

Commune :

**ERCE-PRES –LIFFRE**

Objet :

Etude Globale d'aménagement du centre bourg



Phase :

**ANALYSE**

Pièce :

**Document d'étape n°1 Diagnostic**

**Réunion du 14 Avril 2016**



# **L'inscription de la commune dans son territoire**

« *Contexte général* »

## Constats sur la position communale

Le terme « intermédiaire » est à considérer comme une ambivalence (double lecture). Le positionnement géographique de la commune à proximité des villes de Fougères, Rennes, inscrit la commune dans leurs aires d'attractions respectives. Toutefois, il convient de considérer l'inscription de la commune dans un tissu rural et sa proximité avec les communes de Liffré et Saint Aubin du Cormier, renforce son rôle de pôle de proximité.

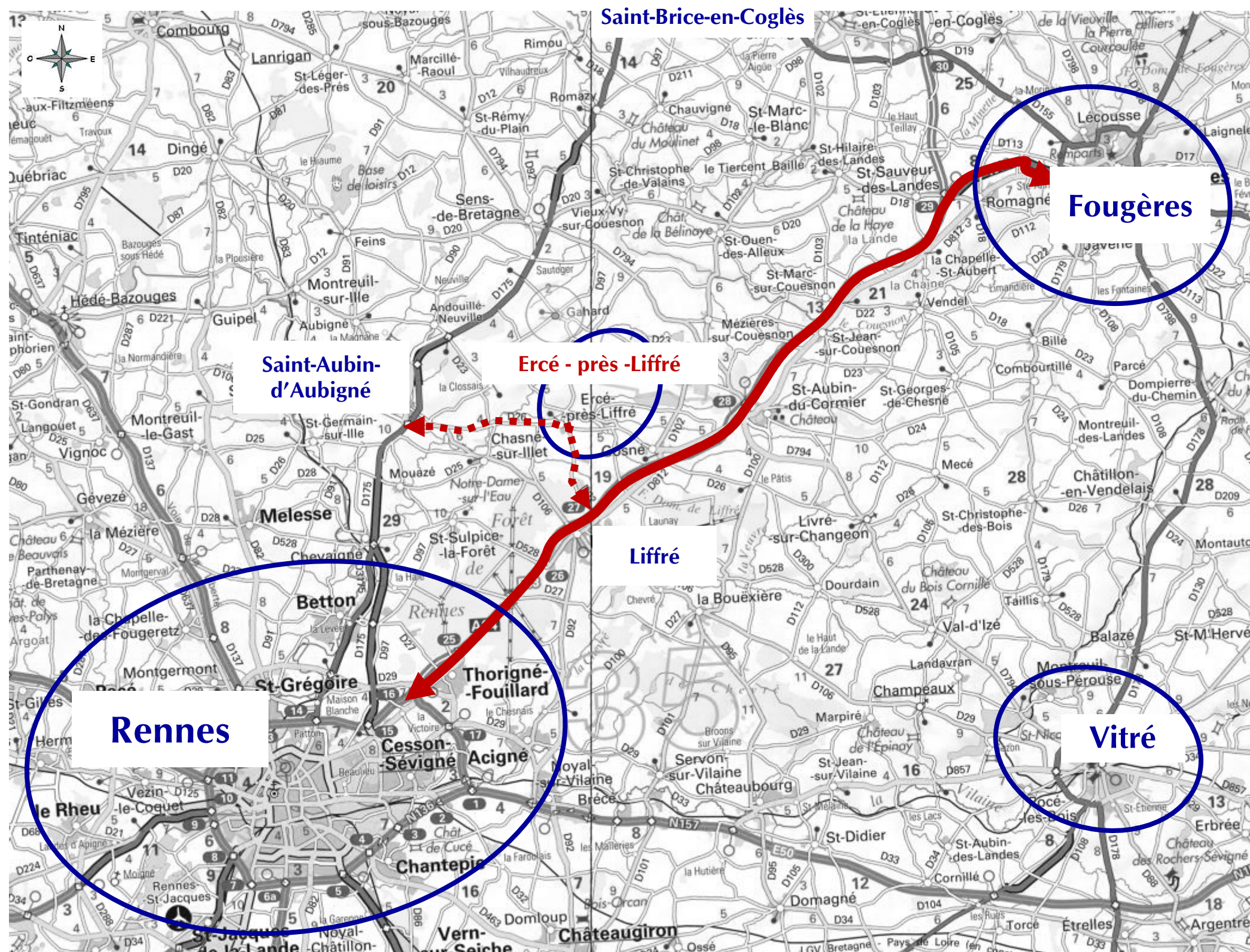
### Des relations fortes vers le Sud et l'Est :

Le territoire communal est sous l'influence des villes de Fougères et de Rennes. Situées à une trentaine de kilomètres (29min) de Fougères et à une vingtaine de kilomètres de Rennes (34 min), ces deux villes exercent une forte attractivité en termes d'emplois, de services et de commerces.

