

Développement d'une commune péri-urbaine en croissance : création de logements, d'un lieu de vie et mise en valeur d'une zone humide

Melesse (35)

Louisiane GUEZEL

Mai 2017

Sommaire

REMERCIEMENTS 4

INTRODUCTION 5

Partie 1 : Problèmes et enjeux auxquels la commune fait face

6

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE 6

À l'échelle de la ville 6

À l'échelle de la communauté de communes 6

À l'échelle du département et de la région 7

Conclusion 7

MIXITE SOCIALE ET INTERGENERATIONELLE 8

Une population vieillissante 8

Des ménages aux revenus moyens 9

Conclusion 9

LOGEMENTS et POLITIQUE DE L'HABITAT 11

Densité de population 11

Types et taille de logements 11

Evolution du parc de logements 12

Immobilier 12

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) 13

Conclusion 13

CIRCULATION ROUTIERE 15

Axes reliant la commune aux grandes villes 15

Axes au sein de la commune 16

Conclusion 16

TRANSPORTS EN COMMUN 17

Une desserte limitée 17

Un développement des transports en cours 18

Conclusion	21
ECONOMIE, SERVICES	22
Le centre Bourg	22
La zone commerciale	23
Conclusion	24
Conclusion PARTIE 1	25

Partie 2 : Projet de développement de la commune au sein d'une ZAD

27

LE TERRAIN D'ETUDE 27

Composition	27
Localisation	29
Accessibilité à Rennes et aux autres communes	30
Environnement urbain	32
Conclusion PARTIE 2	32

PROJET 34

Grands objectifs	34
Logements	35
Espaces verts	41
Un espace de vie supplémentaire	44
Transports et circulation	45
Schéma récapitulatif du projet	45

CONCLUSION GENERALE 46

SOURCES 47

Lecture obligatoire 1 :	50
Lecture obligatoire 2	51

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier, tout d'abord, mon tuteur Mr Demazière, pour ses conseils et explications, pour m'avoir aidé à prendre du recul sur mon projet et pour ses encouragements. Mr Demazière m'a notamment aidé à définir les limites de mon terrain d'étude.

Je remercie également Mme Mestries, adjointe au maire de Melesse, et son équipe pour le temps qu'ils m'ont accordé, pour leur aide dans la compréhension de mon site d'étude et pour l'intérêt qu'ils porté à ma démarche.

Enfin, je remercie les melessiens avec qui j'ai échangé, qui m'ont permis d'obtenir des avis et qui ont exprimé leurs ressentis sur les atouts et dysfonctionnements de la commune.

INTRODUCTION

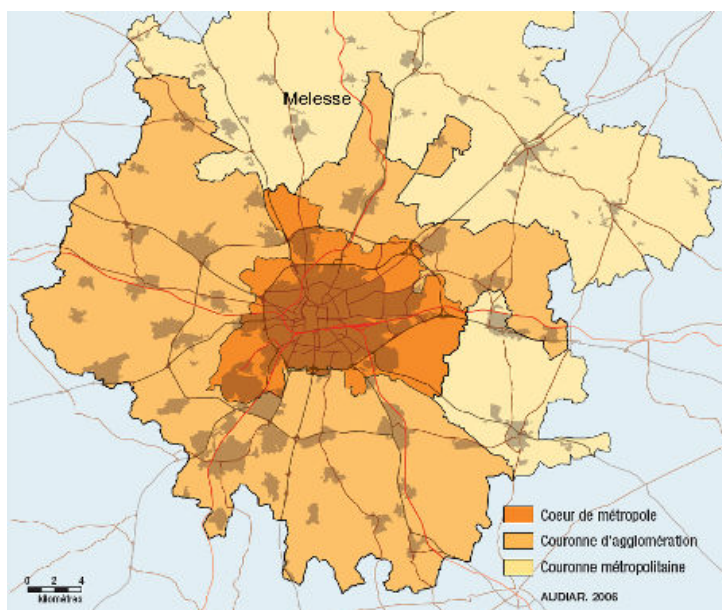
Depuis le 19^{ème} siècle, l'accroissement démographique évolue de façon exponentielle grâce aux progrès médicaux et aux innovations techniques. Ainsi, la croissance démographique est un phénomène mondial que l'on observe également à Melesse.

Melesse (35 520) est une commune du département d'Ille et Vilaine, située dans la région Bretagne. Elle est localisée dans la périphérie de Rennes mais non dans son agglomération. Elle fait en effet partie de la seconde couronne métropolitaine. Si seulement 12 km la séparent de Rennes, la commune a pourtant fait le choix de faire partie de la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné plutôt que de rejoindre Rennes métropole. Cette communauté de communes rassemble 19 communes et Melesse est la plus grande et la plus peuplée d'entre elles.

Au delà de l'accroissement démographique de la commune, celle-ci tend à se développer fortement d'ici 2030 : elle nécessite donc de proposer de nouveaux logements. Par ailleurs, des problématiques sociales, écologiques et économiques ont été remarquées.

Nous tenterons donc de répondre au besoin de création de logements sur un site adapté, tout résolvant certains dysfonctionnements de la commune et en préservant ses atouts.

Pour cela, nous étudierons les principaux problèmes et enjeux auxquels Melesse doit faire face, puis nous présenterons un site et une proposition de développement de la commune au sein d'une Zone d'Aménagement Différée (ZAD).



SOURCE : LOCALISATION DE LA COMMUNE DE MELESSE PAR RAPPORT À RENNES ET SA MÉTROPOLÉ. AUDIAR, 2006

Partie 1 : Problèmes et enjeux auxquels la commune fait face

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

Afin d'analyser le potentiel attractif du secteur et ses perspectives futures, nous pouvons étudier l'évolution démographique de Melesse et celle de ses alentours. Ainsi, l'analyse sera présentée à différentes échelles.

A l'échelle de la ville

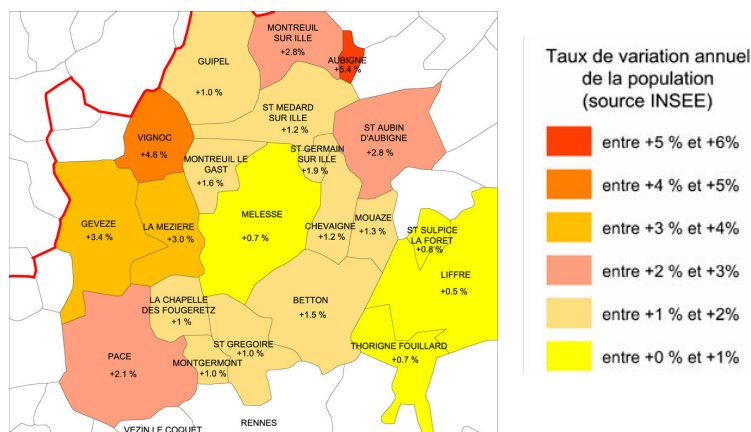
Melesse est la plus peuplée de la communauté de communes. Elle rassemble en effet aujourd'hui 6 104 habitants. Elle a connu une croissance démographique de 1,3 % jusqu'en 1999 et aujourd'hui cette croissance connaît un net ralentissement mais reste positive puisqu'elle atteint +0,7%.

A l'échelle de la communauté de communes

Il est intéressant de comparer Melesse à la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné car les communes sont de taille comparables et partagent le fait qu'elles sont situées en dehors de Rennes Métropole.

Contrairement à Melesse, la croissance démographique de la communauté de commune est en augmentation constante et a aujourd'hui atteint + 2,2%.

Ainsi, on en déduit que Melesse n'a pas un important taux de croissance démographique, si on la compare aux autres communes. En effet, sa croissance de 0,7%/an est peu élevée par rapport à certaines autres communes: par exemple, Aubigné et Vignoc ont respectivement une croissance de 5,7%/an et 4,6%/an. On note enfin que toutes les communes de la communauté ont une croissance positive et donc que Melesse est intégrée dans un territoire en développement.



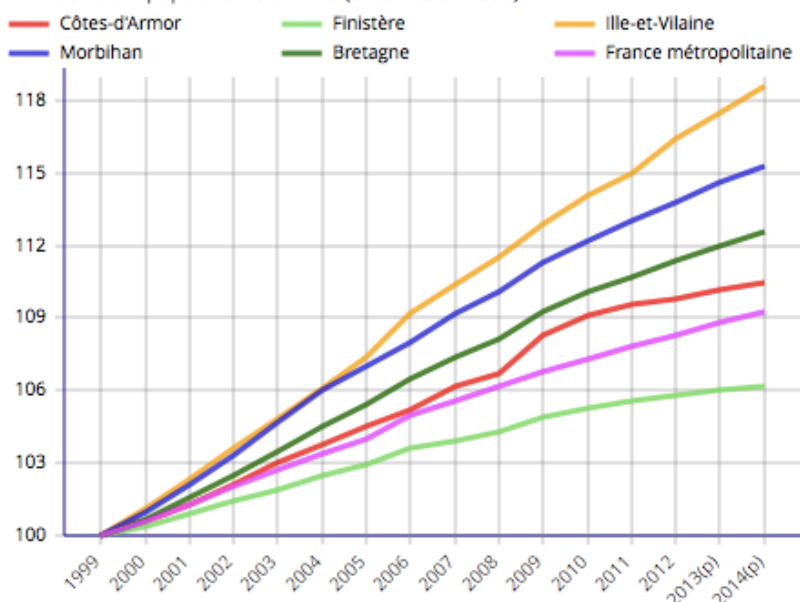
À l'échelle du département et de la région

D'après le graphique ci-dessous, la population d'Ille et Vilaine a progressé de 18,6% (soit 1,3% par an) entre 1999 et 2014. Ainsi, au premier janvier 2016, on comptait 1 054 236 habitants dans le département. L'Ille et Vilaine a la particularité d'être le département le plus peuplé de la région et sa population semble encore en pleine expansion.

En comparant la croissance de la région Bretagne à celle de la France, on note que celles ci ont respectivement augmenté de 12,5% (soit 0,8%/an) et de 9,1% (soit 0,6%/an).

L'Ille-et-Vilaine en forte croissance

Évolution de la population bretonne (base 100 en 1999)



SOURCE : INSEE, RECENSEMENTS DE LA POPULATION 2006 ET 2007, ESTIMATIONS DE POPULATION

Conclusion

La croissance de Melesse est donc **moins importante que celle de la communauté de communes** mais elle **reste supérieure à celle de la région ou même du pays**. La commune étant insérée dans un **territoire qui ne cesse de se développer**, il faut qu'elle attire de nouvelles populations en proposant des projets attractifs, originaux et adaptés.

MIXITE SOCIALE ET INTERGENERATIONELLE

Dans le but de proposer un projet d'urbanisme, il est intéressant d'étudier, dans cette partie, les principales caractéristiques de la population Melessienne.

Une population vieillissante

La ralentissement de la croissance démographique de la commune a impliqué un vieillissement de la population. C'est d'ailleurs la théorie de Malthus qui met en avant cet aspect au 20ème siècle : « Le ralentissement brutal de l'accroissement de la population se traduit mécaniquement par un vieillissement tout aussi brutal ».

Si l'évolution démographique qui nous concerne n'est pas brutale, le graphique ci-dessous nous indique qu'entre 1999 (début de la baisse de l'accroissement démographique) et 2010, Melesse a subi un vieillissement de population. Les trois plus jeunes catégories de population ont subi une diminution, tandis que les trois plus âgées ont subi une augmentation de population. Notamment, la tranche de population des 75 ans et plus a augmenté de 2,3%. Ainsi, 25,6% de la population représentait les retraités en 2010 contre 20,74% en moyenne, en France.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Source : Insee, RP1999 et RP2010 exploitations principales

L'objectif est alors, pour la commune, de réussir à empêcher l'isolement ou l'exclusion des personnes âgées. Pour cela, le plan Dépendance National propose par exemple une gestion anticipée des personnes âgées. Des financements sont proposés pour la construction de logements adaptés aux

personnes âgées (ex : EHPAD) ou encore pour la construction de logements fonctionnels.

Melesse dispose déjà d'un EHPAD habilité à accueillir 106 personnes. A propos des logements fonctionnels, des recherches personnelles sur plusieurs sites référençant les offres immobilières montrent qu'aucun logement accessible aux personnes à mobilité réduite n'est disponible à Melesse ni sur un rayon de 10 Km. Cela ne couvre que les maisons disposant d'un accès PMR.

Des ménages aux revenus moyens

L'étude des revenus est plus adaptée que celle des salaires pour la commune de Melesse. Le fort pourcentage de retraités au sein de la population, l'explique : les retraités étant relativement présents sur la commune, ils rassemblent un salaire nul mais des revenus.

D'après l'INSEE, la médiane du revenu disponible par unité de consommation (UC) de la commune s'élève à 23 238€ en 2013. Ce chiffre est calculé en pondérant le revenu du foyer par un coefficient qui diffère pour chaque habitant du ménage (Un adulte =1 UC ; Une personne de 14 ans et plus = 0,5 UC ; Un enfant de moins de 14 ans = 0,3 UC). En France métropolitaine, le revenu fiscal moyen disponible par unité de consommation est de 20 752€. Melesse est donc « dans la moyenne ».

	2013
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	23 238
Rapport interdécile (sans unité)	2,7
1er décile (en euros)	14 145,2
9e décile (en euros)	38 509,5

**CHAMP : MÉNAGES FISCAUX - HORS COMMUNAUTÉS ET SANS ABRIS.
SOURCE : INSEE-DGFIP-CNAF-CNAV-CCMSA, FICHIER LOCALISÉ SOCIAL
ET FISCAL EN GÉOGRAPHIE AU 01/01/2014.**

Le rapport inter-décile permet de mesurer les inégalités des revenus entre le niveau de vie minimum des 10% les plus riches (9ème décile) et le niveau de vie maximum des 10% les plus pauvres (1er décile). Ici, il atteint 2,7 à Melesse. C'est moins que le rapport national (qui s'élève à 3,5) mais il n'empêche que, comme de nombreuses communes et villes, les disparités sont importantes.

