

# Quand la rocade de Rennes s'est rapprochée d'Acigné

Jean-Michel Lannuzel, mars 2022

Chargé dès mon arrivée à la Direction départementale de l'Équipement (DDE) d'Ille-et-Vilaine en 1983 de piloter les études de bouclage de la rocade de Rennes, j'ai été confronté à la question épineuse du choix de l'itinéraire. Nous allons voir comment le tracé de la rocade Est, après bien des tergiversations, passera non loin d'Acigné alors qu'il devait initialement traverser l'agglomération de Cesson.

La rocade de Rennes fait le tour de Rennes, mais aussi de toute l'agglomération cessonnaise, dessinant une drôle d'excroissance à l'Est.

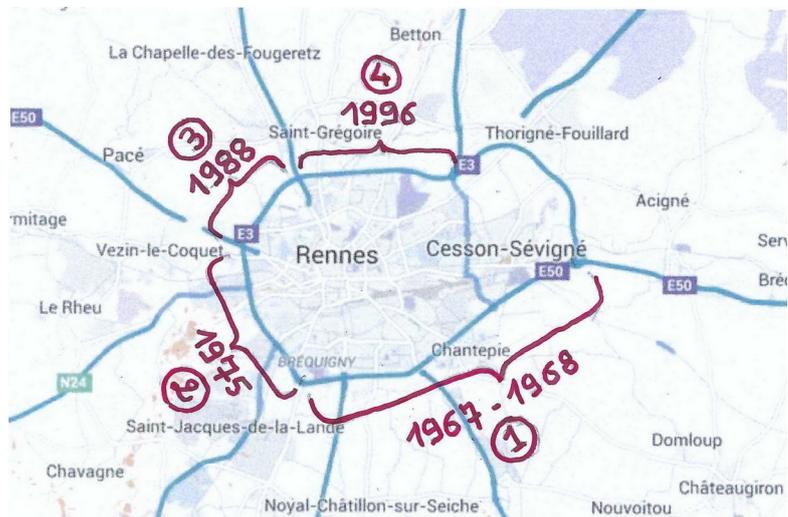


## Les étapes précédentes

Avant de nous intéresser à la rocade Est, dernier tronçon réalisé et qui concerne plus spécialement la commune d'Acigné, il convient de faire l'historique de l'ensemble de cet ouvrage de 31 km de long englobant Rennes et, finalement, Cesson-Sévigné.

Les études avaient débuté dans les années 1950, bien avant la proclamation du Plan Routier Breton. C'était l'époque où il fallait 12 heures pour relier Brest à Paris par un itinéraire difficile, accidentogène, traversant les agglomérations et particulièrement celle de Rennes souvent encombrée. A titre anecdotique, je me souviens du périple entamé le 1<sup>er</sup> mai 1962 à 7 h de ma ville natale de Brest pour rejoindre ma résidence étudiante parisienne et terminé vers 23 h dans les bouchons de la capitale après avoir emprunté les quais de Vilaine à Rennes, traversé Noyal, Châteaubourg, Vitré, ...

Le déploiement successif des tronçons de la rocade s'est effectué dans le sens des aiguilles d'une montre, en commençant par le sud.



La construction de la rocade Sud de la Lande Amaury en Cesson-Sévigné (raccord avec la route de Paris) jusqu'à l'ancienne route de Nantes a été réalisée en 1967-1968. Elle a permis notamment de mieux desservir le site industriel de Citroën à Chartres-de-Bretagne ouvert en 1961. La rocade Ouest mise en service en 1975, déroulant la boucle dans le sens d'une aiguille d'une montre jusqu'à la route de Saint-Brieuc (Nationale 12), améliore de façon très significative la liaison Paris-Brest et la circulation au centre-ville de Rennes.

En 1988, la rocade Nord-Ouest se raccorde à la route de Saint-Malo et sera poursuivie par la rocade Nord jusqu'à la route de Fougères, en face Vaux en Cesson-Sévigné, ouvert à la circulation en 1996.

Il restait donc à boucler la rocade à l'Est.

