



Aménagement de l'Avenue HENRI FREVILLE

Entrée de ville sud RENNES



© Didier Gouray / Ville de Rennes

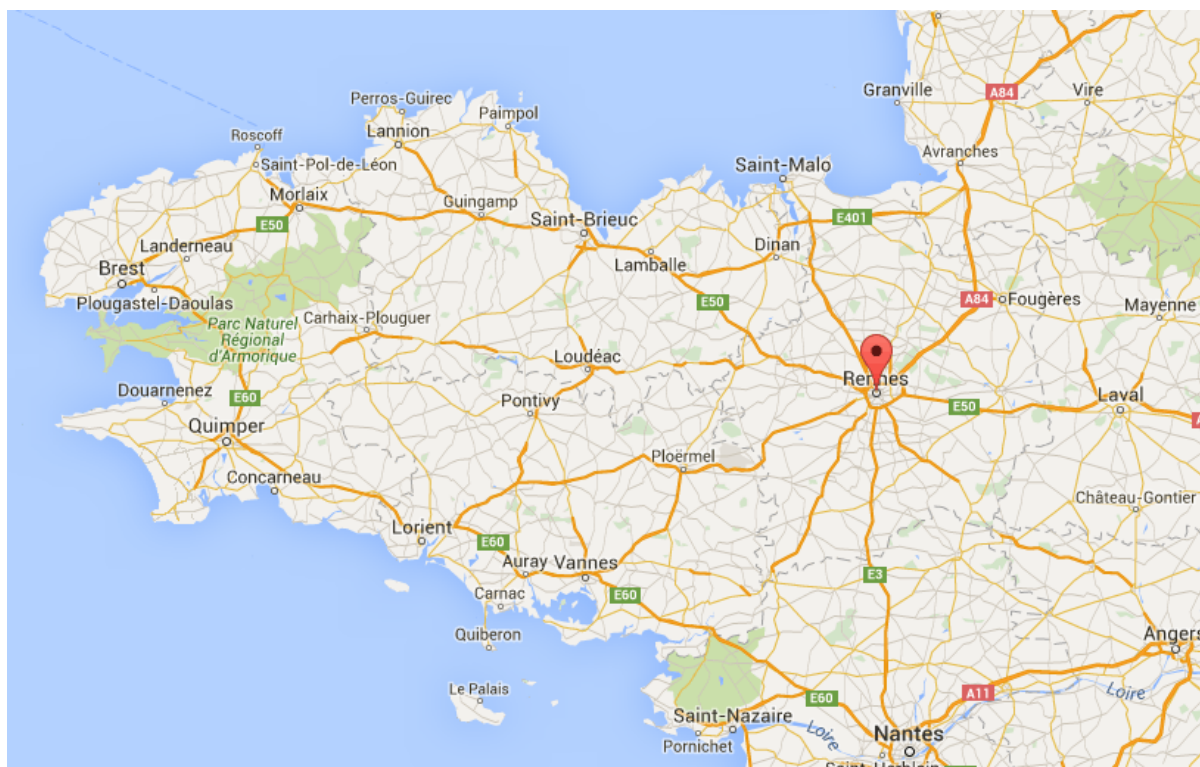
SOMMAIRE

I - LA PRESENTATION DE LA VILLE ET DE SA POLITIQUE URBAINE	3
<i>I-1 La ville</i>	3
<i>I-2 La politique de la ville en particulier en matière de paysage, de qualité urbaine, d'espace public, de biodiversité</i>	4
<i>I-3 L'intégration du projet dans la politique de la collectivité</i>	5
<i>I-4 La politique foncière</i>	6
<i>I-5 La politique de la collectivité en matière de lutte contre l'étalement urbain et contre les abus de la publicité</i>	7
II - LES ENJEUX DU PROJET	9
<i>II-1 Le diagnostic de la situation avant la réalisation du projet</i>	9
<i>II-2 La problématique du site, les enjeux, les difficultés</i>	11
<i>II-3 Les objectifs du projet</i>	13
<i>II-4 Les différentes sections du projet</i>	14
<i>II-4-1 La place de la Communauté : Clémenceau, nouvelle centralité</i>	14
<i>II-4-2 Le centre d'Affaires</i>	17
<i>II-4-3 Le pôle d'Échanges : espace central multimodal</i>	23
<i>II-4-4 Les Almadies</i>	24
<i>II-4-5 La porte de Nantes : arrimer le centre commercial Alma à la ville</i>	25
III - LA GOUVERNANCE DU PROJET	26
<i>III-1 Le processus d'élaboration du projet</i>	26
<i>III-2 Les processus de concertation, l'association des différents acteurs au projet</i>	27
<i>III-3 La stratégie de suivi à long terme</i>	28
IV - LA REALISATION	30
<i>IV-1 Le calendrier des opérations</i>	30
<i>IV-2 Les difficultés particulières rencontrées</i>	30
V- LE BUDGET DE L'OPERATION	31

I - LA PRESENTATION DE LA VILLE ET DE SA POLITIQUE URBAINE

I-1 La ville

Capitale historique de la Bretagne, Rennes est la ville-centre d'une agglomération de 420 000 habitants. Elle occupe une position de carrefour stratégique à la confluence de l'Ille et de la Vilaine et de point d'articulation avec le reste du territoire national.



Traditionnellement ville administrative, militaire et ecclésiastique, Rennes avec une population de 211 373 habitants bénéficie d'un fort potentiel économique et démographique principalement fondé sur ses pôles universitaires et de recherches technologiques. Cette dynamique de développement repose également sur une forte coopération intercommunale dans le cadre de la Métropole rennaise.

Caractérisée par une structure urbaine radio-concentrique affirmée, Rennes a fait le choix de préserver une ceinture verte au-delà de sa rocade et de privilégier une politique de reconstruction de la ville sur elle-même, en priorisant la mixité sociale et urbaine à travers la mise en œuvre de nombreuses opérations d'aménagement d'initiative publique.

L'histoire urbaine rennaise donne beaucoup de force au centre-ville, lequel est doté d'un axe de composition est-ouest très puissant et fortement dessiné par les quais de la Vilaine. La ville, longtemps freinée dans son extension par la Vilaine et l'Ille, au confluent desquelles elle prit naissance, s'ouvrit vers le sud au XIX^{ème} siècle grâce à la canalisation de la Vilaine puis à l'implantation de la gare de chemin de fer. Elle s'est ensuite développée par ondes successives jusqu'à la rocade.