Conclusion

Le vieillissement de la population se ressent à Melesse, et il **ne cesse d'augmenter** depuis les années 1999, ce qui correspond au moment du ralentissement de la croissance démographique communale. **L'accroissement de cette population âgée doit être anticipé** et si la commune dispose

aujourd'hui d'un EHPAD, elle **ne semble pourtant pas disposer de logements fonctionnels** pour les PMR autonomes.

La commune attire des ménages de **catégorie moyenne**, mais qui peuvent cependant être considérés légèrement au dessus de la moyenne nationale. On notera d'ailleurs que **69,5% des melessiens sont propriétaires de leur logement**, soit 5% de plus que la moyenne nationale. Ce chiffre est un indicateur de moyens financiers par rapport au prix du marché. Cependant, **les revenus présentent des disparités**. Il faut donc que tout projet d'urbanisme qui s'inclut dans cet environnement soit accessible à des personnes ayant des moyens différents.

LOGEMENTS et POLITIQUE DE L'HABITAT

Nous étudierons la densité de population, le type ainsi que la taille des logements et l'évolution de parc immobilier depuis 1999. Par ailleurs, nous comparerons le prix moyen de l'immobilier dans la commune à celui du département. Enfin, nous présenterons les différentes politiques mises en place en matière d'habitat depuis 2014.

Densité de population

Une des particularités de la commune est que sa superficie (32,39 km²) et son nombre d'habitants sont les plus importants de la communauté de communes. Pourtant elle n'est que la 5^{ème} plus dense. Le fait que la commune ait opté pour la construction d'habitations peu hautes (max RDC+3) en est une explication.

Ainsi, la commune a pour l'instant réussi à conserver, malgré sa très grande proximité avec la capitale bretonne, un cadre de vie agréable notamment grâce à cette faible densité. D'après quelques entretiens que j'ai pu avoir avec des habitants Melessiens, ceci est un aspect auquel ils semblent attachés.

Types et taille de logements

Les logements proposés à Melesse restent en majorité de type individuel, ce qui explique aussi cette faible densité. En effet, on compte seulement 17,2% de logements collectifs.

Ils sont aussi, en majorité, des résidences principales. En 2010, on comptait seulement 0,7% de résidences secondaires.

Le phénomène de séparation des couples est aujourd'hui un enjeu majeur de la société. Le tableau ci-contre confirme le passage de 7,5% en 2008 à 10,9% en 2013 des familles monoparentales de Melesse.

**SOURCES : INSEE, RP2008 ET RP2013
EXPLOITATIONS COMPLÉMENTAIRES.**

	2013	%	2008	%
Ensemble	1 726	100,0	1 562	100,0
Couples avec enfant(s)	814	47,2	814	52,1
Familles monoparentales	187	10,9	117	7,5
hommes seuls avec enfant(s)	25	1,4	16	1,0
femmes seules avec enfant(s)	162	9,4	101	6,4
Couples sans enfant	724	42,0	631	40,4

Cet aspect combiné à l'accroissement du taux de personnes âgées dans la commune implique l'existence de logements de taille modérée. Au sein de ménages, on trouvait donc, en 2013 :

- 24,2% de ménages comprenant 1 personne
- minimum 31% de ménages comprenant 2 personnes (couples sans enfants et familles monoparentales avec 1 enfant)

- minimum 35,1% de ménages comprenant 3 personnes ou plus (couples avec enfants et familles monoparentales avec 2 enfants ou plus)

	Nombre de ménages				Population des ménages	
	2013	%	2008	%	2013	2008
Ensemble	2 321	100,0	2 006	100,0	5 777	5 322
<i>Ménages d'une personne</i>	561	24,2	412	20,6	561	412
<i>hommes seuls</i>	272	11,7	200	10,0	272	200
<i>femmes seules</i>	289	12,5	212	10,6	289	212
<i>Autres ménages sans famille</i>	42	1,8	36	1,8	111	116
<i>Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :</i>	1 718	74,0	1 558	77,6	5 105	4 794
<i>un couple sans enfant</i>	720	31,0	627	31,3	1 448	1 286
<i>un couple avec enfant(s)</i>	814	35,1	814	40,6	3 129	3 210
<i>une famille monoparentale</i>	183	7,9	117	5,8	527	298

**SOURCES : INSEE, RP2008 ET RP2013
EXPLOITATIONS COMPLÉMENTAIRES.**

Par conséquent, la taille moyenne des ménages est de 2,5 personnes par ménage en 2010. Cependant, ce chiffre reste supérieur à la moyenne française qui avoisine 2,2 personnes/ménage.

Evolution du parc de logements

La création de logements est un objectif pour la commune qui ne cesse de construire des lotissements. En effet, la ville comporte aujourd'hui 2 271 logements dont 17,8% ont été construits depuis 1999. Cette démarche est en accord avec la croissance démographique positive que nous avons remarquée.

On remarque aussi que cette politique urbanistique est adaptée car on compte seulement 4% de logements vacants. Cela prouve que l'offre correspond à la demande.

Immobilier

D'après une agence immobilière, le prix de l'immobilier de la commune est un atout.

	Commune : Melesse	Département : Ile-et-Vilaine
Prix moyen / m appartement	2 000 €	2 442 €
Prix moyen /m maison	2 044 €	1 858 €
Loyer mensuel moyen / m	7,9 €	8,3 €
Evolution des prix depuis 1 an	+ 2,8%	+ 3,4 %

Part des ménages pouvant acheter 60 m2	80 %	- non renseigné -
Délai de vente moyen	48 jours	26 jours

Les prix du locatif et de l'acquisition d'une maison à Melesse, comparés à ceux du département sont effectivement attractifs puisqu'ils sont moins chers. Cependant, le prix moyen/m2 pour une maison et le délai de vente moyen sont légèrement supérieurs aux chiffres départementaux.

Le Plan Local de l'Habitat (PLH)

Le Plan Local de l'Habitat s'applique pour la période 2014-2019 et fixe un objectif de 70 logements par an sur Melesse. Aussi, la densité urbaine attendue est de 30 logements/ha. Enfin, le document a fixé un objectif de 35% de logements sociaux locatifs sur Melesse.

Le PLH de la communauté du Val d'Ille nous permet de comparer les différentes orientations des communes. On remarque, d'après le tableau ci-dessous, que Melesse offre le plus gros potentiel de développement immobilier. L'objectif de création de 70 logements est en effet le plus haut de la communauté de communes. Les exigences concernant les logements sociaux y sont aussi les plus hautes.

TABLEAU DE SYNTHESE PAR COMMUNE :

	Objectif global (par an)	Objectif global (sur 6 ans)	Objectif de densité moyenne*	Consommation foncière maximale (sur 6 ans)	Accession libre		Accession sociale**		Locatif libre		Locatif social***	
Melesse	70	420	30 logts/ha	16,8 hectares	50%	210	10%	42	5%	21	35%	147
La Mézière	50	300	25 logts/ha	12,0 hectares	50%	150	15%	45	5%	15	30%	90
Montreuil le Gast	20	120	25 logts/ha	4,8 hectares	60%	72	15%	18	5%	6	20%	24
Vignoc	25	150	20 logts/ha	7,5 hectares	65%	98	15%	23	5%	8	15%	23
St Médard sur Ille	15	90	20 logts/ha	4,5 hectares	65%	59	15%	14	5%	5	15%	14
Guipel	10	60	20 logts/ha	3,0 hectares	65%	39	15%	9	5%	3	15%	9
St Germain sur Ille	6	36	20 logts/ha	1,8 hectare	75%	27	10%	4	5%	2	10%	4
St Symphorien	5	30	20 logts/ha	1,5 hectare	75%	23	10%	3	5%	2	10%	3
St Gondran	5	30	20 logts/ha	1,5 hectare	75%	23	10%	3	5%	2	10%	3
Langouët	4	24	20 logts/ha	1,2 hectare	75%	18	10%	2	5%	1	10%	2
TOTAL	210	1260		54,6 hectares	57%	717	13%	162	5%	63	25%	318

* Pour les opérations en extension urbaine (zone AU). Les opérations de renouvellement urbain (zone U) offrent généralement des densités supérieures. Les principes de calcul de la densité sont ceux qui prévalent dans le SCOT.

** PSLA (Prêt Social de Location Accession), PTZ+, dispositifs propres à la CCVI (auto-construction, offre foncière à coût minoré, ...)

*** PLS (Prêt Locatif Social), PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration), parc conventionné privé ou communal

SOURCE : PLH 2014-2019 DE LE COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DU VAL D'ILLE - AUBIGNÉ

Conclusion

Même si on a observé un ralentissement de la croissance démographique, celle ci est positive à Melesse. Ainsi, la ville a construit de **nombreux logements depuis 1999**. Ces logements ont réussi à attirer des populations puisque **très peu d'entre eux sont aujourd'hui vacants**.

Ceci s'explique en partie par **la densité de logements peu élevée** à Melesse, ce qui permet un cadre de vie agréable. **Le prix du locatif et de l'acquisition d'une maison semblent également attractifs**.

Les logements construits sont généralement des **résidences principales individuelles**, ce qui permet une certaine stabilité de la commune. Les chiffres indiquent, enfin, une moyenne de **2,5 personnes par ménage**.

Pour finir, le PLH nous indique que Melesse est la commune du Val d'Ille-Aubigné ayant le meilleur potentiel pour pouvoir accueillir de nouvelles populations. En effet, il a fixé un objectif global de **70 logements par an** ce qui est le **plus haut objectif global annuel de la communauté de communes**. La **densité de 30 logements par hectare**, donnée à titre indicatif, est un ordre de grandeur que la commune doit prendre en compte dans ses projets d'habitat.

CIRCULATION ROUTIERE

Cette partie présentera les grands axes reliant la commune aux villes et communes avoisinantes mais aussi les axes utilisés au sein de celle ci. Il sera possible de s'appuyer sur le schéma mais aussi sur la cartographie p31, qui présente quelques axes.

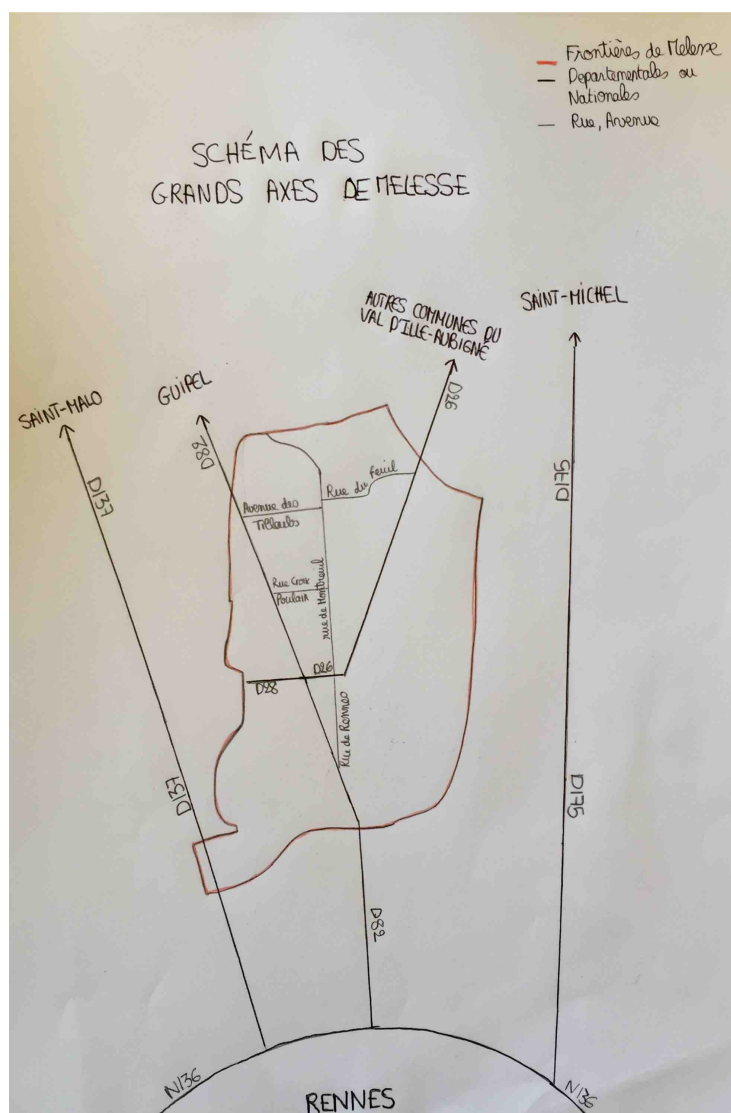


SCHÉMA DES GRANDS AXES DE MELESSE
SOURCE : RÉALISATION PERSONNELLE

■ Axes reliant la commune aux grandes villes

Melesse se situe entre deux axes routiers majeurs : La D137 (Rennes – Saint Malo) et la D 175 (Rennes – Mont Saint Michel). Ces deux axes sont empruntés car ils mènent à des lieux touristiques. La commune est aussi

traversée par la D26 qui longe l'Est de la commune en direction de petites communes similaires à Melesse.

Enfin et surtout, la commune est traversée par la D82, route la plus empruntée pour aller de Rennes à Melesse puis à Guipel, autre ville de la communauté de communes du Val d'Ille. 11 364 véhicules/jour sont estimés entre Rennes et Melesse. Puis, en sortie de Melesse, le trafic est baissé de 40%. Cette information indique que de nombreux ménages utilisent cette route pour se rendre dans la capitale bretonne, notamment pour leur déplacement domicile-travail.

