



REMEUBLEMENT 2050

La route du Meuble
*Séquence Sud : ZA DécoParc
& ZA de la Brosse Sud*

Groupe 9

Ilona Cairon, Iris Fourre, Alexandra Guillaume, Mewen Maillard,
Claire Michonnet, Enzo Panchèvre, Alix Poitevin

Sommaire



Introduction

Partie I : Diagnostic

I. Périmètre d’étude

- 1. Relevés sensibles
- 2. La route du Meuble
 - a-Contexte et localisation
- 3. Accès actuels au DécoParc et de la Brosse sud

II. Zoom sur la ZA DécoParc et de la Brosse sud

- a-Localisation
- b-Morphologie
- c-Relevés de terrain
- d-Problématiques de la zone :

III-SWOT secteur : I et 2

Partie 2 : Intervention

I. Les orientations

- 1. Secteurs I : ZA DécoParc
 - a-Schémas d’intentions
 - b-Schémas directeur
- 2. Secteur II : ZA de la Brosse Sud
 - a-Schémas d’intentions
 - b-Schémas directeur

II. Les préconisations

- 1-Reconnecter
- 2-Adapter
- 3-Redynamiser
- 4-La temporalité

Bibliographie

Quel avenir pour un “centre commercial à ciel ouvert” à l’horizon 2050 ?

Les ZAE ou zones d’activités économiques se démarquent par des enjeux propres. En effet, dans le contexte de la loi ZAN, la question de la nécessité de développer une réserve foncière se pose, ces ZAE étant souvent caractérisées par une emprise bâtie très faible, pouvant se révéler être un levier pour la densification du bâti. Outre des enjeux concernant le non-bâti artificialisé tels que les parkings, les secteurs d’activités économiques s’inscrivent dans des problématiques liées notamment à l’imperméabilisation de ces zones et leurs conséquences comme des îlots de chaleur urbains amplifiés par le réchauffement climatique.

Il s’agira de ce fait, d’accroître la présence du végétal et de conserver la fonction première de ces zones d’activité, en cherchant à les optimiser, que ce soit dans l’implantation du bâti, l’amélioration des communs et l’intégration de ces zones d’activités économiques. L’objectif premier est de recréer du lien et d’apporter de la mixité dans les différents secteurs. Nous étudierons de ce fait, des ZAE centrales développées à proximité la route du Meuble, historiquement liée à l’implantation de commerce entre la route de Rennes et de Saint-Malo.

Le nouvel aménagement des ces ZAE participe ainsi au “Remeublement” de la Route du Meuble.

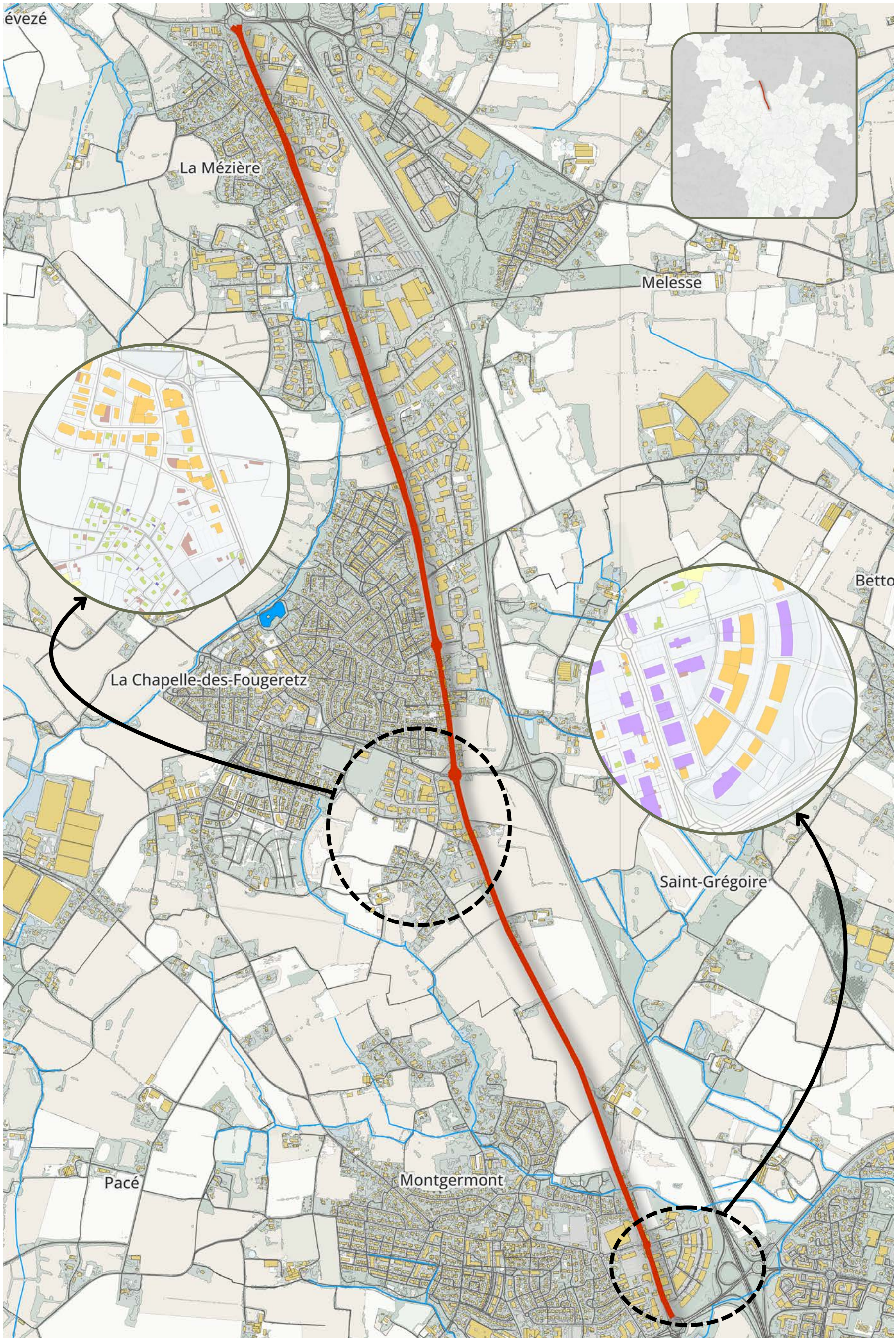


Equipe 9 – de gauche à droite : Iris Fourre (MOUI,) Enzo Panchèvre (AUDIT), Alix Poitevin (ERPUR), Mewen Maillard (ERPUR), Alexandra Guillaume (ACT), Claire Miconnet (SIGAT), Ilona Cairon (INSA)

Partie I : Diagnostic

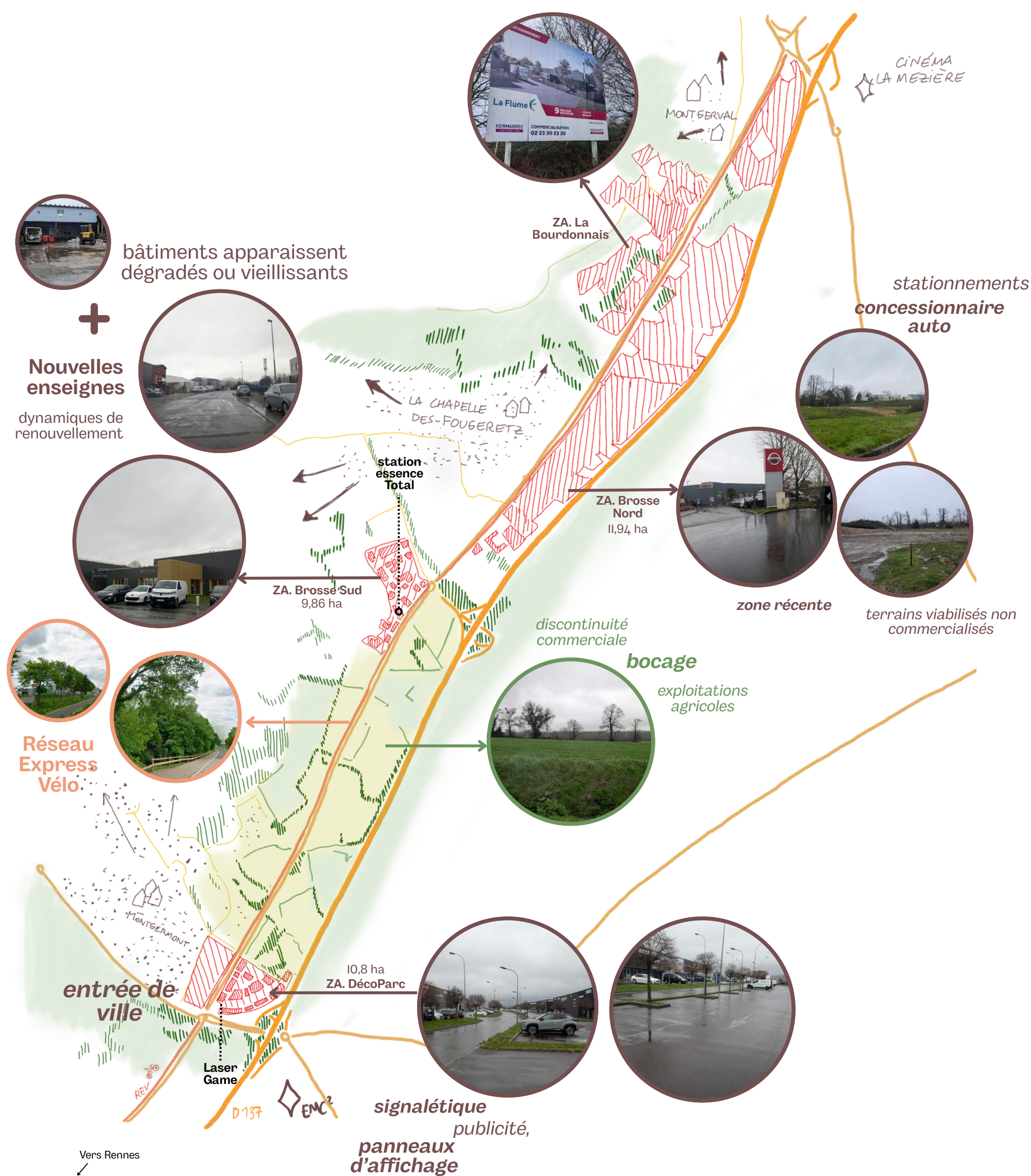


I. Périmètre d'étude



I. Relevés sensibles

La visite de terrain du lundi 9 février 2026 nous a permis d’arpenter en voiture les 10 kilomètres de la Route du Meuble, soit l’ensemble du périmètre d’étude initial. La carte sensible ci-dessous regroupe l’ensemble de nos observations et relevés photos. Cet arpentage de notre périmètre d’étude nous a conduit à choisir de travailler sur la séquence Sud.



