L'usage des espaces publics à Rennes à travers l'histoire

Rennes, telle qu'elle apparaissait au début du XIXème siècle, correspond aujourd'hui à ce que l'on appelle le Centre ancien, qui s'étend de la place Sainte-Anne au boulevard de la Liberté et du Thabor à la Croix de la Mission. La ville d'aujourd'hui s'est beaucoup agrandie.

En deux siècles, la population est passée de 30 000 à plus de 200 000 habitants. Et la réalité de notre bassin de vie, du vécu des citoyens, s'est élargie, avec une aire urbaine qui compte au total près de 600 000 habitants.

Face à la nécessité de développer des moyens de transport adaptés à la croissance urbaine, les années 60-70 ont été marquées par une adaptation de la ville à l'automobile. Circulation et stationnement ont alors progressivement envahi rues et places, sacrifiant la diversité d'usage des espaces publics créés au cours des deux siècles précédents.

Une prise de conscience est intervenue dès les années 70 à Rennes. Et au fil des ans, plusieurs décisions et projets ont permis, en réorientant les choix de modes de déplacement, de reconquérir progressivement les espaces publics, tant dans le centre-ville que dans les différents quartiers. Je pense par exemple au métro, avec sa première ligne - du Blosne à Villejean - et à la seconde, qui reliera l'éco-quartier de La Courrouze à l'éco-cité ViaSilva.

Les espaces publics et leurs usages sont devenus un enjeu majeur de l'aménagement urbain à Rennes. La vitalité de ces lieux de rencontres et d'animations multiples, tant à l'échelle des quartiers que dans le centre-ville montre l'intérêt d'une telle démarche.

C'est dans cette dynamique que s'inscrivent les projets de réaménagement de la place de Bretagne et du Mail François Mitterrand qui sont présentés dans l'exposition Plaisir de ville. Une place verte, un Mail pour tous.

Daniel Delaveau
Maire de Rennes
Président de Rennes Métropole

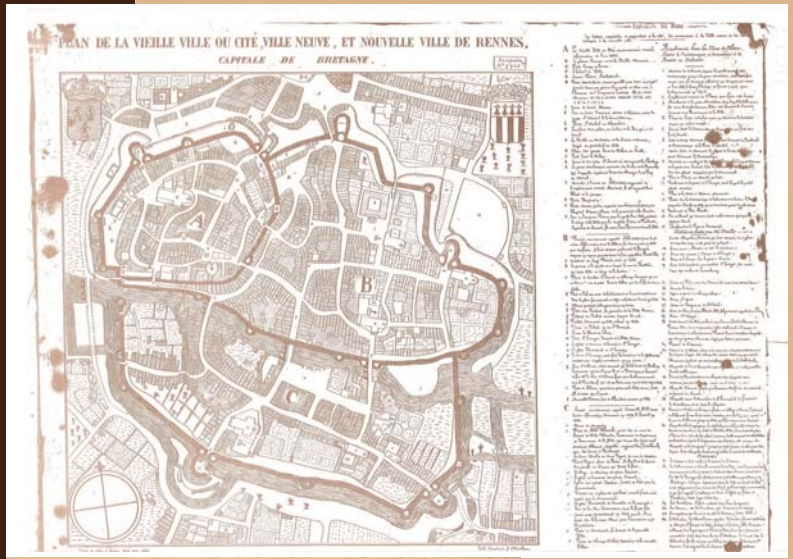
Avant la voiture

Du IIIème au XVème siècle, la ville se protège à l'intérieur de la première enceinte fortifiée ; au XVème siècle on construit deux autres enceintes (B et C) pour protéger les faubourgs à l'est et au sud.

A l'intérieur de la ville, l'espace est rare : rues et placettes sont étroites. Les vraies places se créent donc d'abord hors les murs : les Lices avec un marché dès 1622, la place Sainte-Anne et le square de la Motte, puis, en 1675-77, le «Cours», ancêtre du Mail actuel.

Ces nouveaux espaces sont vastes et polyvalents : déplacements, travail, commerce, loisirs mais aussi fêtes et parades. Certains, comme le Cours sont conçus pour permettre à l'aristocratie d'exprimer et d'affirmer sa puissance.

L'agrandissement de la place du Palais, après l'incendie de 1720, permet aussi d'en faire un lieu de cérémonie pour magnifier le pouvoir royal.



Plan Hévin (1665, Musée de Bretagne) : la Vieille ville ou Cité (A), Villeneuve (B) et Nouvelle ville (C)

Vue sur le Cours (actuel Mail) depuis la terrasse de la résidence du duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne de 1670 à 1695 (gravure de 1737 de Th. Busnel, d'après une aquarelle de JF Huguet, Musée de Bretagne). Le peuple s'affaire sous le regard de couples de gentilshommes.

Vue (années 1830) sur le port de la Salle verte au premier plan, avec la Croix de la Mission de 1817 et la cathédrale surmontée d'un télégraphe Chappe (Musée de Bretagne).

L'inauguration de la statue de Louis XIV en 1726 (JF Huguet, 1733, Musée de Bretagne).

Vue sur le Cours (actuel Mail) depuis la terrasse de la résidence du duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne de 1670 à 1695 (gravure de 1737 de Th. Busnel, d'après une aquarelle de J.P. Huguet, Musée de Bretagne). Le peuple s'affaire sous le regard de couples de gentils.

Avant la voiture

L'avenue de la Gare (aujourd'hui avenue Janvier) au début du XXème siècle (Archives municipales de Rennes). Les espaces paraissent vastes, avec une mixité d'usages : les piétons marchent au milieu de la rue.

Rennes s'agrandit considérablement au XIXème siècle : la surface urbanisée passe de 110 à 382 hectares entre le début et la fin du siècle ; et cela continue au début du XXème siècle : 630 hectares en 1919. La population triple pendant cette période.

Les remparts ne sont plus qu'un souvenir (l'enceinte sud est démolie en 1855). L'arrivée du chemin de fer en 1857 entraîne l'urbanisation du sud de Rennes, avec une vaste esplanade résiduelle, servant aux manœuvres des troupes : le Champ-de-Mars. Avec aussi de grandes artères, qui sont aujourd'hui l'avenue Janvier et les boulevards de La Tour d'Auvergne et de la Liberté.

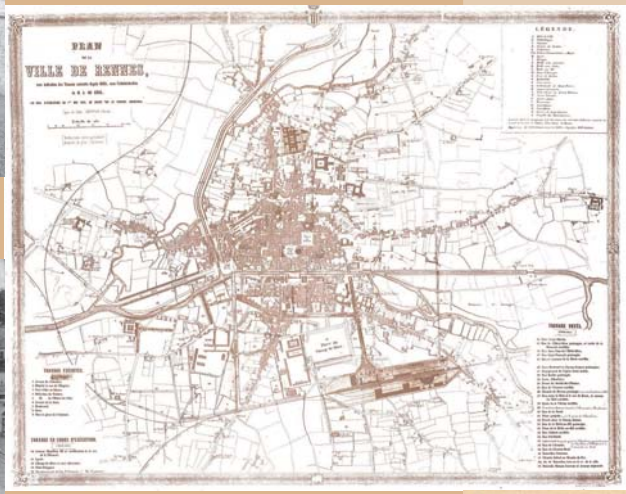
La Vilaine a été canalisée en 1842-46, comme l'Ille dès 1832 : de nouvelles voies sont créées sur les berges : les quais.

