les carnets

ENSAB

PERIPHERIQUE

Domaine d'études Traversées
Atelier de conception et pratique du projet urbain et architectural
M1 + M2

Ce carnet présente les projets des étudiant.es Aljanat AGAYEVA, Rémy ITARD, Agathe LE BOT, Gwendoline LEFEVRE, François MOURAUX, Jules PADIOLEAU, Léonard PINEL, VICTOR BUSSON-PRIN, Mathis GRELAUD, Manal HIDA, Léa LE CROLLER, Raphaèlle LERITEAU, Nicolas LOISEL,
Amélie SOURISSEAU

Encadrant.es
Sébastien PENFORNIS, Cécile GAUDOIN, Julien BASTOEN et Margaux DARRIEUS

ISSN 2650-8753

© École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB), 2022
www.rennes.archi.fr

LES CARNETS ENSAB

PERIPHERIQUE

Domaine d'études Traversées
Atelier de conception et pratique du projet urbain et architectural
M1 + M2

SOMMAIRE

Introduction.....p6

Groupe A / AUTO -MOBILISATION.....p8
Rémy ITARD, Jules PADIOLEAU, Léonard PINEL

Groupe B / LA VILLE NOURRICIÈRE.....p18
Manal HIDA, Raphaèlle LERITEAU

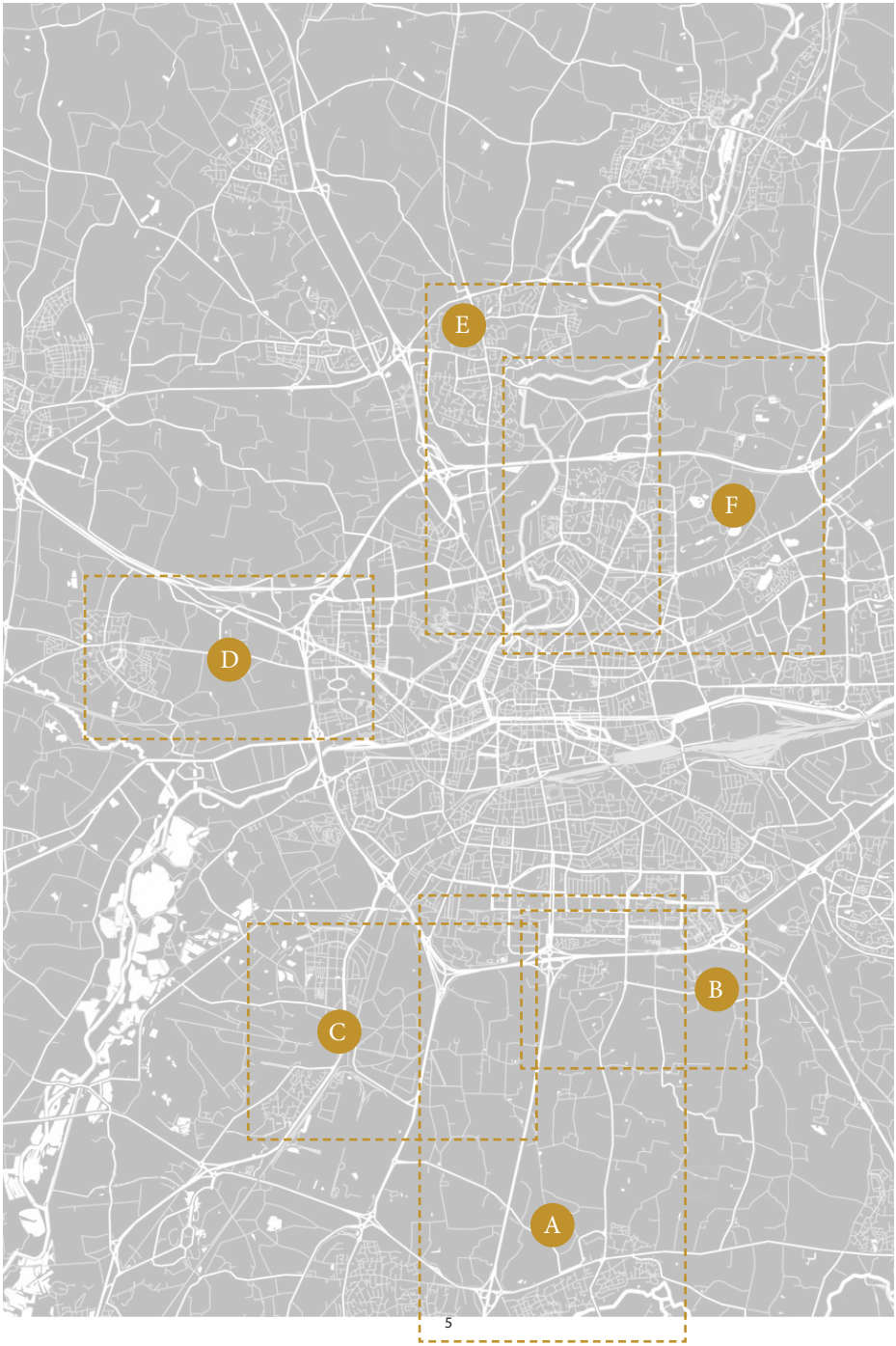
Groupe C / RENNES DES CITADELLES.....p28
Gwendoline LE FEVRE, Léa LE CROLLER

Groupe D / FIL BLEU.....p38
Aljanat AGAYEVA , Agathe LE BOT

Groupe E / LES PORTES DE L'ILE.....p50
VICTOR BUSSON-PRIN, Mathis GRELAUD

Groupe F / CITE JARDIN.....p60
François MOURAUX, Nicolas LOISEL, Amélie SOURISSEAU

Bibliographie générale de l'atelier.....p72

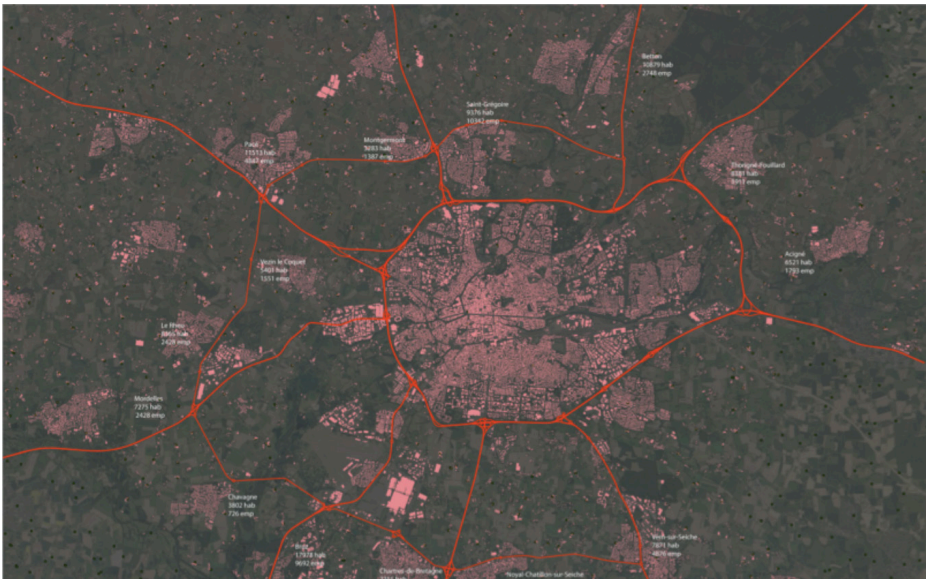

E
F
D
B
C
A

INTRODUCTION

1 / SITE, ENJEUX ET PROGRAMMATION

L'atelier propose de mener une réflexion prospective sur le territoire de la rocade rennaise. Cette infrastructure routière définit une limite physique forte dans la métropole. Il s'agira de la reconnaître comme une frontière, c'est à dire comme une limite poreuse, un point de rencontre de haute intensité favorable à initier des échanges pour articuler de nouvelles relations entre ville et campagne. Cette mise en perspective de la rocade dans toute l'épaisseur des paysages traversés, a pour objectif d'interroger au travers d'une programmation, le concept de ville archipel, ses atouts, ses faiblesses et ses paradoxes. Comment la préservation des sols fertiles doit nous servir de substrat pour répondre aux enjeux sociétaux et inventer les conditions de la ville de demain ?

Thématiques / mots clés : marges – limites - frontières - mobilités ceinture verte – ressources – sols fertiles - ville archipel – paysage productif - écotone- relation ville campagne.



INTRODUCTION

2 / ATTENTES PEDAGOGIQUES

- Lecture sensible du territoire parcouru et sa traduction par différents médiums : maquette, dessins, vidéo

- Reconnaissance et compréhension du contexte métropolitain et de ses enjeux. Identification des éléments constitutifs du paysage urbain et capacité à explorer des modes de représentation adressés à l'échelle du territoire

- S'engager dans la fabrique d'une vision (spatiale, programmatique, politique) pour transformer un site

- Choix d'ancrage et posture de projet dans un grand site

- Articulation des enjeux liés au contexte et au programme. Cohérence de la démarche de projet

- Capacité à comprendre l'emboitement des échelles et le phasage des actions à mener. Représentation et communication du projet.

- Prise de risque et engagement

3 / LES ÉTAPES DU PROJET:

Temps 1/ 5 semaines : Imaginaire et utopie

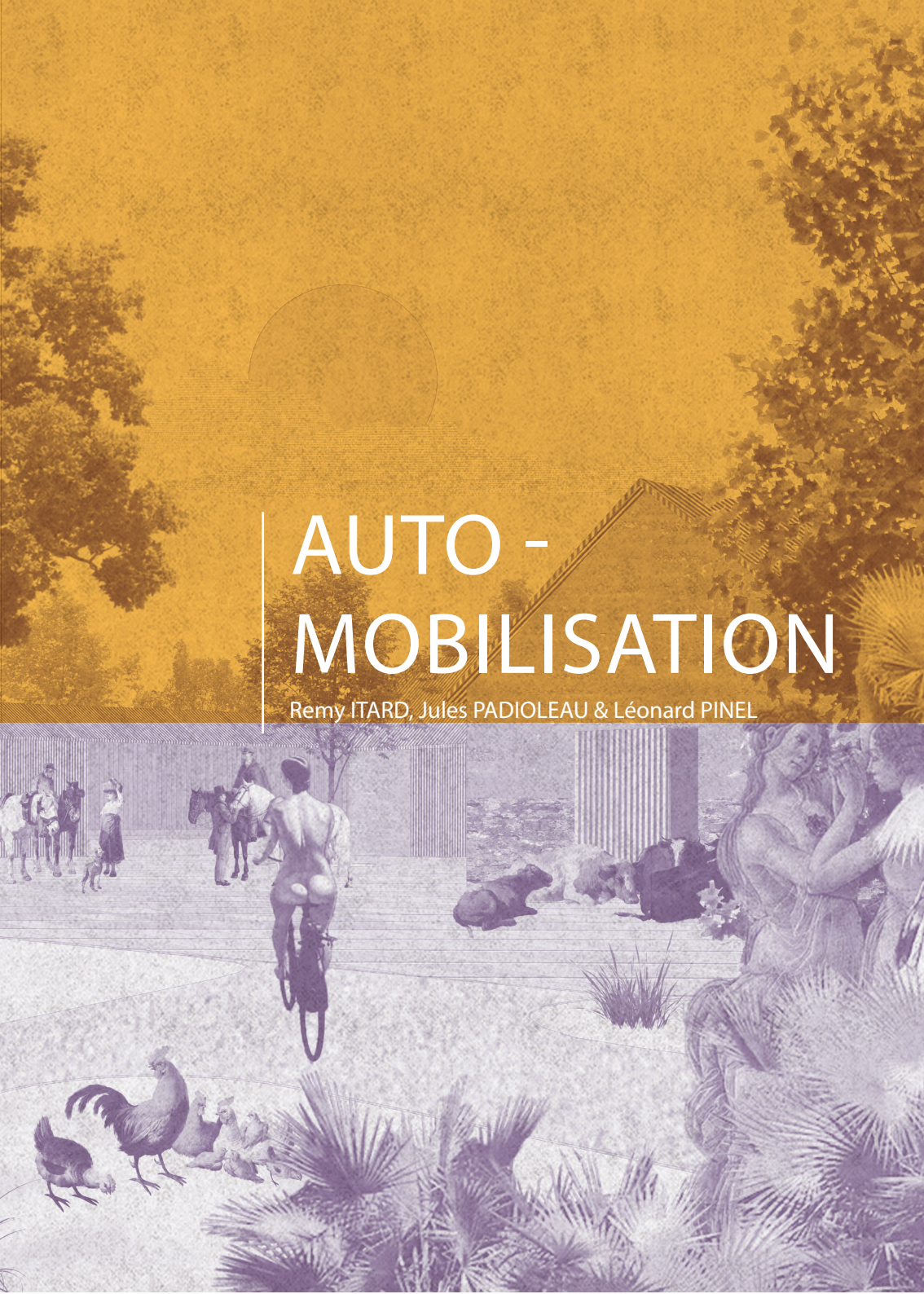
Temps 2/ 4 semaines : Diagnostic / regard

Temps 3/ 4 semaines : vision

Temps 4 / 2 semaines : publication

AUTO - MOBILISATION

Remy ITARD, Jules PADIOLEAU & Léonard PINEL



CRÉOLISATION

Si aujourd'hui l'automobile est l'une des névroses de la ville de Rennes, quels possibles s'ouvrent à la ville archipel avec l'obsolescence du monde du tout automobile ? Comment peuvent être requalifiés ces espaces démesurés, qui représentent parfois jusqu'à 30% du sol imperméabilisé d'un secteur, à l'heure du dérèglement climatique ?

La ville périphérique rennaise

Lors des balades, il est marquant de s'apercevoir la fracture que le périphérique crée entre la ville et sa ceinture verte (fig. 4), ainsi que la limite qu'il fabrique dans cette dichotomie (fig. 1). En s'intéressant de plus près à un échantillon, tel que celui du transect entre le Blosne et Noyal-Châtillon-sur-Seiche (fig. 2), nous nous apercevons que cette fracture créée par l'automobile se développe sur l'ensemble de la ville périphérique. En effet, les infrastructures automobiles fracturent la ceinture verte en plus de cloisonner les espaces entre-eux. Le système automobile a par ailleurs fabriqué des espaces monofonctionnelles à une échelle qui n'est pas celle de l'homme, rendant ces derniers dépendant de celui-ci (fig. 2).