## Première hypothèse pour la rocade Est

A l'origine, un tracé direct avait été envisagé entre l'extrémité de la rocade Nord et de la rocade Sud (Lande Amaury) englobant Rennes et Cesson-Sévigné. En 1968, ce schéma fut remis en question et remplacé par un tracé Nord-Sud plus resserré, passant entre Rennes et la partie agglomérée de Cesson-Sévigné longeant l'ESAT et le domaine de la Hublais (tracé 1). Ce dernier tracé figurera, en tant que voie rapide urbaine au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de l'agglomération rennaise en 1973.



**Le tracé n°1, retenu au début des années 1970, passait par la trouée maintenue à l'ouest du bourg de Cesson-Sévigné (plan à gauche).**

C'est, aujourd'hui, le boulevard des Alliés, dont l'emprise correspond à une quatre-voies, comme le nécessitait l'usage en rocade prévu alors. Il est maintenant entrecoupé de ronds-points (capture Google Map ci-dessous).



Ce SDAU traduit la notion « d'agglomération Archipel ». Rennes, « l'île principale » se servait de la rocade pour contenir l'urbanisation en maintenant des coupures vertes, avec les « îlots satellites » dont Acigné, en évitant l'étalement urbain des banlieues sans âme. Lors d'une visite ministérielle, j'ai noté que Louis Besson, ministre de l'Équipement et maire de Chambéry, circulant sur la rocade Sud de Rennes au niveau du Blosne, s'extasiait de voir à droite les hautes tours de ce quartier tandis qu'à gauche, plusieurs troupeaux de vaches paissaient tranquillement aux alentours de la ferme de la Bintinais.

Dès 1983, l'amélioration progressive de la RN 12 (la route de Fougères) par la réalisation des déviations de Liffré et de Thorigné-Fouillard préfigurait la future autoroute des Estuaires (A84) dont la rocade Est constituait un maillon essentiel au droit de l'agglomération rennaise.

Cette double fonction future de la rocade Est justifiait de rendre le tracé plus fluide, d'éviter de traverser des zones urbanisées et enfin, de bénéficier d'échangeurs de qualité aux intersections avec les routes nationales 12 (vers Fougères) et 157 (vers Paris).  
Ce tracé n°1 ne possédait pas ces qualités.

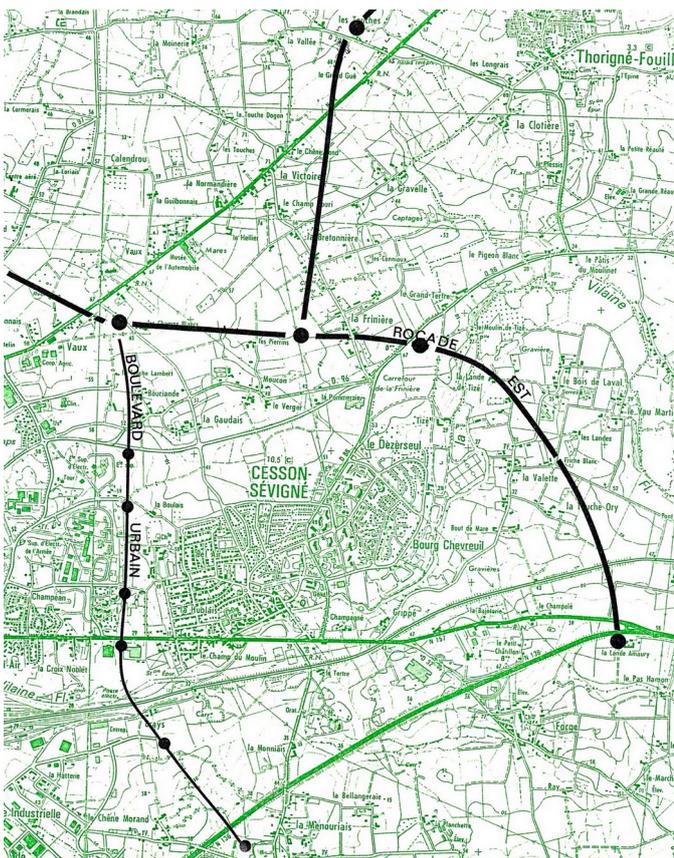
## La recherche de tracés alternatifs

Fort de ces éléments au printemps 1985, je pris l'initiative de sonder le maire de Cesson-Sévigné, Roger Belliard, sur sa vision du problème. Il est vrai qu'à l'époque j'habitais sa commune qui était quasiment la seule à être concernée par cette liaison à l'exception d'une mince bande de terres thoréfoléennes jouxtant la Vilaine.

