

UN CENTRE-VILLE RELU ET CORRIGÉ

Les principes clés d'aménagement de la Zac EuroRennes répondent à la nécessité de créer un nouveau cœur de quartier qui élargisse le centre-ville vers le sud et organise l'intermodalité à l'échelle de la métropole. Comme tout quartier de centre-ville, EuroRennes réunira tous les temps de la ville, de jour comme de nuit : temps de déplacement, de travail, de détente et loisirs, de culture...



UNE VILLE DENSE

EuroRennes reconstruit la ville en s'insérant dans le tissu urbain existant et en optimisant le foncier disponible et la capacité constructive de chaque îlot. L'opération de renouvellement urbain se veut une expérience innovante de la hauteur.

LA CIRCULATION CANALISÉE

Face nord, l'accès au pôle d'échanges multimodal est réservé aux modes doux de déplacement, aux taxis et aux transports en commun. La circulation automobile est désormais limitée au parvis sud

UNE MIXITÉ AFFIRMÉE

Quartier d'affaires en extension du centre-ville, EuroRennes est aussi un morceau de ville multifonctionnel, vivant jour et nuit. Il associe toutes les composantes urbaines : des logements, des commerces et des équipements culturels d'envergure – un cinéma d'art et d'essai, par exemple.

DES PASSAGES SUR LES VOIES

L'aménagement de la liaison urbaine du PEM, la création d'une passerelle piétonne et la requalification des ponts Saint-Hélière et de l'Alma ouvrent de nouveaux franchissements au-dessus des voies pour recoudre le nord et le sud de la ville, désunis depuis cent cinquante ans par le ruban ferroviaire.

UN PAYSAGE CONSTRUIT

Un grand terrain paysager s'adosse au PEM pour relier en pente douce les rives sud et nord du « fleuve ferroviaire ». Espace public de qualité et nouvelle liaison urbaine, il offre de nouveaux chemins pour piétons et cyclistes.

UNE CHARTRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Elle définit les grands objectifs d'un cadre de programmation exigeant sur les thèmes des mobilités, de la gestion des nuisances, de l'énergie, des ambiances architecturale, urbaine et paysagère. Elle a vocation à conférer de la valeur ajoutée économique, sociale et culturelle au projet, en réduisant son empreinte environnementale.



Le parvis sud de la gare doit accueillir un espace public de qualité, favorable à la détente et à la promenade autant qu'à l'efficacité des déplacements.

LES DATES CLÉS DU PROJET

| 2006 | 2009 | AVRIL 2010 | NOV. 2010 | 2013 | 2014 | 2016-2017 |
|---|---|--|-------------------------------|-----------------------------------|--|---|
| Lancement des études urbaines sur le projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) et le quartier EuroRennes | Déclaration du projet urbain EuroRennes d'intérêt communautaire | L'aménagement du site EuroRennes est confié à l'équipe d'architectes urbanistes FGP(u) : Philippe Gazeau et Louis Paillard, associés au paysagiste Michel Hoessler, de l'Agence TER. | Création de la Zac EuroRennes | Lancement des chantiers de la Zac | Lancement des travaux de réalisation de la nouvelle gare et du PEM | Livraison des premiers bâtiments, sur le secteur Paul-Féval |
| | | | | | 2017 | 2025 |
| | | | | | Mise en service du prolongement de la LGV. Livraison de la nouvelle gare et du PEM | Date d'achèvement prévue du futur quartier EuroRennes |

LES ACTEURS DU PROJET

Rennes Métropole | Territoires Publics | SNCF et sa filiale Gares & Connexions | RFF | SMGR | FGP(u) (Gazeau et Paillard), urbanistes | Agence TER, paysagistes | Franck Boutté Consultants, ingénierie environnementale

LES PARTENAIRES DU PROJET

Ville de Rennes | Conseil général d'Ille-et-Vilaine | Conseil régional de Bretagne | État

CONTACT

Éric Beaugé, Chef de projet

Territoires Publics

1, rue Geneviève-de-Gaulle-Anthonioz
CS 50726 – 35207 Rennes Cedex 2
02 99 35 22 00
contact@territoires-rennes.fr



