PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Liberté
Égalité
Fraternité

Desserte de l'ouest rennais

Workshop 2021 de l'IAUR

Le 8 février 2021

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Sommaire

1. Historique de la problématique

a. Une problématique ancienne…

b. Que l'on a essayé de traiter dans le cadre d'un dossier de voirie d'agglomération, sans succès

c. Devant l'impasse, de nombreuses études ont été menées : retour sur les principales

d. Presque 10 ans de « décantage » du sujet ont été nécessaires avant de remettre l'ouvrage sur le métier, dans des conditions différentes

2. La démarche de 2018 : études d'opportunité de phase 1

a. Les étapes de la démarche

b. Les intervenants de la phase 1

c. Eléments de diagnostic

d. Les enseignements du 1er séminaire

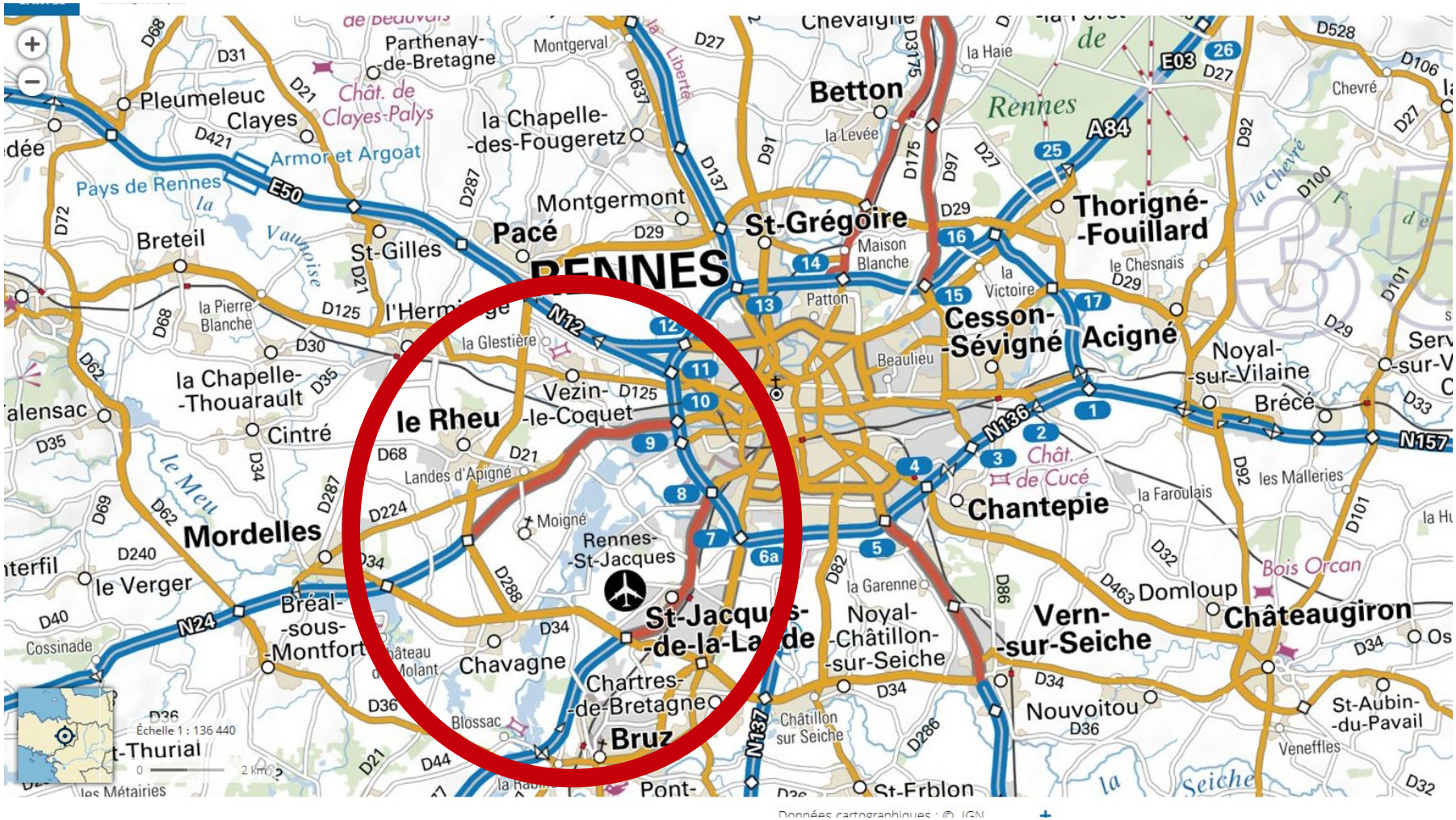
e. Les enseignements du 2d séminaire

f. La constitution des approches

g. La comparaison des approches

h. Les conclusions de la phase 1

Préambule : de quoi parle-t-on ?



1.a. Une problématique ancienne

La RN 24 (route de Lorient) a été aménagée section par section, jusqu'à une mise en service totale à 2x2 voies en 1994.

L'extrémité Est de la RN 24, à partir du Rheu, a toujours été considérée comme provisoire, la section finale étant prévue au sud de la Vilaine, avec un raccordement sur la rocade au niveau de la porte de Cleunay.

Ce tracé était inscrit au schéma directeur de l'agglomération rennaise, et le projet inscrit au contrat Etat – Région (CPER) 1994 – 2000, de même que le barreau de Pont-Lagot. Pendant cette période, **le tracé envisagé au sud de la Vilaine est apparu défavorable, tant techniquement que d'un point de vue environnemental,** et des tracés alternatifs ont émergé.

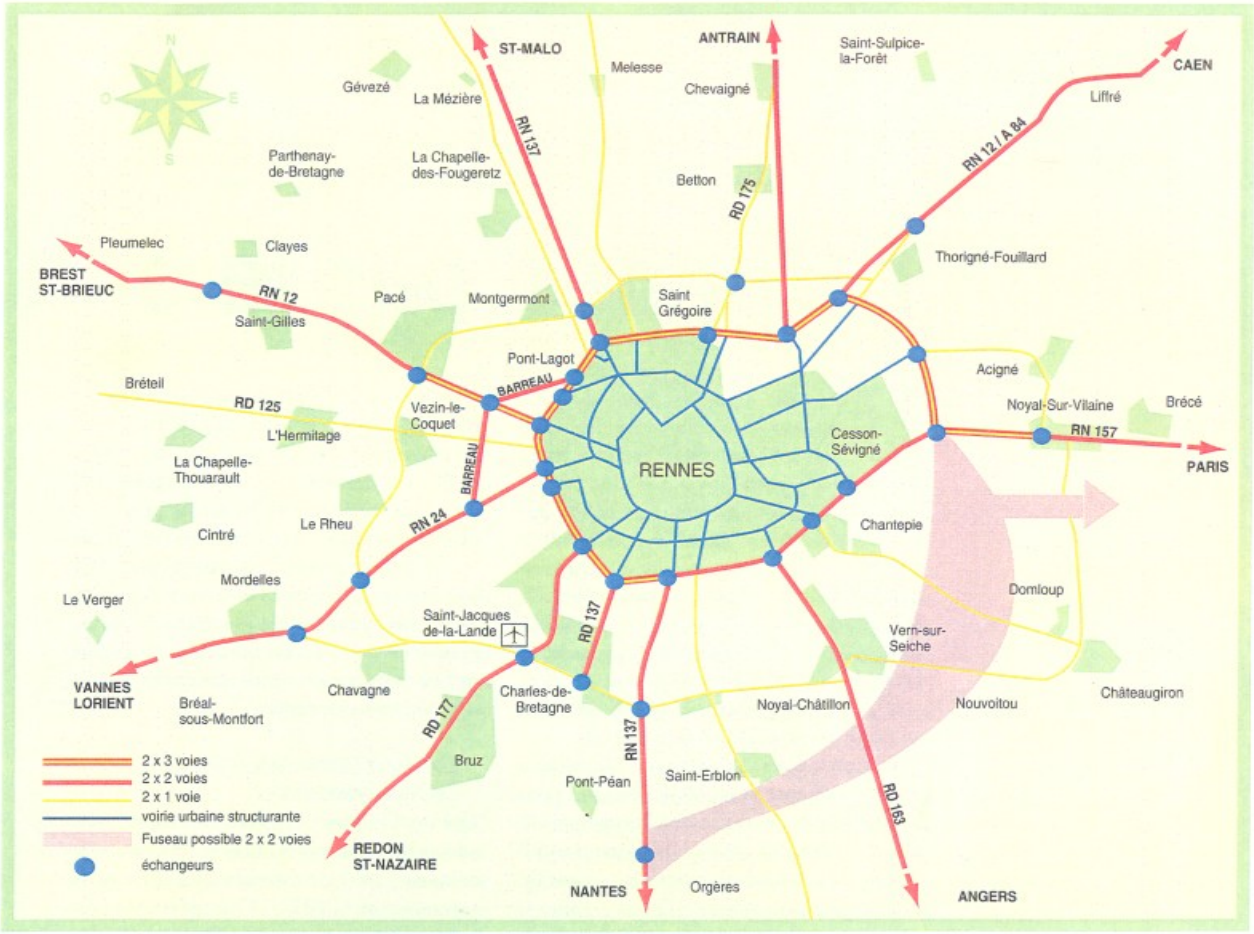
1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération (DVA)

Dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération, l'État a initié en 1998 une démarche prospective sur les évolutions du réseau routier national à 2025 sur l'agglomération rennaise, Plusieurs scénarios ont été établis et présentés dans le cadre de la concertation menée en 1999.
Le scénario privilégié par l'État retenait la réalisation d'une liaison RN24/RN12 et d'une liaison RN12/Rocade Nord (« barreau de Pont Lagot »), qui visaient à assurer une continuité entre la Rocade Nord et les voies de desserte du reste de la Bretagne (RN12, RN24) sans passer par la Rocade Ouest et ses échangeurs, et évitant la section urbaine de la RN24.