### Une position intermédiaire :

La commune d'Ercé-près-Liffré est accessible par l'A84 (échangeur de Liffré-est à 3 km) et elle dispose de voies de communication routières :

- la RD 26 qui relie Gosné à Saint Aubin d'Aubigné
- La RD 92 qui relie Gahard à Liffré. Sur la frange sud du bourg en direction de Liffré, elle permet d'accéder directement à la A84 qui relie Fougères à Rennes.

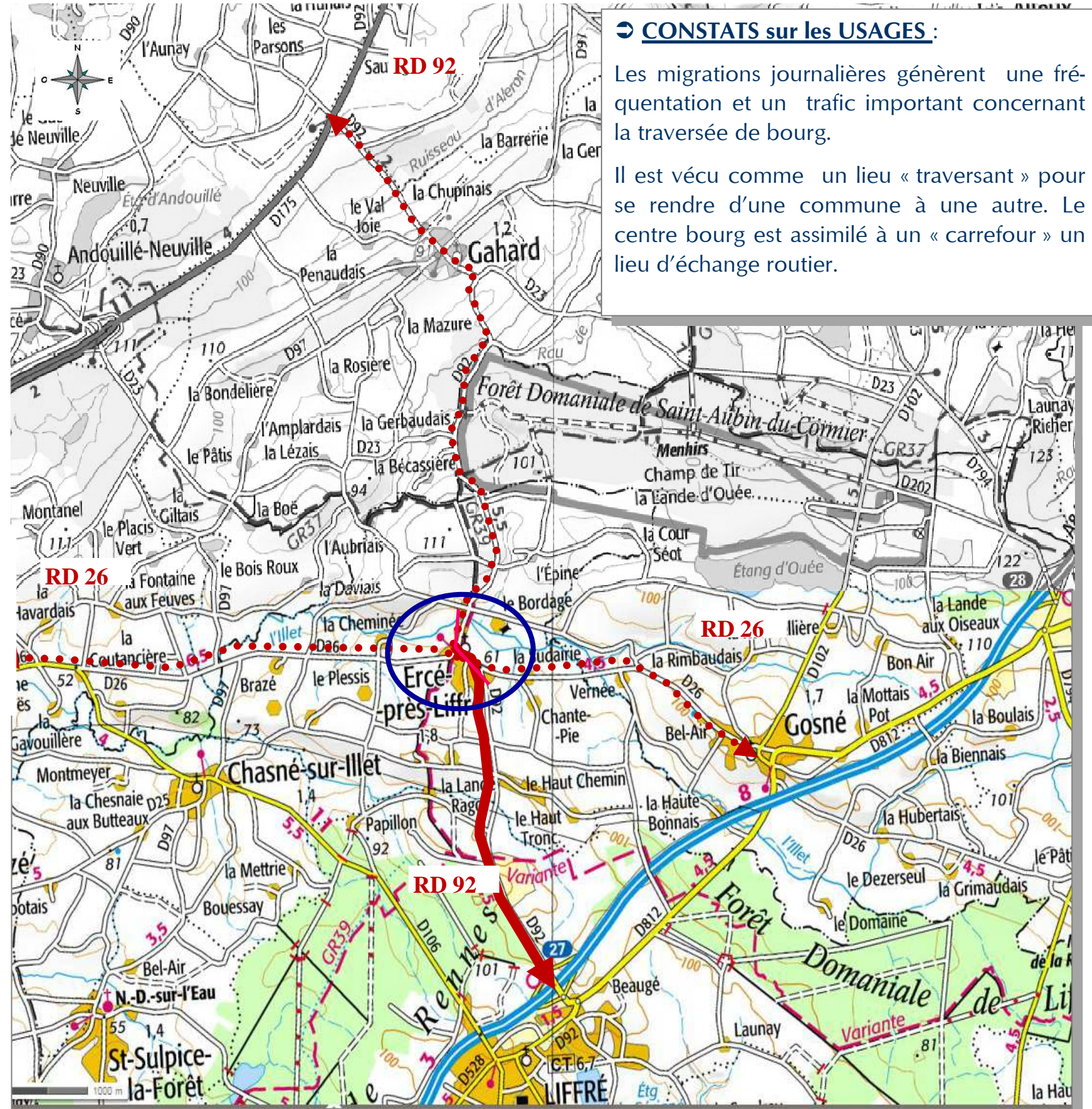
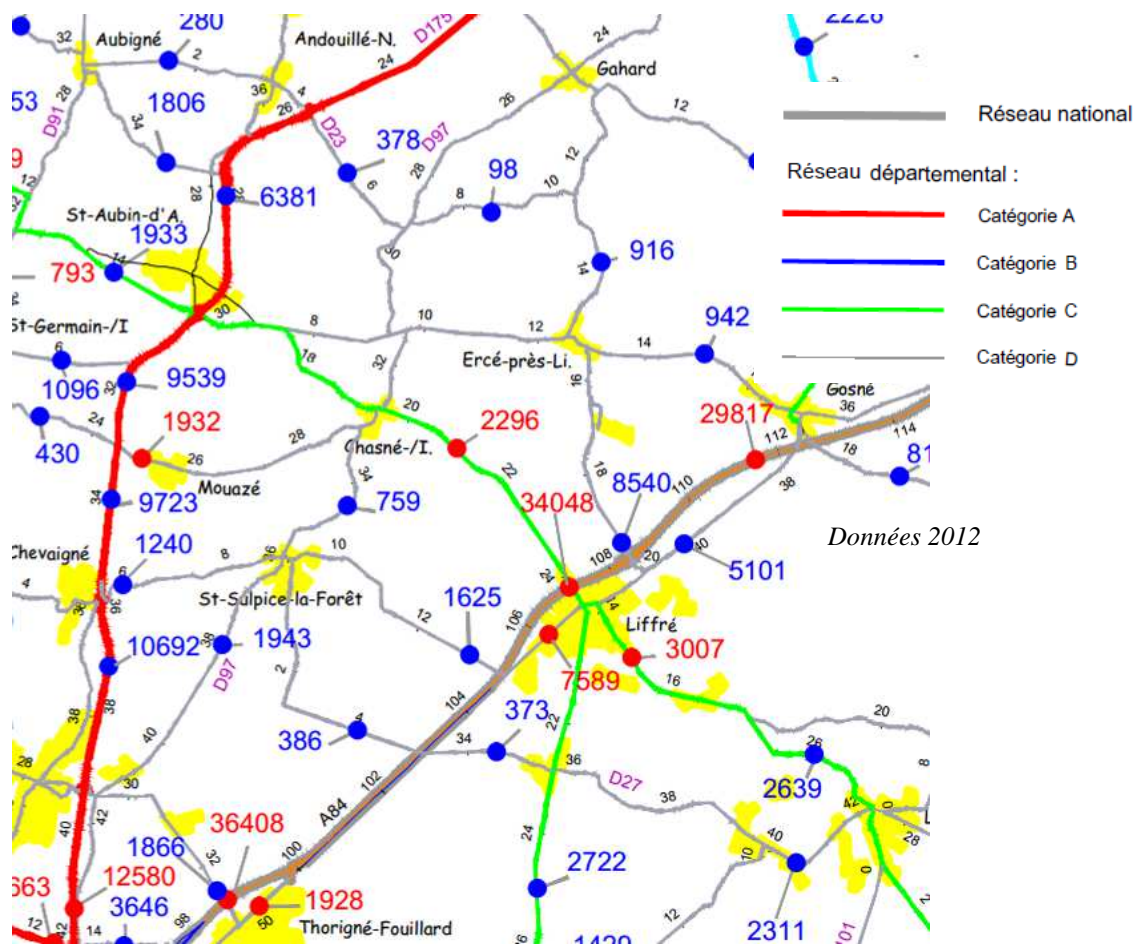