Localisation de l'avenue Henri Fréville dans la ville de Rennes

1-2 La politique de la ville en particulier en matière de paysage, de qualité urbaine, d'espace public, de biodiversité

L'aménagement des espaces publics de la ville de Rennes, a un rôle important pour la qualité de vie au quotidien des habitants. L'espace public est constitué de places, rues, avenues ou encore de jardins publics. Il remplit de nombreuses fonctions : lieu de déplacements, lieu de vie sociale, lieu historique et esthétique ou encore un lieu fonctionnel.

Les concepteurs de ces aménagements prennent en compte l'ensemble de ces usages pour s'adresser à tous et intégrer l'aménagement à son environnement afin que l'espace public soit agréable à vivre et accessible à tous.

De nombreux aménagements d'espaces publics sont en cours d'étude ou de réalisation sur la Ville de Rennes. Ils accompagnent la réalisation des Zac ou font partie d'opérations indépendantes.

Depuis plusieurs années, la Ville de Rennes a engagé une politique volontariste de reconquête et de revalorisation de ses espaces publics associée à un développement important de son réseau de transports en commun.

Dans le cadre de la révision du PLU de Rennes, le projet urbain Rennes 2030 décline des orientations stratégiques, dont la place de la nature et de l'eau dans la ville. L'enjeu est de freiner l'érosion de la biodiversité, en préservant et développant la présence de nature en ville, et de contribuer à rendre les zones urbaines denses attractives pour leurs habitants. En collaboration avec les universités rennaises, un diagnostic de l'occupation des sols (couverture végétale, densité, composition) et la modélisation des fonctionnalités écologiques ont mis en évidence la Trame Verte et Bleue de la ville, ses continuités et ruptures, ainsi que les réservoirs de biodiversité existants. Cette connaissance va permettre d'orienter l'actualisation des documents d'urbanisme et les futurs choix d'aménagements.

Les objectifs recherchés sont la restauration et l'optimisation des connexions et fonctionnalités écologiques, le développement harmonieux sur le territoire des liaisons douces, des usages récréatifs et des appropriations favorables au renforcement du lien homme-nature (jardins partagés, agriculture urbaine...), l'adaptation des morphologies urbaines à l'enjeu des continuités écologiques (dont l'insertion d'un coefficient de biotope dans les règles de constructibilité).

La qualité des sols fait l'objet d'une attention particulière, tant sur l'aspect sanitaire (études de qualité des sols en lien avec l'histoire et la destination des sites), que sur l'aspect écologique (étude des bio-indicateurs sur sols pollués, afin de mesurer l'impact sur la biodiversité et la chaîne trophique).

Les services de la Ville de Rennes valorisent aussi les services écosystémiques rendus par les sols, l'eau et la végétation qui s'y trouvent : gestion alternative des eaux pluviales génératrice de biodiversité (noues), régulation de l'îlot de chaleur urbain par la présence du végétal, séquestration du carbone, pollinisation...

I-3 L'intégration du projet dans la politique de la collectivité

L'avenue Fréville représente un maillon important de l'axe Nord-Sud qui prend naissance place du Parlement de Bretagne et se développe vers le Sud en direction de Nantes.

Elle a été aménagée dans le prolongement de la rue de l'Alma dans le cadre de la ZUP du Blosne dans les années 1970/1980. Ses larges emprises ont laissé place à un grand terre-plein central, initialement prévu pour recevoir une voie rapide aujourd'hui abandonnée. Sa connexion à la nouvelle route de Nantes en a fait une entrée de ville à valoriser, dans l'objectif d'améliorer les relations entre centre et quartiers périphériques et de renforcer l'unité de la ville. La présence de deux stations de métro sur l'avenue Fréville permet d'absorber une part des déplacements et de reconquérir la voirie au profit de l'espace public, des commerces, de la vie de quartier, de la promenade et des piétons.

L'aménagement de l'avenue Fréville compose avec des sites de projets stratégiques qui jalonnent ses extrémités :

- au Nord, le site Clémenceau qui accueille l'Hôtel de Rennes Métropole et la création d'un espace public majeur, la Place de la Communauté. Le choix de l'implantation de l'Hôtel de Rennes Métropole marque la volonté de rééquilibrer la place des fonctions institutionnelles dans la ville vers le Sud et la périphérie. Cet équipement majeur constitue un point d'articulation particulier qui vient prolonger et achever l'avenue Fréville ;
- au Sud, l'opération Porte de Nantes a permis le développement et la modernisation du centre commercial Alma, qui représente un équipement majeur d'échelle régionale. Son accessibilité a été améliorée notamment pour les modes doux et les transports en commun, et sa restructuration a permis de tourner le centre commercial vers le quartier et la station de métro.

I-4 La politique foncière

Précurseur voilà plus de 40 ans, Rennes Métropole met en œuvre une politique foncière volontariste et ambitieuse, répondant aux objectifs d'aménagement du territoire dans une logique de gestion économe des espaces.

L'actualisation des principaux documents cadre (Programme local de l'habitat, Schéma de cohérence territoriale, Plan de déplacements urbains) ainsi que l'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal traduisent la volonté de placer la politique foncière de Rennes Métropole au cœur de l'ensemble des politiques publiques.

Elle doit répondre à des enjeux multiples : l'accueil des nouveaux habitants, le développement de nouvelles activités économiques, le maintien des activités agricoles, la limitation de l'étalement urbain et la protection des espaces naturels.

Une stratégie foncière : pourquoi ?

La politique foncière de Rennes Métropole est au service des politiques publiques des communes d'une part et de la métropole d'autre part. Celle-ci permet aux collectivités du territoire métropolitain de répondre à leurs objectifs d'aménagement à la fois en matière d'habitat et d'équipements pour les services à la population, de maintien et d'accueil des activités économiques, de préservation et de valorisation des espaces naturels et agricoles ou encore pour la réalisation d'infrastructures de déplacement et de transports.

Elle s'inscrit dans une maîtrise des enjeux de développement durable en termes d'équilibre social, de mobilités, de limitation de l'étalement urbain en favorisant une gestion économe des espaces et des démarches de renouvellement urbain.

Une politique foncière : pour qui ?

La politique foncière dans l'agglomération rennaise a été mise en œuvre dès les premières coopérations intercommunales. En 1974, après l'élaboration du premier Schéma directeur, un Programme d'action foncière (PAF) était approuvé et les premières Zones d'aménagement différées (ZAD) étaient mises en place, par arrêtés préfectoraux, afin d'anticiper les besoins fonciers à long et moyen termes pour conduire les nouveaux projets.