2. La route du Meuble

Contexte et localisation

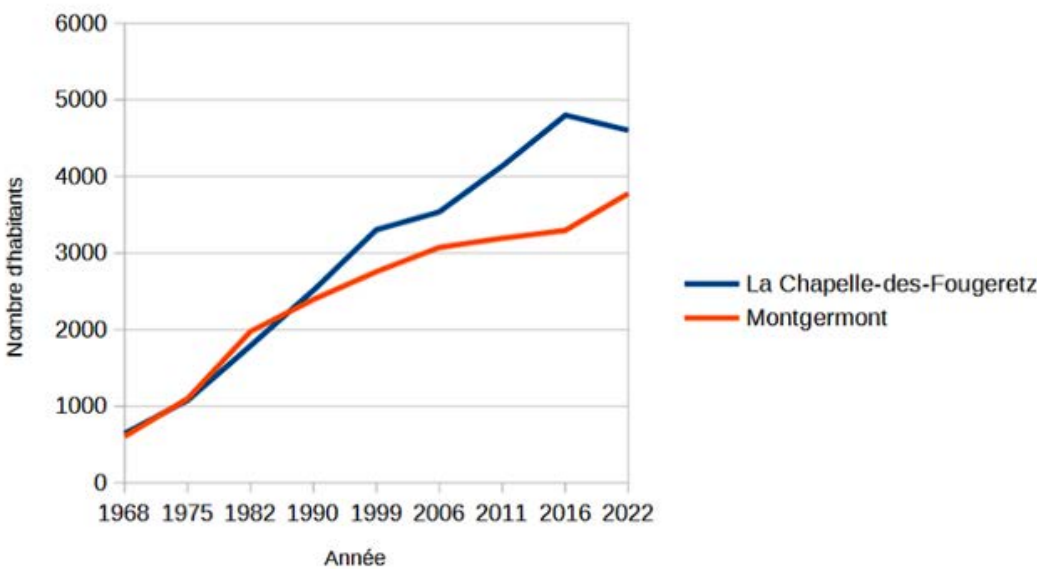
La Route du Meuble est divisée en deux séquences, Sud et Nord, aux dynamiques et enjeux différents. Dans le cadre de ce projet nous avons choisi de travailler sur la séquence Sud, comprenant deux ZACOM (ou SIP) : la ZA DécoParc au Sud et la ZA La Brosse Sud au Nord.

Les deux zones choisies se répartissent sur les communes de Montgermont (35760) et La Chapelle-des-Fougeretz (35520). Ces deux communes sont des communes rurales s'étant fortement développées ces 50 dernières années sous l'influence de la métropole Rennaise.

Leurs populations ont fortement augmenté à partir de la fin des années 60 grâce à leur proximité avec Rennes (8km du centre pour la Chapelle-des-Fougeretz et 5 pour Montgermont) qui est alors en plein développement, notamment grâce à l'implantation de l'usine Citroën.

On retrouve cette forte influence de la métropole rennaise encore aujourd'hui, en effet seulement 88,4% des résidents de Montgermont travaillant dans une autre commune en 2022 et 87,9% pour la Chapelle-des-Fougeretz contre une moyenne de seulement 68,3% au même moment à l'échelle du département. Ainsi, les deux communes sont passées d'environ 650 habitants chacune à la fin des années 60 à environ 2500 au début des années 90.

Cette forte augmentation de la population est dans un premier temps due à une forte contribution du solde migratoire qui va diminuer à partir des années 90, le solde naturel reste quant à lui plutôt stable oscillant autour des 1%. La baisse du solde migratoire coïncide avec un ralentissement de l'augmentation de la population à partir des années 90, ralentissement plus marqué sur la commune de Montgermont ayant un solde migratoire plus faibles que la commune de La Chapelle-des-Fougeretz probablement car cette dernière à une superficie bien plus importante (467 hectares contre 871 hectares). En plus de cette proximité avec Rennes induisant une forte augmentation de la population, ces deux communes bénéficient de l'ancienne route commerciale reliant Rennes à Saint-Malo aujourd'hui appelée Route du Meuble qui est très fréquentée.



Graphique entre l'évolution de la commune de La Chapelle-des-Fougeretz et de Montgermont

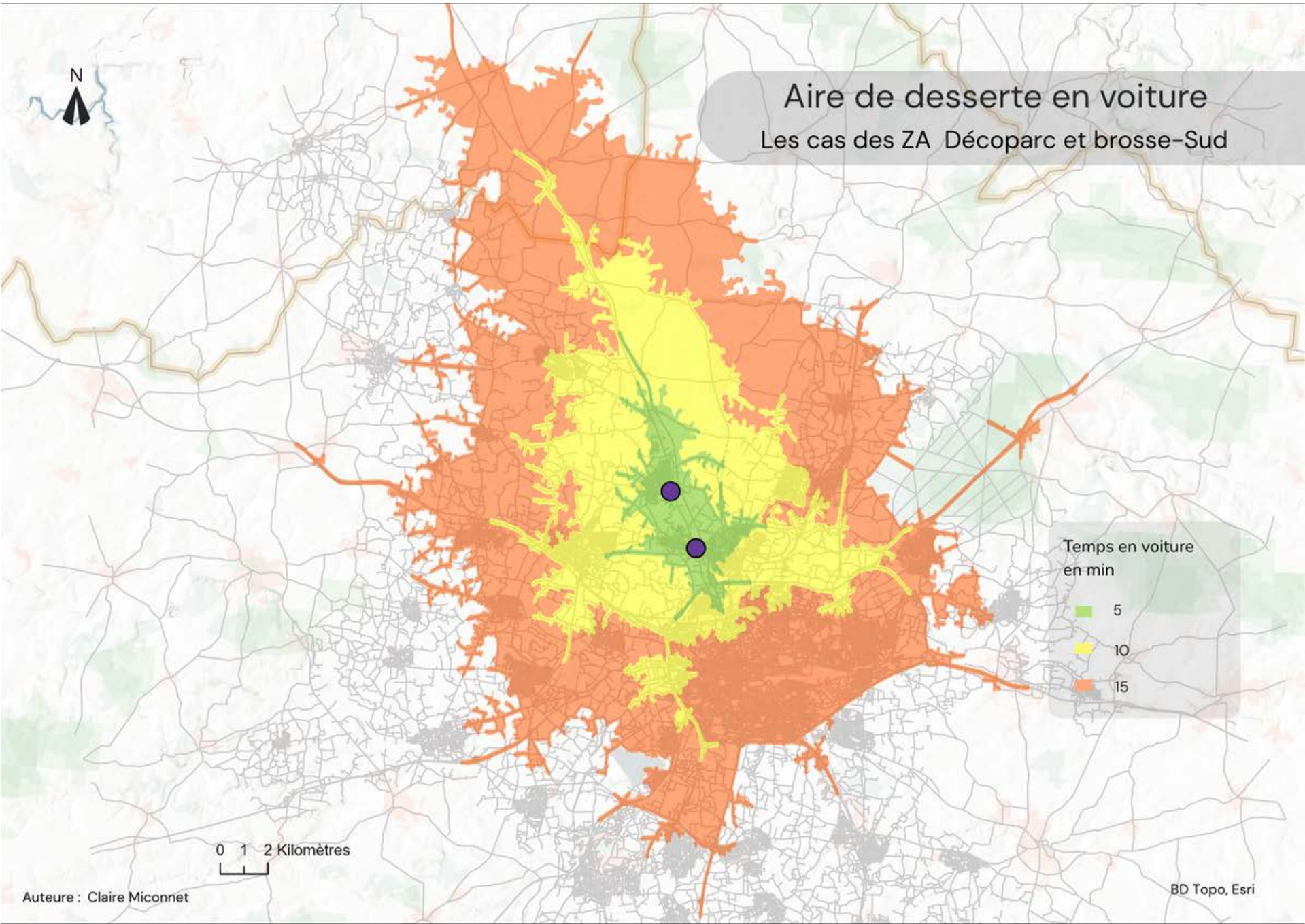
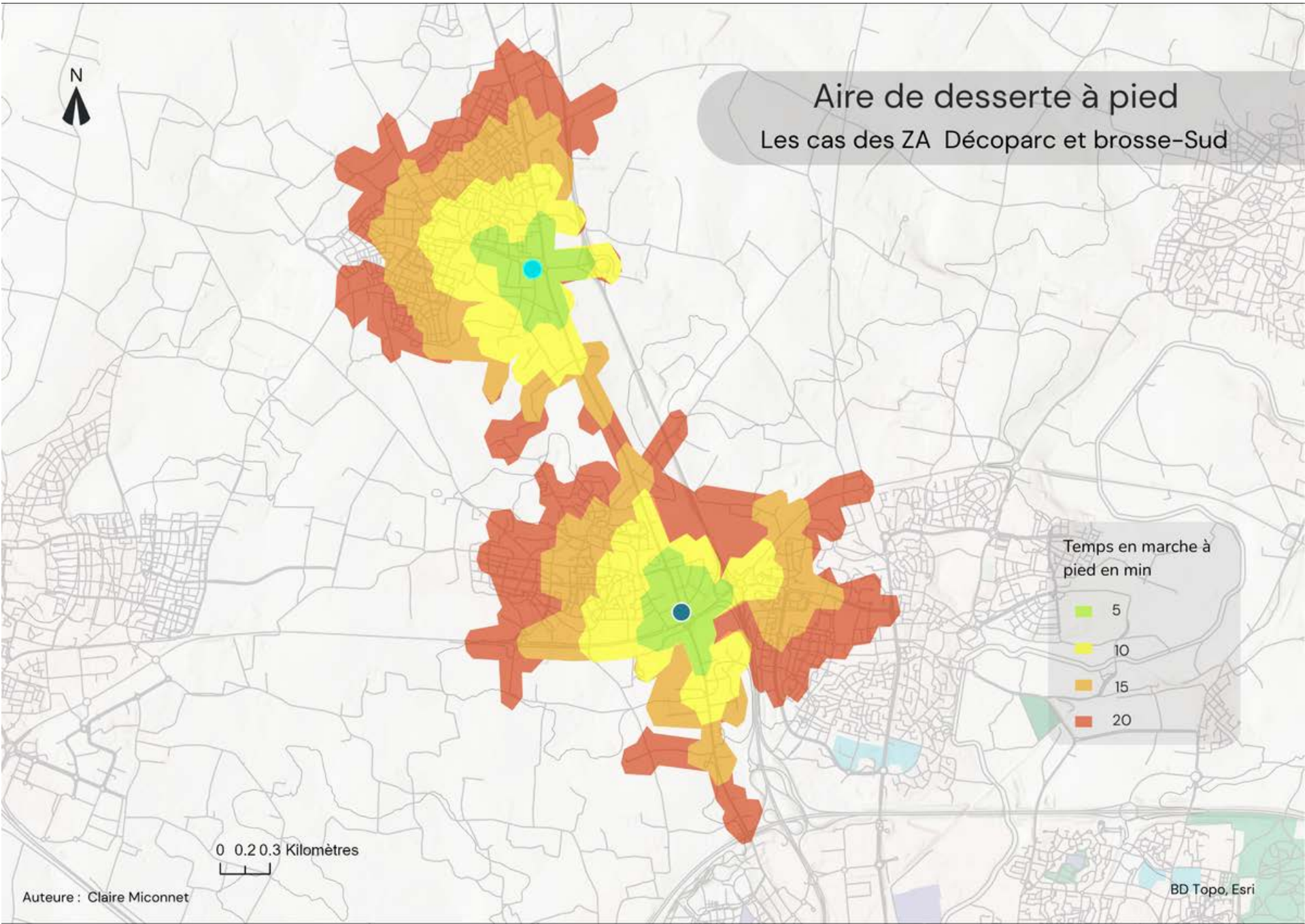
L'Association du Meuble, permettant de rassembler les commerçants présents dans cette zone afin de structurer l'offre commerciale, a ainsi été créée le 29 novembre 2001. Cependant, ces ZAE ont beaucoup souffert suite à l'implantation du Ikéa de Pacé en 2008 proposant des prix et un catalogue défiant toute concurrence à l'époque. Cela a poussé ces deux zones à se diversifier afin d'attirer de nouveaux clients, on y retrouve désormais des salles de sports, des bars/restaurants ou encore des entreprises de loisirs (escape game...)

