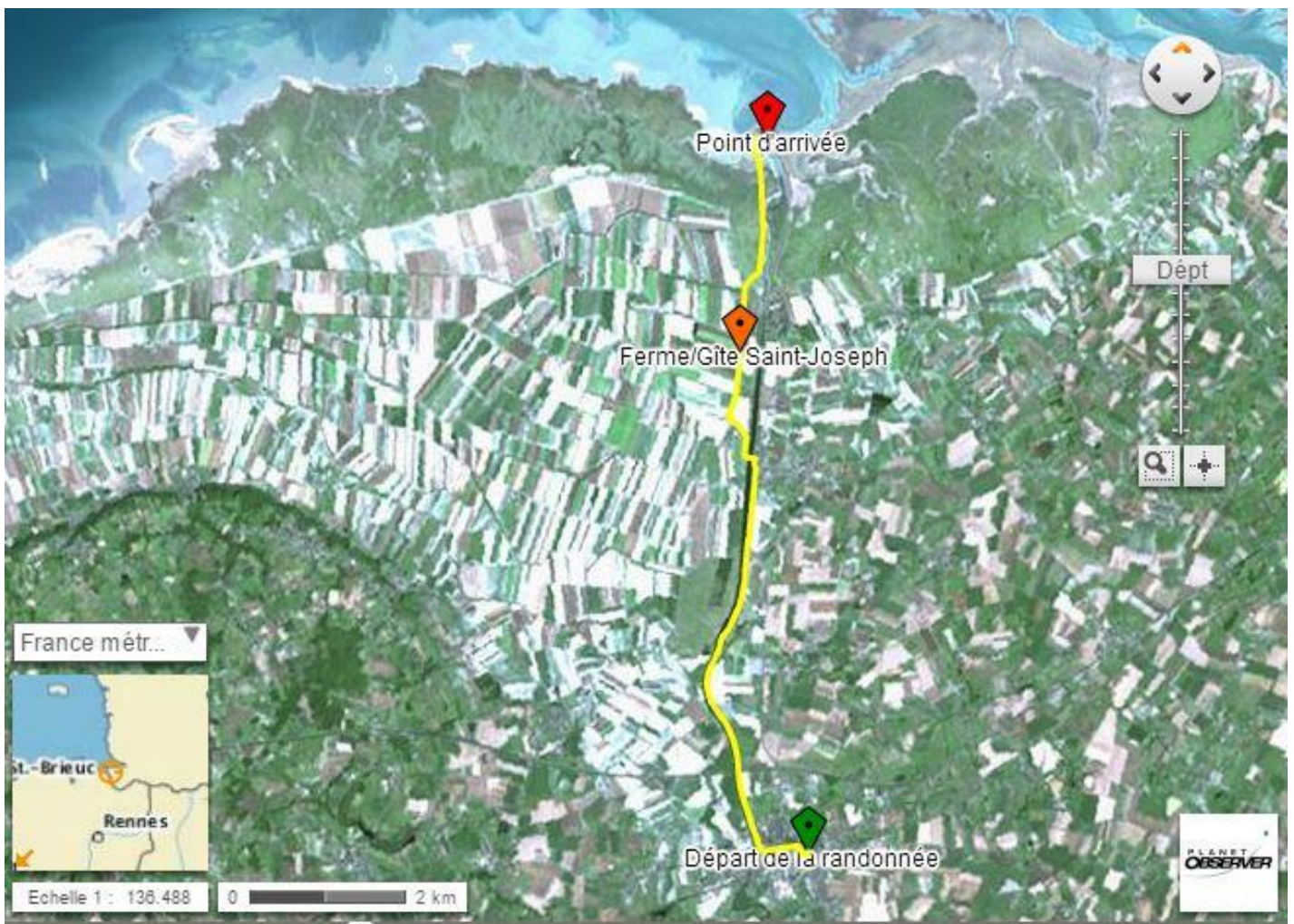


Figure 45 : Parcours proposé longeant le Couesnon pour les Chemins de la Baie

Source : Géoportail + modifications personnelles

Il y aura plusieurs avantages à ce partenariat. Cela diversifiera l'offre proposée par les Chemins de la Baie. Ce sera une autre approche de la Baie et du Mont-Saint-Michel, les visiteurs pourront découvrir la ville de Pontorson en la traversant d'Est en Ouest. Ils découvriront aussi les polders en passant par la campagne typique du littoral du Grand Pontorson et la très grande biodiversité hébergée ainsi que la production locale. A l'Anse de Moidrey (bassin du Couesnon et grand complexe comprenant un village vacances et un centre équestre) se trouve une mare, réservoir de biodiversité mais aussi un grand réservoir d'eau qui alimente les lâcher quotidiens du barrage du Couesnon. Dans le cadre du rétablissement du caractère maritime de la Baie, étant sur un site hautement protégé pour sa biodiversité (classé ZNIEFF 1 et 2, zone Ramsar, zone Natura 2000, patrimoine de l'UNESCO), des mares à Pélodytes (petits amphibiens) ont été creusées en 2005 lors du curage du lit du Couesnon, dans le but de déplacer ces espèces et de les protéger du projet de rétablissement. Il sera alors très intéressant d'observer tous les travaux effectués en amont pour le rétablissement du caractère maritime de la Baie mais aussi la biodiversité. Par la suite les randonneurs procéderont à la dégustation. Enfin, lorsqu'ils arriveront dans la Baie, un tout autre paysage s'offrira à eux et d'une autre manière qu'en arrivant par les navettes. Ils passeront alors par trois paysages caractéristiques très différents avec une faune et flore tout aussi différentes.

La durée de la randonnée sera de 3h45 environ (en y incluant la dégustation de 1h). Google Maps prévoit un parcours à pied de 2h35 pour ce trajet. Concernant les prix, ils incluront la navette de bus (2,80€), la dégustation

(une estimation à 5,00€), le forfait des guides (7,30€ pour les adultes et 4,90€ pour les enfants de 6 à 14 ans en se basant sur les tarifs des offres déjà proposées).