Le recensement de la population de 2010 indique en effet que le nombre de melessiens travaillant à Rennes avoisine 19,8%. Au total, 40% travaillent en agglomération rennaise.

Axes au sein de la commune

La commune est traversée par la D82, axe majeur comme nous l'avons décrit précédemment.

La rue de Montreuil est aussi la rue la plus utilisée par les habitants car elle traverse la commune verticalement, reliant le bourg aux lotissements situés au nord de la commune.

Plusieurs axes relient le Centre-Ouest au Centre-Est et le Nord-Ouest au Nord-Est de la commune, et permettent un accès vers la D26 et la D82 :

- A hauteur du bourg, on trouve la place de l'Eglise et la D28, qui permet d'accéder à la zone commerciale de SuperU, située à l'ouest de la commune. D'autres petites rues permettent de rejoindre l'est de la commune.
- A hauteur du Nord de la ville, la rue du Feuil et l'avenue des Tilleuls relient le Nord-Ouest au Nord-Est de Melesse.
- La rue de la Croix Poulain rejoint également la D82 au milieu de la rue de Montreuil.

Enfin, des pistes cyclables ont été mises en place depuis peu. Celles-ci relient le Nord au Sud de la commune, en passant par le bourg.

Conclusion

La commune est tout d'abord fortement reliée à Rennes grâce à la D82, qui traverse la commune. Cette route est utile pour les 40% des Melessiens qui travaillent en agglomération Rennaise et qui l'empruntent.

Au sein de la commune, on note que les axes permettant de relier Melesse aux autres communes ou à Rennes sont facilement accessibles du bourg ou du Nord de Melesse. Les axes les plus empruntés restent cependant la rue de Montreuil et la D82.

TRANSPORTS EN COMMUN

Pour se développer, le milieu périurbain doit reposer sur un fort niveau de mobilité. En effet, l'éloignement des grandes villes demande une desserte efficace du réseau de transports en commun. Si ce n'est pas le cas, la motorisation augmente alors. La desserte de Melesse repose aussi sur un autre enjeu. En effet, il est important de souligner que les 7% de la population ayant 75 ans et plus n'ont pas toujours la possibilité de se déplacer par leurs propres moyens, puisque la conduite requiert des capacités fonctionnelles maximales.

Nous analyserons donc la desserte de Melesse.

Une desserte limitée

Melesse ayant fait le choix de faire partie de la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné, elle bénéficie des transports en commun du réseau ILLENOO. Une seule ligne de ce réseau passe par Melesse pour relier la commune aux lycées en 15 minutes. Elle dessert également l'arrêt de métro Rennais « Anatole France » en 20 minutes.

Ci dessous les horaires de la ligne Dingé-Rennes, qui passe par Melesse. On remarque tout d'abord que tous les arrêts de Melesse ne sont pas desservis de façon équitable donc que certains arrêts n'ont que 15 départs vers Rennes par jour. Aussi certains cars ne relient pas Melesse à Rennes mais à une des autres communes.

Cette ligne ne circule pas les dimanches et jours fériés																					
Jours de circulation		Ligne 11 - Dingé - Rennes																			
		Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi	Lundi à Samedi
Période scolaire		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Période de vacances scolaires (hors B)		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Affichage sur l'autocar		Rennes 1102	Rennes 1104	Rennes 1110	Rennes 1112	Rennes 1114	Rennes 1116	St Gildard 1102	St Gildard 1104	St Gildard 1110	Rennes 1118	Rennes 1120	Melesse 1108	Melesse 1102	Rennes 1128	Rennes 1128	Rennes 1130	Rennes 1134	Rennes 1108	Rennes 1140	Rennes 1142
DINGÉ	Centre	6:28					7:10							8:48							
DINGÉ	Belgeorgette	6:30					7:12							8:51							
GUPEL	La Picaudière	6:32	6:38	6:43			7:15	7:27				7:56		8:53							
GUPEL	Eglise	6:35	6:40	6:52			7:17	7:30				7:45	7:59	8:56				13:00			17:09
GUPEL	Champ l'Heury	6:37	6:44	6:56			7:20	7:33				7:48	8:02	8:59				13:03			17:13
ST-MEDARDILLE	Les 4 Chemins	6:38	6:46	6:58			7:22	7:35				7:50		8:05	9:01			13:04			17:14
MONTREUIL-LE-GAST	La Jarais	6:39	6:47	6:59			7:23	7:36				7:51		8:06	9:02			13:05			17:15
MONTREUIL-LE-GAST	Centre	6:42	6:51	7:03	7:13		7:27	7:39			7:40	7:55	8:09	9:06	10:08	10:08		13:08	14:13		17:08
MONTREUIL-LE-GAST	Les Bégories	6:44	6:53	7:04	7:14		7:28	7:40			7:41	7:57	8:12	9:08	10:09	10:09		13:10	14:14		17:09
MONTREUIL-LE-GAST	Sauveterre	6:45	6:55	7:07	7:16		7:29	7:42		7:40		7:43	7:59	8:13	9:09	10:10		13:11	14:15		17:10
MELESSE	Le Feuill	6:48	6:57	7:09	7:18		7:30		7:40		7:46	8:01	8:22	9:11	10:12	10:12		13:13	14:17		17:12
MELESSE	Croix Poulin	6:50	6:59	7:10	7:20		7:31		7:41		7:47	8:02	8:23	9:12	10:13	10:13		13:14	14:18		17:13
MELESSE	Les Alloux	6:52	7:00	7:12	7:22	7:32	7:33		7:40	7:48	8:04			8:25	9:14	9:45	10:15	11:15	13:16	14:45	14:20
MELESSE	Collège											8:15	8:20								
MELESSE	Chapelle	6:53	7:03	7:14	7:24	7:34	7:35		7:43	7:42	7:50	8:06		8:27	9:16	9:47	10:17	11:17	13:18	14:47	14:22
MELESSE	Croix de Pella	6:54	7:04	7:15	7:25	7:35	7:36		7:50			7:53	8:08	8:28	9:17	9:48	10:18	11:18	13:19	14:48	14:23
MELESSE	Chêne Noël	6:55	7:06	7:16	7:26	7:36	7:37		7:52			7:55	8:10	8:30	9:18	9:50	10:20	11:20	13:21	14:50	14:24
MELESSE	La Gaudière	6:56	7:08	7:19	7:29	7:39	7:41	7:54				7:56	8:12	8:32	9:20	9:52	10:22	11:22	13:23	14:52	14:25
ST-GREGOIRE	Belle Ecuille	6:57	7:09	7:20	7:30	7:31	7:42	7:55	7:56	7:50	7:57	8:13		8:33	9:21	9:53	10:23	11:23	13:24	14:53	14:26
ST-GREGOIRE	Jean-Paul II							8:00	8:00	7:55											
ST-GREGOIRE	ChP						7:49					8:08	8:27	8:43	9:25					14:30	14:27
ST-GREGOIRE	La Plasse						7:50					8:10	8:28	8:55	9:27					14:32	14:29
RENNES	Lycée Mendès France			7:28		7:41						8:15	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:32	13:32	14:02	14:02
RENNES	Olivier de Serres	7:07	7:22		7:42	7:47						8:15	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:32	13:32	14:02	14:02
RENNES	Anatole France	7:10	7:25	7:35	7:45	7:50	8:00					8:20	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:35	13:35	14:05	14:05

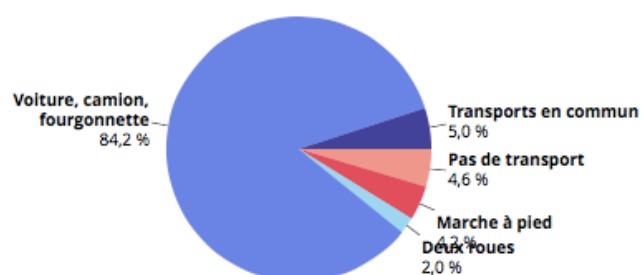
HORAIRES ET DESSERTE DE LA LIGNE 11

SOURCE : [HTTP://WWW.ILLENOO-SERVICES.FR](http://www.illeenoo-services.fr)

La fréquence des cars est insuffisante : Une vingtaine de départs vers Rennes entre, approximativement, 6h50 et 18H et une vingtaine de retours depuis Rennes entre 10H30 et 20H40. La ligne ne circule pas non plus les dimanches et jours fériés.

Par conséquent, comme expliqué dans l'introduction de cette partie « TRANSPORTS EN COMMUN », la mauvaise desserte de la commune a entraîné une forte motorisation. On note que 84,2% des habitants utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 70%, en moyenne, en France.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2013



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

Un développement des transports en cours

Pour pallier à ce manque de transports en commun, la communauté de communes a proposé un projet d'auto-partage pour ses communes. Melesse s'étant portée volontaire, elle propose à ses habitants la location journalière d'une des deux voitures mises à disposition (l'une étant électrique). Le but est de permettre l'essai et la promotion des voitures électriques et de faciliter les déplacements des personnes n'ayant pas de voiture. Cependant, l'idée est aussi d'inciter les personnes à ne pas acheter de voiture, donc à se déplacer en transports en commun pour la majorité de leurs déplacements (et notamment ceux effectués au sein de la ville) mais quand-même de pouvoir, en cas de besoin, recourir à une voiture.

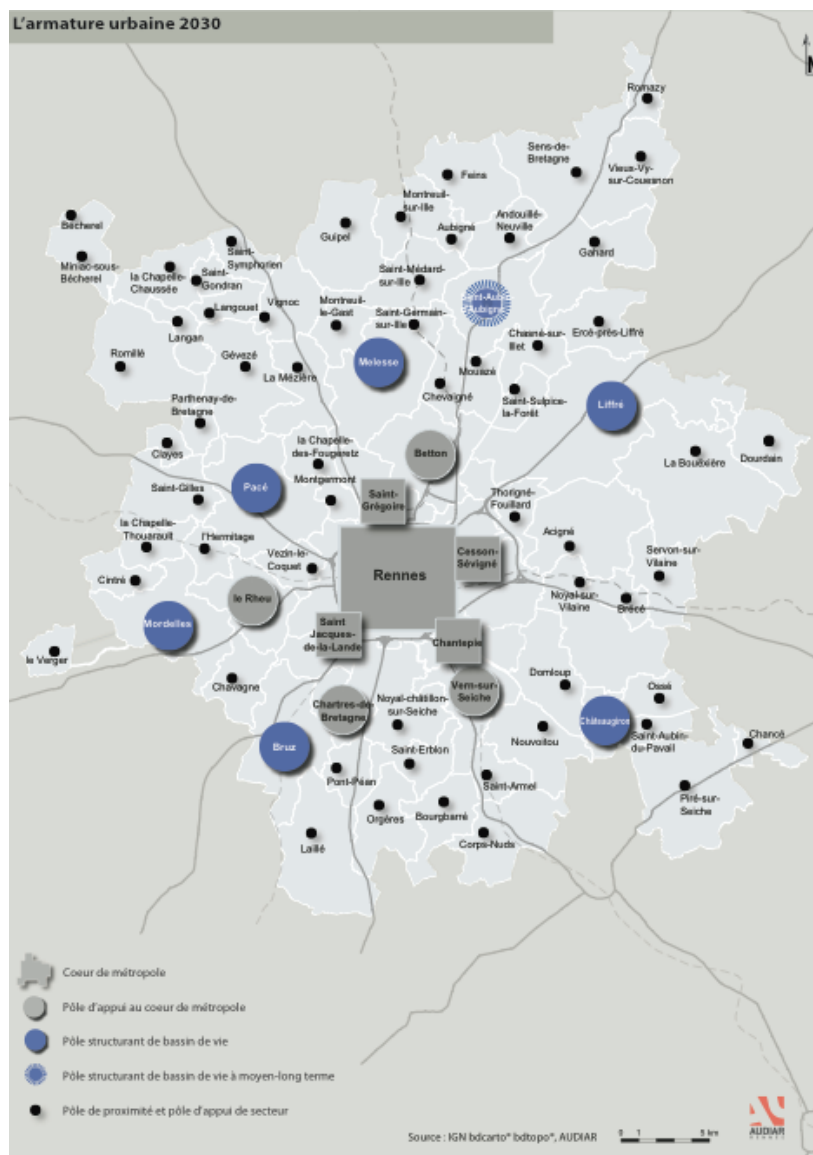
Aussi, le schéma de cohérence territoriale (SCoT), approuvé par le comité syndical le 29 mai 2015, prévoit le développement des liaisons de transports en commun d'ici 2030.

Le SCoT a tout d'abord nommé Melesse « pôle structurant de bassin de vie ». Cette appellation désigne une commune avec des « équipements et

services, qui répondent aux besoins quotidiens des habitants ». Cette appellation est différente des « pôles d'appui du cœur de métropole » qui assument « un rôle d'équilibre et de développement de la zone la plus dense du pays [Rennais] » et qui sont donc des communes géographiquement plus proches de Rennes.

Ainsi, le SCoT prescrit le développement des transports en commun entre les « pôles structurants de bassin de vie » et la métropole.