Ces politiques foncières intéressent d'une part les communes, et d'autre part, la Métropole.

Une politique foncière : comment ?

Le temps de l'urbanisme et de l'aménagement nécessite une vision prospective d'ensemble, pour la réalisation des études préalables, pré-opérationnelles, opérationnelles, nécessaires à la définition du projet et à la maîtrise du foncier. Cette dernière rend souvent nécessaire l'acquisition et le remembrement de propriétés.

Ce sont autant d'étapes qui s'inscrivent dans la durée et rendent le processus complexe dans sa mise en œuvre, souvent difficile à appréhender par les habitants. Ainsi, au moment où un premier projet est conduit, il convient dans le même temps de préparer les suivants à moyen et long termes, en mettant en place, par anticipation, les outils fonciers correspondant à chaque situation, en les adaptant avec les dispositions prévues dans le Plan local d'urbanisme, de sorte à rythmer l'urbanisation au plus près des besoins.

I-5 La politique de la collectivité en matière de lutte contre l'étalement urbain et contre les abus de la publicité

Lutte contre l'étalement urbain

L'histoire de la ville de Rennes ne s'est pas réalisée de manière spontanée. Elle n'est pas le fruit d'une évolution "naturelle", livrée à elle-même. Elle est, au contraire, le produit d'une succession de plans de développement : Plan d'Argentré en 1618, plan Forestier en 1726, Plan Ange de Léon en 1861, Plan Lefort en 1946, Plan Arretche en 1967 auquel on doit notamment les grands ensembles. Grâce aux décisions des élus de l'époque, ces quartiers, comme ceux du Blosne et de Bréquigny, qui bordent l'avenue Fréville, se sont développés en continuité directe avec la ville constituée, plutôt que dans des lointaines banlieues déconnectées des services et des transports. C'est un héritage précieux qui permet aujourd'hui d'améliorer l'insertion de ces quartiers dans le tissu urbain et social de la ville.

Ces différents plans ont permis d'anticiper les changements auxquels la ville devait faire face, et de planifier les étapes importantes d'urbanisation de la ville et ses grands projets. Les projets urbains plus récents (1991 et 2004) ont œuvré pour un développement urbain maîtrisé, en traduisant dans l'espace la politique municipale. Ainsi, le projet urbain de 2004 proposait une trame spatiale s'appuyant sur la combinaison de secteurs de développement ou de renouvellement urbain, d'un réseau de boulevards structurants, d'espaces naturels, et de paysages majeurs à préserver. Il s'agissait en particulier de composer la ville pour poursuivre son histoire, de tisser des liens pour valoriser le cadre de vie, d'organiser les déplacements pour gérer la qualité et le dynamisme. Le projet reposait sur un découpage spatial en deux fuseaux Est-Ouest et Nord-sud se croisant dans le centre-ville et quatre quadrants, Sud-Ouest, Nord-Ouest, Sud-Est et Nord-Est.

Dans les années 1980-2000, la nécessité de préserver les espaces agricoles et naturels a amené la ville à poursuivre son développement tout en le contenant dans les limites de la rocade. Les premières opérations de renouvellement urbain ont été menées, dans lesquelles la ville se reconstruit sur elle-même. La reconversion de friches industrielles et la restructuration de secteurs peu denses donneront naissance à de nouveaux morceaux de ville. Outre la réalisation de nouveaux logements accessibles à toutes les catégories sociales, ce développement urbain complète le maillage des équipements publics, des espaces verts, des commerces et activités.

Cette ville compacte, bien délimitée, atteint progressivement son extension maximale et entame sa recomposition sur elle-même. Son échelle maîtrisée lui confère une taille humaine, avec une répartition équilibrée de l'habitat, des activités, des services et équipements. Cette période de la fin du XX^{ème} siècle voit Rennes renforcer son réseau de transport en commun : l'organisation de la ville lui permet en effet de réaliser une desserte efficace de l'ensemble du territoire, et de sortir de la logique du "tout voiture", répondant ainsi à l'émergence des préoccupations environnementales et aux nouvelles attentes sociales.

Au tournant des années 2000, la Ville de Rennes poursuit un développement maîtrisé, en prenant en compte de nouveaux enjeux.

Le développement durable exige une approche globale du développement urbain. Il place au cœur du projet urbain la mobilisation de tous les acteurs et la participation des citoyens, la protection de l'environnement et la santé, la préservation des ressources naturelles, et la limitation de l'étalement urbain. En conséquence, le renouvellement urbain s'est intensifié, sur de larges emprises de terrain libérées de leur ancienne affectation (industrielle, militaire ...), et le long des grands axes structurants, favorisant ainsi la constitution de façades urbaines dont la taille est cohérente avec les dimensions des principaux boulevards et avenues.

Dans un contexte de croissance démographique, le devoir d'accueil de la population s'accompagne d'un souci croissant de renforcer la mixité sociale. L'objectif est d'assurer une meilleure répartition des différents types de logements dans tous les quartiers. Par ailleurs, des habitats spécifiques sont développés pour répondre aux besoins de publics particuliers : étudiants, personnes âgées, handicapés, familles en situation d'urgence... La prise en compte du patrimoine, bâti et paysager, devient une dimension importante de la qualité du cadre de vie. La protection de cet héritage historique permet de valoriser l'identité de la ville de Rennes et d'ancrer les nouveaux arrivés.

Enfin, la politique de déplacements devient un levier majeur d'aménagement et de lien social. La réalisation de la ligne A du métro achevée en 2002 permet un meilleur accès aux services et le renforcement ou la réalisation de nouvelles polarités de quartier (Kennedy, Jacques Cartier, Mac Mahon, Italie...). Cette articulation urbanisme-déplacements est un puissant levier d'égalité et de solidarité pour l'ensemble des Rennais.

La première partie du XXI^{ème} siècle voit se développer de nouveaux quartiers : Beauregard, dernier secteur d'urbanisation à l'intérieur de la rocade ; la Courrouze, avec la reconquête de friches militaires, Baud-Chardonnet en lieu et place d'anciennes friches industrielles. Les grandes entrées de ville sont requalifiées, en particulier l'axe Sud entre la gare et la porte de Nantes via l'esplanade Général de Gaulle, la rue de l'Alma, le secteur Clemenceau et l'avenue Fréville. Les quartiers existants sont revalorisés et dynamisés, comme Mac Mahon, Duchesse Anne, Mail-Mabilais... Enfin, les grands espaces naturels et de loisirs sont protégés, aménagés ou commencent leur mise en valeur : Prairies Saint-Martin, Prévalaye, Gayeulles...