UNE LOCOMOTIVE
POUR RENNES
ET LA BRETAGNE

LA BRETAGNE EN CAPITALE

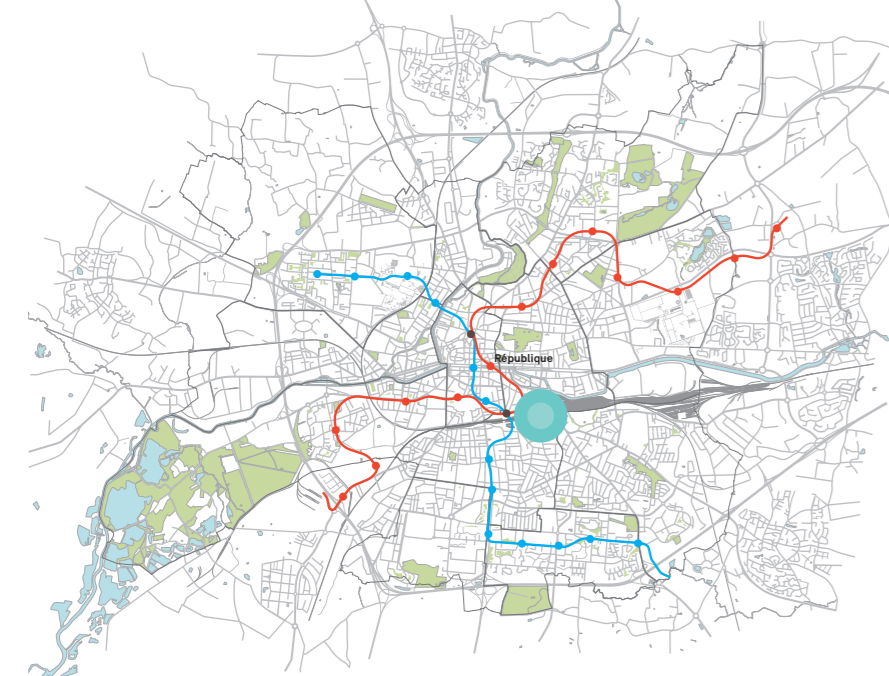
Enroulée autour du nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM), le projet EuroRennes est voué à étendre le centre-ville vers le sud. À lui seul, il symbolise la stratégie mise en œuvre, à Rennes, pour effacer la rupture historique entre le centre-ville et le sud de Rennes, en particulier le quartier sud-gare. En enjambant le "fleuve ferroviaire" et en remettant à plat la définition du quartier de gare, le projet doit assurer un lien entre hypermobilité, proximité et écoresponsabilité.

En 2017, le prolongement de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) placera Rennes à 1 h 27 de Paris. La mise en service de la seconde ligne de métro et le développement du trafic TER accompagneront l'augmentation du nombre de passagers attendus en gare, évalués à près de 128 000 par jour d'ici à 2020. EuroRennes répond à la nécessité de renforcer les capacités d'accueil et de fluidité du hub rennais. Agrandie et modernisée, la nouvelle gare de Rennes deviendra un pôle d'échanges multimodal (PEM), ouvert à tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Avec la gare (TER, TGV, cars, bus, vélos, taxis...), c'est l'ensemble du quartier, voire de la ville, qui changera de visage. Par la reconquête des rives ferroviaires, EuroRennes étire le centre-ville vers le

sud pour (re)créer un quartier vivant et polyvalent, riche en logements, commerces et bureaux. Sur la base d'un « paysage construit », cousu d'espaces verts et publics, le projet requalifie le tissu urbain à grande échelle pour resserrer les liens entre le nord et le sud de la ville, en surplomb des voies ferrées et en faveur des modes doux.

Extension du centre-ville, aménagée dans le respect d'un cadre de vie de qualité et d'une offre de mobilité performante, il accueillera en majorité des activités tertiaires, des grands comptes et des sièges sociaux d'entreprise d'envergure nationale. Porte d'entrée de la Bretagne, carrefour des mobilités durables, EuroRennes fera rayonner les proximités pour servir l'attractivité de la capitale bretonne.



3 QUESTIONS À...

PHILIPPE GAZEAU, URBANISTE, FGP(U)

Quelle est l'originalité de votre projet ?

