



PAYSAGES INTERSTITIELS  
**VALLÉE DE LA FLUME**

**PLUi de Rennes Métropole**

*DÉCEMBRE 2017*



# SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

## Carte d'identité de la vallée de la Flume

- 12** Le cadrage géographique
- 16** Le contexte juridique

## Lecture du paysage : héritages et nouvelles dynamiques

- 20** Un territoire desservi, au détriment du paysage
- 22** Une mosaïque de paysages couplée à des usages hétéroclites
- 26** Un patrimoine riche hérité des seigneuries locales
- 28** Comment la vallée s'est petit à petit compartimentée et sectorisée
- 30** Des accès multiples mais cloisonnés
- 32** Formulation des enjeux du territoire

# PRÉAMBULE

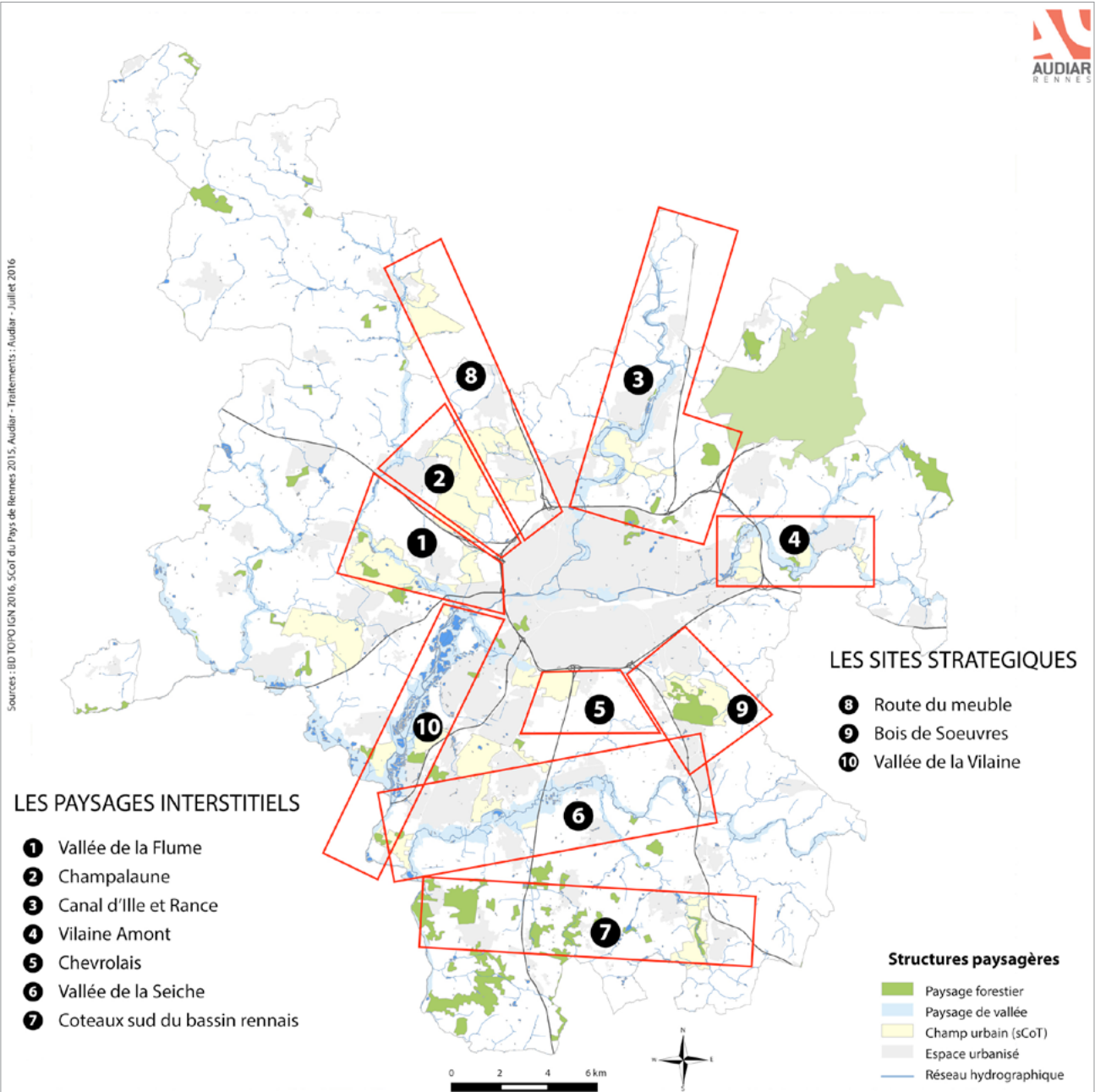
Le modèle de la ville archipel se définit par l'équilibre entre les zones urbanisées des communes et des espaces agricoles et naturels préservés. Cet équilibre permet à ces territoires urbains et périurbains d'offrir aux habitants de la métropole une proximité avec la nature, le monde agricole et des espaces récréatifs. « A Rennes, la campagne n'est jamais bien loin ». La notion de coupure d'urbanisation y est la règle comme la notion de limite paysagère durable. Chaque bourg, ville, conçoit son projet urbain à l'intérieur des limites définies mutuellement et inscrites au SCoT.

Cela dit, comment poser la question du partage et de la construction de ce paysage en tant que bien commun métropolitain ? Ces espaces paysagers constituent des passerelles entre les bourgs et les villes mais aussi en direction de la ville centre. Cette relation dépasse la dichotomie espaces urbains / campagne. La campagne fait partie de la ville et elle l'enrichit de son potentiel agronomique, récréatifs et autres aménités paysagères.

Parmi la diversité de ces espaces agromaturationnels, certains d'entre eux concentrent tout particulièrement des qualités remarquables, connues ou restant encore à révéler. Ces paysages singuliers sont les paysages qui sont nommés « paysages interstitiels » et sur lesquels il est souhaitable de développer une approche spécifique dans le cadre de l'élaboration du PLUi. Sur la métropole, 10 paysages singuliers ont été recensés dont **la vallée de la Flume** fait partie. Parmi ces dix, trois font l'objet d'une étude spécifique en tant que sites stratégiques du SCoT.

## Carte de situation des paysages interstitiels

Sources : BD TOPO IGN 2016, SCoT du Pays de Rennes 2015, Audiar - Traitements : Audiar - Juillet 2016



# INTRODUCTION

De la sortie de Pacé jusqu'à sa confluence avec la Vilaine, la Flume se fraie un chemin entre les plateaux alluviaux, elle contourne les reliefs plus importants qui dévient son cours. La grande discrétion de ce cours d'eau dans le paysage est liée à son débit : la Flume est un petit cours d'eau, un ruisseau qui n'a pas été un support de communication ou une voie de transport du fait de son faible débit. On ne retrouve donc pas de trace d'installation et d'intérêt marqués autour de ses berges. Son accès est d'ailleurs très limité, aucun chemin de promenade ne le longe. Le territoire s'est donc structuré sans tenir compte du cours d'eau. De nombreuses infrastructures de transport quadrillent la vallée et partitionnent le secteur.

Sur le secteur, de grandes propriétés foncières occupent l'espace : l'INRA, avec le bois de la Motte et les terrains agricoles autour de Mejusseume, le domaine de la Freslonnière, avec le golf, et le château (environ 110 ha) ainsi que Lafarge pour l'exploitation du sous-sol, avec la carrière du Tertre et de la Haute Heuzardière (environ 45 ha).

Le paysage de la vallée de la Flume n'est donc pas aujourd'hui un espace de liaison entre les communes, ce n'est pas un paysage vécu et expérimenté par les riverains. C'est un paysage patchwork, dédié à la

mobilité et à la production. Pour autant, quelques pépites mériteraient un regard attentif pour faire changer la perception de cette vallée longtemps désavouée. Les anciennes routes appréhendent d'une autre manière le paysage et font découvrir des points de vue valorisants sur la vallée. L'héritage d'anciennes et nombreuses seigneuries sur le secteur a laissé quelques beaux châteaux et manoirs qui constituent une richesse patrimoniale du secteur.

La confluence avec la Vilaine est traitée aujourd'hui de façon plutôt technique. L'aménagement répond à des problématiques hydrographiques, de gestion du débit et des eaux de pluies. Il faut se demander pourtant si la réflexion menée actuellement sur la vallée de la Vilaine n'entraînerait pas un changement de paradigme sur la vallée de la Flume.

## PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

La vallée de la Flume sur Rennes Métropole traverse quatre communes : Pacé, l'Hermitage, Le Rheu et Vezin-le-Coquet. La surface du périmètre est d'environ 1600 ha.

Situation de la Vallée de la Flume











The background is a solid teal color. A white diagonal band runs from the bottom-left towards the top-right. The text is centered within this band.

**Carte d'identité  
de la vallée de la Flume**

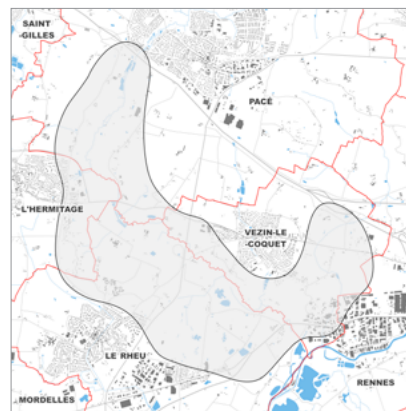
# LE CADRAGE GÉOGRAPHIQUE

La vallée de la Flume serpente sur le plateau et les terrasses alluviales de la vallée de la Vilaine pour trouver sa confluence avec la Vilaine au niveau d'Apigné. La vallée n'est pas très encaissée, mais la rive droite (L'Hermitage et Le Rheu) présente des versants à pente plus marquée qu'en rive gauche. Ainsi, de la route reliant L'Hermitage à Pacé qui passe en haut du versant, quelques points de vue panoramiques sur la vallée et le paysage se dégagent. Le cours d'eau reste cependant discret dans le paysage. Seul le fond de vallon boisé révèle le réseau hydrographique.

Le bois de la Motte, comme son nom l'indique, se trouve en point haut sur la commune du Rheu. Cet ancien boisement, déjà cartographié sur la carte de Cassini (XVIII<sup>e</sup> siècle) est aujourd'hui propriété de l'INRA, mais ouvert au public avec un chemin d'interprétation autour de l'arboretum.

Le plateau à l'est de Vezin-le-Coquet est légèrement incisé par le ruisseau du Pont Lagot. Sa pente douce vers la Vilaine offre également des points de vue intéressants vers la silhouette urbaine de Rennes.

*Situation administrative*



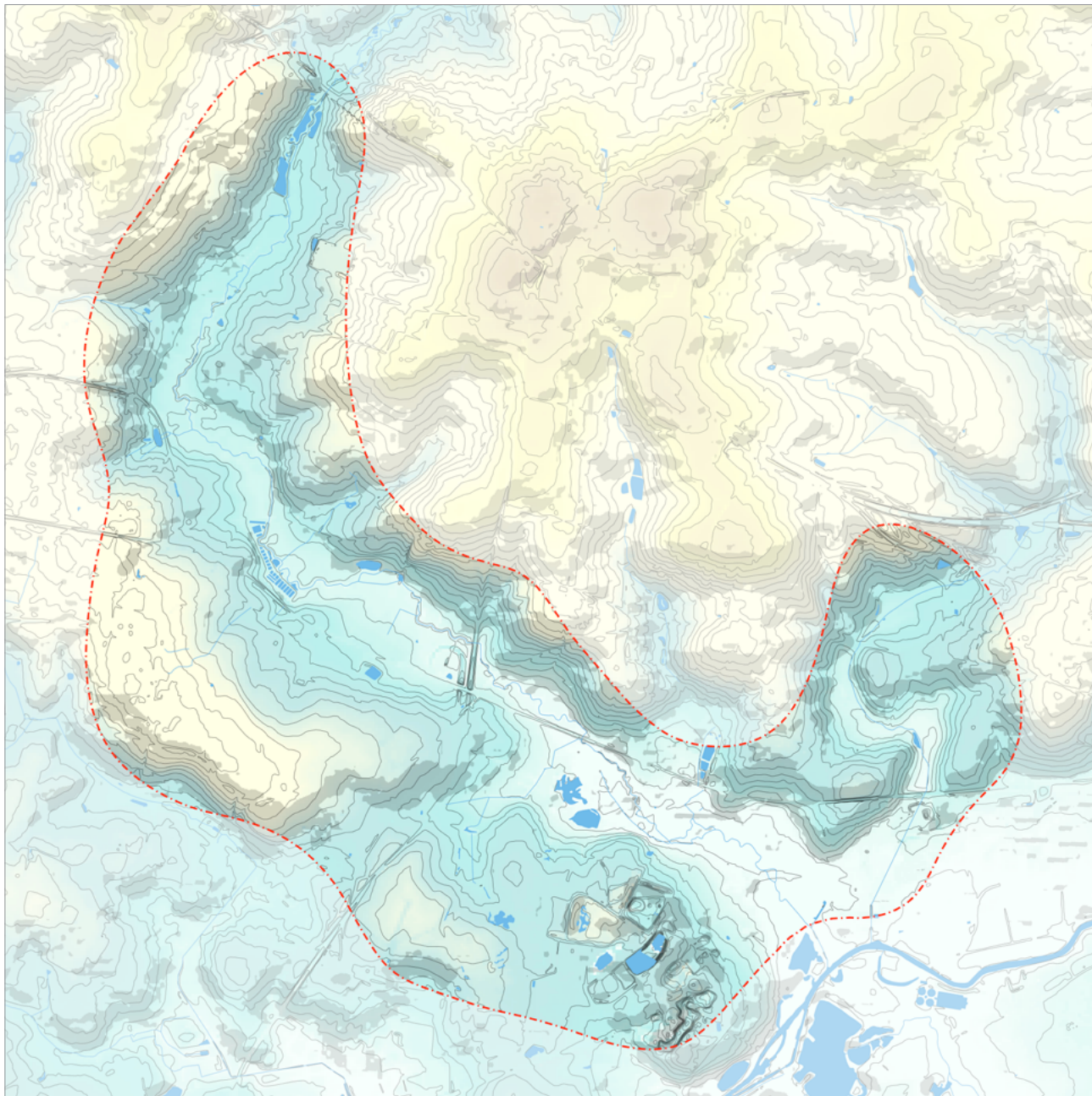
## CHIFFRES-CLÉS du territoire 2017

**Superficie de la zone d'étude :** 1640 hectares

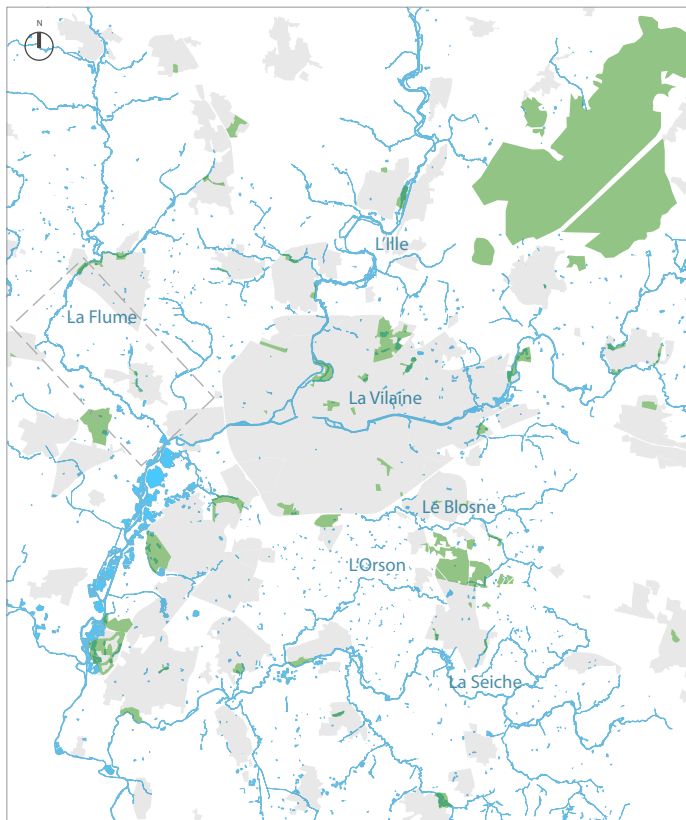
**Communes de la zone d'étude :** Pacé, L'Hermitage, Le Rheu et Vezin-le-Coquet