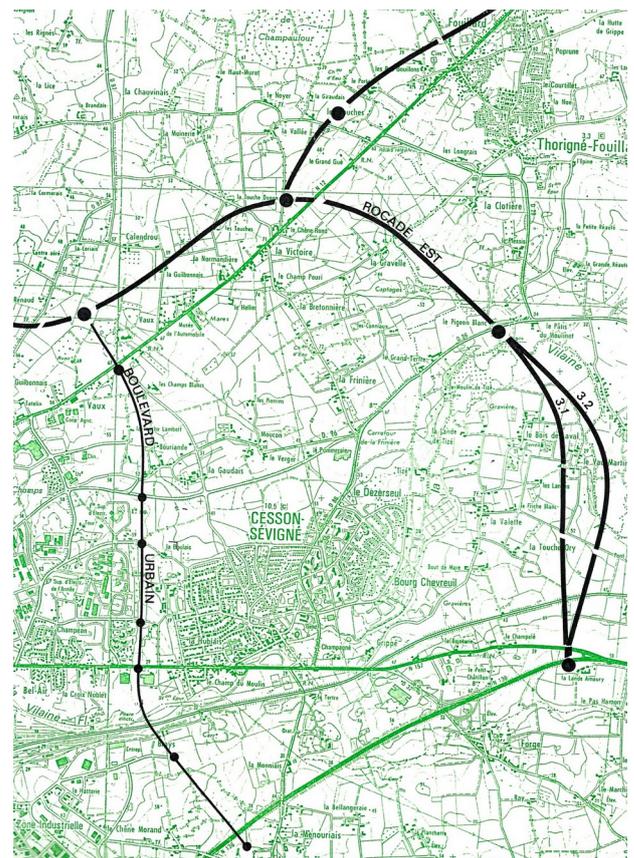
Connaissant son sens des responsabilités, sa rapidité de décision, je ne fus pas étonné de sa réaction : « Demain après-midi, allons sur le terrain ! Rendez-vous à 14 h 00 devant la C.A.R. (Coopérative Agricole Rennaise) », dont il était par ailleurs le directeur général.

A l'heure dite, nous avons commencé à sillonner la campagne cessonnaise de Vaux (extrémité du tronçon nord) à la Lande Amaury (extrémité du tronçon sud), qu'il fallait joindre, en passant par tous les lieux-dits intermédiaires comme Calendrou, La Victoire, la Frinière, le Pâtis du Moulinet, le Bois de Laval, la Touche Ory, etc, en empruntant les routes communales, les chemins ruraux, les chemins de terre...

Muni d'un plan de la commune, nous nous arrêtons aux points stratégiques et j'esquissais un premier tracé possible. Rapidement deux variantes se dessinaient.



**Variante 2, serrant Cesson-Sévigné à l'ouest.**



**Variante 3, passant plus au large, à mi-distance de Cesson-Sévigné et de Thorigné-Fouillard.**

La variante 2 identifiée franchissait la route nationale 12 à « Vaux » puis tangentait les hameaux de « la Frinière » et du « Grand Tertre » (variante n°2) puis retrouvant le tracé précédent jusqu'à « La Lande Amaury ».

La variante 3 passait au Nord de « La Victoire » puis côtoyait la limite communale avec Thorigné-Fouillard. Elle empruntait une vallée jusqu'au Pâtis du Moulinet et finissait à la Lande Amaury où elle rejoignait la rocade Sud.

Cinq heures plus tard, au vu des deux nouvelles esquisses, nous tombions tous deux d'accord sur leur faisabilité : seule nuance, le maire préférait le tracé plus proche de l'agglomération cessonnaise et moi, le plus éloigné.

Dès le lendemain matin, j'informai mon patron, le Directeur départemental, de mon périple à travers la campagne : de prime abord, il fut sceptique sur la possibilité d'enfreindre le SDAU qui venait d'être approuvé moins d'un an auparavant. Mais il me laissait la possibilité d'approfondir sommairement les variantes 2 et 3, sous réserve que les études restent internes au service.