On constate aussi que ces communes qui étaient à la base majoritairement rurales avec une forte dominance agricole ont beaucoup changé depuis puisqu'il n'y a par exemple plus aucun exploitant agricole à Montgermont en 2022.

De plus, depuis les années 2010, le PLUi et le SCoT du Pays de Rennes ont pour objectif de repenser cette zone étendue sur environ 10 kilomètres afin de limiter l'étalement périurbain et de libérer des terrains pour l'habitat.

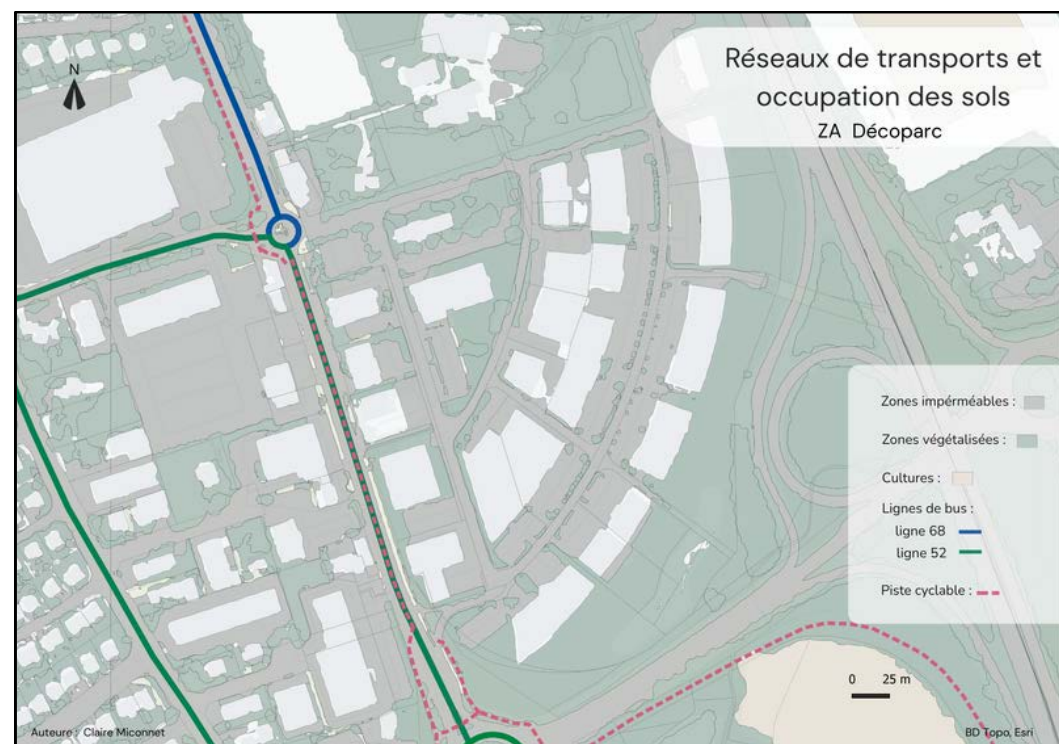
Des études ont notamment été réalisées par l'Agence d'urbanisme de Rennes (AUDIAR) avec des débats entre élus et commerçants afin de trouver des axes d'amélioration permettant de dynamiser la zone tout en la rendant résiliente face aux enjeux futurs. Enfin, le réseau express vélo (REV) a été inauguré en 2024 afin d'améliorer l'accessibilité et intégrer les mobilités douces sur un site jusque-là presque exclusif à l'usage de la voiture.

3. Accès actuels au DécoParc et de la Brosse sud



II. Zoom sur la ZA DécoParc : le diagnostic

a-Localisation



La zone DécoParc est une zone d'activité économique d'environ **10,89 hectares** située sur la commune de **Montgermont**. Elle se caractérise par la présence de nombreux commerces type meublée et décoration mais aussi d'activités de restauration, d'hôtellerie, d'art et d'activités de loisirs. Située à gauche, à proximité de la route départementale D 137 et de la rocade, elle est entourée d'une zone verte où se situe un bassin d'orage et bénéficie de la proximité immédiate de Rennes Métropole. De plus, située à proximité de la route du meuble, on y trouve une piste cyclable à l'entrée du secteur.

b-Morphologie

La zone est découpée en deux concernant son **coefficient de végétalisation**. Pour la partie la plus artificialisée le coefficient est de **15%**, pour la zone sud il est de **40%**, c'est là que se situe les espaces engazonnés en fond de parcelle des bâtiments commerciaux. La hauteur, d'après le PLUi de la commune,, est limité à 8m et à 9m pour les bâtiments à proximité de la rocade. Ainsi quelques éléments paysagers sont présents, avec des arbres le long de certains parkings. Cette zone est aussi entourée de formations herbacées avec une gestion plutôt intensive au vue de la hauteur de végétation et de la faible richesse spécifique. Des peuplements de feuillus sont aussi présents au nord de la zone.

Celle-ci est structurée par trois routes, la rue Newton et la rue Edison, et se démarque par une organisation de la voirie claire, permettant entre certains bâtiments, la circulation automobile. Elle bénéficie d'un cheminement piéton, d'un arrêt de bus et d'une aire de covoiturage, avec une certaine présence de la mobilité douce. La majorité du foncier est détenue par la société Montgermontel spécialisée dans la location de terrain.



Ainsi la majorité des parcelles sont détenus par des propriétaires privés. De plus, 94 entreprises sont implantées au sein de la zone, majoritairement des activités commerciales et immobilières. Elle connaît malgré tout une certaine diversification de ses activités avec notamment la présence de restaurant et de loisirs sous-entendant un potentiel en termes de mixité fonctionnelle et sociale.

D'après les plans du PLUi la zone connaît notamment des nuisances sonores et d'air, la ZAE étant situé entre deux voies de circulation automobiles majeures, elle se trouve confronté particulièrement à des nuisances sonores par la route du meuble et de pollution de l'air par la route départementale.

c-Relevé de terrain :

Lors de notre visite de terrain, nous avons immédiatement été surpris par la forte concentration de magasins de literie et de meubles dans ce secteur DécoParc

Par ailleurs, il s'agit d'un espace fortement imperméabilisé, où la place accordée à la voiture est très importante. Cela se fait au détriment des circulations piétonnes, quasiment inexistantes sur le site. À notre arrivée, nous avons également constaté que l'entrée de la zone est peu visible.



Parking avec délimitation en bandes engazonnées

La présence d'un vaste parking en façade masque en partie la lisibilité et l'attractivité de la zone économique. Au bout de la parcelle, certains bâtiments apparaissent vieillissants, comme en témoigne l'exemple de "Team Party", désormais définitivement fermé. Enfin, le site est situé à proximité immédiate d'une ferme ainsi que de quelques habitations. Le Fitness Park, implanté à l'entrée de la zone, constitue un bâtiment de grande ampleur et représente un pôle attractif important pour la population.



Intérieur parking de la zone économique

d-Problématiques de la zone :

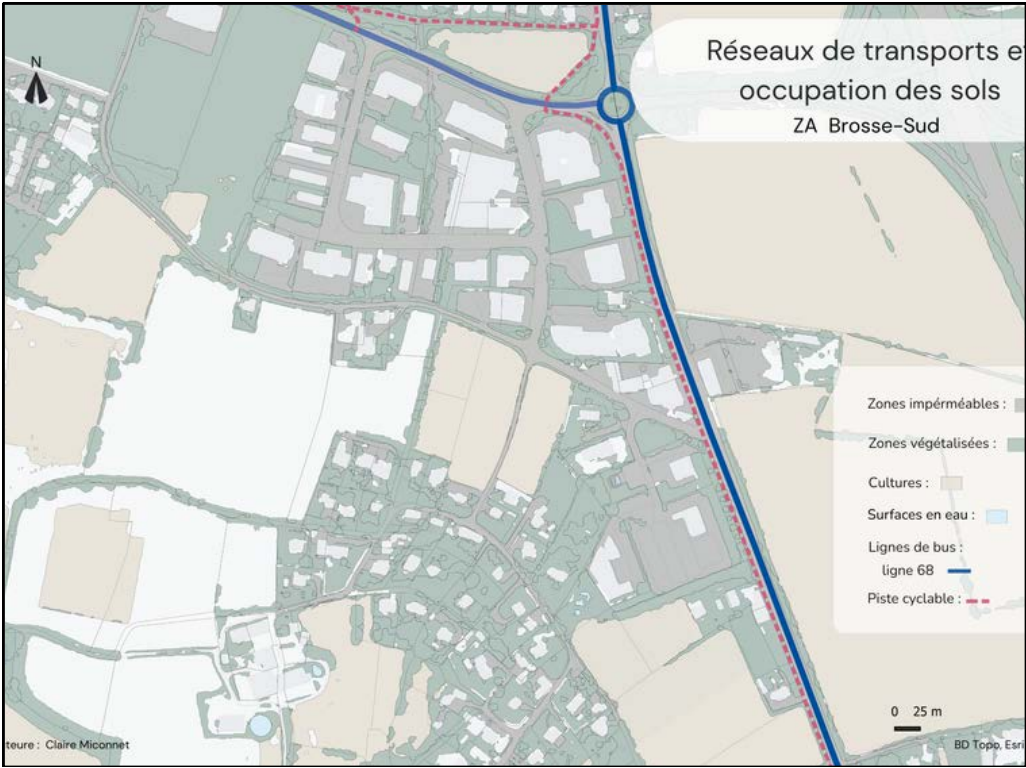
La zone connaît quelques problématiques liées au manque de trottoir et d'une prédominance des parkings, qui représentent une surface notable située en face des grandes surfaces commerciales. Le manque de trottoirs au sein de la zone ne permet pas d'assurer la mobilité et la sécurité des piétons, la zone étant structurée autour de la voiture. La ZAE est fortement artificialisée connaissant des problématiques liées aux îlots de chaleur urbaine.

De plus, les espaces commerciaux à proximité de la rocade connaissent un gisement foncier majeur avec la présence d'espace vert à l'arrière de celles-ci, l'emprise foncière du bâti étant faible, cela questionne la possibilité de soulever cette part foncière. Pour autant, ce gisement foncier reste résiduel et difficilement exploitable en raison de la proximité de la rocade, la zone étant assez bruyante.