**Population :** 29 524 habitants (population 2015)

Topographie du périmètre d'étude



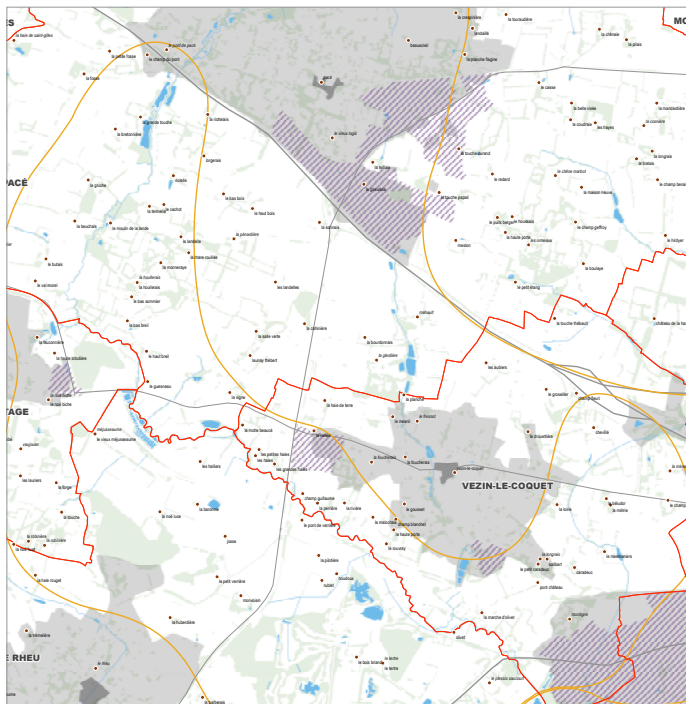
## Le réseau hydrographique



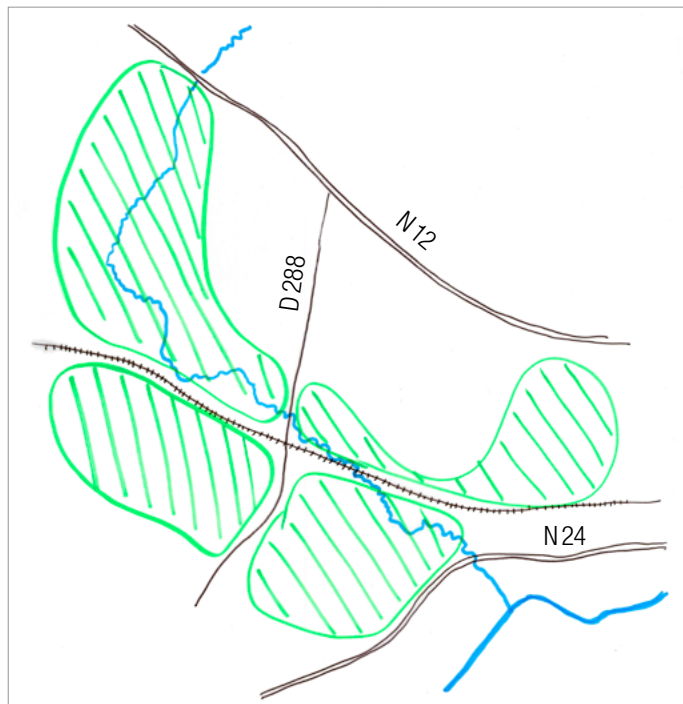
## Routes et portes de l'agglomération



### Localisation des espaces urbanisés des communes



### Organisation du territoire



Le territoire s'organise en quatre quadrants, il est divisé horizontalement par la voie ferrée Rennes / Saint Briec et verticalement par la deuxième ceinture de Rennes, la D288. Au nord, la N12 (route de Saint-Briec) établit une limite franche avec l'urbanisation de Pacé. Au sud, la N24 (route de Lorient) crée la discontinuité entre la vallée de la Flume et la vallée de la Vilaine.



# LE CONTEXTE JURIDIQUE

Une partie de la vallée de la Flume est identifiée au SCoT du Pays de Rennes en tant que champ urbain, sur sa section entre l'Hermitage et sa confluence avec la Vilaine. Le plateau agricole entre Vezin et Rennes autour du ruisseau du Pont Lagot est également délimité en champ urbain.

*Les « champs urbains » sont des espaces agronaturels et/ou forestiers, qui ont vocation à le rester durablement. Ils constituent des ensembles de qualité à forts enjeux agricoles, paysagers et environnementaux ; mais, proches des espaces urbains de communes en croissance, ces sites sont soumis à une pression urbaine plus importante qu'ailleurs.*

*Les champs urbains ont deux vocations essentielles :*

*- ils protègent les sites agricoles et naturels les plus convoités pour les pérenniser et les conforter dans leur espace et dans leurs fonctions, principalement celle de production de biens et services agricoles ;*

*- ils favorisent le développement des usages de loisirs verts intercommunaux de proximité, compatibles avec l'activité agricole et les enjeux écologiques (gîtes, fermes auberges, chemins, activités équestres, etc.), au cœur des réseaux de communes qu'ils contribuent ainsi à renforcer.*

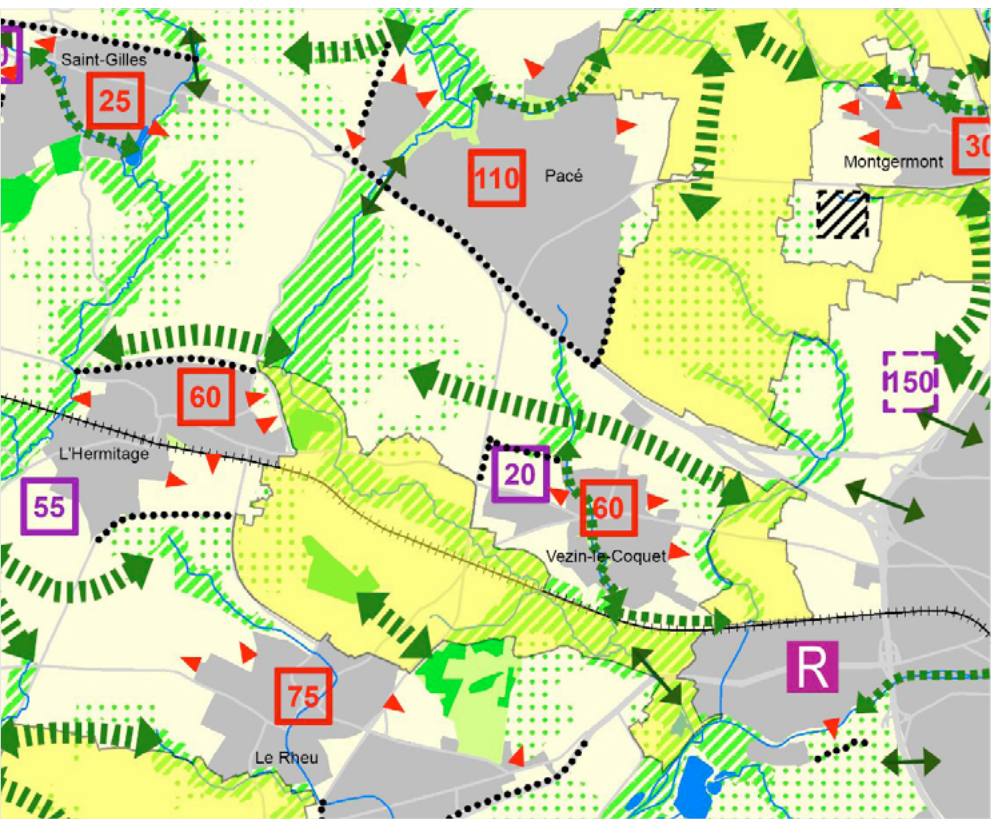
*Les « champs urbains » doivent être préservés durablement en les protégeant intégralement de toute urbanisation future.*

*Par ailleurs, ils ont vocation à bénéficier de maîtrises foncières appropriées.*

Le lit majeur de la Flume est également repéré comme un élément constituant la grande armature écologique du territoire et représente une grande liaison naturelle à conforter.