Notre première action est alors de requalifier les infrastructures automobiles pour passer d'un système de mobilités individuelles à un système de mobilités collectives et humaines. Ainsi, les limites que créaient ces infrastructures deviennent des frontières plus facilement franchissables. La requalification des réseaux nous amène à imaginer un remaillage fonctionnel à échelle humaine en fonction de l'importance de chaque besoin et du mode du transport qu'il lui est attribué. Par exemple, pour les besoins hebdomadaires tel que le sport, chaque habitant a accès à 10 minutes en vélo à un espace sportif (fig. 3).

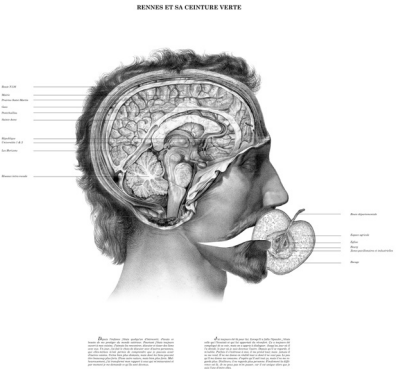


Fig. 1 - Rennes et sa ceinture verte

Ces nouvelles fonctions vont alors venir s'implanter sur des espaces déjà imperméabilisés par l'automobile dans des zones déjà urbanisées. Cela permet de préserver la ceinture verte rennaise et densifier les espaces urbains peu denses en périphérie.

Pour intégrer au mieux ces nouvelles fonctions à des tissus déjà constitués, nous imaginons un processus de fabrication du territoire inspiré d'un phénomène sociologique : la créolisation, théorisé par E. Glissant. Ce processus d'urbanisme se déroule alors en plusieurs temps: le diagnostic (fig. 4), l'implantation de projet déclic (fig. 5) & le développement de la nouvelle dynamique (fig. 6).

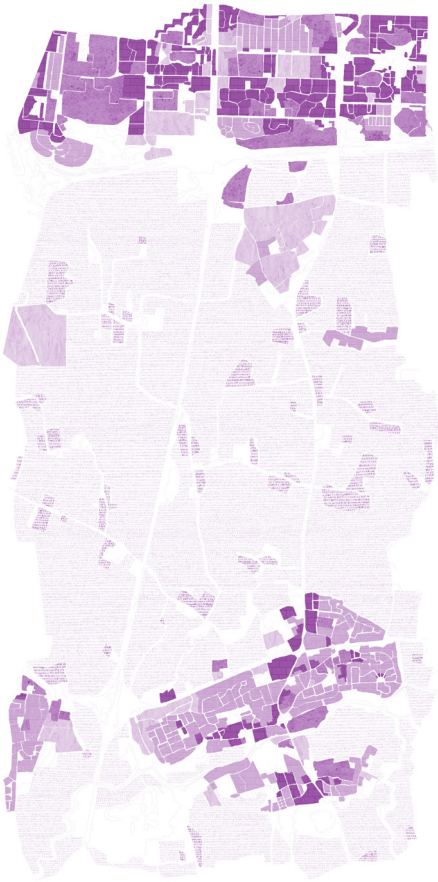


Fig. 2 - Carte analytique des espaces monofonctionnelles du transect du Blosne à Noyal-Châtillon-sur-Seiche - Un secteur dépendant et fracturé par l'automobile

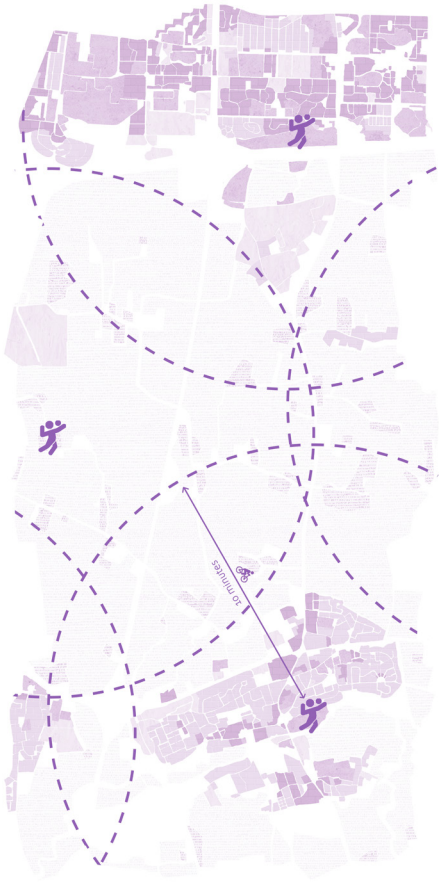


Fig. 3 - Carte projectuelle du remaillage fonctionnel des besoins hebdomadaire sur les espaces délaissés déjà imperméabilisés - Exemple des activités sportives, toutes accessibles à 10 min en vélo depuis n'importe quel habitant

Fig. 4 - Collage du temps 0 de la créolisation, le diagnostic des besoins et des espaces délaissés afin de définir les futurs projets déclics

Fig. 5 - Collage du temps 1 de la créolisation, l'implantation des projets déclics pour mettre en contact les différents éléments et lancer une dynamique

Fig. 6 - Collage du temps 2 de la créolisation, le développement de la dynamique par appropriation et concertation des habitants

Le parc habité du Blosne

Le Blosne aujourd'hui est, un quartier au bord du périphérique, fracturé par les espaces automobiles (voiries et parkings) qui représentent 30% de sa surface au sol.

L'idée est alors de mettre en place un réseau qui connecte directement la ville à sa campagne proche en requalifiant les voiries existantes et en créant un maillage de voie douce entre celles-ci. Ensuite, les espaces résiduels de l'automobile sur les axes principaux vont accueillir les bâtiments déclics avec de nouveaux programmes tel qu'une ébénisterie ou une pépinière. La créolisation se poursuit alors pour former une gradation entre la ville et la campagne. Le quartier se termine au niveau du nouveau parc, linéaire au périphérique où la rivière du Blosne a été révélée. Ce parc paysagé devient la nouvelle frontière entre la ville et la campagne.

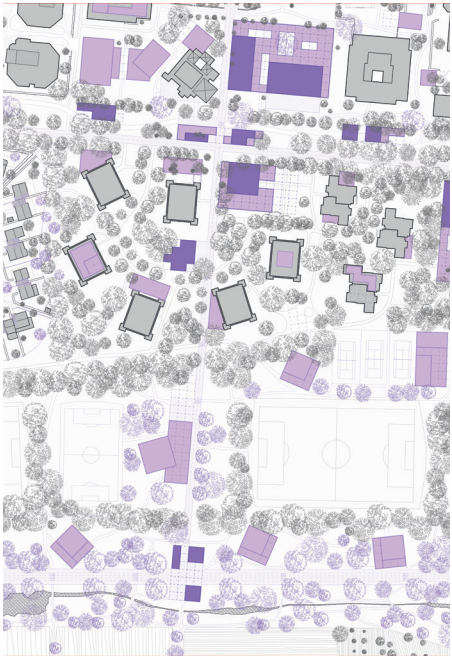


Fig. 7 - Plan de la requalification du Blosne

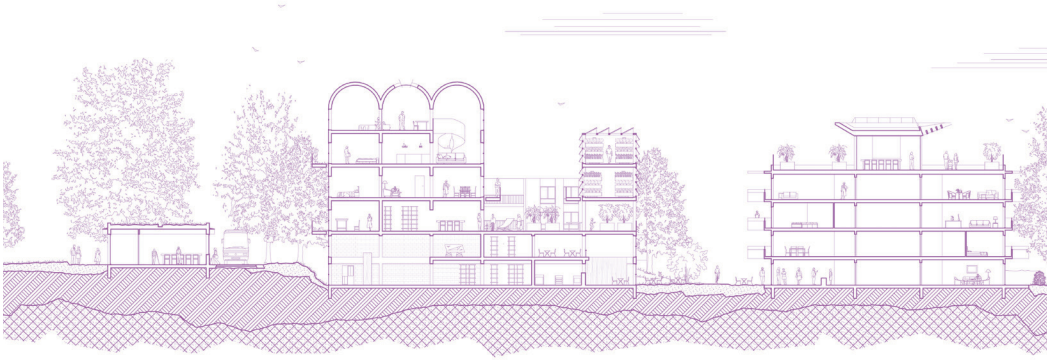


Fig. 8 - Coupe des espaces requalifiés au Blosne

Fig. 9 - Illustration du parc habité du Blosne projeté

Le bourg de la ferme du Pré Noë

Le hameau du Pré Noë est aujourd'hui un espace dépendant de l'automobile, où l'on trouve seulement une production laitière et quelques habitations individuelles sur un espace largement urbanisé.

L'idée est alors d'intégrer le hameau dans un réseau à l'échelle métropolitaine. La ferme est réorganisée et concentrée au nord du village, tandis que le sud se densifie autour de l'ancien corps de ferme en terre. Chaque habitation à une vue sur le paysage agricole et donne directement sur la ceinture paysagère du nouveau bourg. Cette ceinture végétale vient former une limite à l'expansion urbaine du hameau. Les premières interventions déclics sont la requalification de bâtiments agricoles délaissés. Ils accueillent désormais de nouvelle fonction tel qu'une laiterie ou une fromagerie pour mettre en place un circuit court qui bénéficiera à tous les riverains.

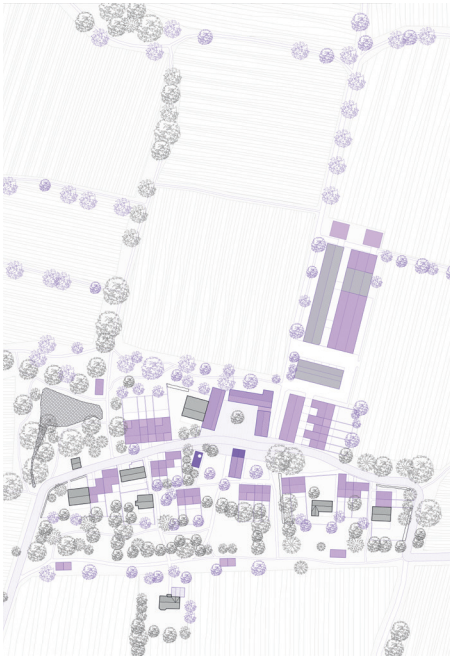


Fig. 10 - Plan de la requalification du hameau de la Pré Noë

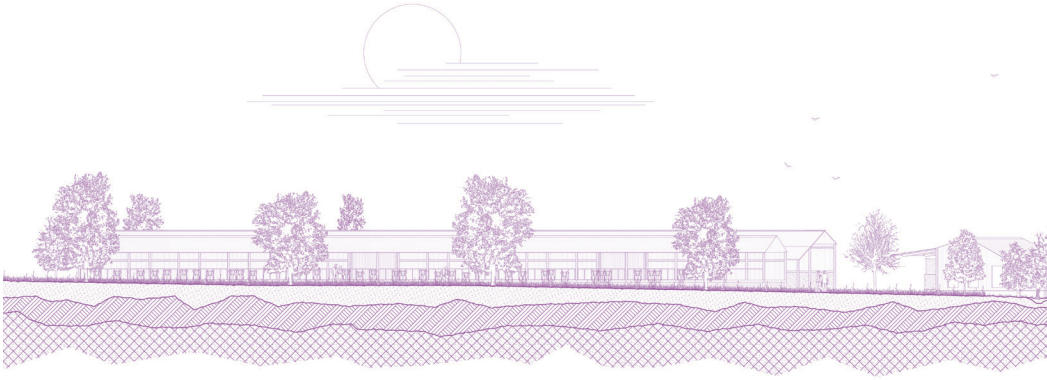
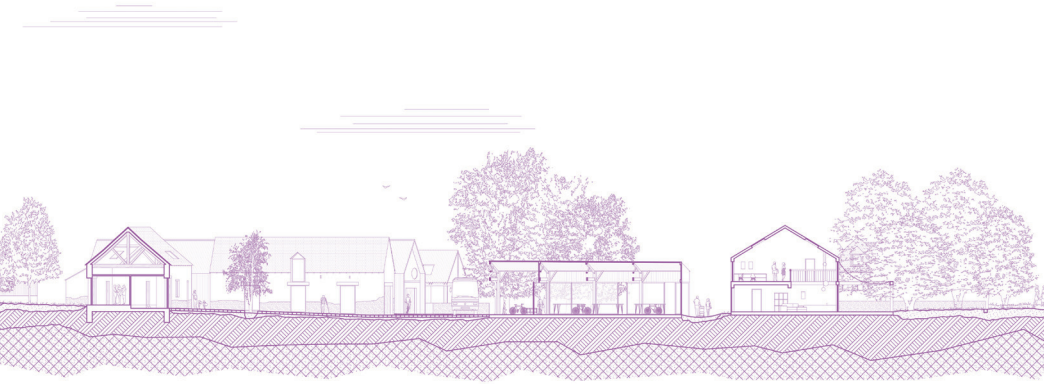


Fig. 12 - Coupe des espaces requalifiés à la ferme de la Pré Noë

Fig. 11 - Illustration du bourg du Pré Noë projeté



Le lotissement partagé des Potiers

Le lotissement des Potiers à Noyal-Châtillon-sur-Seiche est aujourd'hui un quartier dortoir uniquement composé de maisons individuelles où l'automobile a fabriqué une manière d'habiter et où l'espace public, lui est entièrement réservé.

Dans un premier temps, les voiries sont requalifiées afin de reconnecter plus facilement le secteur à l'espace métropolitain. La seconde ceinture périphérique métropolitaine est devenue un grand parc way qui relie les villettes de la ville archipel, entre-elles. Les rues deviennent des longs corridors écologiques. L'espace public est redonné aux habitants et vient accueillir des projets déclics tels qu'une garderie ou un atelier de poterie. Les garages privatifs plus utiles sont réutilisés pour densifier le lotissement et limiter l'expansion urbaine de la ville de Noyal-Châtillon-sur-Seiche.

