Desservir l'Ouest Rennais : un enjeu économique, social et environnemental

Une zone phare de l'Ouest!





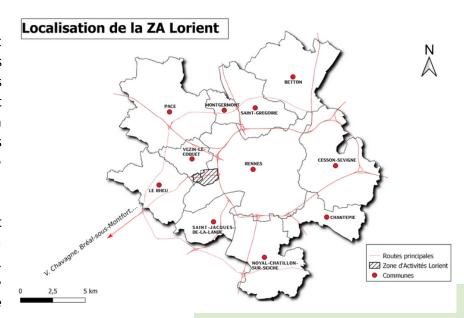
FAIT PAR:

BEUNEL Manon, BOUVIER Morgane, COLLIN Charlotte, GAUBICHER Suzanne, HARDY Florian, LE PISSART Benjamin, LOUIS Justine, PEYRUSSE Antoine, RAPAIC Nicolas Johnny, WERNET Florent Date: 12 FÉVRIER 2021

Contexte du projet

Les problématiques d'engorgement sont très présentes dans les grandes métropoles et posent de nombreuses questions pour les villes. Rennes ne fait pas exception avec une population sans cesse en augmentation et des flux de véhicules qui ne cessent de grimper.

La crise sanitaire a diminué d'autant plus l'emprise des transports en commun en matière de déplacement. a population est donc plus réfractaire à l'utilisation de ces modes de transport



La zone d'activités Ouest avec la route de Lorient est un exemple concret d'un engorgement régulier en matière de circulation routière. En effet la RN24, point d'entrée de la rocade ouest mais également point de sortie en direction de Vannes-Lorient, est une route souvent encombrée par les véhicules.

Issue d'un passé urbanistique dit « sectorielle », la ZA Ouest est une zone exclusivement économique peu esthétique et peu agréable. Elle est d'autant plus marquée par une zone de rupture très contrastée entre la Vilaine avec son paysage arboré et agréable et le site industriel. L'enjeu est donc fort.

Il faut pouvoir concilier des fortes problématiques urbaines tout en ayant la volonté de ne pas augmenter la place de la voiture pour désengorger. Notre projet a pour objectif d'apporter des solutions les plus transversales possibles tout en axant sur des dynamiques économiques et paysagères fortes, favorisant ainsi le développement de la « vie locale » dans le secteur.

La zone d'activités :

1 km du Nord au Sud

2 km d'Est en Ouest

6 700 emplois en 2014

Plus de 600 établissements

Faciliter les déplacements en limitant l'autosolisme

Réorganisation de la voirie : une route urbaine multimodale

La Route de Lorient est dotée d'un trafic dense. Par conséquent, une de nos premières missions est de **fluidifier** la circulation. Nous avons pensé à la mise en place de deux **carrefours multimodaux** avec des voies souterraines, ainsi qu'une passerelle au dessus de la RN24 dédiée aux piétons et aux cyclistes. L'organisation de la voirie a été pensée pour accueillir plusieurs modes de transport.

La quasi-totalité de la route de Lorient, sans prendre en compte les passages à hauteur des voies souterraines, se découpe en une 2X2 voies. Les deux voies de droite, de chaque côté de la route, sont réservées aux bus et aux covoiturages. Le covoiturage comprend toutes les voitures où se trouvent deux personnes et plus. Cette condition d'utilisation de la voie de droite entraîne une incitation à covoiturer. Appuyée par un **parking covoiturage** que nous développons également.

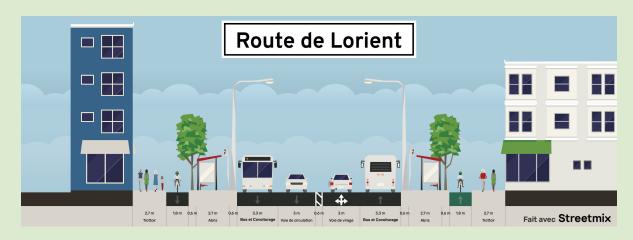
Les véhicules ne comportant qu'une seule personne, ainsi que les véhicules lourds n'auront d'autres choix que de se positionner sur la voie de gauche. Cette portion de la voirie est limitée à **50 km/h**.

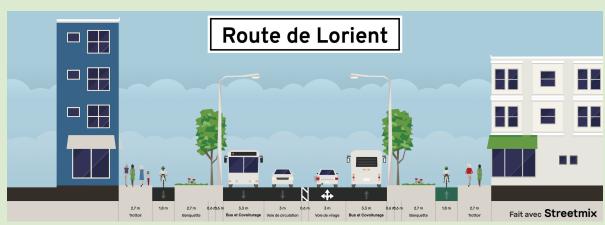
En revanche, l'organisation de la voirie est modifiée à l'arrivée des 2 grandes intersections, les carrefours multimodaux. À ces niveaux, la voie réservée aux bus et aux covoiturages disparaît, tous les véhicules peuvent se rendre sous le pont, permettant de passer l'intersection rapidement. Pour ces portions de voirie, nous avons opté pour un changement de vitesse de circulation. Sur le pont, la vitesse limité est désormais à 30 km/h.