### 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 2014
- Parcs urbains et golfs
- Espaces à dominante agricole et naturelle
- Directions d'urbanisation
- 50 Potentiel urbanisable communal maximum (en hect)
- 45 Nouvelle zone de développement économique
- 15 Zone conditionnelle de développement économique
- R Sites privilégiés de renouvellement urbain pour l'act

### Infrastructures à réaliser

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



# **Lecture du paysage**

**Héritages et nouvelles dynamiques**

# UN TERRITOIRE DESSERVI, AU DÉTRIMENT DU PAYSAGE

Sur la photographie aérienne ci-contre se lit facilement la partition de ce paysage interstitiel, en quatre quadrants, séparés par des infrastructures routières ou ferroviaires. Ces axes convergent tous vers la ville-centre, dans un schéma de transport radial assez classique. Ce schéma, à l'approche du noyau urbain, produit une accumulation d'infrastructures parallèles, auquel/à laquelle se superpose perpendiculairement la deuxième rocade de Rennes, la D288. ❶ La trame plus resserrée du bocage et des boisements

révèle le lit de la Flume. La taille des parcelles y est ici plus petite que plus haut sur le plateau. ❷ Plusieurs châteaux ou manoirs structurent le paysage, en particulier lorsque ceux-ci sont accompagnés de leur(s) rabines et/ou boisement. Ce patrimoine architectural n'est pas forcément visible depuis les routes et chemins, car souvent isolé de la vue derrière de hauts murs ou de grandes haies, et il se révèle plutôt depuis une photographie aérienne. Deux grands anciens domaines seigneuriaux ont été transformés, l'un en centre

de recherche de l'INRA, l'autre en équipement de loisirs et hôtelier privé : le golf de la Freslonnière. La proximité de Rennes et la desserte accrue de ce territoire en a facilité l'urbanisation. Le long des axes se sont développés les espaces urbanisés ❸ ainsi que les zones d'activités ❹, tels que la zone d'activités de Lorient et celle des Landes d'Apigné. Les panoramas, les grandes vues, la mosaïque de paysages traversés font que ces axes constituent un lien très fort avec le paysage.

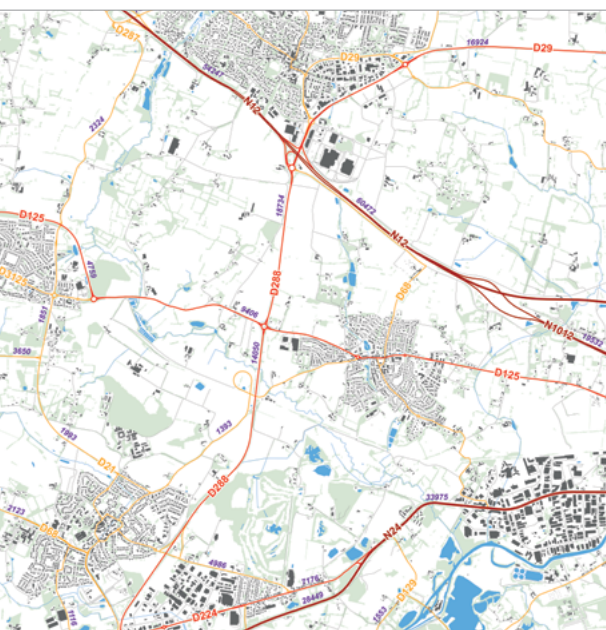
Il n'est pas aisé, en conclusion, de se promener avec fluidité le long de la vallée de la Flume, et de trouver des chemins alternatifs aux grandes routes pour passer d'une commune à l'autre.

Il y a alors un paradoxe pour ces quatre communes qui se retrouvent à la fois extrêmement bien desservies et connectées au territoire via les infrastructures routières en place, mais qui sont, par ces mêmes infrastructures, isolées les unes des autres et voient limitées (voire compromises) l'appropriation et l'utilisation de leurs espaces ouverts en lisière urbaine.

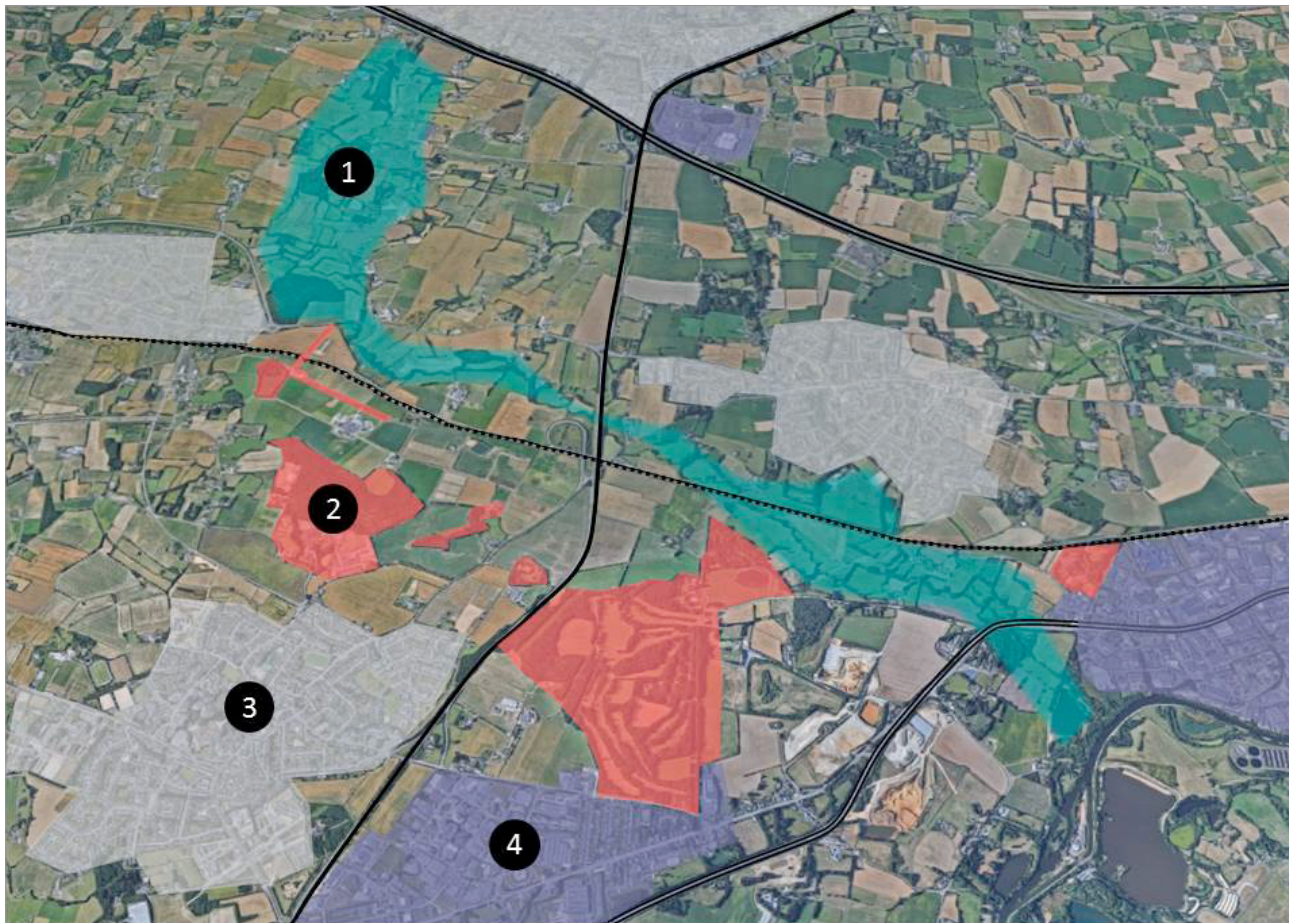
Est-ce qu'un projet de paysage sur la vallée de la Flume permettrait de dépasser cette problématique ? Comment mettre en lien ces quatre communes, et faire que ce paysage interstitiel puisse être une véritable passerelle entre elles ?

## ► CE QU'IL FAUT RETENIR

- La connexion entre les communes est bien établie : nombreuses routes et points d'échanges dans ce réseau.
- Connexion routière uniquement, très peu de fluidité piétonne ou cycle. Le piéton dispose de boucles locales, mais il ne peut pas aller d'une commune à l'autre aisément.
- La mise en réseau des différents circuits piétons permettrait une meilleure appropriation du territoire par les habitants des communes riveraines.