La démarche de concertation autour du DVA a permis de retenir par décision ministérielle (DM) du 29 juillet 2002 le scénario global n°1. Les projets retenus dans cette DM sont ainsi :

- la création du contournement Sud-Est de Rennes
- le projet de barreau de Pont Lagot
- **la liaison RN24/RN12**
- la mise à 2x3 de la rocade exceptée dans sa portion sud-est
- la mise à 2x3 voies de la RN157 entre Noyal sur Vilaine et Cesson Sévigné.

1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération : le scénario retenu



1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération

Finalement, de tous les projets retenus par cette décision ministérielle, seul a été réalisé le barreau de Pont-Lagot.

Le projet ambitieux de contournement sud-est de Rennes (qui aurait permis de boucler la seconde ceinture), a néanmoins fait l'objet d'une concertation en 2007, qui n'a pas abouti à un consensus.

Par la suite, au début des années 2010, il n'a pas été retenu dans le schéma directeur des infrastructures de transport, document jamais validé mais qui avait pour but de rebalayer tous les grands projets de l'État au regard des orientations prises suite au Grenelle de l'environnement. Il a ainsi été abandonné.

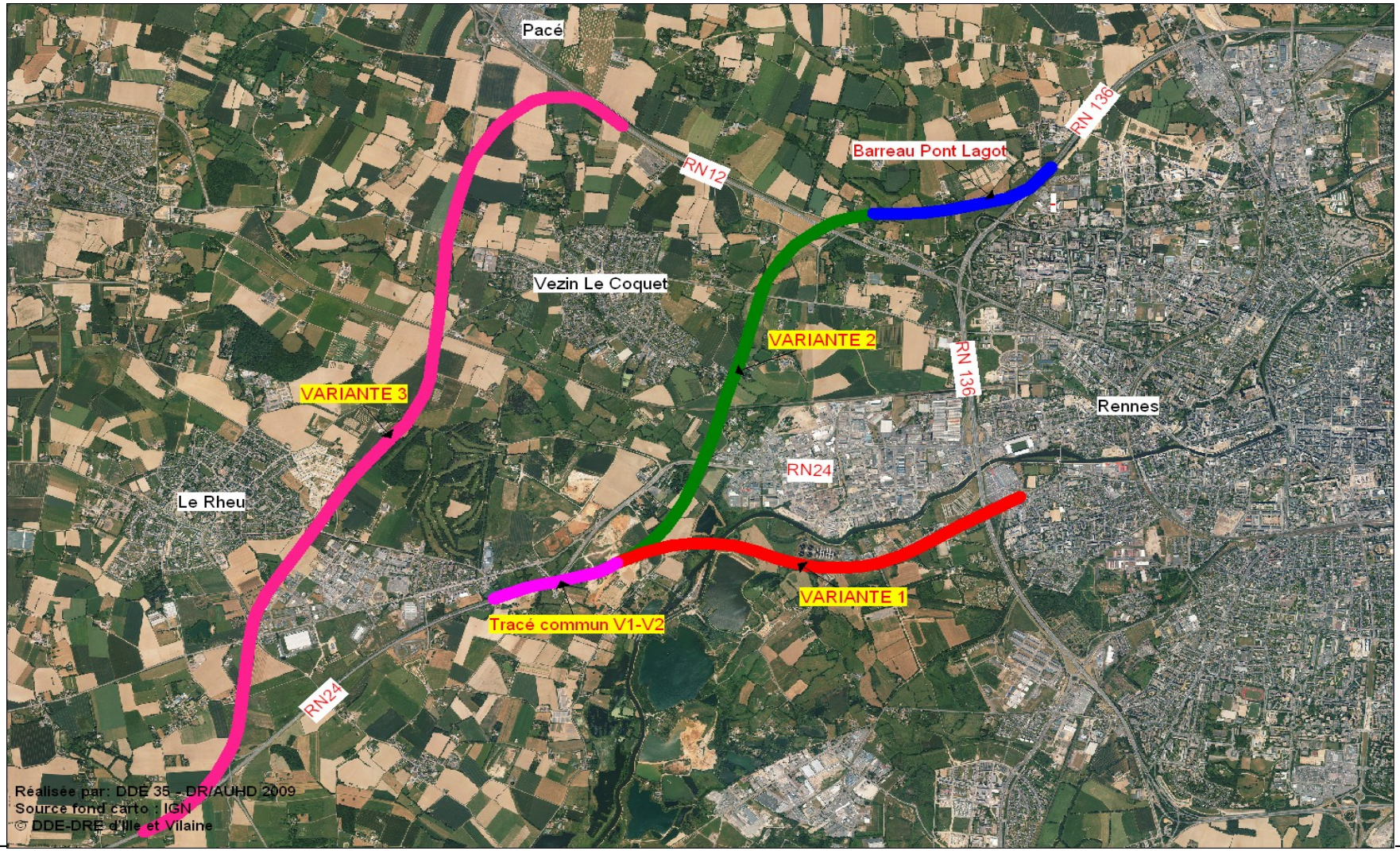
Cet épisode a confirmé que le temps des grands projets de contournement routier était a priori terminé. Les aménagements du patrimoine existant, les innovations permises par la gestion dynamique du trafic, étaient désormais prioritaires.

1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération : la concertation spécifique pour la liaison RN12 / RN 24 (1999)

Lors de la phase de concertation liée aux scénarios à long terme proposés par le DVA, et face aux fortes attentes des collectivités, il est apparu nécessaire d'engager une **concertation opérationnelle sur la liaison RN24/RN12** avant de préciser les scénarios du DVA et ensuite permettre le choix final du scénario retenu.
Concernant cette liaison RN24/RN12, partant du constat que la mixité des usages conférés à la section de la RN24 en entrée de Rennes, et la fonction de desserte qu'elle assurait ne permettaient pas d'envisager la dénivellation des carrefours et la mise en voie express de la voie existante, **l'État a présenté le principe d'une liaison RN24 – RN12 en tracé neuf ou sur la seconde ceinture existante.**

Aucun consensus n'a pu être dégagé sur ces différentes solutions de créations d'infrastructures nouvelles pour la liaison RN24/RN12 et a conduit à ajourner la recherche de solutions sur cette liaison.

1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération : la concertation spécifique pour la liaison RN12 / RN 24 (1999)



1.b. La démarche du dossier de voirie d'agglomération : la concertation spécifique pour la liaison RN12 / RN 24 (1999)

Les principales raisons du rejet :

- *Variante 1* : la zone traversée est sensible d'un point de vue environnemental. De plus l'implantation de la station d'épuration à proximité a fortement diminué la faisabilité du projet. La proximité des installations du Stade Rennais a également constitué un obstacle important.

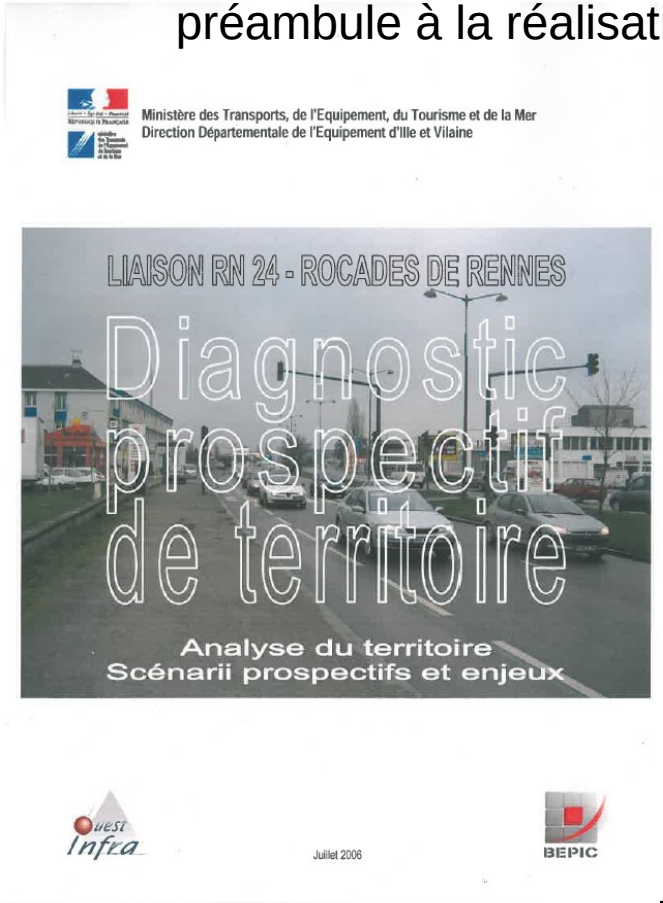
- *Variante 2* : fortes oppositions locales et craintes que cette option ne porte atteinte à la « ceinture verte » en engendrant un développement urbain mal maîtrisé.

- *Variante 3* (consistant à élargir la seconde ceinture existante) : fortes oppositions des riverains, craignant une dégradation de leur cadre de vie.

1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

2004-2005 – Diagnostic prospectif de territoire et concertation prospective

De 2003 à 2007, l'élaboration des documents de planification (plan de déplacements urbains de Rennes métropole, schéma de cohérence territorial du Pays de Rennes), crée une ambiance propice au dialogue et au partage des enjeux de territoire entre partenaires. L'État en a profité pour lancer en 2004-2005 une démarche de concertation préambule à la réalisation d'un diagnostic prospectif de territoire.