Rennes, à la fin du XIXème siècle, s'est donc agrandie et dotée de vastes espaces publics de toutes natures, permettant notamment le développement nécessaire des transports : ainsi, la ville est progressivement quadrillée par un réseau de tramway, à partir de 1900.

Les vastes places permettent d'organiser des fêtes foraines, foires, spectacles, marchés…

Deux enfants conduisent une charrette en 1915 (Photo Musée de Bretagne). A cette époque piétons, cavaliers, tramway et les premières voitures se partagent l'usage de la chaussée.

Le Mail : le Canal et la nouvelle Gare (carte postale début XXème, Archives municipales de Rennes). Une gare de tramway occupe le centre de l'actuelle place Maréchal Foch. On remarque la connexion directe entre le Mail et le centre-ville, dans l'axe de la promenade.



Plan dressé au 1er mai 1861 indiquant les travaux exécutés ou en voie d'exécution depuis 1855, au cours du mandat du maire Ange de Léon (Archives municipales de Rennes). On remarque la création des boulevards, de la place du Champ-de-Mars et le réaménagement de la place des Lices.

VILLE DE RENNES

FÊTE FORAINE DU MAIL

Juin 1891

AVIS

LE MAIRE DE RENNES porte à la connaissance du public qu'une fête foraine aura lieu en 1891, à Rennes, sur le Mail, à partir du dimanche 7 juin pour finir le dimanche 28 du même mois.

Les marchands forains, les spectacles, curiosités, etc., y seront admis.

Ils devront demander leur autorisation un mois au moins d'avance en faisant connaître le genre de leur industrie et très exactement la longueur et la largeur de leur loge ou boutique.

Les prix pour les théâtres, cirques, tirs panoramas et tous autres jeux ou spectacles forains seront le demi tarif des droits de place à Rennes.

Les établissements de commerce, bimbeloterie, jouets, photographie, cordonnerie, etc. paieront le tarif plein.

Des arrêtés devront être envoyés à la Mairie pour garantir de l'emplacement à occuper. Les arrêtés seront délivrés suivant l'ordre du jour et ne seront valables que pour une semaine.

Le tarif sera adressé aux personnes qui en feront la demande.

En Mairie à Rennes, le 4 novembre 1890.

Le Maire,

E. LE BASTARD.

Avis du 4 novembre 1890 informant la population de l'organisation d'une fête foraine sur le Mail, du 7 au 28 juin 1891 (Archives municipales de Rennes).

Photo d'un convoi de porteurs d'eau à Rennes (Musée de Bretagne).

La Foire sur le Champ-de-Mars (carte postale, Musée de Bretagne).

La grande cavalcade romaine, dessin paru dans L'Univers illustré (Musée de Bretagne). «Fête romaine au siècle de l'empereur Auguste», offerte à l'occasion du Concours régional agricole de mai 1880, place du Palais

Avant la voiture

La voiture envahit et monopolise l'espace public

Avec l'exode rural, la croissance urbaine s'accélère : de 1919 à 1962, la ville passe de 630 à 1380 hectares et de 90 000 à 150 000 habitants. Le Stade rennais et une première zone industrielle sont créés route de Lorient, loin du centre-ville, comme les ateliers militaires de La Courrouze. Une usine Citroën s'installe en dehors de Rennes, à La Janais en 1961. Les liaisons interurbaines se développent. Les besoins de déplacement augmentent et la voiture apparaît comme le moyen de transport idéal, souple, rapide, confortable et libérateur.

En 20 ans, le trafic automobile explose. Les bus remplacent le tramway en 1952 mais se retrouvent très vite noyés dans la circulation automobile. Les places se transforment en parcs de stationnement. Les rues sont de plus en plus embouteillées : circulation et stationnement occupent progressivement l'essentiel de l'espace public. Dangereux, l'usage du vélo disparaît presque totalement.

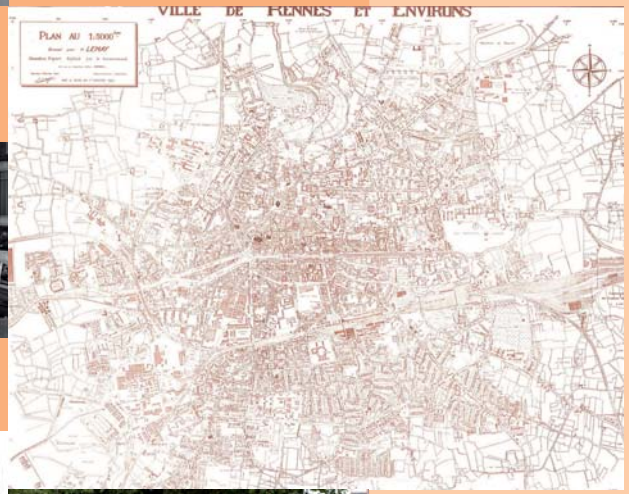
Canalisée sur d'étroits trottoirs, la déambulation des piétons devient désagréable et risquée, au milieu des gaz d'échappement.

On imagine d'adapter la ville à la voiture : la nouvelle avenue de Crimée (aujourd'hui avenue Fréville), large comme une autoroute, était prévue pour être prolongée jusqu'au centre-ville par une rue de l'Alma élargie. Rues et places paraissaient trop grandes auparavant ; elles paraissent désormais étriquées et encombrées.

La ville devient bruyante et dangereuse. Le foisonnement d'activités sociales sur l'espace public est tué par l'envahissement automobile, sauf dans quelques lieux et sur des périodes trop limitées : cirques, foire, fête foraine d'hiver…

Il faut une grande occasion pour qu'un évènement soit organisé place de la Mairie : habituellement elles est occupée par les arrêts de bus et par le stationnement des voitures.

Certes, il y a des arbres. Mais ils ne servent qu'à abriter des voitures vides, en attente d'être déplacées. Un passage protégé traverse même le parking et une voirie surdimensionnée. Pas de terrasses devant les cafés et restaurants (Photo M. Paslier).



Plan Lemay mis à jour au 1er janvier 1962 (Archives municipales de Rennes). La ville se complexifie avec un centre et une ceinture de quartiers.

Il est difficile d'accéder au centre-ville : embouteillage rue d'Antrain en 1982 (Photo VdR-GP).

Embouteillage quai Châteaubriand, malgré la circulation sur deux files (Photo Musée de Bretagne).

L'ancienne promenade est transformée en parking bitumé… (Cliché VdR-JM)

La voiture envahit et monopolise l'espace public

Le parking du Champ-de-Mars en 1996, rempli de voitures ; à droite, le parking payant sur le site de l'ancienne gare routière (Ville de Rennes, photo Bretagne Edition)

La reconquête progressive de l'espace public

Rennes continue de croître mais, de plus en plus, devient une agglomération puis une véritable métropole. L'échelle change : on passe de 5 000 hectares (Rennes) à plus de 50 000 hectares (District puis Rennes Métropole). La population croît en conséquence. En incluant les couronnes de l'aire urbaine, au-delà de Rennes Métropole, on arrive aujourd'hui à près de 600 000 habitants qui fréquentent plus ou moins régulièrement le centre de Rennes. Les besoins de déplacement augmentent sans cesse.

