WORKSHOP 2021

DESSERTE DE L'OUEST RENNAIS

DES MOBILITÉS À IMAGINER POUR UNE TRANSFORMATION URBAINE

DES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES FAVORISÉS ET RÉINVESTISSEMENT DE LA LOCALITÉ

PROPOSÉ PAR

AVRY THÉO
GRANDA TORRES GERYLL
GUILPAIN MARIE
LANGLAMET MARINE
SAINT-GERMAIN LOUIS
RIVIERE ELIOTT
ROUILLE GURVAN
SALOMON ENORA
VALENTIN JUSTINE
WORCH ELISA

Source : Ouest France

ROCADE ZI OUEST

SOMMAIRE

03
INTRODUCTION

Introduction de la problématique de la zone , des différents objectifs fixés et l'objectif spécifique "Favoriser le développement économique et le cadre de vie local".

04
RÉGLMENTATION D'URBANISME

Faire évoluer le projet à partir des différents documents d'urbanisme : le SCoT, le PLUi, le PDU et les OAP.

06
A PARTIR DE L'APPROCHE 4

Partir de l'approche 4 et réfléchir à un nouveau plan de circulation.

08
PROPROSITIONS RETENUES

Les solutions envisagées sur les voies de communication : combiner localité et économie.

12
PROPOSITIONS RETENUES

Agir sur le tissu économique et améliorer le cadre de vie.

15
URBANISME OPÉRATIONNEL

Phasage det chiffrage du projet de 2020 à 2035.

16
CONCLUSION

Résumé du projet et intégration des objectifs

17
SCHÉMA DE SYNTHÈSE

Schéma de synthèse du projet

INTRODUCTION

FAVORISER LA VIE LOCALE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La présente étude a pour but de repenser les mobilités, l'économie et la vie locale de l'ouest rennais (de la RN137 à la RN12 jusqu'à la seconde ceinture), et plus précisément celles du quartier de la route de Lorient aux abords de la RN24. Les objectifs de cette étude se concentrera principalement sur les mobilités. Il faut trouver une solution afin de réduire le trafic routier ainsi que les temps de déplacement et offrir de cette façon un meilleur niveau de confort et de service. Cela passe par le fait de permettre à chaque usager de choisir son mode de déplacement en fonction de ses besoins, de réduire l'impact environnemental des mobilités et d'assurer un niveau de sécurité pour les personnes et les biens. En parallèle, il s'agit de favoriser la vie locale et le développement économique. Autrement dit, il faut trouver des solutions pour améliorer les conditions du trafic routier en impactant le moins possible le réseau secondaire, comme en diminuant les aires de stationnement, tout en développant un cadre de vie local agréable. Cela passe par l'amélioration effective des infrastructures existantes et la contribution, si besoin, à la création de nouvelles infrastructures notamment aux entrées remarquables de la zone d'activité.

RÉDUIRE LA CONGESTION

FLUIDIFIER LES DÉPLACEMENTS

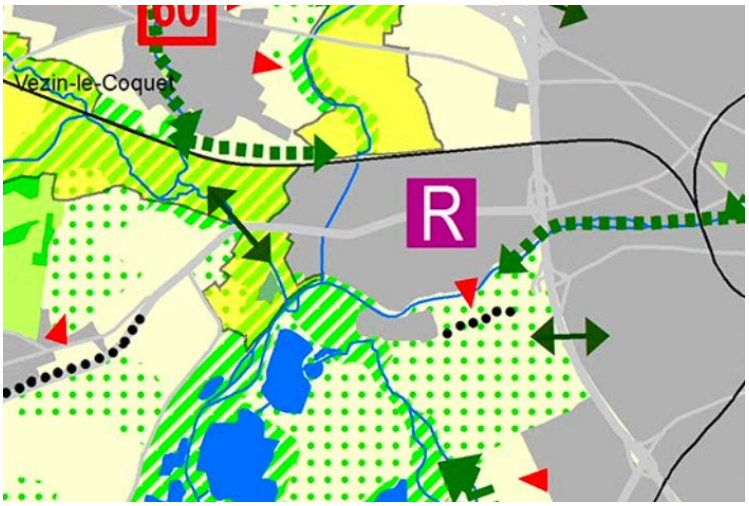
AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

Source : Ouest France

Ces réalisations doivent répondre à une demande actuelle de mobilité accrue. Mais le changement de comportement des usagers a des effets sur les déplacements quotidiens, comme pour le covoiturage ou la flexibilité des horaires de travail. Des pistes de propositions ont d'or et déjà été évoquées telles que la création d'une halte ferroviaire, l'expansion des voies cyclables et l'amélioration de l'offre de transports en commun, occasionnant une desserte locale mieux répartie. De nos jours, la multiplicité des modes engendre des ruptures de charges conséquentes à canaliser. Ces objectifs font l'objet d'une analyse qualitative particulière. Il s'agit de tenir compte de l'incidence des propositions qui seront faites sur le développement urbain et la qualité urbaine, la préservation de la qualité rurale de la ceinture verte rennaise ainsi que du paysage environnant. Les propositions devront donc intégrer l'idée d'un développement urbain plus durable en tenant compte des trames vertes et bleues à travers leur protection et leur mise en valeur.

– DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES

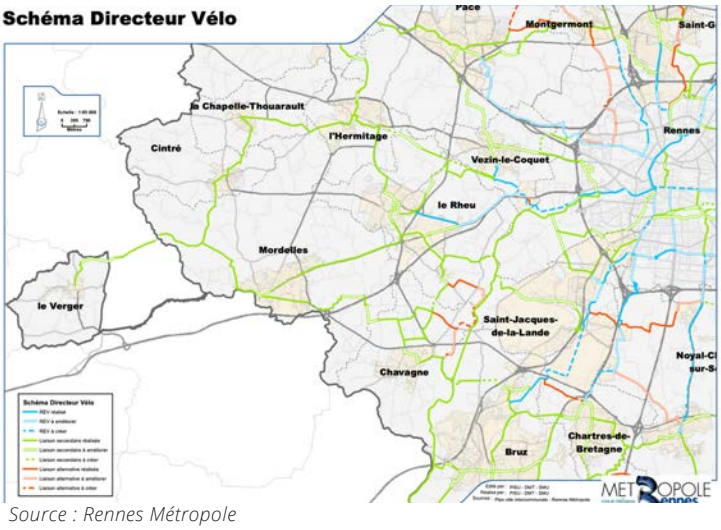
QUE DIT LE SCOT?



Source : SCoT Pays de Rennes

La zone de la ZI Ouest est une zone de renouvellement urbain global. Elle est entourée de plusieurs éléments naturels à prendre en compte : deux trames vertes et bleues dont celle au Nord de la ZI, qui correspond à une continuité écologique entre le Sud et l'Ouest. Cela ne permet donc pas d'aborder la question de l'urbanisation au Nord-Ouest. La zone est aussi traversée par le Flûme à l'Ouest et est bordée par la Vilaine au Sud. Une mise en valeur de la confluence de ces deux cours d'eau au Sud-Ouest, la limitation de son urbanisation ainsi que l'amélioration du cadre d'entrée de ville pourront être proposées.

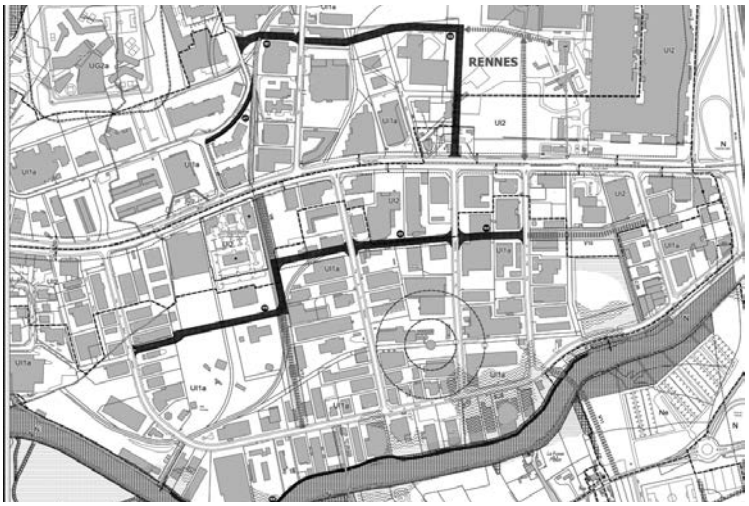
PDU ET SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO



Source : Rennes Métropole

Le PDU a pour objectif de faciliter les déplacements du quotidien pour tous et ce, tout en répondant à l'urgence climatique, en conservant l'attractivité économique et en accompagnant la croissance du territoire. Aussi, au sein du PDU, la RN24 est identifiée comme un axe pouvant être le support de la création de voies réservées pour les bus et les covoitureurs en approche de Rennes. Un parc relais en fin de la ZI de Lorient, le long de cet axe, pourra être également créer. De même cette zone est un futur lieu d'échanges entre les pôles périurbains (L'Hermitage, Mordelles, etc.) et les pôles de proximité, de par l'implantation d'une halte ferroviaire dans le Nord-Est de la ZI. De plus le PDU et le schéma directeur vélo, prévoient de créer et de renforcer le passage du REV sur le secteur étudié.

