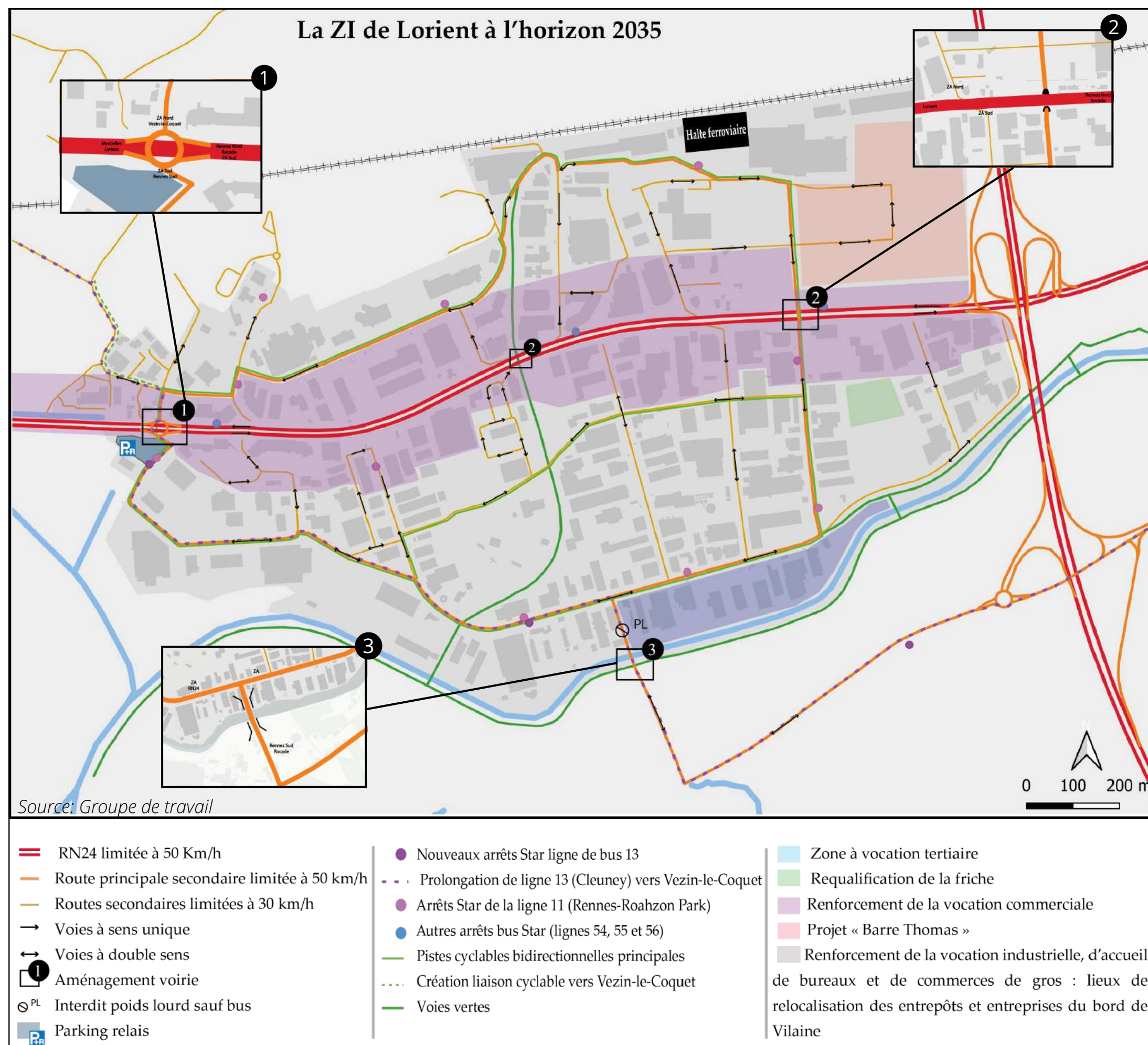


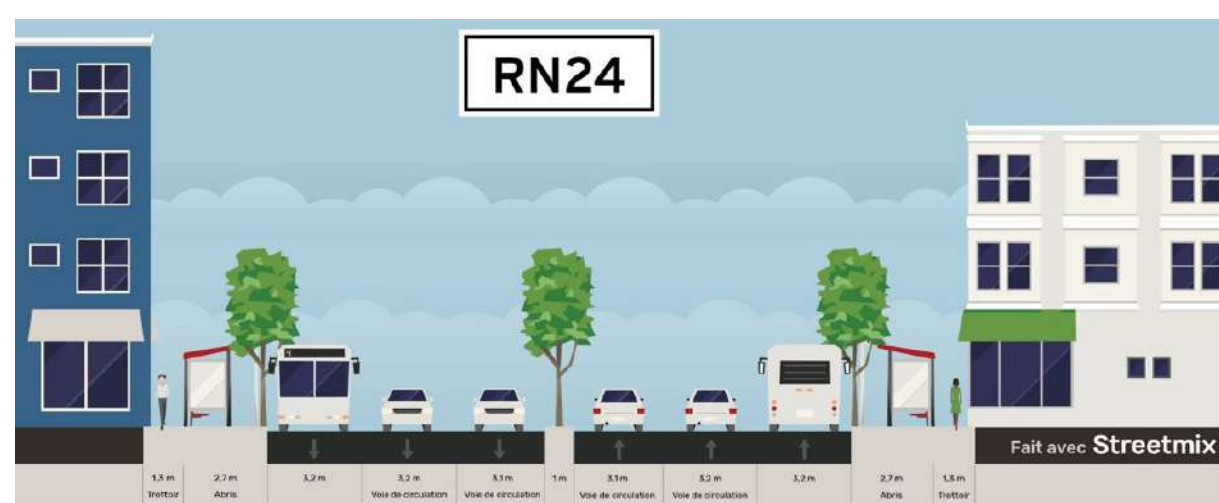
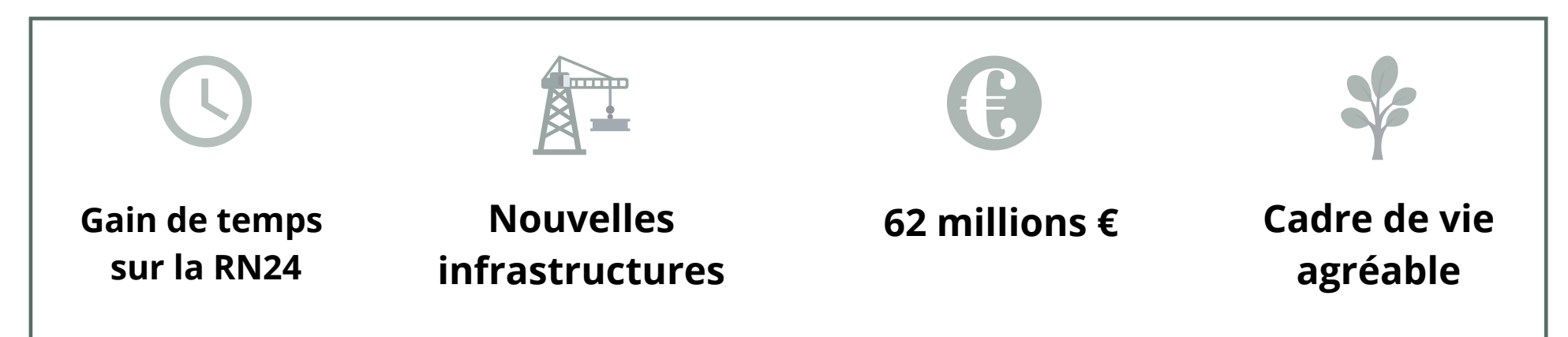
DES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES FAVORISÉS ET UN RÉINVESTISSEMENT DE LA LOCALITÉ