Les entités paysagères

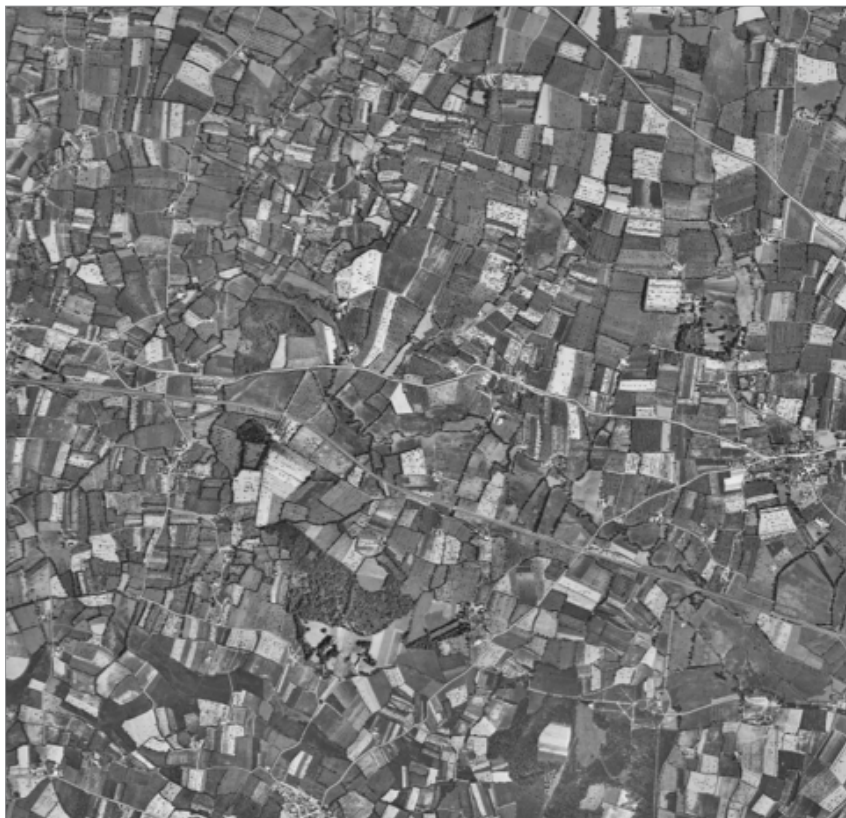


# UNE MOSAÏQUE DE PAYSAGES COUPLÉE À DES USAGES HÉTÉROCLITES

## DE 1950...

La photographie aérienne du secteur en 1950 permet de voir un paysage globalement homogène, constitué principalement de petites parcelles agricoles. Les bourgs ne sont pas encore très développés, les voies express et la deuxième rocade ne sont pas encore construites. Le réseau routier passe à travers les centres-bourgs, qui en fait des « bourgs-carrefours ». La voie ferrée est déjà présente ainsi que le bois de la Motte et le domaine de la Freslonnière.

La trame bocagère est très dense, chaque parcelle est délimitée par une haie. Quasiement tous les champs sont « complantés », c'est-à-dire que les champs cultivés sont également plantés de pommiers à haute tige pour la production de cidre. Les seules parcelles sans verger sont les prairies inondables ou humides, le long de la Flume. Le lit du cours d'eau se lit donc assez bien sur la photographie. Se remarque également une taille des parcelles non homogène partout, il y a des zones où les parcelles sont plus grandes, et d'autres où il y a un regroupement de petites parcelles. À bien observer, les petites parcelles sont situées le long des routes (qui n'étaient peut-être à ce moment là encore que des chemins), avec une orientation perpendiculaire au chemin. Le chemin desservait ainsi un maximum de



© Géoportail

*Photo ancienne, 1950.*

parcelles, lorsqu'elles avaient cette forme étroite, profonde et accolées les unes aux autres. En revanche, lorsque les parcelles sont plus éloignées du chemin principal, ou sur le plateau, elles deviennent plus grandes, avec des formes plus carrées. Le découpage parcellaire n'a pas été dicté ici

par des contraintes de relief ou d'exposition. La logique qui s'est installée au fil des années est plutôt dans l'optimisation de l'espace et déjà dans une question d'accessibilité et de desserte.

## ...À AUJOURD'HUI

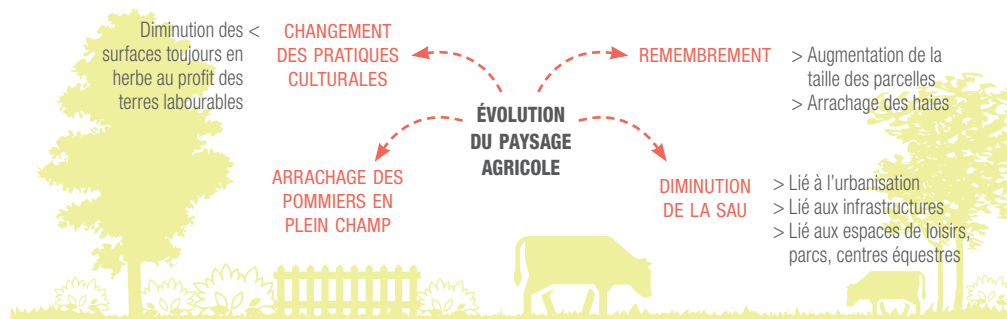
Aujourd'hui, ce territoire est beaucoup plus morcelé et surtout plus hétéroclite au niveau de ses usages. Le bocage a en grande partie disparu. Le résidu de bocage, avec une trame très décousue se retrouve dans le fond de vallon, autour des prairies inondables ou humides. Il n'y a plus de pommiers et les parcelles se sont largement agrandies. Ces modifications du paysage agricole sont liées aux changements des pratiques culturales et à l'évolution des moyens techniques, et culturels. Les haies encore en place sont, pour la plupart, vieillissantes et incomplètes. À terme, leur pérennité n'est pas assurée, ni leur renouvellement par de nouvelles plantations. Les parcelles, comme partout ailleurs dans l'agglomération, sont majoritairement en rotation culturale, variant le paysage d'une année sur l'autre. Malgré tout, la diversité de culture n'est pas très étendue. Et ce sont les mêmes types de culture présentes dans les champs qui appauvrissent finalement le paysage par rapport au système de polyculture associé à de l'élevage qui s'exerçait en Bretagne jusqu'à la révolution agraire et



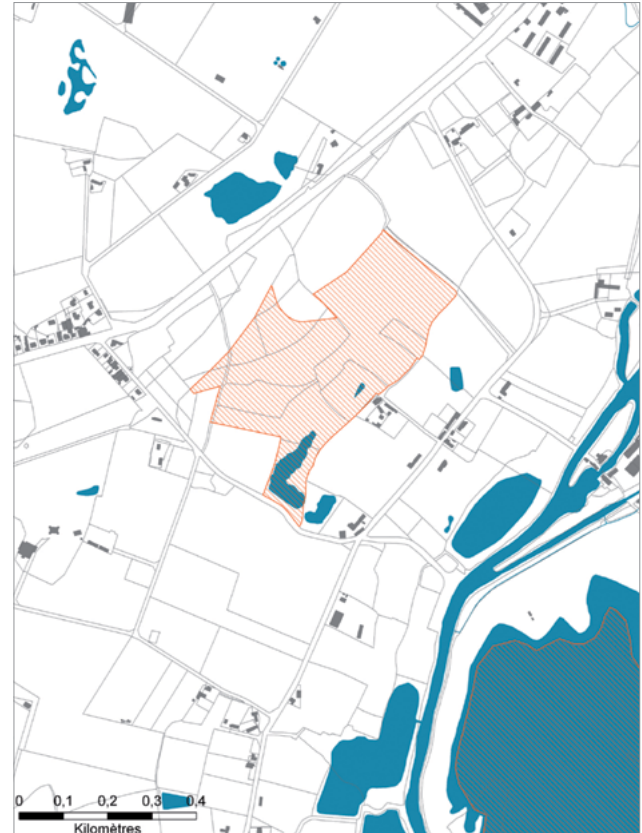
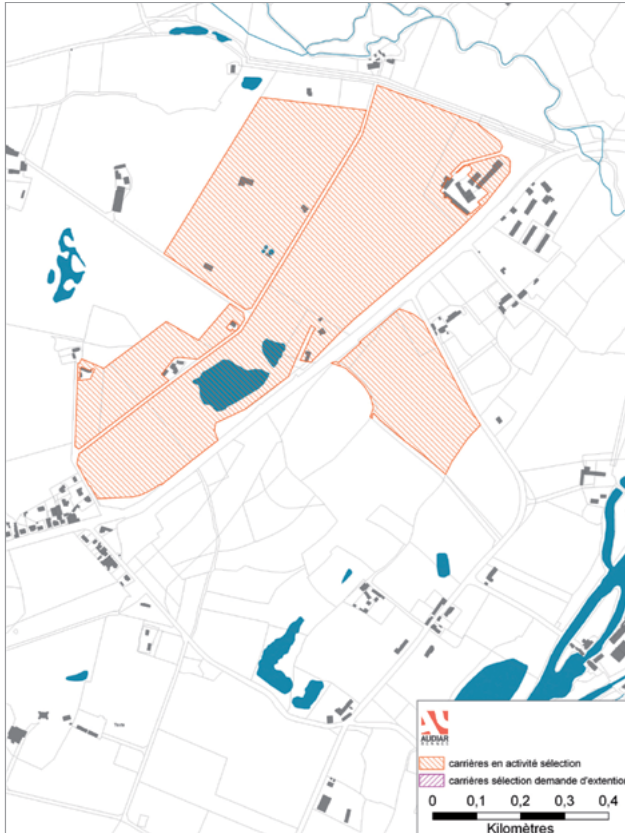
Vue ancienne des champs de l'INRA.

la modernisation des techniques agricoles au 19<sup>e</sup> siècle.