- Sécuriser, redonner la place aux piétons et mieux partager l'espace public.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbain et créer une zone tampon
- Moderniser, mixer et favoriser la fonctionnalité du bâti.
- Mixer les usages.
- Favoriser des trames végétales
- Favoriser les mobilités et désenclaver la zone.
- Intégrer la zone dans une cohérence paysagère autour (cadre rural..)

2.Zoom sur la ZA de la Brosse Sud : le diagnostic

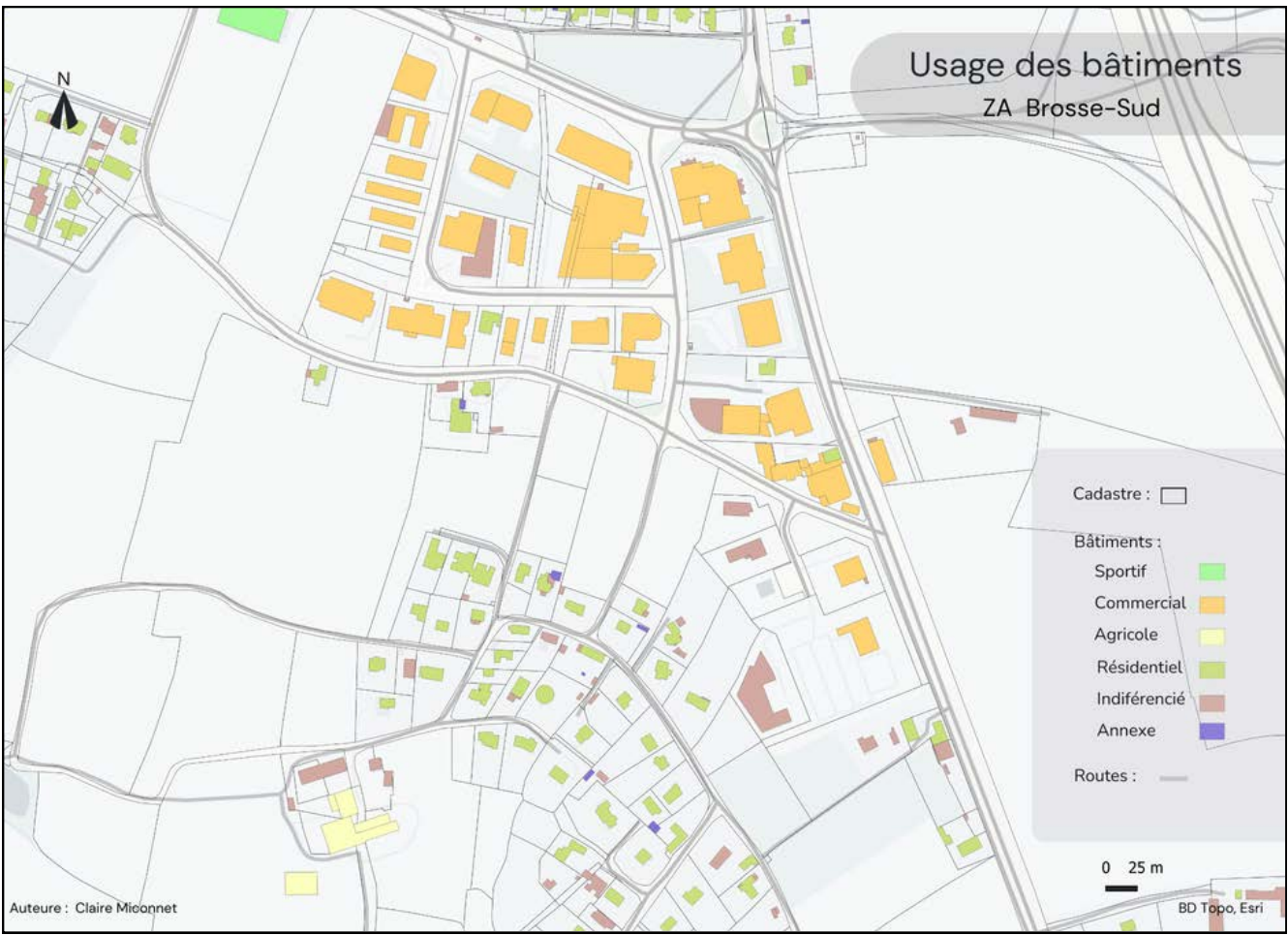
a-Localisation



La zone d'activité de la Brosse située sur la commune de **La-Chapelle-des-Fougeretz**, s'étend sur une **surface de 9,86 hectares** où se situent près de 73 entreprises. Comme indiqué sur cette carte à gauche, le secteur est collé à la route du meuble, où se situe une ligne de bus et une piste cyclable. Près d'un tiers des activités sont dédiées à du commerce notamment à la réparation d'automobiles et de motocycles, d'activités immobilières, artisanales et de finances. La zone est située près d'une voie de sortie de la route départementale entre Rennes et Saint-Malo.

b-Morphologie

La zone est située près d'une voie de sortie de la route départementale entre Rennes et Saint-Malo. D'après le PLU, la hauteur est limitée à 12m dans cette zone avec un **coefficient de végétalisation de 20%**. La zone possède des espaces d'intérêts paysagers et écologiques, entourée d'une allée de haies bocagère et par la présence d'une venelle arborée au centre du secteur, permettant d'accéder directement à la ville par le trottoir. Les alentours se constituent essentiellement de champs agricoles.



Cette zone connaît une concentration d'activité dédiée à l'automobile qui suppose une importante part foncière pour la vente de véhicules. De plus, les activités de loisirs et de restauration sont moins présentes au sein de ce secteur, de façon écrasante la carte au-dessus permet de mesurer l'étendue des activités commerciales a contrario d'activités de services. Ce secteur se caractérise par une surface des unités foncières des parcelles situées entre 2 384 et 8 356 m². De plus, la majorité des parcelles du secteur ont une emprise foncière moyenne comprise entre **25 et 40%** et une autre partie entre **40% et 75%**. Trois parcelles se démarquent par une emprise du bâti au sol de moins **25%** questionnant les leviers potentiels de foncier sans compter la présence de dents creuses.

La ZAE de la Brosse Sud est confronté par ailleurs, à des nuisances sonores et d'air à proximité de la route du meuble selon le PLUi de Rennes Métropole.

c-Relevé de terrain :

À la suite de l’observation de la zone 1, nous nous sommes rendus sur cette seconde zone. À l’entrée, on remarque immédiatement une station Total, bien identifiable depuis la route principale du meuble. Elle est accompagnée d’une boulangerie située à proximité ainsi que d’un bar-restaurant à vocation plutôt ouvrière, répondant aux besoins de restauration des entreprises locales et des automobilistes. Sur le site, certains bâtiments apparaissent dégradés ou vieillissants.

Toutefois, on observe également des dynamiques de renouvellement, comme en témoigne l’implantation du QG Fitness, une salle de sport positionnée sur du haut de gamme. Plusieurs locaux vacants sont également présents, traduisant une certaine fragilité économique. De l’autre côté de la zone se trouvent des lotissements résidentiels, notamment celui de la Chapelle-des-Fougeretz, ce qui crée une proximité directe entre activités économiques et habitat.

L’activité économique est en partie dominée par des concessions de véhicules d’occasion et des revendeurs automobiles, tels que Transak Auto.

Les espaces de stationnement liés à ces concessions sont très importants et occupent une large part du foncier. Nous avons également été interpellés par la localisation du bâtiment dédié au CrossFit, situé à l’arrière, peu visible et desservi par une accessibilité peu intuitive. Globalement, la zone ne dispose pas de grands parkings structurés ; le stationnement s’effectue principalement le long de larges trottoirs utilisés de manière informelle. Comme la première zone, cet espace est fortement imperméabilisé. Les revêtements apparaissent relativement dégradés, notamment en raison du passage fréquent de poids lourds et d’un trafic automobile soutenu.



Salle de sport : QG Fitness



Route entre les zones économiques



Bâtiment délabré

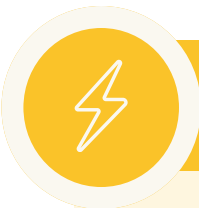
d-Problématique de la zone :

La zone se démarque par des problématiques d’emplacement de trottoirs, malgré la présence de parking, de nombreuses voitures se stationnent directement sur les trottoirs, questionnant la place et l’usage des piétons. La zone d’activité économique connaît une concentration d’activités hors loisirs. Elle se démarque par la présence d’espaces verts résiduels, un potentiel foncier mais peu de leviers pour le requalifier, sans compter la présence de dents creuses. La zone reste malgré tout très imperméabilisée. e reste relativement détachée de la ville, enclavée autour d’un cadre paysager rural notamment d’un champ situé en-dessous de la zone, qui suppose de conserver les éléments ruraux et naturels autour, voire de l’amplifier.

Cette zone se démarque par un ensemble de bâtis commerciaux assez vieillissant et par des trames viaires peu larges, questionnant sa modernisation de cette dernière. Outre le manque de diversité des activités présentent.

- Rééquilibrer le partage de l’espace public pour sécuriser les piétons entre trottoirs et places de stationnement.
- Optimiser le foncier non bâti
- Préserver et amplifier la dimension paysagère du site.
- Diversifier les fonctions.
- Moderniser le bâti, améliorer la trame viaire et rendre attractif l’entrée du site.

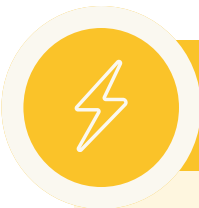
SWOT - Secteur I : Déco Parc

 FORCES	 FAIBLESSES
● Accessibilité : quatre voies Rennes Saint-Malo ● Proximité : Rennes et son bassin de vie ● Connexion aux lignes 68 et 51 du réseau de bus STAR (arrêt de bus Décoparc) ● Ligne de covoiturage ● Réseau express vélo (REV) ● Superficie de 10 ha ● Nombreux stationnements ● Spécialisation des commerces ● Diversité des activités ● Identité forte de la Route du Meuble	● Spécialisation des commerces (Quel avenir pour les commerces dédiés à la vente physique ?) ● Zone fortement imperméable ● Zone peu végétalisée et végétalisation peu qualitative ● Age et qualité des bâtiments ● Faible potentiel théorique photovoltaïque
 OPPORTUNITÉS	 MENACES
● Faible emprise du bâti sur certaines parcelles (-25%) ● Potentiel de surélévation des bâtiments (47 201 m² à moins de 9m) ● Mixité des activités ● Potentiel de végétalisation ● Géométrie urbaine ● Spécialisation des commerces (synergies internes)	● Désertification ● Ilots de chaleurs urbains ● Modèle économique ● Nuisances sonores dues à la proximité de la quatre voies ● Entrée de ville caractéristique “France moche”

ORIENTATIONS

- Sécuriser, redonner la place aux piétons et mieux partager l’espace public.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbain et créer une zone tampon
- Moderniser, mixer et favoriser la fonctionnalité du bâti.
- Mixer les usages.
- Favoriser des trames végétales
- Favoriser les mobilités et désenclaver la zone.
- Intégrer la zone dans une cohérence paysagère autour (cadre rural..)