Les acteurs en jeu pour cette proposition de partenariat sont :

- Les Chemins de la Baie du Mont-Saint-Michel
- Les Compagnie des Parcs et Passeurs du Mont-Saint-Michel du Mont-Saint-Michel
- La commune de Pontorson
- La SNCF (le terrain de la gare routière lui appartient)
- La ferme/gîte Saint-Joseph
- Les touristes

Historiquement, le point de départ des traversées de la Baie se fait au Bec d'Andenne à Genêts. Il serait intéressant de proposer un départ en bus du pôle d'échange de Pontorson. Les touristes effectueraient une traversée classique de la Baie. Au lieu de revenir en navette au point de départ à Genêts, les touristes reviendraient en navette des Parcs et Passeurs du Mont-saint-Michel jusqu'à Pontorson. Cette proposition permettrait aux touristes de se garer à Pontorson et d'éviter de retourner à Genêts après leur traversée. Par ailleurs, ceux venant par le train seraient avantagés et auraient un accès direct aux traversées de la Baie.

c. Le Pack touristique clé en main

D'après une proposition de l'ADPCR, un pack touristique clé en main pourrait être une forme de valorisation de la gare multimodale de Pontorson. Cela permettrait une hausse de fréquentation plus régulière. Sur la même idée que les packs « clé en main », les « trains de l'Impressionnisme », un autre circuit touristique pourra être développé sur le thème du patrimoine historique. En se basant sur le système d'un pass unique de la Ligne Baie, les touristes, n'auraient pas à racheter plusieurs billets. Des partenariats avec les Monuments Nationaux ainsi que des hôtels et restaurants locaux pourront être inclus dans ce pack. Ce circuit se nommera « **Les trains de l'Histoire** ».

➤ La découverte du Château de Versailles :

Le train allant de Paris à Granville, au départ de la gare de Paris Montparnasse Vaugirard s'arrête en gare de Versailles Chantiers, à 15 minutes à pied du château de Versailles. Pour une alternative à la marche, des navettes de bus existent déjà sur le réseau Phébus Kéolis Versailles. Par ce moyen de transport, en 7 minutes, les voyageurs ont accès au Château de Versailles. Ils devront prendre, à l'arrêt de gare Versailles Chantiers, soit :

- le bus TRI (Ligne les Trianons) et s'arrêter à l'arrêt Château,
- la ligne B, K ou G, s'arrêter à l'arrêt Préfecture et marcher 4 minutes.

Dans ce pack un partenariat avec l'Etat (Monuments Historiques) permettra d'inclure le billet d'entrée aux jardins et au château coûtant 18,00€ ou le billet simple pour le château à 15,00€ ou 13,00€ pour les tarifs réduits. Les touristes devront seulement prévoir à manger pour ce premier jour de visite ou payer la restauration sur place.

La visite achevée, les touristes reprendront le train pour aller à Pontorson.

➤ La visite du Mont-Saint-Michel

Un wagon spécialement affrété pour cette offre, sera dévié à Folligny pour aller jusqu'en gare de Pontorson - Le Mont-Saint-Michel (3h15 de trajet environ). Ainsi, l'un continuera sur la ligne principale de Paris-Granville et l'autre partira pour la gare de Pontorson – Le Mont-Saint-Michel.

Plusieurs partenariats pourront être engagés à partir de la gare de Pontorson-Le Mont-Saint-Michel avec :

- Les hôteliers et restaurateurs de Pontorson pour loger et restaurer les voyageurs à l'arrivée.
- La Compagnie des Parcs et des Passeurs du Mont-Saint-Michel pour emmener les voyageurs le lendemain jusqu'aux navettes des parkings du Mont-Saint-Michel.
- Le Centre des Monuments Nationaux afin d'inclure le ticket d'entrée à l'Abbaye du Mont-Saint-Michel dans le pack. L'entrée de l'abbaye étant gratuite pour les moins de 25 ans pour les ressortissant de l'union européenne (sinon 7,00€) et coûtant 9,00€ pour les plus de 25 ans.

Le soir, les touristes dormiront et se restaureront dans le même hôtel que la veille. Cela évitera toute manutention de bagages lors du séjour.

➤ *Les plages du débarquement*

Le jour suivant, les voyageurs pourront prendre le train de la ligne Caen-Rennes (environ 2 heures de trajet).

Arrivés en gare de Caen, deux options s'offriront à eux. Celles-ci auront été choisies lors de la réservation du pass touristique « Les trains de l'Histoire » :

- Une réservation auprès du Mémorial de Caen, le pack « Journée Jour J » s'élevant à 119,00€. Cette offre comprend la prise en charge à la gare de Caen, une visite guidée du Mémorial, la pause déjeuner au Mémorial, une visite guidée dans une voiture 7 places affrétée pour la journée par le musée faisant découvrir Omaha Beach, le cimetière Américain de Colleville sur Mer, le port artificiel d'Arromanches et la Pointe du Hoc.
- La « journée découverte » d'une valeur de 65,00€ pour un départ avant 9h ou 85,00€ pour un départ après 13h ou 14h. Les touristes devront se rendre par leur propre moyen au Mémorial (taxis ou 30 minutes de bus en prenant le tram B puis la ligne 2). Au Mémorial, ils pourront procéder à une visite libre du musée et des espaces muséographiques. La restauration n'étant pas incluse dans cette offre, un restaurant sera à leur disposition s'ils n'ont pas prévu de quoi manger. Ensuite, la prise en charge et la visite guidées des 4 sites énoncés précédemment sera la même. A La fin de la journée, un livret illustré « Débarquement en Normandie » leur sera remis.

Suite à ces visites, les touristes reprendront le soir même le train de Caen pour rentrer à Paris (2 heures de trajet).

➤ Le coût

Lors des trois jours de circuit, l'hôtellerie et la restauration ne seront pas comprises dans l'offre. Les touristes auront le choix de dormir où ils veulent mais pourront bénéficier des réductions des partenaires de l'événement.

Tableau 4 : Les tarifs des lignes de trains existantes

Lignes	Durée du trajet	Prix
Paris Montparnasse Vaugirard 3 – Versailles Chantiers	13 minutes	3,55€
Versailles Chantiers – Folligny	3 heures	38,00€
Folligny – Pontorson Le Mont-Saint-Michel	30 minutes	8,70€
Pontorson Mont-Saint-Michel – Caen	2 heures	28,80€
Caen – Paris	2 heures	33,00€

Sources : SNCF

Les budgets existants seront réajustés afin d'offrir une réduction intéressante dans le pass touristique grâce au partenariat avec la SNCF. Le Transilien Paris-Versailles Chantiers ne pouvant être négocié, des réductions seront faites sur l'ensemble du trajet en TER Intercité. Le budget train s'élève à 112,05€ au total sans remise. Il faudrait donc tomber à un seuil de 80,00€ pour être attractif.

Tableau 5 : Les différentes offres proposées

Pass	Age	Château de Versailles	Abbaye de Mont-Saint-Michel	du Mémorial de Caen et plages du débarquement	Trains	Prix
Pass Junior royal	-18 ans	18,00€	Gratuit	119,00€	80,00€	217,00€
Pass Junior liberté	-18 ans	18,00€	Gratuit	65,00€	80,00€	145,00€
Pass Jeune royal	18 – 25 ans	18,00€	7,00€ hors UE	119,00€	80,00€	217,00€ (224,00€ hors UE)
Pass jeune liberté	18 – 25 ans	18,00€	7,00€ hors UE	65,00€	80,00€	145,00€ (152,00€ hors UE)
Pass royal	25 – 60 ans	18,00€	9,00€	119,00€	80,00€	226,00€
Pass liberté	25 – 60 ans	18,00€	9,00€	65,00€	80,00€	172,00€

Le tarif de la « journée découverte » au Mémorial de Caen est gardé à 65,00€ car il est plus intéressant de prendre une journée entière pour visiter qu'une seule après-midi. Les touristes optant pour le « pass royal » devront aussi

arriver le matin. Pour une question de logistique, tous les voyageurs du circuit prendront le même train et auront des horaires à respecter.