## Constats sur les axes de communication: la RD 92, un axe Sud privilégié.

La vie quotidienne de Ercé -Près- Liffré , notamment dans les migrations pendulaires, s'organise selon les diverses influences cités précédemment. L'axe Nord-sud, matérialisé par la RD 92, catalyse la majeure partie du trafic automobile, **la RD 92 est ainsi l'axe de communication le plus important.**

Axe routier départemental, la RD 92, est classé en catégorie (D). Il s'agit d'un axe principal pour le territoire de Ercé -Près- Liffré dont sa vocation est d'assurer les transits vers la A84. Il s'agit de la section supportant les plus forts trafics (8540 véhicules/j)

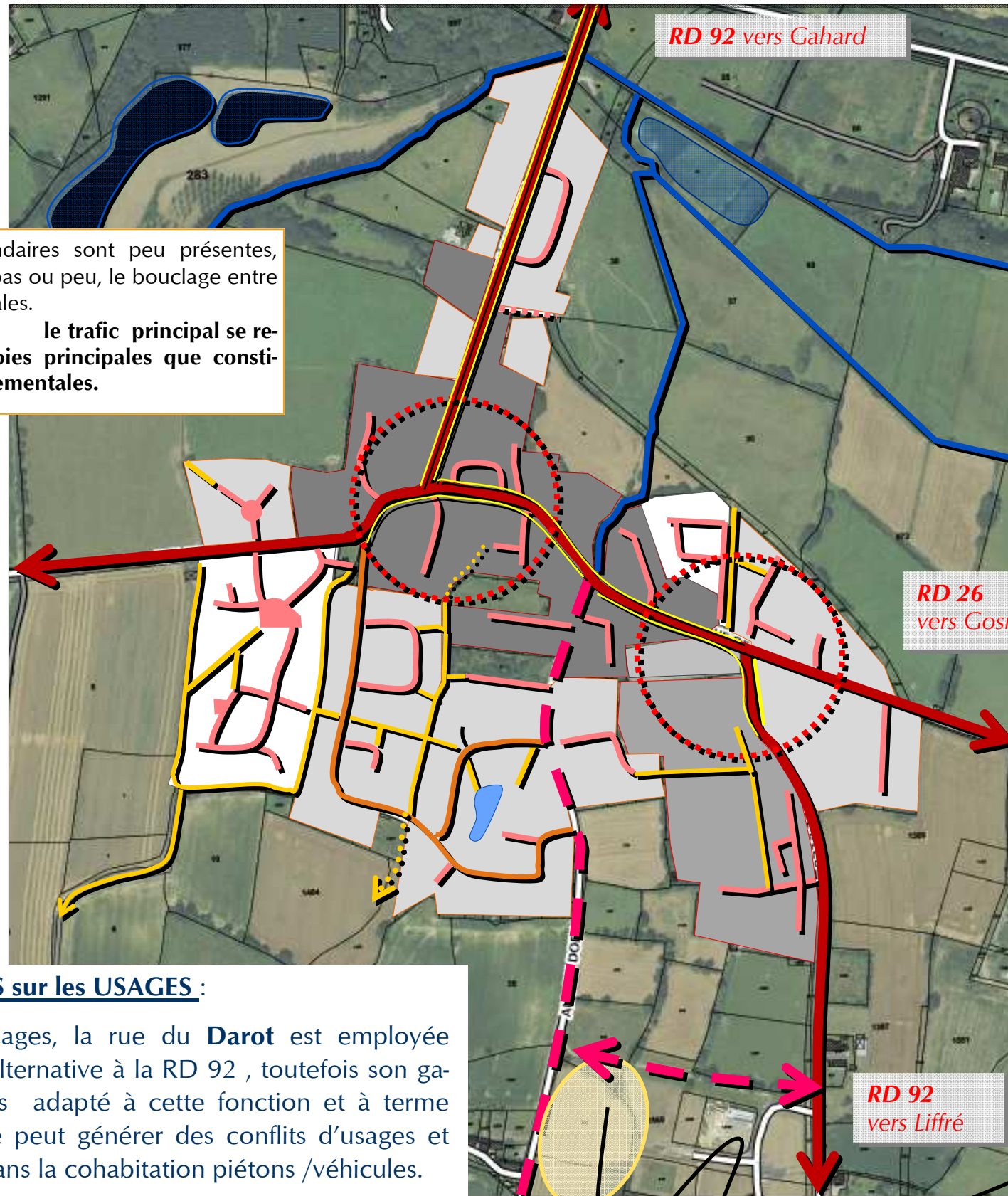
Dans sa section entre Ercé -Près- Liffré et Gahard, la RD 92 supporte un trafic moyen journalier de moindre importance (916



## **L'inscription du réseau viaire et la hiérarchie des voies**

*« Conséquences sur le trafic et les modes de déplacements »*

## Constat: La hiérarchie des voies « Anticiper l'évolution du réseau viaire »



Les voies secondaires sont peu présentes, elles n'assurent pas ou peu, le bouclage entre les voies principales.  
Conséquence → **le trafic principal se reporte sur les voies principales que constituent les départementales.**

**RD 26**  
vers St Aubin  
d'Aubigné

**RD 26**  
vers Gosné

**RD 92**  
vers Liffré

### ➤ CONSTATS sur les USAGES :

Dans les usages, la rue du **Darot** est employée comme une alternative à la RD 92, toutefois son gabarit n'est pas adapté à cette fonction et à terme cette pratique peut générer des conflits d'usages et notamment dans la cohabitation piétons /véhicules.