Fig. 7 - Plan de la requalification du lotissement des Potiers

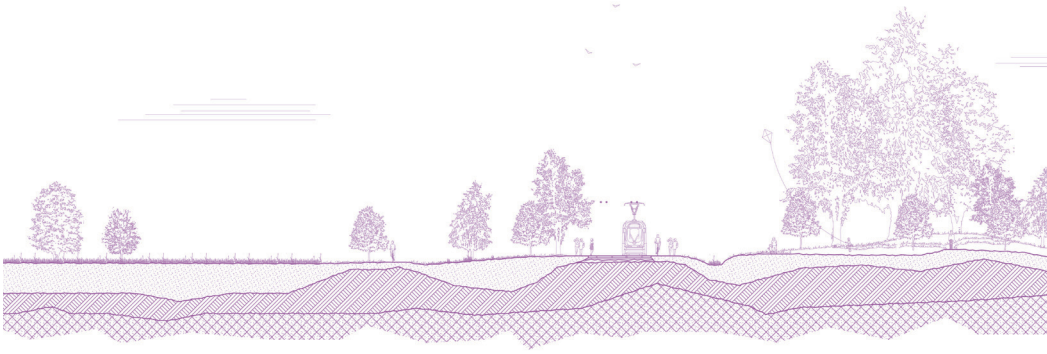
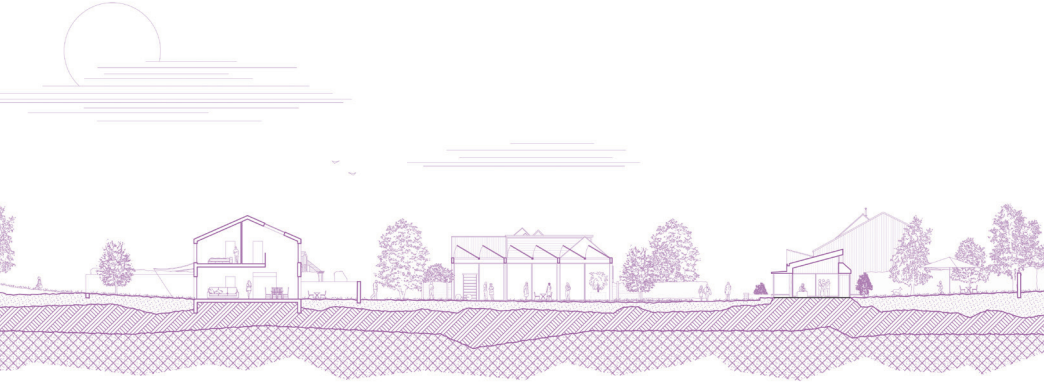


Fig. 8 - Coupe des espaces requalifiés au lotissement des Potiers

Fig. 9 - Illustration du parc habité du lotissement partagé des Potiers



LA VILLE NOURRICIERE

HIDA Manal, LERITEAU Raphaelle

VILLE NOURRICIÈRE

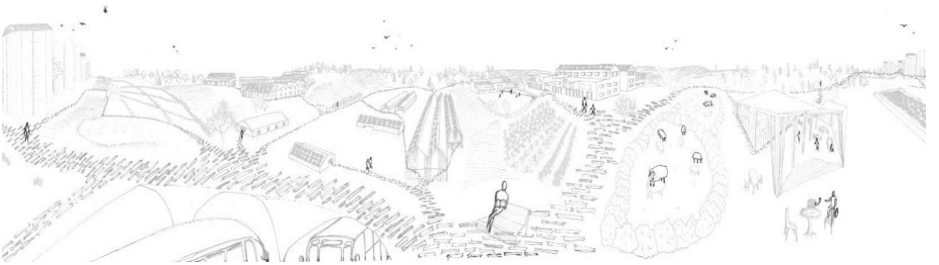
Le site se situe dans le sud de Rennes, à proximité du quartier du Blosne.

Depuis 1850, ce territoire renferme une richesse paysagère et agricole très importante, qui ont pendant longtemps nourri la ville rennaise. Parsemé de fermes, se site se voit accueillir la ferme du Bintinais, faisant partie de celles qui approvisionnaient le plus la ville. Malheureusement, les terres agricoles se sont vues rétrécir au fil des années, dû à l'urbanisation des territoires de la ville entre 1850 et 2000, puis à l'étalement urbain entre 2000 et 2020.

Nous sommes le 20 janvier 2100, Rennes vient d'être surnommée « la ville nourricière du pays ». Elle se veut comme liant pour les habitants, en leur rendant une accessibilité directe aux aliments frais et sains. Cela est rendu possible grâce à l'adaptation d'un plan d'alimentation durable qui prône la lutte contre le gaspillage alimentaire.

La ville devient alors un système cyclique riche, par l'intervention de plusieurs acteurs. Répartis en cinq piliers nous retrouvons : le besoin d'un territoire productif, la nécessité d'entreprises prospères et responsables, un accès simplifié et responsable aux aliments sains, en plus d'une proximité importante entre les différents pôles d'action le tout autour d'un cycle de vie optimisé.

Plan de situation

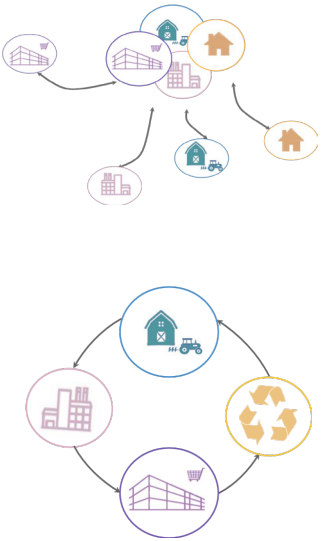


Utopie

Carte diagnostic

Le site est traversé par la rocade, ce qui le divise en deux parties distinctes qui ne communiquent pas entre elles. La partie nord a connu un développement significatif, alors que la partie sud est consacrée aux espaces agricoles, fractionnés en différentes zones monofonctionnelles qui ne communiquent pas entre elles.

Notre intention principale est de rassembler toutes les fonctions existantes et les rassembler et de créer des pôles multifonctionnels, complétés par la mise en place d'une stratégie d'un cycle de production agricole. Cela va permettre de valoriser les richesses perdues du territoire, avec le Hill comme pôle principal de ce cycle de production, qui intégrera toutes les fonctions nécessaires. Nous prévoyons également la création de deux autres pôles secondaires, dont la programmation sera adapté aux caractéristiques et aux besoins des sites. Enfin, nous veillerons à ce que toutes ces nouvelles zones communiquent entre elles et soient en lien avec la ville avec l'aide d'infrastructures futures.



Intentions

Carte intentien programatique

Carte du projet du HILL

En ce qui concerne la zone d'activité du Hill, elle est séquencée en trois parties : la zone Hill 1 dédiée à l'activité artisanale, la zone Hill 2 accueillant une cinquantaine d'entreprises sur environ 40 hectares puis prochainement la zone Hill 3, qui sera dans la continuité de l'accroissement de la zone. Cette nouvelle extension dont les travaux de réalisation devraient commencer en 2025, s'implanterait sur des terres agricoles. C'est pourquoi, nous proposons un contre-projet celui-ci consisterait en la réhabilitation des bâtiments vacants et en une nouvelle programmation pour la zone.

Carte de stratégie

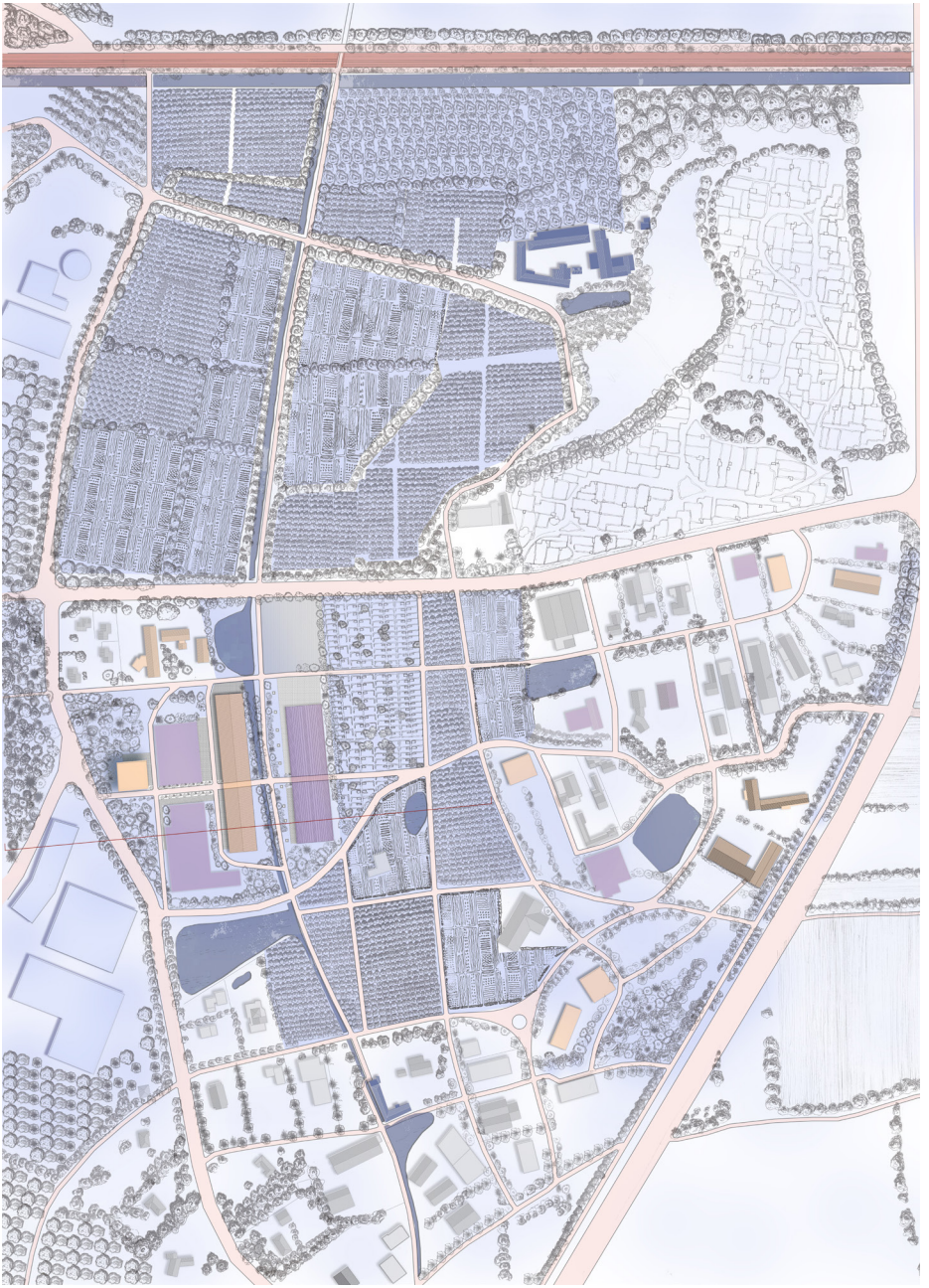
Entre aujourd'hui et 2060, notre société a dû faire face à plusieurs crises, telles que la pénurie du pétrole qui a crée une forte dépendance à l'utilisation des transports en commun. De ce fait, des nouvelles lignes de tramway ont été installées, créant des axes rapides autour de la ville. Les nœuds de la rocade ont été réaménagés, pour devenir des espaces verts publics. De plus, une multitude de voix douces ont vu le jour, et sont devenues les principaux axes de circulation.

La ville a dû faire face à une crise alimentaire et économique qui a entraîné une hausse des prix des denrées alimentaires. Les moyens de production traditionnels ne suffisaient plus à nourrir une population croissante. Cette situation a conduit les habitants et les agriculteurs à se tourner vers des méthodes de production biologiques, car l'utilisation abusive des pesticides n'était plus viable. Ainsi, toutes les fermes ont repris leur production, et la zone du Hill a été réaménagée en zone de transformation alimentaire, renforçant ainsi l'autosuffisance locale du site et permettant aux habitants d'avoir accès à des aliments frais et sains.

De plus, les habitants ont commencé à produire leur propre nourriture dans de nouveaux jardins partagés, qui ont été accompagnés de nouvelles zones de logements pour répondre à cette forte demande. Pour renforcer ce nouveau dynamisme, des équipements publics, des places publiques, des espaces de loisirs et des centres culturels ont été créés pour améliorer la qualité de vie des habitants.

En parallèle, la ville a renforcé sa ceinture verte et sa biodiversité, en densifiant les forêts et en prolongeant le cours d'eau qui traverse désormais la zone du Hill pour accentuer les entités paysagères du site.

Le prolongement de la ville est devenu un élément important de son identité, offrant une alternative à l'étalement urbain et permettant aux habitants de vivre dans un environnement plus sain et plus durable.



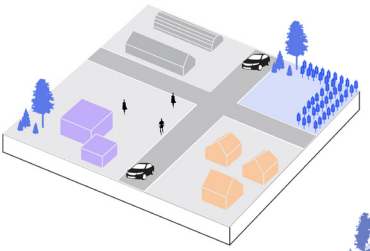
Plan guide

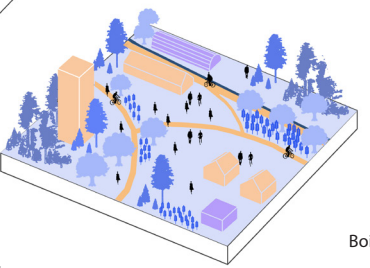
Coupe de logements

Collage immersif des logements

Coupe du marché , entre les jardins partagés et le vergers

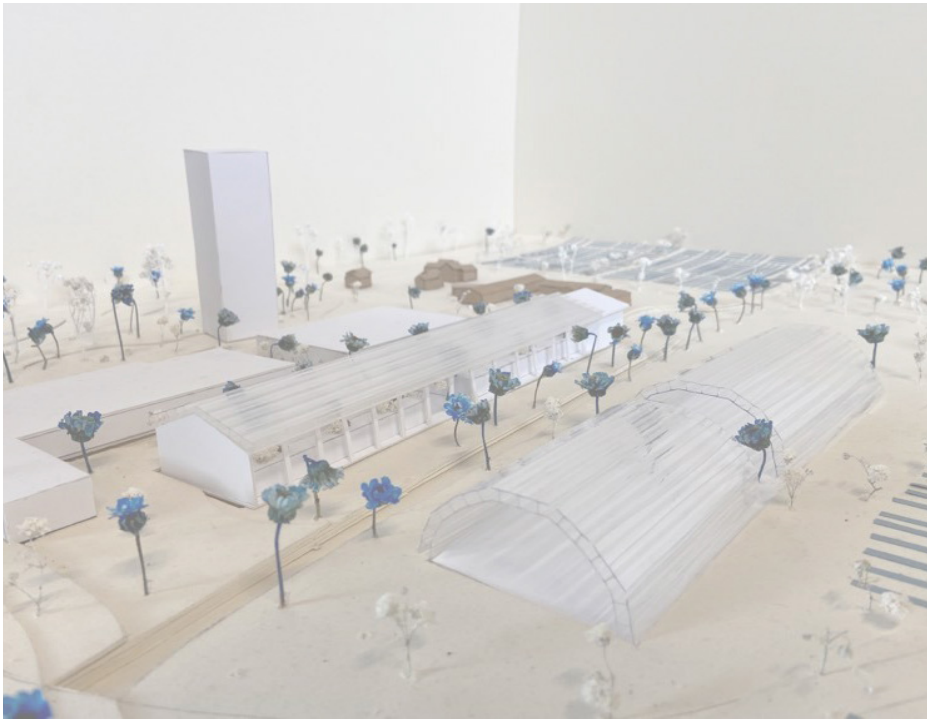
Collage immersif du marché





Boite à outil

Le Hill est devenu dynamique avec l'agriculture au coeur des activités, créant une autosuffisance exemplaire. Ce modèle a inspiré la ville, et s'est étendu tout autour de la ville Rennes de 2060 à 2100. Ainsi, la ville nourricière s'est dessinée.