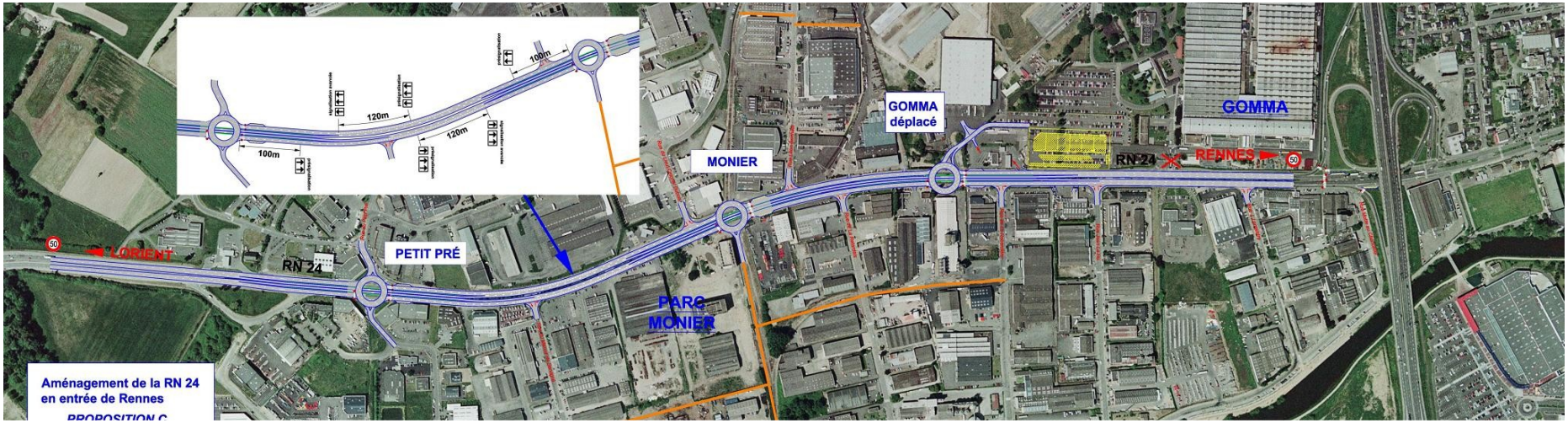
- Entretiens individuels avec les acteurs du territoire, et 4 réunions d'échanges
- Analyse exhaustive du territoire
- Elaboration de 3 scénarios prospectifs, testés par modélisation trafic : « carburants fossiles », « transports en commun » et « infrastructures routières ».
- La modélisation a montré qu'aucun de ces scénarios ne permet de résoudre le problème de la RN 24

Bilan : cette étude n'a pas eu de suites opérationnelles directes. Elle a néanmoins le mérite de mettre en évidence la nécessité de rechercher un large panel d'actions diversifiées, aucune solution prise isolément n'étant suffisante.

1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

2005 – étude DDE/CETE : 3 giratoires dénivelés

La Direction départementale de l'équipement (DDE) a confié en 2005 au CETE (Centre d'études techniques de l'Equipement – devenu CEREMA aujourd'hui) de l'Ouest une étude de recherche de solutions d'aménagement routier visant à fluidifier la circulation sur la RN 24. Après des tests de solutions combinant carrefours à feux, giratoires plans et dénivelés, l'étude a abouti **à une proposition de traitement par 3 giratoires dénivelés,** la suppression de certains mouvements de « tourne à gauche » et un maillage complémentaire de voirie interne au Parc d'Activités Ouest.



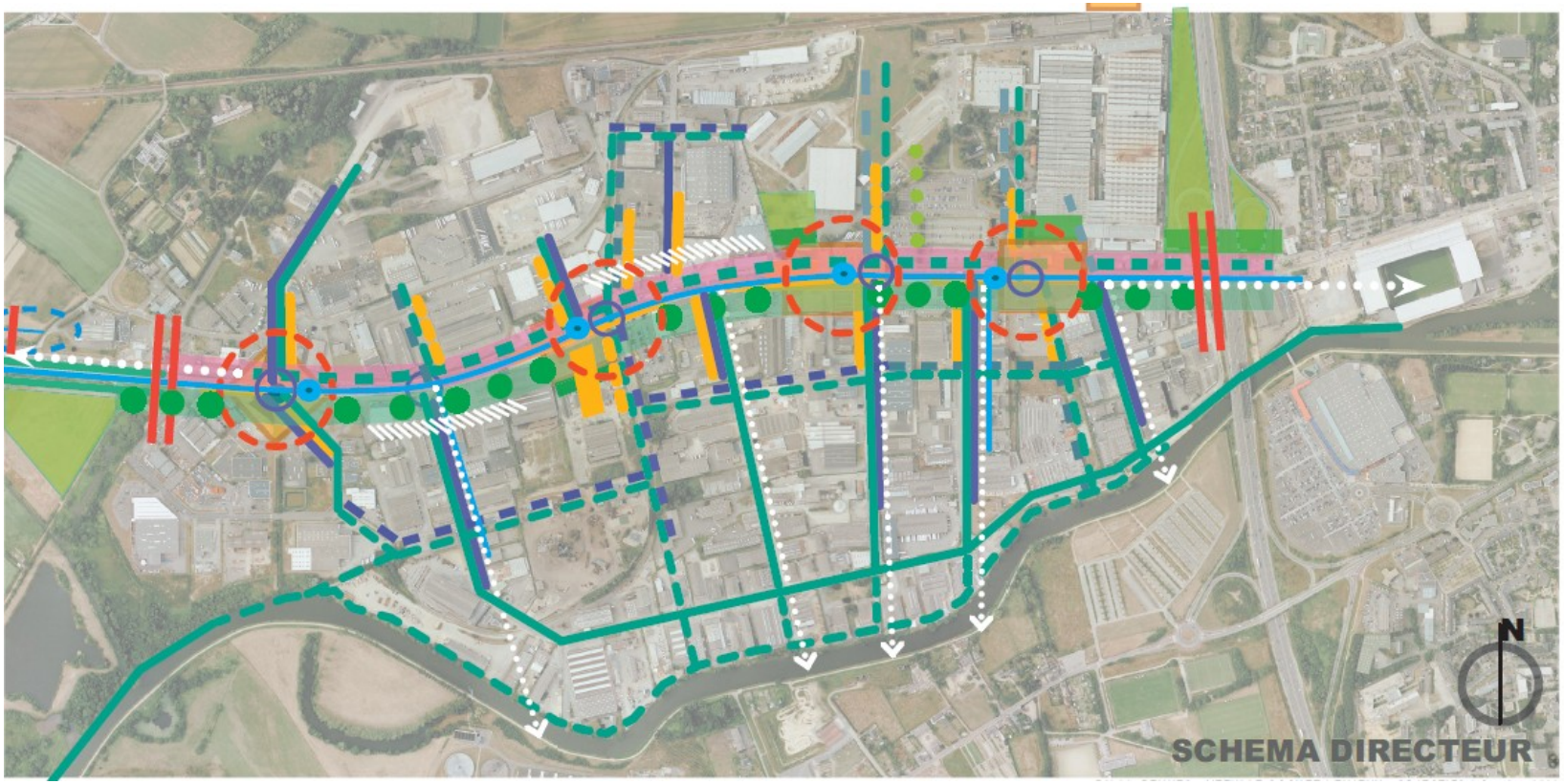
La solution, présentée aux partenaires en octobre 2005, a été jugée pas assez urbaine et problématique au regard des enjeux d'intégration des transports urbains.

On retrouvera plus tard des idées issues de cette étude dans une étude du bureau d'études AREP, et même dans la démarche de 2018.

1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

Eléments de diagnostic complémentaires produits par Rennes Métropole et la ville de Rennes :

- Un *diagnostic fonctionnel urbain* replaçant la démarche au regard des enjeux et objectifs affichés dans le PDU
– Ville de Rennes/Atelier de l'Ile : *étude d'intégration urbaine et paysagère*



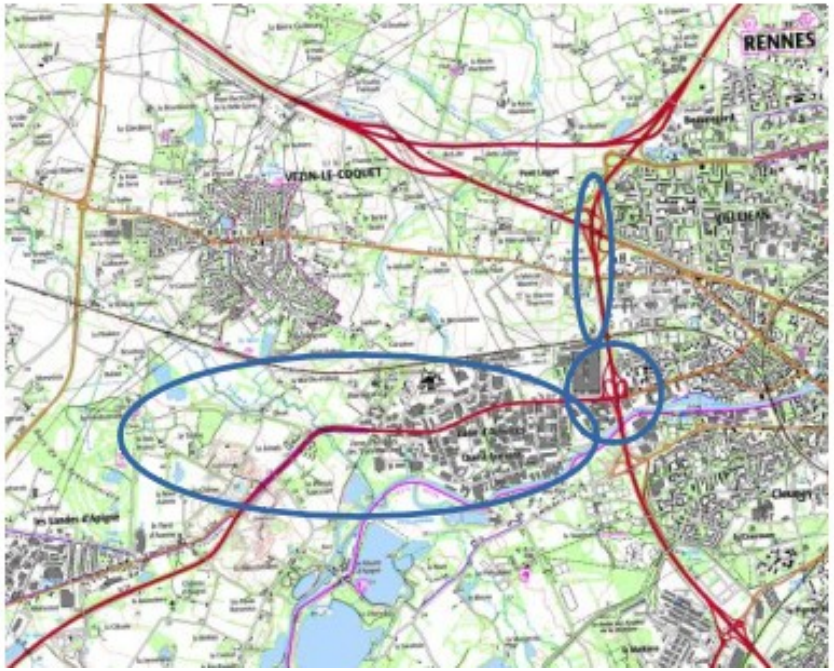
Elle dresse les atouts et handicaps du site, et met en valeur les enjeux paysagers et urbains, sous la forme d'un document de synthèse cartographique partagé par tous les partenaires.