Cette époque coïncide enfin avec la montée en puissance de l'urbanisation dans les communes périphériques de Rennes, dans le cadre du modèle spécifique rennais de la "ville archipel" et de la préservation de la ceinture verte et paysagère. Ce modèle permet de renforcer l'ensemble des communes, tout en préservant les espaces agricoles et agro-naturels de la métropole et les paysages particuliers qui en résultent. Cette organisation du territoire permet de ménager le principe de coupures vertes entre chacune d'elles et la ville centre. Les Rennais peuvent ainsi avoir un accès aisé à la nature et à la campagne aux portes de la ville. Ce modèle permet, en parallèle, d'ancrer la ville au cœur d'une métropole qui se renforce, et se positionne aujourd'hui comme un espace de vie de qualité, disposant de fonctions économiques et urbaines de premier plan.

Lutte contre les abus de la publicité

La qualité urbaine et paysagère implique également une maîtrise des panneaux publicitaires. La Ville de Rennes s'est ainsi dotée d'un Règlement Local de Publicité depuis 2003, dans l'objectif notamment de dédensifier le nombre de panneaux publicitaires en bordure des grands axes de la ville. Ce document dispose de plusieurs zonages qui possèdent chacun leur propre réglementation. En particulier, l'avenue Fréville se situe en Zone de Publicité restreinte, avec des prescriptions plus restrictives que le régime général.

Le Règlement Local de Publicité a été mis en révision fin 2014 ; les objectifs de cette procédure sont :

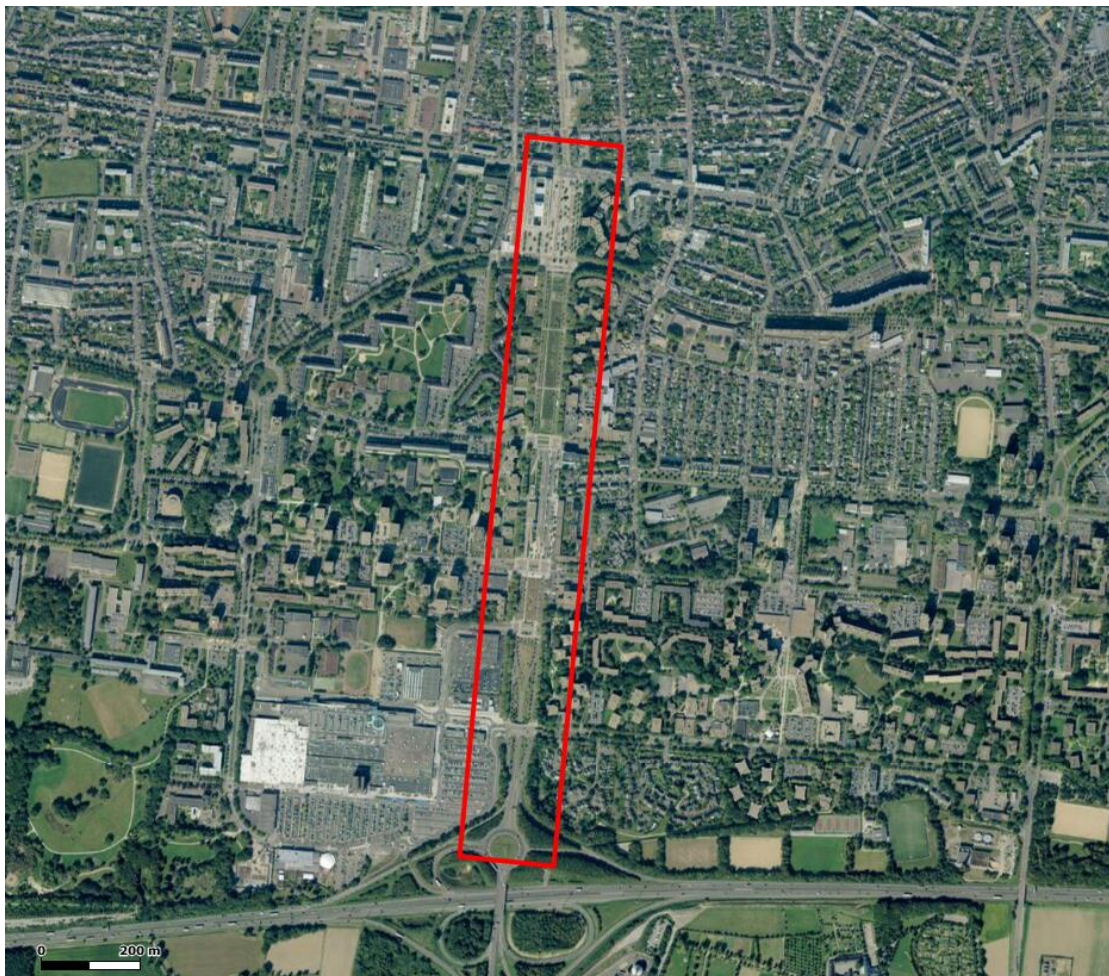
- conforter la réglementation précédente et mettre le règlement en conformité avec les récentes évolutions réglementaires (loi Grenelles en particulier) ;
- intégrer les évolutions technologiques et favoriser les économies d'énergie (encadrement des publicités et enseignes lumineuses) ;
- prendre en compte de nouveaux dispositifs lumineux tant en matière de publicité sur supports scellés au sol que muraux, les micropublicités apposées sur les vitrines, les enseignes de grand format sur les équipements culturels et centres commerciaux ;
- intégrer la mise en œuvre de nouvelles techniques sur les panneaux de mobilier urbain ;
- gérer les dispositifs implantés sur le domaine public (oriflammes ...).

II - LES ENJEUX DU PROJET

II-1 Le diagnostic de la situation avant la réalisation du projet

L'avenue Henri Fréville constitue entre la porte de Nantes et le boulevard Clémenceau l'entrée Sud de la Ville de Rennes. Depuis la Porte de Nantes, jusqu'à la place du Parlement de Bretagne, en passant par l'esplanade Général-de-Gaulle, cet axe Sud est le nouvel axe fondateur de la ville qui l'inscrit dans le territoire de la métropole.