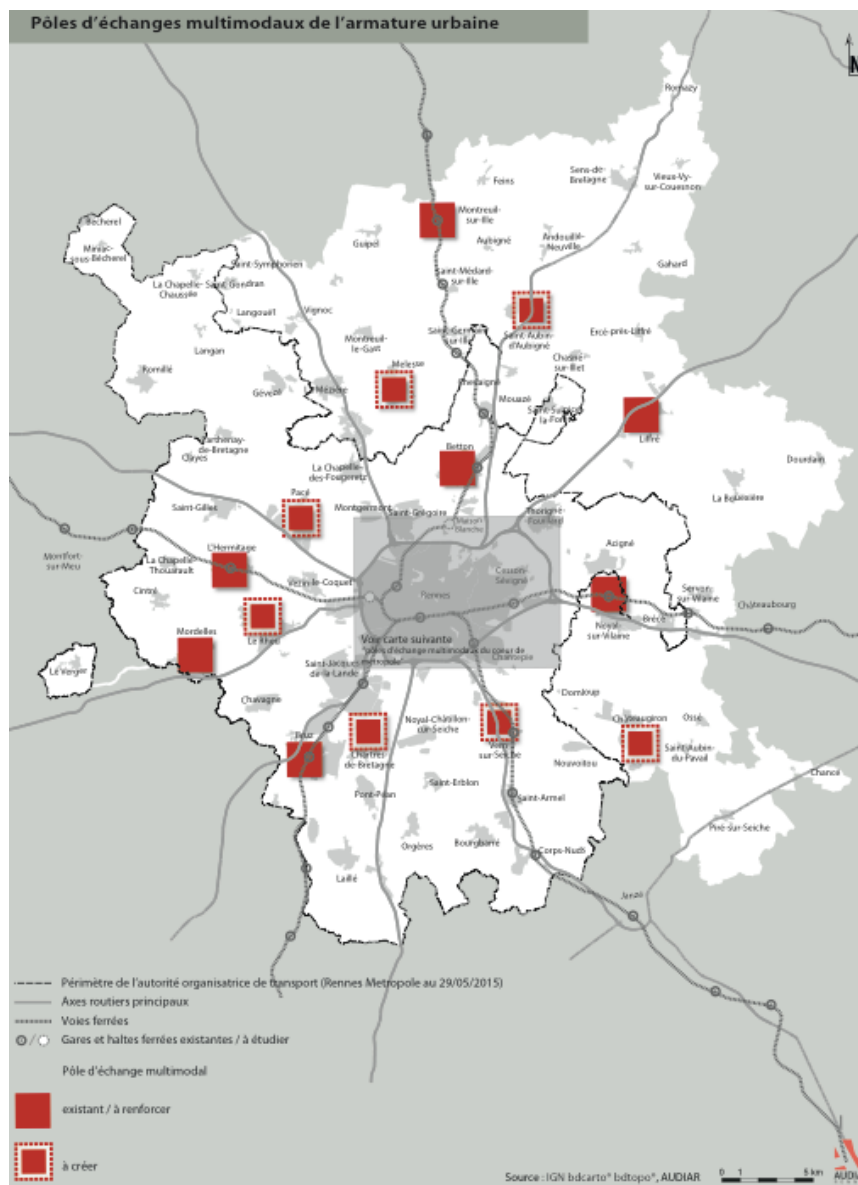
Cependant, entre ces pôles et les « pôles d'appui du cœur de métropole », « la question ne se résume pas aux seuls transports collectifs comme alternative à la voiture (...). Il s'agit avant tout d'ouvrir les territoires à la diversité des services de mobilité. Par exemple, le vélo, le transport à la demande, le co-voiturage (...). ».



Le SCoT prévoit également la création d'un pôle d'échange multimodal à Melesse. Ce pôle devra « s'appuyer sur un transport collectif performant avec une régularité des temps de parcours garantie, des connexions avec les réseaux locaux de déplacement (...) ». Les divers types de stationnement et les voies pour les transports doux seront également développés.

Les pôles d'échange multimodaux de l'armature urbaine

Pour les autres pôles d'échanges multimodaux qui figurent sur la carte « *Pôles d'échange multimodaux de l'armature urbaine* » ci-après, il est indispensable qu'ils puissent s'appuyer sur un transport collectif performant avec une régularité de temps de parcours garantie, des connexions avec les réseaux locaux de déplacements (modes actifs et autres), un stationnement sécurisé pour les deux roues, des parkings aménagés pour les voitures en stationnement d'échange, des points de dépose rapide et une accessibilité facilitée pour les modes actifs (bandes, pistes vélos, cheminements aménagés, signalétique adaptée). Ces pôles offriront également une information sur les offres de transport existantes et leurs horaires ainsi que des fonctions commerciales liées aux transports (vente de titres...).



Conclusion

Ainsi, les transports en commun ne sont aujourd'hui **pas suffisamment performants** à Melesse : peu d'horaires de passage, pas de passage tous les jours et pas assez d'arrêts desservis. Ceci implique un **fort taux de motorisation**, qui a forcément un impact écologique, mais cela pose également problème pour les PMR ne pouvant pas conduire.

Le SCoT indique que Melesse est un **pôle structurant de bassin de vie**, qui se doit d'être relié à la métropole et aux autres pôles d'appui du cœur de métropole. Le SCoT prévoit aussi que la commune devienne un **pôle d'échange multimodal** et ainsi que son **réseau de transports se développe d'ici 2030**. Les stationnements et les transports doux devront également se développer.

Cette amélioration prévoit de rendre la commune plus attractive donc d'augmenter de la demande de logements. Puisque aujourd'hui seulement 4% de logements sont vacants, on en déduit qu'une **augmentation de l'offre de logements** est nécessaire.

ECONOMIE, SERVICES

La commune comporte deux grands pôles économiques : le centre bourg, et la zone commerciale qui sont localisables sur la cartographie p31. Les services que Melesse propose sont performants puisque la SCoT a nommé la commune « pôle structurant de bassin de vie ». Ainsi, ses habitants profitent de beaucoup de services et commerces mis à leur disposition.

La commune propose également des services qui ne sont pas situés sur l'un de ces grands pôles économiques : un collège public et un collège privé, 2 salles de sport, une maison et une salle des associations, un centre social, une salle polyvalente, un stade de football, des terrains de tennis, le parc du Quincampois ou encore la maison de retraite participent donc également à la vie de la commune.

Le centre Bourg

Accessible facilement, le bourg de Melesse est organisé autour de l'Eglise. On trouve une vingtaine de commerces de proximité implantés sur la place principale appelée « Place de l'Eglise ». L'inventaire de ces enseignes est le suivant :

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| - 1 magasin d'électronique | - 1 agence immobilière |
| - 3 boulangeries | - 1 assureur |
| - 1 charcuterie | - 2 centres esthétiques |
| - 1 épicerie | - 1 coiffeur |
| - 1 bureau de tabac-presse | - 1 pressing |
| - 1 PMU | - 1 magasin d'optique |
| - 3 banques | - 1 auto école |
| - 1 restaurant | |

La Mairie, l'école maternelle, la bibliothèque et la médiathèque avoisinent le bourg. De plus, la place de l'Eglise accueille le marché le jeudi matin. Ainsi, on trouve une forte centralisation de l'activité autour de cette place de 8 800 m². Les nombreux lotissements construits autour de ce bourg renforcent aussi cette idée de centralisation.



**PHOTOS DU BOURG DE MELESSE
RÉALISATION PERSONNELLE**

La zone commerciale

Deux grandes surfaces, offrant une plus grande diversité de produits, sont aussi implantées à l'Ouest de Melesse, dans la Zone d'activité « La Métairie ». Lidl est l'une de ces grandes surface et son enseigne est légèrement excentrée par rapport à la zone commerciale qui héberge la seconde grande surface (Super U). Cette zone commerciale de 50 000 m² peut paraître similaire à une zone industrielle, rassemblant plusieurs commerces et grandes chaînes, et isolée du centre bourg. Avec 3 000 m², le magasin Super U joue un rôle moteur dans l'attractivité de la zone d'activités. On peut y accéder à vélo, à pieds ou en voiture. L'inventaire de ces enseignes est le suivant :

- Super U + station service
- 1 magasin « bio »
- 2 garages
- 2 banques
- 1 pharmacie
- 1 laboratoire d'analyses
- 1 opticien
- 1 magasin auditif
- 1 magasin Mode
- 1 restaurant
- 1 coiffeur
- 1 agence immobilière
- 1 photographe
- 1 petit centre



**PHOTOS DE LA
ZONE
COMMERCIALE
SUPER U ET
COMMERCES
AVOISINANTS
RÉALISATION
PERSONNELLE**

Conclusion

L'activité économique de la commune est donc rassemblée sur 2 grands pôles : le bourg et la zone commerciale, tous deux facilement accessibles au sein de Melesse. On ne trouve donc pas de commerces ou de services dans le Nord de la commune ce qui peut rendre les lotissements isolés pour les habitants de ces quartiers.

Enfin, on note qu'il manque un lieu de vie, de type café ou bar. Il y a en effet plusieurs restaurants et un bar-PMU mais pas d'établissement dynamique, qui pourrait pourtant attirer des populations et notamment les jeunes. En discutant avec des melessiens, ceux-ci m'ont confirmé qu'ils avaient remarqué cette absence et qu'ils aimeraient voir un café/bar s'installer dans la commune.

Conclusion PARTIE 1

L'attractivité de la commune combine une **bonne accessibilité routière** vers Rennes mais aussi une **densité de logements peu élevée** donc un cadre de vie agréable. Le **prix du locatif et de l'acquisition des maisons** sont également **peu élevés** par rapport aux autres communes du département. Aussi, une **offre de services performants** pour répondre aux besoins quotidiens des habitants est rassemblée sur deux grandes zones performantes dans le centre et à l'ouest de la commune.

Cependant, le **manque de transports en commun** performants à Melesse lui pose problème pour être plus attractive dans le bassin Rennais. En effet, la commune attire du fait de sa proximité de Rennes mais la desserte de Melesse par les transports en commun n'est pas suffisante, surtout concernant les arrêts desservis et les horaires. Le SCoT, qui a nommé la commune « **pôle structurant de bassin de vie** » prévoit également, d'ici 2030, d'**augmenter la fréquence et la performance du réseaux de cars**, en transformant Melesse en un **pôle multimodal**. Les élus ont également fait le choix de **diminuer l'utilisation de la voiture** en privilégiant les transports doux, en créant de nouvelles voies et divers types de stationnement. L'attractivité de Melesse va donc fortement augmenter.

De plus, Melesse ne semble pas avoir une croissance démographique très importante par rapport aux autres communes mais celle-ci est positive (**+0,7%/an**). Elle est située dans une **communauté de commune qui ne cesse de se développer**. Aussi, le département d'Ille et Vilaine semble avoir un avenir prometteur puisqu'il croît de façon plus rapide que la France.

La légère baisse de la croissance démographique depuis quelques années qui s'oppose à celle des communes environnantes prévoit donc de s'atténuer grâce aux instructions du PLH et du SCoT. Il apparaît donc la nécessité de continuer de **proposer des nouveaux logements** et donc d'**augmenter l'offre**. Le Plan Local de l'Habitat impose par ailleurs la **construction de 70 nouveaux logements par an**, ce qui est le **plus haut objectif global** au sein de la communauté de communes.

La ville attire des personnes aux **revenus moyens** mais comme de nombreuses communes, elle présente des **disparités de revenus**. Ainsi, il semble important de proposer un projet accessible à tous. Les ménages sont également de taille moyenne puisque qu'ils comportent en moyenne **2,5 personnes par ménage**.

La population de Melesse **vieillit** au fur et à mesure des années. Pourtant, il **manque des logements fonctionnels et accessibles aux PMR**. De plus, dans le but de rajeunir la population melessienne, des **logements plus grands** et un cadre de vie plus dynamique sont également à mettre en place. En effet, des familles de grande taille, avec enfants, rajeunissent la population de la commune.

Pour finir, afin de dynamiser la commune tout en répondant à un besoin de la population, l'installation d'un **café-bar** semble à retenir.

Afin de résumer la description qui a été effectuée précédemment, nous pouvons synthétiser les informations et analyses au sein de l'AFOM suivant.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">-Proximité de Rennes-Densité permettant un cadre de vie agréable-Prix modéré de l'immobilier-Pôle structurant de bassin de vie-Très faible vacance-Ménages aux revenus disparates qui permettent une mixité sociale-Services et commerces adaptés	<ul style="list-style-type: none">-Manque de transports en commun-Pas de lieu de vie de type café/bar-Manque de logements fonctionnels PMR
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none">-Croissance démographique positive dans un territoire en développement-Melesse, pôle d'échange multimodal en 2030	<ul style="list-style-type: none">- Vieillesse de la population- Services et commerces concentrés : moins d'échanges dans certains quartiers (Nord)

Il semble alors important de créer des logements tout en prenant en compte les aspects ci-dessus.

Un site paraît approprié pour proposer un développement permettant de répondre à ces problématiques.

La seconde partie de ce document sera introduite par une justification des atouts de ce terrain.

Partie 2 : Projet de développement de la commune au sein d'une ZAD

LE TERRAIN D'ETUDE

Dans cette partie, nous présenteront les différents aspects du terrain et expliquerons en quoi il est adapté pour y effectuer ce type de projet.

Composition

Le site d'étude est aujourd'hui composé d'espaces agricoles mais fait partie d'une zone d'aménagement différée. Ainsi, la commune peut disposer de cette réserve foncière pour la réalisation de ses projets.