De nouveaux usages se sont installés sur le secteur. Si certains ont permis de conserver et préserver des éléments de paysage comme le golf de la Freslonnière, d'autres ont transformé radicalement le paysage et son image, comme l'exploitation des carrières. À partir des années 80 ont débuté les travaux d'extractions sur les carrières du Tertre et de la Haute Heuzardière. Pendant 35 ans, du sable et des gravas ont



Évolution du paysage agricole



Périmètre de la carrière du Tertre et de la Haute Heuzardière (Le Rheu).

été extraits de ces carrières pour alimenter en matière première la construction et l'urbanisation de l'agglomération. Ces carrières ne sont pas uniques dans les environs, la vallée de la Vilaine a été un gisement très exploité, et l'est encore avec deux carrières toujours en exploitation aujourd'hui. 113 étangs, issus d'anciennes carrières jalonnent les berges de la Vilaine de Rennes à Pont-Réan ! Aujourd'hui, les carrières de la Haute Heuzardière et du Tertre sont dans leur dernière phase d'exploitation : la remise en état du terrain.

L'exploitant, Lafarge Granulat, a jusqu'en 2020 pour la première et 2022 pour la seconde, pour remblayer la carrière jusqu'à la hauteur naturelle du terrain. Cette remise en état vise à la restitution du secteur à un usage agricole.

L'INRA (Institut National pour la Recherche Agronomique) a développé plusieurs de ses sites et plateformes d'expérimentation dans le secteur. Les parcelles agricoles de l'INRA se repèrent facilement dans le paysage : fanions de couleurs, pratiques culturales parfois différentes, nouvelles cultures...

#### ► CE QU'IL FAUT RETENIR

- La disparition de la trame bocagère quasi-totale, hormis sur la rive gauche entre Pacé et l'Hermitage.
- Quel devenir pour les sites des carrières lorsque leur exploitation sera terminée ?





# UN PATRIMOINE RICHE, HÉRITÉ DES SEIGNEURIES LOCALES

À la sortie des grandes routes et à la traversée de la vallée de la Flume par les anciennes routes, sont recensés de nombreuses vieilles fermes en terre et manoirs. Quelques châteaux sont présents également sur ce territoire, mais ne sont pas très visibles derrière leurs hauts murs ou grandes haies.

## LES CHÂTEAUX ET LEURS RABINES

Les châteaux, avec leur parc attenant et parfois leurs rabines sont des éléments significatifs dans le paysage. Pour autant, leur implantation initiale était bien souvent pensée avec une double orientation : l'une vers la route principale, la seconde tournée vers la Flume ou la Vilaine. Chaque axe était matérialisé avec un alignement d'arbres, simple ou double, appelé localement rachine. Les arbres des rabines étaient historiquement conduits en futaies. De nature différente des haies bocagères, elles n'avaient pas la vocation à être émondées. Elles appartenaient au propriétaire qui en avait l'usage. Elles avaient en outre un rôle paysager majeur en mettant en scène le château et en matérialisant la puissance du domaine. Ces rabines ont aujourd'hui

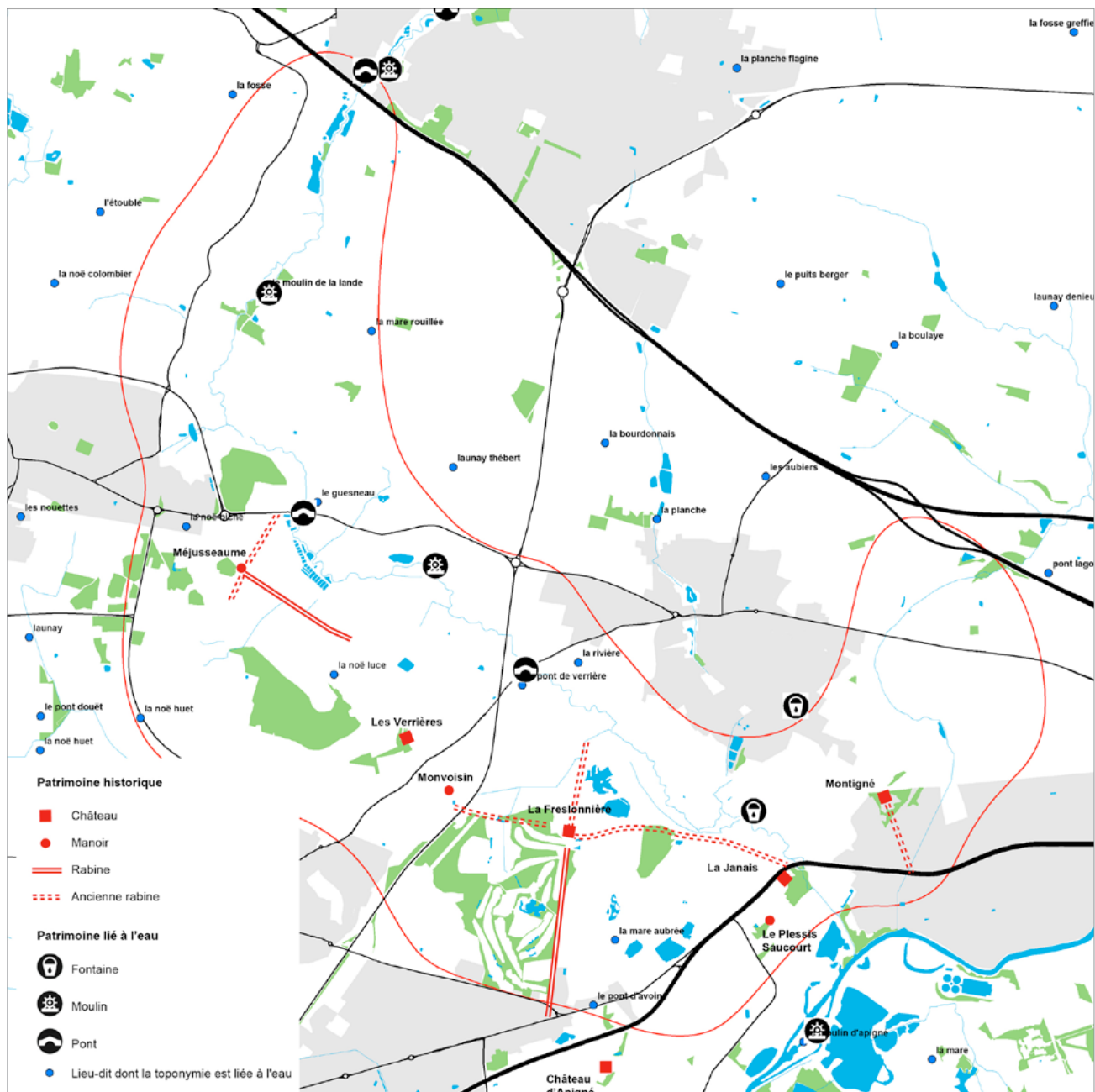


en partie disparu, certaines ont été remplacées par des haies champêtres – comme c'est le cas à Mejusseume. Certains domaines historiques, par leurs usages, sont ouverts au public. Ainsi, le château de la Freslonnière est utilisé aujourd'hui en gîte, chambres d'hôtes et restaurant, tandis que son parc a été transformé en golf. Le manoir du Plessis et, un peu plus au sud, le Château d'Apigné, sont des lieux de réception. D'autres bâtiments historiques sont plus confidentiels. Le château de Montigné, situé en bout de la zone d'activité des Trois Marches, est aujourd'hui un monastère dédié à la congrégation des Carmélites. D'autres belles demeures comme la grande Verrière, Monvoisin, la Janais, le château des Heuzardières ont un usage privé.

### ► CE QU'IL FAUT RETENIR

- L'héritage d'anciennes seigneuries sur le secteur a laissé quelques beaux châteaux et manoirs qui constituent la richesse patrimoniale du secteur.
- De nombreuses fermes en terre et / ou à colombage ont été restaurées dans les règles de l'art et participent à la qualité du paysage.
- Ces demeures privées sont souvent invisibles derrière une haie ou un grand mur.