Ses dimensions monumentales (1 500 m de long par 80 m de large) offraient l'opportunité de créer un grand espace public linéaire, en lieu et place d'une réserve foncière auparavant destinée à l'aménagement d'une pénétrante routière, en résonance avec la ceinture verte présente au-delà de la rocade.



L'avenue Henri Fréville était à l'origine un espace dégradé avec une forte dominante routière et des espaces publics en désuétude. Entourée par les quartiers du Blosne à l'Est et de Bréquigny à l'Ouest, ceux-ci perdaient peu à peu de la population du fait du vieillissement progressif de la population. Les étudiants, très présents à Rennes, étant très peu représentés dans ces quartiers sud, éloignés des pôles universitaires situés au Nord de la ville.

Par ailleurs, l'avenue Fréville constituait une césure entre les quartiers. Le caractère routier du terre-plein Fréville et sa grande largeur combinés à la logique de grands îlots situés en bordure de voie ont contribué à mettre à distance les quartiers situés de part et d'autre de l'avenue.

Situation avant l'aménagement



Site de la future Place
de la Communauté

Carrefour avenue Henri
Fréville / Boulevard de
l'Yser



Les rives

II-2 La problématique du site, les enjeux, les difficultés

A l'occasion du passage de la première ligne de métro, la Ville de Rennes a entrepris un vaste projet de requalification urbaine. Cette opération s'inscrit par ailleurs en interaction avec celle d'Eurorennes qui conforte, au niveau de la gare ferroviaire l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse.

En 2000, une étude urbaine est confiée à Patrick Germe, architecte et urbaniste. Il a pour mission de mener une réflexion globale et de concevoir le projet urbain de l'axe Sud de la ville de Rennes. Celui-ci met en évidence l'importance de développer un axe vert établissant la liaison entre les espaces paysagers des quartiers Sud et du Blosne. L'enjeu de cette requalification a donc une double vocation. Elle vise en premier lieu, à composer une entrée de ville de qualité, facilitant l'accès vers la gare et le centre-ville. Elle doit, en second lieu, fédérer les quartiers traversés.

Le projet d'ensemble a donc consisté à transformer l'avenue Fréville et la rue de l'Alma, présentant un caractère très routier, en mail-jardin pour l'avenue Fréville et en mail promenade pour la rue de l'Alma. Aménagées pour la promenade et la détente, ces voies devaient structurer une nouvelle centralité à même d'unifier leur quartier respectif.

Questions à Patrick GERME, Architecte et Urbaniste

Sur l'identité donnée à l'axe Sud

L'étude urbaine réalisée s'inscrit dans le Projet urbain de la Ville de Rennes. Cet axe est identifié comme structurant depuis la place du Parlement de Bretagne jusqu'à la Porte de Nantes. C'est un lien entre le centre urbain et la grande périphérie, entre ville et campagne périurbaine en cohérence avec la première ligne de métro.

C'est un projet d'unités d'opérations à l'échelle urbaine et métropolitaine (Sud-gare, ZAC rue de l'Alma et ZAC Rabelais-Rouault, place de la Communauté, Hôtel de Rennes Métropole et ZAC Clémenceau, recomposition de l'avenue Henri Fréville et des abords du centre commercial Alma).

C'est aussi un projet d'unité de la ville qui traverse les strates successives de la croissance urbaine radioconcentrique, un projet d'espace public visant à en développer les usages, le paysage et la qualité de ses promenades, de la ville moderne jusqu'au Parlement de Bretagne.

C'est enfin un projet à l'échelle des quartiers desservis, travaillé dans l'épaisseur des tissus urbains bordant la voie, une action en profondeur sur le parcellaire et les formes du bâti.

Questions à Thierry LAVERNE, Paysagiste lauréat du projet réalisé sur l'avenue Henri Fréville

Sur les enjeux de l'aménagement paysager de l'avenue Henri Fréville

Il s'agit pour nous de mettre en scène une entrée de campagne plutôt qu'une entrée de ville. Au vu de l'orientation et de l'emprise de cette réserve foncière – rupture de 100 m de large entre les quartiers – nous privilégions la mise en œuvre d'un espace public et naturel approprié pour les habitants, en développant deux échelles : celle de la campagne en ville et celle d'un jardin, lieu d'usage, qui rassemble les quartiers sur ses rives. L'idée du verger urbain s'est naturellement imposée en composant ces deux dimensions.

Sur le parti pris paysager

Il était essentiel pour nous de valoriser les grandes dimensions de l'avenue Fréville, afin de relier explicitement la ville à la campagne, mais aussi pour développer un projet transversal qui ancre les immeubles riverains sur ce nouvel espace public et accueille les habitants dans ses jardins. À chaque croisement de l'avenue, des balcons mettent en scène la topographie de l'avenue et offrent ainsi des belvédères qui ouvrent des points de vue de part et d'autre, vers la campagne et vers la ville. Le verger est développé volontairement jusque sur le parvis de l'Hôtel de Rennes Métropole, célébrant ainsi sa politique urbaine et la relation exemplaire qu'entretient la ville avec son territoire agricole et naturel.

II-3 Les objectifs du projet

Les principaux objectifs de cet aménagement sont :

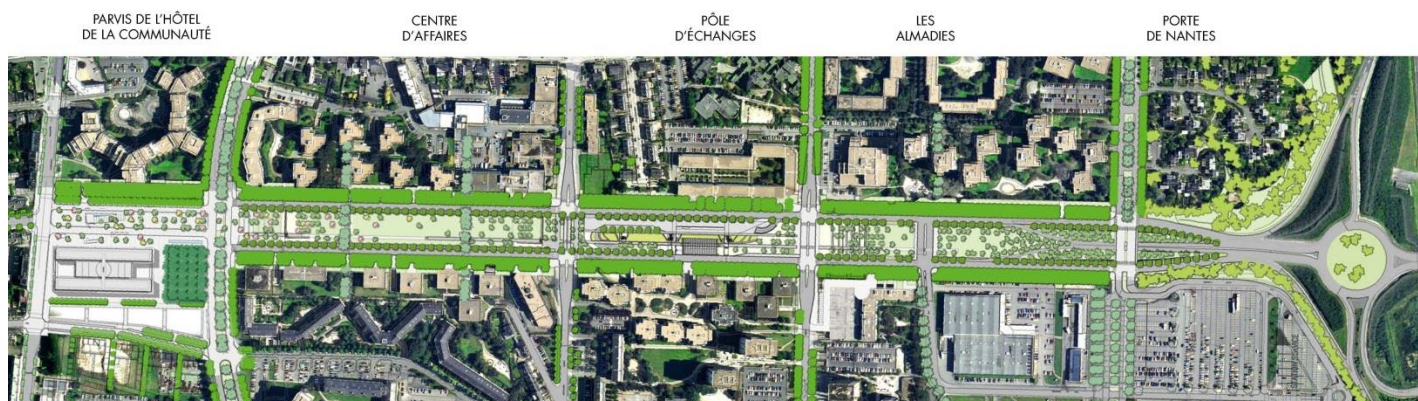
- de fédérer l'ensemble des opérations projetées sur l'avenue par la cohérence et l'unité de l'espace public : l'Hôtel de Rennes Métropole à Clémenceau, le pôle d'échange aux abords de la station de métro Fréville, la restructuration du centre commercial Alma ;
- de créer un paysage urbain valorisant pour l'entrée de ville, tout en conservant la fonction majeure d'entrée de ville (23 000 véhicules par jour rives Ouest et Est cumulées) et en atténuant le caractère routier de la voie ;
- de développer de nouveaux usages en relation avec les ensembles d'habitat et d'activités bordant l'avenue.