RENNES DES CITADELLES

Léa LE CROLLER, Gwendoline LE FÈVRE

RENNES DES CITADELLES

" Qu'on se le dise, la forêt n'est pas un gisement de biomasse, une réserve de biosphère, un puits de carbone, c'est un rapport au monde. "

Jean-Baptiste Vidalou, Être forêts : habiter dans des lieux en lutte, 2017

Philosophie de projet

Rennes des Citadelles est une proposition d'aménagement du territoire, organisée en résistance au Capitalisme et au Consumérisme. L'objectif est de faire naître, à partir des éléments architecturaux existants en frange péri-urbaine, des Citadelles en auto-suffisance énergétique et alimentaire. Le projet s'inspire de modes de vie marginaux et adopte parfois un raisonnement archaïque qui le mène à interroger d'anciennes manières d'habiter.

Les moyens de procéder sont :

- La création de STECAL[1] (Secteurs de taille et capacité d'accueil limité);

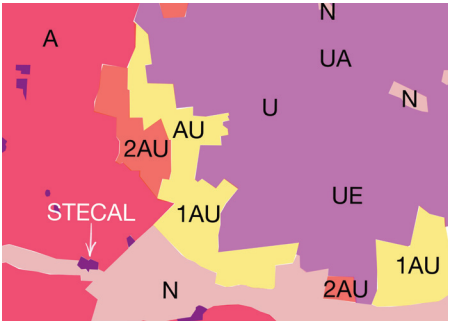
- Le renforcement et l'expansion des boisements existants, qui seront ensuite occupés puis articulés les uns aux autres par synergie;

- La réhabilitation de fermes aux productions intensives pour y installer des activités alternatives : enseignement, permaculture, agroforesterie, ateliers d'artisans;

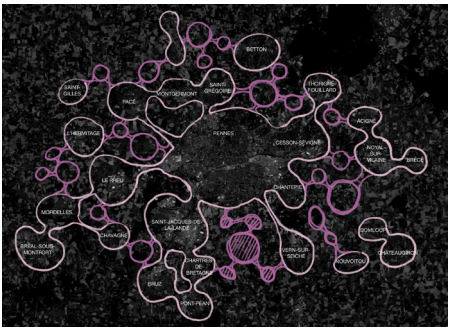
- La construction de résidences démontables, faites de matériaux de réemploi;

- La réorganisation des voiries pour un retour à la mobilité douce.

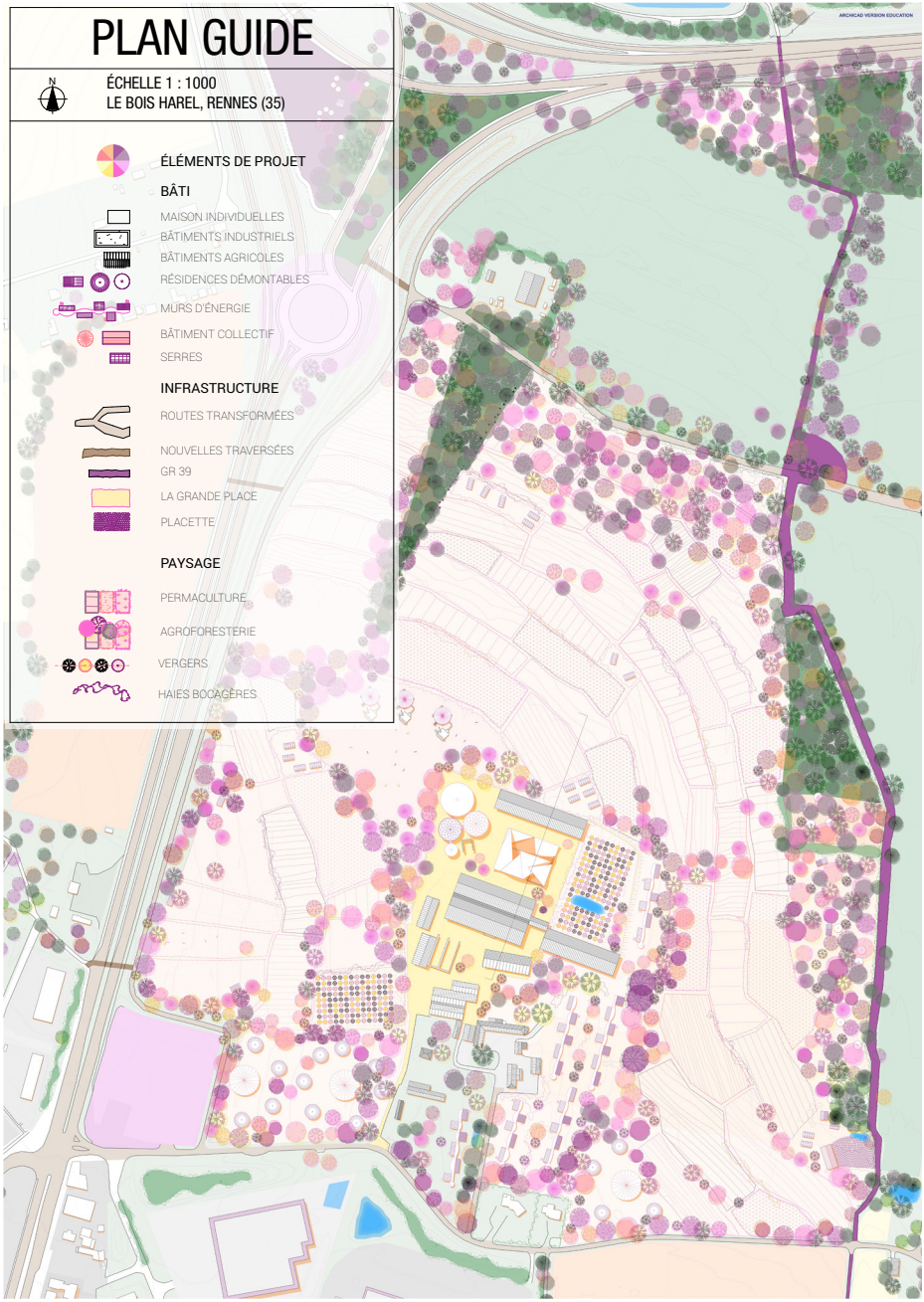
Le modèle est réplicable dans la marge de Rennes[2], le Bois Harel est un site d'implantation possible que nous avons illustré.



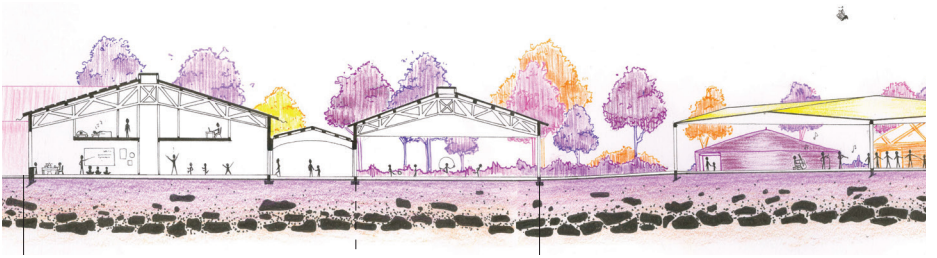
(1) STECAL - Zone du PLU



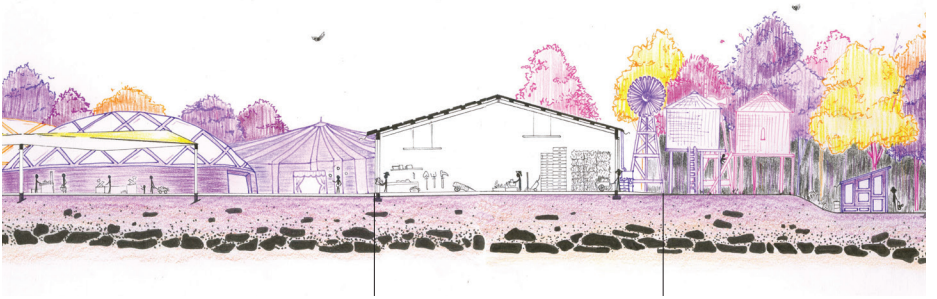
(2) Schéma du modèle réplicable autour de la ville de Rennes



RENNES DES CITADELLES - Échelle 1: 1000



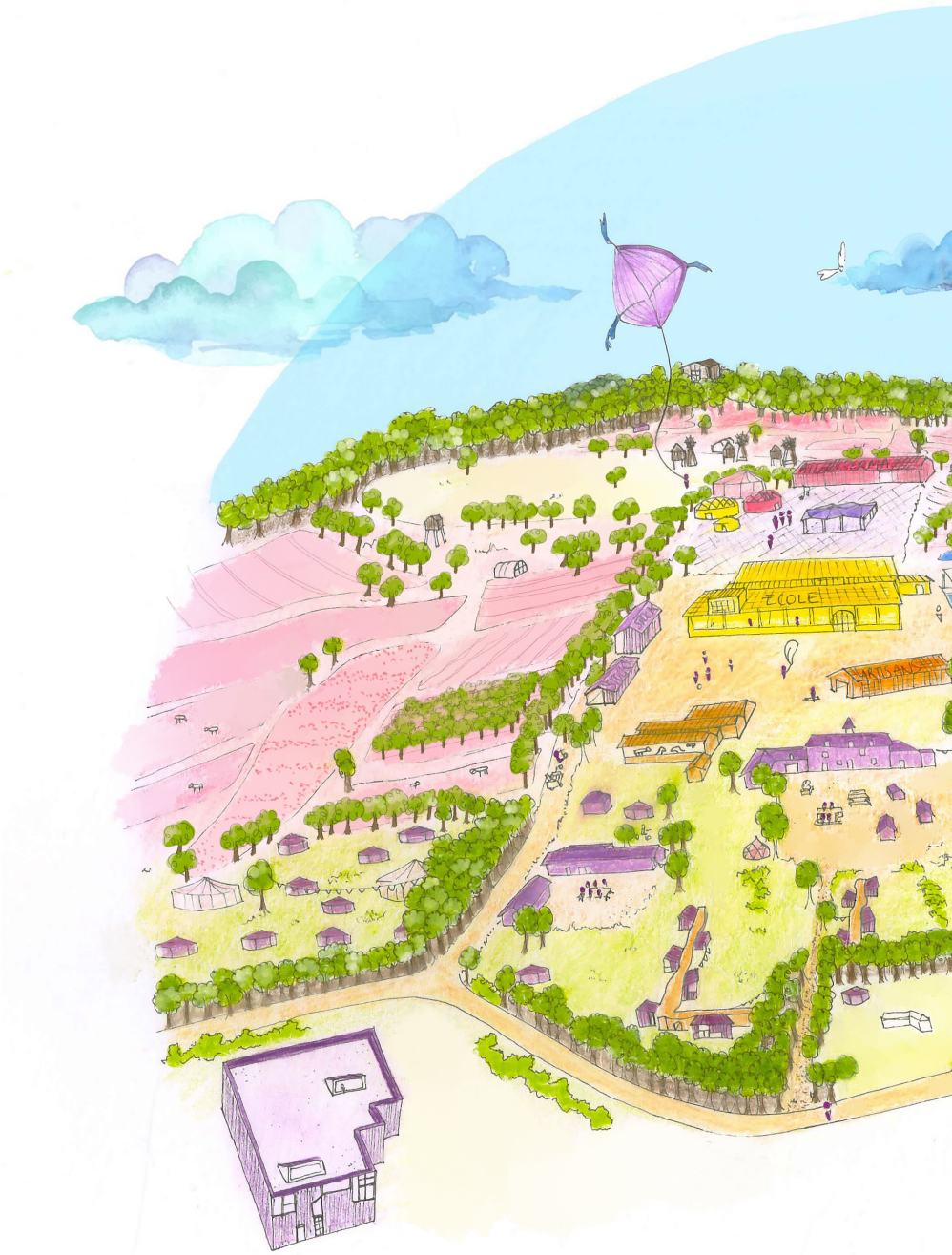
L'ÉCOLE ALTERNATIVE ET LA GRANDE PLACE - Extrait coupe paysagère Sud-Nord - Échelle de dessin 1:200