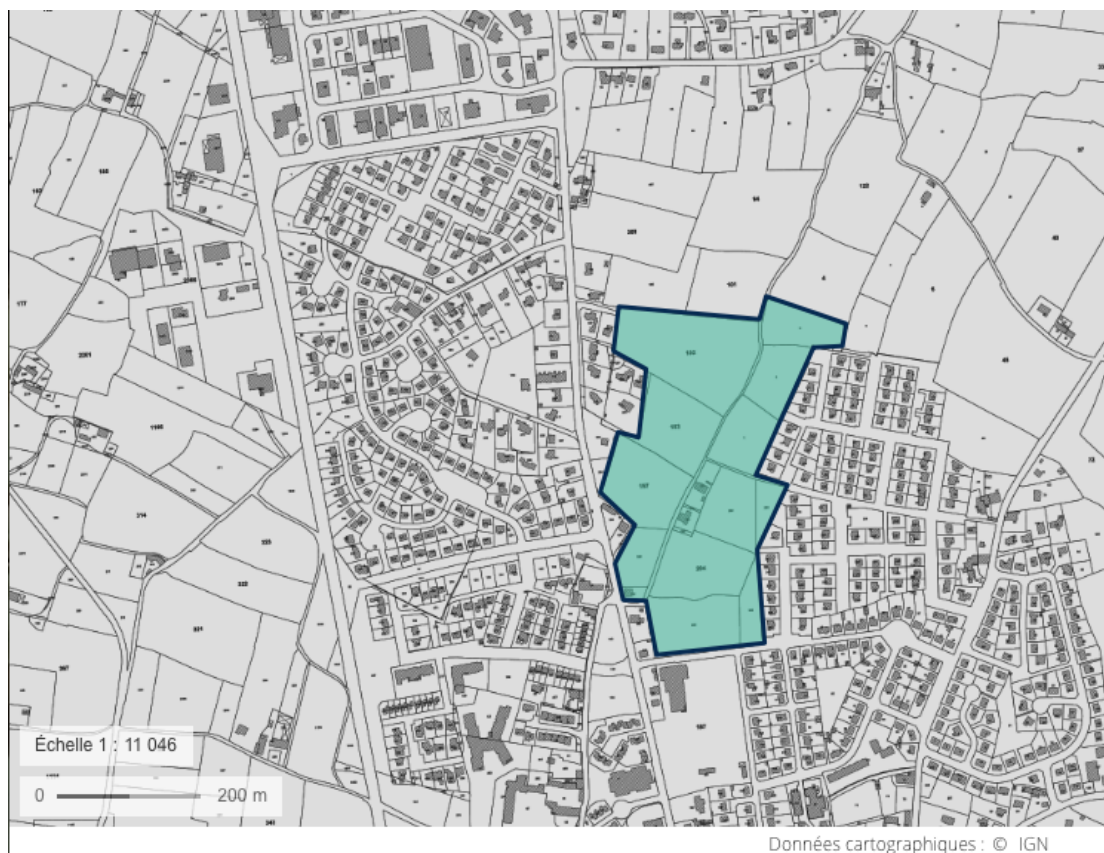
Le terrain est délimité par des routes mais aussi des maisons, déjà construites, en bord de voirie.



PHOTOS DU TERRAIN D'ÉTUDE AUJOURD'HUI
SOURCES : RÉALISATIONS PERSONNELLES

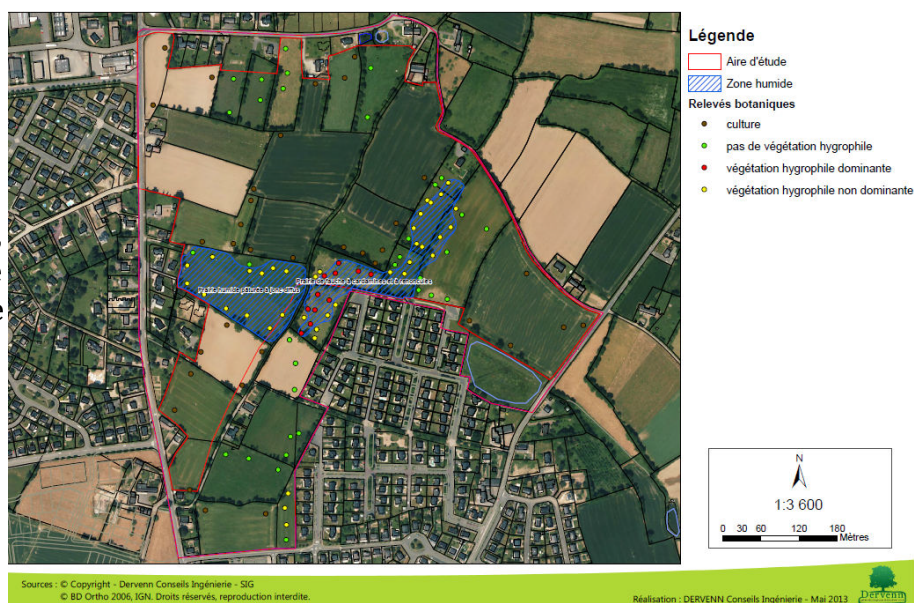


Le site s'étend sur une superficie de 98440 m² soit 9,844 ha dont une zone humide de 3ha. Le terrain est représenté en bleu sur la carte ci dessous.



LA ZONE D'ÉTUDE SOURCE PERSONNELLE - PLATEFORME GÉOPORTAIL

La mairie a effectué des sondages pédologiques sur l'ensemble de la zone d'aménagement différée, dont notre terrain. Cette aire d'étude, représentée en rouge sur la carte ci-contre, comporte le terrain sur lequel nous travaillerons, la zone humide et d'autres espaces agricoles.



Aujourd'hui, la zone humide n'est pas remarquée par les habitants puisqu'elle se situe entre des champs. Il y a donc une réelle opportunité pour la mettre en valeur. D'après le PLU de Melesse, les zones humides sont localisées dans les zones naturelles protégées (zonage N). Pour ce type de zone, « toutes installations, ouvrages, travaux susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides » sont interdits. La mairie nous a en effet signalé une richesse d'avifaune assez importante (32 espèces) qui est liée à la diversité des milieux. On compte également 106 espèces florales. Cependant, le document d'urbanisme indique qu'il est possible de mettre en place :

« chemins piétonniers, ni cimentés, ni bitumés et le mobilier destiné à l'accueil ou à l'information du public, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, dès lors qu'ils ne génèrent pas d'exhaussement, d'affouillement ou d'imperméabilisation du sol incompatible avec le libre écoulement ou l'expansion des crues »

Le terrain comprend donc une surface réellement constructible de 6,844 ha (9,844 ha de terrain - 3ha de zone humide). Il est inscrit au document d'urbanisme PLU, approuvé le 20 mai 2011. Celui-ci prescrit aussi la création de « nouveaux quartiers, bien intégrés dans l'environnement naturel et paysager et bien connectés aux quartiers existants, tout en garantissant une diversité de logements en lien avec les besoins de la commune mais aussi avec les objectifs d'économie d'espace ».

Localisation

La zone est située au Nord du bourg de Melesse, dans la continuité de la commune, ce qui lui permet de s'intégrer facilement et de ne pas être considérée comme une zone isolée. En effet, le sud de la zone est situé à 370 m du bourg. Le fait qu'elle soit dans cette continuité permet aussi de ne pas créer de nouveaux axes (routes, voies vélo) mais simplement de prolonger ceux déjà existants.

Aussi, au sud du site, on trouve un terrain de tennis et de football accolé au terrain d'étude ce qui est un atout pour les familles avec enfant.

Au nord du terrain, les espaces agricoles pourraient contraster avec un projet d'urbanisme mais, faisant aussi partie de la Zone d'Aménagement Différée, ils sont voués à être urbanisés. La commune étant relativement petite, il ne semble cependant pas judicieux de proposer un projet sur l'ensemble de la zone car il s'implanterait de façon trop « brutale » pour les habitants. De plus, si on prévoit une forte augmentation de la demande d'ici quelques années, il est plus judicieux d'augmenter l'offre de logements graduellement. Toutefois le projet de développement proposé doit anticiper et permettre cette futurs extension.

Accessibilité à Rennes et aux autres communes

La zone d'étude est desservie par la ligne 11 du réseau de transports ILLENOO à quelques minutes à pied (voir carte ci-dessus). L'ouest du terrain est en effet accolé à l'arrêt de bus et il est fort probable que, en cas de construction de logements et dans le cadre du développement du pôle multimodal en 2030, un arrêt de bus soit également créé à l'est du terrain. Comme nous l'avons évoqué dans notre première partie, le car qui passe aujourd'hui à l'ouest peut déposer les passagers dans certaines autres communes de la communauté de communes du Val d'Ille, mais il peut également les déposer dans Rennes ou dans le bourg de Melesse.

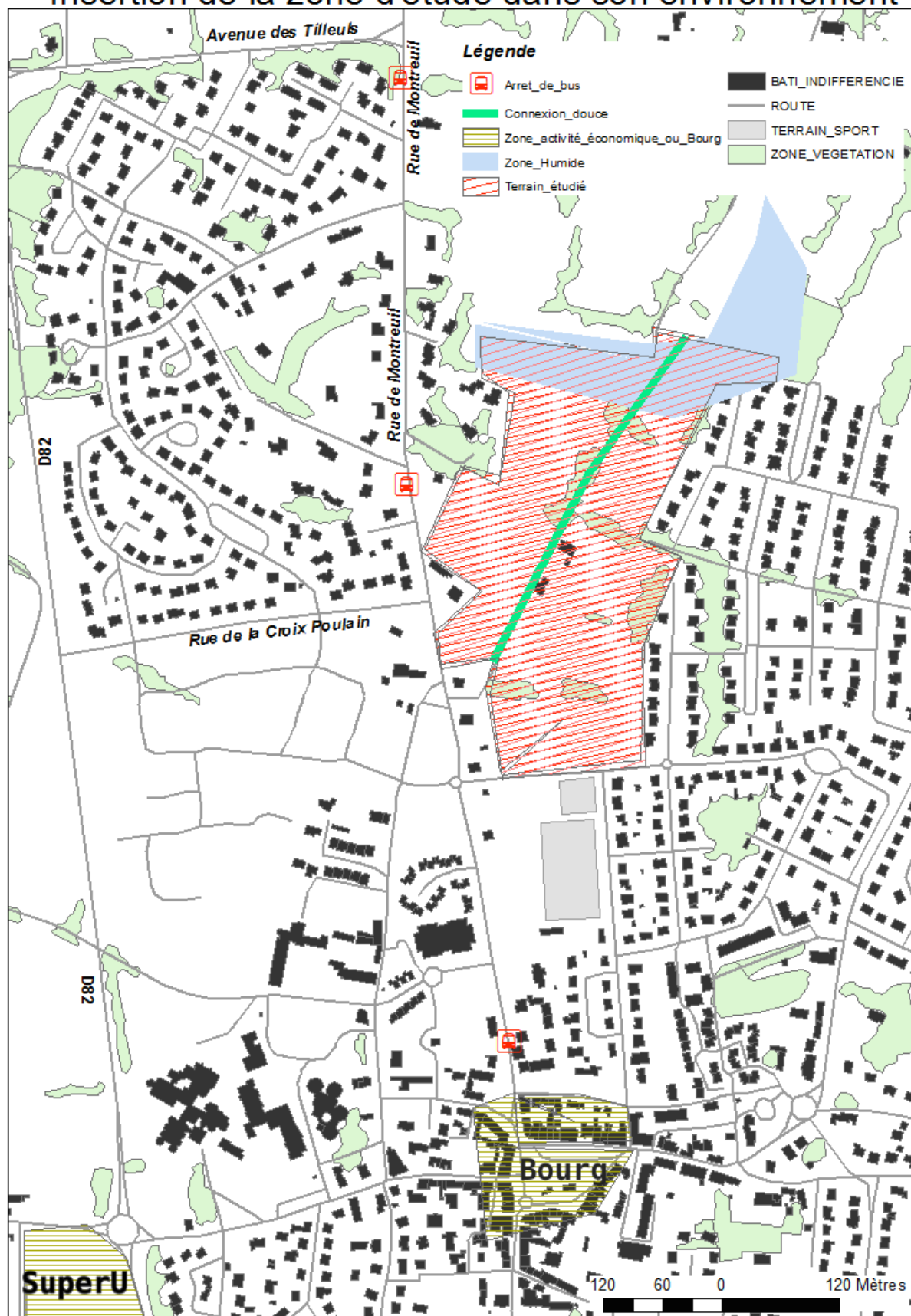


VUE DEPUIS LA RUE DE MONTREUIL - ARRÊT DE BUS CROIX POULAIN
SOURCE : GOOGLE MAPS

Concernant la circulation routière, l'ouest du terrain est situé à 5 minutes en voiture de la départementale (D82) qui dessert une grande partie des communes du nord de Rennes ainsi que la capitale bretonne. Aussi, la D26, située à proximité de la côté est de la zone, est un axe vers d'autres communes.

L'emplacement du terrain est enfin stratégique, puisqu'il bénéficie déjà de connexions douces vers le cœur de la ville. On trouve en effet un chemin, traversant la zone d'étude, sur lequel les piétons et vélos peuvent circuler (voir carte p31). Cependant, cette connexion douce est à développer.

Insertion de la zone d'étude dans son environnement



RÉALISATION PERSONNELLE VIA LE LOGICIEL DE CARTOGRAPHIE QGIS

Environnement urbain

Le Nord et le Sud du terrain sont bordés par des habitats individuels, principalement des résidences pavillonnaires récentes. Des maisons anciennes qui font parfois partie de fermes sont également présentes, généralement isolées.



DES HABITATS DE TOUS TYPES BORDENT LE TERRAIN D'ÉTUDE
SOURCE : RÉALISATION PERSONNELLE

Conclusion PARTIE 2

Ainsi, le terrain semble voué à un aménagement durable puisqu'il est **bien desservi et est proche des grands axes**. Aussi, il est situé dans la **continuité de la commune** et est proche des **lieux stratégiques**. Le nord du terrain d'étude doit cependant se rendre attractif pour s'intégrer à Melesse. La **zone humide** dont il dispose est également un atout puisque celle-ci pourrait être mise en

valeur. Enfin, le fait que le site soit une **ZAD** nous confirme la volonté de la commune d'y réaliser un projet.