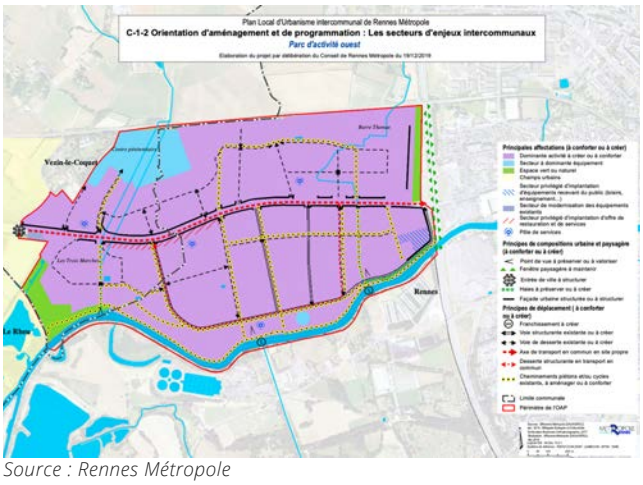
QUE DIT LE PLUI ?



Source : Rennes Métropole

L'ensemble de la ZI Ouest est concerné par un zonage UI qui correspond aux secteurs et parcs d'activités dédiés aux activités artisanales et industrielles. Ces derniers peuvent accueillir, selon le zonage, certains équipements d'intérêt collectif et services publics, à l'exception du secteur autour de l'équipement pénitentiaire en UG2a et de l'angle Nord Est en UO. Le long de la RN24, le zonage UI2 qui correspond à des zones commerciales pouvant recevoir de l'artisanat, de la restauration, du commerce de gros, des services, industries et entrepôts. Dans les parties Nord et Sud de la ZI, le zonage UI1a est plus restrictif, pouvant seulement accueillir du commerce de gros, de l'industrie et des entrepôts.

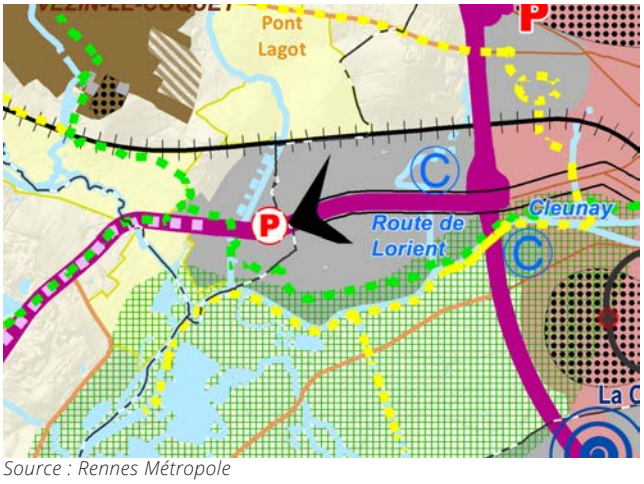
OAP METROPOLITAINE ET INTERCOMMUNALE



Source : Rennes Métropole

- Création d'un secteur privilégié d'implantation d'offres de restauration et de services, le long de la RN24. Il serait intéressant de réfléchir aussi à une implantation commerciale et de services dans un cadre paysager plus calme.
- Création de pôles de services pour améliorer la vie locale et l'offre de services dans la zone.
- Création d'un axe secondaire parallèle à la RN24 dans la zone Sud.
- Création d'infrastructures techniques qui permettent de supprimer les intersections au niveau de la RN24.
- Création d'un franchissement de la Vilaine pour relier le nord à la rive Sud et joindre les équipements déjà existants rive Sud.

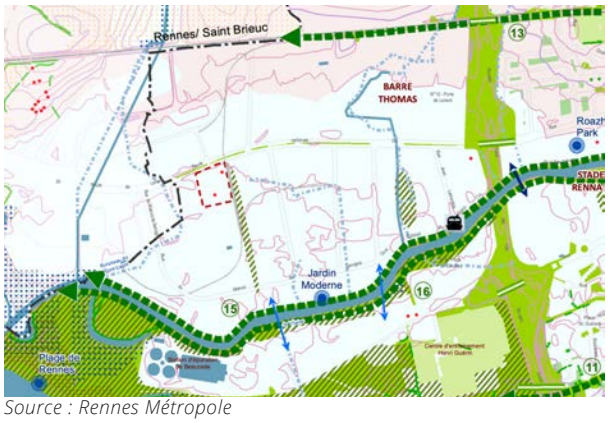
OAP AXE DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE ARCHIPEL



Source : Rennes Métropole

- Créer un pôle d'échange multimodal pour fluidifier le trafic routier et permettre aux usagers de choisir le meilleur moyen de transport possible et pour favoriser l'attractivité économique.
- Développer un schéma vélo dans le cadre du réseau express vélo pour favoriser l'émergence des mobilités douces.
- Prendre en compte l'aménagement de la Barre Thomas, tout en permettant à l'ensemble de la zone d'évoluer dans sa diversité économique : pérenniser l'économie industrielle existante et s'adapter aux différents besoins des usagers de la zone.
- Préserver une entrée de ville "du rural à l'urbain" dans le cadre de la politique "ville archipel" de la métropole de Rennes.

OAP "PRÉSERVER LA PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER"



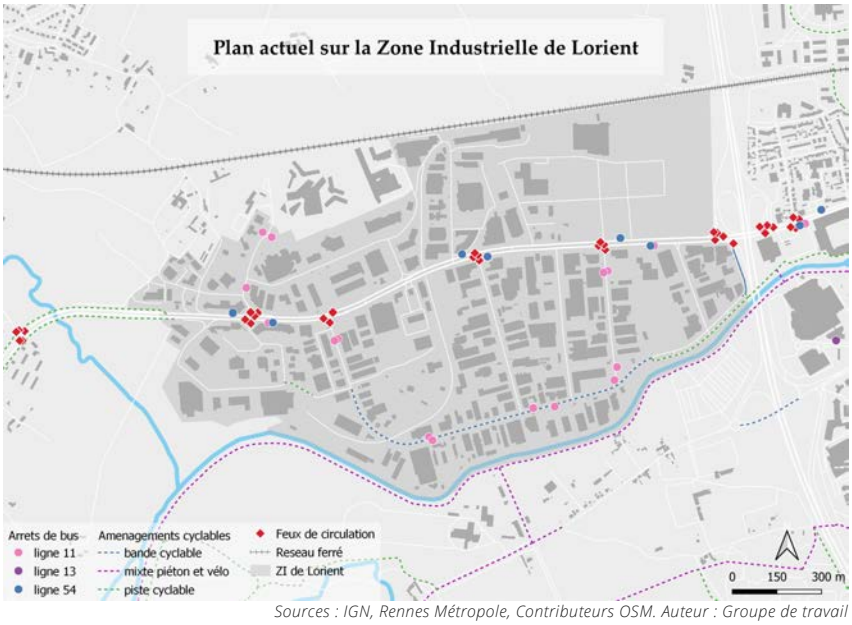
Source : Rennes Métropole

La ZI de Lorient s'inscrit à proximité de la diagonale verte de Rennes Métropole, c'est-à-dire de la Trame verte et bleue. Cette diagonale verte à pour objectif de relier les étangs d'Apigné, aux Sud-Ouest, à la forêt de Rennes aux Nord-Est. Ainsi la ZI de Lorient voit sa portion sud juxtaposée à la TVB (étangs d'Apigné, zones agricoles, etc.). De même, la présence d'un espace boisé classé à l'entrée ouest de la ZI ne permet pas d'y implanter un parking relais. Enfin la ZI de Lorient dispose de quelques bâtiments classés en PBIL qu'il faut prendre en compte.

ANALYSE DE L'APPROCHE 4

PARTIR DE L'APPROCHE 4...

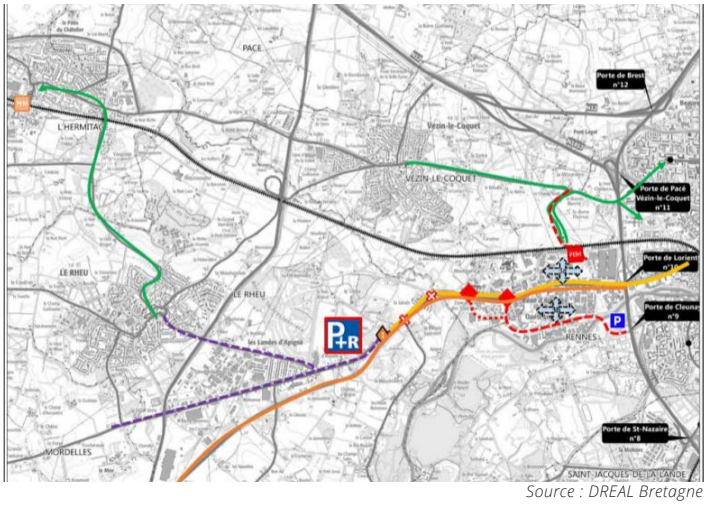
Dans le diagnostic préliminaire réalisé, le groupe Arcadis a émis le choix après réflexions des décideurs ainsi que des experts techniques, de se focaliser sur l'approche 4. En effet, elle semble convenir aux enjeux actuels, au développement des futurs besoins et aux flux incessants de circulation automobile. Plusieurs éléments viennent étayer ces pistes, en n'omettant pas les grands thèmes en perspective.



