



CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

ZAC DE LA BESNERAIE :

n°25 | priorité aux modes actifs et aux transports collectifs

ENJEUX ET OBJECTIFS

La ZAC de la Besneraie est située sur le territoire de la commune des Fougeretz, commune en limite de la couronne d'agglomération rennaise. D'une superficie totale de 20 ha dont 93.000 m² d'espaces publics, elle vise la création de 460 logements dont 30 % de logements collectifs, 24 % de logements intermédiaires, 22 % de maisons groupées, 24 % de lots libres dont 38 % d'une surface inférieure à 350 m². La moitié des logements sont des logements locatifs ou aidés.

La démarche AEU, réalisée en 2002-2003, avait défini comme priorité n°1 les déplacements actifs et les transports collectifs. Cela s'est traduit par les objectifs suivants en matière de conception des espaces publics et des formes urbaines :

- relier le quartier au bourg et aux espaces naturels du vallon situé en bordure de ZAC et assurer les continuités biologiques entre le plateau agricole et le corridor du ruisseau conformément au SCoT ;

- assurer une mixité des formes urbaines à l'échelle de la commune et privilégier les formes denses d'habitat individuel libre,
- renforcer la densité autour de la desserte en transports collectifs et notamment à proximité du futur terminus de la ligne bus desservant le quartier,
- faire évoluer la place de la voiture dans la vie quotidienne,
- ralentir le ruissellement de l'eau pluviale en privilégiant le plus possible les écoulements de surface et les rétentions à la source (assainissement intégré),
- préserver le quartier des nuisances sonores de la route départementale passant en limite sud du site.

RÉPONSES APPORTÉES

Un maillage de liaisons douces

Le projet dessine un maillage de liaisons douces reliant le quartier aux quartiers environnants, en particulier via le vallon du Moulin Neuf, corridor écologique et lieu de loisir, qui sert de support aux modes actifs en direction du centre bourg et constitue un espace privilégié pour la gestion des eaux pluviales. Ce maillage accompagne l'armature paysagère du quartier et s'inscrit en continuité de l'existant.

Une diversité de cheminements est intégrée à la composition du quartier et des espaces publics : chemins bocagers, chemin maillé avec le tissu urbain existant offrant un point de départ au pédibus, larges trottoirs pour piétons et vélos le long de la voie collectrice de quartier et du réseau de voies principales. La largeur des chaussées a été réduite au minimum (5,50m) et les dessertes tertiaires sont des espaces mixtes sans bordures de séparation.

La lisière de la RD 637 a été définie et traitée comme un espace tampon stratégique en matière de protection contre le bruit (merlons de terre, écrans ponctuels en bois) ; elle abrite aussi un cheminement doux.

Des formes urbaines mixtes

La mixité des formes urbaines s'organise autour d'espaces de proximité essentiellement piétons : placettes, espaces verts et venelles en cœur d'îlot. Ces espaces sont polyvalents et répondent aux principes de « zone 30 ». Ils sont valorisés par une forte présence du végétal.

La nouvelle desserte du secteur nord du site par une ligne de bus a justifié un point de densité autour du terminus de celle-ci. Pour les maisons individuelles et groupées, les formes urbaines resserrées ont été privilégiées grâce à une trame organisée à partir de parcelles en lanières. Elles permettent d'offrir de l'espace et de préserver les territoires agricoles et les milieux naturels tout en composant la mixité.

Des alternatives au principe du garage

Le stationnement résidentiel est mutualisé dans la plupart des opérations de construction et est réalisé sous forme d'abris voiture individuels associés à des celliers.

Des abris et des supports pour les vélos sont prévus en pied d'immeuble et aux abords des équipements (terminus bus en particulier). Les locaux vélos sont intégrés en rez-de-chaussée dans le collectif et des emplacements vélos doivent être identifiés dans l'habitat individuel.

Une révision du PLU en parallèle

La mise en révision du PLU parallèlement à la phase de conception de la ZAC a permis d'effectuer un repérage précis des accès futurs vers et depuis le nouveau quartier. Des emplacements ont été réservés dans le PLU pour la création de voies et/ou de chemins dédiés aux modes actifs.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Achèvement des travaux en 2014, clôture des opérations en 2015.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

Facteurs de réussite

Un paysage naturel constitué de vergers et de haies bocagères propices à la création de cheminements « verts » pour les modes actifs. Des documents de planification et de programmation (SCoT, PLH) très encadrants en matière de densité et de mixité de formes urbaines. Une politique à l'échelle de l'agglomération incitative vis-à-vis de l'organisation de l'intermodalité avec la possibilité d'une participation aux aménagements des points de desserte en transports collectifs (par exemple, les abris vélos).

Points de vigilance

Un projet qui n'a pas permis de solutionner la traversée de la route départementale, véritable point de rupture dans les continuités biologiques et de déplacements.

Une règle de stationnement du PLU très peu contraignante qui impose environ 1000 places de stationnement sur la totalité du quartier soit 2,2 parkings par logement et qui est donc peu incitative à l'usage des transports collectifs.

Pour en savoir plus :

www.lachapelledesfougeretz.fr/ • www.territoires-rennes.fr/ • www.audiar.org/ • www.rennes-metropole.fr/