1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

2007 – État : proposition d'un triptyque d'études

Étude 1 : recherche de solutions d'aménagement sur place sur la RN24 en entrée de Rennes
Étude 2 : réaménagement de l'échangeur de la porte de Lorient
Étude 3 : amélioration du fonctionnement de la rocade ouest entre la porte de Lorient et la porte de Villejean

→ Tous les partenaires n'ont pas adhéré à la démarche
→ Seule l'étude 1 a vraiment été menée, et dans un cadre partenarial. L'étude 3 a été partiellement conduite, sans partage partenarial, pour alimenter l'étude 1

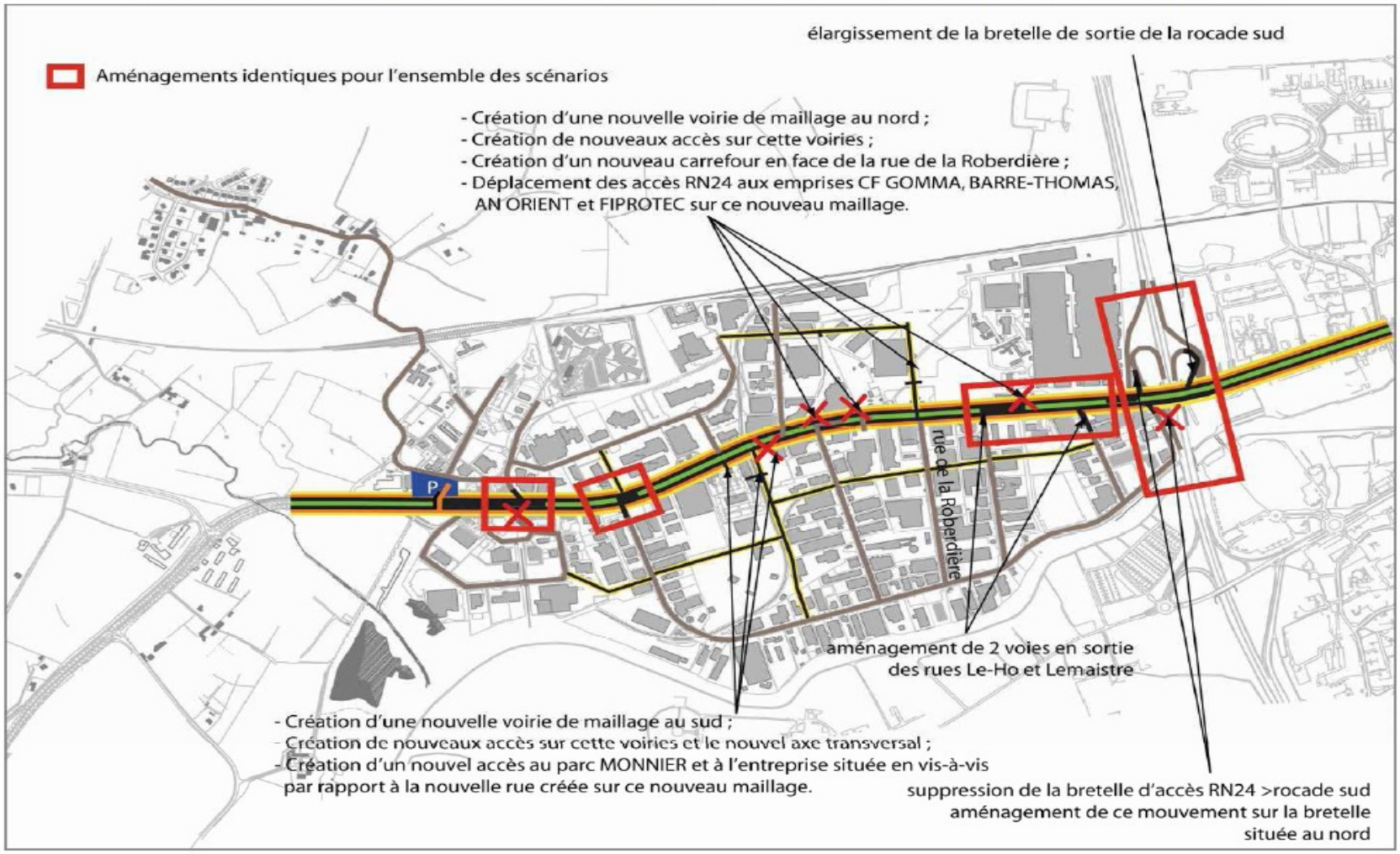


1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

2008/2009 – étude du bureau d'études AREP, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, correspondant au volet 1 du corpus évoqué supra. Ci-dessous : exemple de rendu

3ème étape : scénario 3B

déploiement du TCSP, aménagement urbain et parc-relai / maillage et spécialisation des carrefours



1.c. Les études menées entre 2005 et 2010

2008/2009 – étude AREP : conclusions générales retenues en comité de pilotage :

- Identification d'un scénario pouvant être réalisé progressivement
- Un schéma de référence pour le remaillage de la voirie interne au Parc d'Activités
- Réflexions assez abouties sur le profil en travers et son impact sur l'activité des entreprises riveraines, la redistribution des arrêts des transports en commune, la concentration des accès, la réorganisation des bretelles de l'échangeur...
- Une déviation du transit par une voie neuve serait peu pertinente et peu faisable
- Un gain de capacité limité, permettant d'améliorer la situation existante, mais ne répondant pas aux évolutions prévisibles
- Nécessité de trouver d'autres marges de manœuvre sur le système d'infrastructures proche (Rocade et ses échangeurs)

  → Pas de solution décisive, pas d'inscription au Programme de modernisation des itinéraires de 2009-2014

1.d. Presque 10 ans de « décantage »

Après 2010 la réflexion s'est poursuivie, l'État remettant les partenaires autour de la table à partir de 2012-2013 puis proposant diverses stratégies de reprise du sujet. Les discussions se sont inscrites dans un cadre de réflexion plus large autour de la rocade et ses pénétrantes. Ces réflexions ont alimenté le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020.

Quelques étapes :

- Négociation du CPER 2015-2020, relançant une dynamique d'études, après un PDMI 2009-2014 ne comportant que des investissements limités sur la rocade de Rennes

- Signature d'une convention de partenariat en juillet 2017 entre l'État, la Région et Rennes Métropole afin de mettre en œuvre ce volet « voiries structurantes de l'agglomération rennaise » prévu au CPER, de façon partenariale.

- Des instances de pilotage, au niveau technique et politique, pour maintenir l'intérêt d'une reprise du travail sur le sujet le moment venu.

- En 2017, accord des parties prenantes pour lancer une démarche partenariale de recherche de solutions pour la desserte de l'ouest rennais, comportant 2 volets : concertation pour redéfinir les besoins au regard des nouveaux enjeux ; techniques pour rechercher des solutions. Démarche effectivement démarrée en 2018.

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

a – Les étapes de la phase 1, de 2018 à début 2020

- Un diagnostic technique et politique.
- Deux séminaires associant des acteurs du territoire. Le premier était axé sur les besoins de mobilité et a débouché sur la mise en évidence de 8 objectifs principaux. Le second a permis un travail en commun sur de premières pistes d'action
- Constitution des approches à tester ; test et comparaison des approches entre elles
- Deux comités de pilotage réunissant les vices-présidents des collectivités partenaires. Le deuxième comité pilotage a permis de valider l'approche qui serait étudiée en phase 2.

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

b – Les intervenants de la phase 1

- Porteur de la démarche : Etat, représenté par la DREAL Bretagne

- Cofinanceurs et partenaires de la démarche : Région Bretagne, Rennes métropole, Département d'Ille et Vilaine ; parmi les services de l'État : Préfecture d'Ille et Vilaine, Direction interdépartementale des routes ouest, Direction départementale des territoires et de la mer d'Ille et Vilaine

- Prestataires : un bureau d'études pour la concertation (Algoé) et un bureau d'études techniques (Arcadis)

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic

(NB : diagnostic réalisé en 2018, avant la crise sanitaire. Celle-ci va sans doute changer la donne mais on ne sait pas dans quelle mesure).