Sources : IGN, Rennes Métropole, Contributeurs OSM. Auteur : Groupe de travail

Le point d'orgue de cette approche, est celui de la mise en œuvre d'une halte ferroviaire au Nord-Est de la ZI. Cet aménagement va initier un point d'arrêt à destination des actifs venant de l'ouest rennais. Cette gare est complétée par la multimodalité d'une ligne de bus à environ 7 minutes à pied des lignes du réseau STAR à proximité. L'appareillage de la nouvelle halte est stratégique, elle fait écho à celle de L'Hermitage qui dessert la deuxième couronne Ouest. L'autre avantage est de réduire le flux massif de trains vers la gare de Rennes et ainsi optimiser le temps des navettes domicile-travail. La fluidification du trafic est de mise, par la suppression des feux de signalisation et la requalification des voiries à l'intérieur des îlots. En utilisant la trame existante, une voie en site propre est destinée au covoiturage dans les deux sens de circulation. Les connexions douces depuis la halte de la ZA peuvent être traduites par l'emplacement d'abris à vélos sécurisés et initiés notamment par l'utilisation à multiples usages de la carte Korrigo. De fait, ce service se doit de garantir des infrastructures cyclables efficaces pour minimiser le temps de déplacements des actifs dans la zone comme la réalisation d'une liaison au Nord vers Villejean à l'extrémité Ouest entre le Rheu et L'Hermitage.

Les aménagements futurs de la ZA sont également tournés vers la ville archipel, de par le P + R proche du Rheu et les prolongements des lignes de transports en commun. A l'opposé, la création d'un accès Sud est déterminé à la porte de Cleunay afin de désenclaver la ZI.



Source : DREAL Bretagne

Les continuités écologiques et paysagères sont à préserver, en confortant la Trame Verte et Bleue au Sud, depuis les étangs d'Apigné en remontant le long de la Vilaine. Le cadre de vie des rennais est perçu par l'implantation du Mem, lieu de convivialité matérialisé par la salle de spectacle et la guinguette en haute saison. Des corridors écologiques engagés par le SCOT, vont être intensifiés sur un axe Sud-Ouest à Nord-Est.

... POUR ÉLABORER DIVERSES PISTES.

De ce fait, notre groupe de travail a élaboré plusieurs axes de réflexions découlant des enjeux phares de la ZI. Pour garantir le bon fonctionnement des activités économiques sur le secteur, il a été envisagé de mettre en œuvre, en premier lieu, un nouveau plan de circulation. En effet, il regroupe la répartition des flux et l'intermodalité croissante. Il participe à la réduction des zones de stationnement à faible usage tout en opérant des infrastructures aux entrées stratégiques de la ZI. Par la suite des coupes aux endroits stratégiques de reconversion de la zone industrielle seront présentées pour montrer le partage de la voirie complexe. Des images de références complètent la hiérarchisation des voies sur des emplacements existants. Ils permettent de mieux comprendre la pensée de nos aménagements sur les axes de la ZI. Par la suite, des projets concrets viendront agrémenter la vie locale et économique des sites pour replacer les usagers au cœur des préoccupations.

Ces premières pistes vont permettent de mettre en lien les idées phares : mutualisation du développement économique interne avec les différentes aires de chalandises présentent telles que les zones commerciales. L'intensification du tissu local ramènera de véritables lieux de vie pour les riverains et les visiteurs. Ce tissu sera investi par de nouveaux espaces publics qualitatifs à destination des usagers. Les espaces verts amélioreront ainsi le cadre de vie trop minéral de la ZI, tout en maximisant les liaisons douces avec la Vilaine.

Ancienne ligne SNCF de dessert à la ZI
Crédit : Groupe de travail

La nouvelle opération d'aménagement au Nord-Est doit être prise en compte car elle va engendrer de nouvelles fonctions urbaines dans un avenir proche pour la zone. La mutualisation de certaines entreprises sur le nouveau secteur vont contribuer à libérer des espaces vacants sur les franges Sud et Nord-Ouest (hors emprise du centre pénitentiaire). Une réflexion inter-entreprises sur les déplacements et les services envisageables sur la ZI entraînera une meilleure qualité de vie sur le lieu de travail. De nouvelles ressources urbaines pour les travailleurs sont à réfléchir, notamment en réhabilitant les locaux vacants du fait des délocalisations possibles vers le nouvel aménagement de la Barre-Thomas. De surcroît, il faut repenser les migrations pendulaires domicile-travail pour fractionner les arrivées du matin et les départs du soir, de façon à désengorger les flux de la RN 24, déjà fortement atteinte en journée.

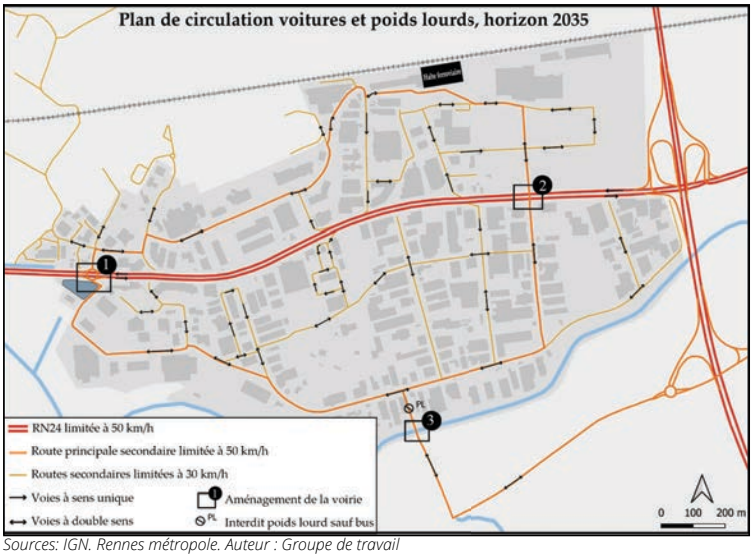
Terrain du nouvel aménagement de la Barre-Thomas
Crédit : Groupe de travail

PROPOSITIONS RETENUES

LES SOLUTIONS ENVISAGÉES SUR LES VOIES DE COMMUNICATION : COMBINER LOCALITÉ ET ÉCONOMIE

Les enjeux complexes de mobilités sur la ZI nécessitent une restructuration des trames viaires. L'allongement de temps de desserte pour les arrivants causé par les contraintes de circulation influencent les navettes domicile-travail et celles privé-loisirs. Il est donc essentiel de répondre dans un premier temps à ces problématiques.

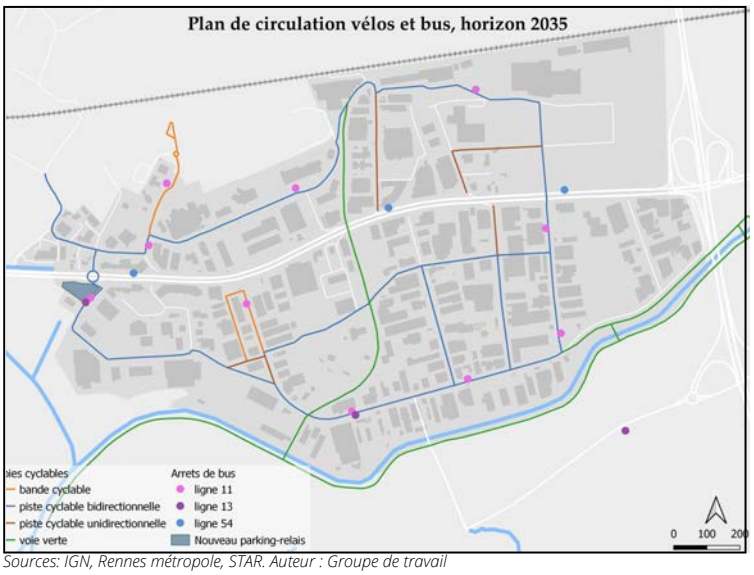
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



Sources: IGN. Rennes métropole. Auteur : Groupe de travail

La trame routière de la zone industrielle est complexe. Les flux se concentrent sur la RN24 qui est souvent congestionnée. Il nous a paru primordial de réguler ce trafic en réorganisant la voirie. Les feux et croisements seront supprimés et un terre-plein central continu sera installé. La RN24 restera tout de même limitée à 50 km/h. Le but étant de fluidifier le trafic dense, il s'agit de le répartir sur différents axes. Ainsi, la route secondaire principale permet à la fois de desservir la ZI et de contourner la RN24 ainsi que la rocade. Limitée à 50 km/h, elle ne représentera pas une contrainte de temps pour les poids lourds se rendant dans la ZI. En sens unique, certaines voies permettent de s'insérer dans le sens de la circulation sur la RN24 ou d'en sortir, formant ainsi des boucles desservant la ZI. Les autres voies secondaires seront limitées à 30 km/h.

Des infrastructures routières seront localisées aux entrées de ville pour améliorer les connexions et les cheminements de voirie. De plus, la nouvelle alternative de passer au Sud de la zone et d'éviter la rocade, sera réservée notamment aux voitures et bus, afin de proposer un rééquilibrage des flux sur l'échangeur de Cleunay.

