

SITE STRATÉGIQUE DU SCoT

ROUTE DE SAINT-MALO

PLUi de Rennes Métropole

DÉCEMBRE 2017



SOMMAIRE

PRÉAMBULE

Carte d'identité de la route de Saint-Malo

- 10** Le cadrage géographique
- 14** Le contexte juridique

Diagnostic : un chapelet de zones d'activités

- 18** Une entrée d'agglomération avec une image médiocre
- 20** Un chapelet de bourgs et de zones d'activités
- 24** Un paysage qui se construit depuis la route
- 28** Un réseau de voirie complexe

Vers un projet partagé

- 32** Formulation des enjeux du territoire

PRÉAMBULE

Le site stratégique de la route de Saint-Malo est situé aux portes de Rennes, le long de l'ancienne route menant autrefois à la cité malouine. Identifié site stratégique au SCoT du Pays de Rennes, il couvre une superficie d'environ 1 500 hectares sur une longueur de 13 kilomètres le long de l'axe Rennes/Saint-Malo.

L'ancienne route de Saint-Malo est caractérisée par l'implantation en bordure de voie de nombreuses enseignes liées aux loisirs, à la maison, à la décoration. Aménagé à partir des années 70, ce vaste espace d'activités commerciales est connu par les Rennais sous l'appellation de la route du Meuble. En proie à des difficultés écono-

miques durant la crise des années 2010, la route du Meuble a su rebondir et retrouver récemment un nouveau dynamisme. L'image de la zone reste toutefois problématique. Ce type d'offre commerciale est aujourd'hui désuet, concurrencé par des grandes surfaces au design plus avantageux et par les ventes sur internet plus pratiques. Comment dans ces conditions peuvent évoluer les zones d'activités ?

La réponse est multiple et complexe en raison des limites administratives (le site est à cheval sur 5 communes et 2 EPCI). Une première étude (Audiar 2015) a permis de fixer les contours d'une politique commune. Pour aller plus loin, le PLUi de

Rennes Métropole propose à travers cette orientation d'aménagement de formaliser cette réflexion à l'échelle de son territoire. Une proposition similaire est en réflexion pour le PLUi du Val d'Ille-Aubigné, ce qui semble garantir une cohérence dans l'approche globale de l'aménagement du site.

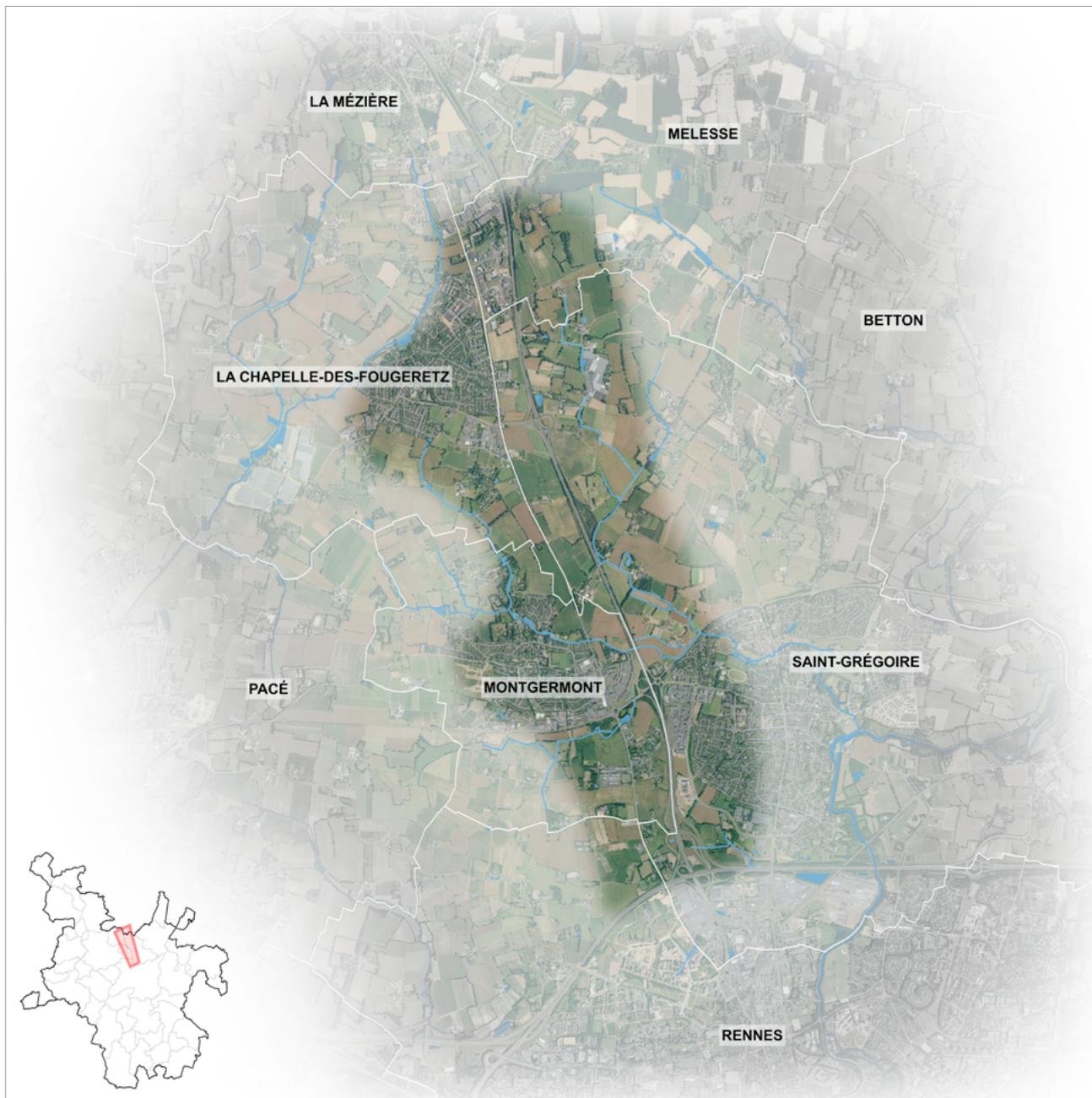


PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

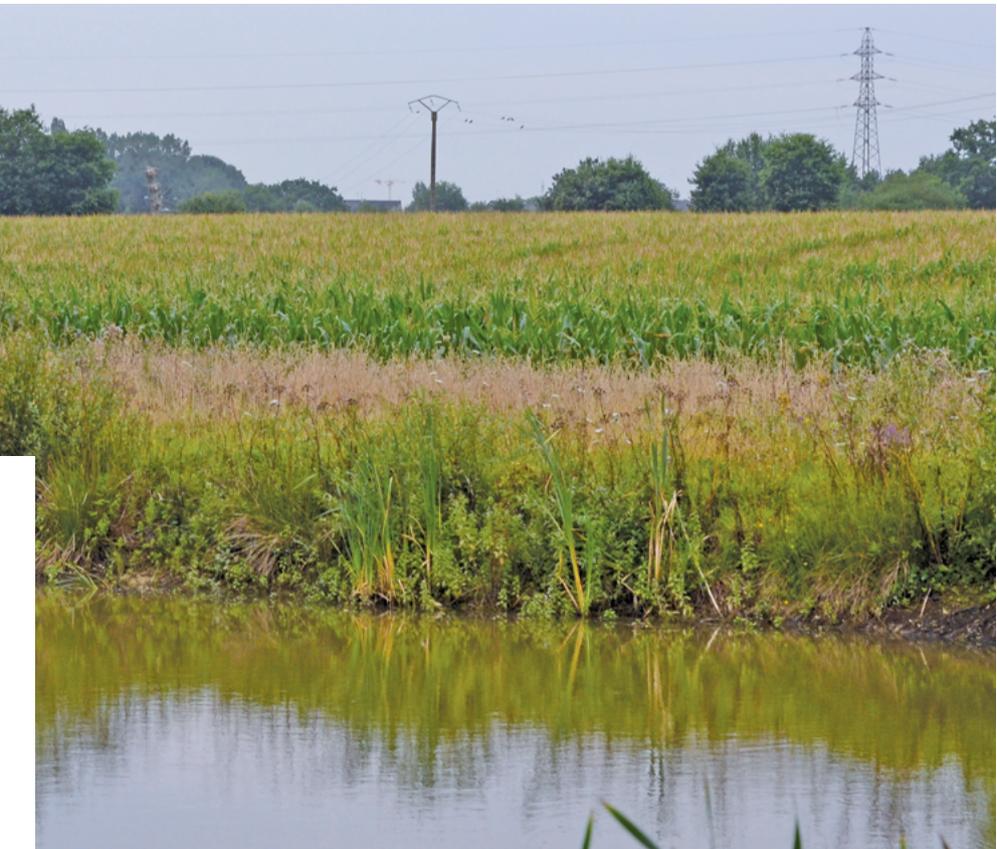
Le périmètre d'étude s'étend sur trois communes :

- Saint-Grégoire (8 989 habitants),
- Montgermont (3 242 habitants),
- La Chapelle-des-Fougeretz (4 673 habitants).

Périmètre d'étude







**Carte d'identité
de la route
de Saint-Malo**

LE CADRAGE GÉOGRAPHIQUE

Le site stratégique du SCoT « route de Saint-Malo » couvre une zone d'environ 1500 hectares au Nord de Rennes, qui s'étend sur environ 13 km le long de l'ancienne route de Saint-Malo. Le périmètre d'étude est à cheval sur la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné au nord qui compte les communes de La Mézière et Melesse, et Rennes Métropole sur la partie Sud avec ses communes de Montgermont, La Chapelle-des-Fougeretz et Saint-Grégoire.