Muni de ce « sauf-conduit », je demandais au bureau d'études du service des grands travaux de la DDE de se mettre au travail à partir de l'esquisse manuscrite de la veille...

## Le temps des concertations

Un an aura été nécessaire pour faire les études techniques, urbanistiques et environnementales visant à comparer les variantes, y compris celle de l'Ouest de Cesson-Sevigné. En cours d'étude, l'autoroute A84 (Caen-Rennes-Nantes...) s'est imposée officiellement donnant une nouvelle contrainte.

Dès l'été 1986, la concertation avec les collectivités locales concernées a été entamée donnant lieu à trois délibérations du conseil municipal de Cesson-Sévigné, une de Thorigné-Fouillard et d'Acigné et une de la commission ad hoc du District urbain de l'agglomération Rennaise.

L'année 1987 est celle de toutes les hésitations.

En mai, le conseil municipal de Cesson confirme son refus du tracé 1 (séparant le bourg de la ville de Rennes) et fin octobre il oriente son choix vers le tracé 3 (le plus à l'Est), moins nuisant pour les structures agricoles existantes. Cesson propose également que le tracé 1 reçoive un boulevard urbain, mais « qui ne doit pas devenir une rocade bis ».

En juin, Thorigné opte pour le tracé 1.

En octobre le District s'était déterminé pour le tracé 1, dans le souci de respecter le SDAU.

En décembre Acigné exprime sa préférence pour le tracé 3.

« Deux partout, balle au centre », pourrait-on conclure à ce stade.

### Simulation aérienne du tracé 3 dans le dossier d'étude de l'environnement de 1987.

A droite, la Vilaine et le village de La Marquerais. Au fond l'agglomération de Thorigné-Fouillard.



## Épilogue

Muté le 1<sup>er</sup> août 1987 à la DDE des Côtes du Nord pour d'autres missions, j'ai complètement occulté ce projet pendant sept ans.

Ces quelques années ont été mises à profit pour fiabiliser les études techniques et les opérations administratives.

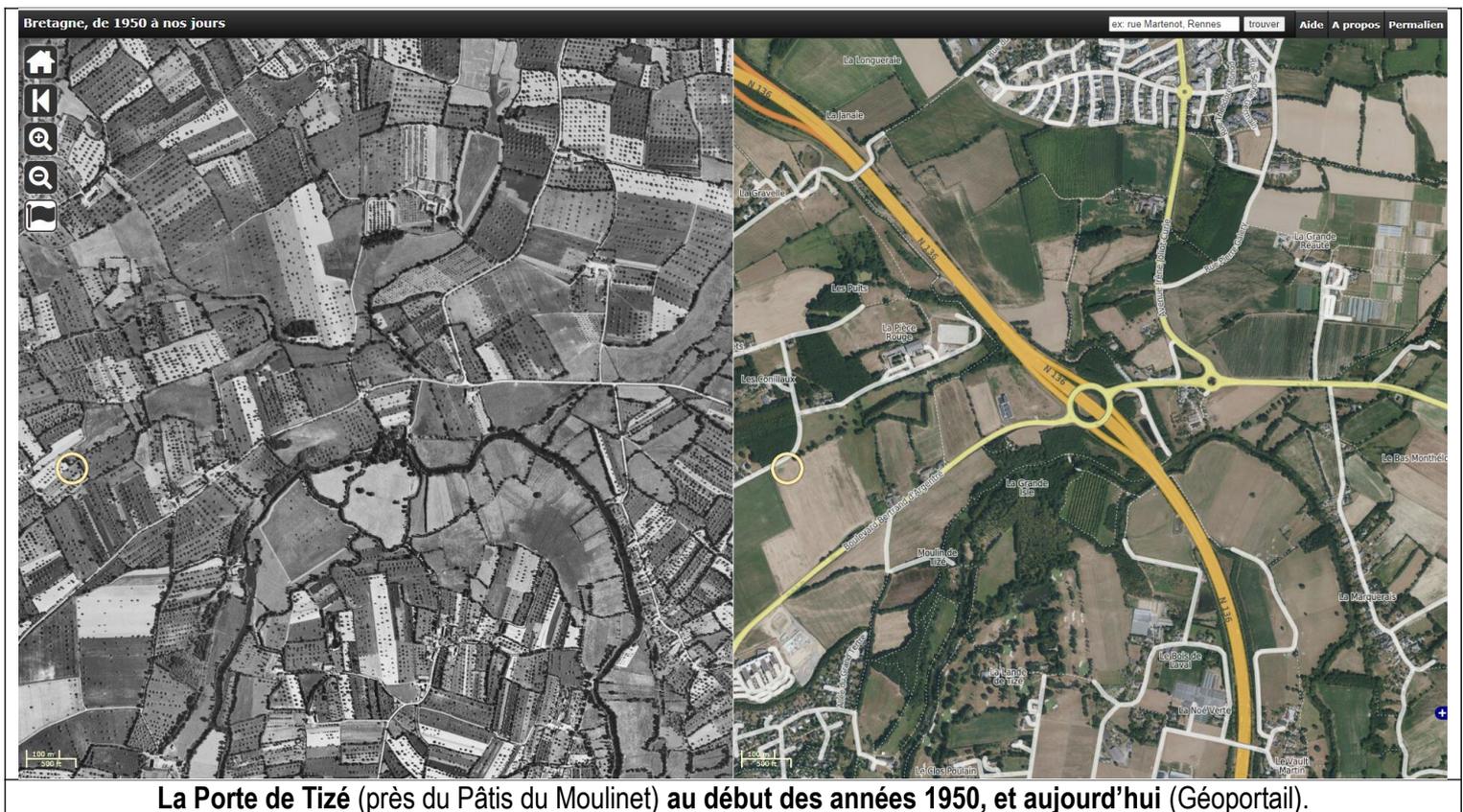
Entre temps, le 6 mai 1988, le ministère de l'Équipement (direction des routes) avait pris en considération le principe de la rocade Est, tranchant pour la variante 3.