SWOT - Secteur 2 : La Brosse-sud

 FORCES ● Accessibilité : quatre voies Rennes Saint-Malo ● Proximité : centre ville de la Chapelle des Fougeretz ● Connexion à la ligne 68 du réseau de bus STAR (arrêt de bus La Brosse) ● Réseau express vélo (REV) ● Superficie de 10 ha ● Spécialisation des commerces ● Diversité des activités ● Identité forte de la Route du Meuble	 FAIBLESSES ● Spécialisation des commerces (Quel avenir pour les commerces dédiés à la vente physique ?) ● Zone majoritairement imperméable ● Zone faiblement végétalisée ● Age et qualité des bâtiments ● Peu visible de la route du Meuble ● Faible potentiel théorique photovoltaïque ● Stationnement confus
 OPPORTUNITÉS ● Faible emprise du bâti sur certaines parcelles (-25%) ● Mixité habitat / activités ● Liaisons piétonnes ● Potentiel de végétalisation ● Spécialisation des commerces (synergies internes)	 MENACES ● Désertification ● Ilots de chaleurs urbains ● Modèle économique ● Entrée de ville caractéristique “France moche”



ORIENTATIONS

- Rééquilibrer le partage de l’espace public pour sécuriser les piétons
- Optimiser le foncier non bâti
- Préserver et amplifier la dimension paysagère du site.
- Diversifier les fonctions.
- Moderniser le bâti, améliorer la trame viaire et rendre attractif l’entrée du site.

Partie 2 : Intervention

I-Orientations



RECONNECTER

Afin de reconnecter les zones aux différents services ainsi qu'aux zones résidentielles nous préconisons l'aménagement de cheminements piétons permettant aux futurs usagers de se déplacer en sécurité entre les différents lieux d'intérêts.

De plus, il serait intéressant de prolonger le Réseau Express Vélo, notamment pour qu'il passe à l'intérieur du Décoparc, et de le connecter aux autres voies cyclable du périmètre pour mettre en avant les mobilités douces. Dans la continuité de ce projet il faudrait également augmenter la sécurité pour les nouvelles pistes cyclables intégrer au REV.

Enfin, nous recommandons la diminution de la vitesse à 50 km/h sur la route du meuble, ainsi que la mutualisation des parkings pour limiter l'artificialisation et permettre également de rendre les espaces de stationnement plus clairs et mieux organisés.



ADAPTER

Dans l'objectif d'adapter le territoire étudié, nous préconisons également de renforcer les cheminements piétons, notamment en prolongeant les voies vertes à l'intérieur des zones économiques de Décoparc et de la Brosse-Sud, afin d'offrir des déplacements plus confortables et agréables qu'aujourd'hui.

Il s'agirait aussi d'organiser et de rafraîchir le site de Décoparc grâce au renforcement de la trame bocagère. Enfin, la traversée de la route du Meuble pourrait être accompagnée par la mise en place d'une trame paysagère « signature », permettant de structurer et de valoriser cet axe.



REDYNAMISER

Pour redynamiser la zone, reconvertir des bâtiments abandonnés en logements permettrait de développer des commerces de proximité, amenant ainsi les habitants étant à proximité à consommer régulièrement mais également à créer un lien régulier avec la zone. La création d'une place ouverte, accueillant commerces, activités et restauration, contribuerait aussi à redynamiser le secteur. Nous proposons de plus d'accompagner l'évolution des commerces et des services par une densification des parcelles et une intensification de l'occupation foncière à l'intérieur de la zone d'activités, notamment grâce à la spécialisation des activités commerciales et à la mutualisation des accès. Enfin, des opérations ponctuelles de densification et de surélévation pourraient permettre d'optimiser l'utilisation du foncier tout en limitant l'étalement urbain.

I. Secteur I : ZA Déco Parc

a-Schémas d'intentions

Les schémas d'intentions permettent de spatialiser les enjeux et orientations identifiés précédemment.



RECONNECTER

Sécuriser, redonner la place aux piétons et mieux partager l'espace public.



ADAPTER

Lutter contre les îlots de chaleur urbain et créer une zone tampon, favoriser des trames végétales



REDYNAMISER

Moderniser, mixer et favoriser la fonctionnalité du bâti.



RECONNECTER

- Apaisement du réseau viaire principal : diminution des vitesses de circulation ; Augmentation de la desserte bus
- Transformation des voiries internes à la zone vers des mobilités actives : renforcement des connexions piétonnes, du réseau vélo et des transports collectifs
- REV : Sécurisation des bordures et amplification du REV vers La Chapelle-des-Fougeretz

ADAPTER

- Renforcement des voies vertes piétonnes
- Organiser et rafraîchir par la trame bocagère
- Trame verte créant une continuité paysagère et des îlots de fraîcheur

REDYNAMISER

- Intensification des emprises foncières en bordure de la route :
 - Mutation vers de la mixité commerces / services / habitat
- Intensification des emprises foncières internes à la ZA
 - Diversification des enseignes commerciales vers des services
 - Densification et surélévation ponctuelle



I. Secteur I : ZA Déco Parc

b-Schéma directeur

À l’horizon 2050, la ZA Déco Parc sera profondément réaménagée. La route principale intégrera une voie dédiée aux bus et aux voitures ainsi que le réseau cyclable REV. Une importante désimperméabilisation du site permettra de réduire les îlots de chaleur et la place de la voiture. Ces aménagements favoriseront la connexion des corridors écologiques et le développement d’activités économiques diversifiées.

Coupe élévation A A’



2. Secteur II : ZA de la Brosse-sud

a-Schéma d'intentions

Les schémas d'intentions permettent de spatialiser les enjeux et orientations identifiés précédemment.



RECONNECTER

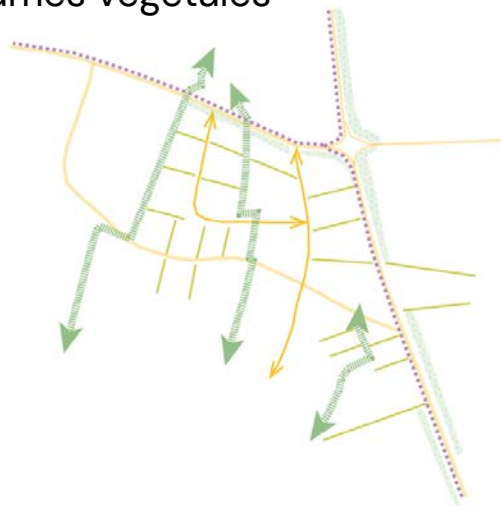
Redonner la place aux mobilités douces, sécuriser et privilégier les mobilités douces.





ADAPTER

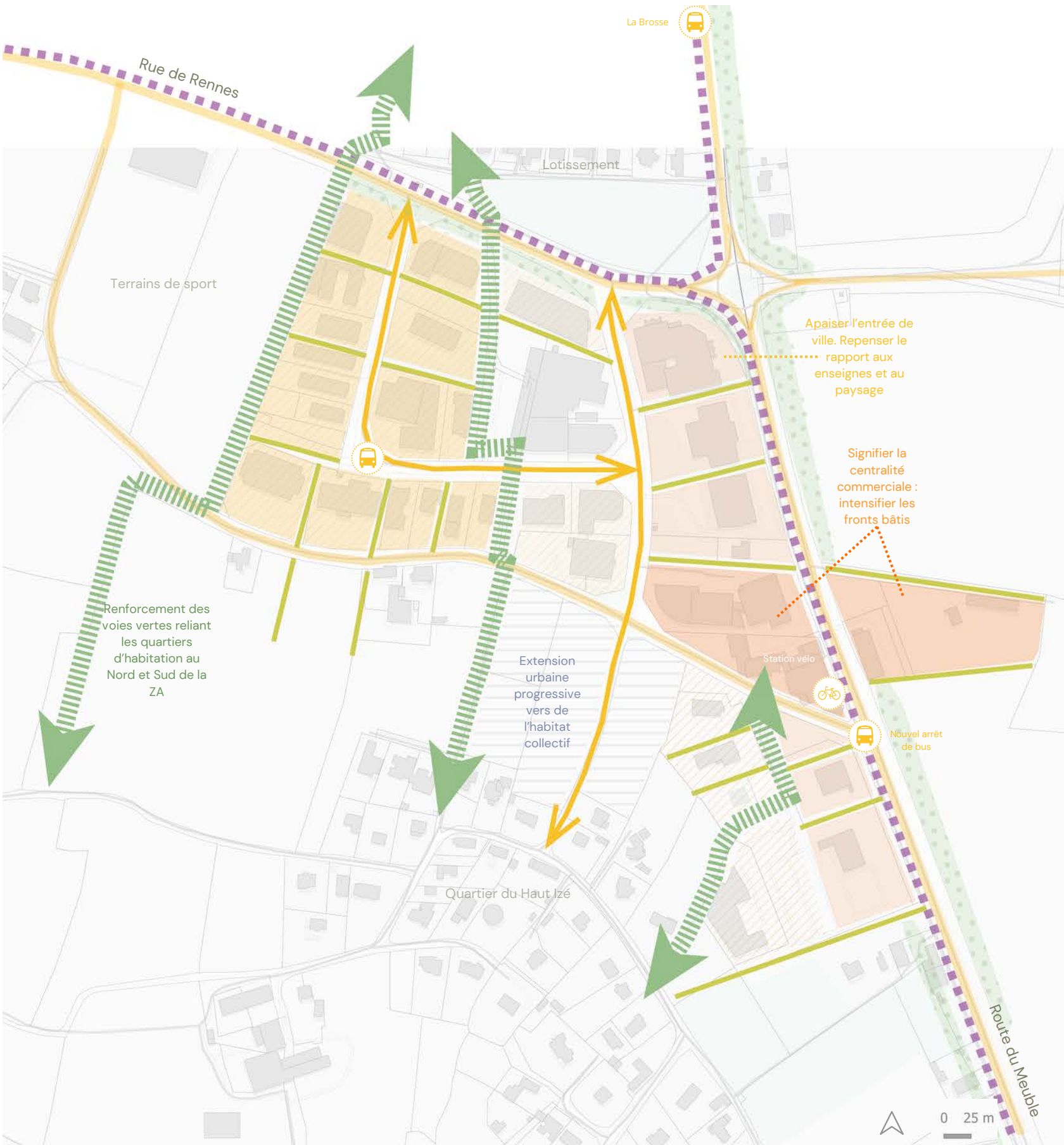
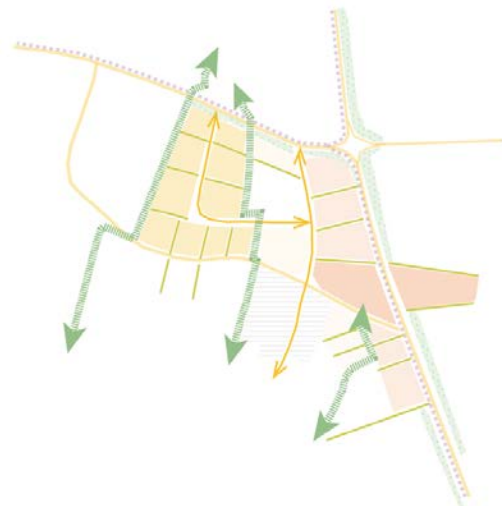
Lutter contre les îlots de chaleur urbain et créer une zone tampon, favoriser des trames végétales