LA CITADELLE ET SA MÈRE NOURRICIÈRE - Échelle de dessin 1:200

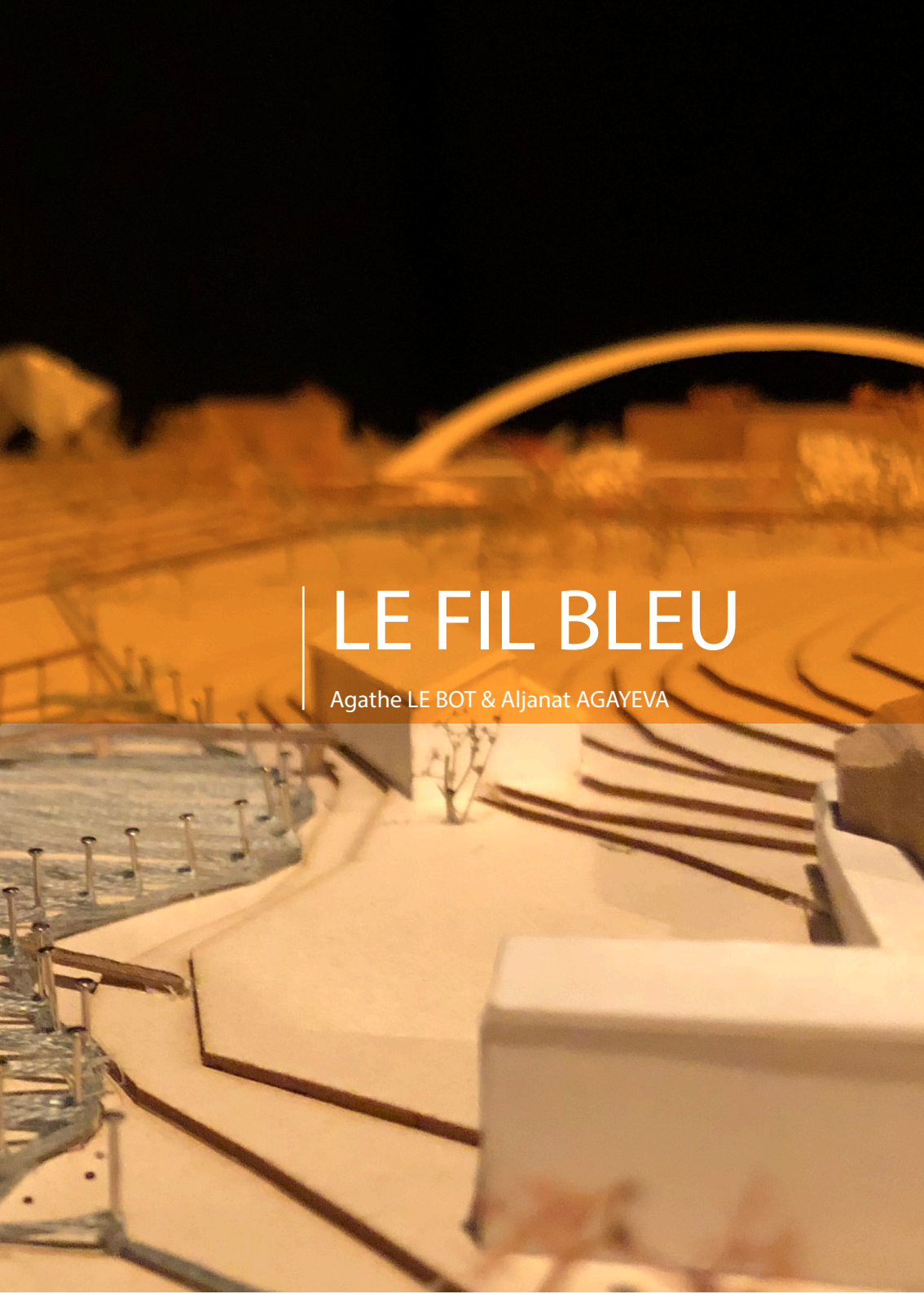
LE BOIS JUMEAU - Coupe paysagère Ouest-Est - Échelle de dessin 1:200

RENNES DES CITADELLES - Immersions



RENNES DES CITADELLES - Vue aérienne

ANNEXE



LE FIL BLEU

Agathe LE BOT & Aljanat AGAYEVA

L'ARCHIPEL RENNAIS LIÉ PAR UNE VOIE BLEUE

2100, en voici une date bien lointaine pour nous. Une date où les changements démographiques et climatiques auront des impacts sur les flux migratoires, sur nos façons d'habiter ainsi que sur la montée des eaux.

Aussi, 2100, c'est une année où nous pouvons imaginer la ville archipel différemment. Et nous, la voyons ludique, attractive et stimulante ! À l'heure où la ceinture verte rennaise reste peu praticable et où les questions de marginalisation du secteur agricole se posent.

C'est pourquoi nous imaginons une ceinture verte ouverte ! Une ceinture qui sera pratiquée et utilisée, tout en conservant son lien à la ville mère (Rennes) et à son espace nourricier.

De plus, nous sommes convaincues que pratiquer un espace permet d'y être plus sensible. C'est pourquoi nous souhaitons créer un espace de sensibilisation au monde agricole par le biais d'une approche ludique. Et pour se faire, nous projetons de créer une voie bleue qui sera animée par des activités ludiques et pédagogiques, permettant ainsi de renouer la population aux espaces naturels, notamment à l'agriculture, et ainsi, favoriser le sentiment d'appartenance de la population à son territoire.

UN TRANSECT ARCHIPÉLISÉ

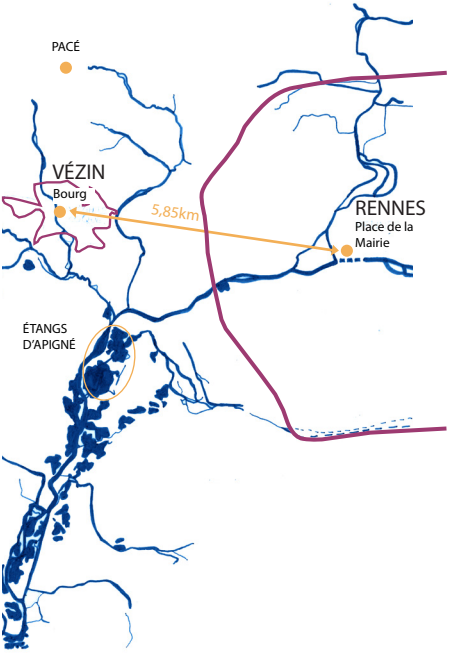
DIAGNOSTIC DU SITE

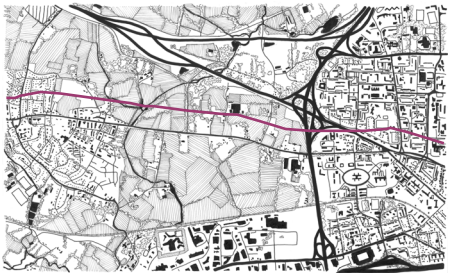
Échelle : 1/10 000e

Le nom «Vézin», est issu du gallo-roman «viciniu» qui a donné «voisin», mais dont le sens premier était «village, hameau». Il provient également du latin «vicinium», c'est-à-dire «terrain communal appartenant au vicus bourg».

Vezin-le-Coquet est une commune de 6.114 habitants (sources : insee) située à 2,85 km de la rocade de Rennes et à seulement 5,85 km de la Place de la Mairie. Elle est reliée à Rennes et notamment à son centre-ville par seulement deux rues continues : la Rue de Vezin et la Rue de Brest, deux rues historiques. Cela lui confère un accès royal à la ville mère, réalisable en seulement 25 minutes en vélo. De plus, Vézin-le-coquet est la ville la plus proche du centre-ville de Rennes tout en étant séparée par la ceinture verte. Un espace stratégique que nous avons donc souhaité étudier.

Au fil des années, nous avons pu remarquer que le développement urbain s'est établi le long de cette pénétrante, diminuant de manière progressive la ceinture verte. Mais que cette urbanisation est restée contrainte par l'axe autoroutier Rennes-St-Brieuc au Nord, et la voie de chemin de fer Rennes-Brest au Sud.





Carte du transect Rennes - Vézin-le-Coquet

Carte paysagère du transect Rennes - Vézin-le-Coquet

Le transect est séquencé par de multiples paysages et éléments qui le constituent : aussi bien des logements collectifs (présence de la ZAC des Champs-Bleus), des logements individuels, des logements temporaires que des champs ou encore une présence importante de pylônes électriques qui rythment ce paysage vallonné. Mais pour la suite du projet, deux caractéristiques nous ont particulièrement intéressés. Premièrement la ceinture verte qui, malgré l'expansion de Rennes et Vézin, garde une place importante dans le paysage (photos). Et la présence d'un ruisseau : le ruisseau du Pont Lagot qui relie les étangs d'Apignés à la ville de Pacé.

Vue sur Rennes depuis la ceinture verte

Vue depuis la Rue de Vézin vers le Sud

Vue sur la zone activité route de Lorient

Vue sur le Ruisseau Pont Lagot

PLAN GUIDE

Échelle : 1/1.000e

OUVERTURE DU RUISSEAU EN PHASAGE

Après le postulat que la ceinture verte est difficilement accessible, notre objectif est donc de venir créer une voie bleue, reliant les étangs d'Apigné et Pacé, et faire projet autour du ruisseau du Pont Lagot afin qu'il devienne le support d'accessibilité de la ceinture verte. Aussi, l'idée est de venir créer une balade agrémentée d'espaces ludiques, favorisant les rencontres, telles que le parcours forestier qui, par exemple, prendrait place dans la zone boisée créée au Sud.

Concernant le phasage, il y aurait ensuite la mise en place du pôle attractif permanent composé d'une ferme déjà existante, qui serait transformée en une ferme pédagogique, et d'une zone de logements collectifs.

Dans une démarche d'ouverture de l'agriculture à une nouvelle population, nous proposons de créer une halte ferroviaire sur la voie de chemin de fer Rennes-Brest, ce qui permettra de rendre la ferme et l'espace agricole plus accessibles.

Par ailleurs, le ruisseau du Pont Lagot, qui se trouve actuellement canalisé au niveau du centre pénitientier pour hommes de Vezin-le-Coquet, retrouverait son état d'origine. C'est pourquoi nous proposons de venir réhabiliter la prison en un quartier d'habitat et d'activités ludiques. Cette réhabilitation permettrait d'ouvrir le ruisseau, et d'avoir une continuité de la voie bleue jusqu'aux étangs d'Apigné.

Toujours dans un objectif de continuité paysagère, un pont viendrait prendre place au niveau de la voie de chemin de fer, reliant ainsi le pôle attractif permanent au quartier urbanisé de la prison sans créer de frontière.

PLAN GUIDE 1/1000e

UN PÔLE ATTRACTIF PERMANENT

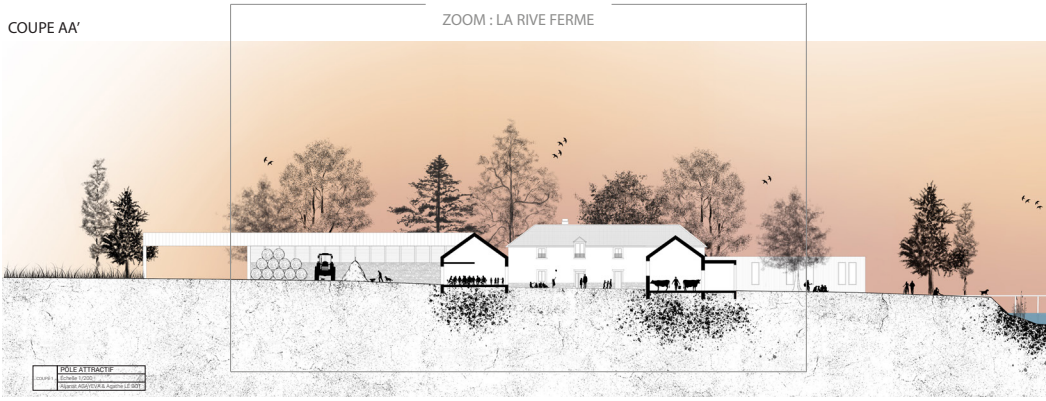
UNE FERME LUDIQUE

Le fermier actuel de la ferme du Grand Mesmenier souhaiterait sensibiliser davantage la population au monde agricole. Et pour cela, nous proposons de requalifier certains bâtiments existants avec une nouvelle disposition programmatique. En effet, l'idée est de venir reconfigurer le coeur actuel de la ferme en venant créer un centre d'accueil pédagogique, qui deviendrait justement, le coeur des centralitées. La ferme sera donc ouverte au public venant aussi bien du centre de bourg de Vezin-le-Coquet que du centre de Rennes.

De plus, afin de reconnecter et de sensibiliser la population au monde agricole, nous proposons d'intégrer des logements sur la rive droite du ruisseau du Pont Lagot. Situés sur une zone potentiellement inondable lors de grandes crues, les logements ont la particularité d'être sur pilotis et seront accessibles grâce à des passerelles. Un dispositif qui permet également de revoir les façons d'accéder à son logement et offrant un autre rapport au sol.

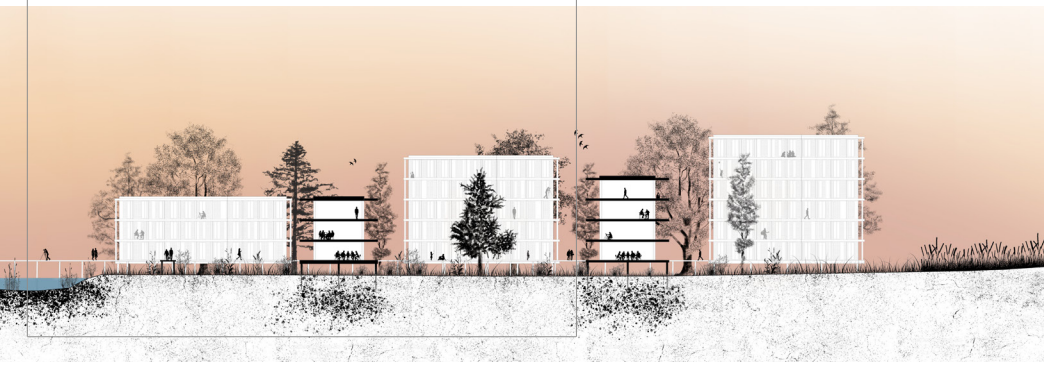
PROMENADE SUR LE FIL BLEU
VUE 3 Le pôle attractif permanent

COUPE AA'



ZOOM SUR LE PÔLE ATTRACTIF PERMANENT

ZOOM : LA RIVE LOGEMENT



HALTE FERROVIAIRE ET QUARTIER DE LA PRISON

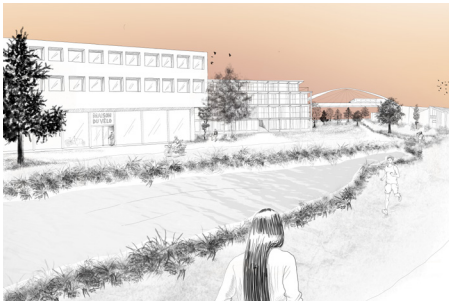
UNE NOUVELLE VOIE D'ACCÈS

Une halte ferroviaire viendrait prendre place entre le pôle attractif permanent et la prison des hommes, converti en quartier. Ce nouveau point d'arrêt permettra d'ouvrir l'espace agricole et la zone d'activité a une autre population et ainsi, faciliter les déplacements intra et extra rocade.

RÉHABILITATION CARCÉRAL

Le ruisseau étant canalisé au niveau de la prison actuelle, il se verra continu et ouvert par la requalification de la prison. En effet, les bâtiments de la prison des hommes de Vezin-le-Coquet seront réhabilités en activités ludiques et des accueils vélos pour les cyclistes du chemin de halage seront installés. De plus, pour répondre aux besoins de logements, d'autres parties seront converties en habitations. Dans cette démarche d'urbanisation, des nouveaux logements neufs, seront eux créés, densifiant ainsi le quartier et proposant une diversité de typologies d'habiter. Ainsi, ce nouveau quartier sera lié au pôle attractif permanent et agricole par la voie bleue qui passerait sous le nouveau pont de la voie de chemin de fer, créant un lien simple entre la ferme et la ville.

