

# Portes du Bois de Sœuvres

Synthèse des réflexions sur le site  
stratégique du SCoT

JUIN 2022



# SOMMAIRE

## 04 AVANT-PROPOS

### Chronologie des études

#### 1. La reconnaissance d'un site naturel majeur de l'agglomération rennaise

- 10 Un pôle de loisirs d'envergure métropolitaine
- 12 Favoriser l'émergence d'un parcours paysager
- 16 Un horizon paysager à préserver
- 18 Prendre en compte la dimension écologique du site
- 22 Un patrimoine à mettre en valeur

#### 2. Structurer une zone d'activités majeure de l'agglomération

- 24 Construire une porte d'entrée économique de l'agglomération
- 24 Retrouver une cohérence d'ensemble
- 26 Retrouver une cohérence architecturale et urbaine
- 27 La question programmatique

#### 3. Intégrer l'enjeu de développement de la Ville de Chantepie

- 28 Recoudre un tissu urbain fragmenté
- 28 Vers un boulevard urbain
- 32 Apaiser la circulation dans le centre-ville
- 36 L'enjeu circulation et la desserte Sud-Est

## AVANT-PROPOS

Rennes Métropole a décidé d'organiser un comité de pilotage pour le suivi d'une étude pré-opérationnelle portant sur le site « Portes du bois de Soeuvres ».

Cette démarche fait suite à plusieurs études portant sur ce site (Val Blanc, Loges/Logettes, la Hallerais) et d'autres menées dans un contexte plus large sur l'ensemble du site stratégique du bois de Soeuvres.

Dans le cadre de cette réflexion, l'Audiar a été sollicitée pour présenter une synthèse des réflexions menées à ce jour et analyser la pertinence des objectifs fixés par ces différentes études.

Sans faire table rase du passé, la nouvelle démarche qui s'engage aujourd'hui se construit dans un contexte qui a changé depuis le lancement des premières réflexions en 2015. D'une part l'accélération du changement climatique implique une réponse forte aux enjeux de déplacement et d'autre part l'objectif zéro artificialisation nette réinterroge profondément les modes d'urbanisation et de programmation des zones d'urbanisation futures. C'est dans ce contexte particulier que ce rapport d'étude doit préparer la nouvelle démarche. À la manière d'un livre blanc il s'agira de reconstituer le corpus commun aux études engagées jusqu'ici, afin que le projet Portes du Bois de Soeuvres s'inscrive dans un contexte métropolitain qui va au-delà du périmètre opérationnel pressenti. (voir carte jointe.)

Cette étude a été présentée au premier comité de pilotage qui s'est tenu le 29 mars 2022.





# CHRONOLOGIE DES ÉTUDES

Le secteur du Bois de Soevres a fait l'objet de nombreuses études depuis son inscription comme site stratégique du SCoT en mai 2015. Des réflexions préalables à cette date avaient été amorcées, mais de façon partielle (études notamment menées par la ville de Chantepie).

La première étude portant une vision globale du site a été réalisée par l'Audiar de 2015 à 2017 pour donner suite à l'approbation du SCoT. À l'origine de l'étude, les difficultés de circulation et l'abandon du projet de contournement autoroutier du sud-est de Rennes (CASER) ont beaucoup compté. L'impact de la croissance de population et de l'emploi sur la circulation et l'engorgement routier a suscité une forte inquiétude des élus, avec des questionnements plus ponctuels (notamment l'impact du classement SEVESO sur la route de Nouvoitou).

Toutefois, cette étude ne s'est pas uniquement concentrée sur la question des déplacements, mais a engagé une réflexion plus large sur le secteur, les objectifs de développement des communes et la place du Bois de Soevres dans le projet métropolitain.

Alors que dans le même temps, le Conseil départemental 35 étudiait un projet de revalorisation du Bois de Soevres, des réflexions nouvelles portées par la métropole sont venues questionner ce projet (réseau express vélo et surtout le projet trambus).

Le travail a donc été repris en 2019 pour aboutir « in fine » à la création d'une orientation d'aménagement et d'orientation (OAP) à l'échelle du secteur, inscrite depuis dans le PLUi en vigueur (approuvé le 19 décembre 2019).

À la suite de ce travail, le projet trambus est entré en phase active avec deux études menées parallèlement par la métropole :

- Une étude portant sur l'opportunité d'aménagement des différents tracés conduite par le service mobilité,
- Une étude d'accompagnement pour la définition d'enjeux urbains et paysagers en lien avec l'amé-

nagement de cette infrastructure conduite par le service urbanisme et aménagement.

L'objet de ce présent rapport est de restituer ces réflexions passées en les réactualisant éventuellement, mais aussi de rappeler le contexte géographique dans lequel s'insère le futur projet « Portes du Bois de Soevres ».

## CHIFFRES CLÉS

Le site stratégique du Bois de Soevres, c'est :

- 10 218 emplois.
- 18 447 habitants.
- Une superficie boisée de 170 hectares.
- 5 grandes zones d'activité économique concentrant environ 10 000 emplois estimés.
- 7 exploitations agricoles.
- Une distance de 2,5 km entre la station Poterie et le Bois de Soevres
- Une distance de 1,5 km entre le centre de Chantepie et celui de Vern-sur-Seiche.

Démarrage étude  
site stratégique  
Bois de Soevres  
(Audiar)

SE PT 20 14

SCoT approuvé

MAI 20 15



Le devenir du Bois de Soeuvres est un sujet régulièrement questionné depuis qu'il a été défini comme site stratégique du SCoT.



Etude ENS (espace naturel sensible)

Etude OAP PLUi RM

Approbation PLUi

Etudes trambus

MAI 20 16

JU IN 2 0 1 7

DÉ C 20 19

DÉ C 20 22

# 1. LA RECONNAISSANCE D'UN SITE NATUREL MAJEUR DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

Le site stratégique du Bois de Soevres couvre un périmètre d'environ 1 500 hectares au sud de Rennes. Le secteur Val Blanc/Loges/Logettes occupe la frange nord du périmètre sur environ 120 hectares, le Bois de Soevres la partie médiane sur environ 170 hectares et la vallée de la Seiche, l'extrémité Sud.

Dans ce site stratégique, le paysage exprime toute la complexité et les potentialités du modèle de la ville archipel. Situé à seulement quelques kilomètres de la rocade, enchâssé entre de grandes zones d'activité, le Bois de Soevres reste un lieu très naturel, véritable poumon vert pour la métropole. Cette relation de voisinage entre l'urbain et la nature traduit concrètement le concept de la ville archipel où alternent des îlots bâtis et des espaces naturels.

Le projet métropolitain est de faire de cet espace agro naturel à la fois un espace de culture, un réservoir de biodiversité et un espace loisir de découverte et d'activités sportives pour les habitants du Sud de la métropole. Alors que la demande de nature se renforce chez les habitants, qu'émerge aussi une bienveillance pour les systèmes écologiques et que l'on redécouvre une agriculture de

proximité, le site du Bois de Soevres est appelé à devenir un espace récréatif important sans perdre pour autant sa fonctionnalité agricole et écologique.

Le projet d'aménagement « Portes du Bois de Soevres » devra intégrer ces trois objectifs, notamment parce qu'il fait le lien entre la ville et la forêt, mais aussi parce qu'il recèle à l'intérieur des périmètres d'études, des espaces inondables et zones humides, que l'on doit mettre en valeur.

.....  
*Le SCoT du pays de Rennes fixe les grandes orientations du site sans pour autant définir un contenu programmatique précis ou un échéancier d'études.*  
.....

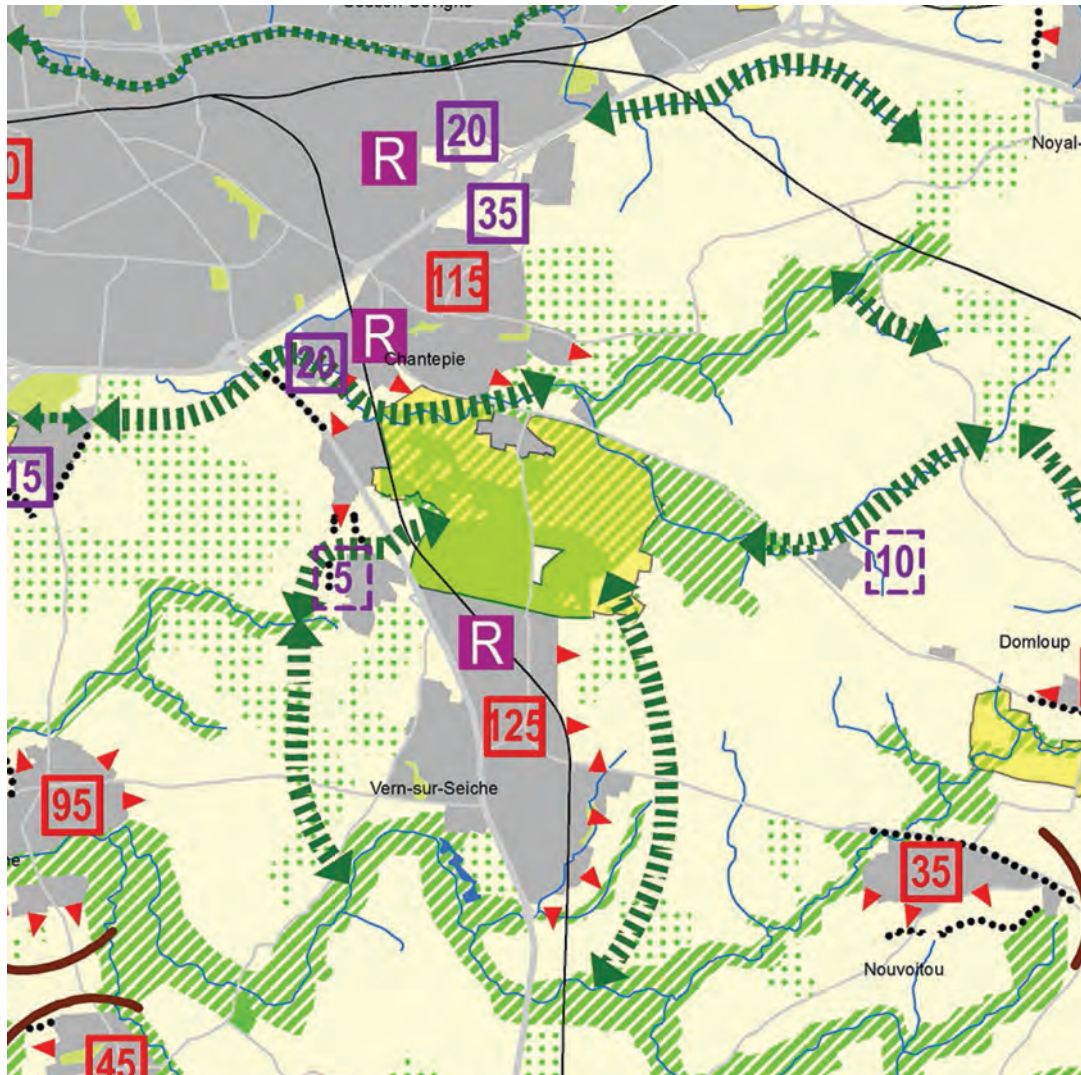
## SCOT DU PAYS DE RENNES

«La proximité des communes de Chantepie et Vern-sur-Seiche, reliées par la RD 86 et articulées entre elles par le Bois de Soevres, incite d'ores et déjà à prévoir un aménagement de qualité. Il s'agit de préserver la cohérence de ce secteur en cours de développement avec les territoires situés en périphérie, notamment pour permettre un développement harmonieux des différentes fonctions urbaines : secteurs d'habitat, mais également accueil d'activités liées à l'axe Rennes-Angers. Ceci concerne plus particulièrement les secteurs de Loges-Logettes, Parc rocade sud, Val Blanc et La Hallerais, pour lesquels le développement des transports en commun, l'intermodalité et plus généralement l'accessibilité sont essentiels. Sur les secteurs Val Blanc et Loges-Logettes, la mixité des fonctions pourra être recherchée.