En plus des offres incluses dans le pack « Les trains de l'Histoire », des réductions avec plusieurs commerçants partenaires, restaurateurs et hôteliers seront proposées à chaque site visité.

Ce pack touristique sera proposé dans un premier temps de juin à août puis, si le succès est au rendez-vous, pourra être mis en place tout au long de l'année.

➤ *La clientèle visée*

Les clients visés seront des Parisiens ou des français voulant découvrir une partie de l'Histoire de leur pays en trois jours mais surtout des étrangers venant de Paris (en général par les aéroports) et voulant visiter un maximum de sites emblématiques en très peu de temps : ces touristes seront pour la majorité, asiatiques, allemands, britanniques, italiens, etc.

➤ *Les acteurs*

Une multitude d'acteurs sont en jeu sur ce projet. Le circuit touristique se déroulant sur plusieurs Régions et différents sites touristiques, énormément d'entreprises, de comités, etc, bénéficieront du rayonnement économique de ce pack. Les acteurs intervenant sur ce projet seront :

- La SNCF,
- Les monuments historiques,
- Le centre des monuments nationaux,
- Les différents offices de Tourisme : Versailles, Pontorson – Le Mont-Saint-Michel, Caen,
- Les comités de tourisme départementaux et régionaux : comité Manche tourisme, Calvados tourisme, Normandie tourisme, Ile-De-France tourisme, Yvelines tourisme,
- Les Régions : Normandie et Ile-de-France,
- Les Départements : Manche (50), Calvados (14), Yvelines (78),
- Les différents commerçants, restaurateurs et hôteliers de chaque site visité.

➤ *La communication*

Sur la même idée que les trains de l'impressionnisme, les wagons seront aussi floqués des photos représentant les trois sites visités.



Figure 46 : Wagon d'un des trains de l'Impressionnisme

Source : <http://www.tourmag.com/Monet-Pissarro-Renoir-ne-ratez-pas-le-train-de-l-impressionnisme-a73511.html>

Sur les sites de la SNCF, de Normandie Tourisme, des Yvelines ainsi que sur les journaux, des affiches et de la publicité pour ce pack seront faites. Dans les gares SNCF desservant le circuit touristique, des affiches et des prospectus d'informations seront déposés.

Une proposition d'affiche publicitaire du pack « Les trains de l'Histoire » :



**Les trains de l'Histoire,
un voyage dans le temps et
dans l'espace...**

**Réservez vos places, en famille ou entre amis pour découvrir
3 sites marquant de l'Histoire de France.**

De Juin à Août 2016, uniquement sur réservation auprès de la SNCF.



Figure 47 : Proposition d'affiche pour la communication du pack touristique

Source : Création personnelle

Conclusion

Le projet réalisé à la demande de la commune, des commerçants, de la Région et de l'ADPCR porte sur un besoin d'une interface multimodale du territoire. Il répond à une problématique actuelle qualifiée comme essentielle : le transport et les mobilités.

Le PLU de Pontorson, nouvellement révisé, a permis de réaliser un diagnostic approfondi du territoire. Plusieurs idées en sont ressorties. Le territoire de Pontorson situé à la limite entre le Bretagne et le Normandie est à forte vocation rurale avec une population vieillissante. Un grand nombre de logements est vacant et les jeunes adultes s'exilent vers des villes à plus grand rayonnement telles que Caen ou Rennes. Sur la commune, un problème récurrent de places de parking subsiste. En revanche, la commune est localisée à seulement une dizaine de kilomètres du Mont-Saint-Michel et de sa Baie : ce qui constitue son atout majeur. Elle profite du rayonnement touristique du monument.

Les différents entretiens et les recherches bibliographiques ont permis de construire le diagnostic de la gare. Il révèle plusieurs points permettant de comprendre le contexte. La gare de Pontorson est qualifiée de gare de proximité. Elle est implantée sur la ligne Caen-Rennes et dispose d'un guichet, d'une petite gare routière et d'une ancienne gare marchande de 15 000 m² laissée à l'abandon en 1970. Suite aux différentes lois de décentralisation, la Région possède la pleine compétence des transports. Au sein du comité transports du Conseil Régional, la Normandie a en charge les projets concernant la gare. La SNCF finance en partie et assure les travaux de modernisation et de remise aux normes des lignes effectuées en 2014 et 2015 pour la gare de Pontorson. Les infrastructures sont sous exploitées pourtant un fort potentiel se dégage grâce aux liaisons effectuées par les touristes allant au Mont-Saint-Michel dont les aires de stationnement et d'accueil de bus sont insuffisantes en périodes d'affluence touristique.

Plusieurs enjeux ont pu être dégagés grâce aux diagnostics. L'objectif de ce projet est de créer un pôle d'échange multimodal pour faciliter le transit des voyageurs, en particulier ceux des touristes voulant visiter le Mont-Saint-Michel. Le monument accueille un flux touristique de masse concentrant des pics de fréquentation pendant certains week-ends prolongés et lors de la période estivale : jusqu'à 16 000 visiteurs par jour. Le principe est de connecter les différents moyens de transports sur une même interface : trains, bus, voitures, vélos. Ce pôle permettra aussi des meilleures conditions de stationnement pour la population locale ainsi qu'une consommation touristique plus importante pour l'économie locale. Un jeu complexe d'acteurs a été établi permettant d'identifier différentes catégories de protagonistes : les collectivités, la population, les commerçants et acteurs du tourisme, etc.

Le projet propose alors la réhabilitation de l'ancienne gare marchande en un pôle multimodal. Il se divise en plusieurs suggestions d'aménagements. Toute la surface du terrain n'est pas utilisée, seulement 60% est employé laissant place à de possibles extensions ou d'autres aménagements. Le projet se compose d'une gare routière d'un parking relais, d'un parc à vélos et d'un parking de covoiturage. Toutes ces propositions se basent sur des projets déjà existants. Une antenne de l'Office de tourisme et des guides de la Baie sera disposée à l'intersection des différents parkings pour accueillir et informer les touristes.

Des offres pour la mise en valeur de la gare multimodale ont été énoncées. Elles proposent un réagencement de la desserte ferroviaire de Pontorson. Des activités sont aussi proposées au départ ou au passage de la gare : un partenariat avec les Chemins de la Baie et un pack touristique clé en main.

Le budget est une étape importante du projet, basé sur des projets existants. Le projet proposé est réalisable à condition d'un financement participatif de partenaires privés. Un partenariat public privé est suggéré.