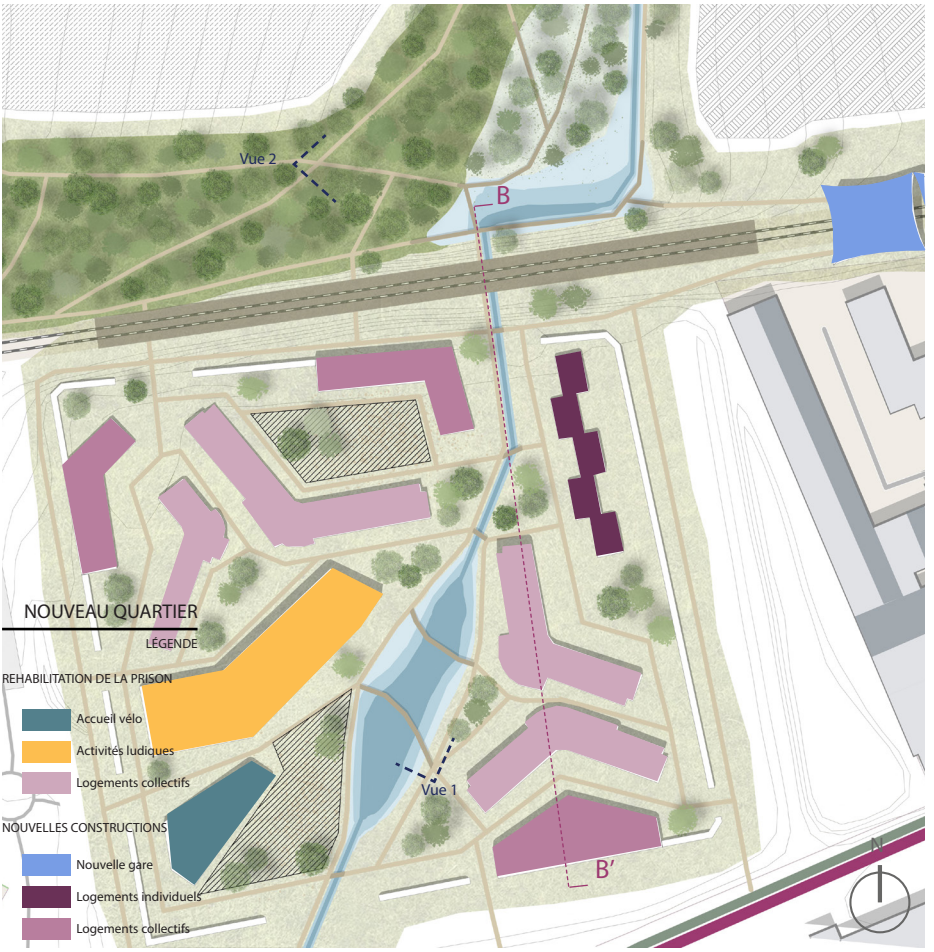
PROMENADE SUR LE FIL BLEU
VUE 1 La prison réhabilité

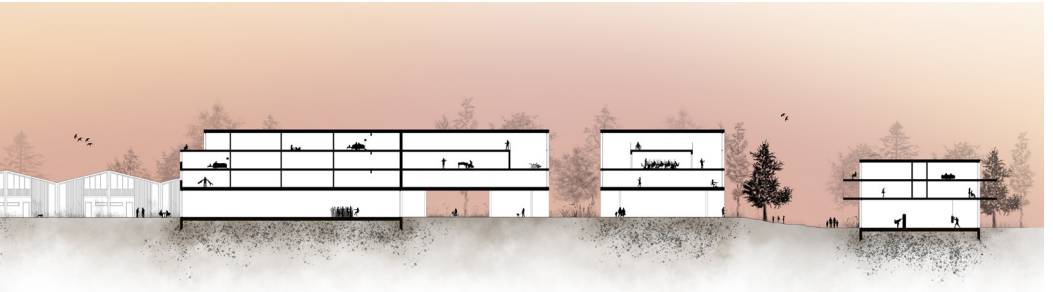


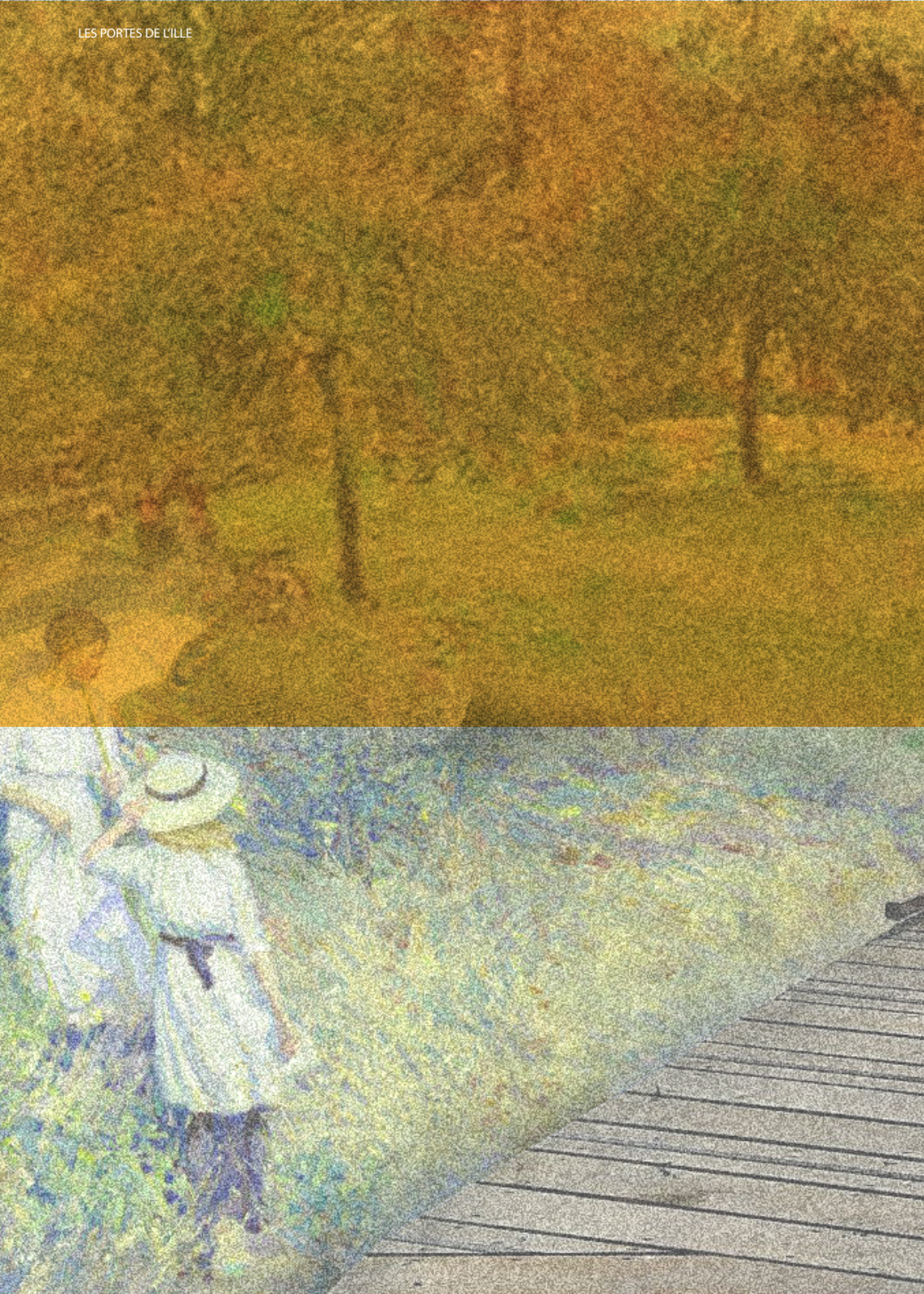
PROMENADE SUR LE FIL BLEU
VUE 2 Parcours forestier

COUPE BB'

ZOOM SUR LA HALTE FERROVIAIRE ET LE NOUVEAU QUARTIER DE LA PRISON







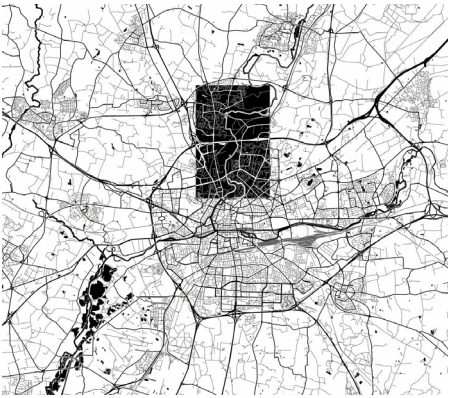
LES PORTES DE L'ILLE

Victor BUSSON--PRIN, Mathis GRELAUD

Collage immersif

VILLE D'EAU

Le site, se situant aux abords de l'Ille, à proximité d'une zone d'activité et de la rocade est un point d'articulation majeur du dialogue entre Rennes et Saint-Grégoire. Il est limité par la rocade et révélé par une importante présence d'entre deux, friches, délaissés, marges. Malgré la disparition progressive de la ceinture verte due à l'étalement urbain des deux villes, ces espaces en marge sont sujets à un enfrichement, dernier rempart pour la biodiversité. Cette entrée fluviale de la ville se situe à l'intersection de nombreux réseaux, ferroviaire, fluvial, routiers, et d'usages humains et non-humains. Ils forment un morcellement important du territoire, les franchissements sont rares, étant à destination des véhicules, et interdits aux piétons.

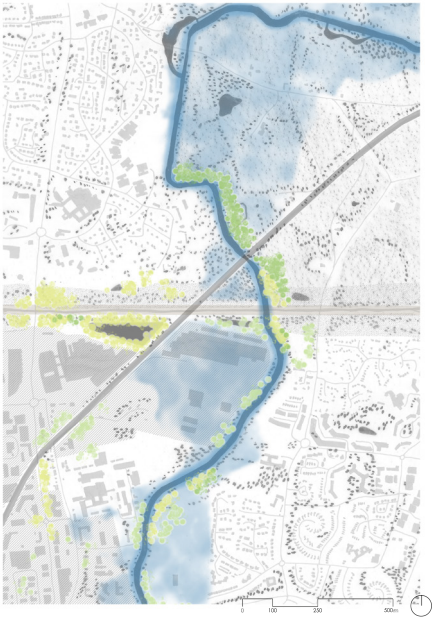


Plan de situation

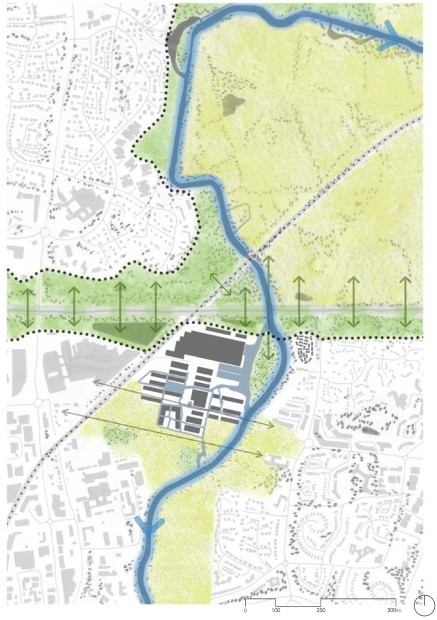
Horizon 2100 présente de nombreux enjeux, une augmentation drastique de la population, et ainsi de la demande de travail, d'alimentation et de logement. Les aléas climatiques, transformeront également le paysage, montée des températures entraînant crues et sécheresses, nécessitant ainsi une modification du mode de consommation des énergies, décarbonées, revenant à la main et au contact de la matière, un retour à l'énergie mécanique. Le point de non-retour étant déjà passé, une revégétalisation de masse s'impose pour limiter les effets de ce changement majeur.

Utopie, collage des talus de rocade habités

En lien direct avec ces problématiques, il apparait comme une évidence de réinvestir l'Ille, plus seulement comme lieu de transit et déambulation mais comme source majeur d'énergie, de transport, et d'échange, cette entité majeure redessinant le secteur. La zone d'activité, axée aujourd'hui sur l'automobile et désuète dans un future proche, doit muter pour (re)devenir une zone artisanale, profitant de sa situation stratégique afin de renforcer les échanges, locaux, inspirés du bio régionalisme. L'image du délaissé doit également changer, le passage de l'échelle de la voiture à celle du piéton leur redonnant leur importance dans un paysage plus accessible. Une étude approfondie de l'état et des potentialités de chacun de ces sites doit être effectuée afin de leur retrouver un usage justifié, raisonné : logement, agriculture, ou réserve en travaillant sur la réintégration de trames vertes, bleues, noirs, blanches et brunes. Tous ces aménagements, visant presque exclusivement des secteurs anthropisés, ont pour objectif final la préservation de la ceinture verte, élément déterminant de production agricole, indispensable à la ville du future, source majeure d'alimentation et d'emploi.