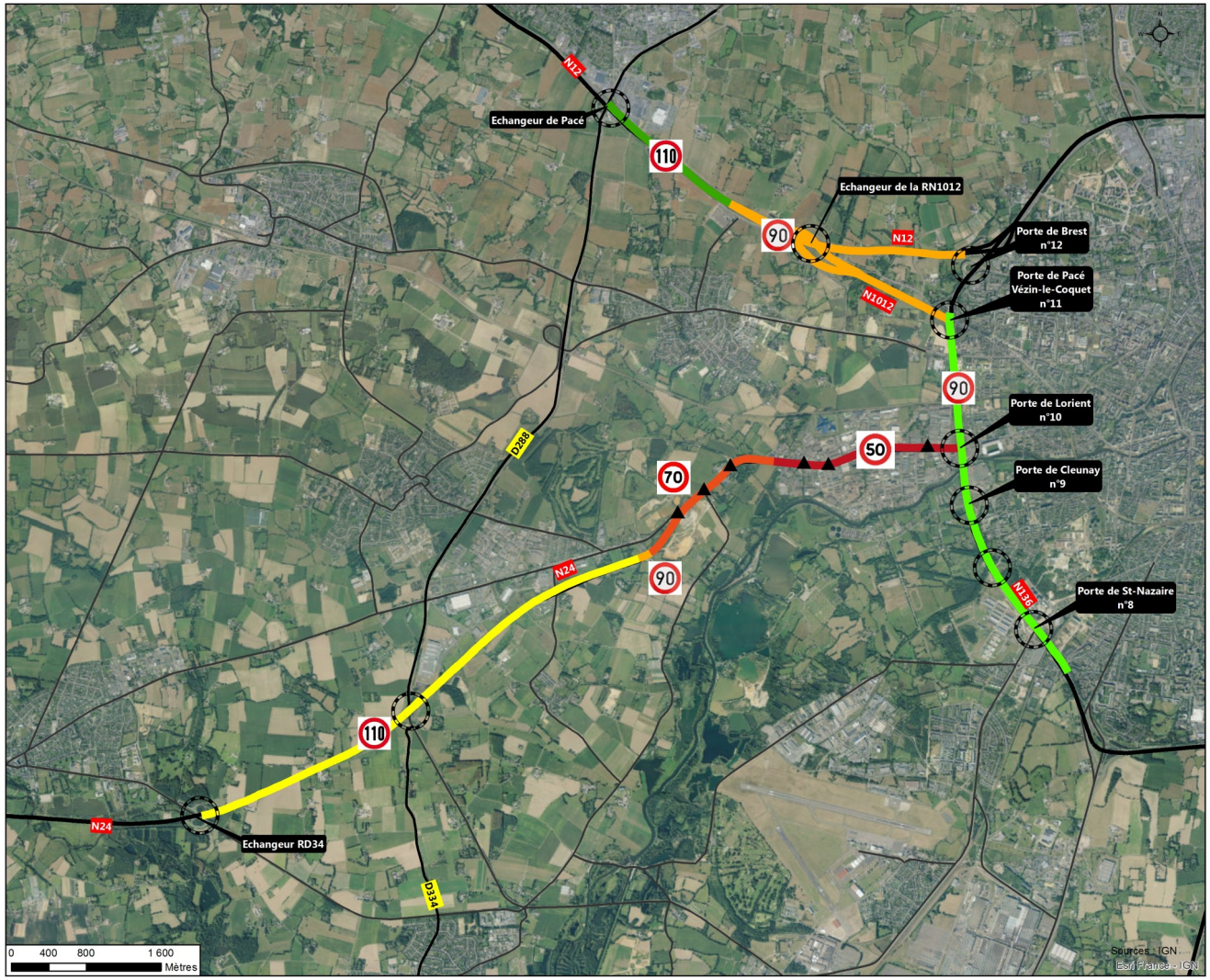
Les infrastructures routières existantes :

Réseau national :
RN24 entre Mordelles Est et la porte de Lorient
Rocade ouest de Rennes entre les portes de Brest et de Rennes
RN12 entre l'échangeur de Pacé et la porte de Brest
RN1012, barreau entre la RN12 et la porte de Pacé

Réseau départemental devenu métropolitain :
La RD288 (seconde ceinture) assure la jonction entre la RN12 et la RN24

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic



Périmètres

Caractéristiques des voies

- Section urbaine 2x2 voies 50 km/h
- Section en campagne intermédiaire 2x2 voies 70 km/h
- Section en rase campagne 2x2 voies 90 km/h
- Section en rase campagne 2x2 voies 110 km/h
- Rocade Ouest de Rennes 2x3 voies 90 km/h
- Section en rase campagne 2x3 voies 110 km/h

Carrefours principaux

- Carrefours plans à feux
- Carrefours dénivelés

ARCADIS	PRESENTATION DES VOIES ETUDIEES : RN24 - RN12 - RN1012 et RN136			Desserte et voiries structurantes de l'Ouest Rennais (35) Mission d'expertise technique
	Doc : 17-000988-DIA-12102-CAR-A01_Etude_N12_N24	DCO / CPO / ISC	Date : 11/04/18	

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic

La RN24, route supportant des fonctions différentes, avec des caractéristiques routières hétérogènes

En entrée de l'agglomération de Rennes, la RN24 supporte trois grandes fonctions :

- Axe d'intérêt régional et national à destination de Lorient, Vannes et Quimper
- Pénétrante de l'agglomération rennaise
- Desserte de la zone industrielle de la route de Lorient et de la zone d'activité des Trois Marches

A hauteur du château d'Apigné, la RN24 perd ses caractéristiques de voie express et devient progressivement un boulevard urbain (vitesse de 110 à 50 km/h)

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic

Sur la section urbaine, la RN24 est un boulevard à 2x2 voies, limité à 50 km/h

La RN24...

- Route incontournable pour la desserte interne de la ZI et les circulations d'un secteur à l'autre
- Accueille un trafic dense aux heures de pointe
- Combinaison de plusieurs modes de transport : véhicules légers (VL), poids-lourds (PL), bus, cycles, piétons
- De nombreuses interruptions du terre-plein central en dehors des carrefours à feux pour assurer des mouvements de tourne-à-gauche sans aménagement satisfaisant

→ **entraîne des dysfonctionnements (rétention du trafic liée aux blocages de files par les PL, mouvements de tourne à gauche et des demi-tours dans de mauvaises conditions de sécurité...)**

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic

Périmètre(s)

- Limite de commune

Fonctionnement de la section urbaine de la RN24

- Réseau secondaire existant
- Réseau secondaire récemment créé
- 3ème voie (voie d'adjonction)
- Réservation d'emprises inscrites au PLU de Rennes
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir de bus
- Arrêt de bus
- Raccordement du réseau secondaire à la RN24
- Tourne à gauche
- Traversée du TPC (terre-plein central)
- Carrefour à feux

ARCADIS	FONCTIONNEMENT DE LA SECTION URBAINE DE LA RN24			Desserte et voiries structurantes de l'Ouest Rennais (35) Mission d'expertise technique
	Doc : 17-000988-DIA-12104-CAR-A01_RN24_Urbaine	DCO / CPO / ISC	Date : 11/04/18	

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic : transports en commun

- RN 24 actuellement empruntée par deux lignes de car du réseau BREIZH GO et sept lignes du réseau STAR

Ligne régionales :

- Ligne 1a : Paimpont / Rennes - 20 allers/retours par jour
- Ligne 1b : Saint-Thurial / Rennes – 45 allers/retours par jour

Lignes de bus du réseau STAR :

- Ligne 11 : Z.I. OUEST / ROAZHON PARK / SAINT-SAËNS / La Poterie – 100 allers/retours par jour dans la zone industrielle Ouest
- Ligne 54 et 154 express : CINTRÉ / LE RHEU / RENNES (Charles de Gaulle) – 89 allers/retours par jour
- Ligne 55 et 155 express : LE VERGER / MORDELLES / RENNES (Charles de Gaulle) – 86 allers/retours par jour
- Ligne 56 et 156 express : CHAVAGNE / RENNES (Charles de Gaulle) – 56 allers/retours par jour

Soit total de 396 allers/retours par jour sur la RN 24 (portion ZI Ouest)

2– Retour sur le déroulement de la phase 1 de la démarche

c. Eléments de diagnostic : aires de covoiturage

8 aires de covoiturage dans l'aire de chalandise de la RN 24 - Soit 180 places

Dont 4 aires de covoiturage localisées le long de la RN 24 dans les communes de l'Aire urbaine – soit 78 places

Commune	Nom aire	Flux sur RN 24	Nombre de places totale	Taux d'occupation	Connectivité avec les différents modes de TC
Aires 2x2 voies					
Chavagne	Echangeur RN24	31 000	12	42%	Aucune
Saint-Thurial	Cossinade	27 000	15	53%	Réseau ILLENOO
Plélan-Le-Grand	Tregu	27 000	11	82%	Aucune
Bréal-sous-Montfort	Les 4 routes	33 000	40	85%	Aucune
Aires 2x1 voie					
Treffendel	Parc d'activité La Gare	27 000	13	15%	Aucune
Aires de bourg					
Le Rheu	Pont d'Avoine	29 000	16	31%	Réseau STAR
Iffendic	Les 4 routes	33 000	23	13%	Aucune
Paimpont	Rue des Forges	26 000	50	8%	Réseau ILLENOO

Source : AUDIAR "Le covoiturage courte distance au départ des aires" (2016)

NB : le réseau ILLENOO est devenu Breizh Go

1.d – Les enseignements du 1er séminaire

Le premier séminaire a permis de travailler sur les besoins de déplacements centrés sur la zone d'étude.
Ces travaux participatifs ont permis de dégager 8 objectifs principaux :

Réduire les temps de déplacement

Eviter les déplacements

choisir son mode de déplacement en fonction des besoins

Proposer un niveau de confort et des services

Aller de l'Est à l'ouest de Rennes (et vice versa) sans difficulté

Garantir un niveau de sécurité sur les biens et les personnes

Favoriser la vie locale et le développement économique,

Réduire l'impact environnemental des déplacements

Ces 8 objectifs principaux ont été déclinés en 22 objectifs opérationnels.