Prenant conscience que la voiture n'est pas la solution miracle qu'on pensait, la municipalité élue en 1977, avec Edmond Hervé à sa tête, propose de changer d'objectif en développant les transports en commun plutôt que de bouleverser la ville pour absorber les flux automobiles croissant indéfiniment.

Le plateau piétonnier du centre-ville est réalisé en 1982, dans le cadre d'un plan de circulation qui protège le cœur de la ville. On crée des couloirs réservés pour les bus et un réseau de bandes cyclables. Des études aboutissent en 1989 au choix du VAL pour améliorer significativement l'efficacité des transports en commun et permettre un accès facile au centre pour tous : le métro est inauguré en 2002.

En même temps une nouvelle conception se fait jour pour concevoir les nouveaux quartiers. Pour dégager de vastes espaces verts en pied d'immeuble, on entreprend d'enterrer les parcs de stationnement. Expérimentée pour Le Blosne, cette solution se généralise, améliorant beaucoup le cadre de vie. Elle est adaptée aux conditions du centre-ville pour le quartier du Colombier où on aménage une nouvelle place sur dalle.

En concentrant le stationnement d'abord dans des parkings à deux niveaux, puis en le plaçant sous les immeubles, le principe est de dégager de vastes espaces calmes et protégés permettant la promenade et les jeux pour enfants de tous âges (Photo VdR-DL)

Au Colombier, le stationnement en sous-sol permet d'abriter les voitures des résidents et de dégager de vastes espaces piétonniers ; mais, conçu surtout pour accueillir la clientèle des commerces de la surface, il concourt cependant encore à attirer les automobiles dans le centre (Photo VdR-DG)

Grâce aux couloirs réservés et à une fréquence maximale, la ligne 8 assurait 25% du trafic de voyageurs en bus en 2001, permettant aux habitants du Blosne et de Villejean de rejoindre le centre-ville sans utiliser leur voiture (Photo Keolis)

Métro, bus et lignes SNCF de banlieue desservent efficacement ce qu'on appelle la «ville-archipel», limitant la circulation automobile, surtout dans la ville-centre (Plan du réseau Star, Keolis).

Rue de la Visitation : la suppression de la circulation automobile et du stationnement dans les rues piétonnes permet de faire face à un flux piétonnier toujours croissant, en redonnant une impression d'espace.
Bruit et odeurs de gaz d'échappement ont disparu, redonnant de l'agrément à la fréquentation du centre (Photo VdR-DG)

Quatre parcs de stationnement relais sont crées aux extrémités de la première ligne de métro, évitant d'encombrer le centre-ville avec les voitures des personnes venant de l'extérieur de la ville (Photo VdR-DG)

La reconquête progressive de l'espace public

Retransmission sur grand écran du match Rennes-Guingamp finale de la Coupe de France de football, le 9 mai 2009 : plus de 30 000 personnes y assistent sur l'esplanade Général De Gaulle (Photo Bretagne Edition)

Plaisir de ville UNE PLACE VERTE, UN MAIL POUR TOUS - EXPOSITION PROMENADE DU 12 NOV 2011 AU 11 FEV 2012

rennes.fr
VIVRE EN INTELLIGENCE

Imaginés à l'origine surtout pour remédier à l'asphyxie du centre-ville et pour améliorer les déplacements dans l'agglomération, le plan de circulation et le développement progressif des espaces piétonniers ou mixtes vont permettre à la vie sociale de renaître et de s'épanouir sur les espaces «libérés».

Les places sont «reconquises» une par une : Saint-Michel, Rallier du Baty, Hoche, Sainte-Anne, l'esplanade nord de la Gare, la République, l'esplanade Général De Gaulle….

On prend sur la chaussée pour multiplier les couloirs deux roues : 190 km à ce jour, ce qui redonne un coup de jeune au vélo. On multiplie les «Zones trente» dans les quartiers, puis aujourd'hui les «espaces de rencontre» où la vitesse maximale est abaissée à 20 km/heure.

Les nouveaux quartiers bénéficient d'emblée de toutes ces avancées : La Poterie, Cleunay, Les Longs Champs, Beauregard, La Courrouze… Les quartiers existants évoluent aussi : on y crée des itinéraires protégés, des cheminements sur berge, des places piétonnes (Hyacinthe Perrin, Jeanne d'Arc, Kennedy, Albert Bayet, Bernanos…). Au cœur de la ville, on élargit les trottoirs, on agrandit le plateau piétonnier.

Certes, il reste beaucoup à faire, mais on peut déjà mesurer les effets des aménagements réalisés au fil des ans: terrasses de café et de restaurant, marchés, points de rencontres, forums de discussion, expositions, festivals et évènements en plein air, fêtes de rue, repas entre voisins, spectacles, promenades à pied ou à vélo, espaces de jeux pour les enfants…

Place Rallier du Baty. L'espace libéré par les voitures permet de multiplier les terrasses de café et de restaurant, ce qui crée un puissant effet d'animation et d'attraction vers le centre (Photo VdR-DG)

Les espaces verts à proximité des habitations permettent de se retrouver et de mieux se connaître dans un cadre agréable (Photo Stéphanie Priou)

Les places piétonnes deviennent autant de scènes de spectacle contribuant à distraire les habitants et à développer la culture vivante. Ici sur la place Sainte-Anne (Photo Stéphanie Priou)

En retransmettant des spectacles ou des grandes épreuves sportives sur grand écran (ici l'opéra Don Giovanni en 2010, place de l'Hôtel de Ville), les grandes émotions sont partagées, la culture s'ouvre au plus grand nombre (Photo VdR-DG)

L'inauguration d'une place de quartier (ici la place Hyacinthe Perrin, dans le quartier Sainte-Thérèse) est l'occasion d'une fête pour tous les riverains (Photo Stéphanie Priou)

Grâce aux nouveaux aménagements, on peut à nouveau circuler à vélo sans risquer à tout moment d'être renversé par une voiture ou un camion : ici, place de la République (Photo VdR)

La reconquête progressive de l'espace public

L'émergence d'une nouvelle ville pour le XXIème siècle

Spectacle sur la Vilaine du festival des Tombées de la nuit en 2010: troupes et orchestres étaient répartis sur les berges et sur l'eau ; le nombreux public déambulait d'un groupe d'artistes à l'autre (Photo VdR-DG)

Plaisir de ville UNE PLACE VERTE, UN MAIL POUR TOUS - EXPOSITION PROMENADE DU 12 NOV 2011 AU 11 FEV 2012

rennes.fr
VIVRE EN INTELLIGENCE

L'émergence d'une nouvelle ville pour le XXIème siècle

Les bandes cyclables, d'abord séparées et localisées dans quelques quartiers, ont fini par former un véritable réseau de 190 km. De la même manière, les différents espaces publics rennais créés ou transformés depuis 40 ans en zones piétonnes ou mixtes commencent à se relier entre eux, ce qui transforme profondément le paysage et l'usage de la ville.