Carte Diagnostic



Carte de Stratégie

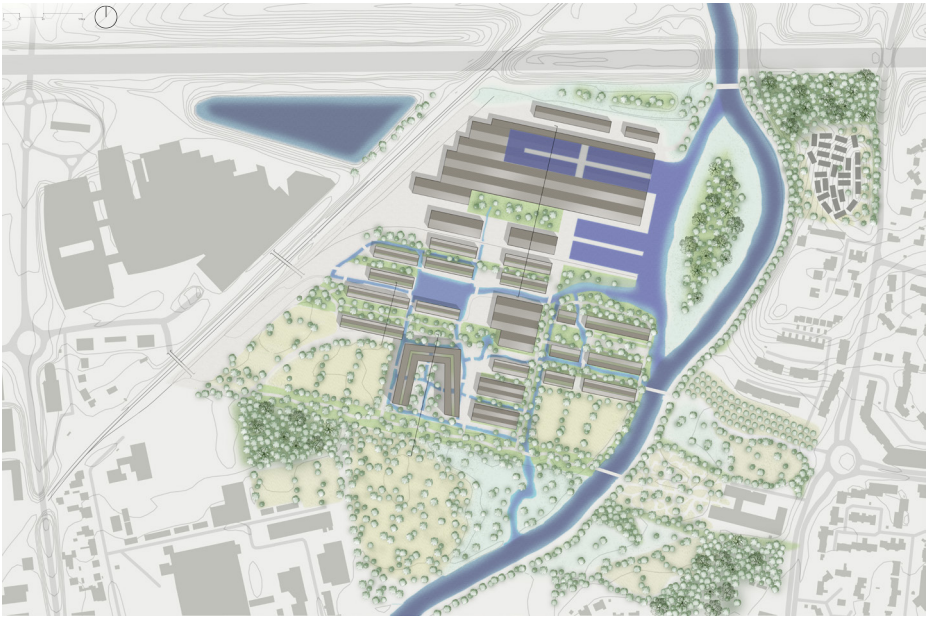
- Secondarisation
- Enfrichement
- Enfrichement potentiel
- PPRI
- Canal de l'Ille
- Zone d'Activité
- Talus de bords de rocade
- Voie ferrée
- Rocade

- Axes majeurs
- Corridors écologiques
- Espaces agricoles
- Limite de l'étalement urbain
- Espaces naturels
- Voie ferrée
- Rocade
- Canal de l'Ille

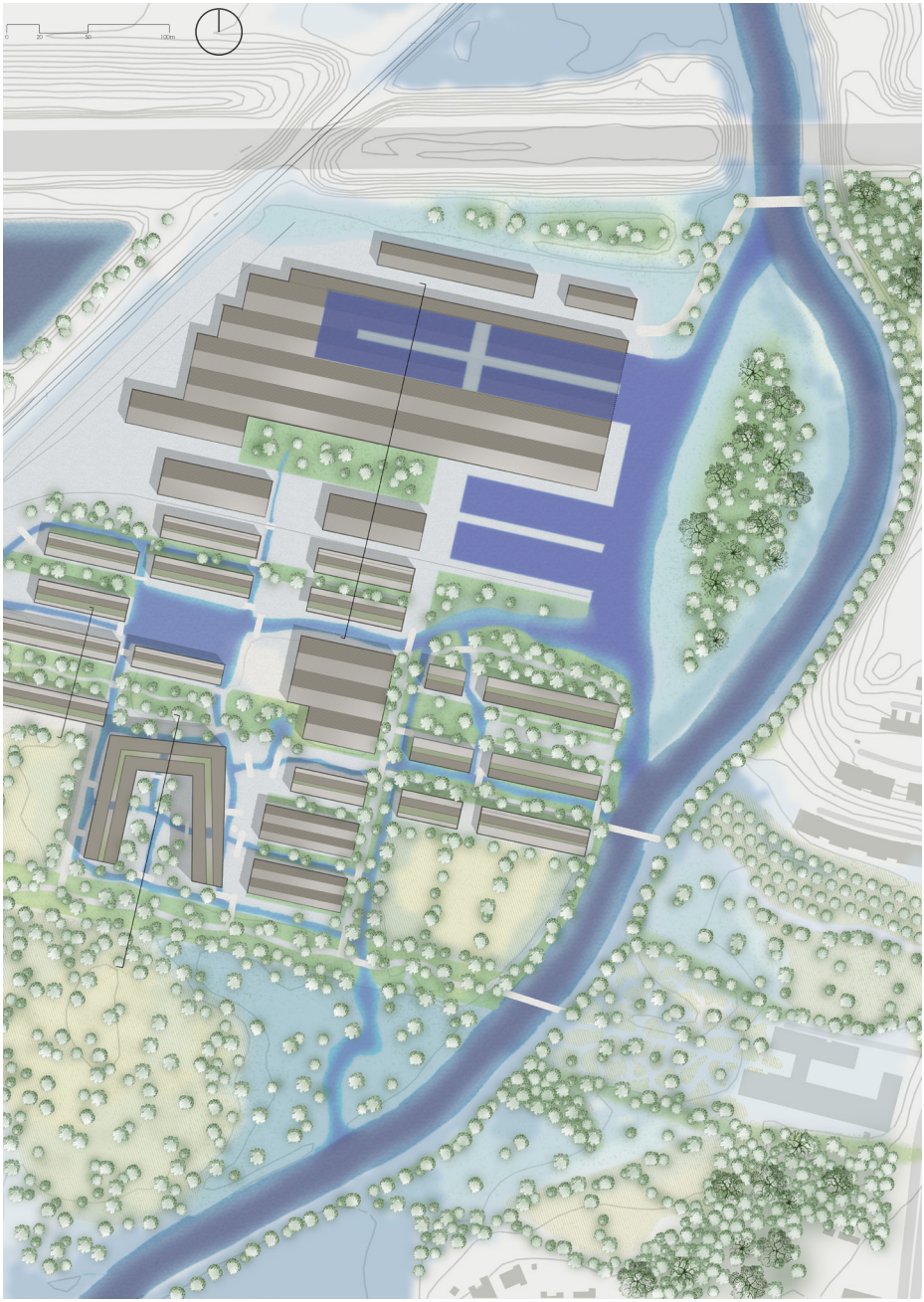
Notre proposition consiste en une ville d'eau, s'implantant sur l'Ille, articulant un lien entre les différents quartiers par de nouveaux franchissements. Le bateau devient la nouvelle mobilité véhiculée, profitant de l'énergie mécanique naturelle de l'Ille pour le transport de marchandise. Le canal de l'Ille, possédant un important bassin versant, offre un potentiel de mobilité, fort avec une situation privilégiée sur différents sites de productions et de transport, en lien avec la ceinture verte.

Il est nécessaire de repenser le mode de vie de la ville future, se repenchant sur l'eau, l'acceptant, et vivant en harmonie avec cette dernière. Cette ville d'eau incorpore un système de replis-déplis, ne visant pas à contenir l'Ille mais acceptant ses variations, étant pensée pour fonctionner même en état de sècheresse ou en étant submergée par cette dernière.

Carte du lit de l'Ille

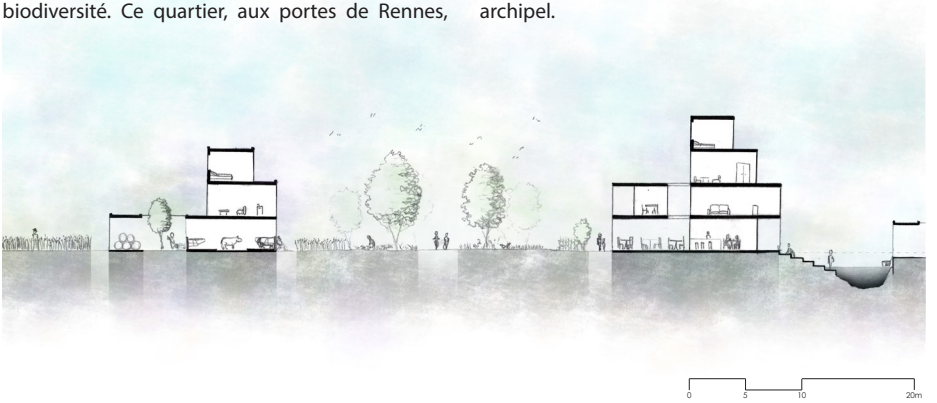


Plan masse de la Ville d'Eau



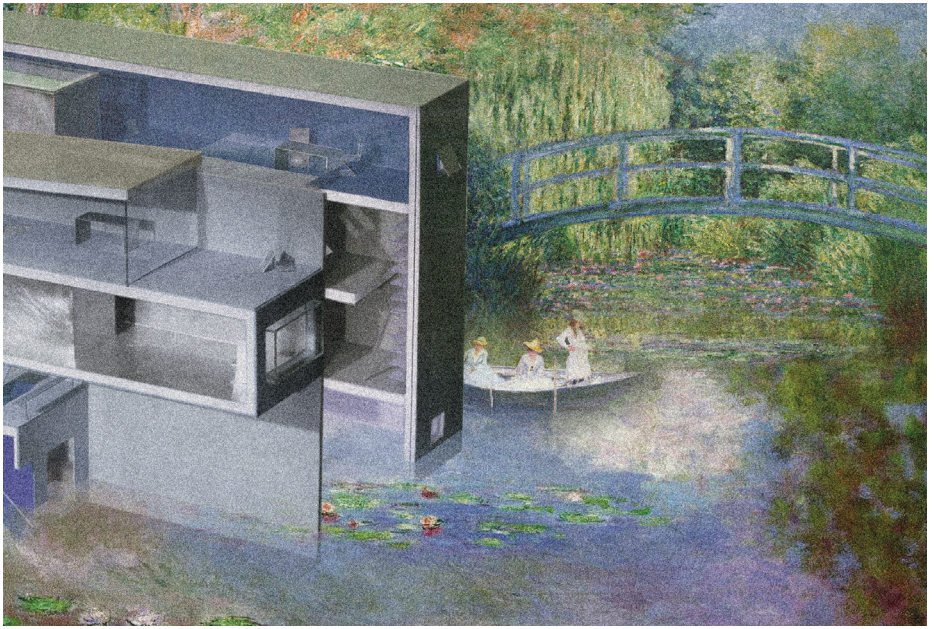
Plan masse de la Ville d'Eau en temps de crue

Ce nouveau quartier se décompose en quatre pôles majeurs, une grande cale, liée à la production et au transport fluvial, des logements dessinant une trame en lien avec les canaux, une agriculture urbaine complémentaire à la production de la ceinture verte, et des espaces de sanctuaires naturels pour la biodiversité. Ce quartier, aux portes de Rennes, vient aussi requestionner la rocade, la traitant désormais comme une épaisseur végétale laissée à l'enfrichement, devenant une frontière, lieu de vie pour la faune et la flore mais également la limite de l'urbanisation, visant à préserver la ceinture verte, source principale d'alimentation pour les habitants de la ville archipel.



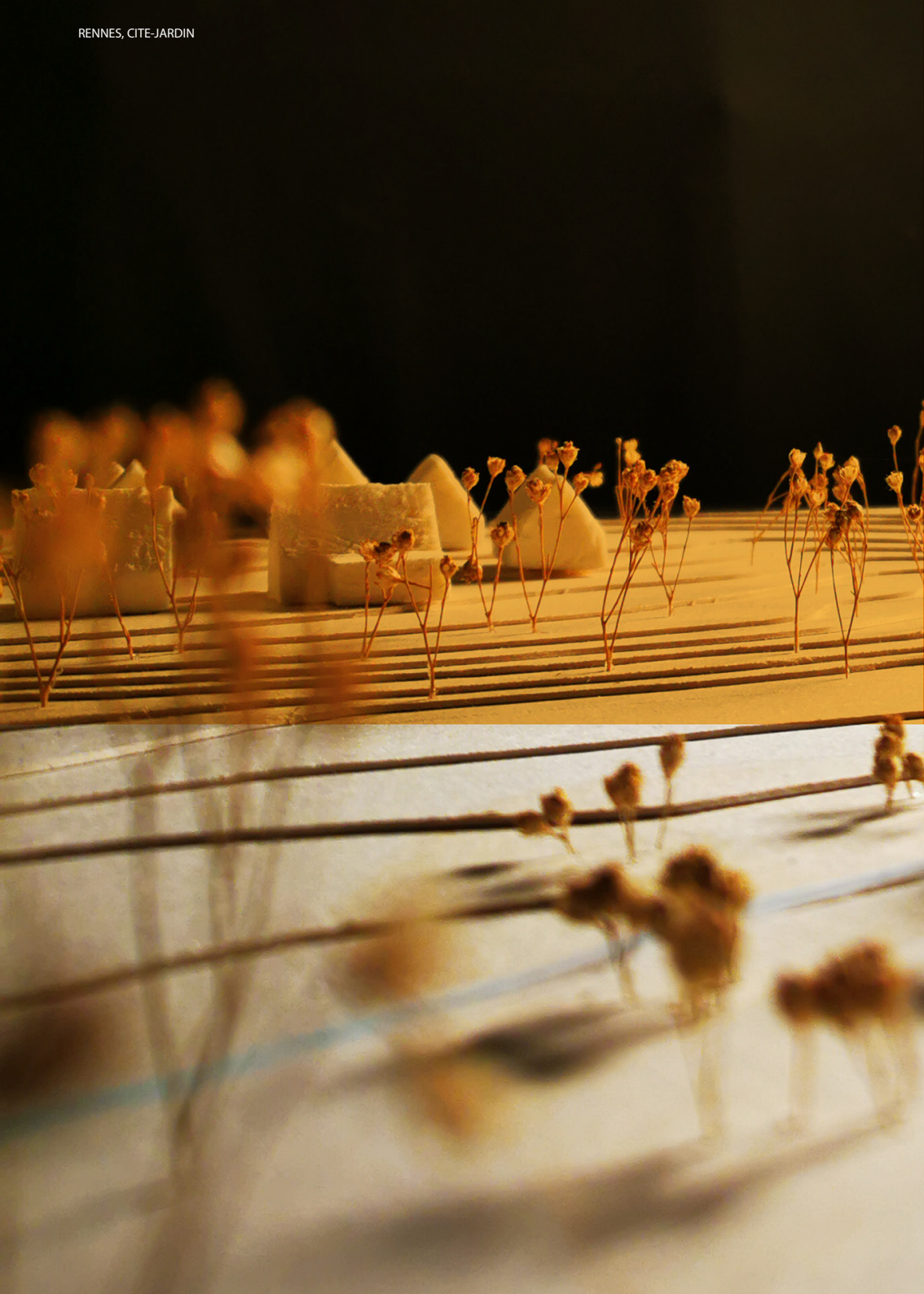
Coupe de logement sur un mail, entre espace agricole et canal

Photographie de maquette de la portion Sud-Est de la Ville d'Eau



Collage immersif, logement en tant de crue

Collage immersif, vue du marché sur les cales



RENNES, CITÉ-JARDIN

Amélie SOURISSEAU, Nicolas LOISEL & François MOURAUX

RENNES, CITÉ-JARDIN

La ceinture verte et le modèle de la ville archipel font la fierté de la métropole rennaise. Mais les habitants en profitent-ils vraiment ? Pas suffisamment selon nous. En cause, la rupture de la trame verte et bleue ainsi que celle des mobilités douces due à la présence impactante du périphérique. À partir d'une utopie sur Rennes à l'horizon 2100, le projet qui vous est présenté ici tente de répondre à ces problématiques.

20 janvier 2100. Le paysage rennais a bien changé depuis le siècle précédent. Les hivers sont rudes et les étés secs. La capitale bretonne fait face à un afflux important de population. Les effets de la crise climatique et de l'ingérence politique ont affecté la société toute entière. C'est aussi la fin de l'ère pétrolière, et donc de la suprématie de la voiture. Les artères sont transformées en parkways et la ville en cité-jardin. À Rennes, le lien entre la ville et sa ceinture verte n'a jamais été aussi fort !