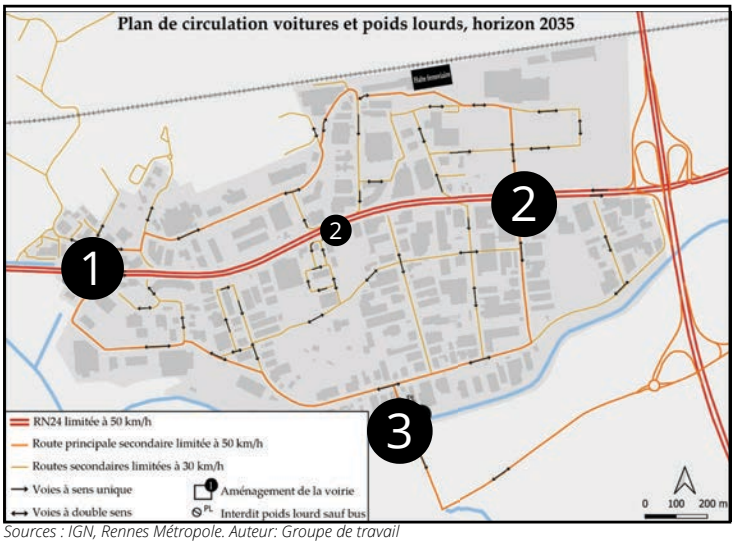


Sources: IGN, Rennes métropole, STAR. Auteur : Groupe de travail

Le choix retenu pour la trame cyclable est de ne pas réaliser d'aménagements sur la RN24 mais d'intensifier le réseau en créant une véritable rocade cyclable. Matérialisée par une piste cyclable bidirectionnelle, elle longera la route secondaire principale. Les voies vertes seront conservées sur les deux côtés de la Vilaine. L'une d'elle sera connectée à la rocade cyclable. De plus, une passerelle cycliste et piétonne sera créée au Sud-Est de la zone pour relier les deux rives. Une voie verte sera réalisée le long de l'ancien axe ferroviaire permettant de passer du nord de la ZI au Sud. Un tunnel permettra de traverser la RN24 en toute sécurité. Le maillage sera complétée par des bandes cyclables qui desserviront la ZI. De plus, une piste cyclable sera créée pour rejoindre Vezin-le-Coquet et améliorer les liaisons existantes.

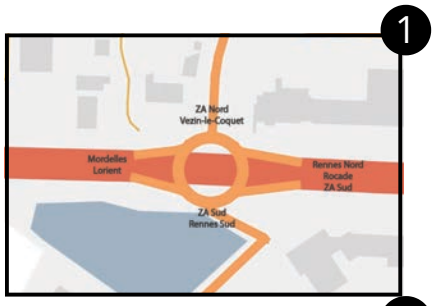
Le maillage des pistes cyclables bidirectionnelles s'étend sur les voies secondaires où la largeur de la voirie est suffisante comme sur le futur axe d'Ouest en Est et sur les voies perpendiculaires à la RN24. Enfin des bandes cyclables sont parsemées sur des espaces propices au passage des cyclistes. Grâce au nouvel aménagement de la Barre-Thomas, les voies vélos pourront prendre le cheminement le long de la halte ferroviaire, en desservant aussi les aires commerciales. A plus long terme, les usagers pourront rejoindre la ZI depuis la rue des Arts grâce à un tunnel cyclable près de la voie ferrée. Le maillage du bus STAR est aussi en partie repensé (cf. plan de circulation vélos et bus). Les lignes express et desservant la deuxième couronne conservent leur tracé habituel comme pour la 54 à destination du Rheu. La ligne 13 a son terminus à Cleunay, par conséquent, cette ligne est extensible afin de desservir la branche Sud à la ZI. En effet, elle peut s'étirer jusqu'au parking-relais, à l'extrême Est de la zone, à proximité du rond-point aérien. En 2035, elle se prolongera jusqu'à Vezin-le-Coquet. Elle permettra aussi d'intensifier la desserte de la zone Sud depuis Cleunay et ses alentours.

Enfin, la ligne 11 est optimisable car elle s'arrête au Nord-Est de la ZA. L'idée est de créer un terminus circulaire, grâce aux nouveaux aménagements de la "rocade" interne à la zone. Elle pourra circuler depuis son ancien terminus sur le flanc Nord. Son nouveau terminus se situera sur un nouvel arrêt, soit à la halte ferroviaire ou au niveau du projet de la Barre-Thomas pour conforter l'offre de transport en commun. De là, elle retraverse une partie du flanc Sud aux arrêts existants, avant de récupérer la RN 24, vers Rennes pour repartir sur sa ligne, au niveau de l'insertion centrale au Sud ou du nouveau rond-point aérien.

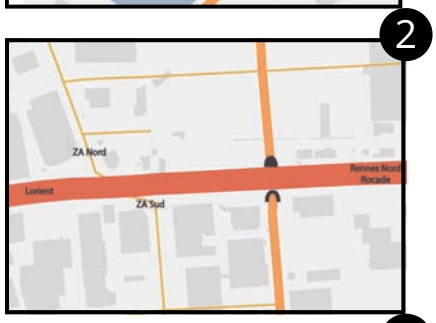


Sources : IGN, Rennes Métropole. Auteur: Groupe de travail

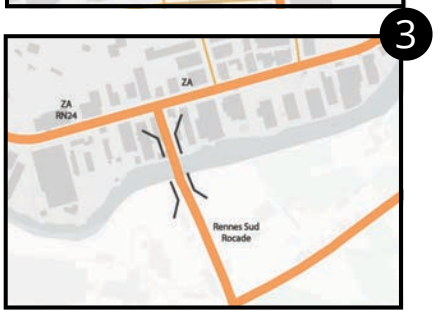
ROND-POINT AÉRIEN



TUNNEL



PONT



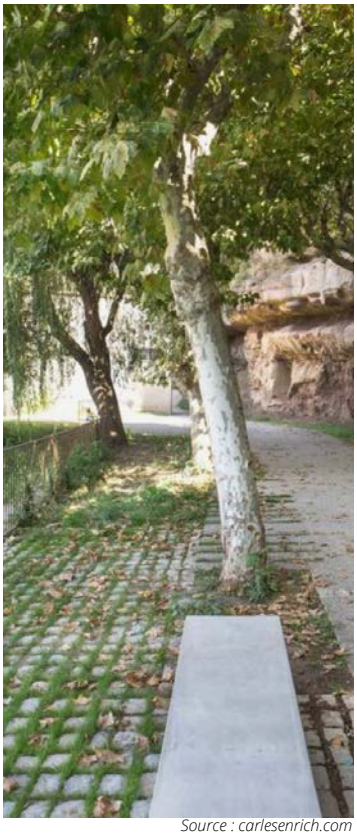
A plus long terme, avec la réception du nouvel aménagement de la Barre Thomas, les bus pourraient dériver à la halte ferroviaire et dans le même temps desservir le nouveau parc d'activités.

Pour que les bus et voitures accèdent à l'entrée Ouest, il sera nécessaire de construire un rond point aérien desservant les secteurs Nord et Sud. Il possède des voies d'insertion et de décélération de part et d'autre de la RN24. Au Sud, la continuité de la voie se prolonge dans les deux sens de circulation, sur la rue des Maréchales et au Nord sur l'allée Fontaine Montigné grâce à la mutualisation et à la relocalisation des commerces de détail et de bouche comme par exemple sur la nouvelle opération de la Barre Thomas. Le magasin de tricot Ecolaines sur le bord Sud et le restaurant La Breizh au bord Nord pourront être mutés sur le nouveau site du Groupe Lamotte. La parcelle pavillonnaire sur le côté Nord est déplaçable à l'amiable au sein d'autres locaux vacants de la zone ou sur des fonds de parcelles inutilisés. Les véhicules transitent vers le Sud de la zone sur la rue des Maréchales.

A l'Est, un tunnel verra le jour sur la rue Jean Le Ho des deux côtés de la RN24, dans les deux sens de circulation. Le projet du Groupe Lamotte sur la Barre Thomas est faiblement impacté sur ce dispositif car il s'agit d'un passage afin de fermer la boucle et de réellement façonner un effet "rocade" interne à la ZI. Au nord de la zone, depuis le tunnel de la rue Jean Le Ho, la continuité des flux d'axe Est-Ouest se fera tout le long de cette rue au nord, qui récupère ensuite la rue Nikola Tesla. Le parcours se poursuit en traversant l'emprise du parking chez l'entreprise Netra, qui sera déplacée d'un commun accord à proximité immédiate, d'autant qu'il s'agit d'espaces peu utilisés et qui semblent être des sites intéressants pour le branchement jusqu'à la rue Léon Berthault. Ensuite la voie privée de la Maison Bouchère permet de redescendre vers les autres parties Nord. Le passage de la voirie sur le domaine privé, à l'amiable avec le propriétaire, fait la jonction avec la rue Roland Doré. Puis il suffit de garder l'usage existant des rues du Lieutenant Colonel Dubois, rue du Petit Pré et la rue de Montigné. Ces axes supportent d'ores et déjà les passages successifs de poids lourds. L'intensification des passages par ce nouveau contournement nécessite néanmoins un entretien et une qualité de l'asphalte supérieure.

Au sud de la zone, depuis la rue des Maréchales, l'impasse de la Vilaine, par extension de voirie sur les sols imperméabilisés, gagne en largeur pour le passage des poids lourds. Elle est dérivable sur son premier linéaire en rejoignant la rue du Manoir de Sévigné. Elle prend le pas sur les espaces bitumés qui servent de dépôts facilement déplaçables par les entreprises qui en dépendent. L'itinéraire suit donc la rue du Manoir de Sévigné jusqu'à l'intersection avec la rue Jean Le Ho. Enfin la boucle se termine à l'Est au niveau du projet de tunnel. Par ailleurs, la rue de Sévigné fait la jonction avec le pont sud de la "rocade" interne à la zone d'activité. Cette sortie clé permet de s'extraire de cette route circulaire en proposant un itinéraire autre que la RN24. Ce nouveau cheminement est exclu des poids lourds, c'est-à-dire qu'il ouvre la voie aux autres véhicules motorisés, aux vélos et aux piétons en sortie de zone. Cet embranchement est stratégique car il rejoint les infrastructures existantes de la route de Sainte-Foix puis l'échangeur de Cleunay. Le parking de la Piverdière est déjà desservi et pourra servir de réserve placière à la ZI.