Les objectifs de valorisation des paysages naturels et bâtis sont également des enjeux importants à prendre en compte pour la construction d'une perception attractive qui valorise les sites d'activités et les secteurs urbanisés mixtes traversés ou bordés par les axes de circulation. Cette mise en scène pourrait s'amplifier par des aménagements urbains des voies (RD 163 et RD 463 notamment), en particulier lors de traversées urbaines.»

SCoT du pays de Rennes - DOO - 29 mai 2015





Source : Audiar-2015

### Préserver la grande armature écologique

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

### Favoriser la fonctionnalité écologique

- Perméabilité écologique 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 de communes
- Limites paysagères de développement à respecter (routes, haies, ligne de crête ou lisière urbaine)
- Espace 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
- Parcs urbains et golfs
- Espaces à dominante agricole et naturelle
- Directions d'urbanisation
- Potentiel urbanisable communal maximum (en hectares)
- Nouvelle zone de développement économique
- Zone conditionnelle de développement économique
- Sites privilégiés de renouvellement urbain pour l'activité

### Infrastructures à réaliser

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

### Hors Pays de Rennes source : NIN BDCarta 2017

- Zones bâties (habitat et activités)
- Eau
- Forêts



## 1.1 Un pôle de loisirs d'envergure métropolitaine

Avec sa position proche de la rocade et du quartier de la Poterie, à mi-chemin entre le centre de Vern-Sur-Seiche et celui de Chantepie, le Bois de Soeuvres est l'épicentre de vastes zones résidentielles. À une échelle plus large, le Bois de Soeuvres est un des rares espaces naturels à proximité de la ville Centre. Parmi les espaces propices aux activités de loisirs et sportives, la métropole compte hors rocade, la forêt de Rennes, le canal de l'Ille, la vallée de la Vilaine. L'émergence d'un site d'envergure métropolitaine dans le Quadrant Sud (qui en est pour l'instant dépourvu) paraît assez logique en termes de maillage.

Pour asseoir cet espace naturel dans la stratégie métropolitaine, il ne faut pas concentrer les efforts uniquement sur la forêt, mais aussi sur le paysage tout autour. Il faut pour cela intégrer un projet paysager global qui va s'insérer dans les opérations d'aménagements à venir (Ainsi, celle des Portes du Bois de Soeuvres).

Ce projet paysager doit être cohérent et structuré par un récit qui peut s'appuyer sur l'histoire riche et la qualité du patrimoine bâti et paysager. Il devra permettre de révéler les qualités du site, ce qui bénéficiera en termes d'image à l'ensemble des zones d'habitat et d'activités existantes et à venir. En reconnectant les quartiers Sud de Rennes et la ceinture verte, en reliant les villes de Vern et Chantepie, en requalifiant les bords des grands axes routiers, il peut permettre de réenchanter une des entrées majeures d'agglomération.



### Les principaux sites de loisirs métropolitains



Le Bois de Soeuvres est un espace naturel rare, proche de la ville et un des espaces boisés majeurs du bassin rennais. Il participe au maillage des lieux de loisirs et de détente de l'agglomération.

## 1.2 Favoriser l'émergence d'un parcours paysager

Le site du Bois de Soevres se situe au sein d'un territoire relativement bien équipé proposant de nombreux équipements de proximité pour les habitants des communes de Vern et Chantepie. Parmi ces équipements, une offre intéressante privée et publique, de loisirs, d'activités sportives et culturelles. À l'extrémité Sud, le pôle de la Seiche propose de nombreux équipements de loisirs et un espace culturel avec les Bouillants. Autour du Bois de Soevres gravitent de nombreuses activités sportives, centres équestres, centre de loisirs ainsi qu'un complexe privé.

Ces équipements peuvent se structurer en synergie dès lors qu'une organisation est capable d'animer ces espaces. L'idée de se structurer peut-être portée par un parcours avec un récit qui lui serait propre (autour du sport, de la culture, du patrimoine...).

Avec comme point de départ le métro et comme point d'arrivée la plage de Vern, il est aisé de dessiner une destination récréative locale pour une journée ou un après-midi.

Ces trois points d'ancrage (métro/bois/plage) peuvent être étayés par des activités connexes existantes (les activités équestres, les ventes à la ferme) ou à venir (il a été évoqué un projet d'accrobranches de fermes urbaines...).

Dans le cadre de la programmation du site d'activités économiques, cette dimension du projet/parcours pourrait être abordée notamment en termes d'offre de « restauration » aujourd'hui peu développée excepté sur le centre de Vern et l'orée du Bois de Soevres.

La structuration d'un parcours lisible est essentielle ; l'étude de 2017 avait imaginé la possibilité d'une connexion directe et rectiligne entre la Poterie et le bois, sous la forme d'une grande allée paysagère.

Autant que le concept paysager, il faut retenir l'idée d'une liaison lisible directe, modes actifs (vélo, piéton) et animée. Ce parcours traverse la zone d'étude et doit être traité dans le cadre de celle-ci. Toutefois, les liaisons directes avec le bois se heurtent à la présence de la voie ferrée et à la

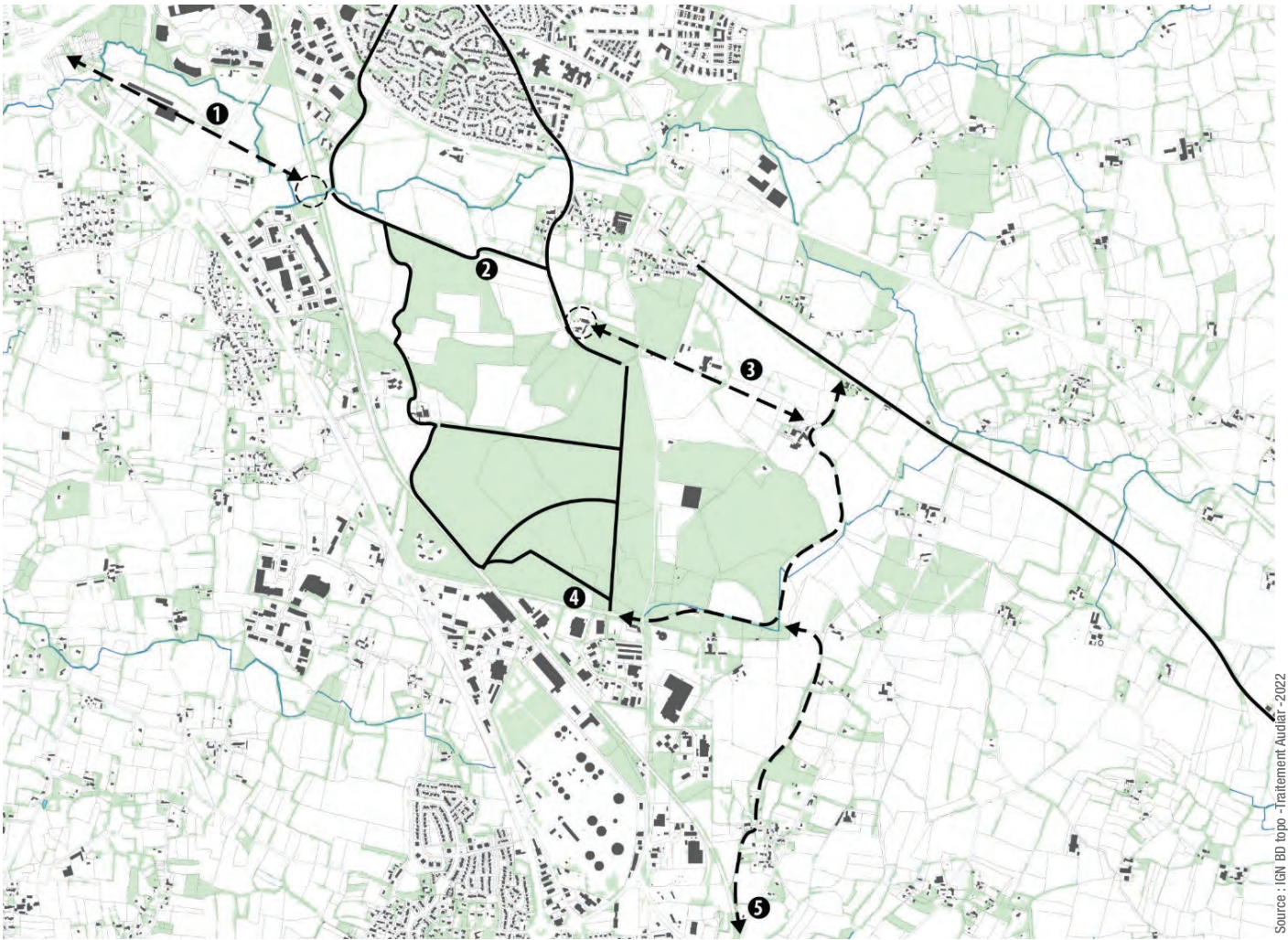
possibilité d'utiliser le passage du Blosne. Il s'agit donc d'un point dur qui devra être traité en parallèle de l'étude (faisabilité technique d'un passage à étudier). Au-delà de ce projet de parcours, c'est la totalité de l'aménagement de la zone inondable dans les périmètres d'étude qui est à prendre en compte.

En conclusion, le Bois de Soevres a un rôle à tenir à l'échelle de l'agglomération. Sur ce parcours entre Rennes et la forêt, le site d'étude des « Portes du Bois de Soevres » doit justifier son nom et offrir un interstice entre la ville et la forêt. Il doit aussi trouver forme à travers une identité paysagère, une signalétique commune, un traitement paysager qui annonce le Bois de Soevres à l'horizon du paysage.

.....  
*Les nombreux cheminements qui jalonnent le secteur d'étude et le Bois de Soevres sont des atouts du site. Il convient de les rendre accessibles et lisibles au sein d'un parcours depuis les quartiers Sud de Rennes (station Poterie) jusqu'à l'orée du bois.*  
.....

