

EuroRennes création d'un morceau de ville

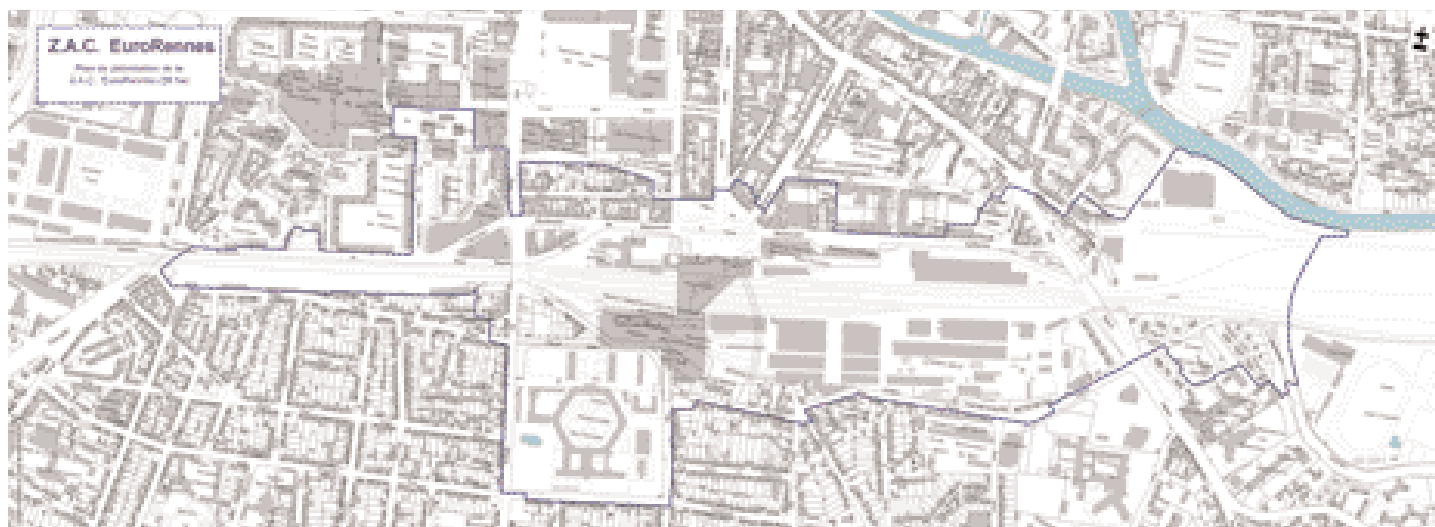
Le projet EuroRennes concerne un espace en mutation, caractérisé par la présence de la gare TGV et d'autres modes d'échange, totalisant 128 000 voyageurs/jour à l'horizon 2020. C'est sur ce site, déclaré d'intérêt communautaire, qu'il est prévu de créer un morceau de ville aux activités diverses et visant la qualité urbaine : commerces, restaurants, et espaces publics paysagés sont au programme. L'intégration de la nouvelle gare-PEM (pôle d'échanges multimodal) au paysage construit doit permettre de dépasser les

limites d'un bâtiment-pont en créant un ensemble animé, superposant des activités diverses, franchissant les infrastructures ferroviaires et tissant des liens différenciés avec les secteurs environnants. Ainsi, la frontière entre ville et gare devient poreuse, notamment afin de faciliter les déplacements de l'utilisateur. En intégrant les caractéristiques topographiques du site, le projet FGP-Ter-OGI se propose d'insérer le pôle d'échanges multimodal dans le centre-ville et d'améliorer son accroche avec le tissu existant.



Perspective du projet

Développement d'un pôle d'échanges multimodal et d'une nouvelle centralité à partir de la gare et de fonctions tertiaires.



Plan de délimitation de la Zac

SITUATION

Le projet urbain s'inscrit dans le périmètre de la Zac EuroRennes d'une superficie de 58 ha environ, centré sur le site de la gare de Rennes. Situé au cœur de la métropole et à la limite sud du centre de la ville, cet espace est amené à se modifier dans les prochaines années pour s'adapter aux évolutions telles que le renforcement de l'activité tertiaire sur le secteur, la mutation de la gare en pôle d'échange multimodal, l'évolution des Zac voisines actuelles (Alma, Brasserie Saint-Hélier, Baud-Chardonnet...).

ATOUTS DU SITE ET OBSTACLES À LEVER

- ▶ La gare est un équipement porteur en tant que lien avec l'extérieur et porte d'entrée vers la ville et la Bretagne.
- ▶ Le patrimoine urbain existant (place de la gare, prison des femmes...) est important et de qualité.
- ▶ De nombreux équipements majeurs, dont Les Champs Libres sont situés à proximité.
- ▶ La gestion d'usages très différents – riverains habitants, usagers de passage –, est complexe.
- ▶ Il existe plusieurs partenaires à coordonner.
- ▶ La différence d'altimétrie entre nord et sud est une contrainte à prendre en compte dans le projet.

ENJEUX

- ▶ **Poursuivre le développement d'un pôle économique de centre-ville par l'accueil de fonctions tertiaires supérieures** : forte de sa position géographique et de sa vitalité démographique, économique et culturelle, l'agglomération rennaise s'inscrit dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle de pôle économique régional et à la positionner face aux métropoles européennes.
- ▶ **Favoriser une mixité fonctionnelle**, en accueillant du commerce, des services, des équipements et de nouveaux habitants dans le respect du PLH (Programme local de l'habitat).
- ▶ **Renforcer l'intermodalité** : en 2007, près de 63 000 personnes ont accédé chaque jour à la gare de Rennes. En 2020, l'analyse prospective évalue ces flux à 128 000 personnes, soit un doublement de la fréquentation du pôle d'échange, lié principalement à la deuxième ligne de métro et aux données prévisionnelles du TER. En 2014, le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes viendra renforcer le premier nœud ferroviaire de Bretagne. En 2018, la gare de Rennes sera à la croisée des lignes A et B du métro. Le site Gare de Rennes est ainsi appelé à devenir le nœud d'échanges le plus important de Bretagne, sur la base d'une double dynamique : rayonnement avec un rapprochement de Paris et des grands « hubs » européens, proximité avec les liaisons domicile-travail.