MOBILITÉ : UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION

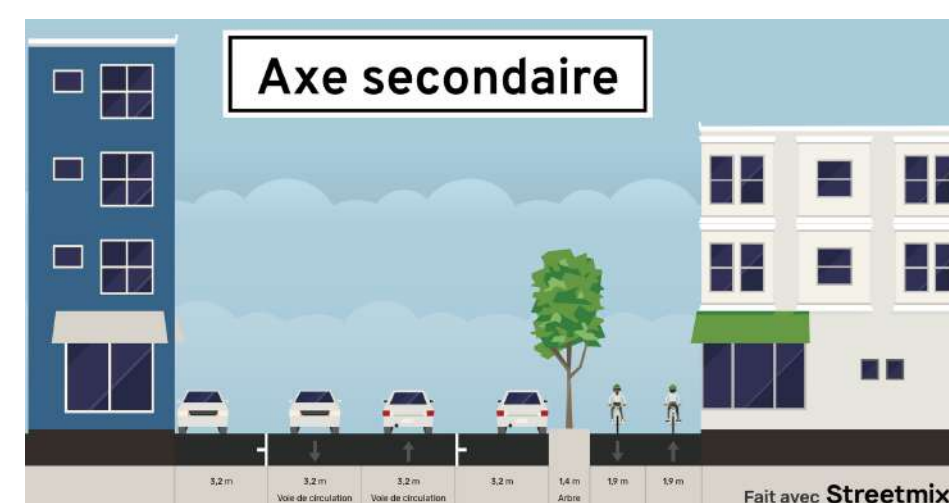


Le projet Roclade ZI Ouest consiste à définir un **nouveau plan de circulation** pour la zone, basé sur une meilleure fluidité de l'axe structurant (RN24) et un **maillage renforcé** des axes secondaires en une **circulaire** qui entoure la zone. Des rues transversales sont redéfinies pour permettre la desserte locale et des cheminements doux sont intégrés pour inciter à de nouveaux types de déplacements. La mise en place d'un nouveau plan de circulation permet de fluidifier le trafic sur la RN24. Sur ce projet, la Route de Lorient ne comporte pas d'intersection et répond donc à l'objectif 1 de **réduction des temps de déplacements**, à l'objectif 5 de traversée de Rennes sur l'**axe Est-Ouest** et à l'objectif 8 de **sécurisation** des biens et des personnes. Plusieurs pôles **multimodaux** sont créés: à l'entrée ouest de la zone, au Nord avec la halte ferroviaire et au Sud en bord de Vilaine, permettant de répondre aux objectifs 4 et 6 de **choix de son mode de déplacement** et de **réduction de l'impact environnemental** de sa mobilité.

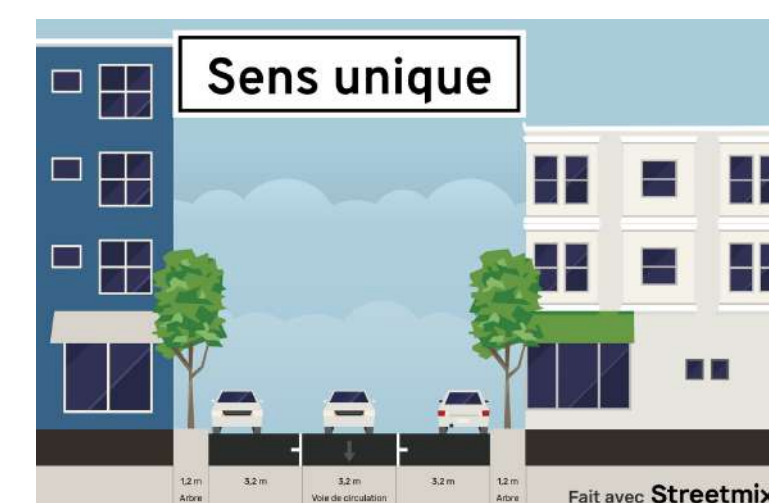
Pour répondre à l'objectif spécifique: "**Développement économique et améliorer le cadre de vie local**", découpé en trois objectifs secondaires : ne pas impacter le réseau secondaire de voirie, réduire les besoins en stationnement et contribuer à un monde plus vivable, le projet Roclade ZI Ouest devient aussi un espace fluide dédié, non seulement à l'économie industrielle mais aussi commerciale. L'amélioration des axes secondaires de la voirie permet une **meilleure fluidité et sécurité des déplacements**. Le projet se base aussi sur le développement de la zone commerciale au Nord, en accord avec le projet de la Barre Thomas, et un espace dédié aux **services**, notamment pour les salariés de la zone, au Sud, avec un **espace public** en coeur d'îlot et un **cadre de vie agréable** aux bords de la Vilaine.



Une voie de bus en site propre, deux voies dédiées aux véhicules lourds et légers pour le transit, un traitement paysager qualitatif et sécurisant pour les piétons.



Un double sens de desserte locale, voie hybride pour les arrêts temporaires, un traitement paysager qualitatif et une voie cyclable sécurisée.