RÉFÉRENCES TRAITEMENT PAYSAGER DES VOIES



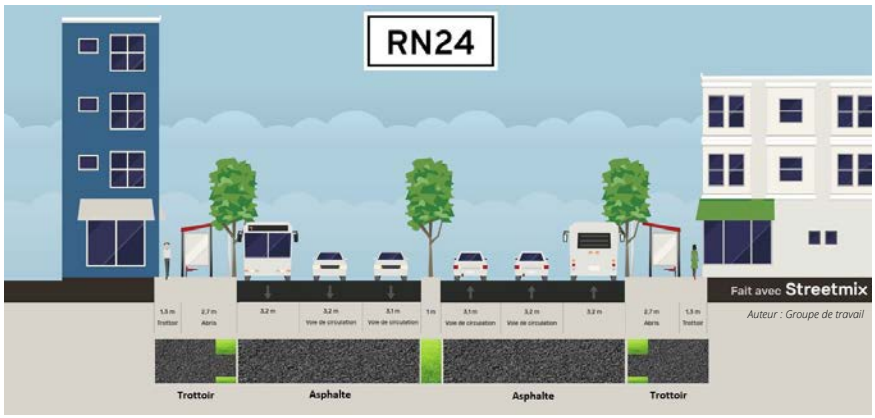
Source : carlesenrich.com

Source : drivenxdesign.com

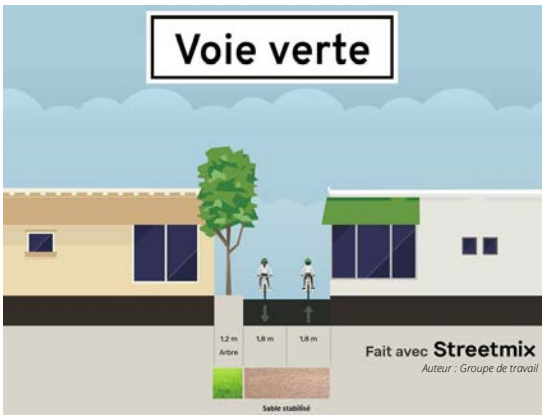
Source : bm-la.de

Source : carlesenrich.com

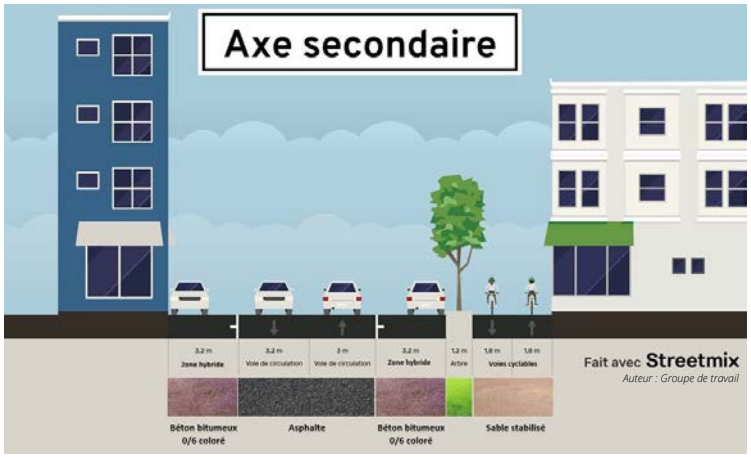
HIÉRARCHISATION DES VOIES ET MATÉRIALITÉ



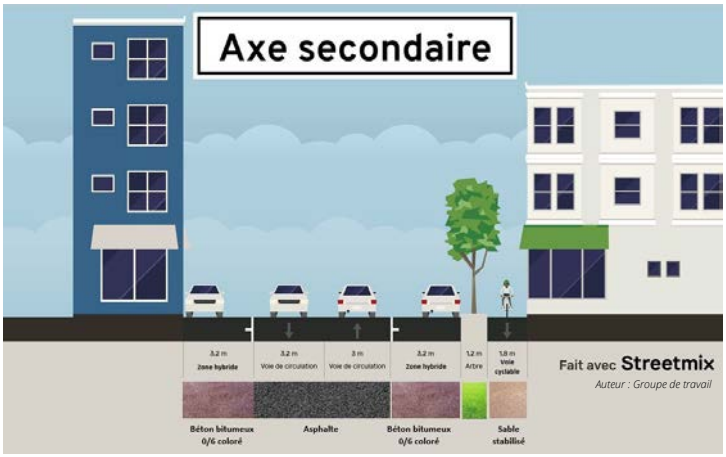
Ainsi la RN24, comme le montre la coupe ci-dessus, comprend une voie de bus en site propre, deux voies dédiées aux véhicules lourds et légers ainsi qu'un traitement paysager permettant de sécuriser les piétons. Sur le bord de voirie, il est intéressant d'imaginer des bosquets et des coulées verdoyantes de plantes vivaces (cf. traitement paysager des voies). Ces dernières ne demandent pas un important coût ainsi qu'un entretien régulier. La zone ne contient pas réellement de marqueurs d'embellissement phares comme on peut retrouver en cœur de ville. Il n'est donc pas utile de prévoir un fleurissement accru de ces espaces.



Cette coupe correspond à la voie verte, d'axe Nord-Sud, anciennement la ligne de fret SNCF de la ZI. L'emprise de cette linéarité est stratégique car elle permet de traverser la zone de part et d'autre sans encombre pour les usagers. Sur les bas-côtés, l'ancien ballast ferroviaire sera laissé pour suggérer un rappel historique de la ligne de marchandises.

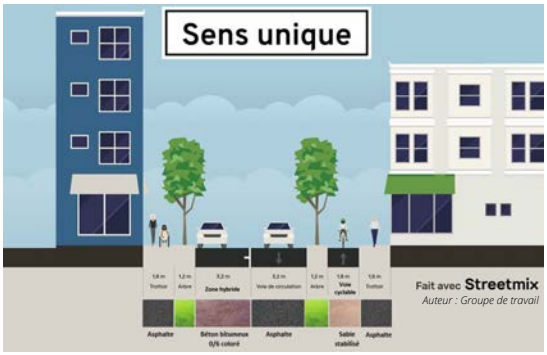


Concernant les axes secondaires, une première proposition consiste à réaliser une séparation de la voirie pour chaque mode de transport. La voie centrale est réservée à tous les véhicules motorisés parcourant la zone. Une piste cyclable bidirectionnelle permet de sécuriser les usagers qui la pratiquent. Une zone hybride de part et d'autre de la voie permet d'accueillir du stationnement temporaire (dépose-minute) mais de permettre aussi la circulation des piétions. En effet, l'espace est assez large pour accueillir et du stationnement, et de la circulation piétonne ou cyclable. Ce système permet de garantir une réserve placière pour les entreprises ou les clients ne disposant pas d'un espace suffisant ou trop congestionné. Toutefois la limitation dans le temps redonne l'accès aux piétons.



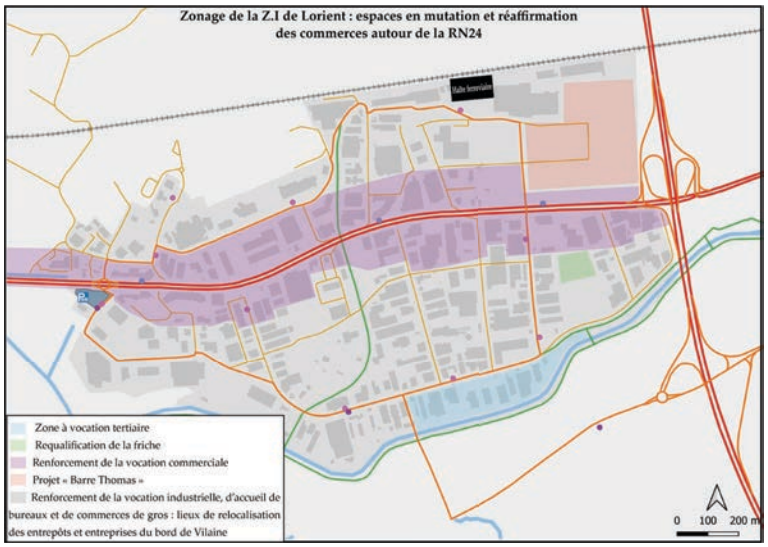
Une autre proposition concerne cette fois-ci les axes secondaires situés en perpendiculaire à la RN 24, comme la rue Léon Berthault au Nord. Il s'agit ici de voies plus étroites et donc le partage de la voirie est à repenser. On retrouve le même système sur les voies principales avec les zones hybrides où pourront circuler piétons et cyclistes puisqu'il n'y aura qu'une piste cyclable unidirectionnelle, en direction de la RN 24. Des chicanes de fin de pistes marqueront le début de l'emprise de la RN 24 et donc la fin de la voie vélo, les cyclistes ne pouvant pas circuler sur la RN24.

Les rues à sens unique sont caractérisées par une largeur de voie importante. Ce sont les voies perpendiculaires les plus proches de la RN 24, telles que la partie Nord de la rue Retardais. Une piste cyclable unidirectionnelle, en direction de la RN 24 est positionnée. Une zone hybride intègre un stationnement temporaire ainsi que des piétons et vélos. Des trottoirs larges se situent le long de chaque axe.