Comme vous pouvez le voir sur les schémas ci-dessous, la route de Lorient est une 2X2 voies. De chaque côté de la route, se trouve un espace assez large entre les véhicules et les cyclistes, assurant une bonne **sécurité**. Cet espace est pensé pour y aménager un espace vert, à l'exception des zones accueillant un abribus. A proximité de la piste cyclable se trouvent les piétons, en bordure des entreprises. Ce choix de protéger les piétons en les écartant au maximum des véhicules, est appuyé par la nécessité de privilégier les **modes actifs**.

Cette organisation de la voirie profite à tous types de personnes. Les individus venant des communes aux alentours

peuvent opter pour le covoiturage grâce au nouveau parking de la ZA, ou si la distance n'est pas très grande venir à vélo grâce à ses nouvelles pistes cyclables sécurisées. Pour les personnes venant de Lorient et allant dans le centre-ville de Rennes, elles pourront tirer bénéfice du covoiturage en empruntant les voies qui y sont dédiées puis en utilisant les voies souterraines pour gagner du temps et éviter les embouteillages aux intersections. En ce qui concerne les Rennais venant travailler dans la ZA, les pistes cyclables étant aménagées, l'utilisation du vélo a vocation à être plus importante.





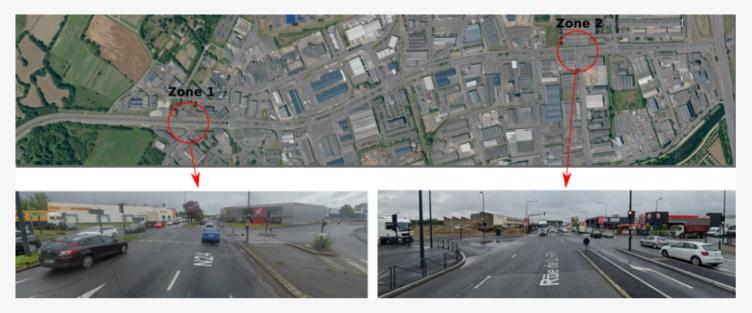
2 nouveaux carrefours multimodaux avec voies souterraines

Un des projets retenus est la création de deux carrefours multimodaux avec voies souterraines. Plus précisément, ces carrefours sont des ponts avec le passage de la Route de Lorient en dessous.. Ces ponts répondent à quelques caractéristiques précises.

Le premier pont a été pensé pour prendre place à l'intersection de la rue de la Barre Thomas et de la rue Jean Le Hô. Le deuxième se situe à l'entrée de la zone d'activité, en direction de Cleunay, à l'intersection de la rue du Petit Pré et de la rue des Maréchales. Ces localisations ont été choisies car ce type de pont demande un espace important, chose que possèdent ces intersections.

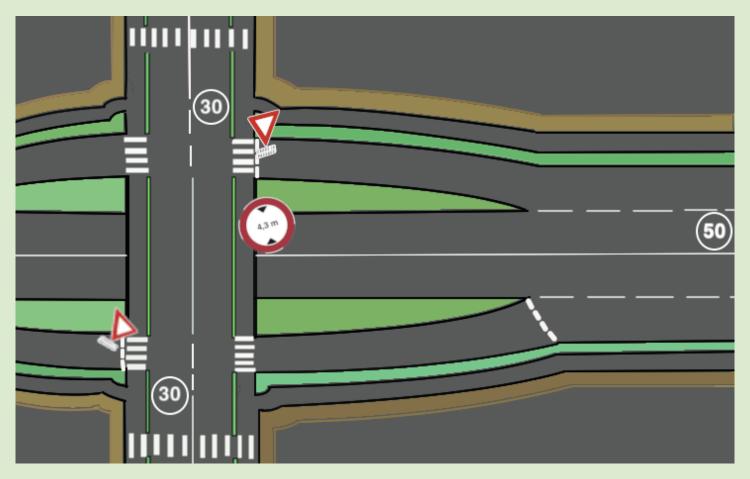
Ce sont également des intersections à 4 voies où l'on trouve beaucoup de trafic. Concernant l'organisation de la voirie, actuellement, les usagers de la route venant de Cleunay empruntent une 3X3 voies. Dans notre projet, la route serait réduite à une 2X2 voies. Les 2 autres voies, aux extrémités, étant devenu une piste cyclable. Cette dernière, par mesure de sécurité, se retrouve séparée de la route par un terre-plein central. De plus, on retrouve une quatrième voie de chaque côté qui est tout simplement un trottoir.