Par la suite, d'autres projets pourront venir compléter ceux déjà proposés. Le restant de parcelle étant encore accessible, il sera intéressant de l'utiliser, si nécessaire, à l'implantation d'une nouvelle offre touristique ou de transports.

Bibliographie

➤ *Ouvrages imprimés*

[1] : COINTET-PINELL Odile et MONJARET Bruno. **Transports publics** : La mobilité régionale : le train et les autres modes de transports. TEC&DOC Editions, 1998.

[2] : FLONNEAU Mathieu, ORFEUIL Jean-Pierre. **Vive la route ! Vive la République !** : Essai impertinent, Quand 74% de français doivent aller travailler en voiture. Paris : Editions de l'aube, 2016. 141 pages. (Collection L'Urgence de comprendre.)

[3] : Sous la direction de SAVY Michel. **Nouveaux lieux, nouveaux flux** : les mobilités de l'avenir. Paris : Odile Jacob, novembre 2015. 171 pages.

➤ *Articles périodiques imprimés*

Plusieurs articles de la Manche Libre consultés tout au long du projet.

➤ *Articles périodiques électroniques*

[1] : K.M., **“La gare, un enjeu pour la commune”**. Ouest France, publié le 10/06/2015, modifié le 12/06/2015, consulté 5/03/2016.

[2] : **“Le Plan Local d'urbanisme rejeté ?”** Ouest France, publiée le 19/06/2014, modifiée le 21/06/2016, consultée le 8/03/2016.

➤ *Documents électroniques*

[1] : Rapport de présentation du PLU et du PADD de Pontorson après révision. Téléchargé pendant l'enquête publique en février 2016. 193 pages.

[2] : CPER 2015-2020 , 73 pages.

[http://www.regions-et-](http://www.regions-et-formation.fr/far/documents/far/basse_normandie_contrat_de_plan_etat_region_2015_2020_2016-03-08.pdf)

[formation.fr/far/documents/far/basse_normandie_contrat_de_plan_etat_region_2015_2020_2016-03-08.pdf](http://www.regions-et-formation.fr/far/documents/far/basse_normandie_contrat_de_plan_etat_region_2015_2020_2016-03-08.pdf)

[4] : Réunion comité de ligne, bilan de la ligne Baie 2013 (cinquième édition), 19pages.

https://www.normandie.fr/sites/default/files/documents/politiques/transports/comites_de_ligne/caen-rennes-20131107-ligne_baie.pdf

[5] : Dossier fourni par le département de la Manche sur la desserte ferroviaire, 3 pages.

http://www.manche.gouv.fr/content/download/18343/119751/file/3_C_Desserte_ferroviaire.pdf

[6] : URBA2000, bureau d'étude spécialisé dans l'aménagement et les mobilités, définition de pôle d'échange multimodal, 3 pages.

http://www.urba2000.com/club-ecomobiliteDUD/IMG/pdf/les_poles_d_echanges_intermodaux_fr.pdf

[23] : Projet du rétablissement du caractère maritime, 7 pages.

<http://www.paysagistes-conseils.org/fichiers/r-couesnon.pdf>

25] : Loi NOTRe et transports publics, RAMEL Aloïs et ADERNO Alexandra, 6 pages.

http://web.lexisnexis.fr/newsletters/avocats/10_2015/pdf6.pdf

➤ *Sites internet*

[1] : Servicad-ingenieursconseils, consulté le 3/03/2016.

<http://www.servicad-ingenieursconseils.fr/projet/zone-d-activites-du-mont-saint-michel-pontorson-50.html>

[2] : ADPCR, consulté tout au long du projet.

<http://www.adpcr.fr/ladpcr.html>

[3] : Mémorial de Caen, consulté le 9/05/2016.

<http://www.memorial-caen.fr/tourisme-normandie-plages-debarquement-juno-omaha-beach-pointe-hoc-cimetiere-america-in-canadien>

[4] : Abbaye du Mont-Saint-Michel, consulté le 9/05/2016.

<http://www.abbaye-mont-saint-michel.fr/>

[5] : Château de Versailles, consulté le 9/05/2016.

<http://www.chateauversailles.fr/homepage>

[6] : Phébus Kéolis Versailles, consulté le 9/05/2016.

<http://www.phebus.tm.fr/?q=accueil>

[7] : Captain Train, consulté le 9/05/2016.

<https://horaires.captaintrain.com/trains/paris-gare-montparnasse/versailles-chantiers>

[8] : SNCF, consulté tout au long du rapport

<http://www.voyages-sncf.com/>

[9] : Fil Bleu, consulté le 17/04/2016.

<https://www.tours.fr/336-parkings-relais-fil-bleu.htm>

[10] : Vie publique, consulté le 18/05/2016.

<http://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-portant-reforme-ferroviaire.html>

[11] : Gouvernement, consulté le 18/05/2016.

<http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-ferroviaire>

[12] : Developpement-durable.gouv , consulté tout au long du projet

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

[13] : LegiFrance, consulté tout au long du projet.

<https://www.legifrance.gouv.fr/>

[14] : Vie publique, consulté le 15/05/2016.

<http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/transport-ferroviaire-competence-regionale.html>

[15] : Géoportail, consulté tout au long du projet.

<http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

[16] : Parking-garage, consulté le 3/05/2016.

<http://www.parking-garage.info/article-94462-les-dimensions-un-bon-parking.html>

[17] : Office de tourisme du Mont-Saint-Michel, consulté le 19/05/2016.

<http://www.bienveneuaumontsaintmichel.com/fr> consulté le 19/05 tarifs navettes

[18] : Wikipédia, consulté le 27/04/2016.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Villedieu-les-Po%C3%AAles

[19] : Gîtes et chambres d'hôtes Mont-Saint-Michel, consulté le 20/04/2016.

http://www.gite-chambre-hote-mont-saint-michel.com/petit-dejeuner-ferme-saint-joseph_59

[20] : Google Maps, consulté tout au long du projet.

<https://www.google.fr/maps/>

[21] : Projet Mont-Saint-Michel, consulté le 21/04/2016.

http://www.projetmontsaintmichel.fr/les_travaux/environnement.html#33

[22] : Vie publique, consulté le 21/05/2016.

<http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/administration/action/voies-moyens-action/que-sont-partenariats-public-privé.html>

[23] : La Gazette des communes, consulté le 24/05/2016.

<http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/>

[24] : Véloscénie, consulté le 24/05/2016.

<http://www.veloscenie.com/>

[25] : Manche tourisme, consulté tout au long du projet.

