Requalifier les entrées de villes

COMPRENDRE

Contexte et enjeux

Le développement de l'urbanisation en périphérie des villes-centres n'a eu de cesse de repousser les limites de l'urbain. Celles-ci se matérialisent notamment par l'installation de zones d'activités économiques à proximité des axes routiers majeurs des villes. Représentant le premier contact de l'usager avec la ville, ces zones de transit obligé peinent à retransmettre l'esprit du territoire dans lequel elles s'inscrivent. Façonnés par des voies routières et autoroutières, ces espaces se caractérisent par une faible prise en compte de la qualité de l'environnement, de l'architecture locale et des formes urbaines banalisées.

Concentrant l'offre commerciale, elles entrent en concurrence avec les cœurs de ville, grignotent des terres agricoles et des espaces naturels. Ces espaces sont coûteux à plus d'un titre : consommation des espaces naturels et agricoles, investissements sur les réseaux de desserte et les transports en commun, développement d'une architecture banalisée, dégradation du paysage avec des publicités et enseignes de mauvaise qualité et apparition de friches commerciales.

Objectifs généraux

1. ***assurer la transition entre ville et campagne ;***
2. ***requalifier les espaces dégradés et les axes routiers ;***
3. ***permettre un développement économique et urbain qualitatif ;***
4. ***redonner au cœur de ville des entrées paysagères de qualité.***

AGIR

Une stratégie en 2 axes

Deux méthodes d'actions s'offrent à nous pour agir sur la requalification des entrées de villes :

- anticiper le développement des extensions urbaines et leur qualité ;
- requalifier les espaces délaissés ou peu qualitatifs préexistants.

Pour anticiper un développement, il s'agit de concevoir un projet de développement commun qui limite la concurrence entre centre-ville et périphérie. Le renforcement des intercommunalités et la nouvelle législation favorisent le traitement de ces espaces et la mise en discussion de l'extension de ces périphéries.

La volonté politique des élus, leur engagement et le développement d'une forte ingénierie territoriale sont également les conditions de mise en œuvre de stratégies de requalification des entrées de ville dégradées, dont la mise en valeur est souvent peu réfléchie. Pourtant, gérer l'entrée en ville, c'est participer à l'attractivité du centre-ville et à l'équilibre avec ces espaces.

Des exemples d'outils opérationnels

De nombreux outils sont à disposition des collectivités pour mettre en place cette stratégie :

- des outils réglementaires : règlement local de publicité
- des documents de planification urbaine à vocation intercommunale : PLUi, ScoT, PDU ;
- des outils de projets : PUP qui met en avant la négociation avec les acteurs privés, ZAC qui permet de relayer des exigences publiques claires aux acteurs du développement urbain.

Glossaire

DAAC : document d'aménagement artisanal et commercial

PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal

SCoT : schéma de cohérence territoriale

PDU : plan de déplacements urbains

PUP : projet urbain partenarial

ZAC : zone d'aménagement concertée

ZUP : zone à urbaniser en priorité

Chiffres clés

> +36% : la hausse en m² de la surface de parcs d'activités commerciales inaugurés en 2015.

> Entre 2006 et 2010, 78.700 hectares de terres agricoles (prairies incluses) ont été artificialisés tous les ans.

> En 2010 : 75 habitants au km² dans les couronnes périurbaines des grands pôles, contre 115 de moyenne nationale. Cela démontre la très faible densité sur ces espaces, au détriment souvent des espaces agricoles et naturels.

Source : Étude annuelle Commerces France 2016 Cushman & Wakefield, ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, (Corinne Land Cover), CEREMA, Étalement urbain : où est le problème, juillet 2014

Cadre réglementaire

La loi « Urbanisme et habitat » de juillet 2003 permet, dans le cadre du PLU, de prévoir des mesures de restructuration pour mettre en valeur l'environnement, les paysages et les entrées de villes.

La loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (loi ALUR) crée pour les friches commerciales une obligation d'organiser une remise en l'état du terrain ou de traiter la friche.

Le DAAC, rétabli par la loi Pinel (18 juin 2014) dans les SCoT, détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable.

RENNES

L'avenue Henri-Fréville : une « entrée en campagne »

La stratégie de la Ville de Rennes se caractérise par sa volonté de conserver une ceinture verte et maraichère nette entre la ville-centre et les communes périphériques de la Métropole. Cette ceinture verte, qui contourne la rocade, marque l'entrée dans la ville centre. Toutefois, la capitale bretonne n'échappe pas à l'implantation d'activités économiques et commerciales le long des axes de grand transit.