REDYNAMISER

Intensifier et dynamiser les activités économiques



RECONNECTER

- Apaisement du réseau viaire principal : diminution des vitesses de circulation (30 km/h). Augmentation de la desserte bus
- Transformation des voiries internes à la zone vers des mobilités actives :
 -  renforcement des connexions piétonnes, du réseau cyclable et des transports collectifs
 - 
-  REV : Sécurisation des bordures et amplification du REV vers La Chapelle-des-Fougertzt

ADAPTER

-  Renforcement des voies vertes piétonnes
-  Organiser et rafraîchir par la trame bocagère
-  Accompagner la traversée de la route du meuble par une trame paysagère "signature"

REDYNAMISER

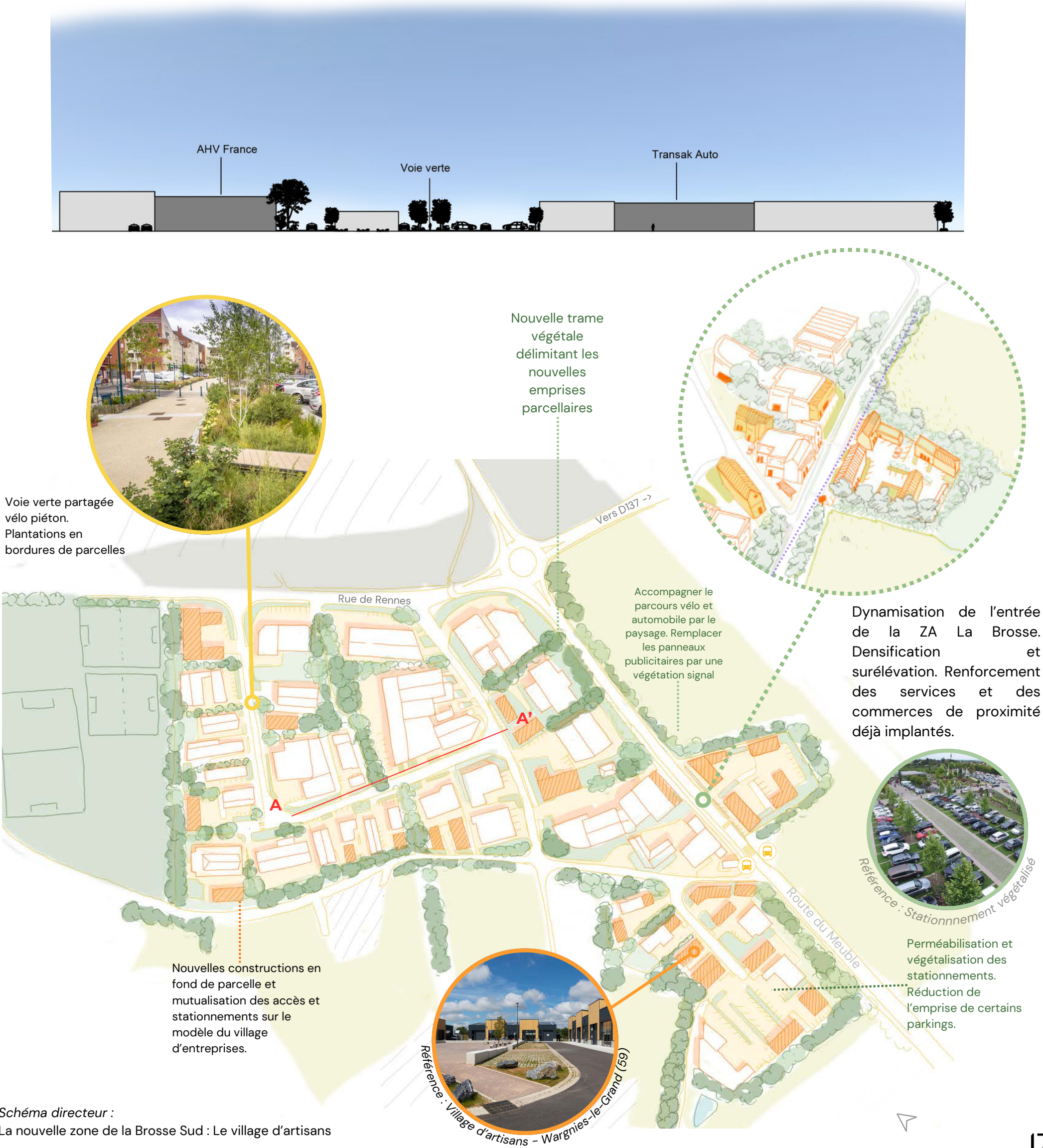
- Intensification des emprises foncières en bordure de la route :
-  Mutation vers mixité (commerces / services)
 -  Densification des parcelles (spécialisation commerciale)
- Intensification des emprises foncières internes à la ZA
-  Densification et mutualisation des accès
 -  Densification et surélévation ponctuelle

2. Secteur II : ZA de la Brosse-sud

b-Schéma directeur : Le village d'artisans

À l'horizon 2050, la ZA de la Brosse Sud sera réaménagée avec le renforcement des corridors écologiques. Les espaces non bâtis seront valorisés pour densifier la zone économique et réhabiliter les secteurs dégradés. La végétation sera réintroduite afin de limiter les surfaces trop engazonnées. Les circulations piétonnes seront améliorées et certains revêtements restaurés pour garantir des espaces accessibles, adaptés notamment aux poids lourds. Les parcelles seront densifiées afin d'intensifier les activités économiques et de proposer de nouvelles typologies de bâti pour les entreprises (villages d'entreprises, stationnements mutualisés etc).

Coupe élévation A A'



I-RECONNECTER

I - Secteur I : Décoparc

Limiter la place de la voiture

En 2026, dans le secteur de Décoparc, la voiture occupe une place très importante. Avec plus de 600 places de stationnement, les parkings couvrent une partie importante de la zone. Cependant, les parkings sont aujourd'hui largement sous utilisés.

A l'horizon 2050, l'objectif est de diminuer fortement la place de la voiture dans cette zone. Ainsi, nous décidons de supprimer de moitié la quantité de stationnement disponible. L'aire de covoiturage au Nord Ouest du secteur conservera sa capacité initiale. Concernant les façades des magasins, nous conservons une seule ligne de stationnement face aux vitrines. En effet, l'activité principale étant la vente de mobilier, il peut s'avérer nécessaire de prendre la voiture pour le transports des marchandises ainsi que les livraisons. Par ailleurs, nous prévoyons d'y ajouter des bornes de recharge électrique avec pour objectif de favoriser l'utilisation de véhicules électriques.

Enfin, nous ajouterons des ralentisseurs dans la rue Edison et une limitation de la vitesse à 30 km/h. De la même manière, la vitesse de la Route du Meuble est limitée à 50 km/h

Transports en commun

Aujourd'hui, la ZAE Décoparc est desservie par les lignes de bus 68 et 52. Bien que leurs arrêts soient situés à proximité de la zone, leur fréquence de passage, comprise entre 30 et 40 minutes, reste insuffisante et limite la flexibilité des déplacements.

À l'horizon 2050, l'objectif serait de mettre en place une ligne de bus à haut niveau de service et de décarboner la flotte grâce à des bus électriques ou à hydrogène. Une ligne centrale traverserait la zone économique afin de renforcer l'offre de transport, avec l'ajout d'un arrêt directement intégré sur la voirie à sens unique, partagée avec les voitures sur une largeur de six mètres.

Privilégier les mobilités douces

Par la réduction de la place de la voiture, les mobilités douces prendront une place bien plus importante qu'aujourd'hui. Une piste cyclable d'une longueur de 700 m faisant le tour de la ceinture extérieure via la rue Edison sera totalement connectée au réseau express vélo (REV) passant le long de la route du meuble.

Par ailleurs, au croisement de la Route du Meuble et de la rue Edison, une station vélo multifonctionnelle proposera une multitude de services tels qu'une zone de dépôt de vélos fermée et sécurisée afin que les usagers puissent profiter du secteur à pied, une station de vélos STAR en libre service ainsi qu'une station de réparation et de gonflage des vélos. Cette station multifonctionnelle sera directement connectée au réseau de transports en commun constituant ainsi un pôle multimodal.

Enfin, les piétons seront davantage intégrés au secteur de Décoparc. Un cheminement piéton de part et d'autre de la Route du Meuble permettra de rompre cette "frontière urbaine" et de connecter ce dernier directement à la ZA. Bégassière qui prévoit d'accueillir une mixité d'habitat, d'activité et de tertiaire. La connexion entre la rue de Marconi et la rue de la Bégassière créera un nouveau flux et amènera du lien. Cette voie piétonne sera directement reliée à la rue Edison afin de maintenir une continuité.



Image de référence d'un pôle multimodal

I-RECONNECTER

2 - Secteur 2 : La Brosse Sud

Mutualiser les stationnements

A l’instar du secteur de Décoparc, la ZA. de la Brosse Sud est composée de nombreux parkings largement sous utilisés.

A l’horizon 2050, l’objectif est de mutualiser ces parkings afin de réduire d’une part le nombre de stationnements et d’autre le flux de circulation automobile. Par ailleurs, mutualiser permet de créer une synergie entre les différentes activités de la ZA. Les parkings seront implantés notamment devant les différentes enseignes et entreprises, avec une meilleure répartition au sein de la zone d’activités. Ils seront également végétalisés afin de créer un cadre plus chaleureux et des espaces mieux structurés qu’auparavant.

Nous prévoyons également d’y ajouter des bornes de recharge électrique avec pour objectif de favoriser l’utilisation des véhicules électriques.

Enfin, la circulation au cœur de la zone sera limitée à 30 km/h et des ralentisseurs permettront de réduire la vitesse des usagers.

Transports en commun

Par continuité, le développement du réseau de bus s’applique également sur ce secteur. Sur la ligne 68, un arrêt de bus sera ajouté au niveau de l’entrée de secteur à proximité de la station service. De l’autre côté du rond point, l’arrêt de bus de la Brosse déjà existant permet de compléter le réseau de transport en commun sur ce secteur. Ces deux arrêts ajoutent du lien avec les zones résidentielles situées au nord et au sud de la ZA de la Brosse.



Image de référence de bus à hydrogène

Privilégier les mobilités douces

A l’horizon 2050, les mobilités douces sont utilisées en priorité. Rue de Rennes, une voie verte existe déjà pour assurer la liaison entre la Route du Meuble et la Chapelle des Fougeretz, cependant, elle n’est pas réellement aboutie. Ainsi, refaire cette voie cyclable est nécessaire afin de la sécuriser et constituer un axe plus marqué et plus visible. Elle sera directement connectée au réseau express (REV) déjà établi sur la Route du Meuble.



Image de référence de piste cyclable

Par ailleurs, à proximité du nouvel arrêt de bus sur la Route du Meuble, une nouvelle station proposera des vélos STAR en libre service pour constituer un nouveau pôle multimodal.

Ensuite, le cœur piétonnier de la ZA sera entièrement restructuré. Deux cheminements piétons reconnecteront la zone résidentielle sud à la zone résidentielle nord. Une troisième voie connectera l’entrée de la ZA à la zone résidentielle sud en passant par la zone d’activité pour reconnecter les différents secteurs de la zone, créer du lien et apporter de la mixité.