<http://www.manchetourisme.com/>

[26] : Velib Paris, consulté le 24/05/2016

<http://www.velib.paris/Abonnements-tarifs/Les-tarifs>

[27] : Handicap, consulté le 25/05/2016

<https://www.handicap.fr/>

[28] : Thèse université de Lyon, consulté le 21/05/2016.

http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2009.sutto_l&part=173713

Index des Sigles

POS : Plan d'Occupation des Sols

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

DOG : Document d'Orientation Générale

PLH : Programme Local de l'Habitat

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux

GEPER : Gestion Economique et Partagée de l'Espace Rural

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie

ZPS : Zone de Protection Spéciale

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

ADPCR : Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen – Rennes

DGITM : Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer

EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire

DSP : Délégation de Service Public

PPP : Partenariat Public Privé

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

Annexes

Annexe A

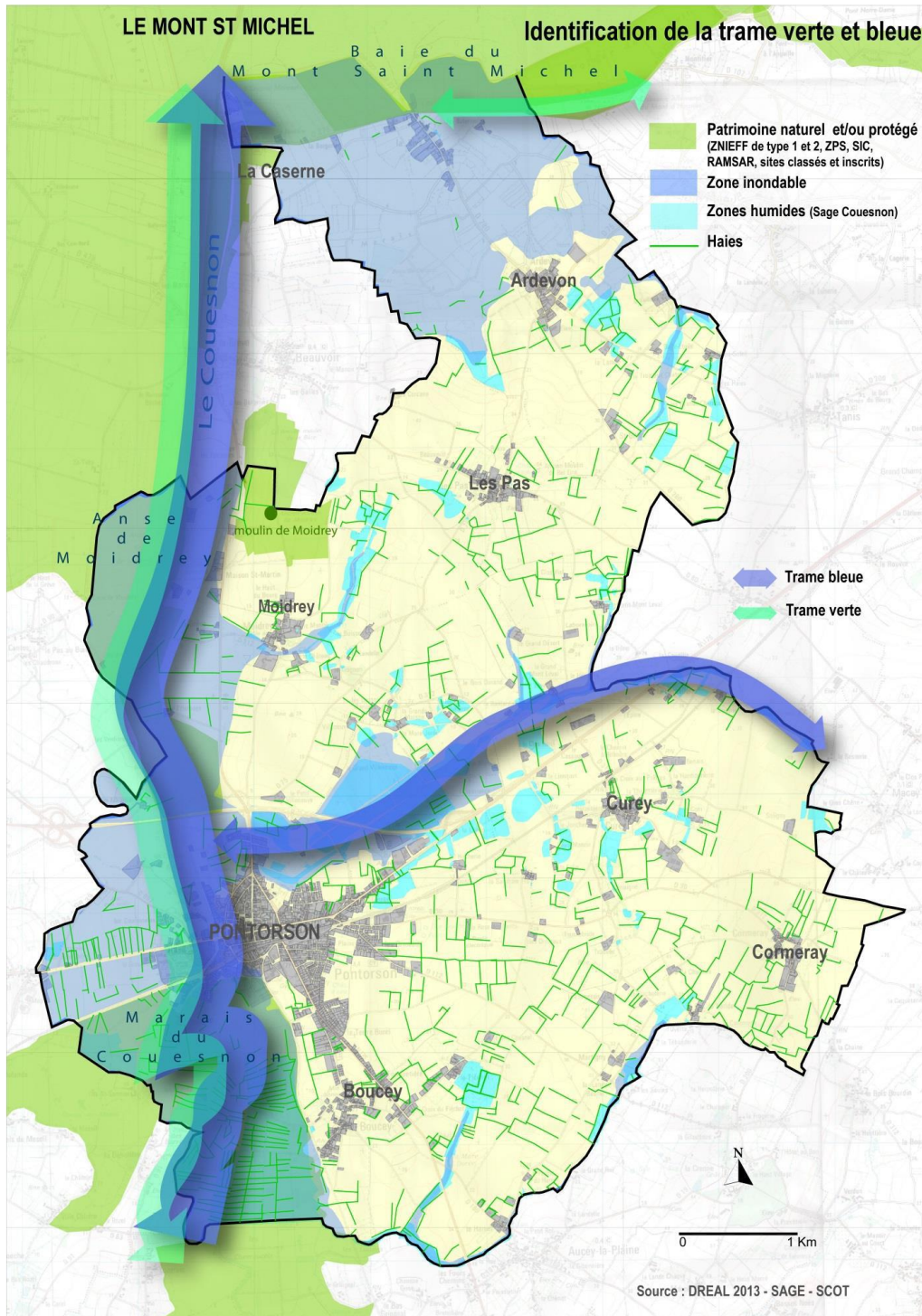


Figure 48 : Trame verte et bleue du territoire de Pontorson

Source : PLU Pontorson

Annexe B

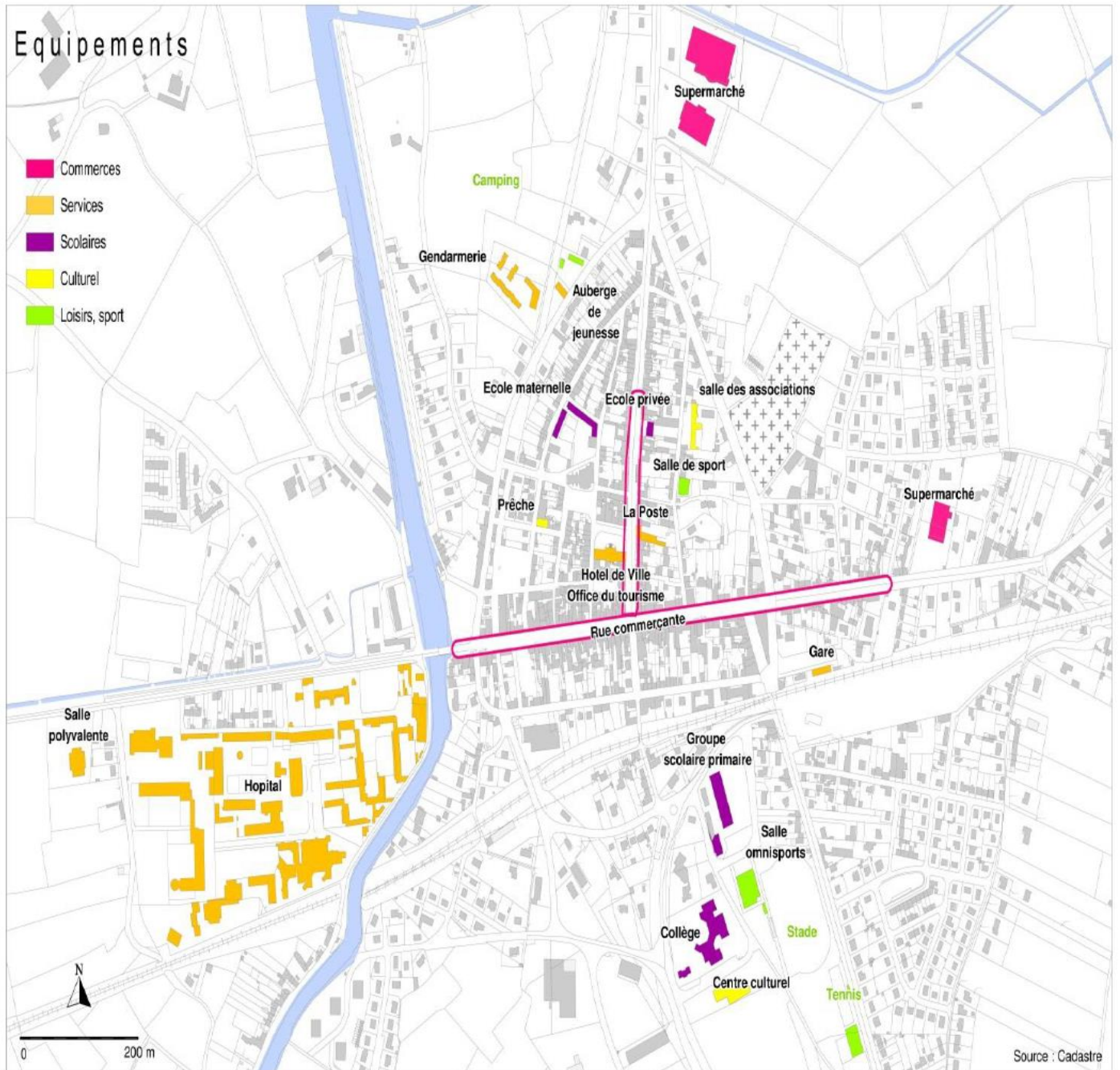


Figure 49 : La répartition des équipements et services sur la commune de Pontorson

Source : PLU Pontorson

Annexe C

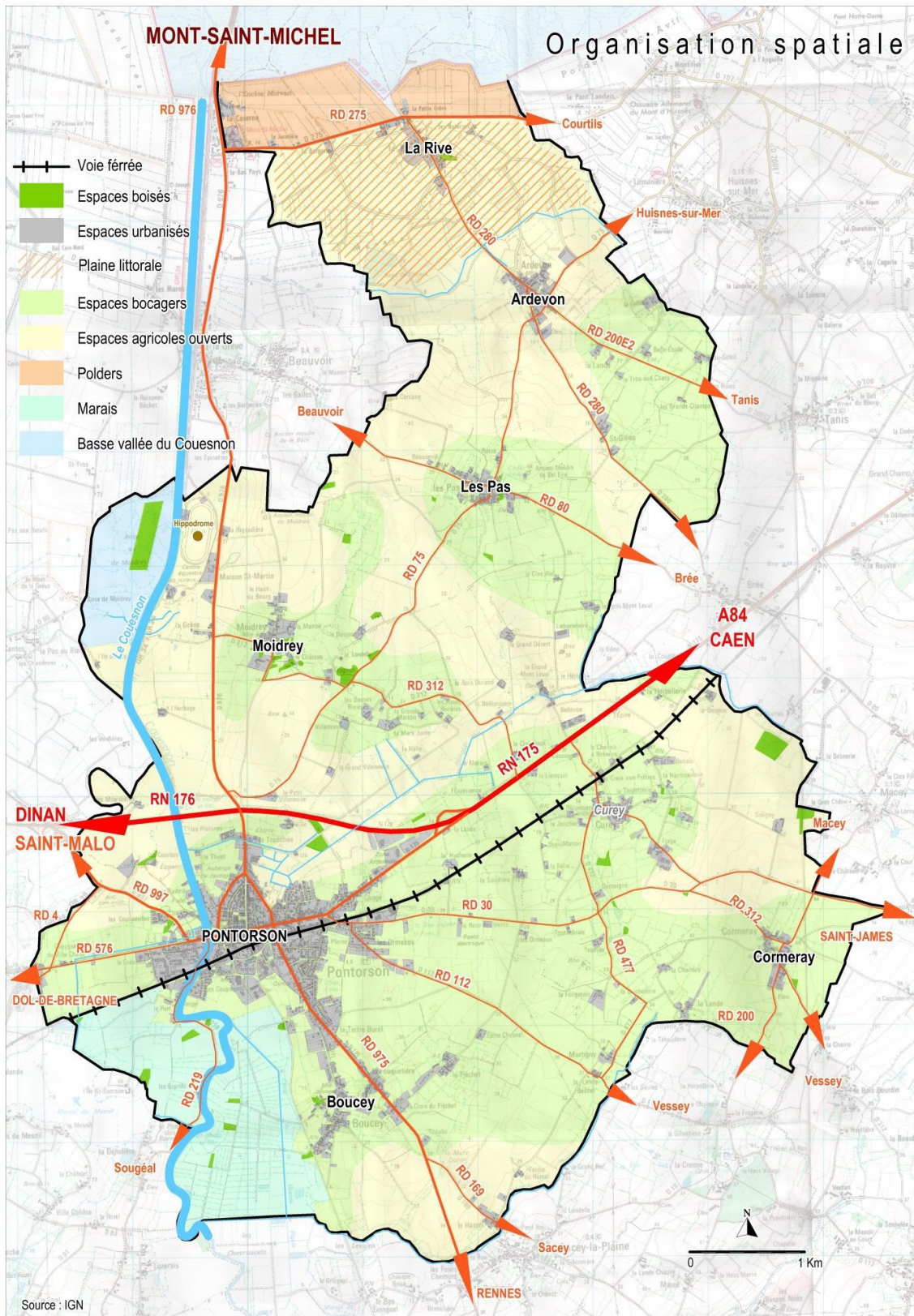


Figure 50 : L'organisation spatiale du Grand Pontorson

Source : PLU Pontorson

Annexe D

SYNTHESE FINANCIERE (€)	Part Etat	Part Région	Autres financeurs	TOTAL