Localisation des deux carrefours



À hauteur des ponts, les deux voies laissant circuler les voitures, les camions et les bus se séparent. Une pour passer sous le pont et l'autre au-dessus. Celle passant au-dessus est dédiée aux véhicules voulant tourner à droite ou à gauche, c'est à dire pénétrer dans la zone sud ou nord de la ZA. Celle passant en dessous est dédiée aux véhicules souhaitant aller tout droit.

Le passage souterrain est accessible aux camions et aux bus, de par sa hauteur égale à 4,50 mètres. Ce pont permet de fluidifier le trafic. Les personnes souhaitant aller tout droit empruntent la voie du dessous. Ainsi elles ne perdent désormais plus de temps aux feux tricolores. Ces derniers étant d'ailleurs remplacés par des « cédez le passage ». Grâce à eux, les embouteillages seront moins importants.



Logiciel: sumo.app, gimp

A quels objectifs ce projet répond-il?

- Réduit les temps de déplacement : Sachant que le trafic est moins dense venant des routes secondaires que des routes principales, les véhicules pourront plus rapidement se rendre à leur destination. Il y aura peu ou pas de temps d'attente à l'arrivée sur le pont. Le passage du Nord au Sud ou inversement se fera désormais facilement, puisque ces voies secondaires sur les 2 ponts sont prioritaires.
- Sécurité, permet de valoriser les modes de transports actifs : Les routes passant sur le pont sont limitées à 30 km/h pour assurer une sécurité pour tous les modes de transports, notamment les piétons et les cyclistes.

Une passerelle : liaison douce entre Nord et

Sud

L'aménagement d'un axe cyclable et piéton, reliant les parties **nord et sud** de la zone d'activités serait envisageable. Pour relier le nord et le sud en passant par la route, une passerelle passant au-dessus de la voie routière est l'option privilégiée. Cette passerelle prend forme sur l'ancien chemin de fer, aujourd'hui abandonné et hors d'usage.

La passerelle offre un **cadre sécurisant** pour les cyclistes, ou les piétons. Il est donc nécessaire de surélever le pont par rapport à la route.

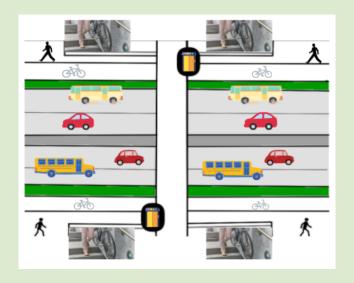
L'idée ici serait de reprendre la mise en place d'une passerelle avec une ascension douce, traversant la route. Cette voie pourra également être au maximum végétalisée avant le début de la passerelle, ainsi que le long de la passerelle. Sur les côtés de l'ouvrage, lors de la pente au sol, des arbres seraient plantés entourant les deux côtés de la passerelle.



La pente serait donc douce pour assurer un confort aux cyclistes et aux personnes à pied. Cela entraîne un certain recul de l'accès à la passerelle pour les piétons et cyclistes circulant sur la RN24. L'ouvrage d'art prévu doit atteindre au moins les 4.30 mètres de hauteur sur toute la chaussée.



Quelle prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite ?



Pour respecter l'accès aux PMR le seuil limite de pente est fixé à 5%. Avec une hauteur de 4 mètre 50 des deux côtés de la route, la longueur horizontale à devoir mettre en place est de 112 mètres! Cette distance est conséquente. La place est disponible mais ne permettrait pas aux usagers de la RN24 de traverser aisément l'axe hormis si installation d'un ascenseur et d'escaliers avec rampes vélo.

La solution la plus sécure pour les PMR est donc la traversée de l'axe RN24 sur les 2 carrefours (au dessus des passages souterrains), qui eux seront

La multimodalité est au cœur de nos politiques actuelles. En effet, l'objectif clairement ambitieux du Plan de Déplacement Urbain met d'autant plus en exergue l'importance de la multimodalité sur notre site d'étude. Notre projet a pour objectif de requalifier la RN24 sans pour autant créer de nouvelles circulations. La croissance démographique de Rennes est de l'ordre de 1,1% par an (source : audiar) et doit se doter de stratégies pour pallier aux contraintes des déplacements. Dans un objectif de long terme, il pourrait s'avérer judicieux d'intégrer sur le site une halte ferroviaire.

Apporter une continuité sur l'ensemble du territoire

L'insertion d'une halte ferroviaire s'inscrit dans un objectif de continuité entre l'Hermitage, notre secteur d'étude et l'espace intra-rocade. En effet, flux sur notre secteur d'étude sont principalement des flux de transit, mais de nombreux flux secondaires sont aussi présents. La halte ferroviaire pourrait s'avérer être un élément important pour réduire ces flux secondaires.