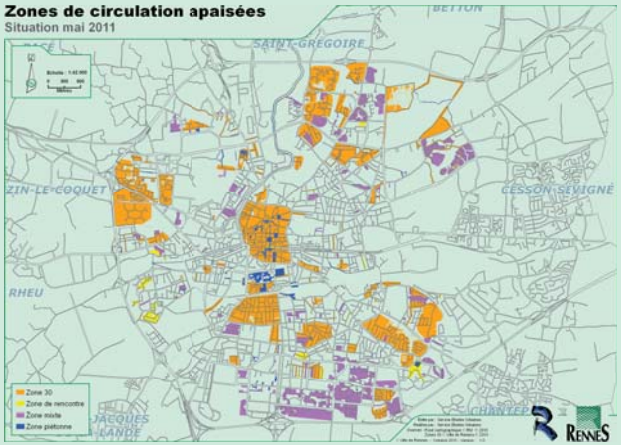
Dès aujourd'hui on a aussi calculé que 25% des voies publiques rennaises sont des zones de circulation dite «apaisée», c'est-à-dire qu'on y circule à moins de 30km/h ! Et l'objectif fixé est de parvenir à 80 % en 2020.

Ce faisant, il ne s'agit pas d'éliminer la voiture mais d'établir un nouveau partage de l'espace. Celui-ci est rendu possible par le développement de transports en commun rapides et efficace, et d'autres modes «doux» (vélo, covoiturage, marche…), qui permettent de limiter l'usage de la voiture et donc la circulation et le stationnement. Cela rend du même coup disponibles de vastes espaces urbains.

Le projet d'aménagement du Mail François Mitterrand et celui de la place de Bretagne s'inscrivent dans ce processus : sur le Mail, la part de l'espace affectée à la circulation et au stationnement va passer de 82% à 33%, et la voie sud deviendra une zone à 30 km/h.

Une nouvelle ville se dessine ainsi, avec un cœur d'agglomération attractif pour ses commerces et ses lieux culturels, mais aussi pour ses espaces vivants et animés : la transformation en cours des espaces publics est déterminante pour faire de Rennes une ville toujours plus humaine et conviviale. Pour autant, on accède facilement au centre-ville grâce au réseau de transports.

Le projet d'aménagement du Mail François Mitterrand (perspective créée par Mutabilis Paysage, Bureau d'étude du projet)



Zones de circulation apaisée en mai 2011 (Ville de Rennes, Service Etudes urbaines).

Le carrefour va devenir place. Ce changement majeur va résulter du choix de rediriger la circulation sortante qui se faisait sur la voie nord du Mail : pour aller vers l'ouest, les véhicules particuliers emprunteront désormais la voie sud du Mail où la circulation entrante actuelle sera supprimée et renvoyée vers le quai de la Prévalaye.

De ce fait, un large passage protégé sera aménagé en partie centrale, dans l'axe du Mail et de la Croix de la Mission, rétablissant du même coup une liaison forte entre le Mail et le Centre-ville. D'une certaine manière, il y aura un renversement de situation : alors qu'aujourd'hui les piétons traversent difficilement des voies routières, demain ce seront les voitures qui traverseront un espace dont l'ambiance dominante sera piétonne.

Le traitement des sols renforcera cette impression et il n'y aura plus qu'un sens de circulation à hauteur du passage protégé : entre le quai d'Ille-et-Rance et la place Maréchal Foch. De ce fait le fonctionnement du carrefour sera beaucoup simplifié par rapport à la situation actuelle.

LE CARREFOUR DE LA PLACE MARÉCHAL FOCH : AUJOURD'HUI .. DEMAIN

Plaisir de ville UNE PLACE VERTE, UN MAIL POUR TOUS ▪ 12 NOV. 2011 - 11 FEV.2012

Les projets d'aménagement de la place de Bretagne et du Mail François Mitterrand vont être réalisés en 2012 et 2013. Ils s'inscrivent dans une double perspective :

- Tout d'abord celle d'un élargissement du Centre-ville vers l'ouest, avec notamment le rétablissement d'une liaison facile et directe entre le Centre et un Mail largement rendu aux piétons, à l'instar des rues et places du centre. Celui-ci s'élargit aussi dans d'autres directions : au sud avec l'esplanade Général De Gaulle et le projet EuroRennes, et au nord avec le futur Centre des Congrès de Rennes Métropole. Le nouveau Centre ainsi agrandi et renforcé répondra mieux aux besoins des habitants de la métropole rennaise.

- Et dans une seconde perspective : une dynamique de transformation de l'usage des espaces publics urbains. Ce point est développé sur le deuxième site de l'exposition, place de Bretagne : nous commençons à récolter les fruits du développement des transports en commun et des modes doux de déplacement à travers la ville, qui permet de réduire la circulation et le stationnement automobile. Les espaces publics, progressivement reconquis, deviennent des espaces diversifiés de rencontre, de création et de lien social.

Tout cela concourt à faire une ville plus humaine, plus vivante et plus accueillante.

Daniel Delaveau
Maire de Rennes
Président de Rennes Métropole

2. PLACE DE BRETAGNE

L'usage des espaces publics à Rennes
à travers l'histoire
Le projet d'aménagement de la place de Bretagne