## Patrimoine lié à l'eau



# COMMENT LA VALLÉE S'EST PETIT À PETIT COMPARTIMENTÉE ET SECTORISÉE

Ce territoire est quadrillé par de grosses infrastructures de transport. Quatre grands axes est-ouest traversent la vallée :

- La route de Saint Brieuc, N 12 ;
- L'ancienne route de Rennes à Brest, D 125 ;
- La voie ferrée Rennes-Brest ;
- La route de Lorient N 24.

## LE PLAN ROUTIER BRETON

Jusque dans les années 70 le réseau de routes n'a pas beaucoup évolué. Les anciennes routes impériales étaient toujours les routes principales de liaisons entre les bourgs, et ces routes traversaient les bourgs, comme dans tout le reste du territoire. À partir des années 70 la Bretagne a bénéficié du plan routier breton. C'est un plan à long terme, promis par le général de Gaulle en 1969, qui visait la création d'un réseau routier moderne gratuit à quatre voies avec terre-plein central (routes dénommées par la suite voies express) avec pour objectif le désenclavement de la Bretagne avec l'aménagement de plus de 1 000 km de voie express. La route de Lorient, N24 et la route de Saint-Brieuc, N12 ont fait partie de ce plan routier. Les aménagements pour la route de Saint-Brieuc ont commencé rapidement à partir des années 70. Ce n'est que vers la



Carte d'État-Major

fin des années 80 qu'ont débuté les travaux pour la route de Lorient. Indépendamment, des liaisons plus locales ont été aménagées, comme la route entre Le Rheu et l'Hermitage, la D21 ou la deuxième rocade, D288, entre les années 75 et 2000. Enfin la der-

nière infrastructure d'aménagée est la route de contournement de l'Hermitage.

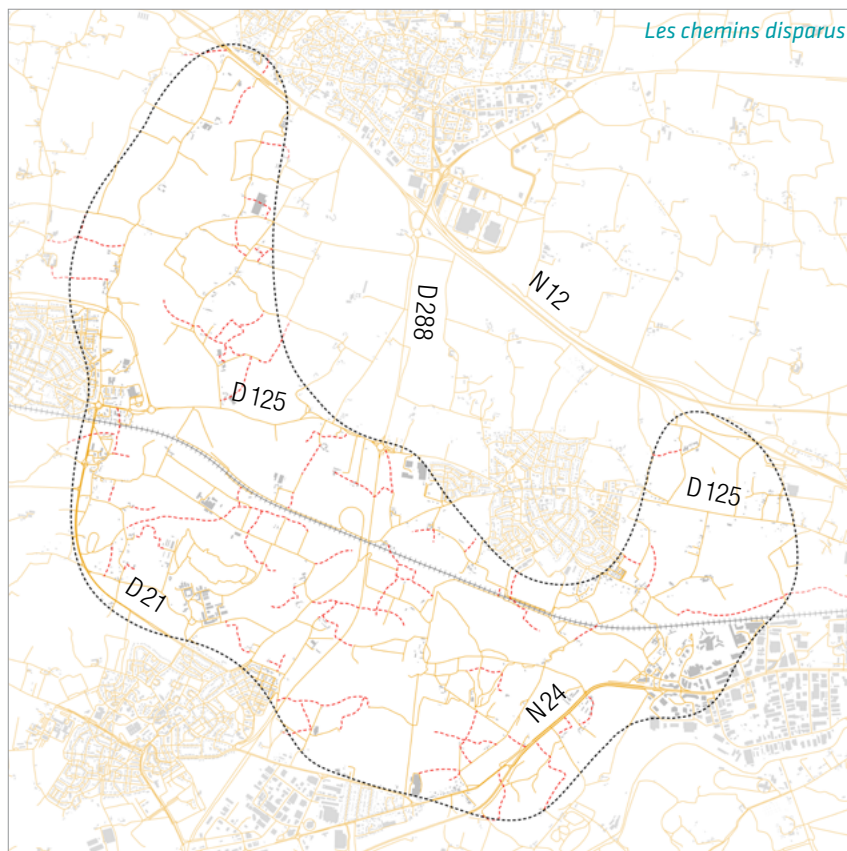
« Avant 1970, les routes bretonnes étaient sinueuses, plus ou moins étroites, et incapables d'accueillir un trafic automobile de

quelque importance. Certes, un gros effort avait été fait de 1950 à 1970 sur le réseau secondaire desservant les bourgs et les campagnes, mais les grands axes avaient pris du retard par rapport à la croissance continue du trafic routier.

La première décision historique fut prise, par le gouvernement lors du Ciat (Comité interministériel d'aménagement du territoire), le 9 octobre 1968, suite aux pressions des élus bretons. Elle engageait, sur la fin du cinquième plan et sur le sixième plan, pour une dépense globale de 800 millions de francs, la réalisation des axes nord et sud de la péninsule à 2x2 voies, plus un aménagement « progressif » de l'axe central et de Caen - Rennes - Nantes. » Christian Delaunay, *Le plan routier breton*, www.espace-sciences.org, 1996.

## LA SEGMENTATION DE L'ESPACE

Ces axes convergent tous vers la ville-centre, dans un schéma de transport radial assez classique. Ce schéma, à l'approche du noyau urbain produit une accumulation d'infrastructures parallèles, auquel se superpose perpendiculairement la deuxième rocade de Rennes, la D288. Ces éléments construits constituent des points de repères dans le paysage : chacun peut se situer d'un côté ou de l'autre de telle grosse route, repérer la direction vers Pacé par exemple en étant familier de cette route et la voie ferrée peut servir de « boussole » car le tracé est-ouest est connu... Depuis ces axes,



également de nombreux points de vue sur le paysage, en particulier depuis la D288 et la D125 s'offrent à la vue. Les panoramas, les grandes vues, la mosaïque de paysages traversés font que ces axes constituent un lien très fort avec le paysage. Mais ce lien ne peut être que visuel, depuis sa voiture ou le train. Le paysage, qui est un élément fondamental de la vie quotidienne, n'est dans ce cas pas « vécu », expérimenté, arpente. Ces axes sont aussi des barrières, des éléments infranchissables physiquement et parfois même visuellement. Les routes

anciennes sont coupées, créant des impasses, parfois simplement bouchées par un tas de terre empêchant le passage ; parfois la route est déviée et longe l'axe jusqu'à trouver un point de passage. Les chemins de balade ont du mal à communiquer entre eux, les points de franchissement étant rares car coûteux et compliqués à mettre en œuvre. Les récents travaux routiers pour supprimer le passage à niveau de la voie ferrée entre Vezin et le Rheu ont engendré une modification notable du paysage, et une impasse propice aux dépôts sauvages.

# DES ACCÈS MULTIPLES MAIS CLOISONNÉS

La vallée de la Flume est partiellement bien maillée en cheminements piétons. La partie nord entre la route de Saint-Brieuc et la Flume est parcourue par un chemin reliant Pacé à Saint-Gilles qui se dédouble sur le plateau. Il emprunte des chemins piétons en site propre, à travers les champs et traverse la Flume au niveau du moulin de la Lande. Seulement, l'aménagement de la D288, « seconde rocade », a coupé une continuité piétonne, entre les lieux-dits la Haie de Terre à Vezin-le-Coquet et la Cohinière à Pacé. Le chemin historique a été coupé, puis a en partie disparu. Il est loisible de penser qu'il a été cédé et intégré à de l'espace privé sous la forme d'une nouvelle parcelle. De plus, la route étant doublée par deux merlons plantés de part et d'autre, la coupure devient complètement infranchissable. Au sud de la voie ferrée, il y a des boucles plus petites,

qui ne sont pas reliées entre elles faute de traversées de la D288. Ainsi le bois de la Motte, les étangs de la Freslonnière et le parc de la confluence Flume-Vilaine ne sont pas connectés entre eux.

Il n'est pas aisé en conclusion de se promener avec fluidité le long de la vallée de la Flume, et de trouver des chemins alternatifs aux grandes routes pour joindre une commune à l'autre.

## LE PARC DE LA CONFLUENCE FLUME-VILAINE

Ce parc discret se trouve à l'arrière de la zone d'activité de Lorient. L'accès ne se distingue pas très bien depuis la route, car masqué en partie par un transformateur, dans un angle

de route, et encadré par un environnement et un aménagement fonctionnel de zone d'activité. Pour autant, il gagne à être mis en valeur en tant que tel, mais il pourrait surtout devenir une rotule paysagère, entre la vallée de la Vilaine et la vallée de la Flume.