La complexité de ce territoire tient essentiellement à la position des routes de Saint-Malo (l'ancienne et la nouvelle) qui viennent cisailer les limites communales. Ainsi, sur 1,5 km entre La Brosse et La Bourdonnais, la RD 637 côtoie les territoires de quatre communes. Elle s'étend sur les communes de Rennes (quartier Nord), Saint-Grégoire, Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz.

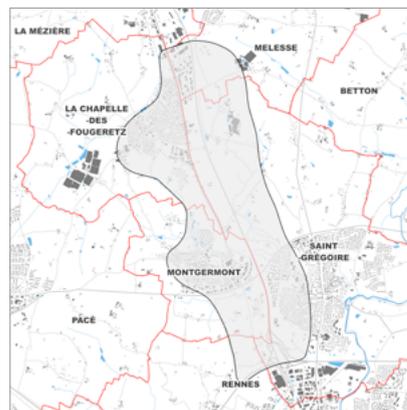
Le caractère stratégique de ce site est lié à sa position en entrée Nord d'agglomération. L'axe Rennes/Saint-Malo est une des huit voies majeures qui permettent l'accès à la capitale bretonne en se greffant en

différents points sur la rocade rennaise. Ces huit portes d'agglomérations sont définies comme sites stratégiques au SCoT (à l'exception de la route de Nantes) avec, pour chacune d'elles, des fonctions économiques importantes.

Pour les habitants de la métropole, la route de Saint-Malo est avant tout la Route du Meuble. Elle fait partie des croissances périurbaines que les villes engendrent, le long de leurs axes structurants. Le long de cette route, un chapelet de bourgs devenus villes s'est édifié depuis le début du siècle parmi lesquels :

- Saint-Grégoire en prise directe avec la ville-centre et avec une partie de son territoire dans l'intra rocade de Rennes ;
- Montgermont, La chapelle-des-Fougeretz et La Mézière, avec leur partie agglomérée bien distinctes les unes des autres dans le principe de la ville archipel ;
- Melesse, isolée plus à l'est mais dont une partie du territoire flirte avec la route de Saint-Malo.

Situation administrative.



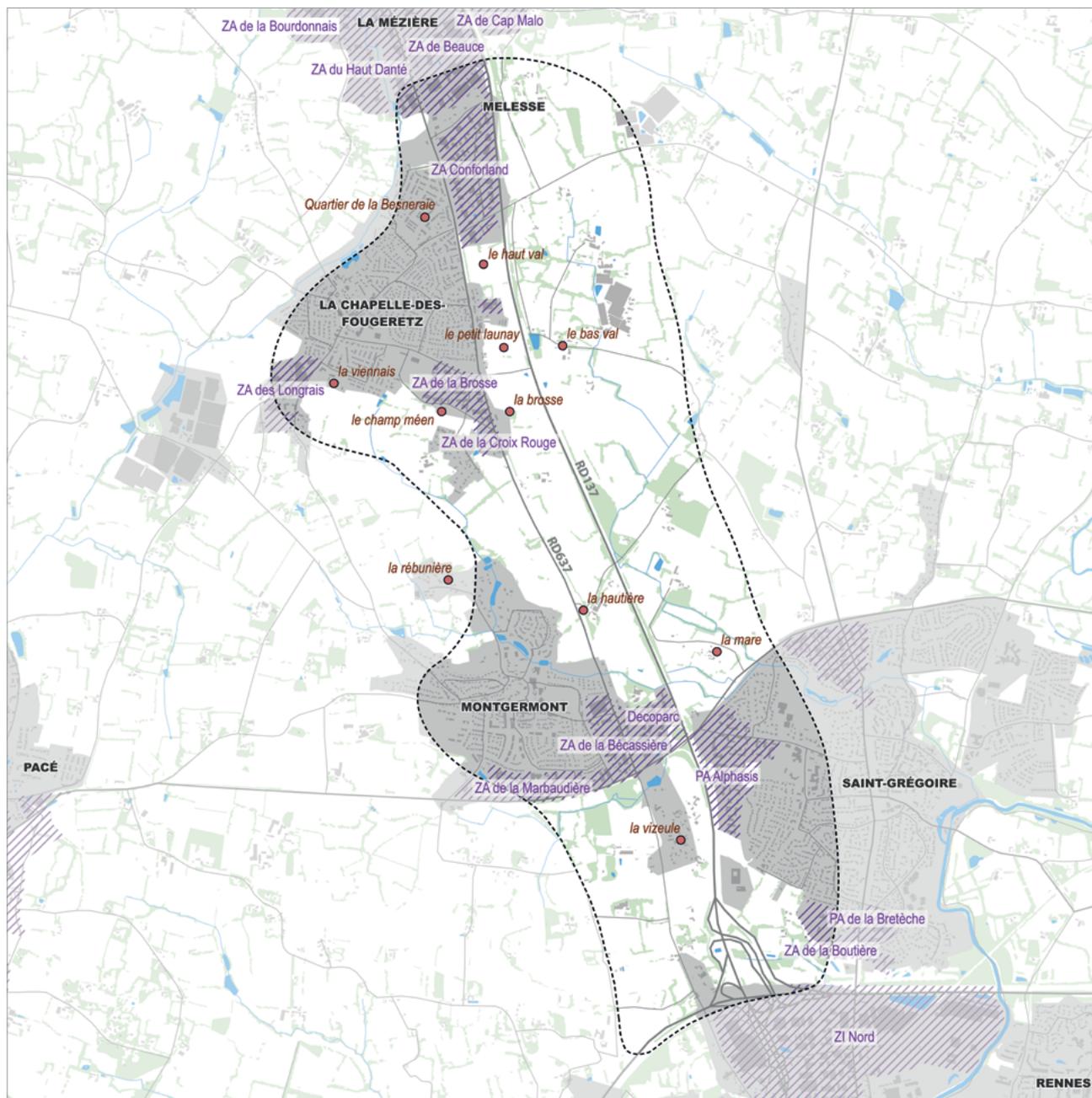
Communes	Population	Taux de variation annuel 2008 / 2013	Nombre de ménages
La Chapelle-des-Fougeretz	4 673	4,79	1 856
Montgermont	3 243	1,16	1 404
Saint-Grégoire	8 989	1,66	3 727

CHIFFRES-CLÉS du territoire 2017

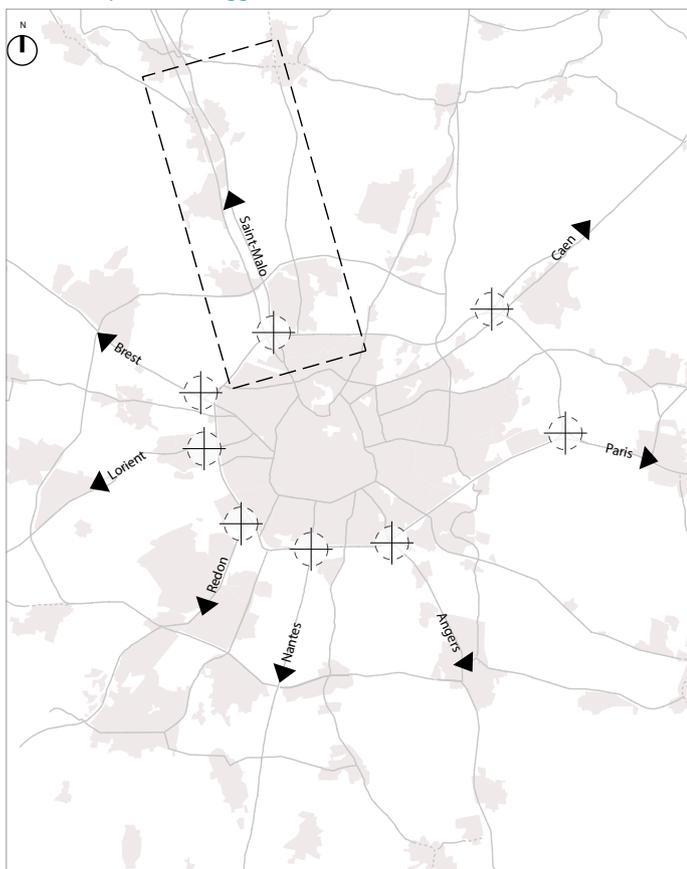
Superficie de la zone d'étude : 1800 hectares
Communes de la zone d'étude : Chapelle-des-Fougeretz, Montgermont, Saint-Grégoire.