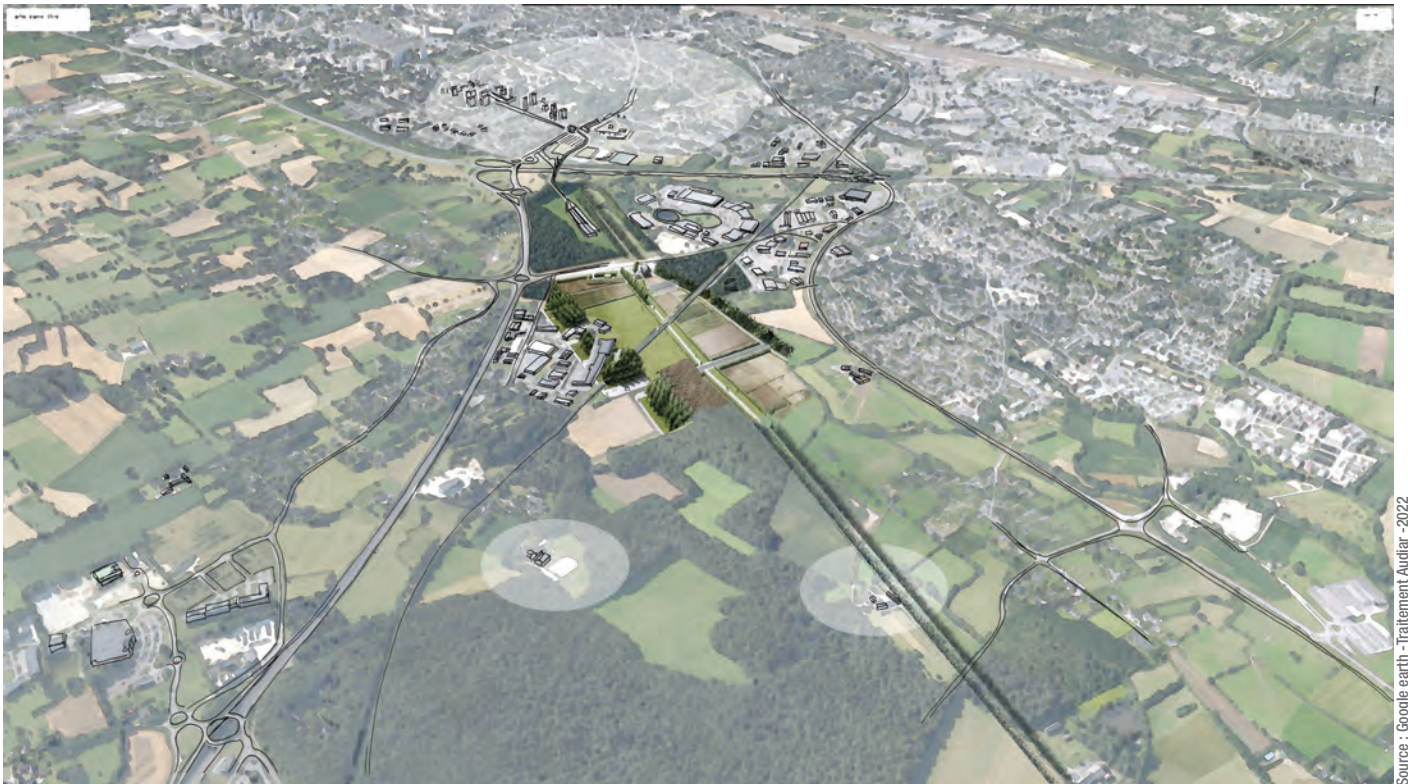


*Chemins existants et potentiel sur le site du Bois de Soevres - Audiar 2017*



Source : IGN BD topo - Traitement Audiar - 2022

*Photomontage - Audiar 2017*



Source : Google earth - Traitement Audiar - 2022







.....  
*Un chemin large et aisé où se croisent piétons et vélos qui permet de raccorder le plus directement possible la station de la Poterie au Bois de Soeuvres.*  
.....



### 1.3 Un horizon paysager à préserver

La perception du bois de Soeuvres se fait grâce à la présence d'horizons dégagés entre la route et les lisières boisées. Ils sont constitués d'espaces agronaturels bocagers, très peu bâtis, et ils permettent de conserver un point de vue de qualité sur le Bois de Soeuvres. C'est notamment le cas sur la partie Nord depuis la route de Châteaugiron (très légèrement en surplomb). C'est nettement moins le cas depuis la route d'Angers où la présence de front bâti et le peu de recul de la voie limitent la perception sur le site.

Cet horizon paysager à préserver a bien été pris en compte par le SCoT. En créant un champ urbain sur ce site, le SCoT affiche la volonté de préserver cet espace agronaturel et écologique, mais aussi de valoriser un paysage de qualité. C'est notamment le cas lorsque l'on entre dans l'agglomération depuis la route de Châteaugiron avec une vue ouverte sur la lisière du bois et le bocage agricole. Cet espace interstitiel entre la RD 463 et le bois a été inscrit comme champ urbain dans

le SCoT afin d'être préservé. Le statut de champ urbain ne pourra certainement pas être pérennisé en raison de l'évolution de la législation. D'autres solutions devront être trouvées pour garantir la qualité paysagère de ce site.

Dans ce contexte, l'opération « Portes du Bois de Soeuvres » devra prendre en compte cette dimension paysagère en composant notamment une frange urbaine au sud qui construise une transition de qualité entre la zone d'activités et ces espaces agronaturels.

Même si la voie ferrée joue en partie ce rôle, l'émergence de bâtiment volumineux dans la future zone pourrait avoir un impact paysager négatif. La frange urbaine Sud est donc un élément à travailler particulièrement dans le futur projet.





.....  
*L'environnement paysager autour du bois constitue son écrin. Il doit être préservé et mis en valeur notamment dans le cadre de l'aménagement des Portes du Bois de Soeuvres.*  
.....





## 1.4 Prendre en compte la dimension écologique du site

Le site naturel du Bois de Soevres est un site écologique majeur, un écosystème de valeur, mais qui est aussi un élément d'un maillage géographique plus large entre la forêt de Rennes, la vallée de la Seiche et les contreforts boisés du Sud du bassin de Rennes. Ces deux dimensions devront être prises en compte dans le cadre de la réflexion future sur le site d'étude.

### Valoriser l'ENS du Bois de Soevres

Le Bois de Soevres est classé espace naturel sensible (ENS) du Département d'Ille-et-Vilaine. À ce titre, il bénéficie d'une gestion particulière afin de préserver ses qualités écologiques. Le Département veille à concilier cette dimension écologique avec la dimension pédagogique qui permet de mieux comprendre le fonctionnement des écosystèmes forestiers et sensibiliser les visiteurs à la protection des espaces naturels.

L'ENS du Bois de Soevres a ainsi fait l'objet d'une étude de fréquentation et d'accueil du public qui poursuivent trois objectifs :

- Concilier la préservation du patrimoine naturel et paysager,
- Étudier la fréquentation du site,
- Concilier cette fréquentation avec la préservation du site.

Le constat de l'étude était le suivant :

- Il existe peu de données sur la fréquentation du site,
- Les aménagements d'accueil sont sommaires,
- Les types d'usages sont multiples et peuvent nuire à la qualité écologique du site avec des risques d'altération importants.

Cette étude a permis de mieux identifier les pratiques sur le site surtout le week-end. Le schéma d'accueil du public proposé à l'issue de cette étude permet d'éviter une fréquentation tous azimuts du bois en guidant les randonneurs sur des pistes clairement identifiées (maintien de 6 km de chemin et fermeture de 5 km à l'intérieur du bois), création de boucles en périphérie du bois). Ainsi on obtient in fine environ 10 km de linéaire de chemin.

Ce schéma d'accueil du public repose aussi sur le maintien de l'aire de stationnement au sud du bois (la clairière) et sur la mise en place de panneaux d'information (non réalisé à ce jour ?).

À ce stade, le schéma d'accueil du public n'est pas pleinement réalisé. Le projet « Portes du Bois de Soevres » est peut-être l'occasion de réinterroger ce schéma notamment si l'accès depuis la Poterie devenait plus lisible. L'accueil principal du public pourrait être déplacé vers la ferme de Villegast. L'opportunité d'utiliser ces bâtiments a été, un temps, évoquée ce qui a justifié d'une extension du périmètre de préemption du Département. Le schéma d'accueil à ce jour n'est pas pleinement satisfaisant. Le conseil départemental est intéressé par les attendus de l'étude « Portes du Bois de Soevres » et par l'interaction de ce projet avec leur schéma.

### Amplifier les connexions écologiques

À l'échelle du périmètre d'étude, le passage du Blosne est un élément majeur de la biodiversité. Ce cours d'eau a fait l'objet d'une étude de renaturation qui vise à restaurer la ripisylve. Cette étude est actuellement poursuivie par les services de la métropole. L'enjeu est de recréer une ripisylve de qualité et de restaurer le lit mineur du cours d'eau qui a été recalibré. Concernant le site même, la création de zones d'expansion des crues est envisagée dans l'étude Dervenn 2013. Toutefois, la question du passage sous la voie ferrée ne semble pas être évoquée dans l'étude.

Autre élément de reconnexion écologique, le passage sous la route d'Angers (passage piéton vélo) entre la ZA de la Hallerais et le hameau du même nom. Ce passage pourrait servir de support à une reconnexion écologique par-delà la route d'Angers jusqu'au Blosne (mise en valeur de la haie existante qui rejoint le ruisseau en amont de la voie ferrée).

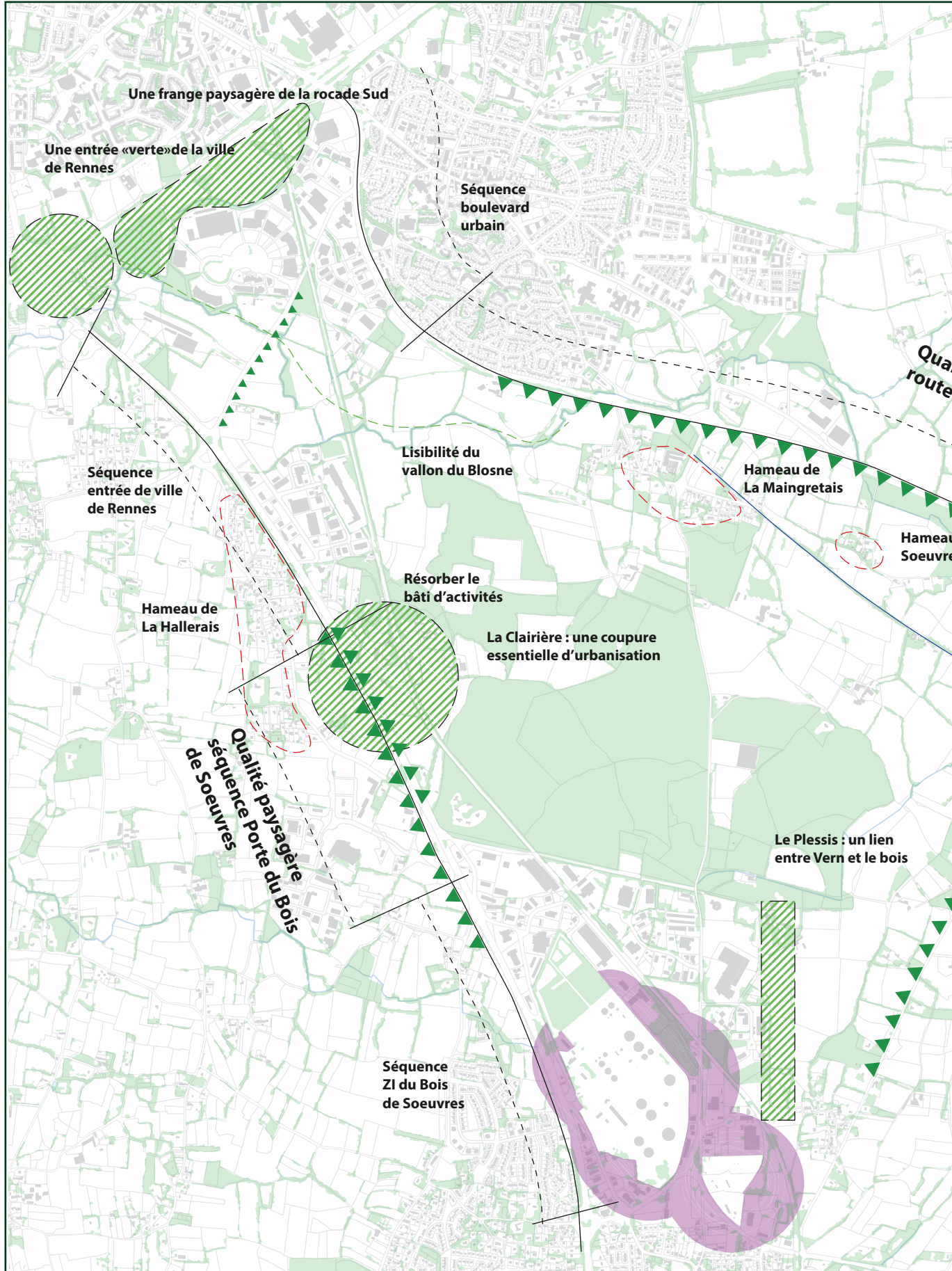
L'ensemble de ces éléments ont fait l'objet d'une carte d'enjeux présentés ci-après.

.....  
*Le Bois de Soeuvres et le vallon du Blosne sont deux maillons incontournables de la trame verte et bleue métropolitaine. Le projet devra les pérenniser et les amplifier dans leur fonction écologique.*  
.....