MODES D'ACTION SUR LE TISSU ÉCONOMIQUE

Pour répondre à l'enjeu de développement économique de la zone, plusieurs propositions d'aménagement et d'organisation de celle-ci peuvent être faites. L'objectif est notamment de favoriser la mixité commerciale (tout en prenant en compte le nouvel aménagement de la Barre-Thomas au nord-est). Celui-ci peut alors être réalisé par le biais de nombreuses initiatives, répondant à la fois aux enjeux économiques, mais aussi paysagers et aux besoins des usagers, inscrivant ainsi notre démarche dans celle d'un projet de développement urbain durable.



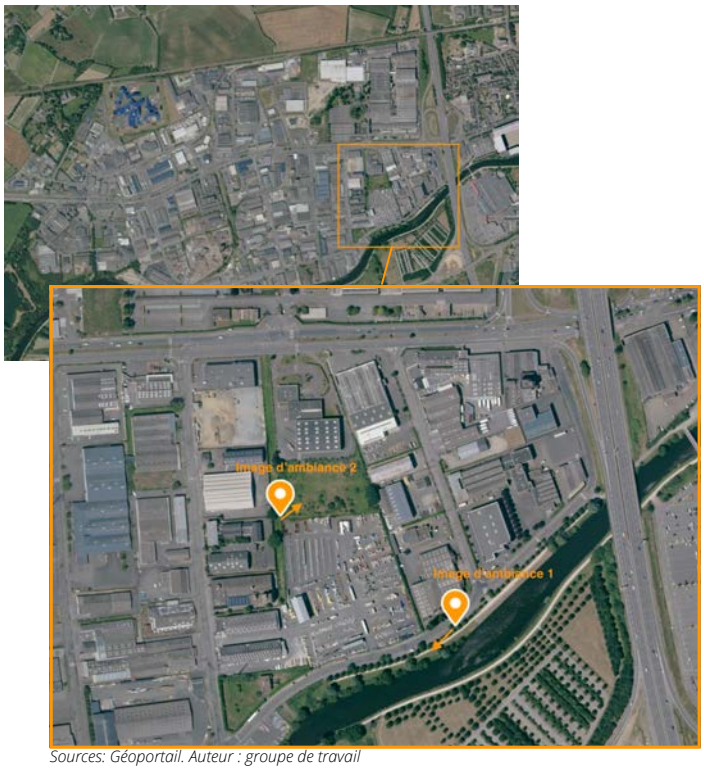
Sources: Groupe de travail, IGN, Rennes métropole, STAR. Auteur : groupe de travail.

MUTUALISATION DES ACTIVITÉS

Il nous a semblé intéressant de réfléchir dans un premier temps à la mutualisation des mobilités entre les entreprises et les services répondant aux différents besoins des populations. Ainsi, il s'agirait par exemple de réinvestir les locaux vacants en proposant des lieux de coworking, liés à des besoins croissants en termes de télétravail, ou des espaces de pépinières d'entreprises, pour y développer le tertiaire et intégrer des nouvelles professions sur la zone d'activités. D'autres locaux feront office de services qui pourraient être utiles aux usagers, notamment des garderies/crèches, des salles de sport ou encore des food trucks ou autres services de restauration inter-entreprises. Il pourrait également s'agir de services davantage liés aux loisirs avec par exemple la création d'un complexe bowling-space laser, ou encore de jeux d'arcades ou d'ateliers. La friche urbaine en îlot fera l'objet d'une requalification dans un deuxième temps. La multiplicité des aires commerciales est située sur le linéaire de la route de Lorient (cf. zonage de la ZI de Lorient) pour concentrer les commerces et les services de restauration qui sont les plus demandés par les clients. Ils se devront donc d'être les plus accessibles. On retrouvera ainsi une polarité au centre de la zone. L'opération de la "Barre Thomas" est propre au Groupe Lamotte, mais elle doit être prise en compte pour éviter la redondance des services et commerces proposés. Les autres espaces internes sont renforcés dans leurs vocations déjà présentes, notamment industrielle, entrepôt de logistique et commerce de gros.

Les entrepôts déplacés sur la rive Nord de la Vilaine pourront être relocalisés dans les locaux vacants que compte la zone. L'ensemble de ces nouvelles activités permettrait également de résoudre certaines problématiques liées au trafic sur la route de Lorient. Effectivement, leur utilisation aurait pour effet de fluidifier le trafic routier par la diminution des heures de pointe et en mettant en place des horaires variables. Les usagers pourront ainsi choisir de rester plus longtemps sur la ZI pour leurs activités. Cette nouvelle offre permettra de diversifier leurs pratiques et usages en fonction des jours de la semaine et des heures de la journée. Une meilleure interaction et communication entre les entreprises fait émerger des nouveaux modes de déplacement tel que le covoiturage entre elles ou en interne, quand cela reste faisable selon le type de véhicules et la variation des horaires. Par ailleurs, nous favorisons la mise à disposition de vélos en libre service, issus de l'entreprise dans des aires sécurisées, permettant une augmentation de la mobilité douce. En outre, aux vues de certains stationnements dans les rues perpendiculaires à la RN24, il serait opportun de mettre en place un système de mutualisation des aires de stationnement et de stockage des véhicules. En effet, des réserves placières sont sous-utilisées par leur propriétaire. Elles servent même de dépôts sauvages et polluants. Une logique de partage moyennant une subvention de la ville ou bien permis par une solution financière comme un faible loyer pour le bénéficiaire sera envisagée. L'idée est d'aérer les espaces piétonniers et cyclables souvent coupés par des véhicules mal garés.

UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE



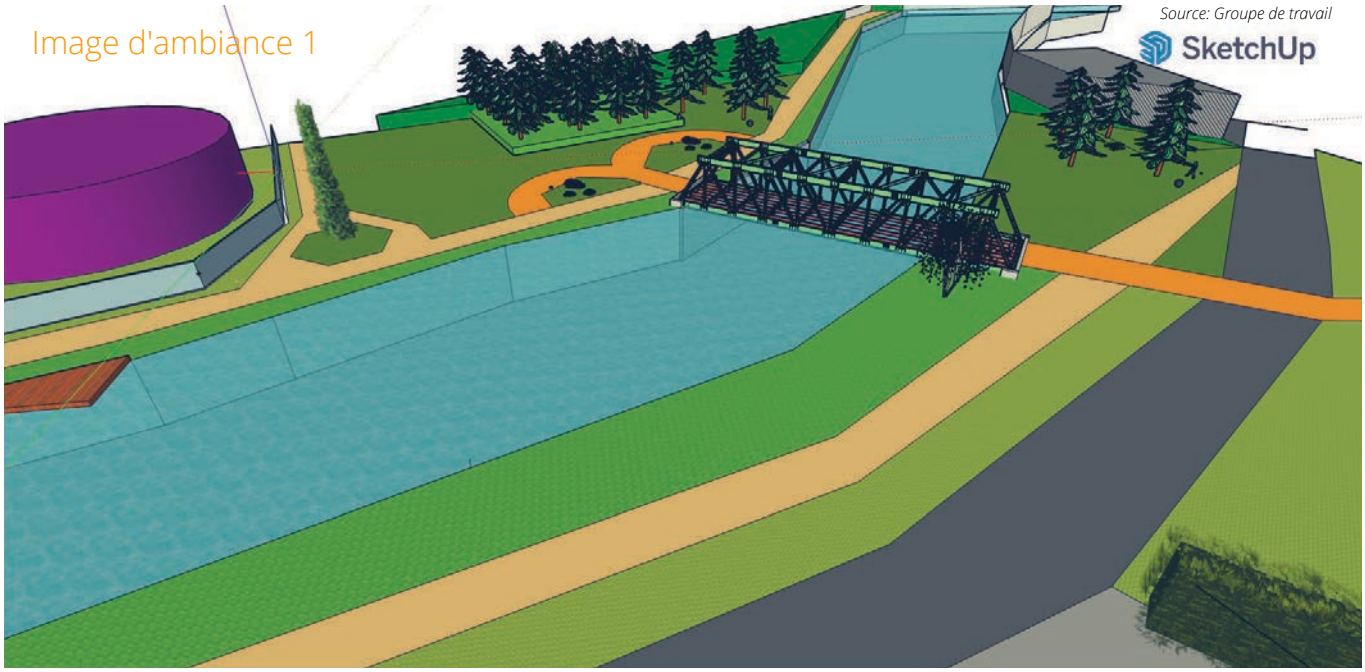
Sources: Géoportail. Auteur : groupe de travail

Par ailleurs, l'enjeu paysager est lui aussi à prendre en compte. Il est en effet question d'amener de nouveaux commerces avec de nouvelles fonctions comme celles citées plus haut, sans pour autant dénaturer la zone et garder la vocation industrielle du site.

L'objectif est de restructurer, requalifier et renaturer, à travers l'implantation de nouvelles activités économiques, tout en pérennisant celles déjà existantes et cohérentes comme les activités de loisirs (Jardin Moderne), les ateliers artisanaux, et d'aménager un nouvel espace public dans un cadre de vie agréable. L'objectif est de restructurer les bords de la Vilaine (cf. image d'ambiance 1) par l'harmonisation des deux voies sur les berges. La requalification passe par des pontons et structures insérées dans le paysage pour ne pas le dénaturer. Les abords de la Vilaine, à travers l'implantation de nouvelles activités économiques pourraient accueillir des food-trucks, un marché de produits locaux bihebdomadaire. Il s'agit d'éléments ponctuels, éphémères qui invitent les promeneurs et les clients de la zone d'activités à s'y rendre. La passerelle raccorde la ZI à cette nouvelle centralité, la raccordant à un caractère plus naturel, en rupture avec la minéralité du bâti sur la rive nord de la Vilaine et en adéquation avec son environnement. La berge située côté zone d'activités sera verdie et sera aussi affectée au cheminement vélo. Ce secteur réinvestit une économie à petite échelle et pérenne qui manque en partie à la ZI. Il alimente aussi un cadre de vie agréable et proche des zones d'activités.