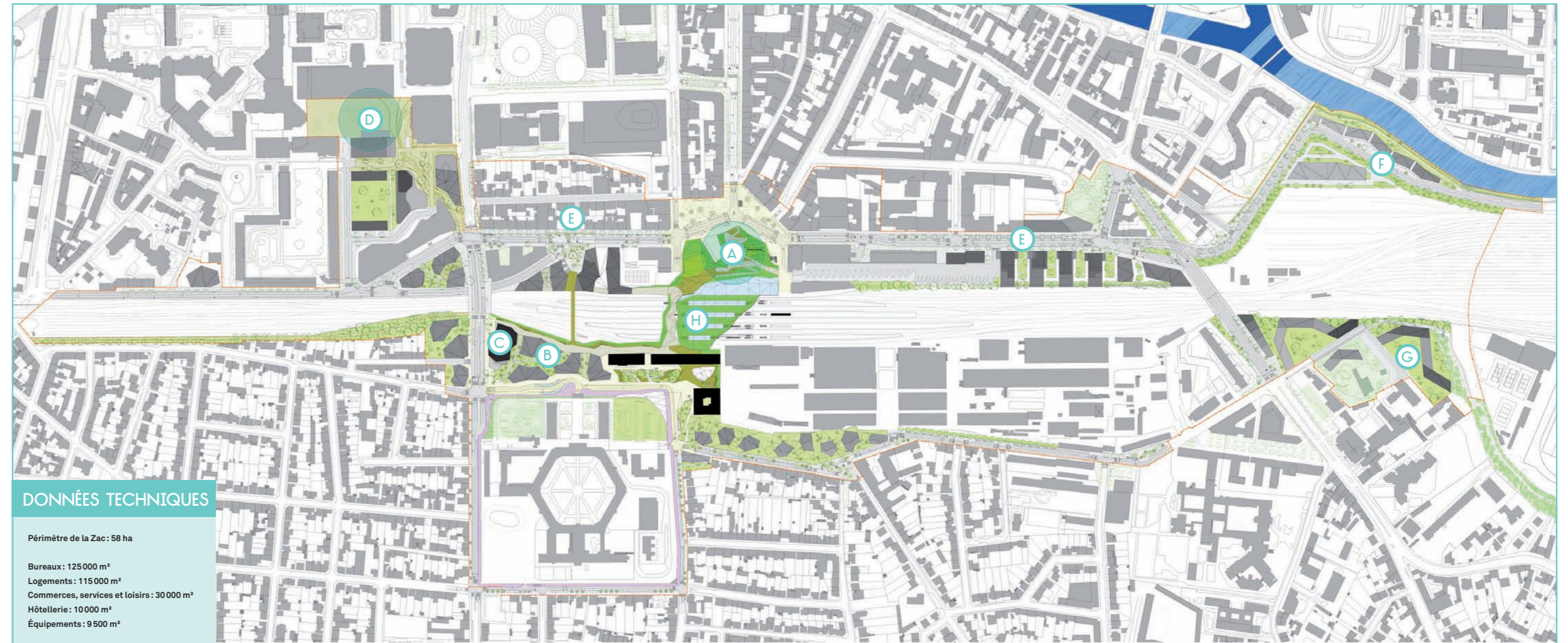
Elle est liée aux contraintes du site, marqué par cette tranchée ferroviaire qui coupe la ville en deux, et par la forte différence de niveaux entre les parvis nord et sud de la gare. Notre solution consiste à créer un « paysage construit » en forme de colline, qui facilite le passage des modes doux au-dessus du PEM. Aménagée en espace public planté, cette liaison s'inscrit dans la continuité de la trame urbaine existante.

Quel sort réservez-vous aux voies ferrées ?

On ne les efface pas sous un pont de béton. On les met en valeur comme un paysage urbain à part entière, animé par le ballet des trains. Le projet prévoit de créer des quais surélevés qui deviendront des belvédères. Il prévoit aussi d'ouvrir au maximum les façades des immeubles vers la gare. À défaut de gommer ces voies ferrées, on inverse le regard qu'on porte habituellement sur elles.

Parle-t-on toujours d'un quartier d'affaires ?

EuroRennes sera un pôle économique. On y construira donc des bureaux. Mais le caractère singulier du projet tient aussi à sa mixité programmatique. Dans certains immeubles, on construit plusieurs niveaux de logements au-dessus des bureaux. Au rez-de-chaussée, on privilégie les commerces. Des restaurants, des terrasses, un cinéma... sont prévus. EuroRennes ne sera pas un quartier d'affaires sans vie, triste à mourir le soir et le week-end.



DONNÉES TECHNIQUES

Périmètre de la Zac: 58 ha

Bureaux: 125 000 m²
Logements: 115 000 m²
Commerces, services et loisirs: 30 000 m²
Hôtellerie: 10 000 m²
Équipements: 9 500 m²

- A** Le pôle d'échanges multimodal (PEM), nœud des connexions à haute qualité de service entre toutes les mobilités urbaines à caractère national (trains), régional (cars, TER) et local (VéloStar et parking vélos, bus, métro, taxi).
- B** L'îlot Féval, à forte dominante tertiaire (35 000 m²), voué à accueillir quatre immeubles de bureaux.
- C** La tour Féval, figure iconique s'élevant à 88 m de hauteur, signale l'entrée du nouveau quartier des gares et affirme sa vocation tertiaire.
- D** Le quartier du Colombier, zone commerciale de premier plan, en développement vers le sud par l'extension des surfaces de vente et du plateau piétonnier.

- E** Les rives ferroviaires Beaumont et Solférino, deux linéaires de bâti à vocation mixte, occupées par des bureaux, des logements, des services et des commerces.
- F** Les Petits Ateliers, terrains ferroviaires dévolus aux activités de la SNCF, notamment le centre de commandement des lignes ferroviaires.
- G** Secteur Louis-Armand, zone résidentielle à forte capacité locative.
- H** Traversée nord-sud, nouvelle liaison urbaine et paysagère surplombant les voies, accessible par les piétons et cyclistes vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Le paysage construit, vu ici depuis le parvis Nord, offrira de nouveaux cheminements pour piétons et cyclistes



1H27

de trajet en train entre Rennes et Paris grâce à la LGV (contre 2 h 08 actuellement)

7 000 EMPLOIS

supplémentaires dans les activités et les commerces d'EuroRennes

1 400 LOGEMENTS

en prévision dans les îlots urbains requalifiés