La disponibilité du foncier

Sur la ZI Ouest, il apparaît une zone en friche à proximité immédiate de la voie ferrée. Cette friche est idéalement située pour la création d'une halte. D'une part, elle est juxtaposée au secteur dit de développement prévu dans le cadre du SCoT. C'est donc un secteur privilégié s'inscrit dans une d'aménagement urbain. D'autre part, le secteur étant en friche, l'acquisition du foncier est plus facile et aucune construction n'est présente.



Illustration X: Dessin d'une halte ferroviaire

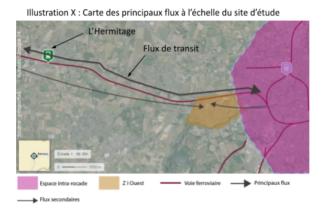


Illustration X : Carte des secteurs sur la 71 Quest

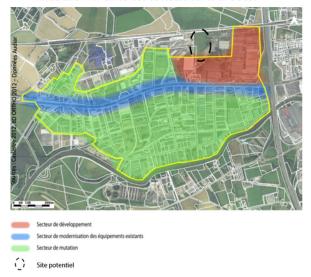




Illustration X : Photographie du site potentiel

Cyclabiliser la zone d'activités

La circulation en vélo est actuellement très difficile sur le secteur. Le réseau cyclable est faible dans la zone et quasi inexistant le long de l'axe principal: la RN 24. Cette faiblesse est génératrice de situations dangereuses au regard d'un trafic poids important de nombreuses et intersections mal aménagées. Alors que l'ambition se situe en faveur réduction de l'usage de la voiture en parallèle d'un développement des modes de transports doux, le développement d'un réseau cyclable dans le secteur de la ZA Nord est un enjeu incontournable.

Celui-ci pourrait bénéficier à la fois aux nombreux salariés de la zone d'activités mais également aux clients des commerces alentours. L'installation d'infrastructures cyclables sécurisées favoriserait l'usage du vélo tout en réduisant le trafic routier qui occasionnent la congestion du secteur. Le Plan de Développement Urbain (PDU) qui a été adopté en janvier 2020 par Rennes Métropole prévoit notamment le prolongement du Réseau express Vélo (ReV) de 23 km. Ceux-ci viendront s'ajouter aux 104 km déjà en service pour relier Rennes aux 15 communes de sa première couronne. Le PDU comprend la mise en place d'une piste cyclable en direction du Rheu et de Vezin-le-Coquet en passant par le sud de la ZA Ouest (Voir schéma).

Schéma cyclable de la zone d'activité Ouest

Vers Vezin-le-Coquet

UCATTI

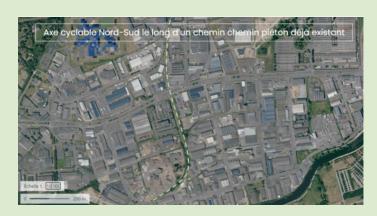
Vers Le Rheu

Légende

Réseau express Vélo

Réseau express V

Pour ce faire, nous proposons un maillage cvclable permettant la desserte l'ensemble de la zone en connexion avec le ReV (Voir schéma). Le tracé du ReV prévoit la traversée de la RN 24 à l'Ouest de ZA, (voir schéma). Afin de sécuriser cette traversée des cyclistes, nous avançons la construction d'un passage souterrain. Le « réseau secondaire » repose, en premier lieu, sur la mise en place de voies cyclables sécurisées le RN long de la correspondant à un axe Est-Ouest (Voir aménagement "Route de Lorient" dessus). Un second axe Nord-Sud permet de relier la halte ferroviaire au nord de la zone au ReV au sud en empruntant la passerelle présentée précédemment. Il s'agirait d'une piste cyclable accompagnée d'un espace séparé pour la circulation des piétons. Celle-ci suivrait un chemin piéton bordé d'arbres déjà existant.



Le "maillage local" correspond à un aménagement permettant la desserte à échelle plus fine de la zone d'activité. La circulation des véhicules étant plus faible et la vitesse plus réduite dans ces rues, nous proposons la mise en place de bande cyclable le long de la chaussée. Pour sécuriser la bande cyclable, des séparateurs peuvent être installés.

Le déploiement du covoiturage

Forte de sa dynamique économique, la zone d'activités Ouest peut prétendre à devenir une centrale de modalité. Pour atteindre les objectifs fixés et pallier aux difficultés actuelles, un développement et une gestion du **covoiturage** doivent être proposés aux usagers réguliers de la zone. L'expérimentation du covoiturage sur les **1400 mètres de voie réservée aux bus** (entre les deux carrefours souterrains) est une solution envisageable sur cet axe pénétrant de la métropole rennaise.

La congestion présente aux heures de pointe et le trafic dense en continu sur cette portion nécessite des aménagements pour faciliter les déplacements. Les automobiles composées de 2 personnes et plus empruntent donc cette voie dédiée.