*Le passage étriqué du Blosne sous la voie ferrée (crédit photo Dervenn – Génie écologique et biodiversité)*









Source : IGN BD topo - Traitement Audiar - 2017

## AMÉLIORER LES CONNEXIONS ÉCOLOGIQUES

L'objectif va être d'amplifier le vallon du Blosne en recréant un milieu naturel de qualité s'appuyant sur la ripisylve reconstituée.

Les points durs seront à traiter. Notamment le passage sous la voie ferrée qui pourrait être rendu accessible aux piétons.

Il convient de garder ouvert le paysage agro-naturel en bordure de la route de Chateaugiron sur le Bois de Soevres ainsi que la lisière du bois.

Les aménagements devront préserver la lisière verte de la rocade Sud qui constitue un marqueur de la ville archipel

*Cette cartographie, réalisée dans le cadre de l'étude préalable du PLUi de Rennes Métropole, identifiait un certain nombre de points stratégiques pour la biodiversité qu'il conviendra de croiser avec les études réalisées sur la restauration du vallon du Blosne.*

## 1.5 Un patrimoine à mettre en valeur

Le site du Bois de Soeuvres est un lieu chargé d'histoire même si cela n'est pas bien connu des riverains et des usagers du site. À l'origine du Bois de Soeuvres, le château du Plessis est construit au milieu du 18<sup>e</sup> siècle pour le procureur Louis René de Caradeuc. Le style architectural du château comme les éléments décoratifs sculptés sont attribuables aux ateliers de Jacques Verberck (sculpteur flamand) qui a travaillé sur le château de Versailles. Cela laisse supposer une intervention de l'architecte JV Gabriel, premier architecte de Roi, et responsable de la reconstruction de Rennes après l'incendie de 1720.

Situé au Sud du Bois de Soeuvres ce château est un témoin de l'architecture française du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il structure le paysage avec un système de raine et grandes allées forestières qui sont aujourd'hui encore visibles au départ du château. Le Bois de Soeuvres est alors le parc du château, certainement pour pratiquer la chasse. La route

du Bois de Soeuvres n'est alors qu'un chemin forestier qui traverse le bois du Nord au Sud. Malheureusement à l'écart, ce château est peu mis en valeur et mériterait d'être redécouvert.

Concernant les autres éléments patrimoniaux, le site regorge de nombreuses fermes, témoin de l'architecture vernaculaire du Pays de Rennes. Sur le site d'étude, il faut signaler le hameau des logettes avec un patrimoine intéressant, mais en désuétude. Dernier élément historique, l'ancienne voie romaine est encore présente dans le paysage au moins en amont du site d'étude. Depuis Château-giron, elle traverse Chantepie avant de se perdre dans la zone d'activités des Loges-Logettes.

---

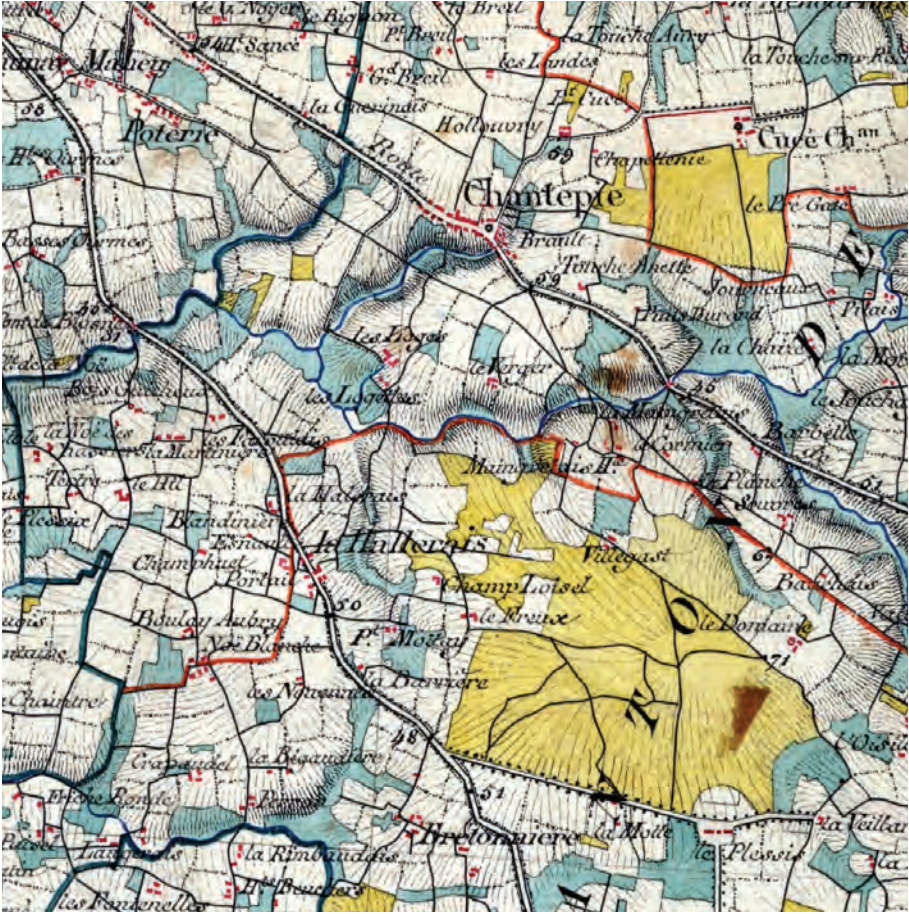
*Le paysage est un palimpseste sur lequel s'inscrivent et perdurent les traces du passé depuis la carte d'État-major du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui. Le château du Plessis et son parc à l'origine du bois offrent une introduction à un récit sur le site du Bois de Soeuvres.*

---





Carte d'État-major - source IGN



Photographie aérienne - source IGN





## 2. STRUCTURER UNE ZONE D'ACTIVITÉS MAJEURE DE L'AGGLOMÉRATION

### 2.1 Construire une porte d'entrée économique de l'agglomération

Depuis l'entrée Sud de Vern et jusqu'à la rocade de Rennes, l'entrée Sud-Est de l'agglomération Rennaise est parsemée d'un chapelet de zone d'activités d'âge et d'aspect différent. L'aménagement du site porte du Bois de Soeuvres doit être l'occasion de structurer un espace d'activité économique à la hauteur du dynamisme économique de la métropole. Le challenge que l'on doit relever est lié à la présence des zones d'activités existantes et du paysage urbain que l'on doit structurer. Les zones d'activités vieillissantes de la Hallerais, la zone commerciale désuète de Loges-Logettes, la zone commerciale enclavée de rocade Sud, le front bâti qui fait face à la route d'Angers et à celle de Châteauvireux sont des éléments de contraintes majeurs. L'image vieillissante de ces zones réduit le champ des possibles quant à leur mutation. À terme, cela se ressent sur le dynamisme économique avec une vacance qui semble s'installer sur certains sites.

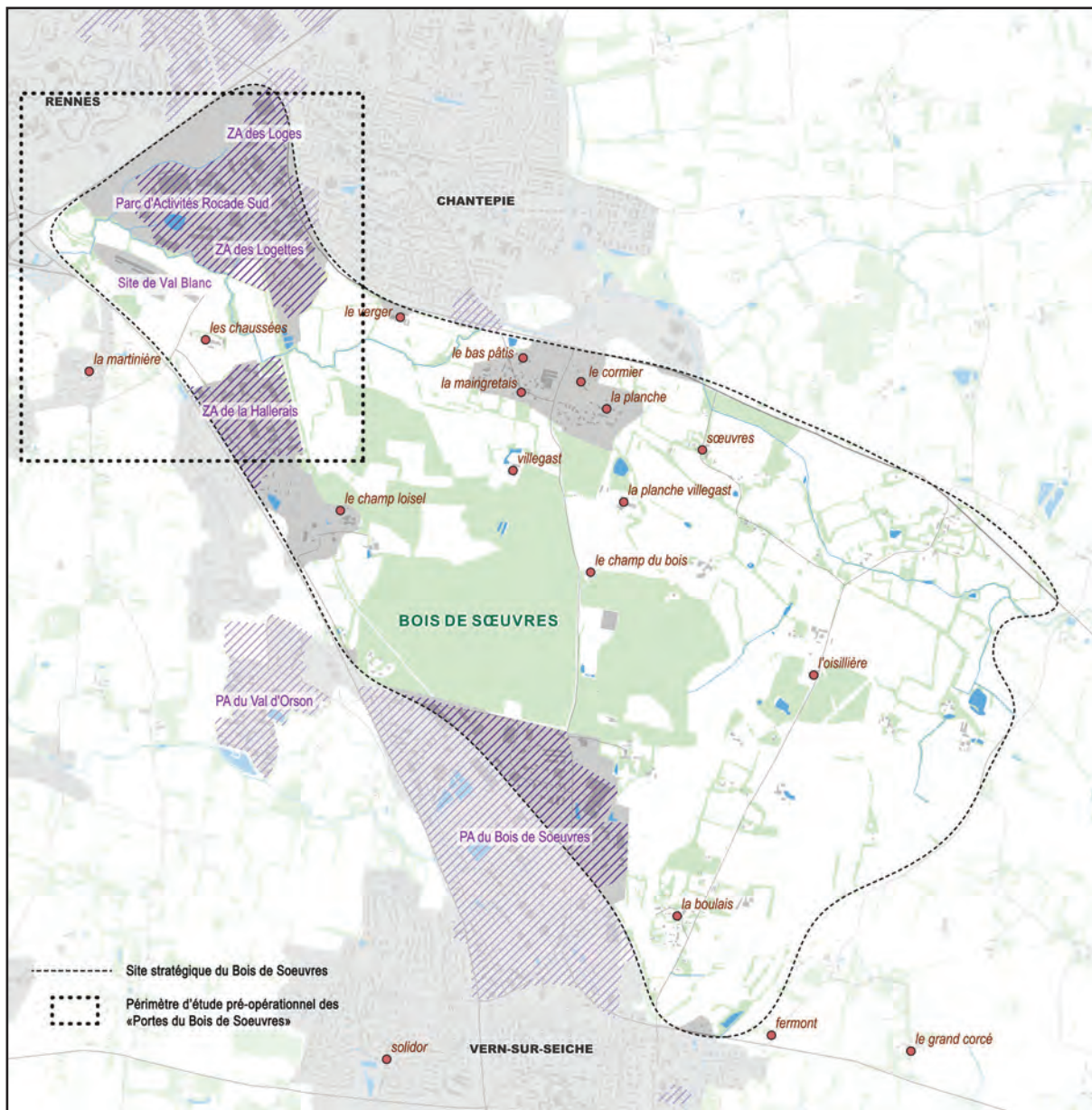
Il est donc souhaitable que le projet redonne un « coup de fouet » économique au site. Il doit s'appuyer pour cela sur la requalification de l'image du site et notamment une recomposition du front bâti qui fait face aux deux axes routiers d'entrée de l'agglomération. Pour rappel, le secteur de la route d'Angers reste soumis à la Loi Barnier avec un recul obligatoire de 75 mètres. Le potentiel de construction sur le site doit permettre de lever des situations de blocage de certaines entreprises avec un jeu de chaises musicales susceptibles de libérer certains espaces stratégiques pour le projet. L'opportunité est de voir certaines entreprises se déplacer à l'intérieur d'un écosystème économique local (avec aussi des liens avec le parc d'activité du Bois de Soeuvres) qui couvre le Sud-Est de Rennes.

### 2.2 Retrouver une cohérence d'ensemble

Ce tissu d'activités hétérogène et peu connecté constitue un handicap à la fois pour l'attractivité économique du site et la circulation interne à la zone. Ces zones d'activités (excepté Val d'Orson, hors périmètre d'étude) présentent les défauts de leur époque ; de nombreuses voiries en impasses, des espaces verts à minima, un vocabulaire architectural hétérogène, des espaces imperméables à foison...