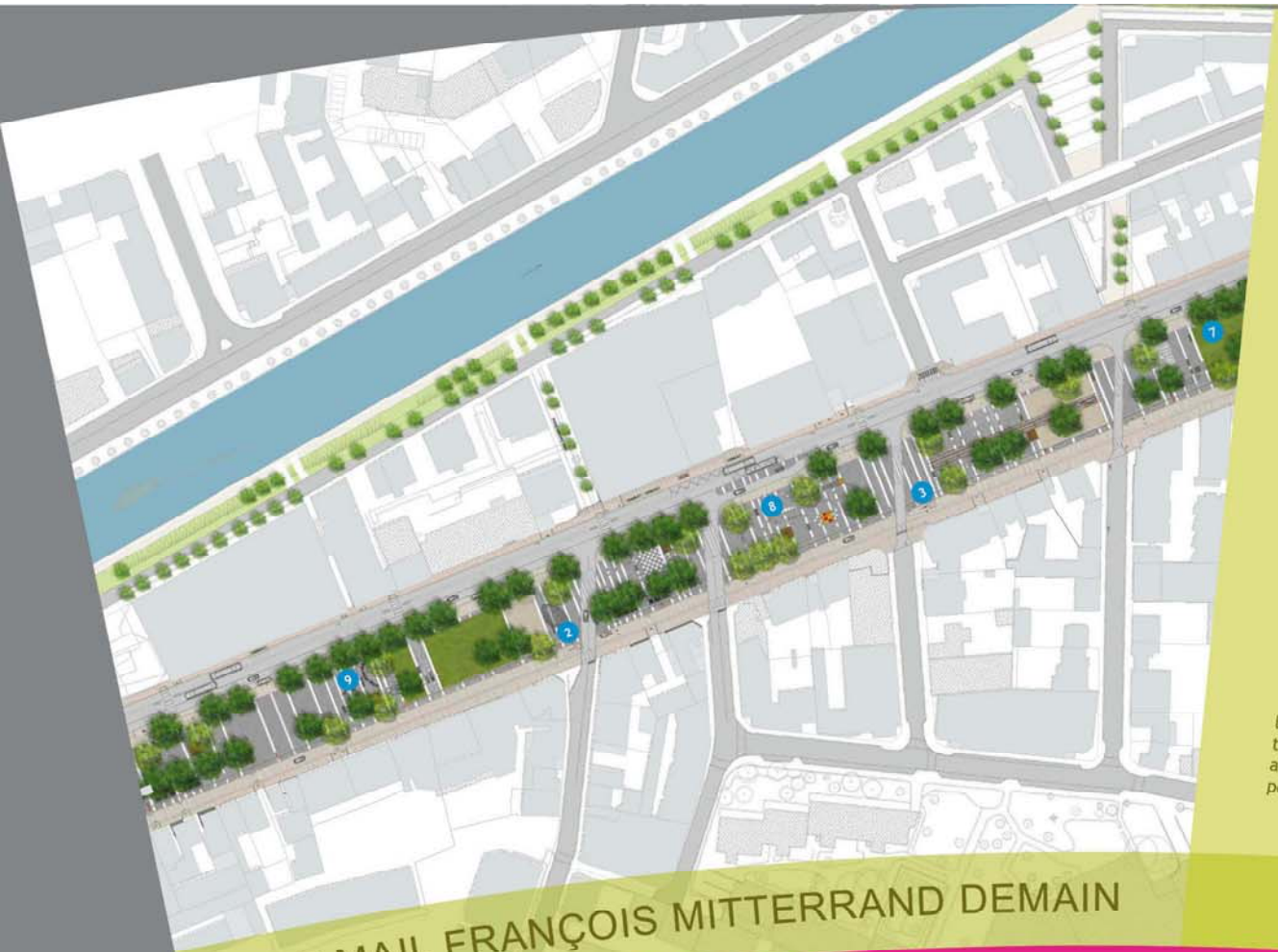
1. DEPART EXPOSITION

Croix de la Mission : **le Carrefour Foch**
Square Hyacinthe Lorette : **préfiguration des ambiances des espaces réaménagés**

3. ENTRÉE DU MAIL

Le projet d'aménagement du Mail François Mitterrand
Parcours fléché jusqu'à la Confluence

EXPOSITION PROMENADE... TROIS SITE A DECOUVRIR...



LE MAIL FRANÇOIS MITTERRAND DEMAIN

En conséquence de la suppression de la circulation sur la voie nord, et du stationnement en partie centrale, le pourcentage de la surface à dominante piétonne va passer de 18 à 67 % des 3,7 hectares que représente la superficie du Mail.

Cet espace sera en fait à usages multiples puisqu'on y trouvera aussi bien des pelouses, des équipements très variés pour encourager les jeux, les sports et toutes activités de plein air, qu'une circulation de vélos et la possibilité pour les riverains d'accéder en voiture à leur garage et pour les commerçants de recevoir leurs livraisons. En outre, on peut imaginer dans le futur d'y trouver des terrasses de café ou de restaurant, ou de nouveaux commerces, services et autres pôles d'attraction.

Le Mail retrouvera aussi son caractère de promenade pour lequel il avait été aménagé à l'origine, en 1675-77. Mais, à l'inverse du «Cours» créé alors par le duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne, qui venait d'écraser la révolte des Bonnets rouges, et qui était avant tout une promenade pour les aristocrates, le futur Mail réaménagé deviendra un espace central de la ville ouvert à tous les Rennais pour s'y retrouver, s'y détendre ou s'y promener jusqu'au nouveau jardin qui sera aménagé à la Confluence.

Le projet est détaillé sur le pupitre situé à l'entrée du Mail François Mitterrand, avec une invitation à effectuer le parcours fléché jalonnant le Mail avec des totems évoquant les différentes activités qui pourront être pratiquées.

Exposition **Plaisir de ville**
UNE PLACE VERTE, UN MAIL POUR TOUS
Novembre 2011

PRODUCTION ET TEXTES
Rennes Métropole
DIRECTION GÉNÉRALE INFORMATION ET COMMUNICATION

SCÉNOGRAPHIE ET GRAPHISME
Art Scenic Scénographie

CONSEIL TECHNIQUE ET DOCUMENTATION
Ville de Rennes
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES

Mutabilis Paysage

•

RÉALISATION

Entreprise Crézé
Structures parasols

Le Pommeret-Esat
Mise en place des tentes

West Evènement et MSI
Grands totems

Spectaculaires
Éclairages

Tirex et Helio Graphic
Impressions

Ville de Rennes
DIRECTION DES BÂTIMENTS COMMUNAUX
DIRECTION DES ÉCLAIRAGES - DIRECTION DES JARDINS
Menuiserie - Branchements électriques
Construction de l'espace rencontre
Fourniture et pose en place des végétaux
Aménagements paysagers

•

CRÉDITS PHOTOS - PLANS - VISUELS

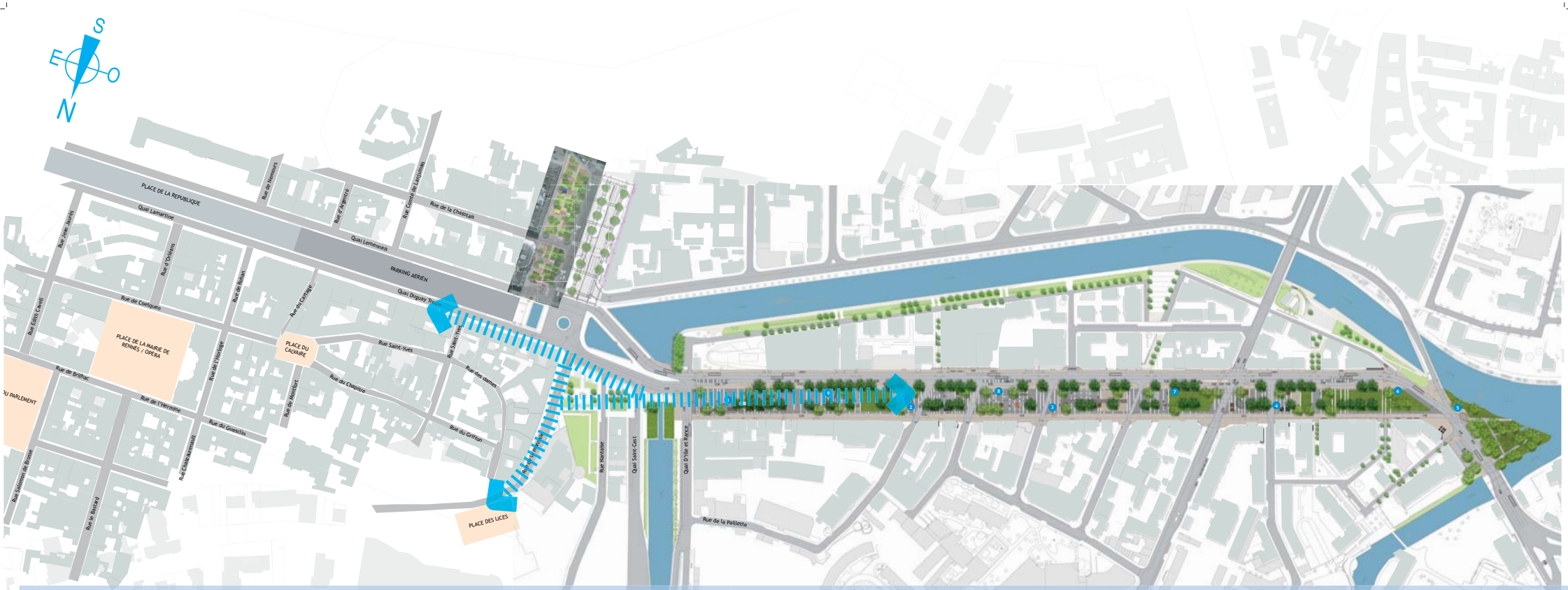
Photographies
Ville de Rennes
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA COMMUNICATION
Vue aérienne du parking du Champ-de-Mars
Bretagne Edition