Image d'ambiance 1

Source: Groupe de travail



Ainsi, nos différentes propositions devraient à la fois permettre d'améliorer les conditions de circulation sur la RN24 et de participer au développement économique de la zone. Notre dernière idée rejoint également l'enjeu d'amélioration du cadre de vie local, qui lui-même peut faire l'objet de bien d'autres propositions.

AGIR SUR LE CADRE DE VIE LOCAL

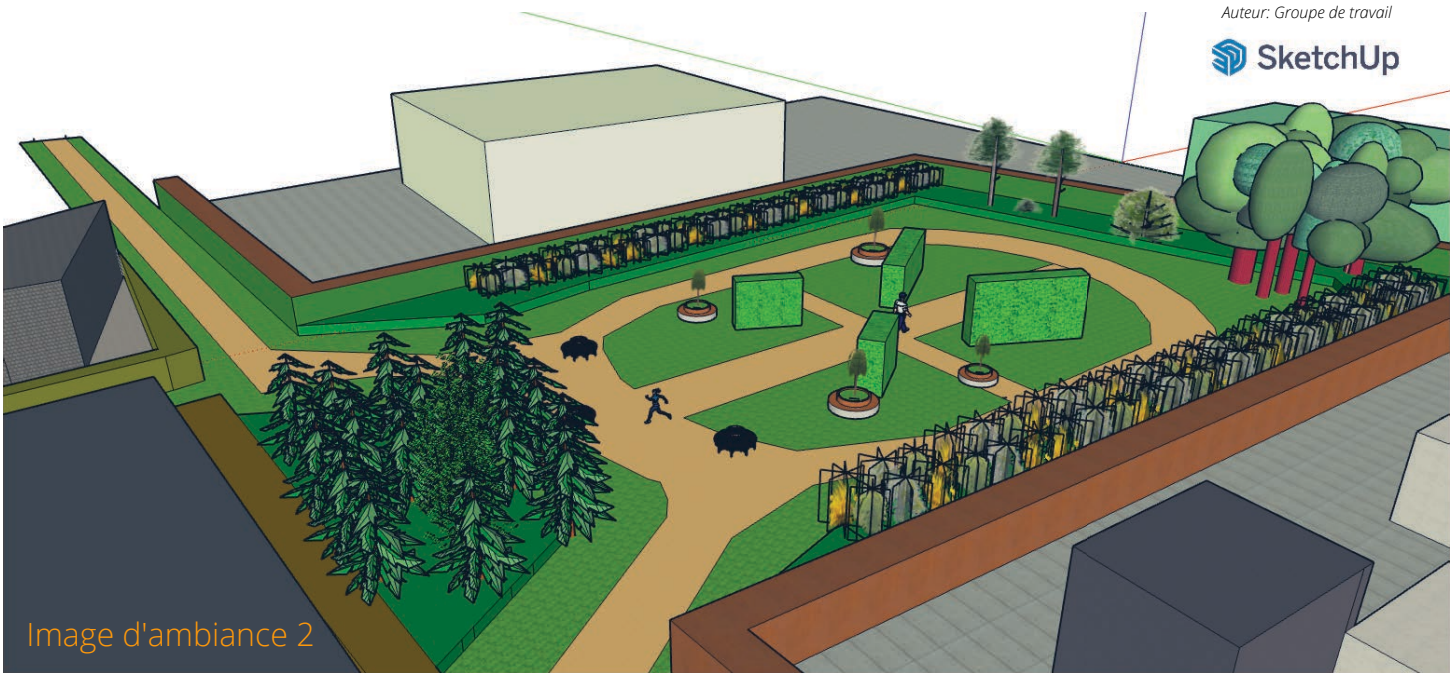


Image d'ambiance 2

Notre étude avait également pour enjeu l'amélioration du cadre de vie local, celui-ci n'étant pas sans lien avec le précédent objectif de développement économique. Effectivement, on peut émettre l'hypothèse selon laquelle un cadre de vie comportant un certain nombre d'aménités attire davantage de population, ce qui favorise donc également le développement des différentes activités économiques de la zone. Pour autant, cette partie du projet doit elle aussi s'inscrire dans les enjeux de développement urbain durable, avec notamment la préservation et la mise en valeur des trames vertes et bleues de la zone. Par ailleurs, nous avons noté qu'il s'agissait de problématiques communes à un certain nombre de villes. Ainsi, nous avons réfléchi aux aménagements des bords de la Vilaine et à l'amélioration des espaces publics qui composent la zone. Plusieurs thématiques à traiter nous sont alors apparues. Il convenait tout d'abord de s'interroger sur le mobilier urbain et le concept de "nature en ville". L'îlot vert situé au Sud de la zone (cf. image d'ambiance 2) est marqué par une friche industrielle inoccupée au potentiel fort aux vues de sa superficie. Il réintègre le concept de "nature en ville" sur la frange Sud de la zone. Il est accessible par les piétons et les cyclistes au Nord depuis la RN24, et à l'Est par la rue Jean le Ho, qui fait face à la nouvelle percée horizontale. Ces pénétrantes offrent aux clients de la zone une pause verdoyante.

De même, elle profite aussi aux travailleurs à proximité, lors de leur pause déjeuner ou pour la pratique du footing en fin de journée. La proximité immédiate du nouvel aménagement des berges de la Vilaine est raccordée notamment par les pistes cyclables depuis l'entrée Sud de la rue Jean Le Ho. Enfin, dans les propositions liées au développement économique nous avions émis l'idée de rénover le bâti le long de la RN24. Dans la continuité de cette idée, il nous a semblé pertinent d'envisager des partenariats pour refaire les devantures de ces mêmes bâtiments afin de créer une certaine harmonie au niveau de la RN24, ce qui n'est pas sans rappeler l'enjeu paysager et patrimonial de la zone. Nos propositions ont pour objectif l'amélioration du cadre de vie local, avec l'apport de nouvelles aménités paysagères en lien avec la nature (qu'il s'agisse de l'espace vert ou de la mise en valeur de la trame verte et bleue), mais aussi reprenant ce qui existe, au niveau des bâtiments donc, en essayant de proposer un certaine cohérence dans le patrimoine immobilier (notamment industriel). Selon nous, ces propositions sont fortement liées au développement économique de la zone qui est elle-même liée à l'aménagement des voiries et la régulation du trafic routier. De cette façon, l'ensemble de nos propositions devrait favoriser le développement économique et le cadre de vie local, tout en répondant à la problématique principale de réduction du trafic sur la route de Lorient.

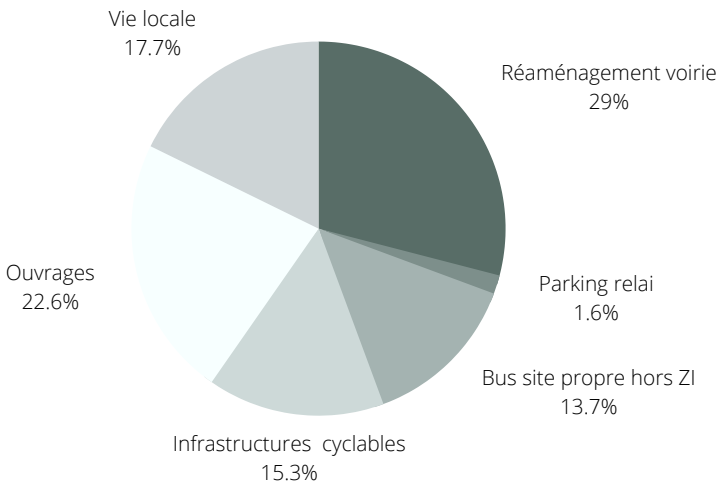
PHASAGE

	Voies de communication	Économie	Vie locale
Moyen terme horizon 2035	Infrastructures routières : rond-point aérien, tunnel, pont routier.	Réhabilitation locaux bords RN 24. Aménagements des bords de la Vilaine : passerelle, pontons, économie local.	Espaces publics : îlot végétal de la friche au sud de la zone d'activités.
Long terme après 2035	Hiérarchisation des voies internes : voitures, poids lourds, vélo, bus, piétons. Tunnel routier entre ZA et Bourg-L'Evêque sous rocade : voies cyclables et voitures.	Zone d'activités : Mutualisation des activités tertiaires et commerciales, et délocalisation des entreprises sur les locaux vacants.	Multiplication d'espaces verts sur la voirie : plantes vivaces et verdissement des zones minérales.

Source : Groupe de travail

CHIFFRAGE

Le coût moyen estimé global du projet est de **62 millions d'euros.** Ce coût se décompose comme suit :



	Coût (en milliers d'euros, actualisé 2021)
Réaménagement de la voirie dans la ZI (avec vélo)	18 000
Création d'un parking-relai	1000
Prolongement de la voie de bus en site propre sur la RN24	8 500
Création d'infrastructures cyclables (hors voirie)	9 500
Création de 3 ouvrages d'art	14 000
Aménagement vie locale (dont foncier)	11 000
Total	**62 000**

Source : Groupe de travail

CONCLUSION

L'Ouest rennais comporte une multitude d'enjeux à venir, à court ou moyen terme comme à long terme, des contraintes fortes pèsent sur cet espace géographique. Les actions menées pendant près de 20 ans sur la zone n'ont pas suffit à endiguer les problématiques de la zone en termes de mobilités. La DREAL dans le rapport Arcadis propose un scénario de référence censé combiner tous les facteurs de changement vertueux qui agiront sur la zone. Notre regard neuf et notre approche transversale vont pouvoir enrichir les expertises et les choix des décideurs.