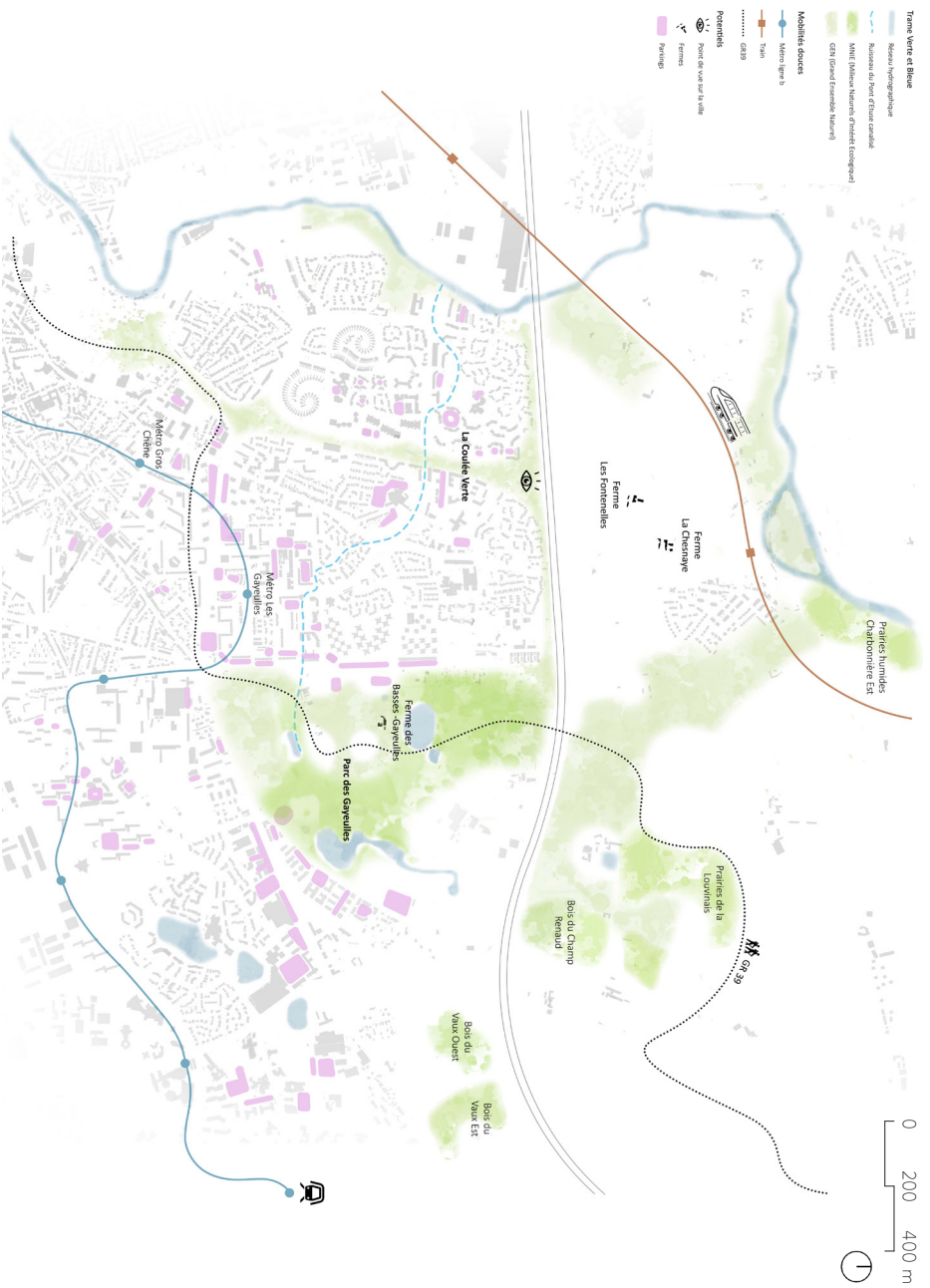
C'était comment avant ? Laissez-nous vous rappeler le diagnostic établi en 2023 pour mieux comprendre notre ville actuelle. Celui-ci avait mis en avant les ruptures entre les réservoirs de biodiversité. L'ancienne rocade réservée à l'automobile formait une limite empêchant la trame verte d'entrer dans la ville. De la même manière, il est noté un manque de continuité pour les mobilités douces. À cette époque, les quartiers étaient monofonctionnels, et les services et commerces étaient absents des zones pavillonnaires. La ville était pensée pour la voiture et non pour l'habitant.

Rennes, Cité-Jardin. En réponse à ce diagnostic, de nombreuses interventions ont vu le jour. Les ambitions générales sont de lier les réservoirs de biodiversité par des corridors écologiques, d'accroître les interactions avec la ceinture verte, de densifier la ville, de favoriser les mobilités douces et l'économie de proximité.

Vidées des voitures, les artères principales sont converties en parkways et le ruisseau du Pont d'Étuse est découvert. Il permet de développer la trame bleue entre le canal et le parc. À la rencontre avec l'avenue du Général Patton, une nouvelle place vient rythmer le parcours. Elle accueille une halle, abritant un marché hebdomadaire de producteurs locaux. À proximité, le site du conseil régional est densifié avec de nouveaux logements aux rez-de-chaussée actifs. Le quartier est relié au réseau de téléphérique qui survole la coulée verte. Ce nouveau mode de transport offre une vue panoramique sur Rennes et sa ceinture verte. Une gare multimodale est créée au niveau de la porte de Maurepas. Elle enjambe la rocade accueillant désormais une voie de tramway et une piste cyclable. Par sa toiture végétalisée et praticable, la coulée verte se prolonge au-delà du périphérique et forme un nouveau paysage.

Rennes, Cité-Jardin, libérée de la voiture, épouse enfin sa ceinture verte.

Utopie, Rennes en 2100



Diagnostic établi sur le secteur nord de Rennes, en 2023

ATOUTS

- Le Parc des Gayeulles est un Milieu Naturel d'Intérêt Écologique (MNIE) et la Coulée Verte,un Grand Ensemble Naturel (GEN)
- Promontoire au Nord de la Coulée Verte offrant un point de vue panoramique sur Rennes
- Deux ensembles naturels support de mobilités douces

FAIBLESSES

- Rocade crée une rupture entre la ceinture verte et la ville
- La coulée verte est essentiellement constituée de prairies et possède peu de boisements
- Manque de porosité entre les quartiers et les ensembles naturels
- Faible connexion entre Canal - Coulée verte - Gayeulles
- Une appropriation limitée des habitants dans la coulée verte

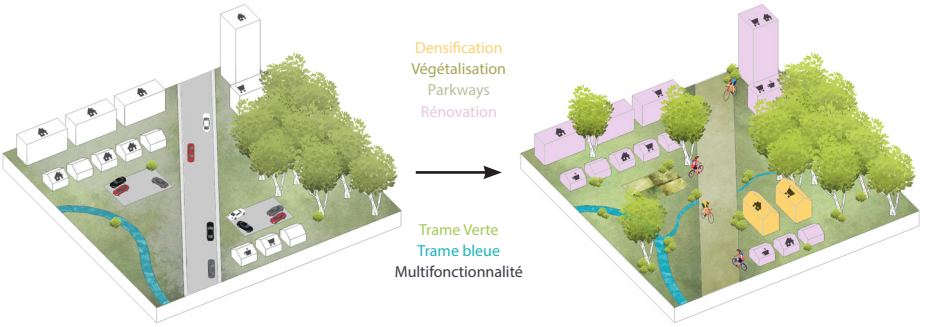
OPPORTUNITÉS

- Présence de fermes sur le territoire pouvant être intégrées au projet et ainsi se développer
- Ces grands ensembles sont des lieux stratégiques pour faire le lien avec les communes environnantes
- Le site offre plusieurs opportunités de densification dans l'aire urbaine (parkings...) et de diversification des usages

RISQUES

- Territoire pouvant être exposé à la spéculation immobilière
- Présence de l'homme trop importante et entretien trop intensif qui pourrait nuire à la biodiversité

SWOT - Identification des enjeux du site



La boîte à outils - Avant / Après

Les trois axes de projet : Découverture du ruisseau du Pont d'Étuse - Densification et urbanisation - Développement des mobilités douces

Révéler et mettre en valeur la trame verte et bleue
Réseau hydrographique
Grande armature verte
Cultures agricoles
Verger
Jardins familiaux
Jardins phytosanitaires
Passage pour la biodiversité
Développer les mobilités douces
Téléphérique
Tramway
Métro ligne b
Train
Voie express vélo
Chemins piétons à créer
Gitsy
Développer la ville
Zones d'activités sportives
Zones à urbaniser
Découvert Ruisseau du Pont d'Etoile
Métro Gros Chêne
Ferme Les Fontenelles
Gare Multimodale
Ferme La Chesnaye
Développement de la ville Extra Rocade
Marché des producteurs locaux
Métro Les Gayeulles
Production et vente local
Ferme des Basses-Gayeulles
Multiplication des jardins familiaux
Lien à créer
Gitsy
0
200
400 m

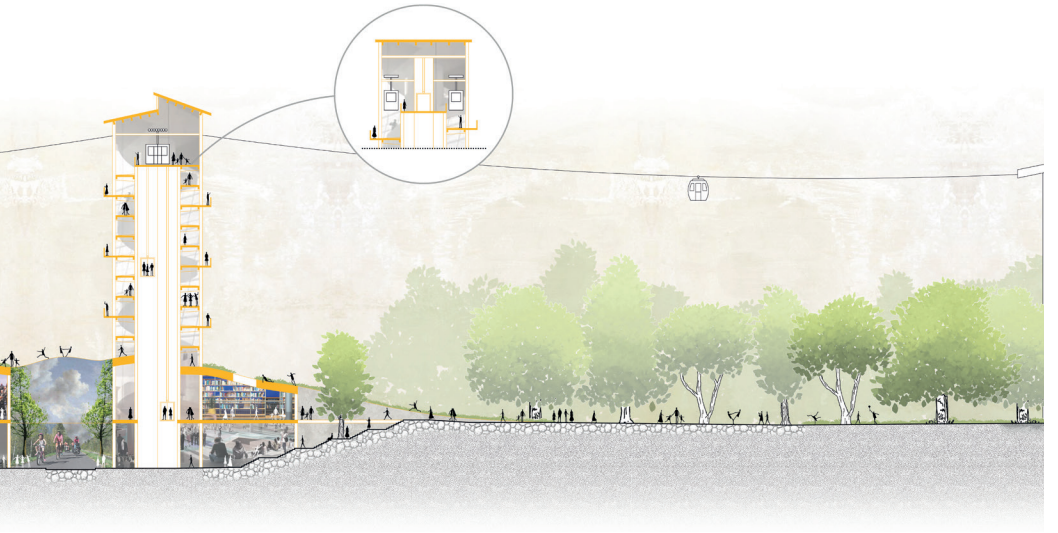
0 20 40 m
Trame verte et bleue
Jardins familiaux
Jardins suspendus
Ruisseau du Pont d'Etuse
Bassins phyto-sanitaires
Projet d'aménagement
Nouvelles implantations
Démolition
Place de marché
Transports
Téléphérique
Tramway
Bande cyclable

Plan Guide

Coupe de la gare multimodale de la Porte de Maurepas

Coupe du Jardin Habité

Coupe de la place du marché



+15.20
+12.20
+7.20
+4.20
+0.70

Collage immersif - Entrée de la gare multimodale de la Porte de Maurepas

Collage immersif - Jardin Habité à proximité du conseil régional

Collage immersif - Accès aux logements du Jardin Habité

Collage immersif - Halle de marché sur la place publique

BIBLIOGRAPHIE

*TERRITOIRE / URBANISME / PAYSAGE

BAILLY Jean-Christophe,Le dépaysement Ed du Seuil,2011

BEYRET Nicolas, Le Boulevard périphérique: quel avenir?Ed Archivity, 2021 BRINCKERHOFF JACKSON J., A la découverte du paysage vernaculaire, Ed Yale University Press, 1984

COLLOT Michel, La pensée-paysage, Ed Actes sud/ENSP, 2011

CORAJOUD Michel, Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent

Ed Actes sud/ENSP,2 010

MAGNAGHI Alberto,Le projet local, 2003

NORBERT-SCHULZ Christian, Genius loci, Ed. Mardaga, 1979

PAQUOT Thierry,Terre Urbaine, Ed la découverte, 2006

SECCHI Bernardo, Première leçon d'urbanisme, Ed Parenthèses , 2006

VILLES ET TERRITOIRES DE L'APRÈS-PÉTROLE : le paysage au cœur de la

transition, Paysages de l'après-pétrole,2020

*SOL / CULTURE DU VIVANT / RESILIENCE / ANTHROPOCENE

DESCOLA Philippe, L'écologie des autres : l'anthropologie et la question de la nature, 2011

GEMENNE François, Atlas de l'anthropocène, 2019

SCHAFFNER Marin , Un sol commun, Ed Wildproject, 2019

*PRATIQUES

DAVILLA Thierry, Marcher, créer, Ed. Regard, 2007

DE CERTEAU Michel, L'invention du quotidien, 1. Arts de faire, Ed Gallimard,1990

DETRAZ Yvan, Zone Sweet Home, Ed Wildproject, 2020

DOSSIER Julien, Renaissance écologique, 2019

INGOLD Tim, Faire, Anthropologie, Archéologie, Ed Dehors, Art et Architecture, 2017

KIRKPATRICK Sale, L'art d'habiter la terre : la vision biorégionale, 2020

*CARTOGRAPHIE / REPRÉSENTATION

SIMON Jacques, Empreintes éphémères, Ed. ICI Interface, 2009

BRUNIER Yves, Landscape Architect, Birkhauser, 1996

*FRANGE / PERI URBAIN

DONADIEU Pierre , Campagnes urbaines, 1998

JANIN Rémi, La ville agricole : l'agriculture vit une révolution urbaine sans précédent traduisant un changement de civilisation profond , 2018

DARLY Ségolène, Marginalisations, résistances et innovations dans les franges périurbaines, 2020

CAPITAL AGRICOLE , Chantiers pour une ville cultivée, Pavillon de l'Arsenal, 2019

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE
D'ARCHITECTURE DE BRETAGNE
44 boulevard de Chézy
CS 16427
35064 Rennes Cedex
02 99 29 68 00
ensab@rennes.archi.fr

CRÉDITS
Maquette graphique : Atelier Wunderbar
Réalisation : service communication ENSAB