Le tableau ci-dessous retrace les atouts, faiblesses, opportunités et menaces du terrain. Ce site semble adapté car s'il a de nombreux atouts pour le projet, il offre également des opportunités pour la commune.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Terrain inscrit au PLU comme espace constructible- Proximité des grands axes routiers- Proximité d'un arrêt de bus- Situé dans la continuité de la commune- Proximité du bourg- Inclus dans la zone de développement des transports en commun	<ul style="list-style-type: none">- Difficultés et oppositions potentielles des agriculteurs (qui sont déjà avertis que leur parcelle fait partie d'une ZAD)
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Mise en valeur de la zone humide et de ses espèces endémiques- Développement des connexions douces- Entouré par différents types d'habitats pour développer la mixité sociale	<ul style="list-style-type: none">- Nord de la zone qui peut s'isoler

PROJET

Grands objectifs

Proposer des nouveaux logements dans une commune à croissance démographique positive qui risque de s'accroître de façon plus importante encore, d'ici à 2030 (cf SCoT). Proposer une offre de logements diversifiée : taille, type et prix variés et proposer des habitations avec une accessibilité PMR pour créer une mixité inter-générationnelle et favoriser la mixité sociale. Conserver une densité urbaine optimale. On tentera ainsi de concilier qualité de l'habitat et de son environnement, et optimisation de la consommation de l'espace.

Faire que l'ensemble du quartier s'insère au mieux dans la commune : le relier au centre bourg par des axes routiers mais aussi privilégier les transports doux. Garantir donc un accès facile et rapide aux commerces et services de Melesse pouvant être réalisé à pieds ou à vélo. Attirer les habitants des autres quartiers grâce un lieu de vie de type café/bar et ainsi faire apparaître des flux de population afin que l'ensemble du quartier s'insère dans Melesse.

Organiser l'urbanisation autour des réseaux de transports en commun actuels, tout en prenant en compte le développement de ces transports en 2030. Conserver l'accès rapide à Rennes grâce à la D82 et aux autres communes grâce à la D26. Privilégier le développement des connexions douces.

Mettre en valeur la zone humide existante : proposer un espace de ballade, garder une végétation présente au maximum pour conserver et protéger la trame verte. Cela permet également de pérenniser le caractère rural de la commune et l'histoire de ce site.

Logements

Taille

Plusieurs tailles de logements seront présentes pour répondre aux différentes demandes :

- **Taille 1**: Petits logements **<40 m²** pour tous types de personnes seules : étudiants, personnes âgées,...
- **Taille 2** : Logements de taille intermédiaire basse de **40 à 80 m²** pour attirer les jeunes couples avec 1 enfant, familles monoparentales, familles prévoyant d'avoir un enfant et personnes âgées
- **Taille 3** : Logements de taille intermédiaire haute de **80 à 120m²** pour attirer des grandes familles, dont les enfants rajeunissent la population.
- **Taille 4** : Logements de taille haute de **120 à 180 m²** pour familles les plus nombreuses qui rajeuniront également la population.

Il est important de prévoir des logements pour pouvoir **héberger les personnes âgées** déjà présentes à Melesse mais aussi de **prévoir l'arrivée de nouvelles populations**. Le fait de prévoir tous types de logements permet également de projeter une **mixité sociale et inter-générationnelle**.

Type

Etant entouré par des logements individuels, le terrain proposera des **logements individuels et semi collectifs mais pas de logements collectifs**. Il s'insère ainsi dans commune rurale comprenant seulement 17,2% de logements collectifs.

Les logements **individuels** seront de type **Rdc+1**.

Les logements **semi collectifs** seront de type **Rdc+1 ou Rdc+1+combles**. En effet, le type Rdc+2 est plus imposant, visuellement. (voir photos ci-dessous). On trouvera un accès privatisé et une terrasse ou une partie de jardin privée pour chaque ménage.



CONSTRUCTION21.ORG :
RDC + 1 + COMBLES



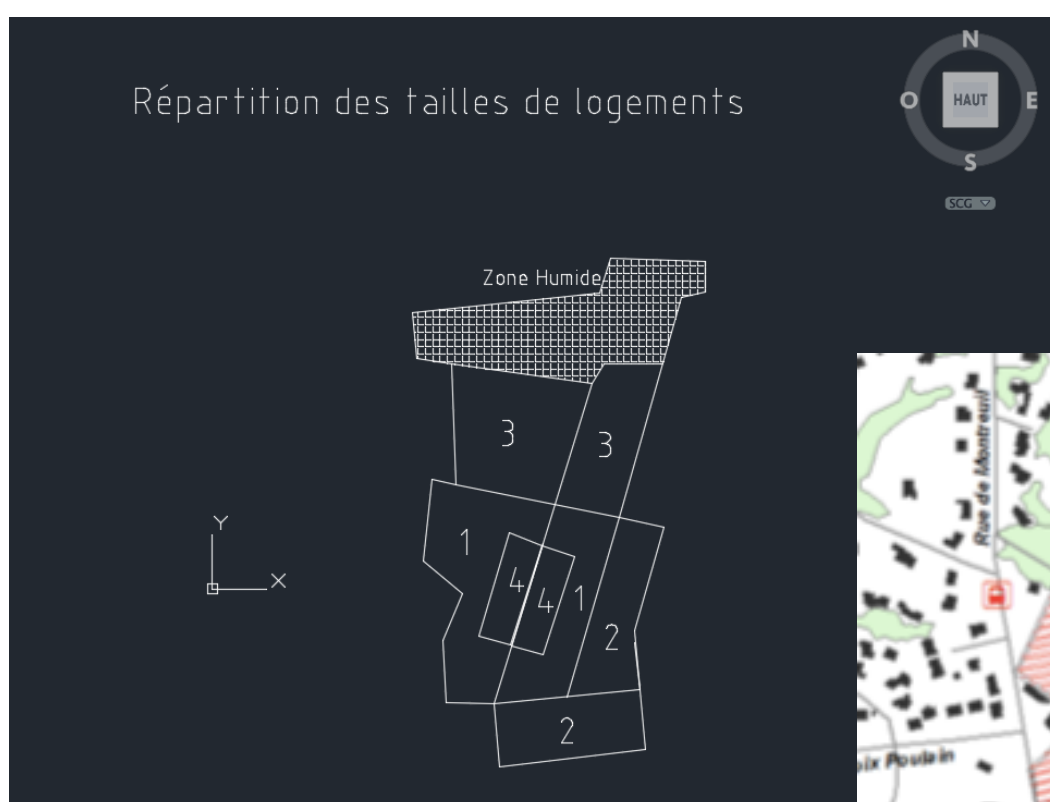
ATCANAL.FR :
RDC + 2

Ces logements semi collectifs comporteront les petits logements et ceux de taille intermédiaire basse, pour ne pas laisser apparaître de trop imposantes constructions.

Ainsi, on aura les **logements semi-collectifs de taille 1** (<40m²/ habitation soit 80 m² pour 2 habitations) qui seront placés dans les constructions RDC+1. Les **logements semi collectifs de taille 2** (compris entre 40 et 80 m²/ habitation) seront eux placés dans les constructions RDC +1+combles.

Disposition des logements et densité

Les logements seront répartis comme sur le schéma ci dessous.



RÉPARTITION DES LOGEMENTS DE TAILLE DIFFÉRENTE
SOURCE : RÉALISATION PERSONNELLE - LOGICIEL AUTOCAD

CAPTURE D'ÉCRAN DE LA CARTOGRAPHIE
« INSERTION DE LA ZONE D'ÉTUDE DANS SON ENVIRONNEMENT » - VOIR P31 POUR PLUS DE PRÉCISIONS

La forte densité liée aux lotissements situés au sud du terrain sera poursuivie par une **forte densité** au **sud Est** de notre terrain. Il s'agira de **logements semi-collectifs de taille intermédiaire basse** (taille 2, compris

entre 40 et 80m²). Les logements seront de hauteur RDC+1+Combles. Leur densité avoisinera **30 logements/ha**.

Dans le but de baisser progressivement la densité, **des logements semi-collectifs de taille basse** (taille 1<40m²) et de hauteur RDC+1 seront implantés au **centre du terrain**. Ils laisseront ensuite place aux **logements intermédiaires de grande taille** (taille 4), qui seront très **peu denses** puisqu'on notera une densité de 20 logement/ha. Cela permet de baisser la densité dans le sud du terrain et de favoriser la mixité sociale. Cela est également plus agréable pour les riverains qui utiliseront la connexion douce.

Au **sud-ouest**, la densité au abord du terrain est moyenne. On proposera donc des **logements semi-collectifs de petite taille** (taille 1<40m²) et de hauteur RDC+1. Ces logements seront accolés aux **logements individuels de grande taille** (taille 4 compris entre 120 et 180 m²).

Au **nord** du terrain, on trouvera des **logements individuels de taille 3** (compris entre 80 et 120 m²). Ceux-ci avoisineront 30 logements/ha à l'est, contre 20 logements/ha à l'ouest du terrain car la densité environnante y est plus forte.

La volonté est faite de conserver une densité plus forte à proximité du bourg et plus faible à proximité de la zone humide. Cela permet la proximité des commerces pour un plus large nombre de personnes.

La densité globale urbaine restera faible. Le PLH prévoit une densité moyenne de 30 logements/ha. Cependant, pour conserver une certaine intimité dans un site préalablement rural, la densité se doit d'être moins importante que celle prévue par le PLH. Ainsi, **la densité globale à l'échelle du quartier avoisinera 22 logements/ha**, et il y aura donc 152 logements dans le lotissement.

Désignation des Zones	Surface (m ²)	Nbr logement	Nombre d'habitants	Densité (log/ha)	Densité (hab/km ²)
Zone Taille 2 (milieu droit)	6500	20	50	30,77	7,69
Zone Taille 2 (bas)	10000	32	80	32,00	8,00
Zone Taille 1 (milieu droit)	10500	20	50	19,05	4,76
Zone Taille 4 (milieu gauche)	4000	8	20	20,00	5,00
Zone Taille 4 (milieu droit)	4000	8	20	20,00	5,00
Zone Taille 1 (milieu gauche)	10500	20	50	19,05	4,76
Zone Taille 3 (haut gauche)	10000	19	47,5	19,00	4,75
Zone Taille 3 (haut droit)	8500	25	62,5	29,41	7,35
Surplus - Hors Zones	4440	0	0	0,00	0,00
Global :	68440	152	380	22,21	5,55

Le tableau ci dessus présente donc le nombre de logements par zone par rapport à la surface de la zone. Cette surface accueillera les logements et les jardins de chaque passerelle.

D'après notre diagnostic, on estime qu'il y a environ 2,5 personnes par ménage. On obtient donc le nombre approximatif de riverains du futur quartier : envier **380 personnes**. La densité de logements et de population pour chaque zone y est détaillée. Le surplus Hors Zone est la différence entre la surface

globale du terrain et la surface des passerelles. Cela correspond donc à la végétation, aux routes, au parkings,...

65% des français ont une image négative de la densité. Si, pour ce projet, elle ne semble pas importante, elle est néanmoins supérieure à de nombreux quartiers de la commune. Aussi, il est important de savoir que la densité réelle est différente de la densité vécue. Des actions seront donc mises en places pour réduire la densité vécue (actions explicitées par la suite), tout en gardant une densité réelle correcte.¹

Architecture

L'architecture permet un cadre de vie plus agréable. Il est donc important de la prendre en compte.

Lorsque les logements individuels seront mitoyens, un **jeu de couleurs** pourra briser la monotonie ce qui favorisera l'individualisation des logements. C'est une technique notamment développée au Luxembourg (voir ci-contre).



LOGEMENTS MITOYENS AU LUXEMBOURG
SOURCE : IKSL.LU

L'individualisation des logements sera en revanche forcément mise en place grâce aux couleurs au sein des logements semi-collectifs. On prendra pour exemple les habitats d'Acigné, en banlieue Rennaise (voir ci-dessous)². Dans ce cas, le jeu de couleur est également horizontal et délimite clairement les logements entre eux.



LOGEMENTS SEMI-COLLECTIFS, ACIGNÉ.
SOURCE : GOOGLEMAPS

Les logements colorés permettent aussi, s'ils présentent tout de même une harmonie entre eux, de personnaliser le quartier et de le rendre original donc attractif.

¹ BELLIOU Marcel, Habitat formes urbaines : densités comparées et tendances d'évolution en France

² BELLIOU Marcel, Habitat formes urbaines – densités comparées et tendances d'évolution en France

Logements sociaux, logements accessibles au PMR

Pour respecter le SCoT, on trouvera **35% de logements sociaux**. Ces logements s'inséreront avec les autres habitations naturellement, **sans distinction** pour ne pas les différencier.

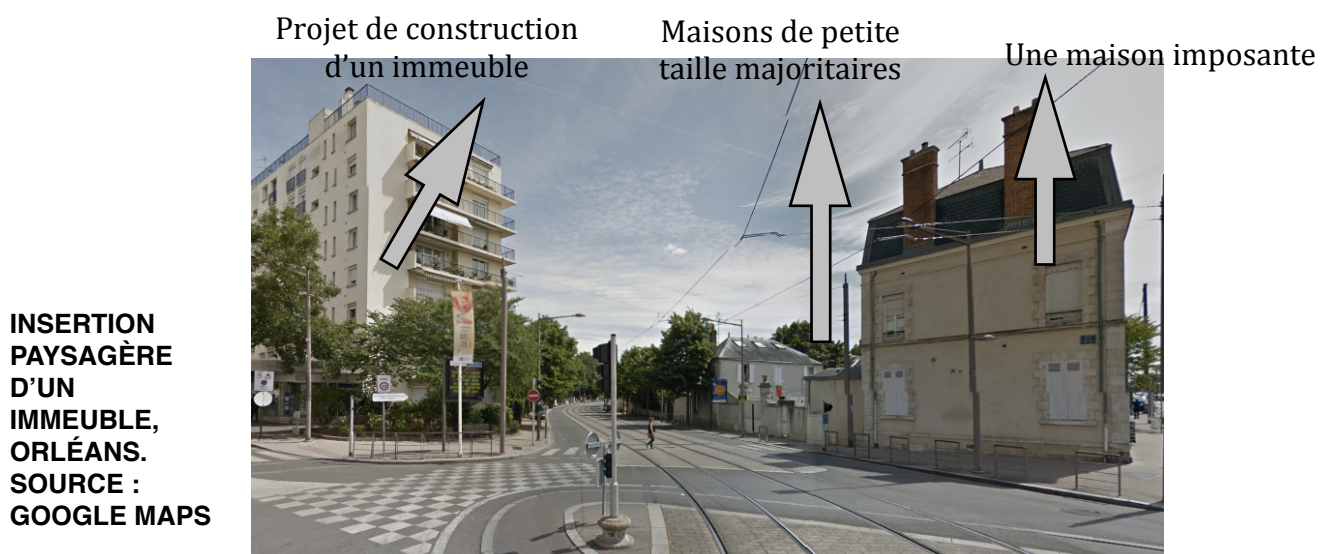
Aussi, on trouvera des **logements soumis à des obligations d'accessibilité** portant sur les largeurs des circulations et des portes, l'organisation des espaces et les équipements. Il est en effet obligatoire (sauf raisons techniques ou patrimoniales et sauf maisons individuelles construites pour l'usage du propriétaire) que les logements neufs construits (ce qui exclue la réhabilitation) soient accessibles à tous. Ceux-ci seront donc étudiés pour être accessibles au handicapés, personnes âgées, femmes enceintes (...) et donc rentabilisés au maximum.