Population : 16 900 habitants (INSEE 2013),
 7 373 logements (INSEE 2013)

Localisation des zones urbanisées



Routes et portes de l'agglomération



Les espaces verts dans l'agglomération rennaise



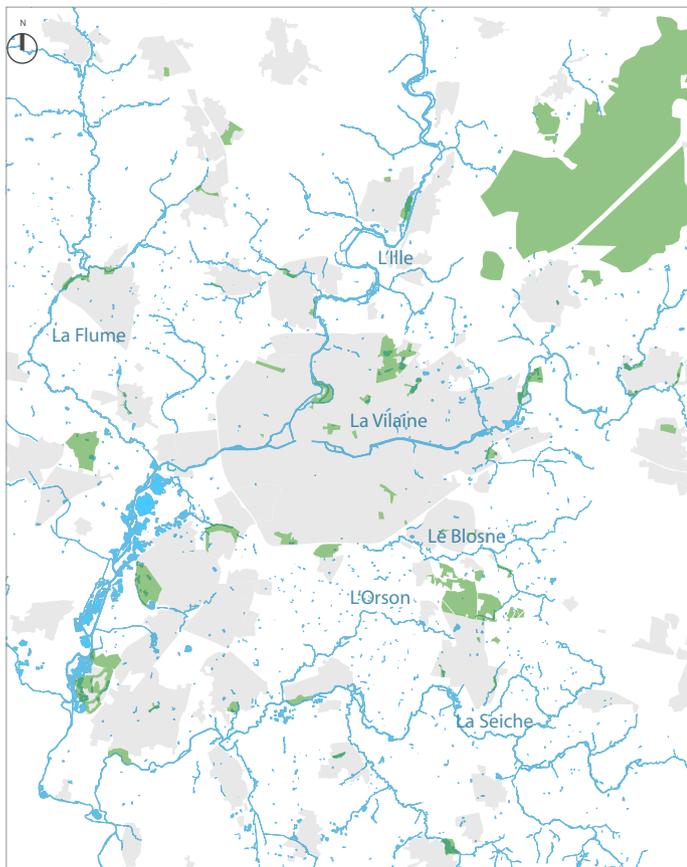
La route de Saint-Malo est devenue au fil du temps une vaste zone d'activités, bien identifiée dans l'imaginaire rennais comme étant la « Route du Meuble ». Cette zone d'activités est le fruit d'une époque ; celle d'une urbanisation linéaire, confuse, guidée par et pour l'automobile, où les espaces dédiés aux enseignes nationales ou franchisées semblaient in-finis. Elle offre l'image d'un certain dy-

namisme économique et en même temps celle de la France « moche¹ », des entrées de ville, des hangars et des panneaux publicitaires. Dans le cadre du SCOT, une réflexion a été menée sur la totalité du site stratégique. Elle permet d'alimenter les PLUi en cours d'élaboration celui du Val d'Ille/Aubigné d'une part et celui de Rennes métropole dont il est question ici.

La partie de ce territoire qui nous intéresse, dans le cadre de la démarche PLUi, concerne les communes de Rennes, Saint Grégoire, Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Le périmètre couvre environ 700 hectares en bordure des RD 637 et 137.

¹ Article « Loi CAP : un boulevard pour la France moche ? » paru sur Permis de Construire, le blog archi de Luc Le Chatelier, journaliste à Télérama.

Le réseau hydrographique



Les grandes entités urbaines



LE CONTEXTE JURIDIQUE

LES ORIENTATIONS DU SCOT

Les grandes orientations du SCoT s'appliquent de manière générale sur l'ensemble du territoire. Toutefois, elles se concrétisent principalement sur les sites stratégiques d'aménagement. Onze sites stratégiques d'aménagement ont été retenus comme étant d'intérêt à l'échelle du Pays de Rennes. Sept sont des entrées d'agglomération vers la ville-centre.

Sur ces sites, les grandes orientations du SCoT s'appliquent en prenant en compte les singularités suivantes :

- ces sites présentent des enjeux d'images et d'attractivité forts pour le pays ;

- ils couvrent plusieurs échelles de territoire, ce qui nécessite une approche intercommunale ;

- ils concentrent les enjeux fonctionnels du territoire.

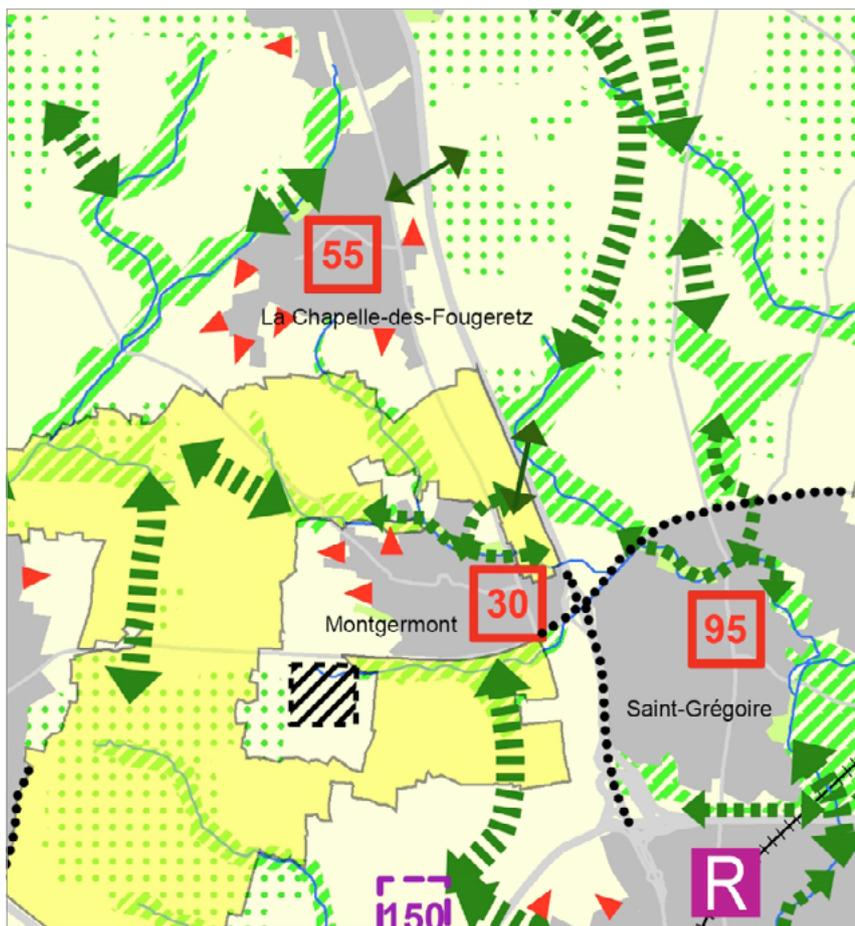
La route de Saint-Malo est l'un des ces onze sites stratégiques. Il est présenté dans le SCoT comme « un grand pôle régional » d'équipement de la maison et des loisirs. Il s'étire sur plus de 10 km entre Rennes et La Mézière, le long de l'ancienne route de Saint-Malo. Le SCoT suggère de renforcer l'attractivité de ce secteur, d'accompagner son dynamisme, de porter son image à hauteur d'un pôle commercial d'échelle régionale. Dans un contexte économique fragile, un marché immobilier commercial

appelé à se contracter, un environnement concurrentiel renforcé par l'arrivée de nouvelles zones commerciales, et l'irruption d'Internet, les pratiques commerciales sont bouleversées. La route du meuble et plus généralement l'ensemble de l'axe Rennes/Saint-Malo vont être impactés par ses nouvelles pratiques.

Le site bénéficie d'une image économique dynamique, d'une qualité de vie attractive mais il souffre de l'image des zones d'activités datées. Ce qui est en jeu quant à l'avenir de ce site, c'est la capacité qu'il aura à évoluer vers des formes urbaines plus attractives et résilientes pour se construire une nouvelle identité.



© Audiard



Préserver la grande armature écologique

-  Massifs forestiers et principaux boisements à préserver
-  Fonds de vallée et grandes liaisons naturelles à conforter

Favoriser la fonctionnalité écologique du territoire

-  Perméabilité biologique à encourager
-  Continuité naturelle à favoriser en espace urbain
-  Principe de connexion écologique à assurer
-  Franchissement écologique à améliorer ou à prévoir (routes ou aménagements urbains)

Garantir la préservation des ceintures vertes et des alternances ville/campagne

-  Champs urbains à protéger au sein des réseaux des communes
-  Limites paysagères de développement à respecter (routes, haie, ligne de crête ou lisière urbaine)
-  Espaces de respiration entre les villes et les bourgs à maintenir (discontinuités urbaines)

Assurer le développement urbain en économisant l'espace

-  Espaces urbanisés et zones d'activités en cours en 2007
-  Parcs urbains et golfs
-  Directions d'urbanisation
-  Potentiel urbanisable communal maximum (en hectare)
-  Site conditionnel de développement urbain
-  Nouvelle zone de développement économique
-  Zone conditionnelle de développement économique
-  Sites privilégiés de renouvellement urbain habitat / activité

Infrastructures à réaliser

-  Site d'entoussement des déchets à réaliser
-  Site éventuel de traitement des déchets



Diagnostic

Un chapelet de zones d'activités

UNE ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION AVEC UNE IMAGE MÉDIOCRE

L'entrée Nord, telle qu'elle nous est présentée aujourd'hui, est l'assemblage d'objets urbains hétéroclites et non connectés entre eux. Ce sont principalement des zones d'activités installées en chapelet entre l'ancienne route de Saint-Malo (RD 637) et la 2x2 voies (RD 137), en lien avec des bourgs et des villes. Ce vaste ensemble constitue une zone semi-urbanisée, marquée par quelques coupures d'urbanisation entre les bourgs, les lotissements et les zones d'activités. Cette perception de zone d'activités en continu pèse sur l'image de ce morceau de territoire et, par ricochet, sur celui de la métropole.

Sur cette dernière décennie, les projets urbains des communes ont gagné en qualité

et ont permis de mieux relier les zones résidentielles et les bourgs. Mais les activités sont restées des espaces « à l'écart » en se développant suivant leur propre logique économique.

Ainsi, le paysage que l'on observe aujourd'hui est celui d'un patchwork de tissu bâti et d'espaces agro-naturels structuré autour des principaux axes routiers :

- l'ancienne route de Saint-Malo et ses zones d'activités en bords de voies avec Alphasis, Décoparc, l'Autopole, La Brosse,
- les bourgs d'origine avec leur extension en nappe pavillonnaire,
- le tissu urbain rennais représenté par Grand Quartier et les zones commerciales de Saint-Grégoire,

- un paysage de bocage en partie mité de constructions.

L'enjeu pour le PLUi est de construire un projet solide s'appuyant sur les deux piliers de la ville archipel que sont mobilité et proximité.