Les objectifs affichés dans l'étude site stratégique du Bois de Soeuvres et repris dans l'OAP du PLUi par la suite étaient de penser globalement la zone en recréant un maillage viaire cohérent et connecté. Cela permettra de redonner de la fluidité à la circulation interne à la zone. Toutefois, la présence de la voie ferrée constitue un handicap certain et la création d'une infrastructure routière pour la traverser reste en débat en raison du coût d'une telle infrastructure.

.....  
*Le projet de parc d'activités des Portes du Bois de Soeuvres doit avoir un impact positif sur les zones d'activités voisines en offrant des possibilités de restructuration/densification ainsi qu'une redynamisation économique qui pourrait bénéficier à l'ensemble du secteur.*  
.....



## LES ATTENDUS DU PROJET DE PARC D'ACTIVITÉ

Le projet « Portes du Bois de Sœuvres » doit donc reposer sur trois piliers :

- La mutation/ déplacement d'entreprises afin de réorganiser les sites les plus stratégiques ;
- Saisir les opportunités de densification des activités existantes (voir à ce sujet l'étude Audiar sur les potentiels de densification de zones d'activités) ;
- Promouvoir, pour les extensions, un urbanisme vertueux et dense, prenant en compte une dimension écologique nouvelle (imperméabilisation et cycle de l'eau, végétalisation...).



Le projet devra mettre l'accent sur une ville passante en pensant simultanément les infrastructures, le grand paysage et l'organisation du nouveau quartier. Pour cela, l'objectif d'une voirie organisée avec un réseau hiérarchique simple (primaire pour les voies de transit supportant le réseau TC, secondaires pour la desserte interne automobile et cyclable, tertiaire pour les vélos piétons) devra être recherché malgré les contraintes du site en évitant une desserte en «poches» comme c'est le cas actuellement. Dans ce contexte, il sera utile de s'inspirer du guide d'aménagement des espaces publics de la métropole qui a édicté un certain nombre de préconisations pour l'aménagement des voiries des zones d'activités. C'est aussi dans ce cadre que le renforcement de la ligne 13, avec l'aménagement des espaces publics qui vont être liés, doit être un élément structurant du futur quartier.

## 2.3 Retrouver une cohérence architecturale et urbaine

La recherche de la cohérence de la zone devra aussi passer par la qualité architecturale et urbaine. Le site étant placé en bordure d'une voie dite à grande circulation, il est soumis à l'application de l'article L 111.6 du code de l'urbanisme (Amendement Dupont) imposant un recul de 75 mètres. Des règles d'implantation différentes peuvent être édictées si une étude spécifique le justifie en raison de spécificité locale. La présence de la ZA de la Hallerais avec son front bâti actuel justifie pleinement une telle mesure sous réserve de compensation architecturale, urbaine et paysagère. Une première étude a déjà été réalisée sur la partie cantepienne de la Hallerais en 2015. Ceci appuie d'autant plus la logique de poursuivre une réflexion paysagère sur toute la route d'Angers. Dès lors que ces mesures seront prises pour le front bâti face à la route, il semblerait cohérent





que les prescriptions soient applicables à l'ensemble de la zone garantissant ainsi une forme d'homogénéité de l'image du futur quartier.

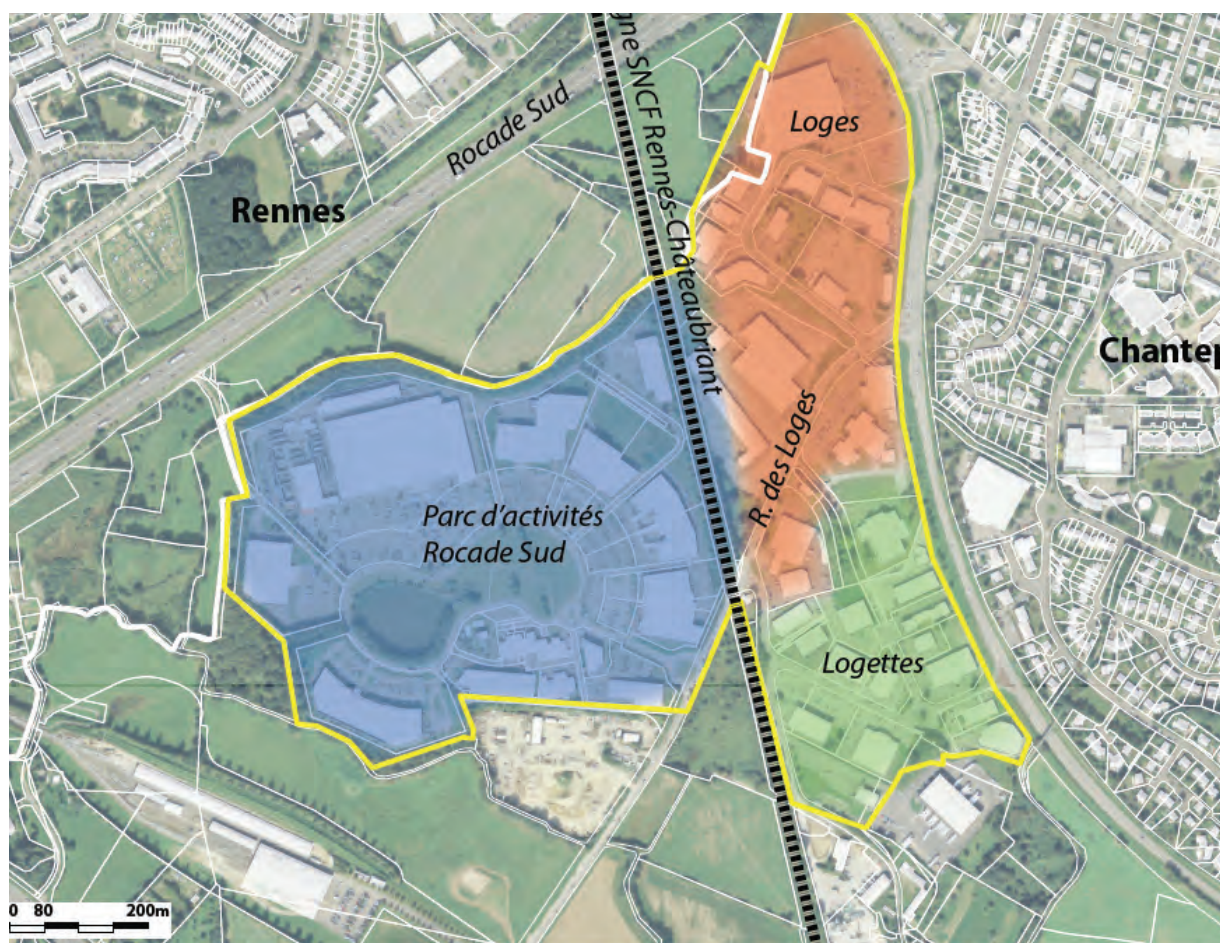
## 2.4 Gérer la question programmatique

Dans les travaux qui ont été menés dans le cadre du site stratégique du SCoT et de l'OAAP du PLUi, la question de la vocation programmatique de la zone n'a jamais fait l'objet d'une approche précise. Du fait de la qualité de réserve foncière, ce sujet n'a pas fait l'objet d'études approfondies. Toutefois, la vocation « activités » est aujourd'hui celle qui est privilégiée au moins sur toute la partie est de la zone. D'un point de vue purement réglementaire, l'OAAP du PLUi ne définit qu'un objectif de « restructuration » d'un site économique majeur avec une orientation activités/commerces/bureau pour Loges-Logettes, activités industrielles et artisanales pour la Hallerais. Le PLUi ne donne pas de vocation précise aux zones d'activités fu-

tures ouvrant ainsi un large champ des possibles. Le SCoT de 2015 est toutefois plus précis en ce qui concerne les zones commerciales. Classées ZACOM (zone d'activités commerciales) dans le document d'aménagement commercial, les objectifs de développement ont été précisés pour l'ensemble Rocade Sud / Loges-Logettes :

- Un enjeu de modernisation du parc rocade sud (en bleu),
  - Un enjeu de restructuration / requalification de Loges-Logettes conditionné à l'introduction de mixité des fonctions sur les secteurs de mutations dans le cadre d'un projet d'ensemble (en orange).
- Dans ces conditions relativement floues en matière programmatique, un des principaux enjeux de l'étude sera de préciser la vocation de la zone au regard de l'offre métropolitaine actuelle.

Extrait DAC du SCoT du pays de Rennes - 2015



# 3. INTÉGRER L'ENJEU DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE CHANTEPIE

## 3.1 Recoudre un tissu urbain fragmenté

Historiquement la zone d'activité de Loges Logettes s'est développée séparément du centre-ville historique de Chantepie. La RD 463 crée une césure entre le quartier d'activité et le centre résidentiel. Le projet Loges/Logettes qui inscrit la zone commerciale dans une trajectoire de mutation ne peut être pensé sans un retraitement fondamental de l'espace routier.

### Loges Logettes

Le secteur de Loges / Logettes fait l'objet d'un projet d'ensemble qui est en cours de réalisation. Le projet trambus ne concerne pas directement ce secteur, mais le renforcement de la ligne 13 et la proximité de la ligne trambus requestionnent le projet initial.

Le projet des Loges-Logettes prévoit la transformation de la zone d'activité commerciale en un quartier mixant habitations, commerces et bureaux.

Les deux objectifs principaux sont :

- le regroupement des commerces au nord de la zone et le long de la rue des Loges ;
  - en terme programmatique, l'obligation d'une mixité fonctionnelle : commerces et logements, commerces et bureaux, ou logements et bureaux.
- La structuration de cet espace tel qu'il est prévu dans le plan initial repose sur un axe Nord-Sud reprenant le tracé de la rue du Vieux jardin. À l'intersection avec la rue des Loges, le positionnement d'une centralité urbaine pour ce quartier apparaît envisageable. La présence d'une boulangerie est peut-être une amorce de cette future centralité. Cela pose aussi la question du positionnement d'un pôle d'échange avec la ligne Rennes – Châteaubriant, la ligne 13 et le réseau REV.

### L'entrée Ouest de la ville

Le croisement de la route de Châteaugiron et de l'avenue André Bonnin est un point sensible du passage du trambus. L'objectif sera de transformer ce carrefour routier en véritable place avec un caractère beaucoup plus urbain. La question du bouclage du tour de ville doit être posée afin de fluidifier les parcours des habitants autour de la ville et leur donner une alternative au passage par la RD 463. La jonction entre la rue des Miellettes et la route de Châteaugiron, le devenir de l'îlot de la rue des Loges et l'aménagement de l'entrée de ville devront faire l'objet d'une approche globale d'aménagement urbain et pas seulement de circulation. À plus long terme, le positionnement de l'enseigne Décathlon pourrait engager une mutation profonde du secteur de l'autre côté de la RD 463.

## 3.2 Vers un boulevard urbain

La question du statut de la D463 et de son profil est un sujet concomitant au projet de restructuration de la zone. Le PLUi a clairement identifié cet enjeu.

«L'enjeu est particulièrement fort sur la route de Châteaugiron, véritable rupture entre Loges-Logettes et le reste du tissu urbain, qu'il s'agit de transformer en boulevard urbain avec la création de perméabilités et de franchissements sécurisés.»

Pour y répondre, deux scénarios sont possibles :

- Un apaisement de la circulation avec un profil moins routier et faisant la part belle aux modes actifs, mais qui garderait une certaine distance avec le quartier environnant (merlon anti-bruit, traitement paysager de la voie) ;
- Un profil urbain avec construction d'un front bâti donnant directement sur la voie. Ce système est celui que l'on connaît sur la partie rennaise de la rue de Châteaugiron.