Le parti d'aménagement du projet retenu :

- Une "entrée en campagne", s'appuyant sur la qualité de la ceinture verte présente au-delà de la rocade, trait d'union entre la ville et la campagne environnante marqué par la présence d'un double alignement de platanes sur chaque rive ;
- Une continuité piétonne affirmée qui conduit de la Place de la Communauté, qui accueille l'Hôtel de Rennes Métropole, au centre commercial Alma. Par ailleurs, afin de créer des porosités entre le jardin linéaire dit "Le Verger" et l'épaisseur du quartier, des traverses piétonnes sont aménagées.
- L'aménagement d'un terre-plein central dont la surface est plantée comme un verger, ménageant des espaces de prairies et de jardins. Ce "balcon" est soutenu sur les rives par un muret de pierres, qu'accompagnent des noues paysagères et un alignement complémentaire de chênes verts.
- L'intégration au cœur de ce trait de paysage d'un pôle d'échange multimodal en entrée de ville. Soumis à une forte fréquentation, il rassemble le parking relais souterrain, la gare de bus et une station de métro desservant le centre-ville;

Globalement, le projet présente l'intérêt d'un parti développant un grand paysage, gérant une transition en douceur entre l'espace urbain et périurbain.

II-4 Les différentes sections du projet



II-4-1 La place de la communauté : Clémenceau, nouvelle centralité (Section Boulevard Clémenceau/Boulevard de l'Yser)

À l'articulation des trois axes structurants – l'avenue Henri Fréville, le boulevard Clémenceau et la rue de l'Alma –, il convenait d'affirmer une nouvelle centralité d'échelle métropolitaine marquée par la présence d'un grand équipement métropolitain, l'Hôtel de Rennes Métropole. À l'ouest, en fond de place, un front bâti continu, dévolu aux activités tertiaires, ferme l'espace. Sur l'autre rive de la nouvelle rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz, les immeubles se sont affranchis de l'alignement, avec en deuxième ligne des rangées de maisons de ville, à l'image de l'articulation entre les quartiers du Blosne et d'Alma.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

La place de la communauté "accueille l'avenue en ville". Son caractère urbain, minéral, est atténué par la présence du végétal (une centaine d'arbres sur le périmètre de la place).

La voirie traverse la place de façon rectiligne. Elle reçoit deux voies de circulation par sens ainsi qu'une bande cyclable. La chaussée est revêtue de matériaux enrobés hydrodécapés beiges permettant d'assurer l'unité de la place par une continuité de couleur avec le granit jaune du parvis piéton.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

La traversée de la place en prolongement de l'avenue Henri Fréville est accompagnée par des arbres du verger dans le Terre-plein central. Le parvis sud est planté par un bosquet de pins. Un mail piéton planté d'un double alignement de platanes délimite le fond de place Est devant la résidence Clémenceau. Ce mail piéton accueille deux kiosques autour desquels se développent des usages de toilettes publiques et de locaux techniques.

Les cheminements piétons du mail sont composés de dalles de granit, tandis que les arbres sont plantés dans une zone en sablé stabilisé.

Le traitement lumière de la place accompagne la volonté du paysagiste de faire entrer la campagne dans la ville. L'aménagement de l'espace public et l'éclairage urbain adopté permettent de mettre en scène une arrivée en ville "sous la lumière" et une sortie vers la campagne "dans l'ombre", en une lente ascension chromatique. Il s'agit donc d'un côté d'une "mise en lumière" et de l'autre d'une "mise en ombre".

Pour cela, la Place de la Communauté, l'extrémité la plus urbanisée de l'avenue, est équipée de quatre grands mâts "artistiques" d'éclairage (26 m de hauteur) qui prennent place dans l'alignement des kiosques.



© Didier Gouray / Ville de Rennes



© Laurent Hillion / Ville de Rennes

II-4-2 Le centre d'Affaires

(Section Boulevard de l'Yser/Boulevard Albert 1^{er})

Un espace central très végétalisé et dédié aux seuls piétons est créé, permettant, par un cheminement situé sur la partie ouest, de se rendre de l'Hôtel de Rennes Métropole jusqu'au centre commercial Alma. Le projet inclut par ailleurs la rénovation de la voirie et des stationnements longitudinaux. Des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite sont intégrées au projet, sur chaque rive.

L'espace central dédié aux piétons se caractérise par :

- un jardin central rehaussé de 40 à 60 cm et composé de prairies dont la gestion est proche des zones naturelles (herbes hautes, enherbement des allées, verger de cépées sur une largeur de 40 m et bordé d'une margelle de rive en gabions de granit beige, ainsi qu'une noue en contre bas intégrant de part et d'autre de l'espace central un alignement de chênes verts ;
- un cheminement piéton nord-sud, sur le côté ouest, en granit beige ;
- des traversées piétonnes est-ouest, accessibles aux personnes à mobilité réduite, permettant de relier les quartiers,
- deux belvédères constitués d'un muret en béton imprimé et de granit beige au sol afin d'éviter l'enherbement de ces zones d'accès et de rencontre privilégiées ;



© Didier Gouray / Ville de Rennes

La palette végétale présente les essences suivantes :

- érables et fruitiers dans le verger, de type poirier, prunier et pommier ;
- prairie centrale composée de pelouse, graminées et fleurs avec une fauche annuelle générale, tout en dégagant quelques cercles de repos et cheminements tondus rase et intégrant du mobilier ;
- chênes verts, en bordure de terre-plein dans une noue de vivaces ;
- chênes accompagnant les traversées piétonnes perpendiculaires ;
- maintien des deux alignements de platanes sur les rives, dans leur intégralité.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

Les rives

Elles sont composées d'un large trottoir formant une terrasse ombragée, recevant du granit sous les cheminements piétons et un engazonnement sous les alignements d'arbres. Une margelle permet de gérer les différentes altimétries en limite de projet. Les trottoirs d'une largeur moyenne de 8 m permettent le maintien, dans la continuité du projet paysager d'ensemble, d'un double alignement de platanes existants, sur un espace enherbé. Un stationnement longitudinal est mis en œuvre sur l'ensemble du linéaire aménagé.