LES ENTITÉS PAYSAGÈRES

- 1 Les bourgs d'origine
- 2 La route du meuble, paysage d'interstices et d'activités
- 3 Axes routiers et rocade rennais
- 4 Le bocage

La traversée de Montgermont.



© Audiar



© Audiar

Les entités paysagères



UN CHAPELET DE BOURGS ET DE ZONES D'ACTIVITÉS

UN CHAPELET DE BOURGS LE LONG DE LA ROUTE DE SAINT-MALO

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, comme nous l'apprend la lecture du cadastre napoléonien et les cartes d'État-Major, la route de Saint-Malo est un paysage agricole dans lequel ont essaimé quelques bourgs dont l'aspect est plus proche de gros hameaux. L'habitat extrêmement dispersé ne permet pas la constitution d'agglomération importante. Saint-Grégoire bénéficie de la proximité de Rennes et affiche une taille plus importante que Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Sur la carte d'État-Major l'actuel RD637 est nommée route de Saint-Malo à Bordeaux, ce qui indique le caractère d'intérêt national de cette route.

La Brosse (La Chapelle-des-Fougeretz).

On peut aussi constater sur la carte d'État-Major que la route fédère les premières constructions en bordure de route, principalement au droit des bourgs comme à la Brosse, la Bécassière sur le territoire de Rennes.

UNE URBANISATION DIFFUSE À PARTIR DES ANNÉES 70

Le ferment de la route du Meuble à une origine ancienne. À la fin du XIX^e siècle, de nombreux menuisiers et ébénistes s'implantent le long de la voie. Ils bénéficient de la proximité de Rennes et de la présence de matières premières de qualité avec les boisements du Nord du Pays de Rennes. Cette conjonction va permettre de créer

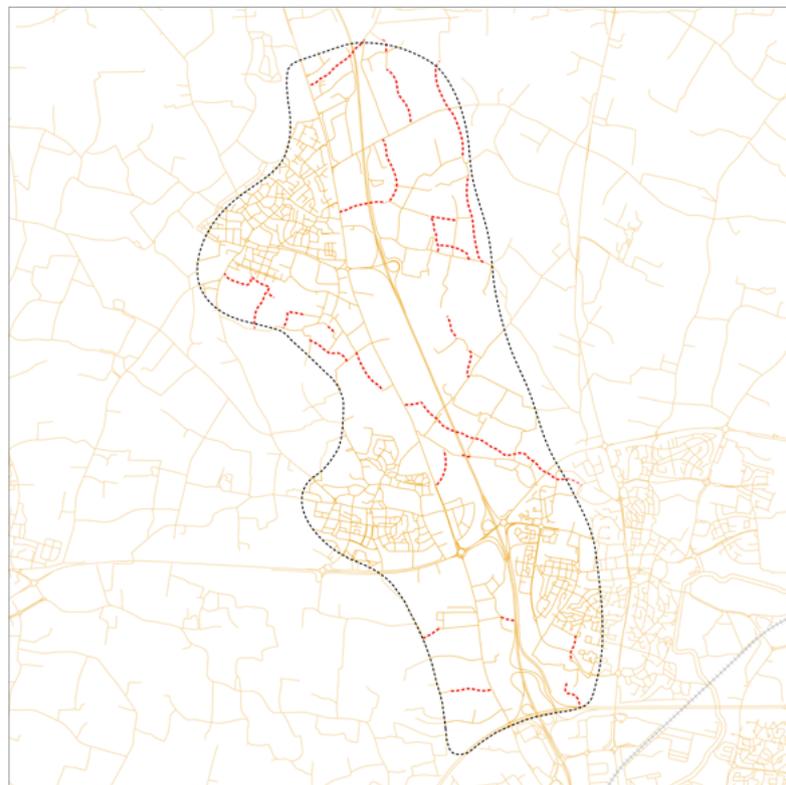
un embryon d'activités qui se développera véritablement à partir des années 50-80. Ainsi, depuis une trentaine d'années, le développement de zones d'activités, fortement consommatrices d'espace, s'est accéléré en bordure de la RD637. C'est un fait urbain majeur déterminant pour l'image du secteur. Ce développement s'est fait jusqu'à aujourd'hui dans un espace bien circonscrit. Il a concerné exclusivement l'espace interstitiel entre l'ancienne route et l'actuelle deux fois deux voies. L'urbanisation s'est faite par une succession de zones d'activités (d'initiatives communales ou communautaires). Ce développement quasi spontané n'a pas vraiment fait l'objet de réflexion d'ensemble mais est plutôt le fruit d'une succession de projets d'initiatives communales. La désorganisation à l'échelle du territoire, en



© Audiar



Carte d'État Major de la route de Saint-Malo : les chemins disparus.



termes d'image et de déplacement, est aujourd'hui flagrante. Chaque zone d'activités s'est créée sa propre voie de desserte interne avec souvent un système en impasse. La connectivité entre les ZA est quasi nulle et seule l'ancienne RD crée un lien fonctionnel entre celles-ci. Cela se traduit par une multitude de carrefours desservant les zones, avec chaque fois une identité différente (Décoparc, Alphasis, la Brosse, l'Autopole...). Les efforts d'homogénéisation de l'image de la Route du Meuble ont été tentés, notamment par le traitement de

l'espace public de la RD mais aussi par la signalétique. C'est un premier pas, mais il reste insuffisant pour caractériser la Route du Meuble aux yeux du grand public. Au final, l'impression qui se dégage est celle d'un patchwork avec une très forte segmentation des espaces. Cette urbanisation est l'opposé de la ville passante, une ville sectorisée plutôt que mixte, privatisée par l'urbanisme commercial et en impasse.

UNE CROISSANCE IMPORTANTE DES BOURGS

En parallèle de cette urbanisation diffuse, chaque bourg va se développer de façon autonome, avec une croissance en périphérie sous forme essentiellement de lotissement jusqu'aux années 2000, puis plus variée par la suite.

À l'aube des années 70, la croissance de Rennes se reporte peu à peu sur sa proche périphérie. Deux phénomènes sont alors à l'œuvre, une urbanisation spontanée en bordure de village, le long des voies d'accès, et la mise en place de lotissements de taille modeste avec des systèmes souvent en impasse disposant d'une seule connexion sur la voirie municipale. Avec l'intensification de phénomène périurbain, les premières extensions vont vite être débordées par une nappe pavillonnaire d'une autre envergure. De fait, cette urbanisation, que l'on pourrait appeler de seconde phase, est souvent plus structurée, avec une hiérarchie des voies, l'aménagement d'espace vert. Elle reste malgré tout sectorisée, avec une production monotypée (le lot libre de 600 m²) qui est le synonyme d'une absence de mixité sociale et urbaine.

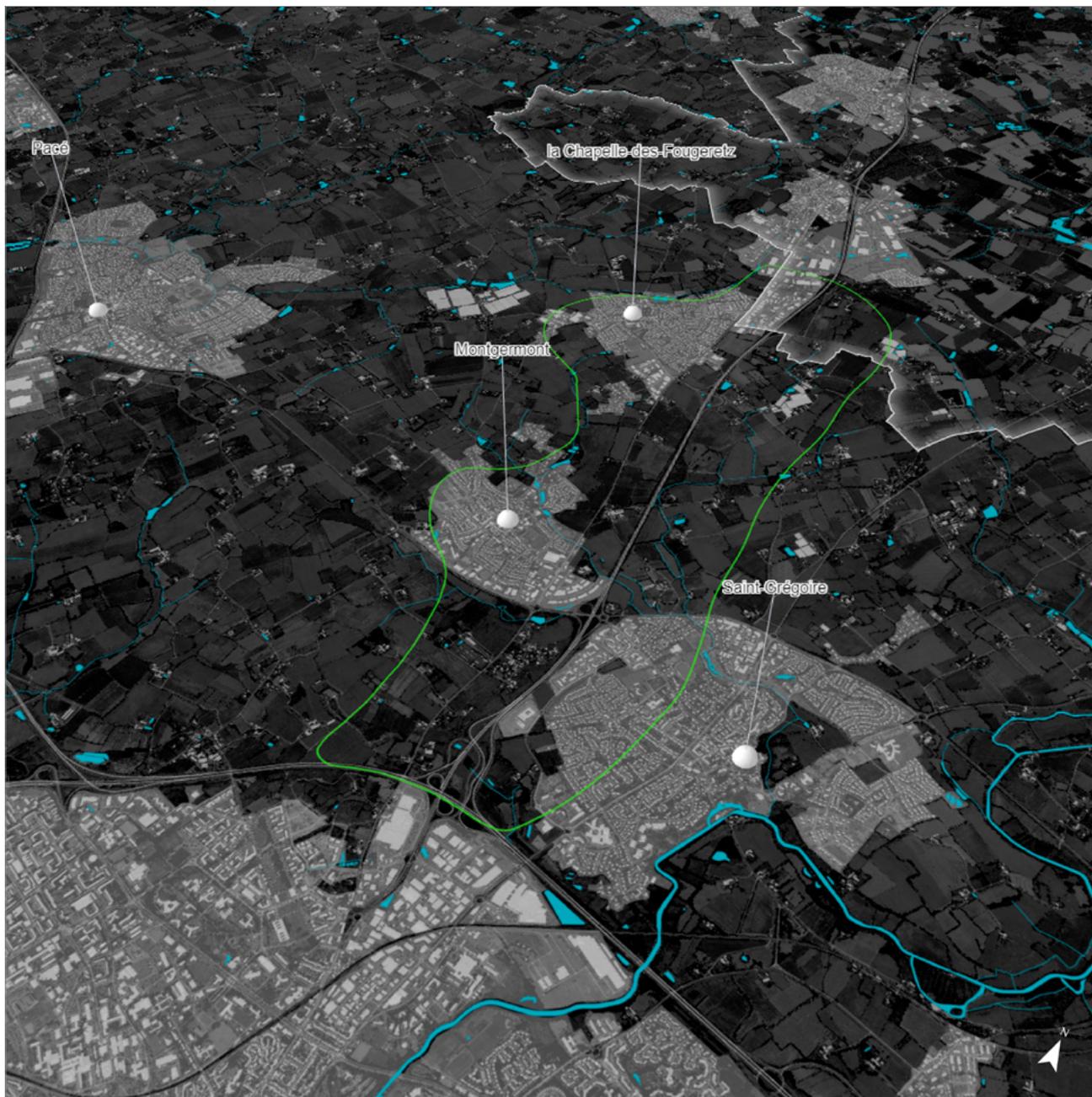
Au début des années 2000, les opérations d'urbanisme évoluent sensiblement. La notion de développement durable impacte la morphologie urbaine de façon timide puis de plus en plus directement. Des opérations différentes, beaucoup plus variées en matière de typologie d'habitat voient le

jour. Par exemple, la ZAC de la Besnerais accueille 30% de logements collectifs, les 70% restant se partageant équitablement entre lots libres, individuels groupés et semi-collectifs. La densité moyenne atteint 20 logements par hectare ce qui tranche avec les lotissements des années 80.