2-ADAPTER

I - Secteur I : Décoparc

Créer des îlots de fraîcheur

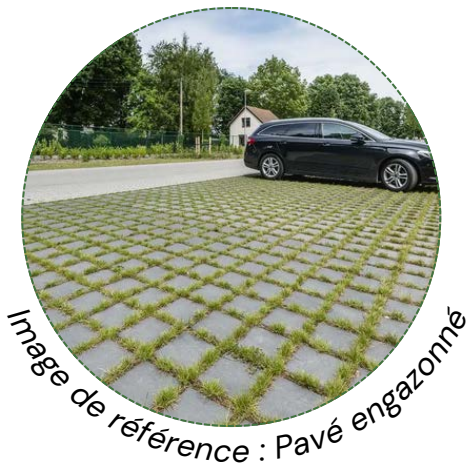
Afin de limiter les îlots de chaleur urbains liés au réchauffement climatique, la priorité sera donnée à la désimperméabilisation des surfaces. Cette démarche favorisera l’infiltration des eaux pluviales et contribuera au rafraîchissement de l’air par évaporation, réduisant ainsi la chaleur accumulée par les enrobés présents sur l’ensemble du site.

Par ailleurs, la végétalisation de certaines façades sera encouragée. Les revêtements en tôle existants pourront être remplacés par des matériaux biosourcés, afin de limiter la réverbération thermique et la production de chaleur.

Pour ce faire nous prévoyons de supprimer près de 300 places de stationnement soit plus de 3500 m² de surfaces imperméables. Les places de parking encore existantes seront transformées en pavés drainants de manière à pouvoir infiltrer naturellement les eaux pluviales et éviter le ruissellement de surface.

Des solutions vertes et bleues prendront la place des parkings initialement présents. L’objectif est de planter les abords des façades en incorporant des plantations adaptées au réchauffement mais aussi produisant des fruits comme les mirabelliers ou les pommiers (Ntshidi et al. 2021). Cela créera une canopée pour augmenter les zones d’ombrages et d’évapotranspiration des arbres et permettra une culture publique inspirée de l’agriculture urbaine avec des fruits. En complément, des noues seront ajoutées de part et d’autre de la route dans le premier anneau de circulation rue Edison afin de recueillir provisoirement l’eau de ruissellement et l’évacuer via évapotranspiration.

Enfin, au sud-est de la zone Décoparc, nous proposons la création d’une micro-forêt sur une superficie de 2 hectares. Celle-ci permettra la plantation d’essences feuillues et contribuera à augmenter les surfaces perméables à l’échelle du site et favorisera l’accueil d’une biodiversité riche, même au sein d’un environnement fortement urbanisé



2-ADAPTER

I - Secteur I : Décoparc

Avant / Après du score ICU

L'outil score ICU propose de classer en 9 tranches de températures les revêtements urbains en fonction des matériaux mis en œuvre, et de leur positionnement à l'ombre ou au soleil, la présence de la végétation, de l'eau, et de différents facteurs. Après les aménagements réalisés à l'horizon 2050, le score ICU baisse de 30% grâce à la désimperméabilisation du secteur.



Cartographie des occupations du sol de la zone Décoparc en 2026

Zones artificielles bâties	2.5 ha
Zones artificielles non bâties	1,9 ha
Formations herbacées	2.3 ha
Peuplements feuillus	2,1 ha
Surfaces d'eau	0,4 ha

Score ICU 0,59

AVANT

2.5 ha	Zones artificielles bâties
3.7 ha	Zones artificielles non bâties
2.8 ha	Formations herbacées

Score ICU 0,86

APRÈS



Cartographie des occupations du sol potentielles de la zone Décoparc en 2050

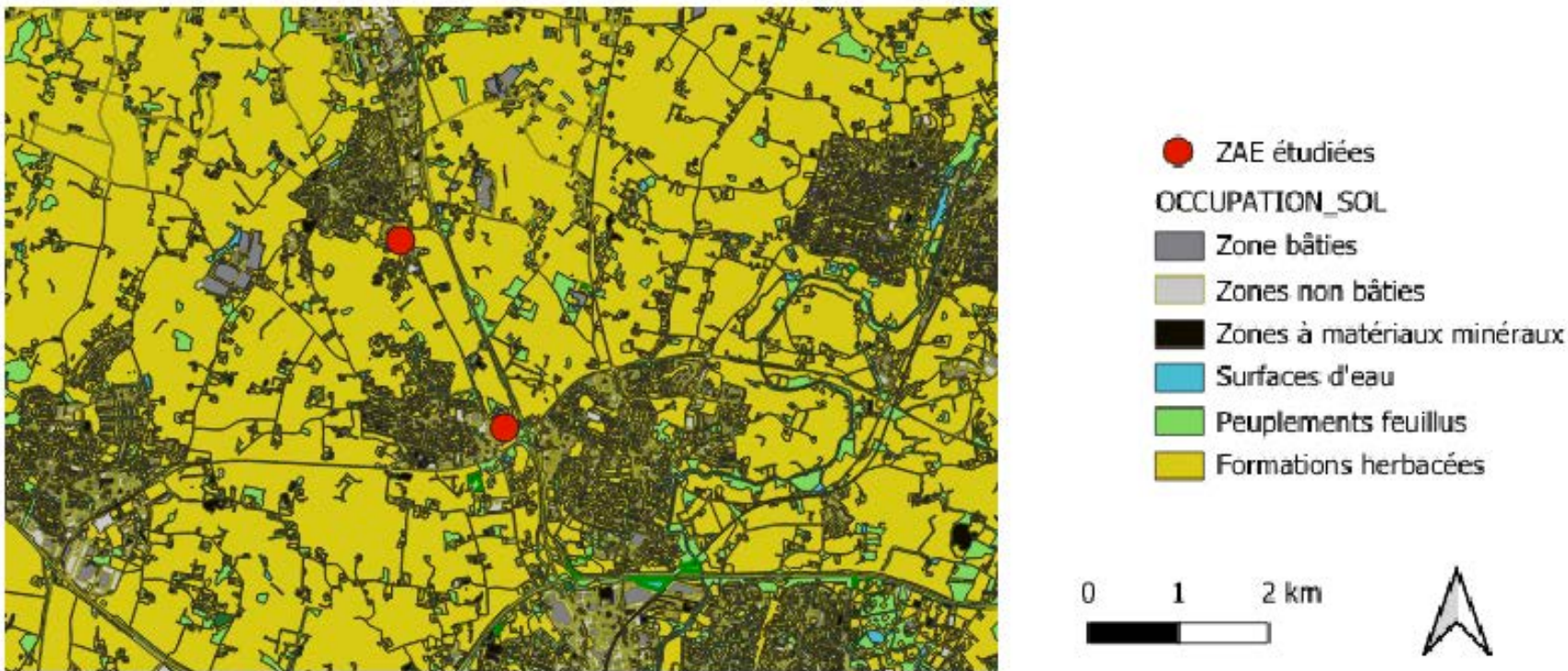
2-ADAPTER

Reboiser le paysage et les ZAE

Les ZAE actuelles sont des obstacles pour la biodiversité à cause de la faible présence d'éléments naturels et de la gestion intensive qui y est appliquée.

Comme le montre le figure ci-dessous, les deux secteurs d'étude se situent dans un contexte paysager peu propice à la biodiversité. En effet, on ne retrouve aucun massif forestier mais seulement de petites surfaces de peuplements arborés. La majeure partie de la surface est recouverte par des champs et des zones urbanisées. L'objectif dans un premier temps n'est donc pas de créer des connexions mais de reboiser les zones qui peuvent l'être afin de créer des habitats favorables pour la biodiversité.

Ensuite à l'échelle des deux ZAE, plusieurs actions peuvent permettre de favoriser localement la biodiversité pour limiter l'effet "barrière" de ces zones. Premièrement, il est important de limiter leur expansion car la construction de ces zones passe par la destruction d'écosystèmes déjà en place et les écosystèmes créés par l'homme dans le cadre de mesures de compensation sont de faible qualité en termes de fonctionnement et de diversité d'espèces par rapport à des écosystèmes naturels. Deuxièmement, il faut augmenter le nombre d'éléments naturels dans ces zones pour fournir des refuges et des ressources.



Cartographie du contexte paysager autour des deux secteurs d'étude

Plusieurs mesures peuvent être mise en place pour atteindre cet objectif, tout d'abord à l'échelle du paysage des programmes de plantations de haies comme ceux mis en place par Breizh Bocage peuvent être utilisés. Il est aussi possible de reboiser certaines parcelles n'étant plus exploitées et une baisse de l'utilisation de produits phytosanitaires et de l'intensité de gestion permettra de favoriser de nombreux groupes d'espèces en déclin notamment les oiseaux dont le nombre a baissé de 60% en milieux agricoles (CNRS, 2023).

Il est ainsi possible de planter des arbres, des haies, laisser des bandes enherbées au bord des chemins, planter des plantes à fleur pour les pollinisateurs, créer des mares et pour finir réduire l'intensité de la gestion sur ces espaces.

Enfin, le grand espace derrière la zone décoparc serait idéal pour implanter une microforêt composée d'essence d'arbres indigènes et résistants à la chaleur. Cela permettrait de créer un espace de détente et de fraîcheur pour les clients et les employés tout en favorisant la biodiversité notamment l'avifaune qui pourra venir nicher dans les arbres.



Espace agricoles, bocagers, et paysagers entre nos deux zones d'études

3-REDYNAMISER

I- Secteur 1 : Décoparc

La majeure partie des commerces présents dans ce secteur est spécialisée dans les meubles et la literie. Cependant, 24% des achats dans le secteur de l'ameublement se font grâce à l'e-commerce et un quart des meubles achetés sont issues de la seconde main (Fedad, 2025). Les commerçants peuvent s'adapter en proposant par exemple de nombreux produits de seconde main moins chers et plus éthiques pour attirer une clientèle plus jeune soucieuse d'adapter sa consommation aux enjeux écologiques tout en réduisant ses dépenses. Cependant, il est nécessaire de développer d'autres commerces pour attirer d'autres clients. Des activités de loisirs se sont notamment implantées comme Breizh Arena. Il est important de diversifier les activités de la zone afin de pousser les clients à se déplacer sur le site pour y passer une partie de leur journée et pas seulement un simple aller-retour qui se fait plus souvent en voiture. Des commerces proposant des produits locaux comme des épiceries, des restaurants, des boutiques de vêtements, des librairies de créateurs, ainsi que des magasins de seconde main comme des friperies ou des centres de réparation (vélo, électroménager). Tous ces commerces répondant aux envies des jeunes consommateurs permettraient d'attirer des clients tout en les poussant à rester sur le site pour faire le tour des différents commerces et prendre part à des activités.

Par ailleurs, un bâtiment est vacant suite à la fermeture de Team Party rue Marconi. Cet espace de 1400 m² pourrait être utilisé pour créer un espace permettant de rassembler les différents usagers et créer du lien. Il fera office de place centrale rassemblant un point de restauration ainsi que des tables et un espace vert pour s'installer et y passer du temps.