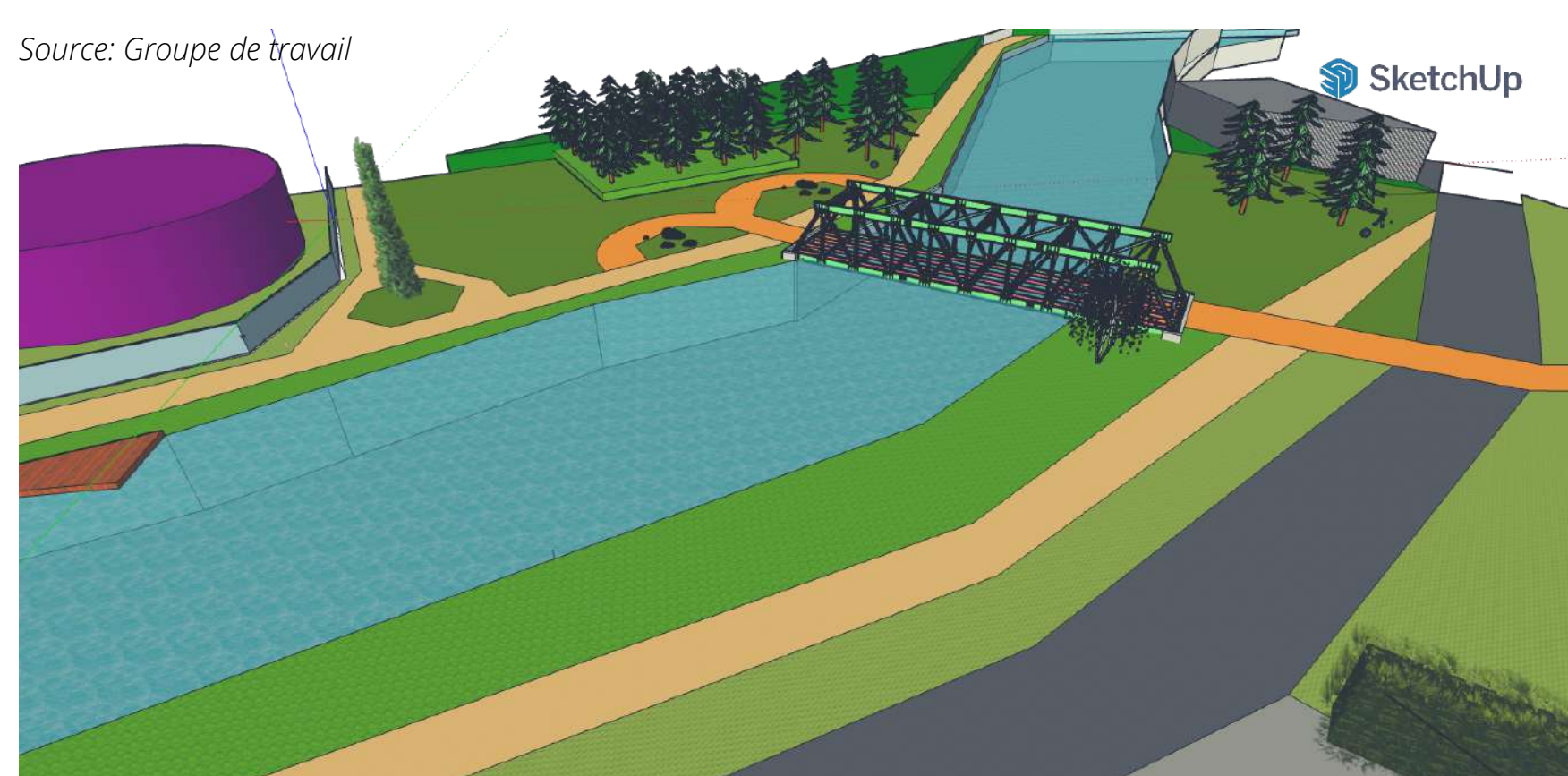
Sens unique après la sortie de la RN24 pour assurer une desserte locale efficace et sécurisée.



Voie verte sur l'ancienne ligne ferroviaire

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LE CADRE DE VIE LOCAL

Le focus au Sud de la RN 24 regorge de sites à potentiel peu exploités. En conséquence, deux propositions d'ambiances sont présentées et connectées mutuellement. Ce choix s'accompagne d'un déséquilibre de ressources urbaines entre le Nord et le Sud de la RN 84. En effet, le nouvel aménagement au Nord-Est de la Barre-Thomas reprend une emprise assez large sur la zone d'activités. Plusieurs **fonctions urbaines et services** viendront occuper cet espace et par conséquent **redonner de la vitalité au secteur**. Au Nord-Ouest, la future **voie verte cyclable** marque un ancrage de desserte douce sur ce flanc Nord. Également, l'équipement pénitentiaire et son emprise importante initie la **densification des aires d'activités**. La logique est de réinvestir les secteurs peu mis en valeur au Sud de la RN 24 et de profiter d'un **cadre de vie local idéal en bord de Vilaine**.



L'objectif est de restructurer les bords de la Vilaine de par l'**harmonisation des deux voies sur berges**. La requalification passe par des **pontons**, 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 qui invitent les promeneurs et les clients de la zone d'activité à en profiter. La **passerelle raccorde la ZI Ouest à cette nouvelle centralité**, rattachant cette dernière à un caractère plus naturel, en rupture avec la minéralité du bâti sur la rive nord de la Vilaine. 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 ZA. Il alimente aussi un **cadre de vie agréable** et proche des zones d'activités.



L'îlot vert situé au Sud-Est de la zone est marqué par une **friche industrielle** inoccupée au potentiel fort au vu 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 RN 24, 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 qu'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.