UN RISQUE DE CONURBATION À TERME

Ce développement en périphérie des bourgs s'est réalisé de façon « concentrique ». Aujourd'hui, on semble en atteindre les limites, notamment géographiques, en raison des risques de conurbation qui surgissent. Ainsi, la limite sud de La Chapelle-des-Fougeretz est à deux pas de Montgermont. Entre La Chapelle-des-Fougeretz et La Mézière, Montgerval crée une conurbation majeure qui semble se renforcer au gré des projets.

Les lisières urbaines



UN PAYSAGE QUI SE CONSTRUIT DEPUIS LA ROUTE

La lecture du paysage peut se faire de divers points de vue, que ce soit lors d'une promenade, pour aller au travail, depuis une voiture ou en vélo. Le paysage de la route de Saint-Malo est évidemment structuré par les voies car c'est une de ses raisons d'être. La recherche systématique des effets vitrines par les activités commerciales engendre un paysage spécifique et dominant qui noie la lecture des autres éléments paysagers que sont les bourgs traditionnels, les paysages agronaturels...

Il existe deux axes majeurs de perception du site, la RD 137 qui domine un paysage routier de merlons, ponts et ouvrages d'art avec parfois quelques ouvertures visuelles et la RD 637 qui chemine plus à plat dans le paysage et traverse un paysage patchwork de lotissements et zones d'activités.

LE PAYSAGE DEPUIS LA RD 137

L'entrée dans le territoire métropolitain démarre peu après le passage de CAP Malo à presque 1 kilomètre de cette zone commerciale. Après un passage à plat qui traverse les zones de CAP Malo et celles de Montgerval et Melesse (Confortland), la voie traverse un corridor vert avec des merlons, plantés d'arbres haute tige qui

masquent toute perception des bords de routes.

La deux fois deux voies borde ensuite un paysage très vert, avec en parallèle une ligne haute tension, jusqu'à ce qu'apparaisse au second plan, une première perception de Rennes. On longe la zone de Confortland (territoire de Melesse) qu'on ne perçoit que ponctuellement (malgré des coupes intempestives de boisements).

Peu à peu, en roulant vers Rennes, le paysage s'ouvre. L'autopole de Saint-Grégoire s'affiche pleinement dans le paysage de l'entrée d'agglomération, avec un effet vitrine agressif, amplifié par le positionnement du bâti par rapport au sol naturel. La volonté des concessions d'obtenir un effet d'exposition des voitures en vente rajoute à cet effet vitrine, pleinement assumé ici. Cet effet se conjugue malheureusement avec la première vue panoramique de la ville de Rennes depuis Saint-Malo. Nous sommes, là, juste avant l'échangeur de la Chapelle-des-Fougeretz.

L'approche de l'échangeur marque la fin d'une première séquence. Une première coupure d'urbanisation apparaît ; la présence de champs en bordure de voie, un bâtiment isolé (galerie Mica) au premier plan, le village de la Brosse au second plan forme une première respiration paysagère.

Elle se poursuit après le passage de l'échangeur sur environ deux kilomètres.

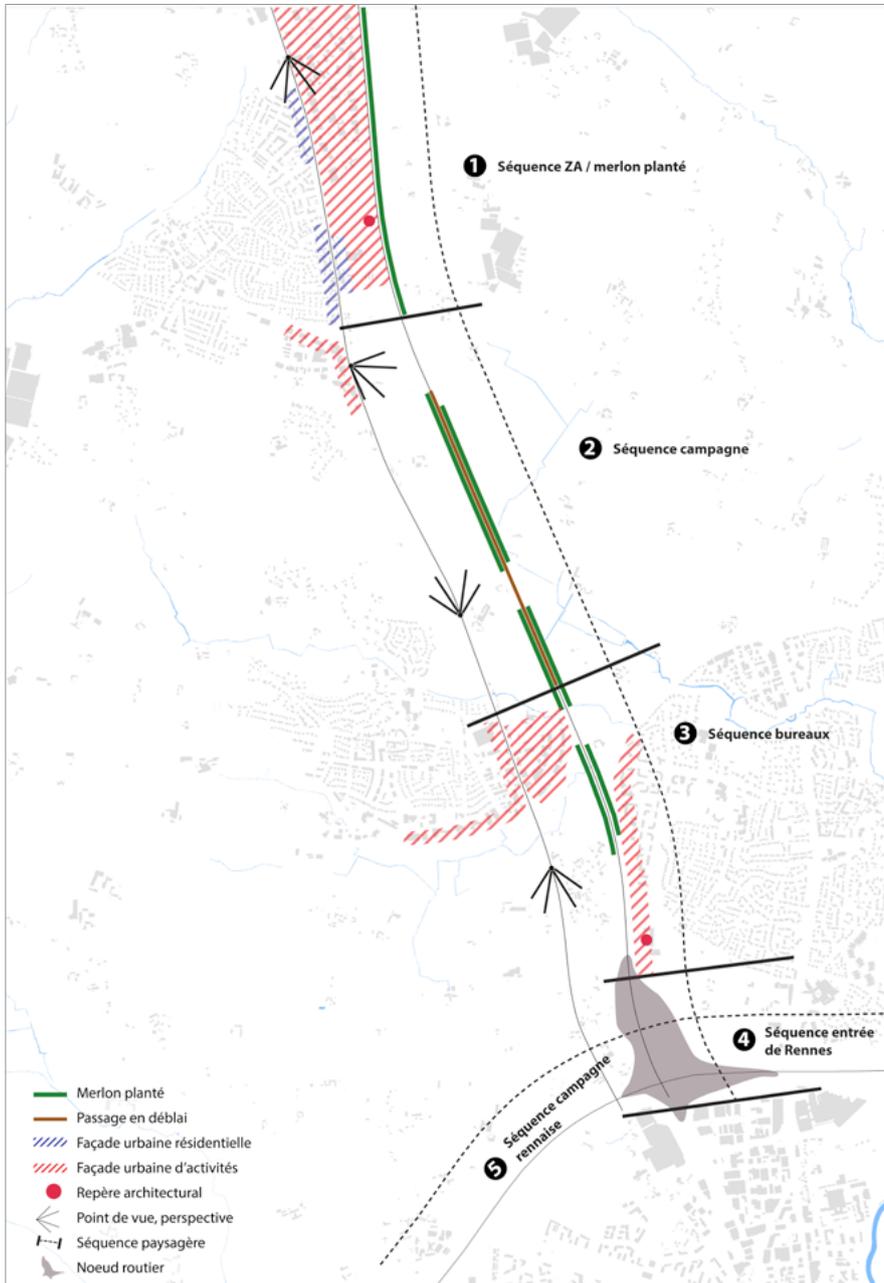
Le paysage de bord de route alterne des séquences de bocage, d'ouvertures visuelles sur la campagne proche ou au contraire des barrières végétales plus ou moins opaques selon les saisons. La voie, peu à peu, s'installe en déblai par rapport au sol naturel notamment lors du passage sous le pont de la Hautière. Elle refait ensuite surface pour longer la zone d'activités de Décoparc sur son côté Ouest et un paysage de bocage sur le côté Est.

Après le passage de l'échangeur de Montgermont, le paysage offre une dernière séquence notable, dans laquelle, les bureaux de la zone d'activités Alphasis forment un front bâti en bordure de la route, à environ 75 mètres de l'axe de la voie. Cet ensemble de bureau fait face à un paysage hétéroclite, avec le hameau de la Vizeule de l'autre côté de la voie. Ce paysage s'imprègne aussi fortement d'un vocabulaire routier lié à la présence de bretelle d'accès à la rocade.

Merlons plantés, délaissés routiers, panneaux de signalisation, bande d'arrêt d'urgence dominent le paysage des bords de route.

Vient ensuite le passage de la rocade et l'entrée dans Rennes proprement dit avec l'arrivée sur la zone commerciale de Grand Quartier.

Le paysage depuis la route





Panorama sur la ville de Rennes depuis La Chapelle-des-Fougeretz.

LE PAYSAGE DEPUIS LA RD 637

Le paysage en bordure de la RD 637 est beaucoup plus ouvert qu'en bordure de la RD 137 ; la voie d'origine ancienne a été installée la plupart du temps au niveau du sol naturel ce qui renforce son contact avec le paysage des abords.