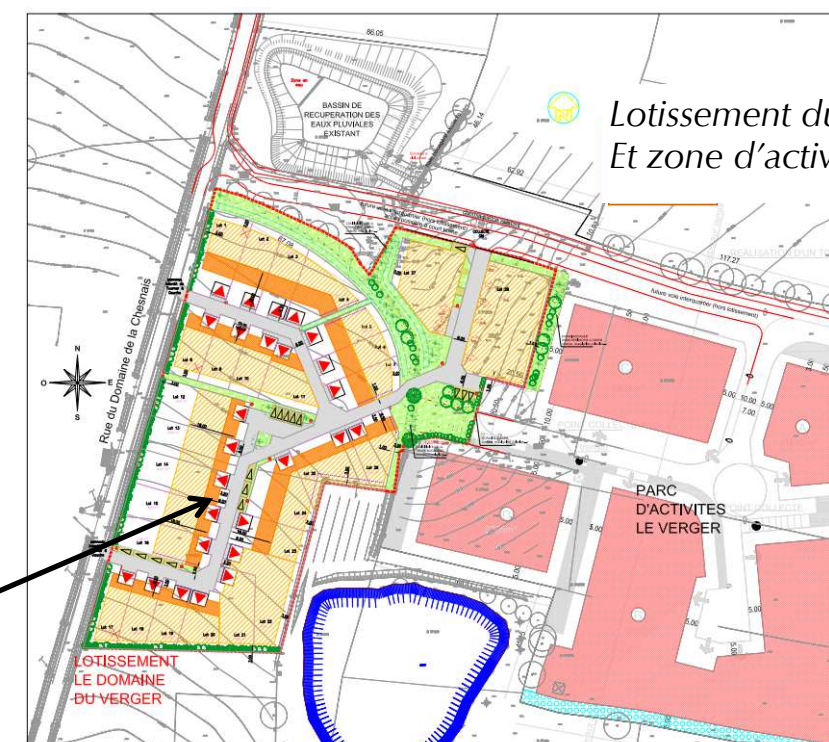
Constats d'usages identifiés en appui sur les échanges lors de l'atelier participatif

### CONSTATS:

- L'absence ou l'insuffisance du réseau de voies secondaires **génère un trafic important** de VL, PL et engins agricoles sur les axes principaux.
- **Les bouclages sont assurés soit par les voies de dessertes issues des opérations de lotissement soit par les voies principales** de l'époque napoléonienne, dont le gabarit n'est pas suffisant pour supporter l'évolution du trafic.
- Des **problématiques routières qui se répercutent aux intersections entre les voies** des voies départementales.

### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

- **La rue du Darot:** un statut en mutation. Une fonction alternative à affirmer? Un enjeu pour compléter le réseau primaire et assurer le bouclage entre les voies principales et faciliter l'accès au pôle scolaire?  
Des aménagements spécifiques à prévoir pour sécuriser tous les usages, un gabarit à adapter aux fonctions nouvelles et au trafic engendré par le lotissement du Verger?



Lotissement du verger  
Et zone d'activités

## Constat: Une approche vers le centre bourg à séquencer

« Améliorer la lecture d'entrée, en appui sur une réduction progressive de la vitesse »

### Séquences d'approche depuis la RD 92 au Nord de l'agglomération depuis Gahard (avenue de l'Illet )

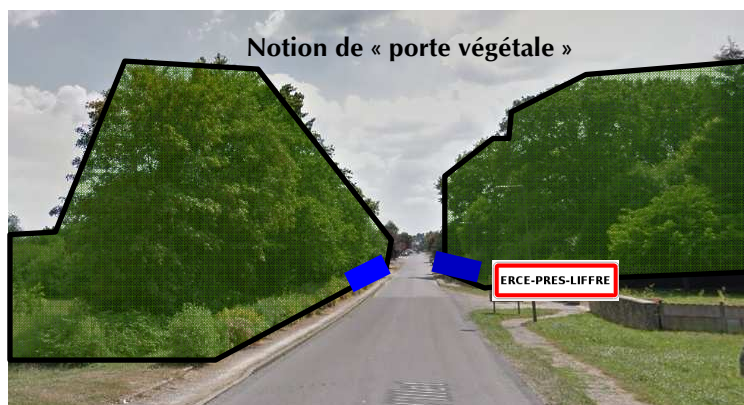


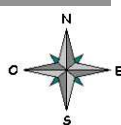
#### CONSTATS:

- Une lecture à connotation routière (terre plein central, séparation des flux piétonniers et routiers...)
- Un contraste fort entre une « **porte végétale** » au niveau du pont et la présence importante du minéral dans les aménagements de la traversée d'agglomération
- Une voie linéaire sur plus de **440 m** (panneau d'entrée/centre bourg) et peu de traversées piétonnes sécurisées
- Une densité faible du bâti de part et d'autre de la voie

#### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

- **Mettre en valeur le passage du pont de l'Illet** pour affirmer l'entrée
- Rompre la linéarité et réduire visuellement le gabarit de la voie circulée de la voie
- Apporter des mesures en faveur de la réduction de la vitesse notamment par la mise en place d'éléments de verticalité pour réduire visuellement le gabarit de la voie circulée
- Utiliser les perméabilités (➔) pour séquencer la traversée d'agglomération en appui sur les composantes paysagères des franges arrières.