1.d – Les enseignements du 1er séminaire

8 objectifs principaux déclinés en 22 objectifs opérationnels

Réduire les temps de déplacement	Réduire les distances de trajet
	Augmenter la vitesse moyenne des déplacements
Éviter les déplacements	Inciter à travailler chez soi
	Livrer à domicile ou à proximité
	Favoriser l'entraide de voisinage
Proposer un niveau de confort et des services	Garantir un temps de trajet
	Faciliter l'organisation de son trajet
	Offrir un niveau de confort adapté
	Faire autre chose pendant le déplacement
Choisir son mode de déplacement en fonction des besoins	Garantir un mode de déplacement pour le retour
	Garantir la prise en charge d'objets volumineux
	Des offres alternatives en fonction des besoins
Aller de l'Est à l'Ouest de Rennes (et vice/versa) sans difficultés	Traverser facilement Rennes
	Contourner Rennes avec un impact financier faible
Réduire l'impact environnemental lié aux déplacements	Inciter aux transports à faible impact environnemental
	Inciter à l'utilisation des modes actifs
	Eviter / réduire l'impact sonore
Favoriser la vie locale et le développement économique	Ne pas impacter le réseau secondaire de voirie
	Réduire les besoins en stationnement
	Contribuer à un monde plus vivable
Garantir un niveau de sécurité sur les biens et les personnes	Pendant les déplacements
	Pour stationner le mode de transport utilisé

1.c – Les enseignements du 2ème séminaire

Identification de 5 grands leviers d'actions :

- Améliorer les infrastructures existantes.
- Rendre l'intermodalité attractive en zones périurbaines
- Maîtriser la répartition des flux sur les axes structurants
- Aménager la ZA de Lorient pour en faire une porte d'entrée plus qualitative
- Accompagner et faire évoluer les comportements

1.c – Les enseignements du 2ème séminaire

Points d'attention soulevés lors des ateliers :

- Interrogations sur la source de la congestion : RN 24 ou rocade ?
- Consensus sur l'intérêt d'améliorer le maillage de la ZA
- Intérêt pour la création d'une halte ferroviaire, pour une voie réservée aux transports en commun, pour les incitations au covoiturage, pour les aménagements cyclables
- Enjeu de bien calibrer la taille et la localisation des aires de covoiturage
- Réflexions sur la sensibilisation à mener auprès des entreprises : télétravail, flexibilité des horaires, mutualisation de l'offre de stationnement…
- Pour les modes actifs, importance de traiter le déplacement jusqu'au dernier mètre (traversées sécurisées)
- Eviter au maximum les ruptures de charge

2 – La constitution des approches

Par un travail de croisement entre les objectifs et les leviers identifiés en séminaires, d'une part, et les briques d'actions possibles, d'autre part, des approches contrastées ont pu être élaborées.

Chacune avait une philosophie différente, dont les effets allaient être testés et comparés.

Le terme d' « approche » a été préféré à celui de « scénario » car in fine il n'était pas exclu de pouvoir combiner entre elles des briques issues d'approches différentes.

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Consistance des approches

	Axe concerné	Référence 2030	Approche 1	Approche 2a	Approche 2b	Approche 3	Approche 4
Voies auxiliaires d'entrecroisement	Rocade	(=SDAGT)					
Régulation d'accès	Rocade	(=SDAGT)					
Voies réservées TC et covoiturage	RD 175	(=SDAGT)					
	RN 137	Entre RD 34 et Rocade (=SDAGT)					
	RN 24	Sens entrant intra ZA (=SDAGT)	Dans les 2 sens jusqu'à la RD 288	Dans les 2 sens intra ZA			Dans les 2 sens jusqu'à la RD 288
P+R (Intersection pénétrantes / 2ème ceinture)		(=PDU)					
Complément offre P+R	RN 24	–	–	A l'entrée de la ZA			A l'intersection avec la RD224
Offre transport en commun	RN 24	–	Augmentation de la fréquence des lignes de bus 55 et 155 Express (ligne vers Mordelle) : un bus toutes les 8 min (actuellement environ 1 bus toutes les 10 min)	Axe structurant Est-Ouest avec les hypothèses de fréquences suivantes : – Cumul ligne 54 et 154 express (lignes vers Le Rheu-Cintré) : 1 bus toutes les 10 min – Cumul ligne 55 et 155 express (lignes vers Mordelles) : 1 bus toutes les 5 min – Ligne 56 (ligne vers Chavagne) : 1 bus toutes les 10 min		Axe structurant Est-Ouest avec les hypothèses de fréquences suivantes : – Cumul ligne 54 et 154 express (lignes vers Le Rheu-Cintré) : 1 bus toutes les 10 min – Cumul ligne 55 et 155 express (lignes vers Mordelles) : 1 bus toutes les 5 min – Ligne 56 (ligne vers Chavagne) : 1 bus toutes les 10 min Et desserte du PEM depuis la RD125	
Ferroviaire		–	–	–	–	–	Nouvelle gare dans la ZA et renforcement des PEM au niveau des gares
Vélos		–	–	Vezin <-> P=R en entrée de la ZA	–	Vezin et le Rheu vers P=R en entrée de la ZA	Vers les PEM
2ème ceinture		2x1 voies	2x2 voies	2x1 voies	2x1 voies	2x1 voies	2x1 voies
Franchissement de la Vilaine (et renforcement de l'accès à la ZA via la rue du Manoir de Sevigné)		–	–	OUI	OUI	OUI	OUI
Suppression des 3 premiers carrefours à feux sur la RN24		–	–	OUI	OUI	–	OUI
Aménagements sur la RN 24 en traversée de la ZA		–	–	Réduction du nombre de carrefours (3) + PSGR	Séparation des flux d'échange et de transit (trémies gabarit PL)	–	–
Amélioration du maillage interne à la ZA		–	–	OUI	OUI (y compris nouvelle liaison vers la RD125)	–	OUI (y compris nouvelle liaison vers la RD125 pour desservir le PEM)
Modification de l'échangeur de la Porte de Lorient		–	–	OUI (en conservant tous les mouvements)	OUI (accès à la rocade pour les flux de transit uniquement)	–	–

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Approche 1

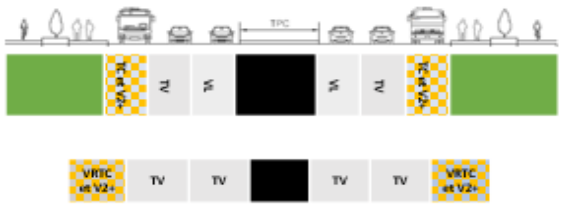
***Mise à 2x2 voies des RD288 et RD34** avec :*

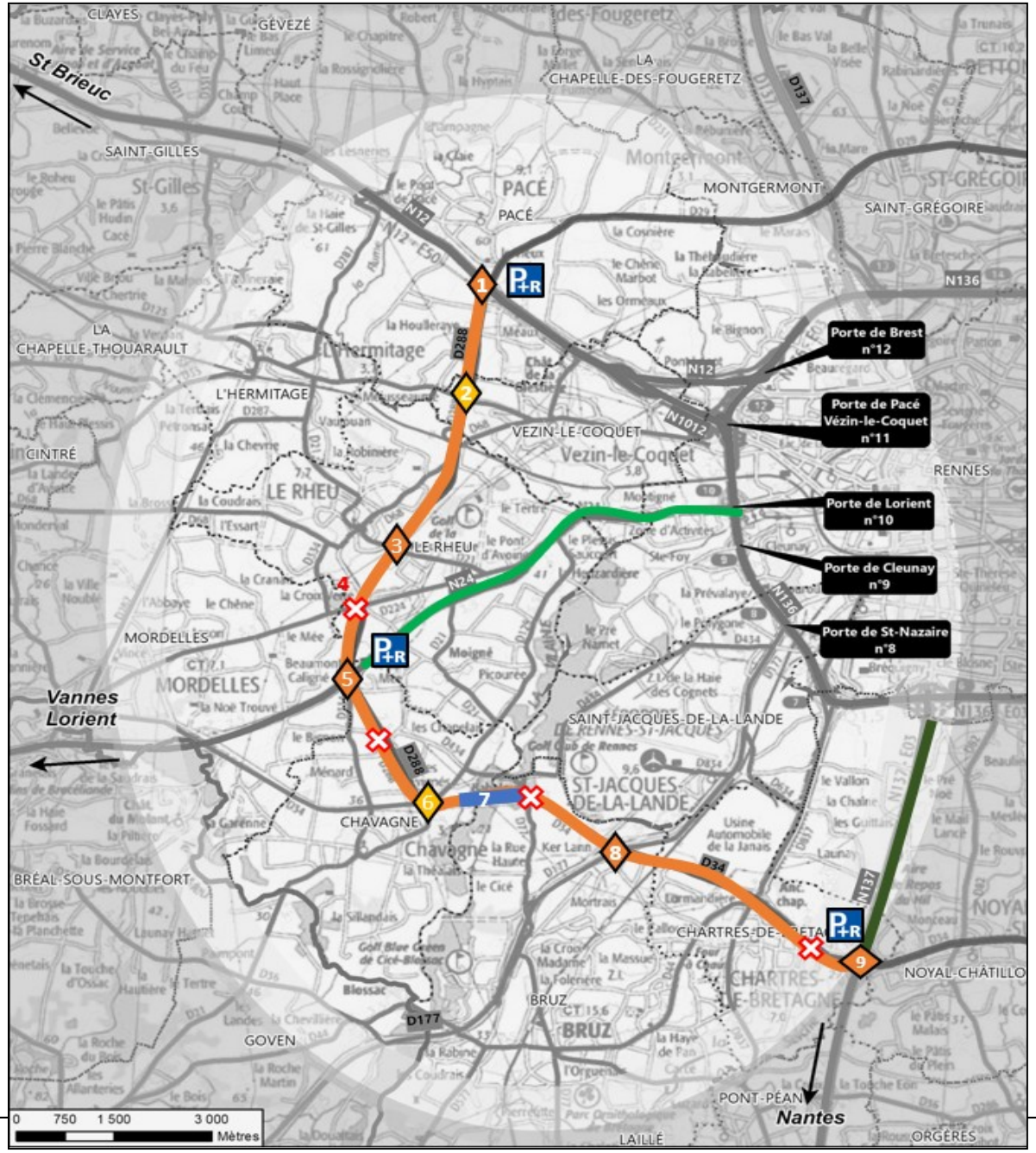
- *restructuration des échangeurs avec la RN 12, la RN 24 et la RD 177 pour favoriser l'accès à la 2ème ceinture*
- *Création d'un échangeur avec la RD125*
- *Demi-diffuseur avec la RD21 complété*
- *Suppression des échanges entre la RD288 et la RD 224*
- *Création d'un échangeur au niveau de Chavagne*
- *Réduction du nombre de points d'échanges locaux*