Depuis le Nord de la Chapelle (passé le giratoire de Montgerval), on se trouve en présence d'un vaste couloir de zones commerciales de part et d'autres de la route. Des voies en impasse desservent les zones comprises entre la RD 637 et le RD 137. Montgerval, Confortland (1,2 et 3) sont de

conceptions similaires. Sur la rive Ouest de la voie un front bâti de hangars commerciaux s'aligne sur la voie. Ce passage est le plus « intense » de la route du Meuble. Il propose un traitement paysager médiocre, une architecture banalisée, un paysage caricatural d'entrée de ville. Une faible partie de cette zone est implantée sur le territoire de la Métropole. Quelques hangars seulement sont situés sur la commune de la Chapelle-des-Fougeretz mais une zone artisanale a pris place à l'arrière du front bâti (ZA du Haut-Danté).

Passé ce secteur, on fait face à une deuxième séquence courte mais essentielle. Sur le secteur du Haut-Danté, une cou-

pure d'urbanisation permet de percevoir le paysage avec une ouverture visuelle sur la campagne. La lisière urbaine des quartiers d'habitat de la Chapelle est toute proche mais protégée par une haie bocagère massive. Une construction ancienne implantée en bordure de route « signifie » l'entrée de l'agglomération.

Face à cela, Confortland déploie ces hangars commerciaux. L'absence de plantations sur la pelouse qui borde la route renforce la dureté de l'architecture de ces hangars. Une véritable proposition paysagère sera à faire sur ces bords de routes.

La seconde séquence est la traversée de l'agglomération de la Chapelle-des-Fouge-



© Audiard

retz. La route s'élève pour retomber ensuite vers le sud et la ville de Rennes à l'horizon. La voie longe Confortland 1 situé sur la commune de Melesse et sur l'autre rive, les quartiers d'habitat de la Chapelle. Ceux-ci sont protégés par des talus ou des haies renforcées par des talus au second rang. Entre Confortland et la Brosse, une nouvelle zone d'activités se déploie (pôle auto de la Brosse), installée sur le territoire de Saint-Grégoire. Celle-ci est en cours d'aménagement, et on ne mesure pas encore l'impact paysager qu'elle aura sur le paysage. Un nouveau giratoire à quatre branches a pris place à l'entrée du village de la Brosse.

La traversée de la Brosse amorce une troisième séquence avec un paysage plus urbain (bâti ancien, alignement sur rue) mais aussi plus hétéroclite avec des bâtiments d'activités. (Une séquence similaire a lieu à Montgerval mais de façon moins marquée). Dès lors, une mise en valeur est possible via l'espace public mais aussi via la forme urbaine que proposera le futur PLUi. Ça pose aussi la question de l'urbanisation le long de la voie entre le hameau et le giratoire (secteur du Petit Launay).

La quatrième séquence est une séquence qui propose une importante rupture dans l'urbanisation entre la ZA de la Brosse et la ZA de Décoparc.

La voie se trouve à la sortie de la Brosse en position dominante (à une altitude de 76 m) face à un coteau Sud d'où une vue panoramique sur la campagne de Rennes. Passé la ZA de la Brosse, un paysage se déploie de part et d'autre de la route avec une alternance de passage au niveau du sol naturel et de passage en creux. Quelques anciennes fermes bordent la voie ponctuellement. La route passe alors une ligne de crête avant de plonger vers Montgermont et la zone d'activités de Décoparc.

La traversée d'agglomération de Montgermont est la traversée d'une zone d'activités avec des fronts bâtis dissymétriques. Côté Est de la voie, Décoparc propose un front bâti homogène avec une architecture où les volumes sont cohérents, d'aspect similaire et bien alignés. Côté Ouest, le front bâti et au contraire particulièrement hétéroclite, fruit d'une accumulation urbaine de pavillons et de bâtiments d'activités commer-

ciales, artisanales. Malgré le traitement qualitatif de l'espace public, la qualité du paysage urbain est médiocre et mérite une requalification.

La dernière séquence se situe entre le giratoire de Montgermont et Grand Quartier. L'ancienne route de Saint-Malo traverse un paysage hétéroclite de hameaux (la Vizeule), de parcelles agricoles, bâtiments d'activités et équipements. Ce passage est mité par les constructions éparses, des entrepôts, des zones d'exposition, ce qui dénature sensiblement l'effet « coupure d'urbanisation ».

UN RÉSEAU DE VOIRIE COMPLEXE

DESCRIPTION DU RÉSEAU DE VOIRIE

Contrairement à d'autres secteurs de l'agglomération, le réseau de voirie principal a pu s'organiser sans contrainte naturelle ; pas de relief ; pas de cours d'eau important. De même, l'absence de voie ferrée a permis le maillage d'un réseau de voirie dense entre les bourgs. Le seul élément « clivant » est venu du réseau routier. La création de la « 2x2 » voies a généré une coupure nette dans le réseau de voirie avec seulement quelques points de passage entre l'est et l'ouest. Ce clivage se ressent dans l'organisation des déplacements avec des effets d'impasse assez nombreux sur des voies de dessertes anciennes.

Cela renvoie aussi à l'organisation des circulations sur un secteur où la voiture est le moyen de transport quasi exclusif. On assiste à une superposition de trafics différents par leur nature :

- le trafic de transit Rennes/Saint-Malo et les trafics transversaux rocade - deuxième ceinture,
- le trafic local avec les trafics urbains en direction de la ZI Nord et de la Route du Meuble et les mouvements pendulaires vers Rennes, ceux vers les zones d'activités de la Route du Meuble et Cap Malo et ceux vers l'entreprise Tom West (300 salariés au sud de la Chapelle-des-Fougeretz),
- les dessertes des entreprises.

Le secteur Nord-Ouest de l'agglomération rennaise est structuré par 3 voies radiales qui sont l'ancienne route de Saint-Malo (RD 637), la voie express (RD 137) et plus à l'est la départementale 82. Les trois voies viennent rencontrer la deuxième ceinture (départementale 29) entre Montgermont et Saint-Grégoire. Seul la D 137 dispose d'une connexion avec la rocade Nord de la ville de Rennes, les deux autres ne faisant que la traverser en dessus pour la D 82, en dessous pour la D 637.

QUATRE NIVEAUX HIÉRARCHIQUE QUI SE CROISENT

Le réseau d'agglomération

Route de Saint-Malo / deuxième ceinture / rocade.

Avec des points de contact :

- échangeurs de Cap Malo ; de La Brosse ; du Marais ; de la rocade Nord ;
- giratoire de Saint-Grégoire ;
- sortie Cap Malo.

Un des principaux nœuds routiers se situe à la sortie de Saint-Grégoire avec le giratoire « rond-point de Montgermont » au nord de Saint-Grégoire avec des difficultés pour sortir du parc d'activités Alphasis et des remontées de file sur l'axe Rennes/Saint-Malo le soir aux heures de pointe. Le matin, c'est le giratoire du marais au sud de Montgermont



© Audiar

qui est saturé notamment par le trafic provenant de la Chapelle-des-Fougeretz.