Sous-total 2 - Volet ferroviaire	36 500 000	122 000 000	13 200 000	171 700 000
	21,26%	71,05%	7,69%	100,00%
Sous-total Réseau structurant Cherbourg-Caen-Paris	14 700 000	70 040 000	6 300 000	91 040 000
Electrification voie de service en gare de Caen	500 000	500 000	0	1 000 000
Etudes et Travaux d'amélioration de l'exploitabilité	8 000 000	10 400 000	0	18 400 000
Mise en accessibilité du réseau structurant (gares de l'axe Paris Caen Cherbourg)	5 200 000	29 800 000	6 300 000	42 300 000
Amélioration de l'exploitabilité du réseau	1 000 000	29 340 000	0	30 340 000
Sous-total Réseau structurant Granville-Paris	7 700 000	22 600 000	4 400 000	34 700 000
Electrification atelier de maintenance de Granville	1 150 000	0	0	1 150 000
Renouvellement réseau structurant (remplacement de traverses Argentan-Flers et études Flers-Granville)	6 300 000	8 300 000	1 900 000	16 500 000
Mise en accessibilité réseau	0	14 050 000	2 500 000	16 550 000
Etude desserte du Mt St-Michel via Paris Granville	0,25	0,25	0,00	0,50
Sous-total Réseau Régional	12 600 000	26 360 000	2 500 000	41 460 000
Phase projet et travaux signalisation Avranches Dol + terminus Pontorson	10 100 000	13 900 000	0	24 000 000
Mise en accessibilité réseau régional (Avranches, Pontorson, Pont-l'Evêque)	0	8 060 000	1 700 000	9 760 000
Etudes d'amélioration de l'exploitabilité du réseau (Point de croisement à Carantilly-Marigny)	400 000	1 100 000	0	1 500 000
Renouvellement réseau régional (zones traverses métalliques Saint-Lô – Folligny)	2 100 000	3 300 000	800 000	6 200 000
Sous-total Etudes prospectives	1 500 000	3 000 000	0	4 500 000