Implantation de P+R au niveau de la 2ème ceinture

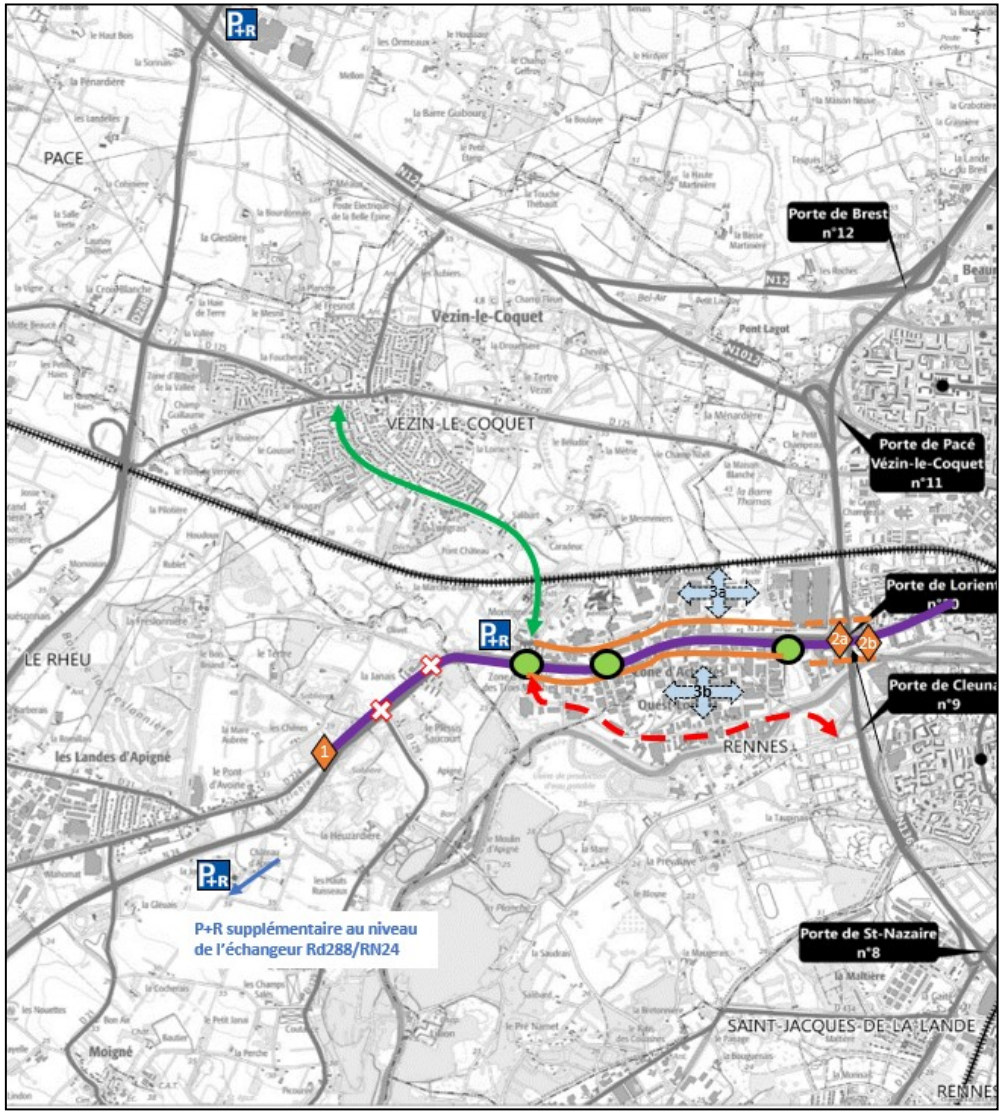
Création d'une voie réservée (TC et covoiturage) sur la RN137

Création de voies réservés TC et covoiturage sur la RN24





Approche 2a

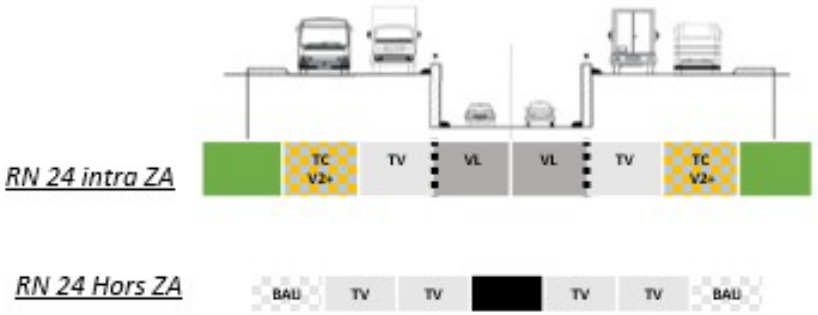


***Réaménagement de la RN24** avec :*

- *Création d'un échangeur entre la RN24 et la RD224 (en remplacement du carrefour à feux)*
- *Modifications Porte de Lorient*
- *Suppression des 2 carrefours à feux*
- *Réduction du nombre de points d'échanges dans la ZA (proposition de 3 giratoires associés à des PSGR, cf schéma)*
- *Création de voie bus*
- *Amélioration du maillage interne à la ZA*
- *Création d'un nouvel accès à la ZA (connexion à la Porte de Cleunay): voie de desserte locale*

Implantation de P+R au niveau de la 2ème ceinture et à l'entrée de la ZA

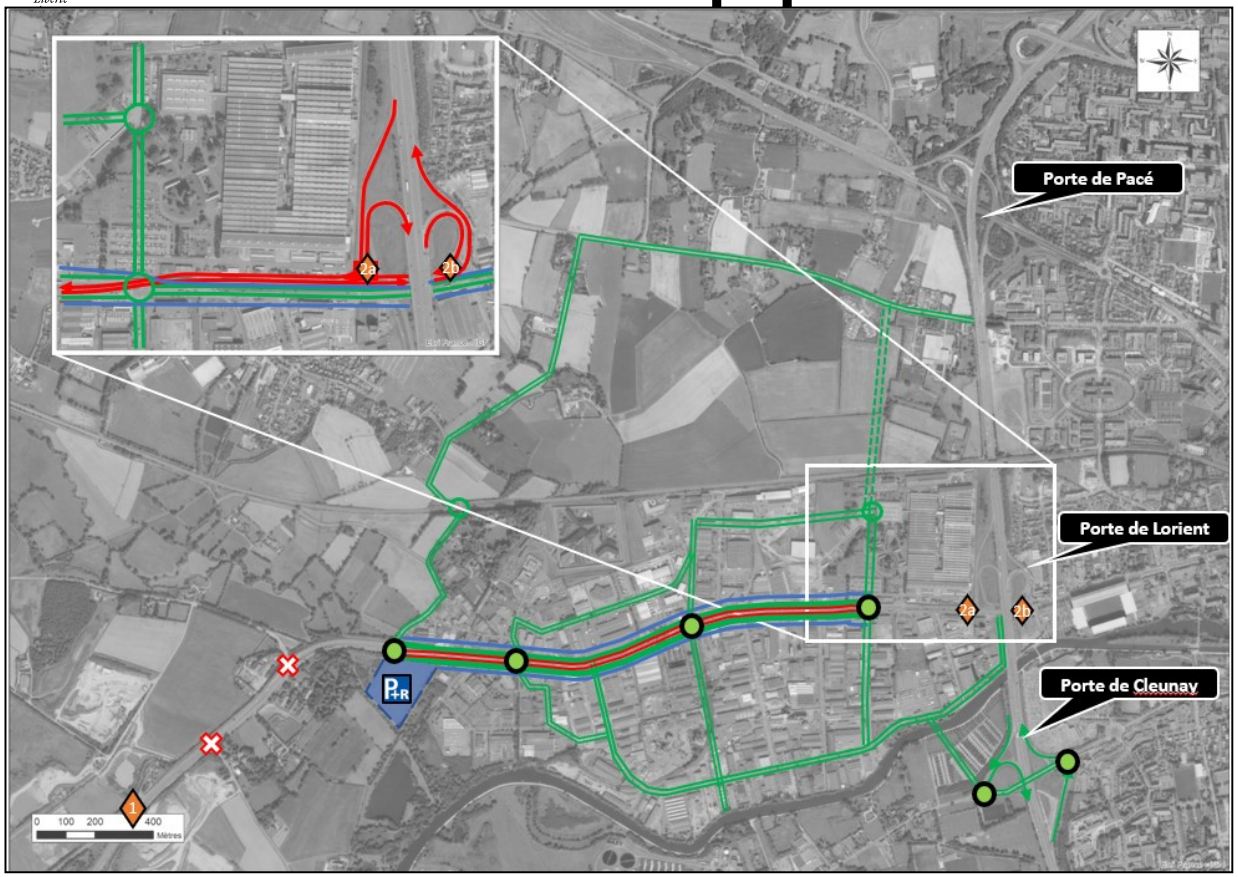
Amélioration des liaisons cyclables



Nota : PSGR = passage souterrain à gabarit réduit ; TV = tous véhicules ; VRTC = voie réservée aux transports en commun

PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE
Liberté

Approche 2b

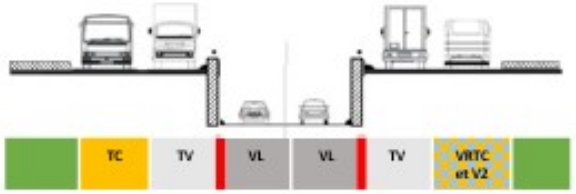


***Réaménagement de la RN24** avec :*

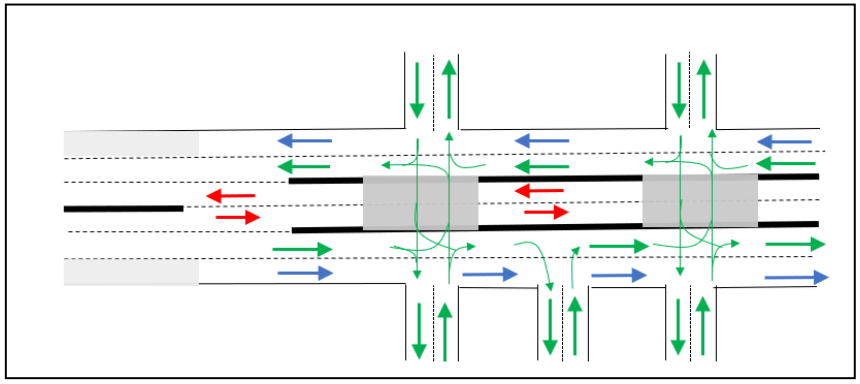
- *Création d'un échangeur entre la RN24 et la RD224 (en remplacement du carrefour à feux)*
- *Modifications Porte de Lorient (accessible uniquement pour le transit)*
- *Suppression des 2 carrefours à feux*
- *Réduction du nombre de points d'échanges (desserte locale uniquement, les flux de transit passent en ouvrage sous les carrefours)*
- *Flux de transit (accès direct à la Porte de Lorient sans échanges intermédiaires)*
- *Desserte locale à la ZA: accès depuis la RN 24 (uniquement depuis le giratoire ouest), la porte de Cleunay et la RD 125 (option: création d'un nouvel axe)=> pas d'accès à la rocade depuis la Porte de Lorient*
- *Voies réservées TC*

Implantation de P+R à l'entrée de la ZA et au niveau de la 2ème ceinture

RN 24 intra ZA

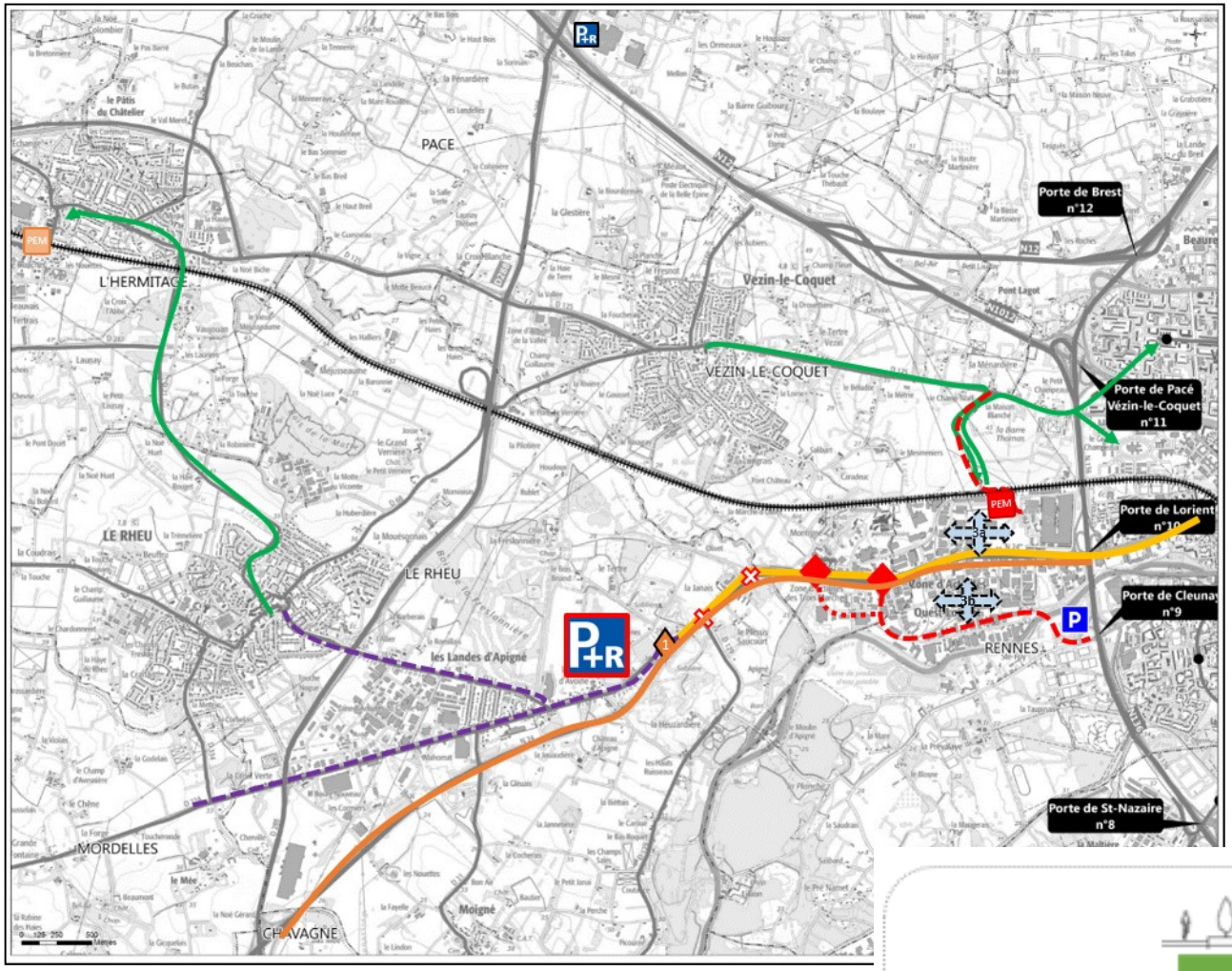


RN 24 Hors ZA



NB : dans l'approche 2a, les passages souterrains à gabarit réduit (PSGR) sont réservés aux VL, alors que dans la 2b, sauf contraintes hydrauliques à étudier, les trémies seront ouvertes aussi aux PL

Approche 4



Amélioration de l'offre TC (augmentation de l'offre sans aménagements de voirie, même cadencement que l'axe Est-Ouest)

Implantation de P+R au niveau de la 2ème ceinture et à l'entrée de la ZA et mutualisation des usages des parkings du stade Rennais

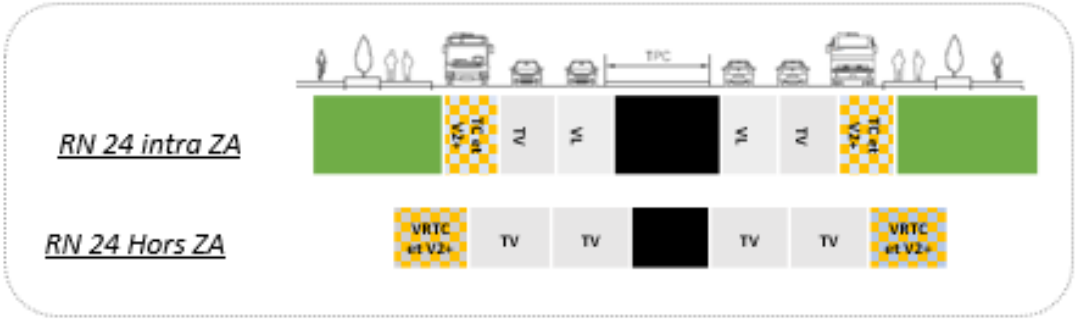
Amélioration des liaisons cyclables vers les gares et les P+R

Création d'une nouvelle gare et services multimodaux associés

Renforcements des services multimodaux à la gare de l'Hermitage

Réaménagement de la RN24 avec :

- Création de l'axe TC Est – Ouest
- Voie réservée TC et Covoiturage
- Création de nouveaux accès à la ZA (connexion à la Porte de Cleunay et la RD125): voies de desserte locale
- Création d'un échangeur entre la RN24 et la RD224 (en remplacement du carrefour à feux)
- Suppression des 2 carrefours à feux
- Amélioration du maillage interne à la ZA (et réduction du nombre de carrefours sur la RN24)
- Création d'une voie réservée covoiturage dans les 2 sens jusqu'à la RD288



3 – Les conclusions de la phase 1

Bilan des approches

- L'élargissement de la seconde ceinture (approche 1) répond, pour un coût et des impacts élevés, aux usagers des modes motorisés (notamment en transit), mais sans permettre un report modal malgré les aménagements en ce sens sur la RN24

- Les solutions d'aménagement sur place de la capacité de la RN24 en dissociant les flux routiers (approches 2a et 2b) n'apportent pas de résultats significatifs même si plus favorables aux alternatives à la voiture solo.
  Une connaissance plus fine du trafic (rendue possible par des enquêtes récentes) et une définition plus précise du projet permettraient d'affiner ce résultat. Il serait sans doute prématuré d'écarter cette piste à ce stade.

- L'approche 4, qui aménage sur place la RN24 sans différencier les flux routiers, semble présenter des réponses plus probantes pour les différents modes.

Décisions prises à l'issue de la phase 1

- Accord pour lancer des études d'opportunité de phase 2 sur la base de l'approche 4 complétée de briques de l'approche 2. Définition plus précise du scénario étudié à consolider en comité technique.

- Prise en compte des hypothèses de réalisation ou de non réalisation d'une halte ferroviaire

- Les études d'opportunité de phase 2 portent sur un scénario global, et seront menées de façon très partenariale.

- A l'issue de cette phase 2, les différents projets (briques) constituant le scénario étudié seront repris en main par les différentes collectivités au titre de leurs compétences respectives, mais en maintenant une forte coordination entre les conduites des projets.