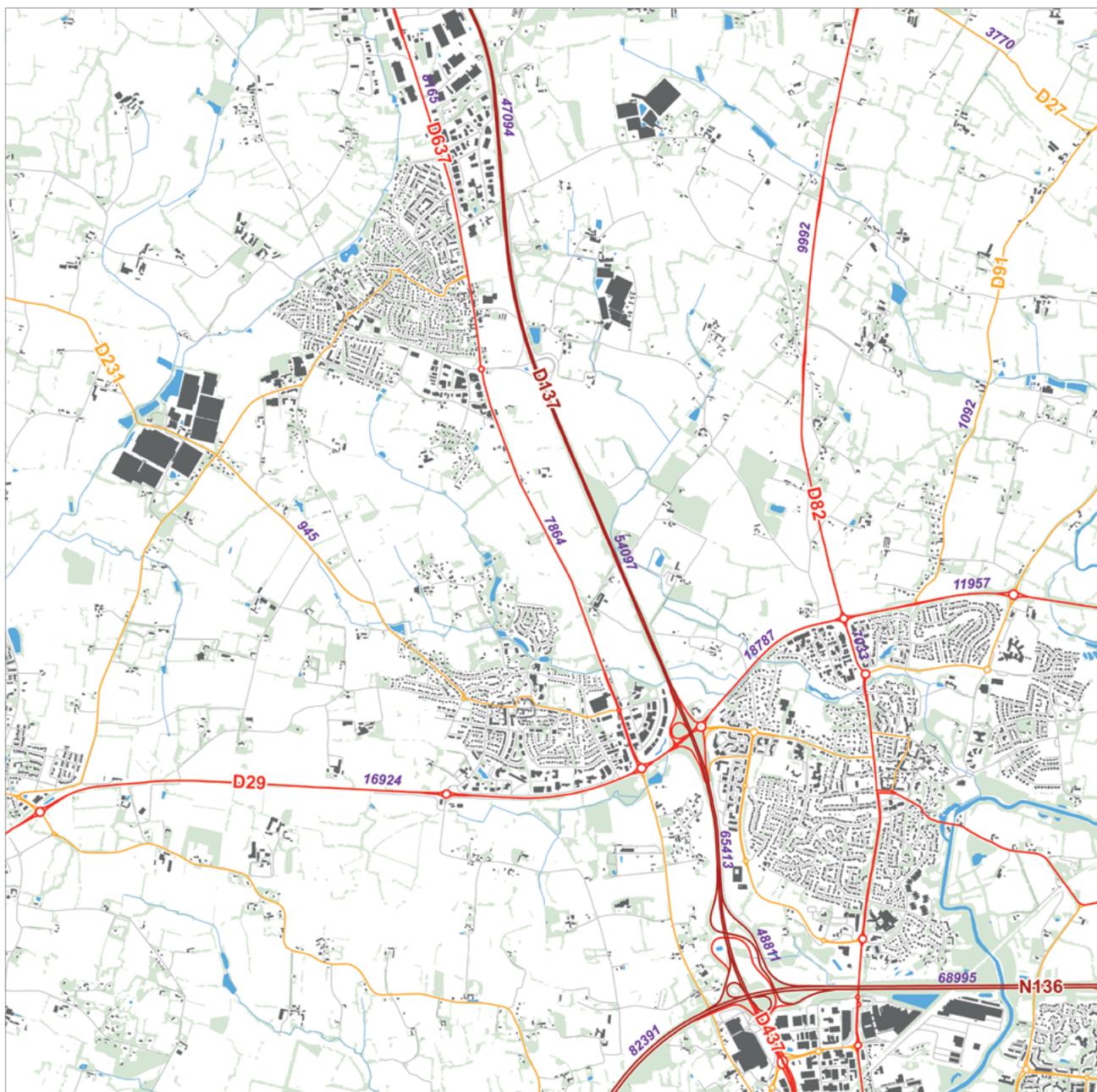
Le réseau de desserte des villes

Il s'agit du réseau de liaison intercommunale dont le trafic évolue fortement. Ces anciennes voies relient les bourgs entre-eux. Elles servent aussi de délestage lorsque la route D 638 est surchargée. Elles génèrent un trafic de transit qui traverse les bourgs et les zones résidentielles en créant des nuisances importantes. Enfin, le réseau connaît quelques points durs (remontée de files) au contact avec la RD 637.

La route du Meuble

Le RD 637 a un statut d'entre-deux entre fonction de desserte de l'agglomération et de desserte entre les villes. L'accès aux magasins est susceptible de créer des complications aux heures d'affluence (le samedi après-midi). Toutefois, nous n'avons pas enregistré de problèmes majeurs.

Le réseau routier





© Audiard

Saint-Grégoire en bordure de la RD 137.

La desserte locale

Cette desserte est composée d'un réseau dense de voies communales mais qui subit des ruptures liées à la 2x2 voies avec seulement deux possibilités de passage automobile (route de la Fouinardière, route de la Besneraye).

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Ces trois radiales cumulent, selon les chiffres du département, un trafic d'environ 66 000 véhicules/jour. Avec 66 311 véhicules/jour, entre la RD 29 et la rocade Nord, la RD 137 est, même sur ce tronçon, la voirie la plus chargée du département hors rocade. Si l'on a une vision rétrospective de ce trafic, la tendance suivante se dessine ; l'ouverture de l'échan-

geur de La Brosse a permis une réduction du trafic sur les tronçons La Brosse-giratoire de la Bécassière (de 30 % environ, soit 10 686 en 2008 à 7 747 en 2012), une stabilisation du trafic sur la D82 (de 9 974 en 2008 à 9 842 en 2012). Partout ailleurs entre 2008 et 2011, on constate une augmentation avec des variations plus ou moins importantes (rappelons que depuis 2002, le trafic moyen sur la RD a progressé de 13,03 %).

Globalement, le réseau sur la partie Nord de l'agglomération apparaît saturé.

Ces points noirs se résument à deux types :

- le matin : dans le sens entrant, Porte de Saint-Malo entre 8h00 et 8h45 avec des difficultés très en amont, à partir du rond point entre la D137 et la D29,
- les sorties de bourg le matin au droit des carrefours avec la RD637,

- le soir : les entrées/sorties de rocade qui saturent aux heures de pointe et notamment le nœud routier compliqué entre les giratoires du Marais et celui du nord de Saint-Grégoire.

**Vers un projet
partagé**

FORMULATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE

FORMULATION DES ENJEUX D'URBANISME

Un espace commercial à restructurer

La possibilité de structurer une offre commerciale forte dans un cadre modernisé et renouvelé est un enjeu majeur pour cette partie du territoire. Pour cela, il faut s'appuyer sur la possibilité du transfert des activités commerciales égrenées aujourd'hui le long de l'axe vers les pôles de la ZA Nord de Rennes/Saint-Grégoire et de Cap Malo. Ces transferts pourraient se faire en fonction de leur typologie, les petites surfaces vers la ZA Nord, les plus grandes vers Cap Malo

(voir étude site stratégique Audiar 2016). Ces transferts n'entameront pas le potentiel constructible de 1 000 m² du SCoT, dès lors que le commerce initial est assuré de retrouver une nouvelle fonction commerciale (activités, habitat...).

Renforcer les polarités urbaines

L'enjeu est de rompre avec l'étalement urbain, qui éloigne les nouveaux quartiers des centres anciens. Tout au contraire, il s'agit de renforcer ces polarités historiques en favorisant des opérations de renouvellement urbain (cf. l'exemple de renouvellement urbain des bâtiments Hardy à la Chapelle-des-Fougeretz) qui ramèneront

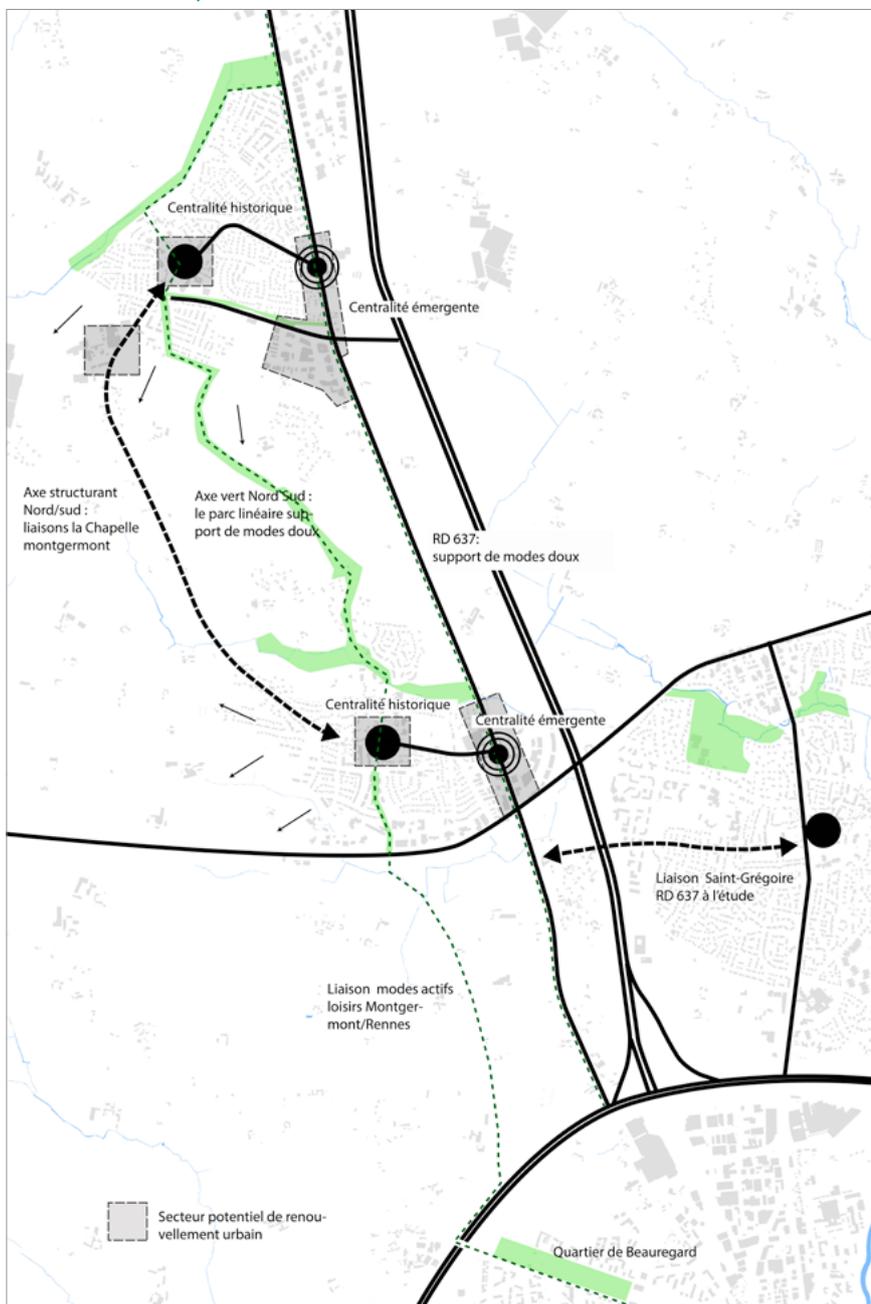
des habitants. Au-delà du renouvellement urbain classique déjà à l'œuvre, la question de la reconquête d'anciennes zones d'activités pour de l'habitat se pose. La repolarisation des commerces et activités sur d'autres sites peut libérer un foncier intéressant à proximité des centres historiques (La Bécassière à Montgermont), ou en limite des quartiers en expansion (la Brosse à la Chapelle-des-Fougeretz). Ces deux séquences urbaines de la route du meuble doivent être affirmées. La mutation des activités sur ces deux secteurs peut donc être une alternative aux extensions urbaines à condition qu'une politique foncière soit mise en place en amont.

Ce principe, s'il est mis en œuvre, questionne de facto le devenir de l'axe RD637 (ancien axe Rennes/Saint-Malo). La proposition qui est faite dans le cadre de cette réflexion est une reconquête urbaine de cette voie, au droit des bourgs afin d'y introduire mixité et animation urbaine. Cela doit se faire non pas contre les polarités historiques mais au contraire en synergie avec celle-ci.