ZA de Loges/Logettes

Rue des Loges

Rue du Vieux Jardin

Croisement rue Bonnin / route de Châteaugiron

RD 463

Avenue des Meliettes



*Refaire la ville sur la ville et recoudre les quartiers de Chantepie entre eux est un des objectifs ambitieux du projet «Portes du Bois de Soëuvres»; au centre de cette problématique le devenir de la RD 463.*

Source : Rennes Métropole - Traitement Audiar - 2015



## Enjeux urbains et paysagers Pistes de réflexion

Date de réalisation: Décembre 2021

Infographie Audiar




Carte extraite de l'étude Trambus - Audiar-2021

Edition originale







FORMAT A0  
Echelle :1/4000

### LEGENDE





#### • ELEMENTS DE CONTEXTE

-  Tracés trambus à l'étude
-  Arrêt à l'étude et rayon d'attractivité de 500 m
-  Réseau modes actifs principal






#### • ENJEUX URBAINS

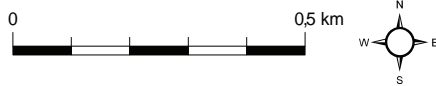
-  De confortation des centralités existantes
-  D'émergence de nouvelles centralités
-  De franchissement des infrastructures
-  D'intensification urbaine
-  De requalification d'espaces publics
-  De structuration du front bâti

#### • ENJEUX PAYSAGERS

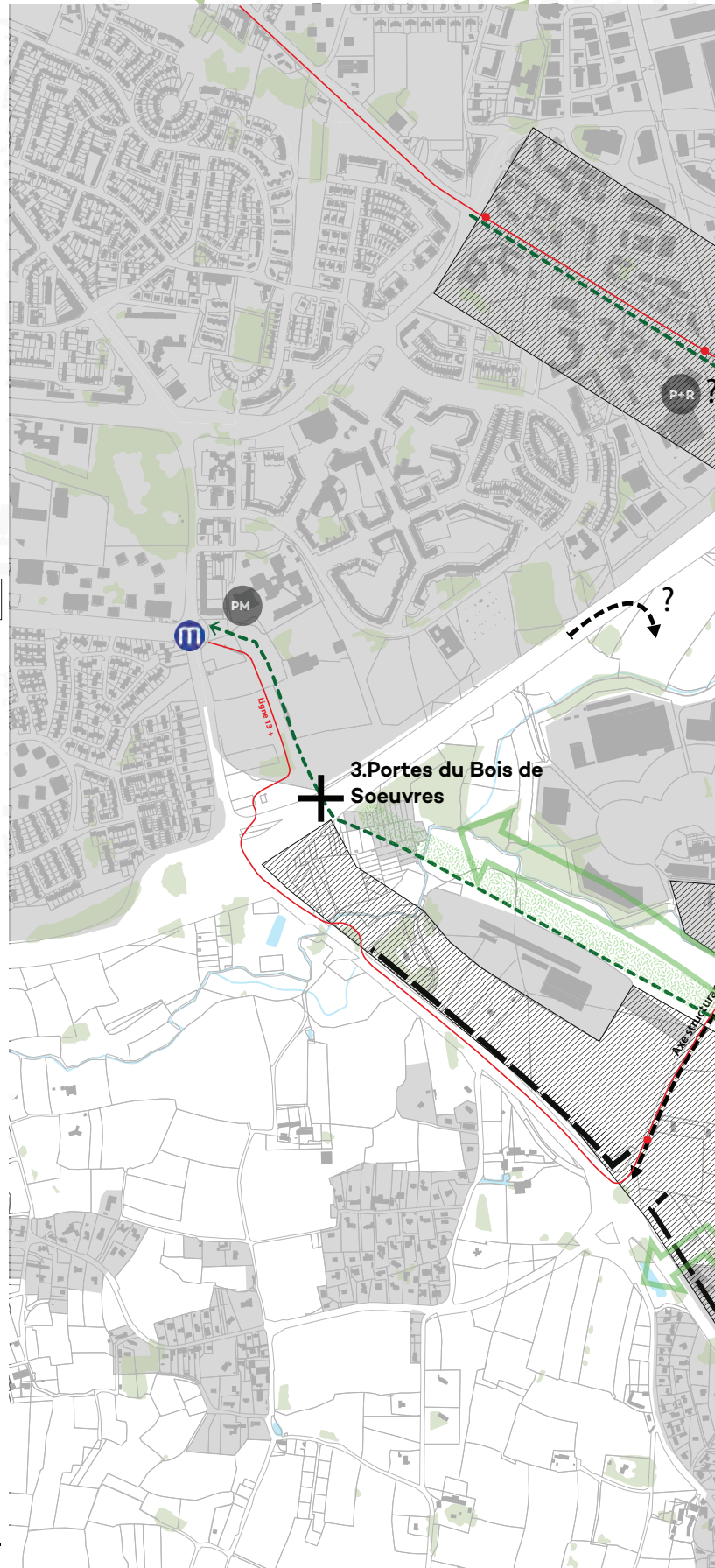
-  De connexions écologiques
-  De trame verte et bleue
-  De point de vue/ perspectives sur l'agglomération
-  De traitement des abords de voie et d'espaces verts

#### • ENJEUX "DEPLACEMENT":

-  De liaisons routières d'agglomération
-  De liaisons routières locales
-  De requalification/apaisement en boulevard urbain
-  De confortation du réseau modes actifs
-  De positionnement des pôles intermodaux et multimodaux



©audiar







Source : IGN BD Topo - Traitement Audiar - 2015

À ce stade, il ressort que le traitement de la RD 463, à la fois du point de vue de l'espace public, mais aussi du point de vue du front bâti, doit faire l'objet d'une approche cohérente, depuis le passage de la rocade, jusqu'à la sortie de la ville. Cette approche doit combiner une approche d'urbanisme et de circulation, les deux étant essentielles à la réussite de l'opération. Pour cela, le travail sur le boulevard doit s'accompagner d'un travail de recomposition urbaine en profondeur. Trois sites sont particulièrement stratégiques :

- en entrée de ville où l'opération Convergence s'achève,
- au droit du giratoire actuel,
- au droit de l'Hôtel Ibis ou un nouveau carrefour est prévu.

### 3.3 Apaiser la circulation dans le centre-ville

Le passage du trambus s'accompagnera d'un renvoi d'une partie de la circulation voiture de l'hypercentre. Cela peut être l'occasion d'aménager un tour de ville pour fluidifier la circulation.

#### Le tour de ville

Le traitement du boulevard de Bretagne est un point essentiel du dispositif. Son profil pourrait être uniformisé à moyen terme afin d'en faire un objet urbain identifiable et cohérent sur tout son tracé (profil des rues, plantations, voire stationnement). Il pourrait en être de même pour les points d'intersection avec les voies radiales (rue du Bois, Avenue d'Orient, rue d'Hallouvry...) qui desservent les quartiers périphériques. Ces intersections devront être traitées de façon significative comme des portes de ville qui marquent le passage à la zone de circulation apaisée.

C'est aussi une opportunité pour structurer un front bâti plus dense autour de ces carrefours. Cet aménagement du tour de ville devrait être d'une manière générale un levier pour engager une densification progressive de l'hypercentre par des opérations d'immeubles collectifs, notamment sur les sites identifiés sur la carte ainsi que la densification des abords du boulevard dans l'épaisseur du parcellaire bordant la voie.

Le « tour de ville » peut aussi être l'occasion de garder une place aux modes actifs avec une piste cyclable sécurisée tout autour de l'hypercentre.

Le « tour de ville » composé du boulevard de Bretagne, de l'avenue de Normandie, de Bourgogne et d'Auvergne pourrait constituer la voie d'accès à cet hypercentre, une sorte de voie de transit. L'hypercentre serait de fait en circulation apaisée type « zone de rencontre ». Ce tour de ville devrait permettre le stationnement des véhicules afin de rejoindre le centre à pied. La distance (400 mètres pour les secteurs les plus éloignés entre ce boulevard et le centre) permet d'imaginer un fonctionnement privilégiant la marche à pied.

#### Les différents scénarios

Pour rendre lisible le tour de ville, plusieurs scénarios sont possibles.

Dans ceux qui semblent le plus réalisables, le premier scénario (scénario court) propose de déconnecter le tour de ville de la RD 463. Le seul point d'accroche se fait par le giratoire des Loges qui permet de reconnecter la rue des Loges et de se greffer sur l'avenue des Meliettes par une voie nouvelle prenant place dans le chemin des Poilus (ancienne voie romaine). Plusieurs contraintes apparaissent très vite :

- La capacité du giratoire à accueillir cette voie,
- La disparition du chemin des Poilus.

Lors des ateliers d'élus, ce scénario est apparu trop contraignant. Il a été rappelé que le chemin des Poilus est l'ancienne voie romaine et présente à ce titre un intérêt patrimonial. De plus, la haie qui borde le chemin est en espaces boisés classés (EBC) ce qui contraint fortement la réalisation d'une voie.

La question de l'intégration de la rue des Loges dans le tour de ville est mise en débat. Ce changement significatif de la circulation interne à la ville pourrait susciter des mesures pour les résidents de cette rue.

Le second scénario est le scénario médian qui réinstalle la rue des Loges dans le tour de ville. Le tour de ville emprunte la RD 463 depuis le nouvel accès au droit de l'Hôtel Ibis jusqu'au giratoire des Loges. L'avantage de ce scénario est de rendre li-



sible le tour de ville en utilisant au maximum les voies existantes.

Le dernier scénario, le scénario long, change peu la lecture de la ville. Il permet un raccordement à la rue des Meliettes par un nouveau piquage face à l'hôtel Ibis, l'entrée de ville ne change pas.

### **Un hypercentre apaisé**

Le traitement de l'espace public à l'intérieur du tour de ville devra privilégier des espaces de convivialité, un espace public partagé et rénové autour de lieux d'équipement et d'échange. La circulation des voitures devra être découragée. Toutefois, la question du parking doit être étudiée précisément en raison de l'attente forte des commerçants. La création de poches de parking doit être privilégiée à l'occasion d'opération de renouvellement urbain.

La fabrication de la ville et les mobilités peuvent ainsi se structurer autour de ces trois infrastructures majeures constituées par :

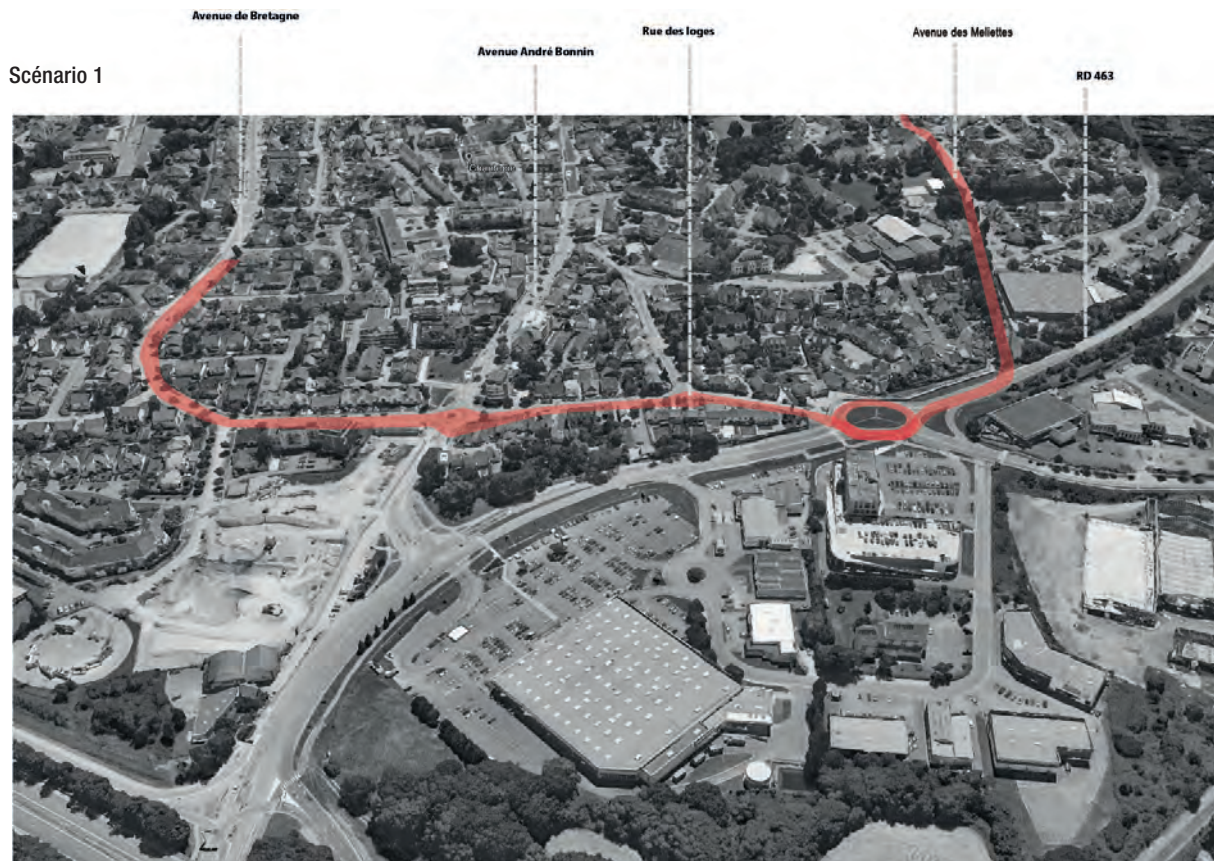
- L'axe historique de la rue Bonnin, axe TC majeur,
- Le tour de l'hypercentre, boucle de circulation locale,
- Le boulevard urbain, voirie structurante d'agglomération.