## Séquences d'approche depuis la RD 92 au Sud de l'agglomération depuis Liffré (rue de la Croix de l'Ecu)



### CONSTATS:

- Une lecture à connotation routière (terre plein central, tourne à gauche...)
- Une voie linéaire sur plus de **450 m** (sur longueur totale de 650 m depuis l'entrée jusqu'à l'intersection avec la RD 26 depuis Gosné). Les tournes à gauche et terre-pleins renvoient une « image routière », toutefois, leur présence permet de limiter la prise de vitesse sur cette entrée.
- Une densité faible de part et d'autre de la voie
- Peu de traversée piétonne
- Une absence d'éléments de repères visuels (pas de perspective sur le cœur de bourg)

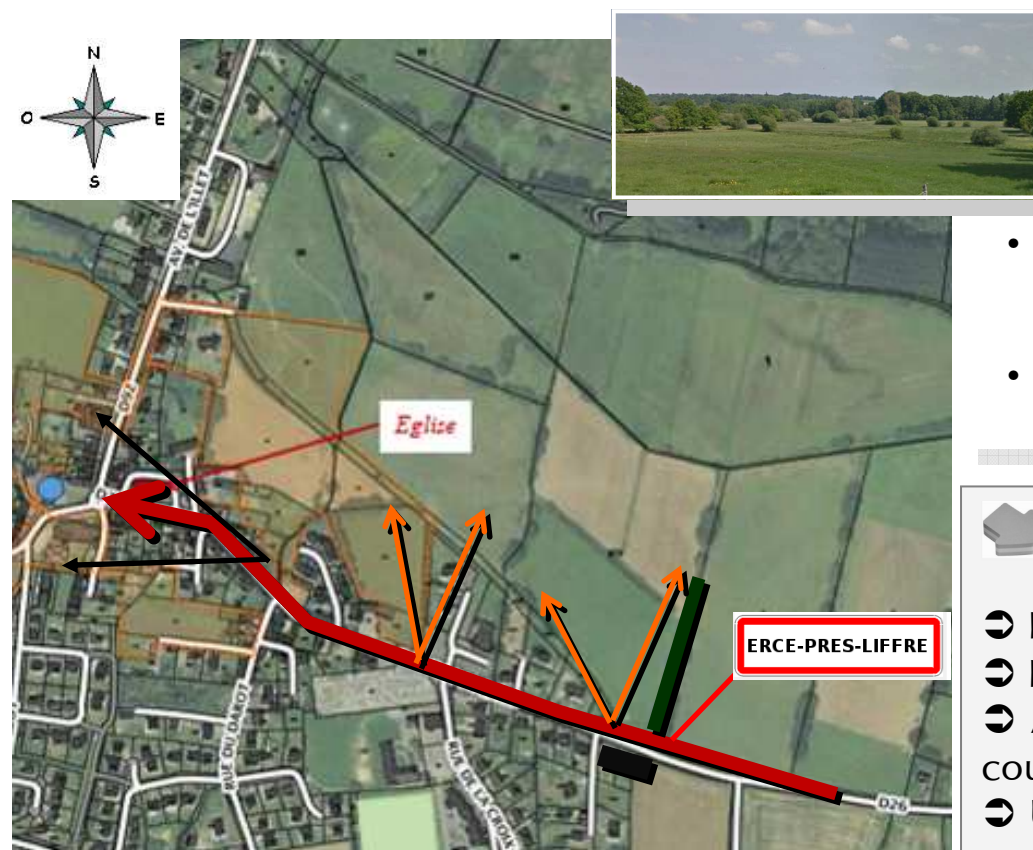
### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

- Affirmer l'entrée dans l'agglomération
- Proposer des aménagements qui mettent en valeur les équipements et leurs accès
- Compléter les aménagements en place en réduisant visuellement le gabarit de la voie circulée (notion d'élément de verticalité)
- Assurer la continuité des liaisons douces et proposer de compléter les traversées piétonnes sécurisées





## Séquences d'approche depuis la RD 26 à l'Est de l'agglomération depuis Gosné (rue de Fougères)



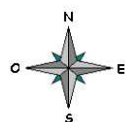
### CONSTATS:

- La notion « **d'entrée dans l'agglomération** » est à affirmer en appui sur les éléments identitaires marqués par la présence du bâti et du front végétal. L'entrée de bourg est vécue tardivement (au niveau du cimetière)
- Une alternance de **paysages fermés** puis **ouverts**
- Une voie linéaire sur plus de **360 m** (sur longueur totale de 550 m depuis l'entrée jusqu'au cœur du bourg) et une absence d'élément de verticalité qui augmente le gabarit perçu de la voie (absence de réduction de la vitesse au passage du panneau)
- La perception du clocher de l'église permet d'identifier l'entrée dans le centre traditionnel: une séquence spécifique à mettre en valeur