Figure 51 : Synthèse financière du CPER 2015-2020 Normandie

Source : CPER 2015-2020 Basse-Normandie

Fiches lecture

Nouveaux lieux, nouveaux flux

Sous la direction de SAVY Michel. **Nouveaux lieux, nouveaux flux** : les mobilités de l'avenir. Paris : Odile Jacob, novembre 2015. 171 pages.

Le sujet de ce livre traite de la configuration des territoires notamment liée aux innovations techniques et politiques de développement durable dans la perspective d'une ville durable et désirable. La première partie décrit les différents lieux familiers à la population dont leurs réseaux méconnus. Ces réseaux sont les déplacements de personnes, les interactions, les échanges de biens, d'information, etc. Ces lieux sont le logement, le bureau, le quartier, l'entrepôt et le centre commercial. Cette partie traite aussi des mutations et décrit ainsi l'usine du futur. Chaque étude prend comparaison avec un cas existant.

Les flux matérialisés par le tourisme, le fret, la logistique et les transports publics sont évoqués dans la seconde partie du livre. Pour ces flux les tendances sont décrites et les perspectives possibles sont citées. Le projet de Swissmetro était une utopie. Il va devenir réalité d'ici peu ce qui montre que les innovations sont constantes et une nouvelle forme de flux est réalisable. L'idée de réseau a évolué vers la conception de villes intelligentes. Ces dernières incitent à penser d'une autre manière les infrastructures et les mobilités. Dorénavant les avancées technologiques et numériques régissent ces innovations et obligent les aménageurs à imaginer des projets autrement.

Tout au long de ce livre, des experts universitaires, des praticiens de l'entreprise décrivent ces nouveaux lieux et flux et permettent d'anticiper les mouvements futurs.

Ce livre a permis de définir les mobilités dans leur globalité. Il a permis de fournir des chiffres concernant les flux et d'appréhender la notion de tourisme. C'est donc la partie « Le tourisme français » rédigée par Nacima BARON, professeur à l'université Paris-Est, qui s'est révélée la plus intéressante pour l'élaboration du projet.

Mots-clés : Lieux, flux, réseau, innovations, avenir, mobilités, transport, logistique

Vive la route ! Vive la République !

FLONNEAU Mathieu, ORFEUIL Jean-Pierre. ***Vive la route ! Vive la République !*** : Essai impertinent, Quand 74% de français doivent aller travailler en voiture. Paris : Editions de l'aube, 2016. 141 pages. (Collection L'Urgence de comprendre.)

Mathieu FLONNEAU est historien. Jean-Pierre ORFEUIL est économiste. Ils sont tous les deux chercheurs et spécialistes des mobilités. Le livre co écrit relate d'une manière impertinente la gouvernance de l'utilisation des routes et les politiques établies en France.

Les idées se dégageant de chacune des parties font référence à l'utilisation de la route et de ses coûts, des politiques et des enjeux engendrés. La route est décrite par « le prêt à penser » politiques alors qu'actuellement c'est le moyen de transport majoritaire que ce soit pour les flux de personnes ou pour les transports de marchandises. Selon les auteurs, la France est divisée en deux. Une France correspond aux milieux urbains tandis que l'autre France fait référence à la partie rurale du pays.

La route unit les territoires et permet un lien social important, plus particulièrement dans les territoires ruraux où l'utilisation de la voiture pour se déplacer est nécessaire. Les routes sont vectrices d'une certaine idée de liberté permettant à l'usager d'évoluer en pleine autonomie. La distinction est bien précisée dans le livre : les besoins en déplacements sont très différents en milieu urbain ou rural. L'anti automobilisme est une idée principalement issue des villes et diffusée par les médias et politiques. Ces derniers résident dans une aire urbaine possédant un réseau de transport collectif complet.

Dans une société nécessitant d'être de plus en plus mobile, la voiture reste très importante. Pour renforcer cette idée, il s'avère que l'absence de permis est devenue pénalisante pour la recherche d'un emploi. Il convient de rappeler une évidence souvent dénigrée, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé en France, des chiffres sont fournis pour étayer ces propos : 87% des individus ont au moins une voiture en France et 90% des hommes ainsi que 76% des femmes possèdent le permis voiture. C'est pourquoi, actuellement, il est impossible de s'en passer. Les transports collectifs sont, pour leur part, beaucoup moins utilisés et sont fréquentés par une population plus aisée contrairement aux idées reçues.

Au cours de son existence, la voiture a su s'adapter aux différents enjeux. Grâce aux avancées technologiques pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou encore par les taxes sur le Gasoil (pas prises dans toutes les Régions), la voiture n'est, en fin de compte, pas le plus gros pollueur.

Grâce aux taxes imposées sur les véhicules, ce mode de transport rapporte plus qu'il ne coûte à l'Etat. En revanche, les transports collectifs coûtent très cher aux collectivités : le coût d'un kilomètre pour une voiture s'élève à 0,31€ et pour le passager c'est 0,17€ ; pour les transports collectifs publics, le coût supporté est de 0,43€ dont 0,22€ sont payés par les usagers. Les coûts cachés de la route induisent plusieurs impacts négatifs dus aux transports : l'effet de serre, les nuisances sonores, les accidents, la congestion et la pollution.

Enfin, les auteurs décrivent des solutions déjà mises en place pour sortir du tout automobile, aménager les espaces urbains pour les flux routiers ou encore le covoiturage.

Ce livre démontre avec des chiffres que la voiture est une réalité actuelle qu'il est important de l'intégrer dans les politiques de transition écologique appliquée à la mobilité.

Le territoire de Pontorson est rural. La voiture tient une place importante dans les mobilités. Dans le cadre des politiques de promotion des transports collectifs et doux, ce livre a permis d'ouvrir le champs de possibilité et d'intégrer la voiture dans les aménagements proposés. Un parking de covoiturage a donc été suggéré ainsi que deux autres parkings. Ces aménagements sont aussi réalisés pour pallier le manque de stationnement sur la commune.