Sur cette axe RN24 qui traverse d'ouest en est le parc d'activités circulent plus de 35 000 véhicules par jour. Le développement du covoiturage de **proximité** entre les salariés d'entreprises de la zone permettrait ainsi de diminuer le nombre de véhicules par jour tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.



Rue to prome the California Casimi Process Casimi Process Casimi Casimi

Visuel actuel (source : Google Maps)

Futur visuel (source : sols.fr parking végétlaisé du centre aquatique Diabolo)

Proposition de localisation :

L'implantation d'une aire de covoiturage doit se faire sur un lieu stratégique qui requiert un accès aux autres transports facilité et sécurisé. L'objectif est de proposer une relocalisation du commerce alimentaire Lidl vers la zone commerciale de la barre Thomas afin de libérer le parking existant et ainsi le valoriser en aire de covoiturage. Les avantages sont nombreux : décongestion du carrefour jouxtant la nouvelle aire, développement commercial sur la zone de la barre Thomas, réduction du trafic accès rapide et simple à l'aire, proximité d'arrêt de bus (200 mètres) et accès direct aux voies piétonnes et cyclables viabilisées le long de la RN24 etc...

Pour intégrer cette aire de covoiturage à l'environnement, une attention toute particulière sera portée à son intégration dans le cadre paysager de la zone en insistant sur la végétalisation

Amélioration du cadre de vie

Promouvoir le covoiturage

Le covoiturage est donc l'une des solutions permettant de réduire le nombre de véhicules quotidiens sur le secteur. C'est pourquoi la création d'une plateforme collaborative de covoiturage interentreprise par l'association Rennes Ouest Entreprises servirait de tremplin à cette initiative.

Cette plateforme numérique permettrait donc d'**attirer** de nouveaux covoitureurs et ainsi de mettre en relation des salariés qui travaillent au même endroit et qui ont leur domicile sur le même trajet. Les communes alentour telles que Le Rheu, Chavagne, Breal-sous-Montfort, Treffendel etc., déjà dotées d'aires de covoiturage, seraient alors reliées facilement à la zone d'activités de la route de Lorient.

Le **partenariat** entre l'association d'entreprises et les entreprises en ellesmêmes est nécessaire pour impulser une dynamique régulière et pérenne. La mise en œuvre d'actions coordonnées permet la réussite d'une stratégie de **promotion** du covoiturage. Les quatre piliers d'une politique de covoiturage sont les suivants :

- porter et faire vivre une plateforme de mise en relation
- mettre en œuvre des infrastructures encourageant la pratique
- mettre en œuvre des actions de promotion et de communication
- mettre en place une démarche de suivi et d'évaluation (source : ADEME)



Renforcement du système vélo : stationnements sécurisés sur toute la ZA

Pour finaliser l'écosystème du vélo et permettre la multi modalité aux usagers, la question du stationnement est primordiale. Ce dernier doit être **sécurisé** et **pratique**.

La sécurité et l'emplacement du stationnement

La zone étant grande et les besoins des usagers divers, il est proposé d'équiper les pistes cyclables de deux types d'**infrastructures**: avec simplement des arceaux pour des stationnements de courte durée mais également avec des abris et des locaux à vélos pour les stationnements de moyenne et longue durée sur des endroits stratégiques tels que les aires de covoiturage, la halte ferroviaire ou les infrastructures clés pour répondre à l'enjeu de la multi modalité. Le vol étant un frein à l'usage du vélo, il est important de mettre en place, pour une question de sécurité, des systèmes d'attache sur point fixe; l'utilisation d'arceaux reste la solution la plus pratique. De plus, afin d'optimiser l'utilisation des stationnements mais également la **surveillance**, il faut installer un éclairage en plus de la lumière naturelle. L'éclairage public ambiant pour les stationnements de courte et moyenne durée peut s'avérer parfois suffisant.

En plus des **stationnements** et **abris** à construire aux endroits de desserte, il faut également installer des stationnements tels que des arceaux vers les magasins commerciaux ou de première nécessité. Ces stationnements de courte durée restent pratiques et incitent l'usager à prendre le vélo. Pour rappel, une place de parking de voiture représente un stationnement de 8 vélos environ et peut donc être installé au plus près des entrées des bâtiments.

Le nombre de stations et de places de vélo

Il est important d'effectuer une étude sur les usagers les plus enclins à utiliser les stationnements à vélo sur une longue durée, c'est à dire ceux qui travaillent sur site et qui pourraient laisser leur vélo tout le long de la journée ou de la nuit. Si le besoin d'un stationnement de longue durée existe, il est proposé de prévoir un stationnement avec fermeture (enclos ou local fermé) ou **contrôle de l'accès** pour permettre les correspondances avec les transports collectifs. Par ailleurs, pour encourager la pratique du vélo, une tarification de ces stationnements longue durée est déconseillée. Ajouter un parc vélo sécurisé parmi les 13 parcs déjà existant à Rennes intégrerait la zone dans le réseau Korrigo de la métropole tout en permettant un stationnement à la fois gratuit et sécurisé.