De plus, la question de la relation entre le centre historique et ces nouvelles centralités (par les anciennes voies d'accès) se posent à terme. Ces secteurs doivent faire l'objet d'attentions particulières notamment avec le renouvellement urbain qui doit y être encouragé.



Formulation des enjeux urbains



Poursuivre l'extension des villes

La question de la poursuite de l'extension se pose pour Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Au-delà de toutes contraintes réglementaires (notamment les champs urbains et directions d'urbanisation du SCoT), les zones potentielles d'urbanisation ne remettant pas en cause les fondements de la ville archipel sont limitées. Hormis les secteurs en voie d'urbanisation, deux secteurs nous semblent être potentiellement intéressants, Montgermont Nord et La Brosse.

Des déplacements organisés autour de la RD 637

L'enjeu principal est d'apaiser la circulation sur la RD 637 et de la faire passer d'un statut de route à celui d'un axe urbain. Les actions de remodelage de son profil pourrait permettre d'affirmer, sur certains tronçons seulement, son caractère urbain, afin que cette voie ne soit plus ressentie comme un repoussoir mais bien comme une partie de la ville. Le nouveau profil de la voie devrait privilégier la présence et la continuité d'arbres d'alignement, qui font partie des gènes de cette ancienne route royale.

Des modèles différents devront être proposés (bandes latérales, sur terre-plein, essences et tailles différentes) afin de varier les ambiances paysagères au gré des usages prévus. Les alignements peuvent se resserrer à l'entrée des agglomérations pour favoriser le ralentissement des véhicules, disparaître dans les tronçons les

plus urbains au profit d'un paysage plus minéral, ou bien être renforcés lors de la traversée des zones d'activités. La répartition entre les espaces dédiés à l'automobile et les autres modes de déplacements – piétons-vélos – doit aboutir à une nouvelle répartition des usages en faveur des modes doux et des axes TC. La dimension de l'emprise routière actuelle (entre 16 et 18 mètres) peut permettre l'accueil des pistes de modes doux en site propre. Pour ce qui concerne les transports en commun, des passages en site propre peuvent être aménagés sur certains tronçons urbains. Une réduction de la chaussée automobile est dans ce cas envisageable.

Deux autres enjeux émergent sur ces questions de déplacements :

- la liaison en modes actifs Rennes/Montgermont avec deux scénarios dont l'un sera inscrit au PDU,
- la question du désenclavement d'Alphasis et du rond point de Montgermont avec un scénario prévoyant un passage entre la rue de la Robiquette et le parc d'activités.

FORMULATION DES ENJEUX PAYSAGERS

Le maintien du concept de ville archipel n'est pas simple le long des axes routiers. La tension qui s'exerce en bordure de la route de Saint-Malo est forte. Pourtant, il est nécessaire de maintenir les coupures d'urbanisation pour préserver la réalité de la ville archipel pour les habitants.

Le maintien de la coupure d'urbanisation Montgermont / la Chapelle

À ce titre, il est essentiel de maintenir la coupure d'urbanisation entre La Chapelle et Montgermont qui constitue une rupture majeure dans le continuum urbain entre la Mézière et Rennes.

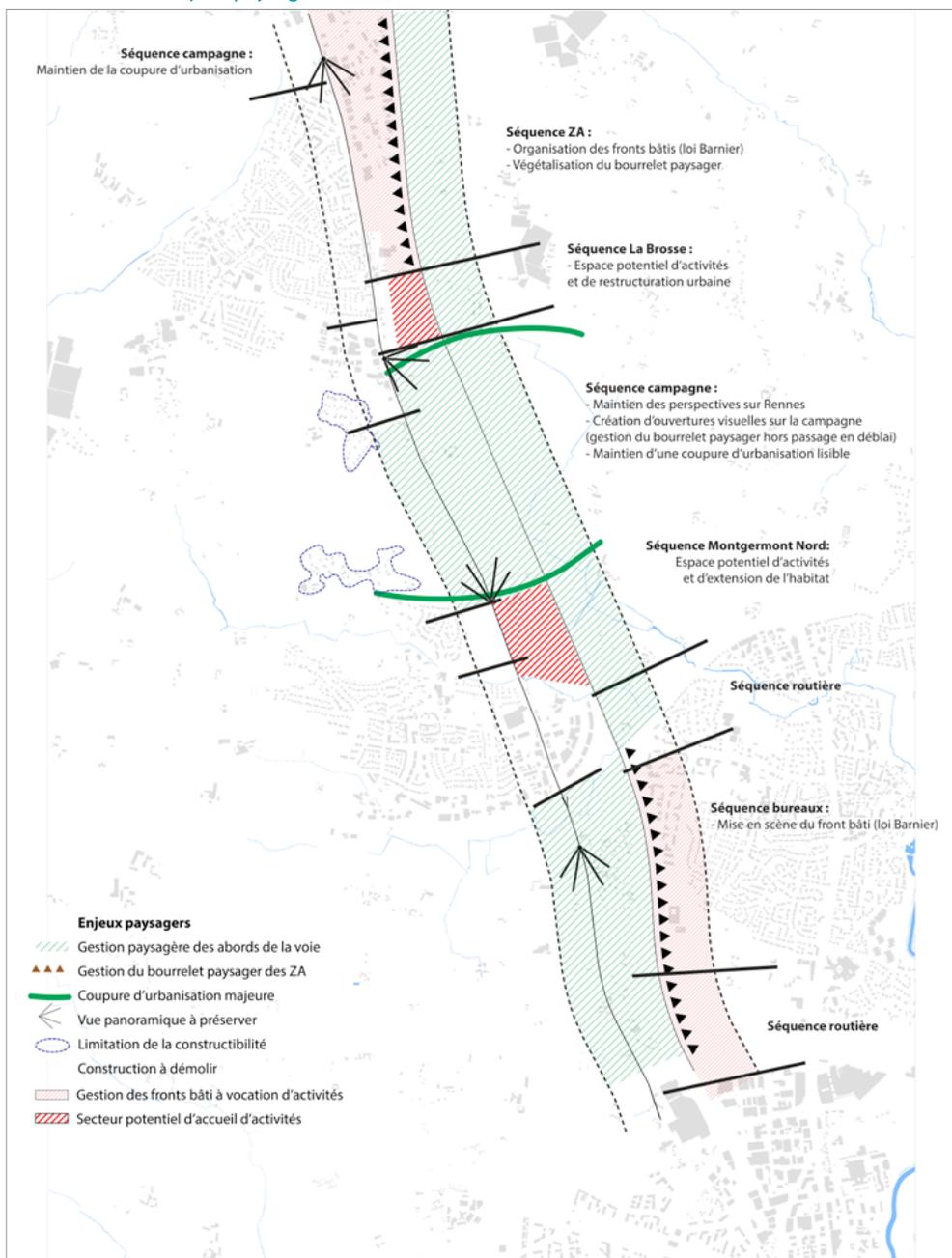
Il faut maintenir ce paysage non bâti, en interdisant le mitage par de l'habitat ou par des bâtiments agricoles trop volumineux.

Au-delà, il sera important de valoriser ce site, avec notamment la possibilité de résorber des activités qui constituent des pollutions visuelles le long de la voie. Cet objectif peut figurer comme une condition d'urbanisation de la zone selon la loi ALUR.

Le bourrelet paysager des routes

La qualité paysagère du réseau routier de la métropole est une condition majeure de la mise en œuvre de la ville archipel. Que ce soit depuis les autoroutes, les grandes départementales ou même les petites routes communales, la perception du paysage depuis ces itinéraires est souvent valorisante. Cela tient à la sobriété du traitement de la voie, sa propension à suivre le terrain naturel, un premier plan neutre et ouvert sur le paysage environnant. Hors souvent, la présence d'un bourrelet paysager trop prégnant nuit à cette perception. C'est aussi le cas lorsque les voies passent en déblais. Il est donc important de travailler sur une gestion paysagère de la voie notamment par la gestion des espaces verts situés dans l'emprise routière. Les ronds-points, nombreux,

Formulation des enjeux paysagers





les réaménagements à des fins de sécurité doivent être simples et s'accompagner le plus souvent de simples bandes enherbées, donnant un aspect soigné à la route. En revanche, le maintien d'un accompagnement végétal est nécessaire mais il ne doit pas être complètement opaque et doit mettre en scène la campagne proche et les principales vues panoramiques. Les plantations d'alignement nouvelles pourraient ainsi considérablement améliorer la perception du paysage.

Le bourrelet paysager des zones d'activités

Pour les autres zones d'activités déjà présentes le long de la deux fois deux voies, la question est celle de l'image qu'elles donnent de l'agglomération. L'absence d'homogénéité dans l'organisation des fa-

çades urbaines, les différences de végétalisation des abords nuit à l'émergence d'une image forte pour l'agglomération.

L'enjeu est de produire un environnement routier. Il reste relativement simple à mettre en œuvre sans surenchère de mobiliers de sécurité, de panneaux publicitaires ou de panneaux de signalétique routière. Les façades d'activités doivent être assumées et traitées avec des contraintes simples (inconstructibilité totale entre la façade du bâtiment d'activité et la route, interdiction de création d'espaces d'exposition, création de pelouses). Il est aussi possible de travailler sur les volumes, l'implantation ou encore l'architecture.





Contact

Jean-Michel Marchand
02 99 01 85 20
jm.marchand@audiar.org

Équipe projet

Gilles Belleil
Emmanuel Bouriau
Camille Morand
Johan Poquet

Photos

Audiar

AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 01 86 40 www.audiar.org
[@Audiar_infos](https://twitter.com/Audiar_infos)