Photos et plans anciens
Archives municipales de Rennes
Musée de Bretagne

Plan des zones de circulation apaisée
Ville de Rennes
DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN
Plan du réseau métro-bus et photo du bus
Keolis-STAR

•

rennes.fr
VIVRE EN INTELLIGENCE



La promenade du Mail fut créée dès 1675 : de ce point de vue, elle fait partie du vieux Rennes, puisqu'elle est plus ancienne que la Cathédrale, par exemple.

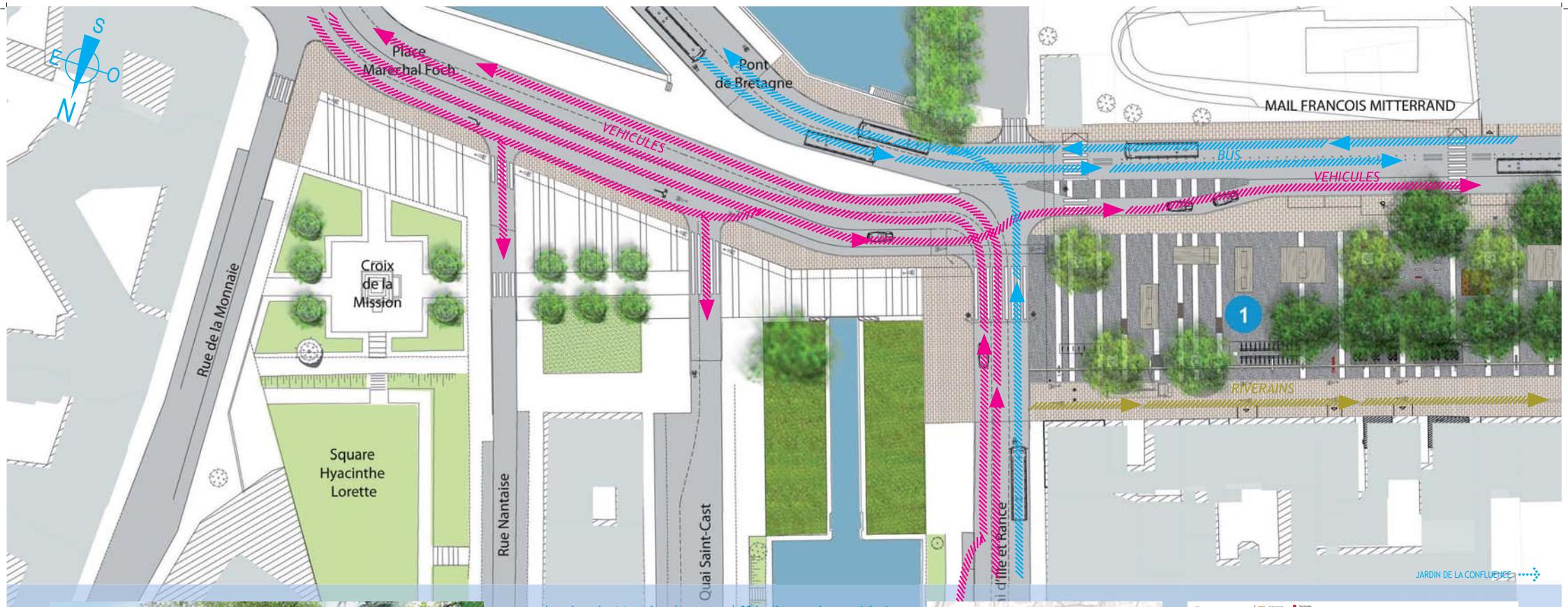
La construction d'un pont sur l'Ille en 1842, puis le développement de la circulation automobile au XXème siècle, transformèrent le Mail en axe routier et en parking. Le secteur de la Croix de la Mission devint un nœud routier : le Mail, qui n'en était plus un, s'est alors trouvé coupé du Centre.

Le projet de réaménagement va permettre de rétablir une liaison facile entre le Centre et le Mail François Mitterrand, et d'en faire à nouveau un lieu majeur de rencontre, de promenade et d'animations.

Les travaux devraient commencer en septembre 2012 et se dérouleront en quatre phases, jusque fin 2013.

PARCOURS FLÉCHÉ ••••••

1 Se rencontrer •••



La voie sud est transformée en zone à 30 km/h, avec deux couloirs bus et un sens est-ouest pour les voitures.

Sauf à l'extrémité ouest, la voie nord devient un espace à priorité piétonne avec bornes d'accès pour les voitures des riverains, et pour les livraisons. Le parking de la partie centrale est supprimé.

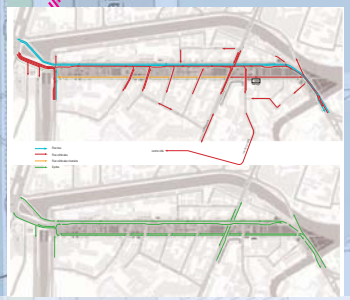
Résultats :

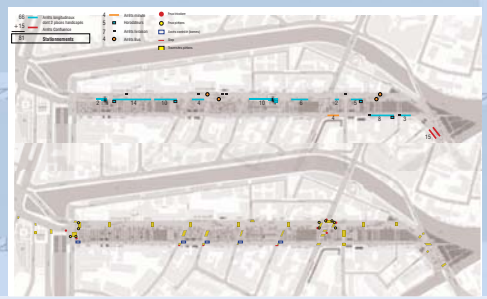
- une simplification du carrefour avec le quai d'Ille-et-Rance, avec un large passage protégé dans l'axe du Mail et de la Croix de la Mission

- la création d'un vaste espace piétonnier de 2,5 hectares jusqu'au futur jardin de la Confluence, interrompu seulement par les voies transversales, qui sont maintenues.

Les cyclistes pourront circuler dans la zone 30 et sur la voie nord.