L'usage du vélo **électrique** étant de plus en plus fréquent chez les cyclistes urbains, les abris à vélos devront intégrer les infrastructures adéquates telles que des bornes d'alimentations.

Redonner une cohérence à la zone d'activité

La ZA de l'Ouest Rennais a été construite sur une logique purement fonctionnelle et mono-activité, aucune cohérence territoriale et identitaire commerciale n'est perceptible sur la zone. Industriels et commerces de gros cohabitent avec de petits commerces de biens et de services. Différents modes très différents se croisent alors dangereusement sur le secteur et les déplacements se multiplient pour les clients qui viennent seulement faire de petits achats.

Cette **restructuration** des actvivités économiques répond à de nombreux objectifs:

- Clarification de l'**identité** du territoire et valorisation de l'entrée de ville côté Nord
- Réduction des itinéraires des clients des commerces au sein de la RN24

Amélioration de l'**attractivité** économique de la ZA

- Incitations des rennais à faire leurs achats via les mobilités actives

Notre solution: 2 zones - 2 vocations

Au Sud de la RN24, la vocation industrielle ainsi que de commerce de gros est conservée. Cette zone est marquée par des achats plutôt exceptionnels et cette consommation particulière et spécialisée est renforcée sur cette partie de la zone. Le secteur Sud a donc vocation à conserver les entreprises de gros (ameublement, quincaillerie, construction, etc.) qui ont besoin d'une grande parcelle pour y développer leurs activités.

Au Nord-Est de la ZA, il s'agit de regrouper l'activité de commerce de biens et de services à l'est de la ZA permet de renforcer la centralité commerciale de la zone de la Barre Thomas. Aménagée de manière plus "urbaine" que le reste de la ZA, elle pourrait ainsi de part sa position revaloriser l'entrée de ville de Rennes. Ces nouvellement installés commerces viendront compléter une offre qui se diversifie (hôtel, salle de sport, Certaines relocalisations entre le Sud de la Zone et le Nord sont donc à envisager et à inciter très fortement pour pouvoir mettre en œuvre cette mise en cohérence des zones.

Réhabilitation de la Barre Thomas

La barre Thomas a connu de nombreux changements depuis sa création (usine Citroën 1953). Le rachat des parcelles par les promoteurs Lamotte et Mazureau laisse une possibilité d'une nouvelle **centralité** au Nord Est de la ZA. Bien qu'à ce jour seulement deux enseignes se soient installées dans cet espace, d'autres vont suivre le même chemin. Cette nouvelle zone de commerces viendra compléter les différentes activités déjà présentes dans le secteur. Les candidats à ces nouveaux emplacements ne manquent pas et une réflexion autour des différents acteurs à intégrer s'avère pertinente. La **coopération** entre promoteur et collectivité s'avère plus qu'importante.

Cela répond à notre nouvelle **structuration** commerciale. Au sein de la Barre Thomas, de nouveaux commerces et services devront remplacer les cellules commerciales conservées pour cela.

Ce roulement favorisera ainsi le renouvellement du parc commercial d'un point de vue esthétique puisque les nouveaux arrivants réaménageront leurs bâtiments. Les réaménagements de voirie permettront d'accueillir de nombreuses personnes tout en évitant les embouteillages. Même si le regroupement de ces commerces attireront une population plus importante que d'habitude, les congestions seront évitées par l'organisation de la voirie. Cette dernière favorisera les mobilités douces tout en permettant aux différents conducteurs d'emprunter une route spécifique à leurs besoins. Cela sera possible grâce au système de carrefour avec passage souterrain.

Au-delà de revitaliser cette zone d'activité, ces nouveaux pôles seront d'une grande utilité pour les communes des alentours puisqu'elles disposeront d'offres et de services en **périphérie** de la ville, évitant pour certains usagers d'entrer sur Cleunay.



Remaillage des rues internes : des zones 30 partagées

Afin d'assurer une certaine harmonie entre l'axe principal qui va subir de nombreuses rénovations et le long de la Vilaine, certains changements doivent être opérés dans la partie Sud de la ZA. Nous avons décidé d'agir sur la fonction des différentes rues perpendiculaires à la Route de Lorient (rue de la Retardais, rue de la Roberdière, rue Jean le Ho et rue Jean Lemaistre). Ces dernières passeront en zone trente et seront de type mixte (voiture, camion et vélo). Ainsi, la limitation de vitesse sécurisera les trajets des cyclistes et piétons. De plus, la voirie ainsi que les trottoirs seront refaits, avec l'implantation de "**verdure** " voire même d'arbres comme sur l'image à droite.