► **Inscrire ce projet dans une démarche de développement durable** : le parti d'aménagement (orientation des bâtiments, formes urbaines...) devra permettre l'implantation de bâtiments économes en énergie.

► **Créer de nouvelles liaisons urbaines nord-sud** : la principale orientation du projet urbain consiste à développer de nouvelles liaisons urbaines nord-sud pour intégrer pleinement le Pôle d'échanges multimodal au centre-ville et le relier au tissu existant au sud.

PROGRAMME

Ce projet allie des problématiques de transport, de développement économique et de mixité fonctionnelle convergeant vers la volonté d'un projet destiné à renforcer la position de Rennes dans sa région et dans les réseaux nationaux et internationaux. La gare constitue une centralité appelée à être renforcée et devant entraîner l'accentuation des caractéristiques urbaines et du rayonnement métropolitain de ce centre d'agglomération. Les aménagements réalisés devront assurer l'accessibilité au pôle d'échange multimodal en favorisant les transports en commun au nord, et les accès aux parkings et à l'arrêt-minute par le sud.

► **Espaces et équipements publics** : aménagement du Pôle d'échanges multimodal (PEM) qui intègre l'ensemble des fonctions d'intermodalité (train, métro, car, bus, voiture, vélo, piétons, taxis, loueurs...) et comprend notamment : un bâtiment voyageurs et des locaux de service associés, un souterrain, des parvis nord et sud, des parcs de stationnement nord et sud, une gare routière, une station de taxis; recomposition des espaces publics visent à recréer une continuité nord-sud et est-ouest vers la Vilaine et Baud-Charadonnet, autour desquels s'organisent les nouvelles constructions, définissant un nouveau paysage construit. En jouant avec la différence dans le niveau des sols de part et d'autre des voies ferroviaires, une nouvelle topographie sera créée au-dessus de la gare. Sur ce nouveau sol, un espace public belvédère, aisément accessible depuis le nord et le sud ainsi que depuis la gare, offrira un panorama inédit sur le paysage urbain.

► **Pôle habitat** : contribuer à la mixité urbaine et à l'articulation avec les quartiers existants en prévoyant une offre de logements dans l'opération.



Programme urbain

3

QUI FAIT QUOI ?

► **Les décideurs politiques** :

- Pour la Zac : Rennes Métropole.
- Pour le Pôle d'échanges multimodal : partenariat dans le cadre d'une convention à établir entre l'État, Rennes Métropole, la Ville, la Région, le Département, le SMGR (Syndicat mixte de gestion de la gare routière), la SNCF et RFF.

► **Les responsables techniques** : Christian Le Petit, directeur de l'aménagement urbain de Rennes Métropole, et Antoine Monnerie, chargé d'opération (service des opérations d'aménagement de Rennes Métropole).

► **Les concepteurs** : le groupement de maîtrise d'œuvre Ferrier-Gazeau-Paillard/TER-OGI.

► **L'aménageur** : non désigné à ce jour.



Perspective

4

▶ Pôle commerces-loisirs : renforcement du pôle commercial existant au-dessus des voies ferrées, création possible de commerces de proximité, renforcement des liaisons avec le pôle commercial majeur de Colombia et des Trois-Soleil.

▶ Pôle activités-bureaux : développement d'un pôle économique de centre-ville par l'accueil de fonctions tertiaires supérieures.

▶ Nouvelle ligne de TCSP : la gare de Rennes sera en 2018 au croisement des deux lignes A et B du métro rennais (station avec correspondance).

RENNES MÉTROPOLE

4, avenue Henri Féville - CS 20723

35207 Rennes Cedex

Tél. : (33) 02 99 86 60 60 - Fax : (33) 02 99 86 61 61

www.rennes-metropole.fr

Contact

Bertrand Guidon, chargé de projet de communication

Tél. : (33) 02 23 62 23 50 - b.guidon@agglo-rennesmetropole.fr

SHON FUTURE ET VENTILATION

Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone est le suivant :

- ▶ Activités-bureaux 120 000 à 180 000 m²
- ▶ Commerces-services-loisirs 20 000 m² à 40 000 m²
- ▶ Équipements et activités 4 000 m² à 8 000 m²
- ▶ Hébergement (hôtellerie...) 10 000 m² à 15 000 m²
- ▶ Logements : 600 à 1 000 logements, respectant les orientations du PLH de Rennes Métropole concernant la production de logements.

CALENDRIER

En décembre 2009, FGP/Ter-OGI a été désigné comme lauréat de la consultation internationale de maîtrise d'œuvre urbaine et l'approbation du dossier de création de la Zac est prévue d'ici à fin 2010.

- ▶ Autorisations administratives :
 - Fin 2010 : approbation du dossier de création de la Zac.
 - 2012 : approbation du dossier de réalisation de Zac.
- ▶ Procédures opérationnelles :
 - 2010-2011 : approfondissement des études.
- ▶ Travaux :
 - 2012-2013 : démarrage des travaux.
 - Fin 2014 : livraison des premières constructions.