L'aménagement se raccorde sur l'existant au niveau des franges riveraines. Pour marquer cette limite, la réalisation d'une margelle de pierre de 30 cm de large, de hauteur variable, a été mise en œuvre.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

Le traitement lumière

Il se décline à plusieurs niveaux :

- un éclairage fonctionnel, basé principalement sur des mâts de hauteur variable de part et d'autre des voiries ;
- un éclairage d'ambiance général dans le parc central, composé de lanternes suspendues entre mâts le long des traversées piétonnes et de quelques tubes verticaux le long du cheminement nord/sud ;
- un éclairage d'illumination, au pied des arbres, dans la continuité des aménagements réalisés sur les précédentes sections aménagées.

Des dispositifs d'économie d'énergie sont mis en place : variation de puissance, extinction de l'éclairage de mise en valeur sur certains horaires...



© Julien Mignot/Ville de Rennes



Les belvédères

Trois belvédères cadrés par deux murets de béton teinté dans la masse ponctuent les jardins de Fréville. Chaque belvédère est accessible au public au moyen d'un escalier et d'une rampe pour les personnes à mobilité réduite.

La réalisation de ces belvédères répond aux principaux enjeux de cette séquence :

- ils maîtrisent l'échelle et cadrent l'espace en composant vers le Sud une façade offrant de nouvelles proximités plus confortables et plus urbaines ;
- ils affirment la dimension de jardin de l'avenue et imposent un contrepoint végétal qui domine le caractère minéral des carrefours situés à proximité ;
- ils renforcent l'animation et l'attractivité des lieux la nuit lors de leur mise en lumière.

Ces belvédères sont ombragés par une plantation dense de fleuriers, et sont constitués d'un muret en béton imprimé d'environ 1,20 m de haut. Par ailleurs, du granit beige est mis en œuvre au sol afin d'éviter l'enherbement de ces zones.

Des tables de pique-nique, bancs et chaises permettent de s'y arrêter pour un moment de détente ou encore lors de la pose méridienne des salariés travaillant dans les immeubles de bureaux bordant l'espace.



© Didier Gouray / Ville de Rennes



© Didier Gouray / Ville de Rennes



© Didier Gouray / Ville de Rennes



*II-4-3 Le pôle d'Échanges : espace central multimodal
(Section Boulevard Albert 1^{er} / Rue de Suède - Rue d'Espagne)*

Espace central de l'avenue, il crée la jonction entre la campagne et la ville par son parc relais, sa gare bus et la station de métro desservant le centre-ville.

Le pôle multimodal est soumis à une forte fréquentation et rassemble au centre de l'avenue une station de métro, une gare routière et un parking souterrain dans un espace public minéral très vaste.



II-4-4 Les Almadies

(Section Rue de Suède – Rue d'Espagne / Rue du Bosphore)

L'aménagement de la section des Almadies s'inscrit en continuité du projet d'ensemble de l'avenue Henri Fréville. Il répond aux mêmes enjeux urbains de recomposition des rives piétonnes et jardins (plantation du tapis vert en verger promenade, aménagement d'un belvédère) et vise les mêmes objectifs de réduction des emprises des voies, d'aménagement de bandes cyclables sur chacune des rives de l'avenue ou de création de stationnement latéral.

Quelques agrées en inox sont disposés le long de l'espace central permettant un parcours sportif le long de l'avenue.



© Didier Gouray / Ville de Rennes



© Didier Gouray / Ville de Rennes

II-4-5 La porte de Nantes : arrimer le centre commercial Alma à la ville (Section Rue du Bosphore / Rocade)

Situé en entrée de ville depuis la Porte de Nantes, le centre commercial Alma n'avait pas connu de restructuration depuis sa construction, au cours des années 1970. Dotée de trente-sept enseignes nouvelles et couronnée de deux niveaux de parking, l'extension de cette aire commerciale offre l'opportunité d'un meilleur arrimage à l'entrée de ville et au quartier. Pour cela un nouveau carrefour a été créé avec la rue du Bosphore pour faciliter l'accès avec le centre commercial.

Par ailleurs, cette section de transition permet également la connexion à la rocade et à la ceinture verte et se trouve ainsi dans une configuration très végétalisée, marquant l'entrée en campagne.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

III - LA GOUVERNANCE DU PROJET

III-1 Le processus d'élaboration du projet

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'avenue Henri Fréville un concours de Maitrise d'œuvre a été lancé.

Le contexte opérationnel de l'aménagement s'articulait autour de trois principaux projets en cours de réalisation au moment de la phase concours, à savoir :

- la ZAC Clémenceau avec notamment la construction de l'Hôtel de Rennes Métropole,
- la création d'un pôle d'échanges métro/bus/parc-relais aux abords de la station Henri Fréville,
- la ZAC de la Porte de Nantes avec la restructuration du centre commercial Alma et l'amélioration de son accessibilité.

Ces différents projets, à des degrés d'avancement différents au moment de la phase concours et relevant de problématiques urbaines distinctes ont découpé l'avenue Fréville en sections hétérogènes que le maître d'œuvre lauréat se devait de coordonner et d'unifier.

La consultation de maîtrise d'œuvre avait donc pour objet de définir un espace public permettant de transformer ces problématiques et logiques sectorielles, ces temps de réalisation hétérogènes et un système unitaire et cohérent.

Il était par ailleurs demandé de répondre aux recommandations et aux prescriptions fonctionnelles concernant la voirie et la sécurité routière sans transiger sur la qualité de l'espace public.

Les éléments constitutifs du programme de maîtrise d'œuvre ont permis de définir des prescriptions et des recommandations, éléments " synthèse " des réflexions menées par les élus, les services de la ville, les architectes-urbanistes extérieurs associés aux études de l'axe sud .