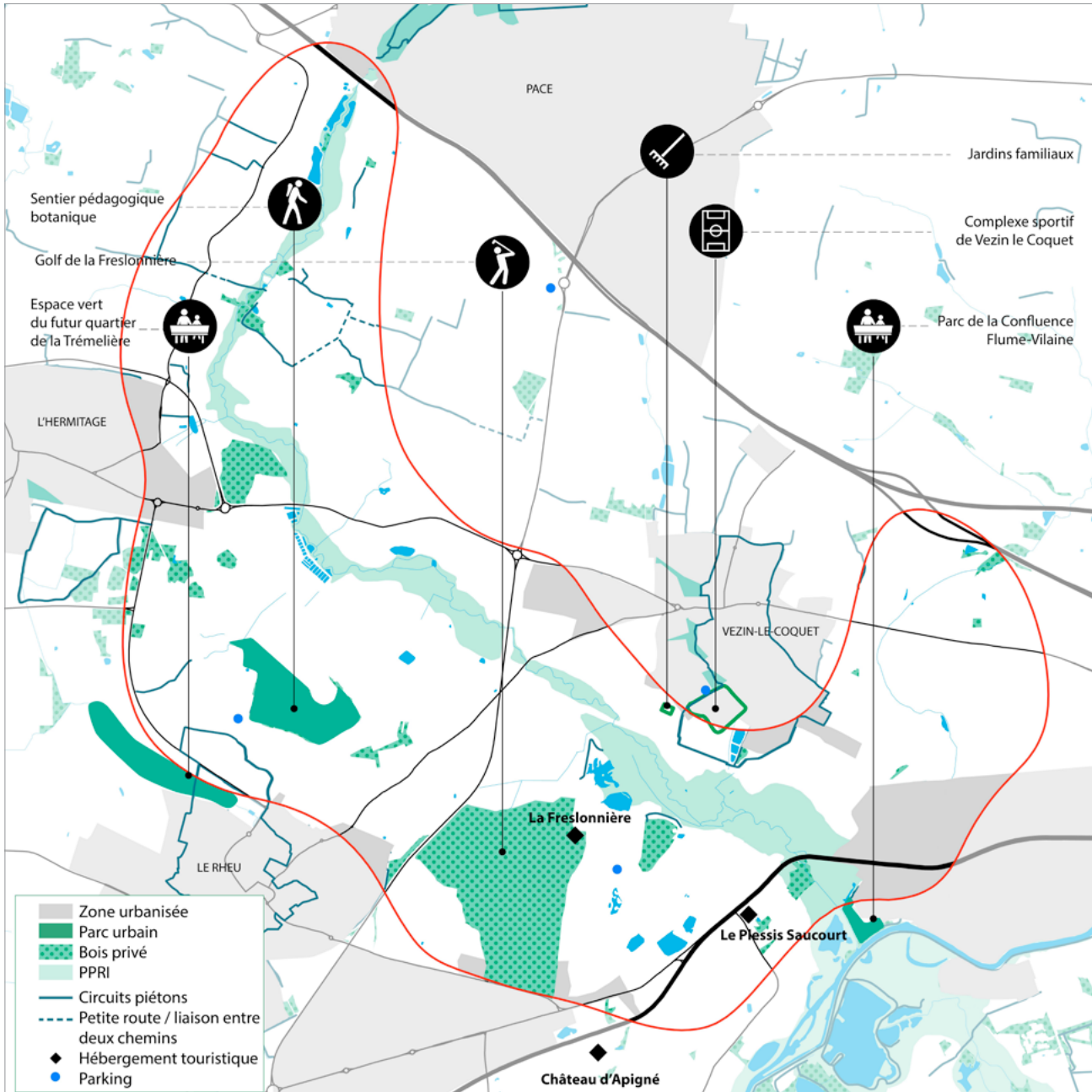
## LE BOIS DE LA MOTTE

Le bois de la Motte était déjà nommé sur la carte d'État-Major. Aujourd'hui, c'est un espace public d'une vingtaine d'hectare, aménagé avec un sentier pédagogique autour des arbres de la forêt. Jalonné de 25 bornes d'interprétation, ce circuit permet la découverte du site en mettant en exergue les différents végétaux, la faune et les usages du bois au quotidien. C'est une boucle de 2,1 km, avec une seule entrée / sortie du bois, celui-ci étant entouré des terrains de l'INRA. En semaine, il est bien utilisé par les salariés de l'INRA, et le week-end par des promeneurs et des joggers. Les gens s'y rendent en revanche principalement en voiture, car il ne se trouve pas intégré dans un réseau de chemins piétons. Il n'est pourtant pas très éloigné du Rheu, ce bois gagnerait en fréquentation s'il était plus facilement accessible à pied, et inclus dans une boucle plus large.

### ► CE QU'IL FAUT RETENIR

- Le cours de la Flume n'est pas du tout accessible au piéton.
- La confluence avec la Vilaine représente un point d'accroche de la vallée et de diffusion vers le reste du territoire de la métropole. La zone humide en arrière de la zone d'activité révèle un potentiel paysager et biologique.
- Le parc de la confluence est mal signalé et peu mis en valeur.
- Il n'y a pas d'emplacement réservé pour le moment le long de la Flume pour la création de chemin piéton.
- L'aménagement des nouvelles routes a coupé des chemins piétons. Depuis, certains d'entre eux ont disparus, ces coupures n'ayant pas été compensées par un autre itinéraire.

Équipements récréatifs et de loisirs / chemins de randonnées



# FORMULATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE

	PRINCIPALES FORCES	PRINCIPALES FAIBLESSES	TENDANCES	RISQUES/ENJEUX
<b>Réseau viaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connexions entre les communes bien établies.</li> <li>- Nombreuses routes et points d'échanges dans ce réseau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Connexion routière uniquement, très peu de fluidité piétonne ou cycles. Le piéton dispose de boucles locales mais il ne peut pas aller d'une commune à l'autre aisément.</li> <li>- Infrastructures qui fonctionnent comme des barrières qui cloisonnent le territoire pour le piéton ou cycliste.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de nouvelle route de prévue ou de nouvelle infrastructure.</li> <li>- Le paysage est ici principalement appréhendé depuis la route, et très peu depuis les chemins.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La connexion des différents circuits piétons permettrait une meilleure appropriation du territoire par les habitants des communes riveraines.</li> </ul>
<b>Routes de charme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les anciennes routes appréhendent le paysage d'une autre manière et nous font découvrir des points de vue valorisants sur la vallée.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les panoramas depuis les routes offrent un point de vue sur ce paysage interstitiel.</li> </ul>
<b>Patrimoine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'héritage d'anciennes et nombreuses seigneuries a laissé quelques beaux châteaux et manoirs qui constituent une richesse patrimoniale du secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ces demeures privées sont souvent invisibles derrière une haie ou un grand mur.</li> </ul>		
<b>Patrimoine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreuses fermes en terre et/ou à colombage ont été restaurées dans les règles de l'art et participent à la qualité du paysage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Certains de ces bâtiments sont confidentiels, à l'écart des chemins et donc méconnus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plusieurs fermes en terre sont aujourd'hui en rénovation ou ont été restaurées, dans le respect de l'architecture traditionnelle, valorisant le patrimoine local.</li> </ul>	
<b>Accessibilité à la Flume</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La confluence avec la Vilaine, point d'accroche de la vallée et de diffusion vers le reste du territoire de la métropole. La zone humide en arrière de la zone d'activité révèle un potentiel paysager et biologique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La confluence avec la Vilaine est traitée aujourd'hui de façon plutôt technique. L'aménagement répond à des problématiques hydrographiques, de gestion du débit et des eaux de pluie. Le parc de la confluence est mal signalé et peu mis en valeur. Le cours de la Flume n'est pas du tout accessible au piéton.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il n'y a pas d'emplacement réservé pour le moment le long de la Flume pour la création de chemin piéton.</li> </ul>	











#### Contact

**Camille Morand**  
02 99 01 86 50  
c.morand@audiar.org

#### Équipe projet

Gilles Belleil  
Dimitri Boutleux  
Jean-Michel Marchand  
Johan Poquet

#### Photos, illustrations

AudiAR, sauf mentionnées

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](http://www.audiar.org)  
@AudiAR\_infos