Tout au long de notre travail, nous avons repris les tenants des études préliminaires en prenant soin de mettre en vigueur les dispositions réglementaires et les objectifs fixés. Nos pistes de réflexions ont su prendre en considération les enjeux de la vie locale et les sources économiques diversifiées. Par la suite, des propositions ont vu le jour, elles sont représentées de la manière la plus pertinente sur la zone d'activités, en expliquant concrètement ces nouveaux projets.

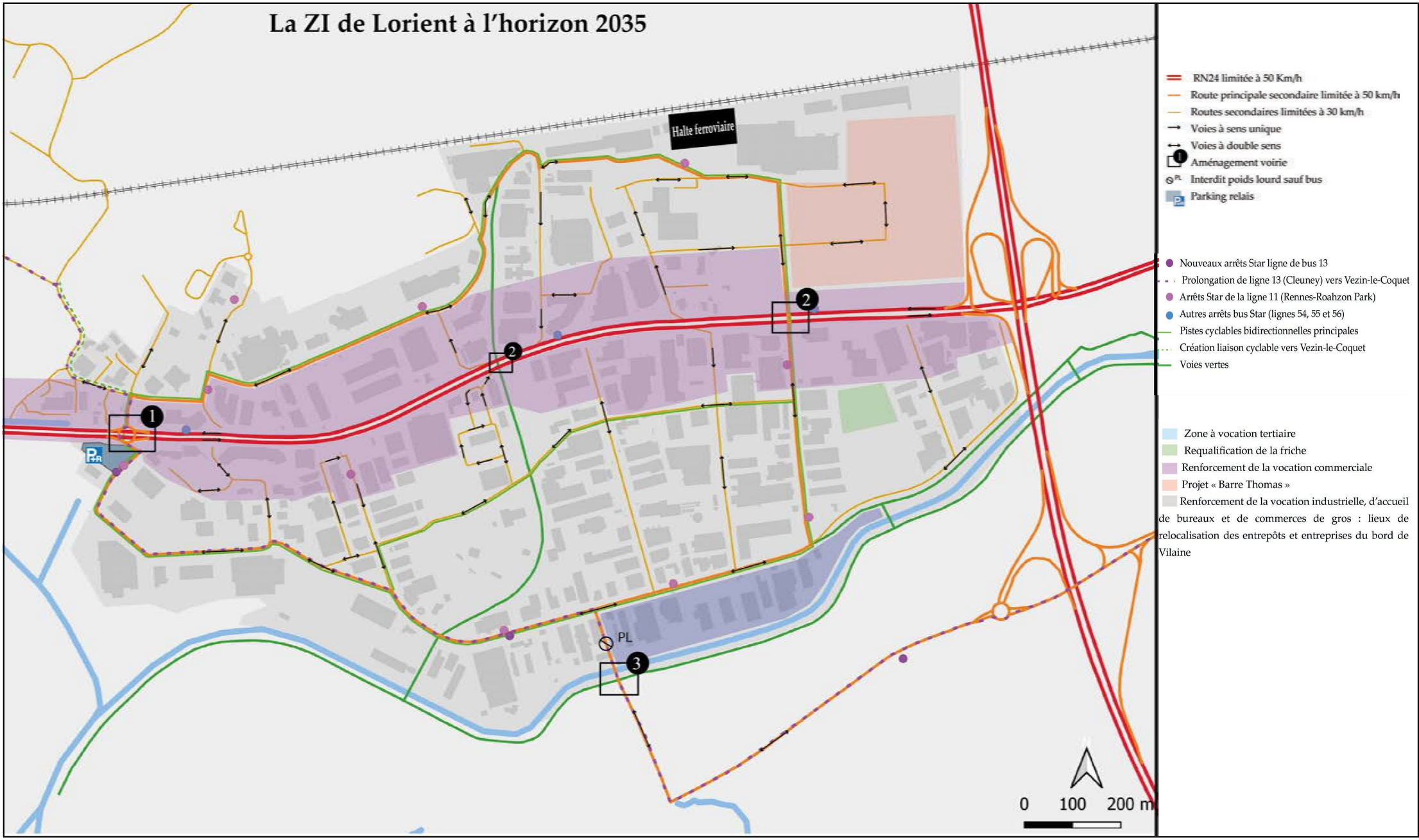
L'objet de notre étude se concentre dans un premier temps sur les différents aspects logistiques relevant du maillage hiérarchisé de la zone. La difficulté émanant de ces axes est principalement la congestion quasi perpétuelle de la zone et donc de désengorger les points stratégiques. Les différents modes de déplacement sont localisés sur la plupart des voies de la ZA, ce qui rend le partage de voirie difficile, un véritable défi à combiner la RN 24, les voies de distribution et celles de desserte.

Les modalités d'actions sur l'activité économique corrèlent des interventions sur l'existant, le vacant, tout en prenant en compte l'opération future de la Barre-Thomas et ainsi ne pas surenchérir sur les aménités urbaines en projet. Il faut en conséquence, compléter les déficits impliquant d'autres secteurs de la ZA, en étant force de proposition sur des structures recevant d'autres typologies de fonction. En outre, le fait de prendre de la hauteur sur la zone d'activité nous a permis de développer d'autres types de dispositifs jusqu'alors inconnus.

Le tissu local paraissant inexistant sur la zone du fait de son caractère industriel et commercial, arrive tout de même à émerger par endroits. Un projet de cadre de vie qualitatif sur des lieux précis, revitalise l'essence de la ZI Ouest. Il ne s'agit pas en apparence de simplement embellir une zone, mais devenir le fruit d'usages réels pour ces ressortissants, quelque soit leurs pratiques.

In fine, nous avons réalisé une programmation chiffrée pour donner un aperçu concret des coûts de notre projet. Des phases d'aménagements successifs préconisent une concordance intelligente entre chaque production. La vie locale entremêlée au développement économique qui se doit de rester efficace et significatif, pour redonner à l'Ouest rennais une certaine vitalité.

Annexe 1 : schéma de synthèse



Sources: Groupe de travail , IGN, Rennes Métropole, STAR.

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

- AUDIAR. (2014). Parc d'activité ouest : Diagnostic et enjeux d'une zone d'activités stratégique de Rennes Métropole. AUDIAR Rennes.
- CAUE Loire-atlantique. (2011, novembre). (Ré)inventer la zone d'activités : Pour un aménagement durable des espaces d'activités.CAUE.
- DREAL Bretagne. (2018a, septembre). Desserte et voiries structurantes de l'ouest Rennais : Rapport de diagnostic. ARCADIS.DREAL Bretagne. (2018b, décembre). Dessertes et voiries structurantes de l'ouest Rennais : Restitution des ateliers. Algoé consultant.
- DREAL Bretagne. (2020, mars). Desserte et voiries structurantes de l'ouest Rennais : Rapport de synthèse. ARCADIS.
- SCOT du Pays de Rennes. AUDIAR.Rennes métropole. (2019, janvier). Un projet d'aménagement pour reconquérir le fleuve et sa vallée. Rennes Métropole. (2020a, janvier).
- PDU 2019-2030. Rennes métropole. (2020, février).
- OAP d'échelle communale.Rennes Métropole. (2020b, février).
- OAP d'échelle métropolitaine et intercommunale.Rennes métropole. (2016, janvier).

WEBOGRAPHIE

- ADEME. (2012, octobre). Etude économique sur la reconversion des friches urbaines polluées. https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/etude-economique-sur-reconversion-friches-urbaines-polluees-2012.pdf
- CEREMA. (2015). Les routes à 2x1 voies [Diapositives]. Cotita. http://www.cotita.fr/IMG/pdf/routes_a_2x1v.pdf
- CNDP. (2015, juin). Estimation des couts de construction du projet A31BIS. https://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-a31bis/sites/debat.a31bis/files/fiche_estimation_des_couts_de_construction.pdf
- Département de l'Essonne. (2019, mars). Aménagement de l'échangeur de Corbeville. https://www.epaps.fr/wp-content/uploads/2019/04/DUP-Echangeur-Corbeville-Mars-2019-Piece-B-PGT.pdf
- DREAL Occitanie. (2006, octobre). Le cout de projet de transport en commun est des aménagements de voirie. http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/F33-Le_cout_des_transports_cle15daa1.pdf
- DREAL PACA. (2019, octobre). Contribution à l'élaboration d'une boîte à outils à destination des collectivités sur la thématique du coût global des espaces publics. http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cout_global_espaces_publics_20191128.pdf
- Egistunnels (Caisse des dépôts). (2009, octobre). Tunnels et Travaux Souterrains [Diapositives]. Wordpress. https://iupgcitlse.files.wordpress.com/2011/12/ft_ingenieur_nvl-presentation.pdf
- Fubicy. (2006, décembre). Cahier central de Vélocité (No 4). http://veloquirit39000.fubicy.org/annexes/Dossier%20special%20COUTS%20-F.%20HERAN.pdfOuest France. (2018, 13 juin). [Photographie].
- Ouest France. https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-il-faut-faire-sauter-le-bouchon-de-la-route-de-lorient-5819019Pays de Rennes. (2019, octobre).
- SETRA. (2008, septembre). Construction des ouvrages d'art. http://piles.cerema.fr/IMG/pdf/0855w_constructionOA2006_cle5bdd44.pdf