III-2 Les processus de concertation, l'association des différents acteurs au projet

Les différents acteurs

Maitrise d'ouvrage : Ville de Rennes

- Direction des Espaces publics et Infrastructure / Service Conduite d'Opérations

Maitrise d'œuvre : L'agence Laverne

- Conception : agence Laverne
- Bureau d'études VRD : DL Infra
- Concepteur lumière : 8-18

Lors du concours de maitrise d'œuvre, l'équipe composée du cabinet d'architecture Laverne (mandataire), du bureau d'étude DL Infra et du concepteur lumière 8-18, a été choisie sur la base d'un avant-projet partiel.

Les réunions publiques

- Présentation globale de l'axe Fréville : 12 avril 2005, représentants du quartier
- Présentation de l'avant- projet de la place de la communauté : 17 novembre 2005 (réunion publique)
- Pôle d'Échanges (parc-relais) et place de la communauté : 18 avril 2006, représentants du quartier
- Présentation de l'avant-projet de la section "centre d'Affaires" : le 9 octobre 2007 (réunion publique)
- Présentation de l'avant-projet "porte de Nantes" le 9 décembre 2008 (réunion publique)
- Présentation du projet d'ensemble au collectif rassemblant des usagers en situation de handicap : le 25 mars 2010
- Présentation du projet "centre d'Affaires" : le 7 avril 2010 (réunion publique)

III-3 La stratégie de suivi à long terme

Aménagements dans le prolongement de l'avenue Henri Fréville

Dans le prolongement de l'avenue Henri Fréville, les aménagements se poursuivent vers le Nord en direction du centre-ville avec l'aménagement de la rue de l'Alma, depuis le boulevard Clémenceau. La requalification de la rue de l'Alma et de ses abords fait suite aux travaux de constructions de nombreux programmes immobiliers sur la rive Est (ZAC de la rue de l'Alma).

Cette rue doit être transformée en un espace public confortable et le plus large possible, en une vaste promenade reliant le centre-ville et la gare à l'avenue Fréville. La voie va donc être élargie au profit des trottoirs et non de la voirie (le nouvel alignement défini permet, en passant de 16 à 23 m d'emprise, de libérer une partie de la surface au bénéfice des piétons et du traitement paysager). Ce mail piéton sera planté d'un double alignement d'arbres.

Après une première opération d'aménagement en rive Ouest qui recompose les îlots proches de la station de métro Jacques Cartier (ZAC Rabelais-Rouault), l'élargissement de la rue de l'Alma en rive Est permet également la mise en double sens de la circulation automobile.



© Didier Gouray / Ville de Rennes

Gestion des espaces verts de la nouvelle avenue Henri Fréville

Le parti d'aménagement souhaité pour l'avenue Henri Fréville est "une entrée en campagne", symbolisant la pénétration de la ceinture verte dans le territoire. Le verger planté dans l'espace central ainsi que les espaces de prairie champêtre en sont l'expression.

Afin d'améliorer la biodiversité de ce type de milieu, le mode de gestion des prairies fleuries prévoit, en fonction de leurs implantations, une gestion différenciée des fauches.

Les parcelles à proximité immédiate de la voirie seront ainsi fauchées à la fin du printemps avec exportation. Les parcelles plus éloignées de la voirie sont fauchées à l'automne afin de conserver des zones de refuge et de nourrissage.

Le long des gabions, une gestion au rotofil des surfaces herbacées permet de conserver au cas par cas la présence de vivaces. Un fleurissement diversifié peut ainsi se renouveler d'une année sur l'autre.



IV – LA REALISATION

IV-1 Le calendrier des opérations

Échéancier global de l'axe Fréville :

Place de la Communauté :

Démarrage des travaux : octobre 2006

Fin des travaux : octobre 2009

Pôle d'échanges :

Démarrage des travaux : octobre 2008

Fin des travaux : avril 2010

Centre d'Affaires :

Démarrage des travaux : février 2011

Fin des travaux : fin 2012

Porte de Nantes :

Démarrage des travaux : juin 2009

Fin des travaux : juillet 2010

Almadies :

Démarrage des travaux : novembre 2012

Fin des travaux : juillet 2013

IV-2 Les difficultés particulières rencontrées

Le projet de requalification de l'avenue Fréville a visé à créer un paysage urbain valorisant pour l'entrée de ville en atténuant notamment le caractère routier de la voie. Le maintien des alignements de platanes existants dédensifiés (un arbre sur deux) constituait un élément important de ce projet.

Au démarrage des travaux, il a été constaté que les arbres, plantés dans les années 60, ne bénéficiaient pas d'un volume de terre végétale suffisant ce qui a conduit la charpente racinaire à se développer en surface vers des platebandes plantées situées à proximité (80 % du système racinaire dans les 60 premiers cm du sol).

Au vu des difficultés rencontrées lors de la première phase de terrassement, une expertise a été menée et a conduit à modifier certains éléments de projet. Il a notamment été constaté des altérations profondes et anciennes du système racinaire dues à la création d'un parking souterrain à proximité ainsi qu'au passage de nombreux réseaux. En conséquence, sur ce premier secteur aménagé, les arbres ont été abattus et replantés dans de meilleures conditions. Par la suite, le projet a été adapté pour éviter tout décaissement du sol (inversion de la pente de chaussée, rehaussement des trottoirs, mise en œuvre d'un engazonnement en pieds d'arbre pour favoriser la circulation d'eau et d'air). Par ailleurs, l'expertise menée a permis de constater que les arbres sont devenus solidaires les uns des autres tant au niveau des branchages que des racines (soudures), leur stabilité tient donc autant de cette imbrication que du seul système racinaire. Il a donc été acté le maintien de la totalité des sujets sans dédensification, l'éclaircissement d'un platane sur deux comme prévu initialement aurait pu provoquer des phénomènes aérologiques (turbulence, courants d'air) déstabilisant pour les sujets restants et risquant de provoquer leur chute en cas de tempête.

V-LE BUDGET DE L'OPERATION

Coût de l'axe Fréville

• Place de la Communauté (compris patio et kiosque)	8 580 000 € TTC
• Centre d'affaires et Almadies	7 920 000 € TTC
• Abords du pôle d'Échanges :	4 080 000 € TTC
• Primaire ZAC Porte de Nantes	5 180 000 € TTC
• Contrat chênes verts :	230 000 € TTC

Montant global d'opération : 25 990 000 € TTC