Mots-clés : Voiture, route, urbain/rural, économie, politique

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation de Pontorson.....	8
Figure 2 : Répartition géographique de la population (d'après l'INSEE) pour le canton de Pontorson	10
Figure 3 : Les différents hébergements disponibles sur le Grand Pontorson.....	14
Figure 4 : Situation administrative de Pontorson	19
Figure 5 : Risque inondation sur le territoire de Pontorson	22
Figure 6 : Limite de l'espace proche du littoral sur un point haut.....	26
Figure 7 : Vue aérienne caractérisant l'étalement urbain de Pontorson en 2010.....	27
Figure 8 : Paysage de la Baie du Mont-Saint-Michel	28
Figure 9 : La répartition spatiale urbaine.....	31
Figure 10 : Puit en pierres.....	33
Figure 11 : Le moulin de Moidrey	34
Figure 12 : Le Mont-Saint-Michel et la Baie.....	35
Figure 13 : Saint-Malo	37
Figure 14 : Carte ancienne représentant l'arrivée du train au pied du Mont-Saint-Michel	38
Figure 15 : Façade de la gare, parking voitures et bus (sur la photo : navette allant au Mont-Saint-Michel)	39
Figure 16 : Les quatre places réservées aux taxis, en face de la gare.....	39
Figure 17 : L'autre côté de la gare, les deux voies de chemin de fer (celle plus au fond est celle rénovée).....	39
Figure 18 : L'ancienne gare marchande et sa voie de chemin de fer inutilisée.....	39
Figure 19 : Principaux axes de la gare de Pontorson	40
Figure 20 : Zonage de la gare de Pontorson	40
Figure 21 : Les gare et le réseau TER en Basse-Normandie	41
Figure 22 : CPER 2015-2020 Normandie (Basse-Normandie).....	42
Figure 23 : Parcours effectué par la ligne Baie en 2013	46
Figure 24 : Les chiffres de fréquentation de la gare de Pontorson grâce à la Ligne Baie en 2012 et 2013	47
Figure 25 : Logo de l'ADPCR	49
Figure 26 : Le stationnement à Pontorson.....	53
Figure 27 : Parking de la gare, samedi 30 avril 2016	54
Figure 28 : Schéma des dimensions du développement durable du projet	56
Figure 29 : Schéma des acteurs en jeu dans le projet	63
Figure 30 : L'ancienne gare marchande de Pontorson (la friche qui sera réhabilitée).....	65
Figure 31 : Ancienne ligne de chemin de fer	67
Figure 32 : Gare routière et guichet de la gare d'Avranches	68
Figure 33 : Tarifs de la ligne de bus Pontorson/Mont-Saint-Michel.....	70
Figure 34 : Abri vélos de la SNCF.....	71
Figure 35 : Abri à vélos de la gare d'Audrieu vu de l'intérieur (14)	72
Figure 36 : Itinéraires et voies d'accès au tronçon de Véloscénie menant au Mont-Saint-Michel	73
Figure 37 : Le passage pour les piétons, vu du quai Caen-Rennes	74
Figure 38 : Passerelle de la gare de Villedieu-les-Poêles	75
Figure 39 : Conception 3D de la passerelle de la gare de Morlaix (56) par les architectes Lavigne et Cheron	75
Figure 40 : Panneau du jardin Dior de Granville (50).....	77
Figure 41 : Aménagements à l'entrée de la gare multimodale de Pontorson.....	78
Figure 42 : Le parking existant sur la friche, destiné au parking de covoiturage.....	79
Figure 43 : Agencement des différents aménagements proposés	80

Figure 44 : Logo des Chemins de la Baie du Mont-Saint-Michel	83
Figure 45 : Parcours proposé longeant le Couesnon pour les Chemins de la Baie.....	84
Figure 46 : Wagon d'un des trains de l'Impressionnisme	89
Figure 47 : Proposition d'affiche pour la communication du pack touristique	90
Figure 48 : Trame verte et bleue du territoire de Pontorson	98
Figure 49 : La répartition des équipements et services sur la commune de Pontorson	99
Figure 50 : L'organisation spatiale du Grand Pontorson.....	100
Figure 51 : Synthèse financière du CPER 2015-2020 Normandie	101
Figure 52 : Parcours à vélo proposé par la ligne Baie en 2013	102
Tableau 1 : Capacité d'accueil touristique sur le territoire de Pontorson	13
Tableau 2 : Prix d'un trajet Paris - Le Mont-Saint-Michel en fonction des circuits.....	59
Tableau 3 : Les différents transports collectifs passant à la gare de Pontorson ou par Pontorson	67
Tableau 4 : Les tarifs des lignes de trains existantes	87
Tableau 5 : Les différentes offres proposées.....	87



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Sous la direction de :
BOUTET Didier

SIMON Raphaëlle

Projet individuel

Promotion 2015-2016

Réhabilitation d'une ancienne gare marchande : création d'un pôle d'échange multimodal

Résumé :

Le projet concerne le transport, plus particulièrement voué aux liaisons touristiques.

Ce projet consiste en la réhabilitation de l'ancienne gare marchande de Pontorson, dans la Manche (50). Cette parcelle de 15 000 m² appartient à la SNCF et a été abandonnée en 1970. Depuis, l'entretien n'est plus effectué et seules les gares ferroviaire et routière sont en fonction et actuellement sous-exploitées. Or, l'atout principal de cette gare est sa situation géographique. Située à seulement une dizaine de kilomètres du Mont-Saint-Michel, la gare et la commune de Pontorson profitent du rayonnement touristique du premier site de province le plus visité. Un pôle d'échange multimodal permettrait entre autres de mieux organiser les flux touristiques notamment en période d'affluence.

Dans un premier temps, un diagnostic approfondi du territoire et de la gare est donné, permettant d'appréhender le territoire dans sa globalité et de connaître le contexte actuel. Grâce au diagnostic, les enjeux et dimensions du projet ont été mis en évidence. Les enjeux touristiques et économiques sont les principaux déterminés. Un jeu d'acteurs très complexe a aussi été caractérisé. C'est pour ces raisons que le projet est d'une grande envergure. Enfin, la partie projet a permis de répondre à ces enjeux en proposant des aménagements adaptés. Plusieurs projets disposés sur l'ancienne gare marchande sont proposés dans l'objectif de réaliser une gare multimodale et de faire de Pontorson un nœud d'échange. La gare de Pontorson, renommée « La Porte de la Baie », montre bien l'objectif de faire de cette gare une porte d'entrée du Pays de la Baie.

Mots Clés : transports – ferroviaire – pôle d'échange multimodal – projet d'aménagement – tourisme – mobilités

Localisation géographique : Région Normandie, Département Manche, 50, Pontorson