83 places de stationnement seront conservées le long des voies circulées et sur un petit parking, près de la Confluence.





FONCTIONNEMENT : Circulation et Flux... Bus... Véhicules... riverains... cycles... Stationnement... arrêt minute... Livraison... Signalétique... traversées pour piétons... feux tricolores...

2 Jouer

3 Faire du sport

Le Mail est un espace de liaison entre le Centre-ville et le quartier du Moulin du Comte. Le traitement des sols de la partie centrale sera adapté aux ambiances et aux activités qui seront différentes d'est en ouest.

A l'est, dans le prolongement du centre-ville, la dominante sera minérale, avec un enrobé polymiroir. Progressivement, en allant vers l'ouest, le minéral cédera la place au stabilisé et aux pelouses. Tout au long du Mail, les lignes d'arbres seront conservées, remplacées ou renforcées.

SOLS ET MATERIAUX... minéral et végétal... perméable et imperméable... résistance et souplesse....Tapis de sols... danse... taichi.. sport... glisse... jeux...

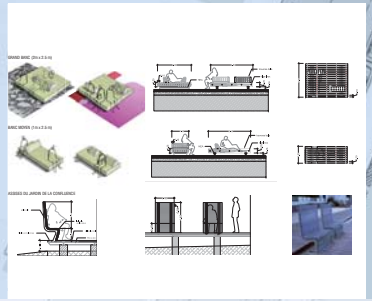
4 Se retrouver •••→

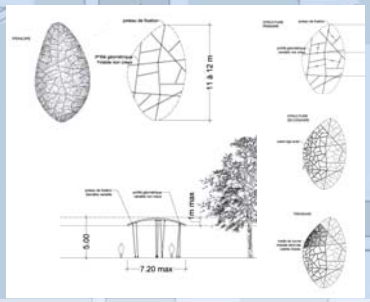
5 Se promener •••→

Le mobilier urbain jouera un rôle important pour animer le Mail et développer son attractivité. Le plus original sera l'implantation de « tapis de jeux » de grande taille, permettant d'y pratiquer jeux, danse, sports…

De nombreux bancs de toutes tailles seront disposés tout le long du Mail, ainsi que des installations et agrès pour pratiquer l'entretien physique.

Des auvents construits en partie centrale serviront d'abris, de points de repère ou de rendez-vous.

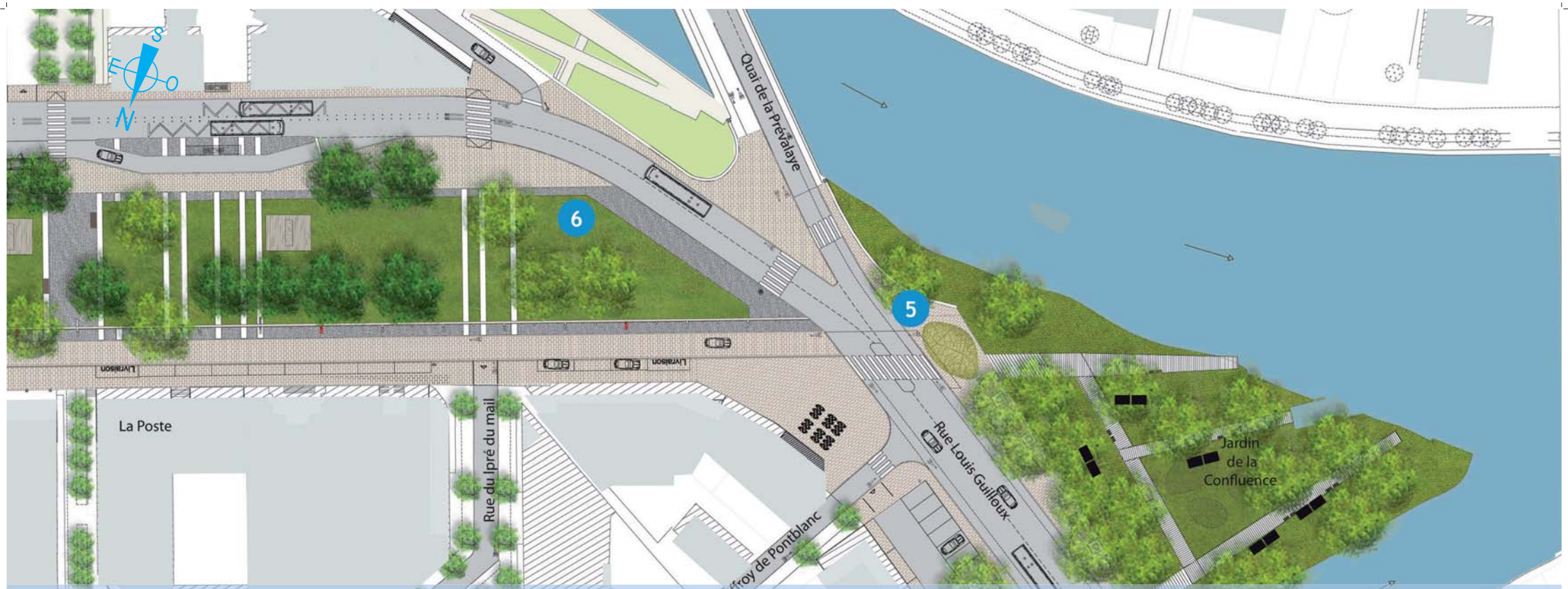




AMENAGEMENT : Mobiliers... *bancs... agrès... fitness... auvents... ombrières...*

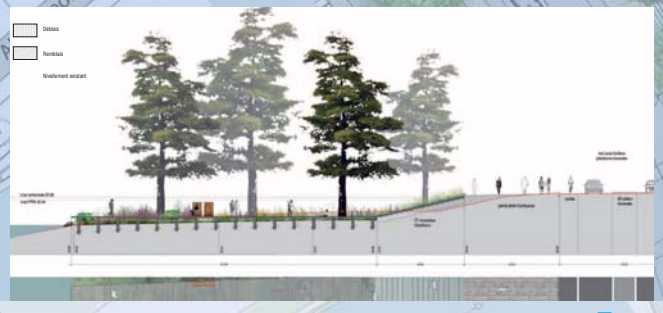
6 Se détendre •••→

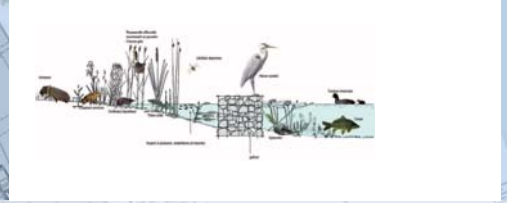
7 S'asseoir •••→



Avec l'aménagement d'un jardin à la confluence entre l'Ille et la Vilaine, on retrouvera l'idée d'origine : la promenade créée au XVIIème siècle avait été faite pour venir admirer la rencontre entre les deux rivières.

Un soin particulier sera apporté au traitement des traversées de la rue Louis Guilloux, qui restera très fréquentée, pour en améliorer la sécurité.





AMENAGEMENT : Arbres et plantations... platane... noyer... cèdre... cyprès... métaséquoia... Faune et flore...