« Les bâtiments d'habitation neufs et leurs abords doivent être construits et aménagés de façon à être accessibles aux personnes handicapées quelque soit leur handicap » (art. R*111-18 du code de la construction et de l'habitation).

Insertion dans l'environnement urbain

La **diversité et la mixité des typologies** est en effet un phénomène fréquent en France. « Ce mélange des typologies permet de varier les densités en adaptant les constructions aux qualités des espaces publics qui les cernent »³. Pour conserver une harmonie, la volumétrie est une problématique importante.

Ainsi, à Orléans, la construction des immeubles s'est insérée correctement grâce à la maison de plus grande taille, située en face du logement collectif (voir photo ci dessous). On déduit qu'il faut donc adapter les logements à construire à ceux déjà construits de part leur taille, pour créer une harmonie.



³ BELLIOU Marcel, Habitat formes urbaines – densités comparées et tendances d'évolution en France

L'architecture urbaine étant hétérogène, et pour ne pas briser l'**harmonie** de la ville, les logements construits **ne devront pas choquer** avec les maisons modernes et celles plus anciennes déjà présentes aux abords de notre terrain d'étude (matériaux, couleurs, formes, taille...).

Prix

Le prix de ces logements restera, si possible, **en dessous de la moyenne départementale** pour conserver l'avantage de la commune et son attractivité. On sait pourtant que, à long terme, cet atout risque d'évoluer du à la mise en place du pôle d'échange multimodal.

Le fait que les logements soient de taille différente implique des prix différents qui s'adaptent aux **revenus disparates** présents dans la commune.

70% des logements seront en vente contre 30% de locatif, pour conserver un taux de propriétaires melessiens identique, déjà au dessus de la moyenne nationale. Ces chiffres s'appliquent également aux logements sociaux.

Contraintes écologiques

Les logements et leurs réseaux répondront aux **normes écologiques imposées par le PLH** : isolation, implantation solaire, électricité, traitement des eaux et déchets.

Espaces verts

S'il faut la respecter, il est donc tout de même possible d'aménager la zone humide et, au delà des bénéfices écologiques non négligeables qu'elle apporte (**fonctions hydrologiques, biologiques et climatiques**), elle serait même un **atout pour le futur cadre de vie des habitants**. En effet, « Parcs, places, cours, mails, jardins privatifs ou collectifs, cheminements plantés,... donnent de la valeur au logement. Ils permettent d'intégrer la nature en ville, et contribuent souvent, en fonction de leur diversité et de la qualité de leur aménagement, à atténuer l'impression de densité urbaine » ⁴.

Le quartier, excentré du bourg, se doit donc d'être autant agréable que possible. Il est entouré de végétation et comprend une zone humide à valoriser, ce qui répond en partie à ce critère. Cependant, il faudra répondre aux **exigences du PLU** pour ne pas compromettre les fonctions de la zone humide.

La **végétation sera donc valorisée et développée**, notamment autour des chemins et dans les allées entre les logements.

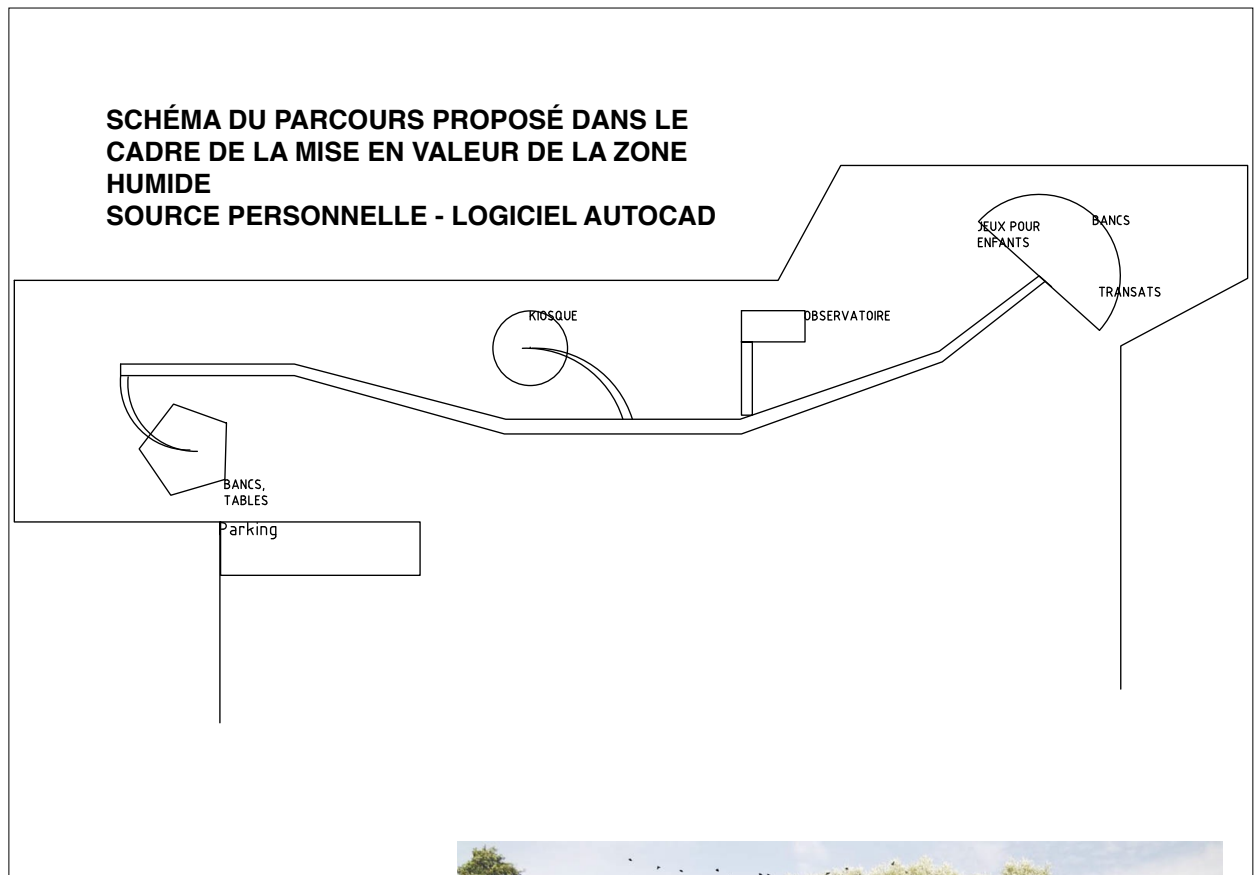
La **zone humide sera préservée** tout en la mettant en valeur en créant un **chemin et des plateformes en bois surélevées**. La surélévation permet en effet le passage des animaux sans qu'ils n'aient d'obstacles. Elle permet également, dans le cadre des jeux pour enfant par exemple, de ne pas abîmer la zone s'ils sautent dessus. Aussi, le bois est un élément naturel qui ne perturbera pas la zone humide et qui permettra la perméabilité du sol.

La balade pourra être à **usage pédagogique** puisqu'elle **sensibilisera la population**. On trouvera :

- un kiosque présentant la zone humide et ses bienfaits
- des jeux pour enfants sans sophistication avec des matériaux primaires de type sable, bois, végétaux qui activement l'imagination des enfants. La philosophie de Hugo Kukenhaus, créateur de l'école des sens, inspire cette opération. ⁵
- des transats, bancs et tables de pique nique
- 1 observatoire de batraciens
- Des panneaux indiquants la faune et la flore présents pendant la saison

⁴ BELLION Marcel, Habitat formes urbaines : densités comparées et tendances d'évolution en France

⁵ PERRAUDIN Bernard. L'Europe des urbanistes : Cultures et pratiques du projet



**EXEMPLE D'INSERTION
 PAYSAGÈRE DU PROJET
 D'AMÉNAGEMENT DE LA
 PRAIRIE HUMIDE DE LA SARRE**



Des actions seront menées avec les **scolaires**, notamment avec les plantes mellifères qui combinent valeur pédagogique et ludique. Des plantes comestibles de type menthe, sauge ou romarin seront également à disposition des passants.

Cette trame verte et bleue est un **lieu de rencontre, d'unité** au sein du quartier. Cependant, ce lieu est également voué à attirer des populations venant d'autres quartiers.

Pourtant, le choix est fait de ne créer qu'un **petit parking** pour que les habitants ne puissent pas pleinement en jouir mais utilisent plutôt les connexions douces qui relieront la zone humide pour venir se promener. On créera donc un parking de 30 places maximum qui servira également pour accueillir les clients de l'espace de vie café/bar (voir prochaine section). Le parking, situé à l'aval de la zone humide et composé de pierre et de terre, sera perméable.

Toutes les installations seront donc mises en place pour protéger tout en mettant en valeur la zone humide. La **densité sera aussi plus faible à proximité de la trame verte et bleue** pour la protéger mais aussi pour une harmonie du paysage.

On rappelle que notre terrain d'étude s'intègre dans une Zone d'Aménagement Différée qui s'étend au delà de la zone humide. Ainsi, les espaces agricoles situés au nord et nord ouest de la ZH ont vocation à être urbanisés. Ce projet de valorisation de la zone humide permettra donc également, à long terme, d'être intégré au sein d'un nouvel aménagement et donc pourra **attirer de plus nombreuses populations**.

**EXEMPLE DE MISE EN VALEUR D'UNE ZONE
HUMIDE ET SON INSERTION DANS
L'ENVIRONNEMENT URBAIN - VERN SUR SEICHE
(35)
SOURCE: PHOTO PERSONNELLE**



Un espace de vie supplémentaire

On aurait pu par exemple proposer l'implantation d'un second centre bourg à Melesse, situé sur notre terrain. S'il faudrait qu'il attire et soit rentable, l'espace économique ne devrait pas mettre en péril les commerces de proximité déjà présents dans le bourg. Aussi, il ne devrait pas isoler notre terrain d'étude. Le risque aurait été que les habitants ne se rendent plus dans le bourg de Melesse pour faire leurs achats, mais les effectuent seulement au sein de notre terrain, créant ainsi une cassure urbaine. Les habitants ayant déjà **une offre de commerces diversifiée et adaptée**, en proposer de nouveaux serait donc un **risque trop important**. Ainsi, il ne semble pas opportun de construire un pôle commercial sur notre terrain.

Notre diagnostic nous a permis de remarquer qu'un café-bar manquait dans la commune. Créer un **café-bar** dans le quartier semble présenter plusieurs avantages :

- Etre un nouveau lieu de vie pour les habitants de la commune.
- renforcer l'économie de la commune.
- Apporter des flux de population. Donc, permettre également de lier, d'intégrer notre quartier à Melesse
- D'autre part, de plus en plus de quartiers ont été construits, vers le Nord de la ville. Ces quartiers s'éloignent donc du centre ville et l'espace de vie permettrait de les intégrer plus qu'ils ne le sont déjà.
- L'espace de vie serait également agréable pour les habitants du quartier puisqu'il serait à proximité de leurs logements.
- D'après l'Atelier Parisien d'Urbanisme, « la convivialité et l'animation d'un quartier contribuent donc à la perception positive de la densité. Les fortes densités sont bien vécues lorsqu'elles s'accompagnent d'une diversité des populations et des activités susceptibles de créer de l'animation. » Le lieu de vie rendrait donc le quartier plus agréable.

Il sera situé à **proximité de la zone humide** pour créer un cadre de vie plus agréable et il sera l'unique bar/café de la commune. Ces aspects seront son principal atout, qui pallieront son éloignement par rapport au bourg faisant de lui un café/bar peu visible.