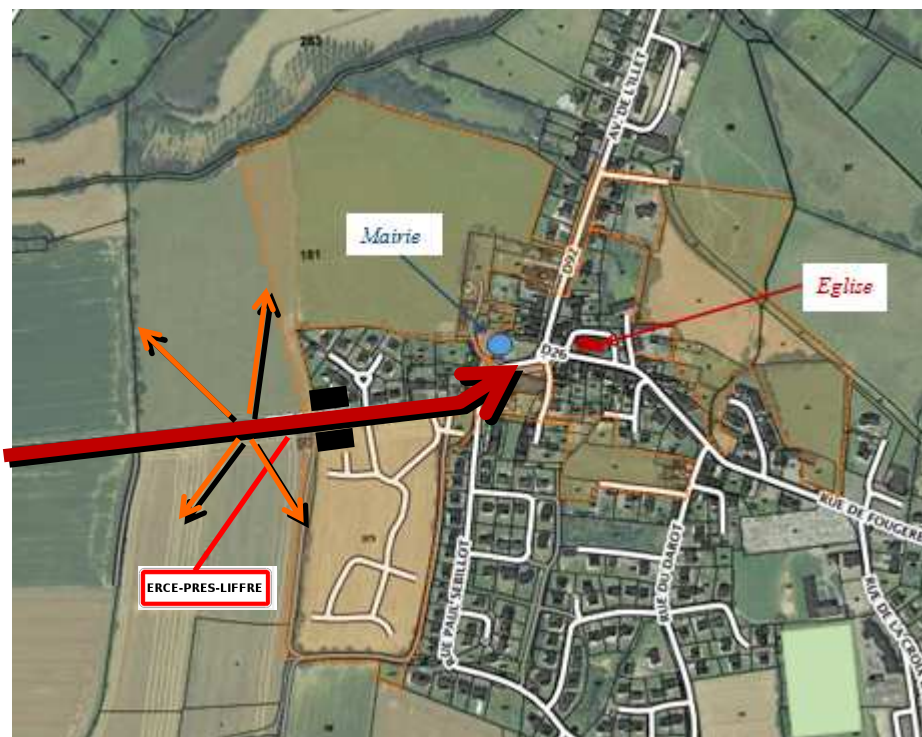
### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

- Proposer des aménagements qui mettent en valeur les équipements et leurs accès
- Rompre la linéarité et réduire visuellement le gabarit de la voie circulée
- Apporter des mesures en faveur de la réduction de la vitesse (mise en place de principe de courtoisie, de tronçon en zone 30 ?)
- Utiliser les cônes de vue sur le paysage ( → ) pour séquencer la traversée d'agglomération en appui sur les composantes paysagères des franges arrières.





## Séquences d'approche depuis la RD 26 à l'Ouest de l'agglomération depuis St Aubin d'Aubigné (rue des Tilleuls)



### CONSTATS:

- Une « **porte urbaine** » marquée par la présence du front bâti de part et d'autre de la voie
- Une perception sur l'église et son clocher (un repère visuel)
- Une portion de voie linéaire en entrée d'agglomération (absence de réduction de la vitesse au passage du panneau)
- Une lecture d'entrée séquencée qui amène progressivement dans le cœur du centre traditionnel
- Des espaces largement ouverts aux abords du Relais des Cultures

### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

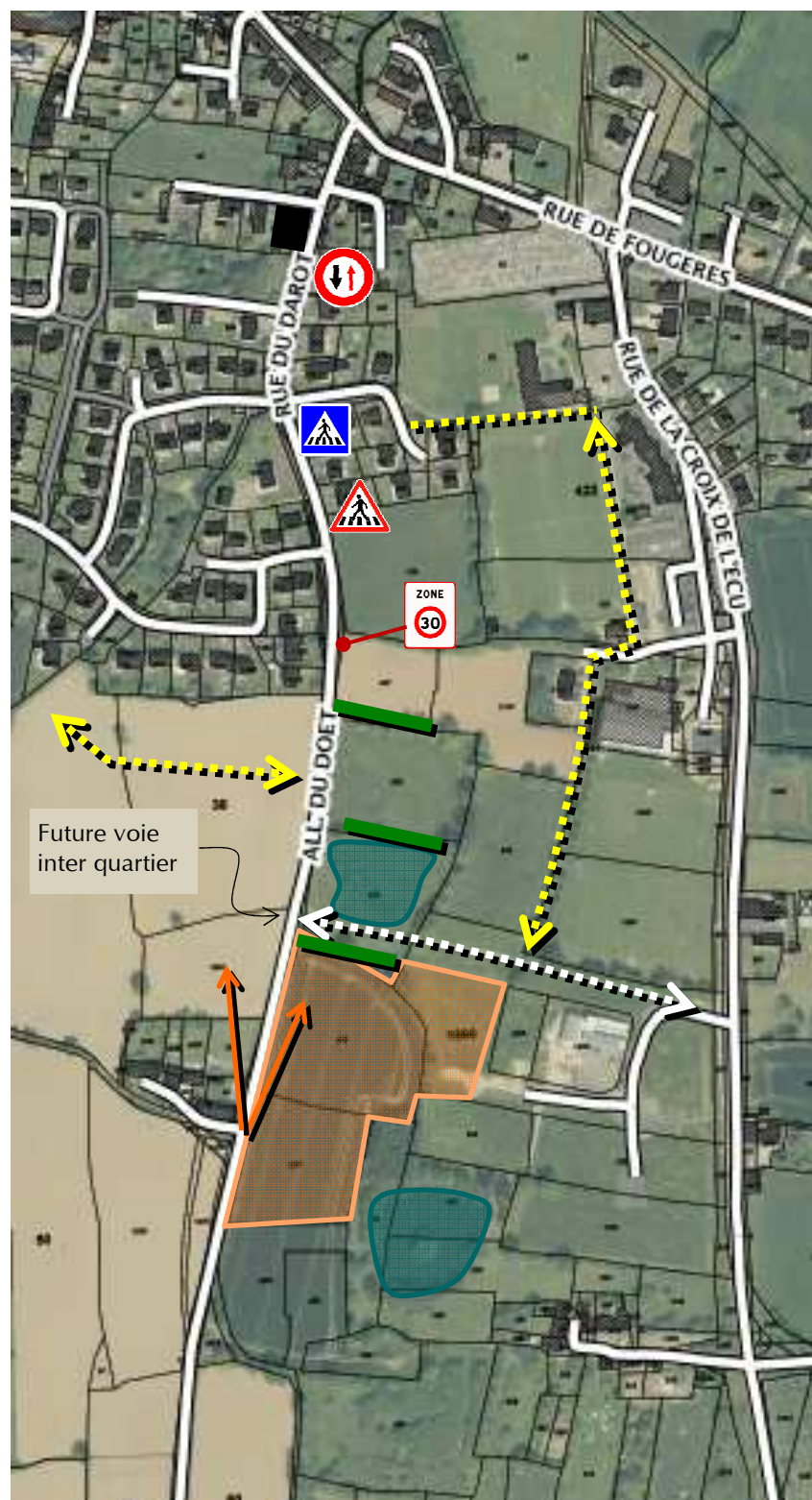
- Des aménagements qui doivent s'appuyer sur la « **notion de porte urbaine** » pour apporter une première action en faveur de la réduction de la vitesse en entrée d'agglomération
- **Mettre en valeur** les espaces extérieurs en proximité immédiate du Relais des Cultures
- **Affirmer** l'entrée dans le **cœur de bourg** par des aménagement spécifiques s'appuyant sur le bâti traditionnel et sa mise en valeur.



## Séquences d'approche depuis la VC de la Boudequinaie (rue du Darot)

### CONSTATS:

- Le futur lotissement marquera l'entrée dans l'agglomération
- Un gabarit de voie réduit (environ 4.00 m), toutefois elle supporte un trafic important: la voie se pratique dans les usages comme une **alternative à la RD 92** (notamment pour accéder à l'école publique)
- Une portion de voie linéaire sur environ 300 m qui n'incite pas à la réduction de la vitesse. Le sens de circulation prioritaire permet d'assurer un ralentissement à l'approche du carrefour.
- La silhouette villageoise s'offre comme un élément de repère visuel
- Une lecture d'entrée qui alternera séquence urbaine (futur lotissement) et séquence de transition à caractère rural (à qualifier en appui sur la destination future des parcelles).



### ENJEUX/ PISTES DE RÉFLEXIONS:

- Penser les futurs aménagements en appui sur l'évolution du statut de la rue (adapter le gabarit de la voie au trafic qui sera supporté? Mettre en place une circulation sécurisée pour les piétons, trottoir? Chemin en site propre? Conserver le principe d'une voie partagée ?)
- **Identifier et affirmer** l'entrée dans le **bourg** par anticipation au projet de lotissement
- Séquencer l'arrivée en cœur de bourg et apporter un « caractère urbain » progressif dans la lecture et le traitement de l'espace public
- Affirmer et élargir la zone 30 pour apporter des mesures en faveur de la réduction de la vitesse