Mais la desserte des Portes du Bois de Soeuvres dépasse la question de la ville de Chantepie et concerne plus largement le Sud Est Rennais.

---

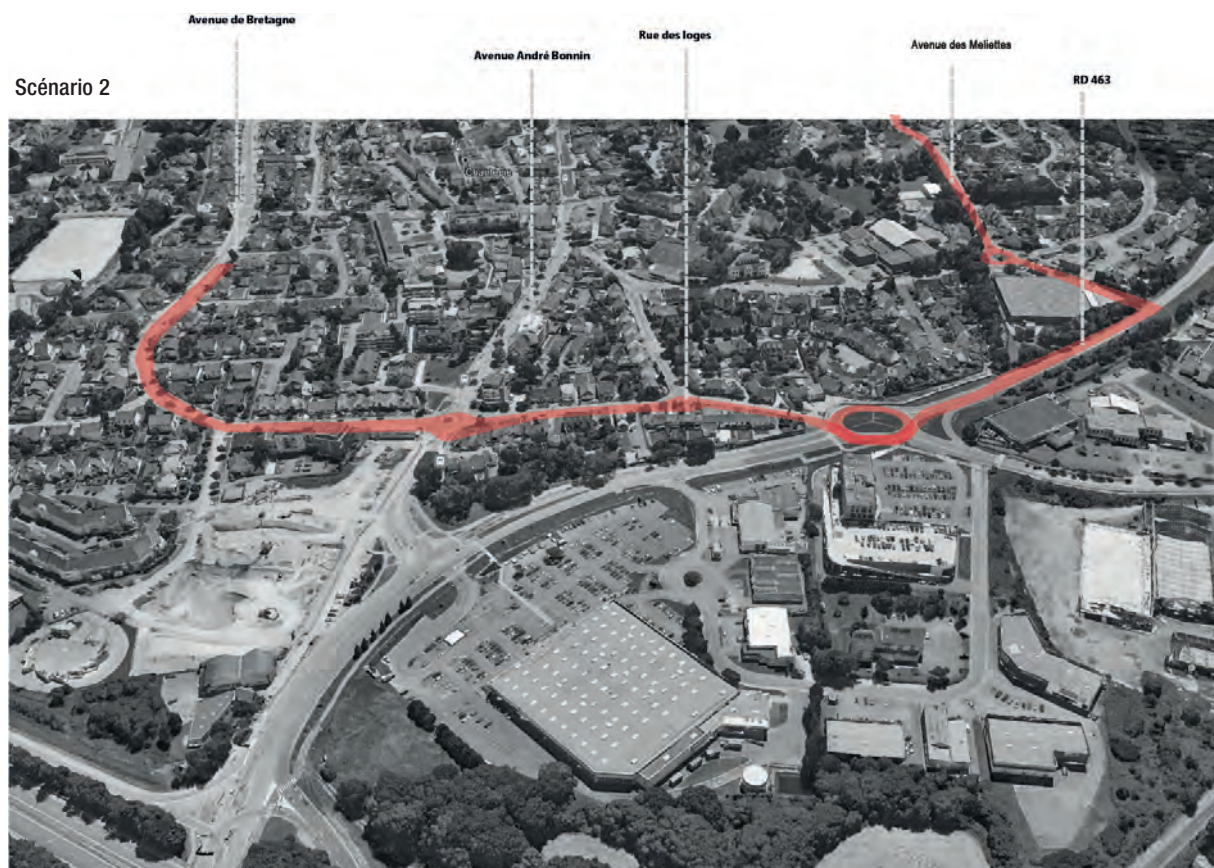
*Le projet trambus réinterroge le projet urbain de Chantepie dans ses fondamentaux. La question de la circulation est centrale et corrélée à la question du renouvellement urbain. Le projet «Portes du Bois de Soeuvres» devra prendre en compte ces deux dimensions en proposant un schéma de circulation en cohérence avec le projet de restructuration urbaine.*

---



Scénario 1

Un tour de ville «court» qui emprunte le chemin des Poilus puis la rue des Loges.



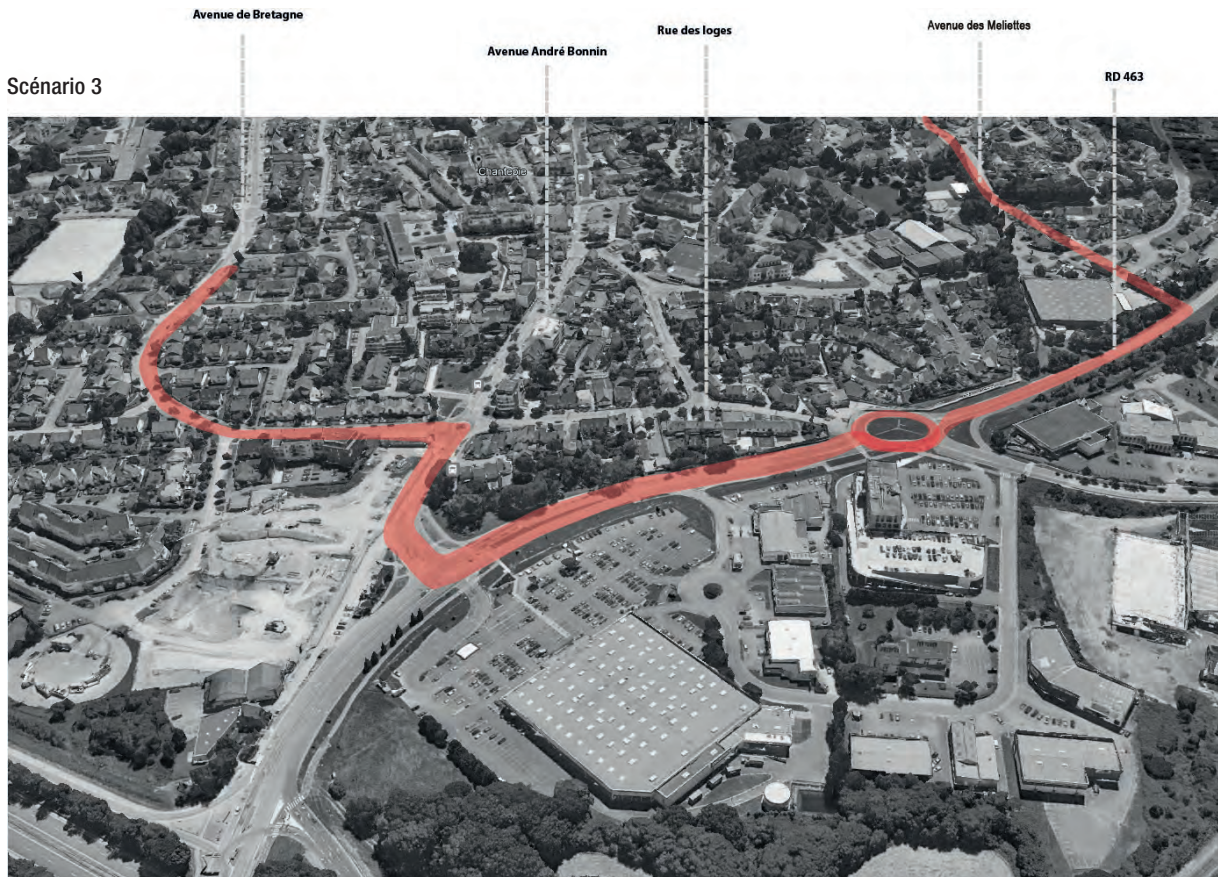
Scénario 2

Un scénario intermédiaire qui emprunte une partie de la RD 463 par la rue des Loges qui retrouve sa fonction historique d'entrée de ville.

Source : Google Earth - Traitement Audiar - 2015

Source : Google Earth - Traitement Audiar - 2015





Un scénario long qui change peu la circulation actuelle si ce n'est l'accès aux quartiers à l'Ouest de la ville avec la rue des Meliettes qui permet de «shunter» l'avenue Bonnin.

Schémas extraits de l'étude Trambus - Audiar - 2021

### 3.4 L'enjeu circulation et la desserte Sud-Est

#### Un enjeu à l'échelle du secteur Sud-Est

Un des déclencheurs de l'étude du site stratégique du bois de Soevres en 2015 a été précisément les difficultés de circulation du secteur.

Le secteur Sud-Est de l'agglomération s'articule autour de 3 voies majeures : la RD 163, la RD 463, la RD 34. La rocade Sud de Rennes quant à elle dessert la ville centre, mais accueille une partie du trafic de transit Caen-Nantes, (la « route des estuaires » de Lisbonne à Amsterdam) qui supporte le plus gros trafic de Bretagne avec plus de 87 000 véhicules/jour.

Pour gérer ce transit, la réalisation d'un tronçon autoroutier (contournement autoroute du Sud-Est de Rennes – CASER) a été envisagée. Ce projet aujourd'hui à l'arrêt, de nouvelles réflexions ont été menées pour améliorer les conditions de circulation du secteur. À ce jour, aucune solution « infrastructure » n'a été arrêtée.

#### Un trafic routier en hausse

Les trafics sont importants et pour la plupart des voies en augmentation. Le premier axe Rennes-Angers supporte un trafic de 53 000 véhicules/ jour en augmentation de 2,53 % en 10 ans. La route de Châteaugiron supporte un trafic de 13 000 véhicules/jour. Ces deux axes majeurs d'entrée de ville viennent se confronter à un trafic « transverse » issu de la deuxième ceinture (11 000 véhicules/jour). Ce trafic vient « buter sur Vern » étant donné que le bouclage de la deuxième ceinture n'a jamais été achevé. Dès lors, le trafic local subit des effets de « shunt » (itinéraire de transit empruntant les voies de desserte locales). C'est le cas pour la route du Bois de Soevres, la D86 (+42 % en dix ans) et la D34 (+22 %), mais aussi les voies internes au centre de Chantepie.

#### Des projets d'infrastructures complexes à réaliser

Des projets d'infrastructures lourdes à l'échelle du secteur ont été évoqués puis abandonnés en raison de leur coût et de leur impact écologique dans un secteur sensible. Dans ce contexte, la question de la rue des Loges qui traverse la zone d'étude est cruciale. Avec la D86 elle constitue l'un des rares barreaux permettant des échanges transversaux. Sa surcharge en période de pointe crée des conditions d'engorgement qui se répercutent sur l'ensemble du secteur. Son amélioration semble souhaitable, mais le passage à niveau de la voie ferrée reste une contrainte majeure.