Transports et circulation

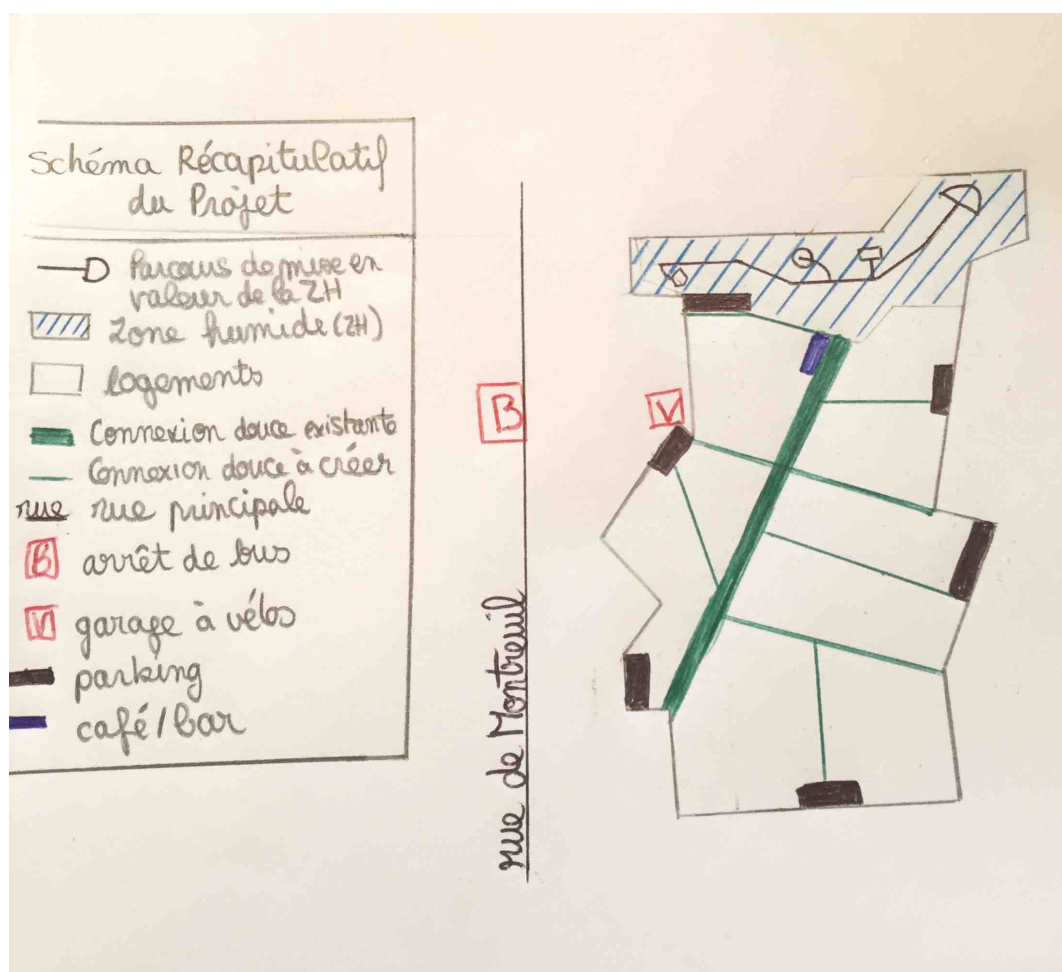
La connexion douce sur laquelle les piétons et vélos peuvent aujourd'hui circuler sera conservé.

On créera plusieurs **accès Est-Ouest** du terrain pour les piétons et cycles pour qu'ils puissent se rendre à l'arrêt de bus. Un **garage à vélos** sera donc mis en place et sera sécurisé à proximité de l'arrêt de bus.

Au sein du terrain, des **parkings végétaux** seront construits en bordure de terrain. Chaque parking permettra aux personnes habitant à proximité de se garer. Les personnes pourront ensuite rejoindre leur domicile en marchant un petit peu. Cela évite la présence de voitures dans les petits axes du lotissement, pour plus de confort, de sécurité et pour inciter les habitants à utiliser les transports doux.

Ainsi, les voies situées entre les parkings et les logements seront agencées de manière à ce que les vélos et piétons puissent circuler, mais que les voitures ne puissent pas s'y garer. A Saint-Jacques-de-la-Lande, en banlieue rennaise, l'idée a été mise en place et on ne trouve plus de voitures.

Schéma récapitulatif du projet



CONCLUSION GENERALE

La commune est à un **point stratégique de son évolution**. Les initiatives du SCoT, du PLU et plus particulièrement du PLH prévoient le développement de la population.

Ce changement est une occasion d'urbaniser une **zone d'aménagement différée** indiquée **espace constructible au PLU**, située dans la continuité de la ville, proche du bourg, des grands axes et d'un arrêt de bus. Il s'agit donc d'une zone à fort potentiel.

En plus de répondre à cette augmentation de demande de logements sur un terrain adapté, le projet est aussi à **vocation sociale** grâce à la mixité qu'il impose de part les prix du locatif et de l'acquisition variés, des emplacements des logements, et de la présence de logements fonctionnels au sein du terrain.

Par ailleurs, il offre des **valeurs écologiques** en préservant la zone humide, tout en la mettant en valeur et ainsi en sensibilisant les populations. Cette zone humide ainsi que la faible densité de logements et les contraintes architecturales pour individualiser les logements, permettront un cadre de vie agréable.

Les connexions douces seront renforcées en créant des voies vélo et pistons au sein du terrain d'étude mais aussi en interdisant la circulation des voitures sur certaines parties du site. En plus des atouts écologiques de la promotion de ce mode de déplacement, cela permettra un cadre de vie plus agréable pour les riverains.

Aussi, la mise en place d'un café/bar permettra de répondre à un besoin à l'échelle de la commune. Il permettra aussi de ne pas isoler notre terrain d'étude et y apportant des flux de population. Cela sera un **atout économique** non négligeable pour Melesse.

Si ce projet répond à un besoin, il est également à vocation sociale, économique et écologique et renforcera notamment, à long terme, l'attractivité de la commune. Il s'agit donc d'un **développement durable**.

SOURCES

Sites :

- Comparateur immobilier, *Le prix de l'immobilier à Melesse (03/17)*

<http://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/melesse-35520/>

- Comparateur immobilier, *Etude sur les revenus des melessiens (03/17)*

[http://www.kelquartier.com/bretagne_ille_et_vilaine_commune_melesse_35520-c35173/revenu_moyen.html?](http://www.kelquartier.com/bretagne_ille_et_vilaine_commune_melesse_35520-c35173/revenu_moyen.html?zoom=15&showLayer=none&showOverlay=0&lat=48.2191&lng=-1.6885899999999765)

[zoom=15&showLayer=none&showOverlay=0&lat=48.2191&lng=-1.6885899999999765](http://www.kelquartier.com/bretagne_ille_et_vilaine_commune_melesse_35520-c35173/revenu_moyen.html?zoom=15&showLayer=none&showOverlay=0&lat=48.2191&lng=-1.6885899999999765)

- Site du ministère du développement durable, *accessibilité du logement (05/17)*

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

- LegiFrance, *Code de la construction et de l'habitation (05/17)*

<https://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais>

- Site de l'INSEE, Dossier complet de la commune de Melesse (20/03)

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-35173>

- Dimensions légales d'une place de parking,

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

- Site de la ville de Melesse, Urbanisme

<http://www.melesse.fr/Urbanisme>

Articles électroniques

- AUCAM Agence d'étude de Caen Métropole, 2008, *La notion de densité*

http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN002-La-notion-de-densite.pdf

Rapports et projets électroniques :

- MONDOU Véronique, Espaces, populations, sociétés, *Le vieillissement en milieu périurbain*

<https://eps.revues.org/3940#tocto1n1>

- Mairie de la Sarre (67260), Lignes et jardins, projet de réaménagement de la zone humide de la Sarre

<http://lignesetjardins.com/projet-sarre-union/>

Ouvrages imprimés :

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, BELLIOU Marcel. *Habitat formes urbaines* : Densités comparées et tendances d'évolution en France. Paris : Innovapresse, 2007, 271p.

PERRAUDIN Bernard. *L'Europe des urbanistes* : Cultures et pratiques du projet. Lyon: CERTU, 2005, 240p.

GRAZIANI Philippe, VIATTE Pierre. *Comprendre l'espace public pour mieux programmer son aménagement* : Approches sensibles. Lyon : CERTU, 2007, 166p.

35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS

Sous la direction de :

Demazière Christophe

Guezet Louisiane

**Développement d'une commune péri-urbaine en croissance :
création de logements, d'un lieu de vie et mise en valeur d'une
zone humide**

Résumé :

Le but de ce projet était de répondre au besoin de création de logements, au vu de la croissance démographique positive et du développement des transports en commun prévu d'ici 2030, impliquant une attractivité grandissante de la commune.

Nous avons pu répondre à ce besoin grâce à la création d'un projet sur un site d'étude adapté et inscrit en tant qu'espace constructible au PLU.

Nous avons pris en compte les particularités de la zone humide du terrain, de la population vieillissante mais aussi la nécessité de favoriser les transports doux comme il l'était demandé dans le SCoT, la mixité sociale et la demande de création de lieu de vie.

Le projet paraît donc s'inscrire dans une démarche de développement durable puisqu'il est à vocation multiple et particulièrement à vocation sociale, économique et écologique.

Mots Clés : Croissance démographique, Développement des transports, SCoT, PLU, vieillissement, mixité, Zone humide, lieu de vie

Localisation géographique : Bretagne, Ille- et - Vilaine, 35

DAE3 Pind
2016-2017

Lecture obligatoire 1 :

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, BELLIOU Marcel. *Habitat formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France*. Paris : Innovapresse, 2007, 271p.

Le vieillissement démographique, le regroupement générationnel ou la relation entre espace habité et espace travaillé plaident pour des structures et des usages de l'habitat plus variés. Cet ouvrage compare densité bâtie et forme urbaine dans les constructions d'hier et aujourd'hui. 112 opérations d'urbanisme y sont rassemblées. Le but est de montrer que la densité n'est pas toujours là où on pense la trouver. En effet, on distingue densité réelle et densité vécue.

Le premier chapitre, auquel on ne s'intéressera pas, regroupe les opérations d'urbanisme effectuées avant 1990. Le second chapitre, retrace les opérations mises en place sur les quinze dernières années. Elles sont sélectionnées selon leurs qualités spatiales, architecturales et l'économie de l'espace qu'elles permettent. Il s'agit d'un « catalogue » d'idées, que l'on peut adapter à d'autres projets (ici à celui de Melesse).

La morphologie urbaine passe par de nombreux aspects. Tout d'abord, l'agencement des îlots des lotissements : ceux-ci peuvent être ouverts, fermés ou semi ouverts, la densité perçue étant la plus faible dans les îlots ouverts. Ces derniers parviennent à accueillir des volumes différents, proposant des fonctions différentes et des parcs ou végétation qui permettent de diminuer la densité perçue. Au contraire, au sein des îlots fermés, on trouve des bâtiments identiques, des blocs qui semblent « enfermer, étouffer » les populations, donc augmenter la densité perçue.

Ainsi, voici quelques autres aspects qui permettent de diminuer la densité perçue : Les hauteurs variées, qui permettent des vues proches et lointaines à travers l'îlot ; Les places qui fédèrent les îlots tout en proposant des espaces communs non habités ; La diversité et mixité des typologies qui brise l'aspect « bloc » remarqué ; Les patios, terrasses, balcons ou jardins privatifs dilatent l'espace et jouent un rôle dans la perception de l'habitat ; Le rassemblement des parkings de chaque îlot qui permet d'éviter le stationnement dans les rues donc qui permet d'espacer, de conserver une densité ressentie minimale.

Il faut noter que, dans ce second chapitre, tous les projets présentés favorisent la mixité sociale en faisant voisiner des formes et produits d'habitat différents et que l'habitat individuel reprend sa place en ville.

Cet ouvrage m'a permis et m'a aidé dans la construction des logements. La densité à Melesse étant l'un de ses principaux atouts, il me semblait important de la conserver. Cependant, la plupart des projets présentés dans ce livre se passent en milieu urbain et non péri-urbain. Il s'agit donc d'opérations d'urbanisme de plus grande envergure.

Lecture obligatoire 2

PERRAUDIN Bernard. *L'Europe des urbanistes : Cultures et pratiques du projet*. Lyon: CERTU, 2005, 240p.

« L'une des grandes richesses de l'Europe réside dans sa biodiversité, notamment dans la production urbaine. » Les thèmes de l'habitat, des transports collectifs de la nature en ville et du renouvellement urbain sont abordés pour plusieurs villes européennes.

Une première partie présente les grandes spécificités des projets en Europe. Une seconde partie compare les moyens de planification, d'aménagement et de développement urbain. Aussi, des études de cas sont présentées, sous forme de descriptions ou d'interrogations. Enfin, l'ouvrage se termine par des récapitulatifs de forums professionnels ou de discours.

Il est intéressant de noter les grands projets exemplaires européens. Manchester est le site d'étude de l'un de ces projets. En effet, un tramway y a été construit, en utilisant les anciennes voies de chemin de fer de banlieue, en 1992. Le cahier des charges européen, succinct et exclusivement fonctionnel a pu être respecté. Le projet de Bilbao est tout aussi intéressant. Une zone de friches industrielles a été confiée à une société publique chargée de les mettre en valeur. Les bénéfices de l'opération ont ainsi permis la création d'un musée et la réhabilitation du « Bilbao Viejo ».

Un ensemble de logements locatifs dans le quartier de Tübingen (Suisse), est également étudié. Le public ciblé est concentré sur les étudiants : studios et très petits logements seront donc proposés. La présentation de ce projet est intéressante car elle va au delà de la création de logements : axes, transports en commun, nombre de places de stationnement par logement, stationnement sur les chaussées, modes de déplacement au sein du quartier, implantation solaire des bâtiments, construction environnementale HQE et activités sociales au sein du quartier sont les sujets abordés.

L'implication des habitants est également l'un des grands thèmes de l'ouvrage. Celle-ci ne peut se faire que progressivement. Le renouvellement urbain, nécessaire en permanence, nécessite un dialogue entre les habitants d'une part et la « puissance publique » d'autre part. Il faut donc susciter, enseigner, l'implication des habitants dans la gestion collective des bâtiments ou encore dans le respect de la nature. Si les habitants s'investissent dans les actions collectives, cela permet que la puissance publique soutienne les actions individuelles, et inversement.

De nombreux aspects sont développés dans cet ouvrage mais ils m'ont permis de comprendre l'importance de prendre en compte l'état du site d'étude, ils m'ont aidé dans les thèmes à prendre en compte dans la création de logements ou encore dans l'importance de sensibiliser les habitants (sensibilisation des zones humides, dans le cas du projet de Melesse).