Un front bâti revalorisé le long de la RN24 Une nouvelle vitrine pour la ZA

Le long de la RN24, la **qualité paysagère** est fortement altérée par un front bâti ancien, peu entretenu entouré essentiellement d'enrobé. La valorisation du bâti est un enjeu important pour attirer les populations (travailleurs, grand public, etc.).

Ce travail de valorisation se fera de plusieurs façons :

- Ravalement des façades trop vétustes
- Végétalisation des parkings et des fronts bâtis



Une certaine cohérence est donc recherchée entre qualité de cadre de vie locale et les nouveaux commerces et services implantés. Pour inciter les entreprises à effectuer ce travail de revalorisation, des **politiques incitatives** (communication et aides financières) peuvent alors être mises en place. L'entreprise L'incroyable qui vient de s'implanter récemment sur la zone est une façade qui tend à cette revalorisation de la vitrine commerciale le long de la RN24. C'est une tendance qu'il s'agit d'impulser sur tous les commerces de la route de Lorient avec plus d'ambition en terme de végétalisation et d'utilisation de matériaux davantage **éco-responsables**.

Créer de nouvelles centralités de services : des phares de l'Ouest Rennais

La ZA Ouest de Rennes est un lieu d'échange marchand où des milliers de clients y passent chaque jour. C'est donc principalement un lieu de passage mais c'est aussi un cadre de vie pour plus de 6700 employés. Actuellement, sur le secteur, l'offre de restauration est assez faible comparativement au nombre d'employés sur la zone et de la fréquentation des clients : 1 seule boulangerie se situe sur l'axe RN24 et 13 restaurants éparpillés sur la zone. En ce qui concerne les commerces liés aux mobilités, il n'y a aucune offre commerciale pour le vélo. Les équipements publics pour les vélos comme des abris et des pompes à vélo en libre service sont très limités voire inexistants.

Créer ainsi de nouvelles centralités de services permet de réunir plusieurs objectifs :

- Offrir un meilleur cadre de vie locale pour les employés de la zone
- Limiter des déplacements des employés sur le temps du midi
- Proposer des équipements et des services favorisant les modes actifs
- Faire usage des friches commerciales et les espaces commerciaux dégradés
- Renforcer l'attractivité commerciale de la zone de l'Ouest Rennais

Le pôle de services Nord dans la Barre Thomas

Il s'agit de conserver et de prioriser l'emplacement stratégique de cellules commerciales pour créer des services privés et publics afin de faciliter la vie quotidienne des employés et les inciter à réduire leurs déplacements.











Services de restauration et de cafés avec terrasses

Commerces de vélo et d'activités sportives

mutualisée

Les outils réglementaires de la création d'une ZAC de la Barre Thomas permettent de gérer l'implantation des commerces et de favoriser ceux qui apportent services de restauration, de mobilités actives aux employés.Les structures comme la crèche peuvent s'organiser grâce à un club d'entreprises. Une association entre entreprises dans la zone témoigne d'une envie de certains commerces à mutualiser leurs efforts pour valoriser l'attractivité de la ZA.

Créer de nouvelles centralités de services : des phares de l'Ouest Rennais

Pôle de services au Sud de la ZA

Un pôle de services pour les employés de la zone Sud permet de réduire les déplacements sur la zone en journée. Les pauses peuvent alors s'effectuer près du lieu de travail grâce à une revalorisation des friches commerciales.





Exemple d'avant-après possible sur une friche commerciale au 9 rue de la Retardais

Pour pouvoir mettre en œuvre ce type de projet, il s'agit d'abord de repérer la vacance commerciale et l'état du bâti pour pouvoir le rénover rapidement et à moindre frais. Organisées en association, les entreprises peuvent s'organiser pour faire venir des commerces qui peuvent louer cet espace.

Le Quai Robinot de Saint-Cyr, espace de détente partagé au bord de la Vilaine

Cet espace naturel de la zone Sud invite les personnes à s'arrêter le long de la Vilaine et de s'y ressourcer. Sur place, les aménagements et le mobilier urbain sont légers et biosourcés. Les employés peuvent venir y faire une pause ainsi que tous les cyclistes et piétons qui y passent. Un abri vélo et une pompe à vélos se trouvent le long des quais.







Valorisation du paysage en bord de Vilaine

Faire « déborder » la Vilaine pour la réation d'un cadre paysager agréable

Issu d'un passé historique marqué, le quartier présente des grandes discontinuités paysagères. En effet, le cadre de l'ensemble de la zone est peu agréable. D'une part, la circulation sur l'axe de la RN24 est omniprésente. Mais d'autre part, la zone industrielle est peu esthétique et n'incite pas à l'épanouissement de la population.