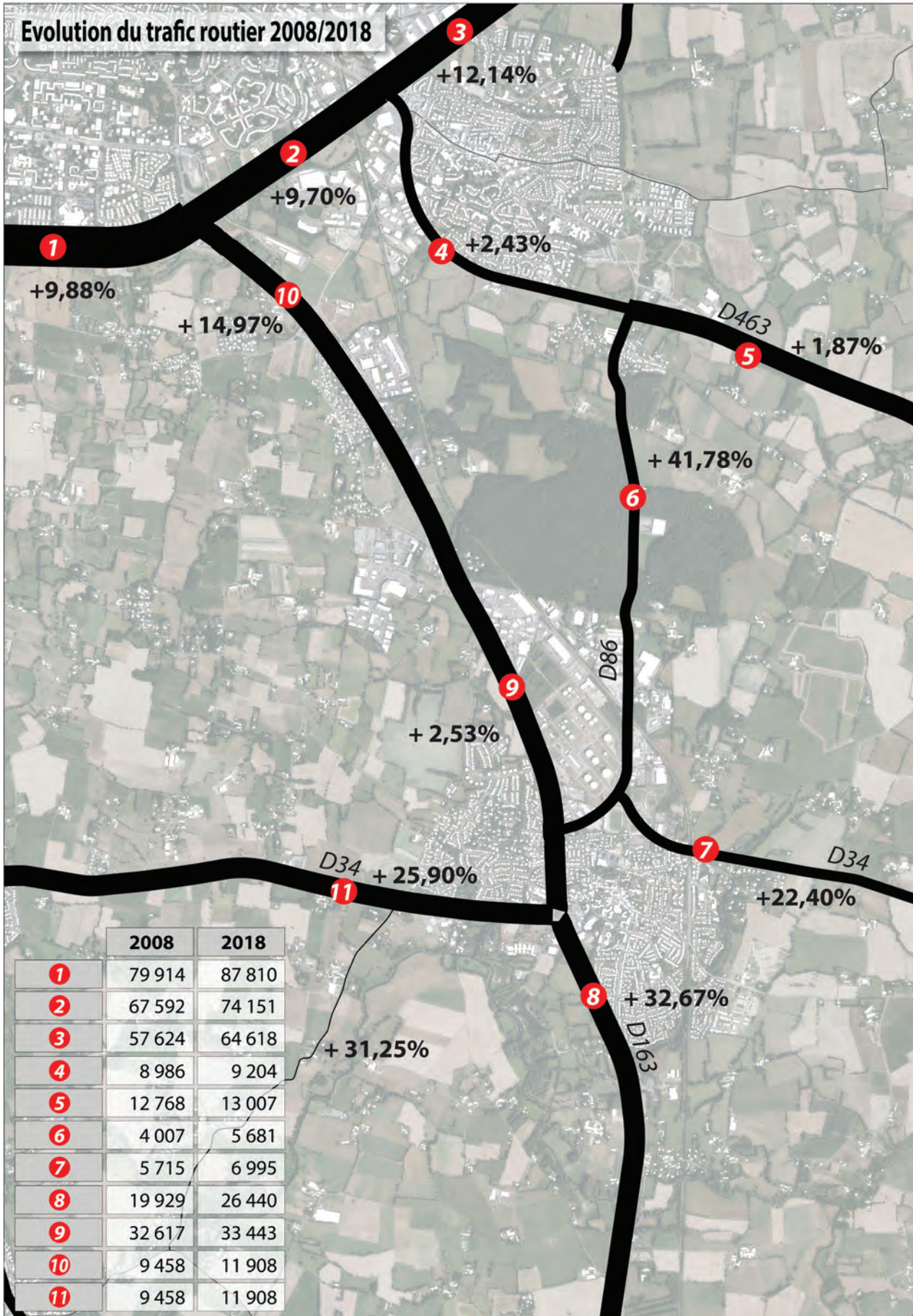
Ainsi, la réponse uniquement routière paraît être une fuite en avant avec pour seule alternative une offre multimodale de qualité.

---

*La croissance continue du trafic montre l'impasse dans laquelle se trouve le modèle « routier » des déplacements. Un changement de paradigme est nécessaire avec une évolution vers un modèle multimodal. L'offre à venir (TC, modes actifs et co-voiturage) sur le secteur Sud-Est rend possible ce changement.*

---





### L'accessibilité depuis le centre-ville vers le quartier des Loges/Val Blanc /Poterie

Le principal problème de circulation du secteur Sud-Est est le transfert des flux entre la route d'Angers et celle de Châteaugiron et au-delà vers la porte de Beaulieu. Le fait que la deuxième ceinture ne reboucle pas avec la rocade Sud explique ces transferts. Seule la rue des Logettes permet cela et elle n'est pas calibrée pour. L'utilisation de la route du bois de Soeuvres comme voie de shunt n'est pas tenable.

### Quelques pistes de travail

L'apaisement de la route du bois de Soeuvres est un objectif important tant du point de vue de la tranquillité des riverains que pour un intérêt de protection de la faune et de la flore de la Forêt. Actuellement, plusieurs scénarios sont à l'étude.

Concernant la desserte du futur projet «Porte du bois de Soeuvres», plusieurs pistes de travail ont été évoquées :

- Un nouvel accès depuis la rocade, jugé complexe en raison de la fréquence des sorties à cet endroit (Porte d'Angers, Porte de Chantepie) (schéma 1) ;
- Une desserte interne à la zone irriguant les secteurs en les connectant entre eux (Val Blanc, rocade Sud, la Hallerais, les Loges/Logettes). Cette voie de desserte suppose un nouveau passage sur la voie ferrée en remplacement du passage à niveau actuel (schéma 2) ;
- Une voie de shunt reliant la RD 463 à la route d'Angers. Son coût et son impact écologique semblent aujourd'hui rédhibitoires (schéma 3).

Schéma 1

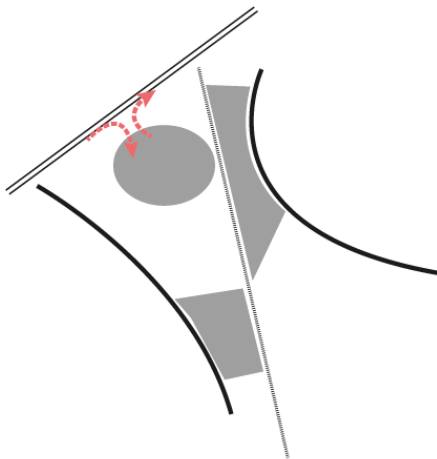


Schéma 2

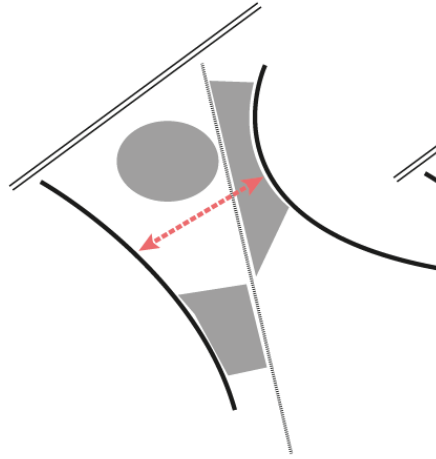
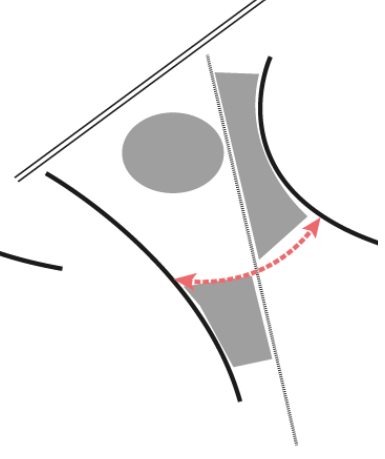
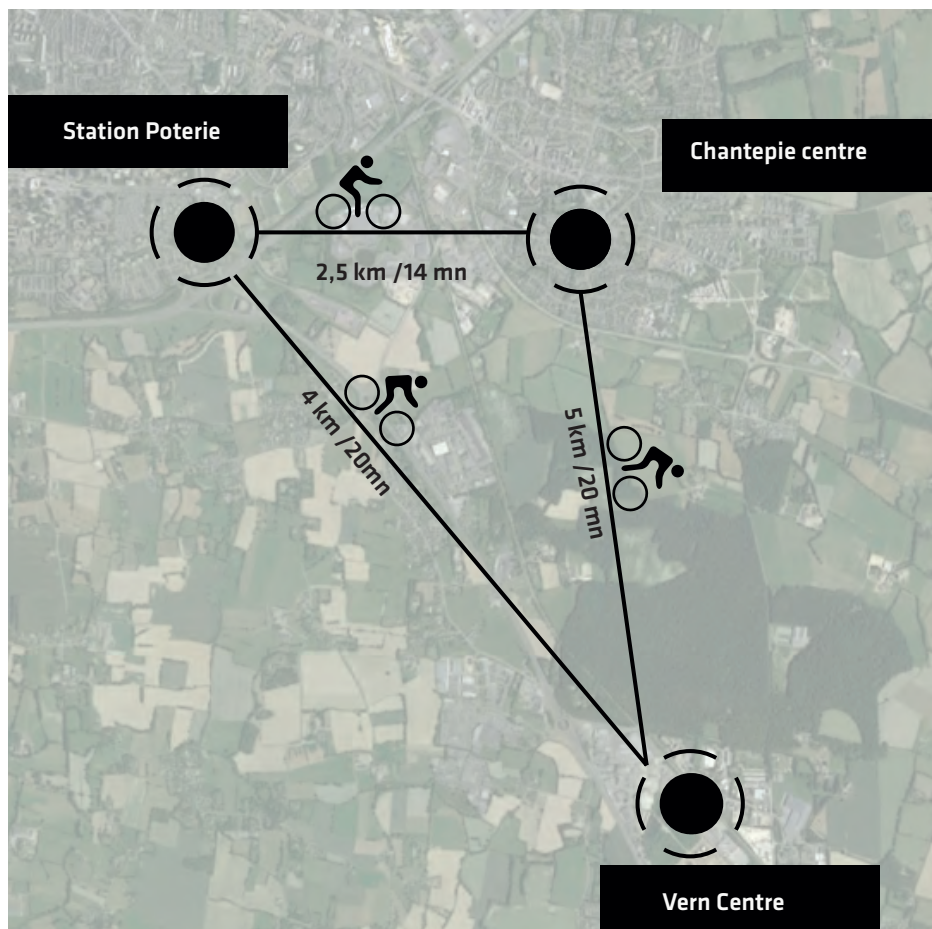


Schéma 3







### Un changement de paradigme avec une offre multimodale qui s'enrichie

L'amélioration de la desserte du secteur pourrait passer par un changement de paradigme. Le contexte évolue fortement avec :

- Une offre de transport qui va se renforcer avec l'arrivée du trambus et le renforcement de la ligne 13 ;
- Le renchérissement des carburants qui pousse les usagers de l'automobile à explorer de nouveaux modes de déplacements ;
- La présence de la station Poterie à portée des villes de Vern et Chantepie via des modes de déplacements actifs. La nouvelle donne avec les vélos à assistance électrique est aussi à prendre en compte.

À cela s'ajoute l'offre de covoiturage avec l'expérimentation d'une voie dédiée entre Vern et la Poterie. Dès lors, cette offre multimodale de qualité doit permettre une évolution des modes de déplacements qui pourrait à terme avoir un impact

non négligeable sur le trafic.

Le croquis ci-dessus montre les distances et les temps à vélo entre les différents pôles urbains. Il montre la possibilité de changer les pratiques en favorisant les déplacements quotidiens vers Rennes au moins pour les deux villes de Chantepie et Vern, qui sont les plus proches de la station Poterie. Pour cela, un réseau accessible, sécurisé et lisible doit être développé à l'instar de l'aménagement en cours de la rue des Loges.



#### Contact

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

#### Équipe projet

Gilles Belleil

#### Photos et illustrations

Audiar (sauf mentionnées)