L'Avenue Henri Fréville est un maillon important de l'axe Nord-Sud de la ville menant au Parlement de Bretagne et rejoignant la ceinture verte de part et d'autre. Elle a été aménagée dans les années 1970/1980 dans le cadre de la création de la ZUP du Blosne et du centre commercial de l'Alma jouxtant l'échangeur de la rocade. C'est l'axe fondateur de la ville, qui l'inscrit dans le territoire métropolitain. À l'occasion de la création de la première ligne de métro, la Ville de Rennes entreprend un vaste projet de requalification urbaine prenant en compte cet axe routier, véritable césure urbaine monumentale. Cette avenue était dégradée et ses espaces publics tombaient en désuétude, car associés à une vocation uniquement routière. Les quartiers proches de Blosne et Bréquigny perdaient de la population du fait de son vieillissement et se développaient de manière indépendante au centre-ville et à ses activités universitaires et étudiantes. Les dimensions monumentales de cet axe (1500m de long pour 80m de large) offraient cependant l'opportunité d'aménager un espace public linéaire exceptionnel, autrefois créé pour le développement d'une pénétrante routière n'ayant jamais vu le jour.

Afin de rétablir le lien entre le centre-ville et ces quartiers périphériques en déshérence, la ville a opté pour la formalisation par cet axe d'une « entrée en campagne ». En 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, le parti pris du réaménagement de l'avenue a été de valoriser l'espace de transit et d'accès à la ville. Le terre-plein central dont les dimensions paraissaient déraisonnables est devenu un « verger » planté mêlant des espaces de prairies, de jardins et de loisirs. Au cœur de cet

1. Vue sur l'avenue Henri-Fréville
2. L'avenue Henri-Fréville de nuit
3. L'entrée de ville de Rennes

trait de paysage a été intégré un pôle d'échange multimodal qui permet de relier le centre-ville. Soumis à une forte fréquentation, il rassemble un parking relais souterrain, une gare de bus et la station de métro. Le déploiement du pôle multimodal et la multiplication des possibilités de déplacements piétons, cyclables et en transport en commun, garantit aux usagers un accès aisé au centre-ville et limite l'usage de l'automobile.

Aujourd'hui les habitants des quartiers de Bréquigny et du Blosne s'approprient peu à peu cet espace original et profitent d'une vue remarquable et plongeante sur la ville depuis l'ancienne pénétrante. Achevée pour 2017, la ZAC de l'Alma, incluant le centre commercial de périphérie de la ville, devrait elle aussi s'inscrire dans cette démarche de revalorisation des espaces publics. Située au croisement du pôle multimodal et de l'échangeur de la rocade, la ZAC intègre la requalification du centre commercial et promet une végétalisation de ses espaces publics. ***Véritable porte de ville multimodale et paysagère,*** cette entrée en ville matérialise le passage d'un centre ancien à vocation urbaine à la ceinture verte métropolitaine qui limite l'étalement urbain.

EN BREF

MAÎTRE D'OUVRAGE
Ville de Rennes et maître d'œuvre : Agence Laverne - BET VRD DL Infra Concepteur lumière 8-18

PARTENAIRE
Rennes Métropole

COÛT
25 990 000€ TTC

DURÉE DU PROJET
Travaux lancés en 2006
Terminés en 2016

ÉTAT D'AVANCEMENT
achevé

LE PLUS
Le lien que formalise ce nouvel espace public entre quartiers de périphérie et centre-ville est efficient. Il tient tant au visuel et au paysage qu'à la multimodalité qu'il propose. L'accent porté sur la biodiversité dans le cadre du verger urbain ainsi que sur l'aspect paysager est significatif d'un véritable parti pris porté par la ville et ses services.

LE MOINS
Si ce projet présente de nombreuses qualités, la dernière tranche de travaux, ZAC de l'Alma, qui n'est pas encore achevée, ne propose pas exactement les mêmes objectifs. Présentera t'elle les mêmes qualités ?

POUR ALLER PLUS LOIN

• MANGIN D., La Ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine, 2004, éd. de la Villette, 480 p
• JARCY X., REMY V., « Comment la France est devenue moche », Télérama n° 3135, Février 2010
• BONNET F., Aménager les territoires ruraux et périurbains, Rapport remis à Sylvia PINEL, ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité, janvier 2016

CONTACT

Laurent Hillion, direction de l'espace public et des infrastructures, conduite d'opération.
T. 02 23 62 23 82
l.hillion@rennesmetropole.fr
Cathy Condemine, direction des jardins et de la biodiversité.
T. 02 23 62 19 91
c.condemine@ville-rennes.fr

PUBLICATION SEPTEMBRE 2017
Cathy Condemine direction des jardins et de la biodiversité
Crédits photos : Ville de Rennes.