Renommé à la DDE d'Ille-et-Vilaine le 1<sup>er</sup> juillet 1994, j'ai retrouvé ce projet avec pour mission de le mettre en œuvre rapidement.

En examinant le résultat final, je constatai que le tracé pris en considération suivait à quelques mètres près celui défini lors de notre visite sur le terrain avec le maire de Cesson-Sévigné qui ne manquera pas de s'en féliciter lors de notre première entrevue.

Cette dernière section sera mise en service le 25 juin 1999 et il aura donc fallu un peu plus de vingt ans pour boucler la ceinture périphérique de la capitale bretonne.

A titre anecdotique, mon implantation Acignolaise il y a plus de vingt-cinq ans, tient beaucoup au projet d'échangeur du Pâtis du Moulinet me permettant de rejoindre mon bureau à Beauregard à Rennes par voie express et surtout de suivre le chantier de réalisation de ce dernier tronçon de rocade quasi quotidiennement. Et on peut penser que beaucoup d'autres nouveaux Acignolais ont dû y être également sensibles.



## Vingt ans après

Conséquence de l'option retenue, le principe de ville archipel est toujours d'actualité, à la différence que Cesson-Sévigné n'est plus un îlot mais est arrimé au noyau rennais. Opportunité offerte par ce tracé, Via Silva offre un dernier espace d'urbanisation à l'intérieur de la rocade repoussée vers l'Est.



**L'accès à l'échangeur au Pâtis du Moulinet en venant d'Acigné.** Effet collatéral fortuit mais intéressant pour Acigné, son accès rapide à la rocade, sans empiéter sur le territoire communal ou le couper, qui plus est sur le tronçon le moins chargé.

L'actualité de la rocade, c'est sa relative saturation aujourd'hui, conséquence de l'évolution démographique de Rennes Métropole, d'autant plus que cette augmentation se fait surtout en périphérie. On arrive à 110 000 véhicules / jour sur la rocade Ouest (2 x 3 voies), avec des pics à 150 000. La rocade Sud, également très fréquentée, dépasse 80 000 véhicules / jour.

**Le trafic le 24 septembre 2016, à titre d'exemple.** Sauf incident, les bouchons sont rares sur « notre » section Est.



Certains aménagements routiers peuvent encore permettre l'optimiser marginalement la capacité de la rocade. Mais, la progression démographique continuant, le développement des alternatives à l'automobile individuelle est une nécessité pour échapper à l'engorgement.