Le projet d'aménagement de la place de Bretagne

Mars 1861, il y a juste 150 ans : Ange de Léon, maire de Rennes, fait approuver le projet de création d'une « place de Bretagne ». On venait en effet d'ouvrir la nouvelle avenue Napoléon III (aujourd'hui bd de La Tour d'Auvergne) et de combler les douves de l'ancien rempart, au sud de la Vilaine, démoli en 1855 : cela laissait un vaste terrain à aménager.

XXème siècle : comme le Mail, la place est envahie par le trafic et le stationnement des automobiles.

Le projet actuel vient compléter le réaménagement de 2002 qui avait permis de réorganiser la circulation dans la partie ouest et d'installer quatre fontaines au centre. Le parc de stationnement va laisser place à un jardin contemporain, avec une promenade serpentant entre plusieurs espaces agrémentés de bancs, organisés chacun autour d'une fontaine.

Cet aménagement, dont la première phase des travaux doit commencer en mars 2012, s'inscrit dans le contexte de la transformation des rues et places du centre-ville pour en faire des espaces de rencontre, de détente et d'animations.

Deux jardins seront aménagés au nord et au sud du débouché de la rue de La Chalotais (qui reste ouverte à la circulation d'ouest en est) :

- au sud, une mosaïque de dallages et de jardinières de hauteurs différentes, avec une grande variété de fleurs et d'arbustes,

- au nord, un second jardin avec des jardinières en creux (-30 cm), qui annoncent l'arrivée à la Vilaine.

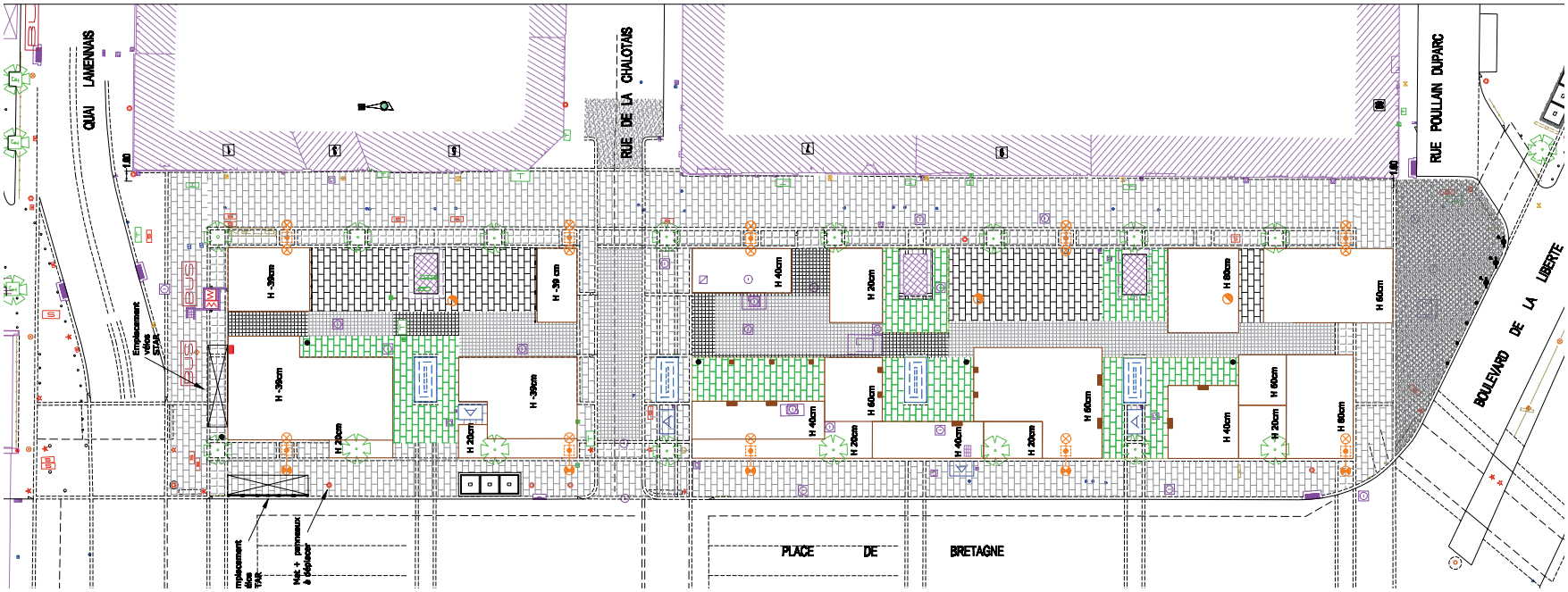
Œuvres d'art (les fontaines) et végétaux seront mis en valeur par un éclairage approprié.

Les rangées d'arbres centrales de la place de Bretagne seront dédensifiées pour améliorer l'éclairement de la place et la pousse des végétaux bas.

Le projet d'aménagement de la place de Bretagne

LEGENDE :

- Enrobés 0/10
- Pavés 14x20x14
- Acier auto-patinable
- Bordure granit
- Arbre d'alignement
- Station vélos
- Bancs projetés
- Apport volontaire
- Pavés avec joints gazon
- Dalles granit dépose / repose
- Asphalte
- Poubelle



Le projet d'aménagement de la place de Bretagne

Plaisir de ville UNE PLACE VERTE, UN MAIL POUR TOUS - EXPOSITION PROMENADE DU 12 NOV 2011 AU 11 FEV 2012

rennes.fr
VIVRE EN INTELLIGENCE

Aménagements et matériaux...

Le choix du type de dallage est adapté à chaque usage ; les pavés ou dalles avec joints gazon larges contribuent à créer une ambiance de jardin.

Les jardinières en acier auto-patinable Corten donneront un aspect chaud et naturel. Sa corrosion superficielle lui assure une grande résistance au vieillissement et au vandalisme

Jardinières traitées en acier auto-patinable appelé CORTEN.

2 mois d'oxydation naturelle

4 à 6 mois après installation

12 à 18 mois après installation

Certaines zones circulables sont prévues avec des dalles à joints gazon larges.

Les trottoirs sont maintenus en dalles granit et le cheminement central en pavés granit.

Le projet d'aménagement de la place de Bretagne

La palette végétale…

Les choix tiennent compte de la présence actuelle des platanes : le jardin est organisé avec des massifs de plantes vivaces et de graminées basses et tapissantes, et un «étage» intermédiaire constitué d'arbustes (buis, rosiers, hortensias, syringas…) et de cépées (arbustes à fleurs en touffes, comme le magnolia stellata).

La légèreté des plantes en mouvement (graminées…) contrastera avec le dessin géométrique très soigné des allées et des jardinières.

La composition d'ensemble permettra de rendre le jardin attractif à chaque saison: floraisons, cloris des feuillages, port et écorce des cépées en hiver…

Magnolia stellata

Coreopsis

Rosier

Cornus kousa «Satomi»

Penstemon

Orthensia anabelle

Cornus florida «Cherokee chief»

Lavande

Géranium vivace

Cornus florida «Cherokee chief»

Graminées

Syringa miclrophylia «Superba»

Chionanthus retusus