Un cycliste est interrogé dans ce cadre sur le terrain :

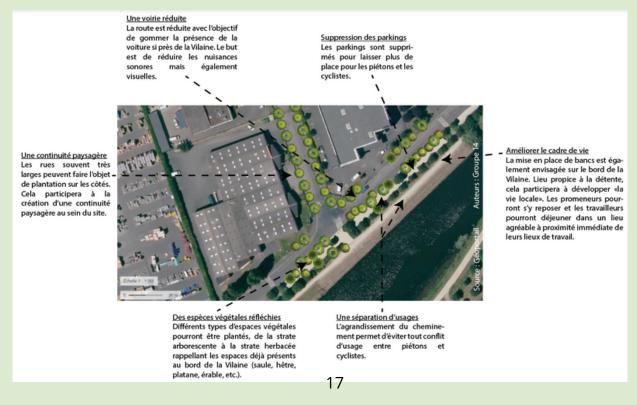
Enquêteur : "Où mangez vous le midi ?"

Cycliste: "Je ne reste pas manger ici. Je vais souvent acheter un sandwich au Leclerc et je m'installe au bord de la Vilaine. A vrai dire, je ne veux pas rester manger dans mon entreprise, et je cherche un endroit sympa où manger."

L'objectif est donc de requalifier certains espaces pour rendre un caractère **agréable** à l'ensemble du site. Il s'agit de pouvoir casser les éléments de rupture et les contrastes entre les bords de la Vilaine et la zone industrielle



Un ensemble de places de parking présent peut être supprimé sur le bord de la Vilaine pour rendre le secteur plus agréable et attractif. La création d'un parcours plus large (réduction et déplacement de la voirie) pour les piétons et pour les vélos participera à créer un espace plus agréable. Ces places de parkings peu utilisées contribuent à créer une rupture entre la Vilaine et le quartier. L'augmentation de la qualité de ces espaces permettra l'inclusion d'une « vie locale » plus forte.



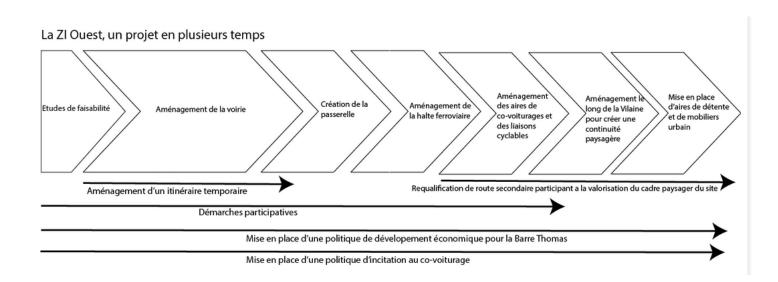
Une passerelle sur la Vilaine

Dans une logique d'ouverture de la ZI de la ville. l'implantation d'une passerelle permettra d'enjamber la Vilaine. Ainsi, marcheurs et cyclistes pourront se déplacer en toute sécurité, du sud du secteur (Le jardin Moderne) vers le Mem. Ce pont majoritairement fait de bois, possède des barrières de sécurité pour éviter tout risque de chute. Concernant sa localisation, la passerelle se trouvera au bout de l'allée des Jardins Moderne, et se terminera au niveau du chemin de promenade de l'autre côté de la rive. Cette installation, contraignante, limitera les dommages sur l'environnement. Une fois mise en place, les résultats des observations sur utilisation amèneront ou non à de nouveaux aménagements de ce type pour augmenter le nombre d'accès.





Des solutions à l'horizon 2035 : le phasage du projet



Conclusion générale : des solutions ciblées pour répondre à des objectifs variés

Favoriser la vie locale et le développement économique	Restructuration identitaire de la zone Développement des pôles de services Cadre de vie valorisé par des aménagements en bord de Vilaine Une vitrine économique attrayante le long de la route de Lorient Un trafic fluide et une accessibilité à tous les consommateurs venant sur la zone
Réduire les temps de déplacement	Fluidification de la RN24 avec les carrefours multimodaux s avec voie souterraine Liaison douce Nord-Sud via la passerelle
E viter les déplacements	Services sur place pour les employés Système de covoiturage et parkings
Proposer un bon niveau de confort et des services	Sécurité pour les modes actifs Mobilier urbain le long de la Vilaine Commerces revalorisés le long de la R N24 Halte ferroviaire
Aller de l'est à l'ouest de Rennes et vice-versa sans difficulté	REVet aménagements cyclables sur toute la zone Possibilité pour tout type de mode de passer le long de la RN24 Halte ferroviaire
Réduire l'impact environnemental lié aux déplacements	Voie réservée au covoiturage et aux bus Voies vélo attrayantes pour tous les résidents de l'intercommunalité Halte ferroviaire
Garantir un bon niveau de sécurité sur les biens et les personnes	Aména gements de la voirie Zone 30 et remaillage interne carrefours multimodaux aménagés
Choisir son mode de déplacement en fonction des besoins	Possibilité d'emprunter tous les modes sur l'ensemble de la zone