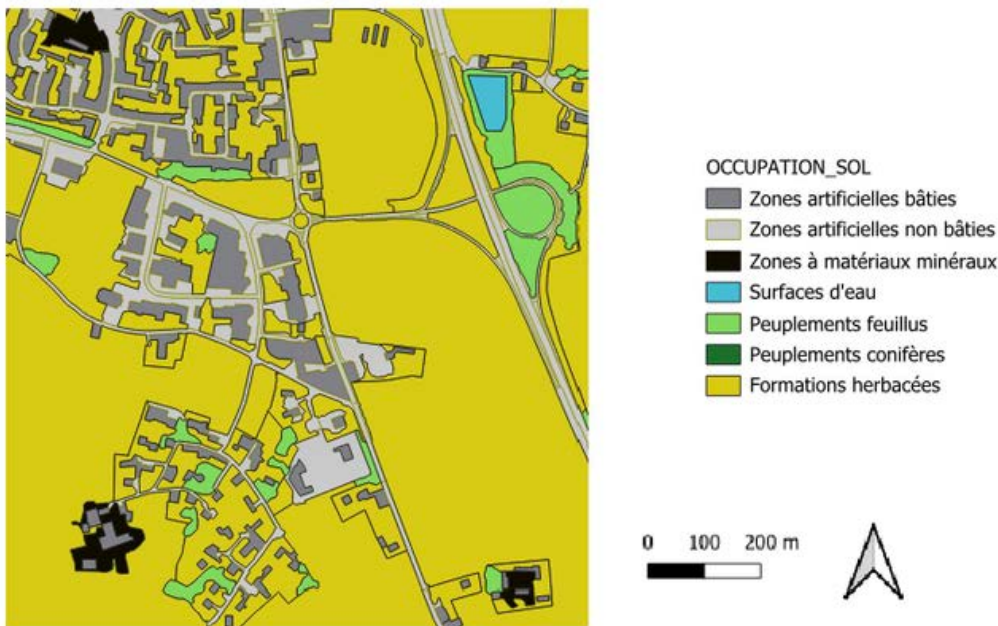


Image de référence d'un espace de détente et de rassemblement

Enfin, un point important consiste à restructurer l'entrée du quartier au croisement de la rue Edison et de la Route du Meuble. Aujourd'hui, l'entrée est confuse, il est nécessaire de travailler sur une signalisation et une voirie claire et visible pour inviter les usagers à y entrer.

2- Secteur 2 : La Brosse Sud

Plusieurs mesures peuvent être prises pour implanter de nouvelles activités sans étendre la zone sur du foncier agricole. En effet, les locaux et les parcelles déjà existantes sont très souvent surdimensionnées et c'est particulièrement le cas pour la zone de la Brosse qui présente un fort potentiel d'optimisation. On le voit sur la cartographie ci-dessous où les bâtiments sont souvent entourés de formations herbacées et de zones artificialisées inexploitées. Cet espace peut soit être utilisé pour favoriser la biodiversité comme expliqué dans la partie "Adapter" ou être pris en compte pour implanter de nouvelles structures. Pour faciliter ce genre d'implantation, le foncier pourrait appartenir aux collectivités territoriales et les bâtiments aux entreprises. Cela permettrait aussi d'uniformiser la dynamique sur l'ensemble de la ZAE.



Cartographie de la zone de la Brosse Sud (2026)

Un autre moyen d'optimiser l'espace de cette ZAE tout en redynamisant la zone, serait d'utiliser les bâtiments vacants comme par exemple ceux d'Atibat rue du Tertre inutilisés depuis 2024 (à noter que ce site formait à l'utilisation de l'amiante, une dépollution est donc peut-être nécessaire). Ce type de bâtiment pourrait être utilisé pour créer des logements sans devoir se préoccuper de toutes les contraintes que représente la création de nouveaux quartiers résidentiels sur du foncier agricole (coût, ZAN, nombreux recours...). Cette opération pourrait de plus s'avérer doublement bénéfique puisque ramener des habitants dans la zone permettrait le développement de commerces de proximité dans la zone (alimentation, habillement, seconde main, loisirs...).

A l'instar du secteur de Décoparc, l'entrée de la ZA de la Brosse au niveau de la station service sera optimisée avec une nouvelle signalisation.

4-La temporalité :

Frise chronologique - Horizon 2050

Diagnostic

- Etude de faisabilité technique de surélévation et mutabilité du foncier.
- Etude de mutualisation du stationnement
- Mobilisation des acteurs privées et concertation
- Mise en place de baux verts

Reconnecter

- Parking mutualisé et suppression des places de stationnement.
- Création viaire d'une piste cyclable interne au secteur de Décoparc.
- Desserte d'un arrêt de bus et connexion au REV.
- Connexion piétonne au secteur de la Brosse sud.

Redynamiser

Secteur de Décoparc :

- Matériaux biosourcés.
- Multiplication de services et d'animation (restaurants...).
- Isolation thermique renforcée.
- Mixité des activités de commerces et de services.

Phase 1

2026-2030

Adapter

- Désimperméabilisation des parkings, pavés engazonnés et noues paysagères.
- Plantation de haies et d'arbres
- Plantation d'une micro-forêt (2 ha) au secteur Décoparc.
- Création et sécurisation des trottoirs.

Phase 2

2030-2040

Redynamiser

Secteur de Décoparc :

- Diversifier les activités et s'adapter aux nouveaux modes de consommation.

Phase 3

2040-2050

Redynamiser

Secteur de la Brosse sud :

- Densification des parcelles sous-occupées.
- Maintien d'une économie forte.
- Finalisation de liaisons piétonnes.
- Renforcement de la trame bocagère.
- Amélioration de l'entrée du secteur.

Bibliographie :

1-Documents de planification :

Rennes Métropole,, 2025, SCOT, DAC, Document d'aménagement commercial

Rennes Métropole, 2019, PLUi, Règlement

2-Etudes, articles :

Envie de Ville, 2025 À quoi ressemblent les zones d'activités économiques « nouvelle génération » ? URL : <https://www.enviesdeville.fr/attractivite/zones-activites-economiques-nouvelle-generation/>

NTSHIDI, Z., DZIKITI, S., MAZVIMAVI, D. et MOBE, N. T., 2021. Contribution of understorey vegetation to evapotranspiration partitioning in apple orchards under Mediterranean climatic conditions in South Africa. Agricultural Water Management. 28 février 2021. Vol. 245, pp. 106627. DOI 10.1016/j.agwat.2020.106627.

a'urba, Les ZAE de demain, proposition pour engager leurs transitions territoriales, étude 12/2024

AUDIAR, Guide de recommandations pour optimiser et densifier le foncier économique, octobre 2025, Url : Guide de recommandations pour optimiser et densifier le foncier économique

CAUe, (Ré)inventer la zone d'activités, pour un aménagement durable des espaces d'activités, 2011, URL : (Ré)inventer la zone d'activités | CAUE 44

Banque de territoire, Les guides pratiques, repenser les zones d'activités pour redynamiser les territoires, mai 2024, URL : Guide pratique ZAE WEB.pdf

Banque de territoire, Quand les zones d'activités se transforment : cap sur la mutabilité du foncier économique, juillet 2025, URL : Etude mutabilite_ (20250715).pdf

CERAMA, Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification, décembre 2014, URL : Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification

Gouvernement, France Nation verte, Un nouvel horizon pour les zones commerciales, septembre 2023, URL : <https://www.info.gouv.fr/upload/media/content/0001/07/2dc90efc2c1a0e97572bf027240fac63e4dc9d75.pdf>

AUDIAR Rennes, Site stratégique du SCOT, Route de Saint-Malo, PLUi de Rennes Méropole, Décembre 2017, URL https://bretagneenvironnement.fr/sites/default/files/imports/documentation/biblio/route-de-st-malo_site-strategique_web.pdf

AUDIAR, Les déplacements liés aux motifs achats des habitants du Pays de Rennes, Note-Décembre 2019, URL : https://fnau.org/wp-content/uploads/2019/12/note-emd-motifs-achat_web.pdf

Fevad, Spécial ameublement : e-commerce en mutation & modèles circulaires en 2025, Novembre 2025, URL : <https://www.fevad.com/special-ameublement-et-modeles-circulaires-2025/>

CNRS, L'intensification de l'agriculture est à l'origine de la disparition des oiseaux en Europe, Mai 2023, URL : <https://www.cnrs.fr/fr/presse/lintensification-de-lagriculture-est-lorigine-de-la-disparition-des-oiseaux-en-europe>

Annexe :

Une journée à la route du meuble le 28 octobre 2050



9h50

Jean et ses amis ont prévu de passer une partie de la journée à la Route du meuble pour se détendre après une semaine de travail. Voyant le soleil et les 20°C annoncés pour ce matin, Jean décide de se rendre à vélo dans la zone Décoparc, d'autant plus que le trajet prendra à peine 15 minutes grâce au réseau REV qui fêtera bientôt ses 30 ans. 30 années au cours desquelles la piste cyclable a beaucoup changé, Jean s'en souvient à peine mais la piste était totalement à découvert il y a 25 ans avec la route juste à côté et des champs à perte de vue. C'est totalement différent aujourd'hui avec les deux haies bocagères qui longent le côté droit de la route et le côté gauche de la piste cyclable, la sensation de vide n'est plus d'actualité. Il faut dire que les haies ont eu le temps de se développer puisqu'elles sont issues du programme de reboisement du pays de Rennes initié par Breizh bocage en 2032. Jean se souvient bien de cette époque, il était au collège et tous les adultes de son entourage se plaignaient : "Ça va salir les routes !"; "C'est dangereux!". Ça fait sourire quand on sait qu'aujourd'hui plus personne n'en parle et qu'au contraire, bon nombre de riverains sont ravis de pouvoir cueillir des mirabelles en marchant dans la bande enherbée à gauche de la piste cyclable. De toute façon, il n'y a pas beaucoup de bouchons et de voitures sur la route depuis que Star a ouvert de nouvelles lignes de bus à hydrogène permettant de relier Rennes aux différentes communes au nord. En parlant de bus à hydrogène, les deux amis de Jean l'avaient prévenu qu'ils prendraient le bus pour se rendre à la zone Décoparc à 10h30. Voyant l'heure qui passe, Jean enfle son casque et saute sur son vélo pour rejoindre ses amis.

10h30

Jean arrive finalement à la zone Décoparc. Ses amis ont loupé leur bus et auront donc 5 minutes de retard, Jean décide donc dans un premier temps d'aller attacher son vélo sous le grand abri à l'entrée de la zone. Il n'est que 10h30 mais une bonne partie des places sont déjà prises, il faut dire que la zone est très fréquentée depuis son remaniement ces 20 dernières années. Jean décide d'attendre ses amis dans la micro-forêt derrière les bâtiments pour se mettre à l'ombre. Il se pose sur une table de pique-nique et écoute les oiseaux chanter dans les arbres. Dans les années 2020 on y entendait que les voitures mais la circulation a drastiquement baissé grâce à l'important développement des réseaux Star et aux aides proposées pour rendre les transports en commun moins chers. Jean décide d'aller faire un tour devant le bassin, peut-être réussira-t-il à voir une grenouille comme la dernière fois qu'il est passé. Au même moment, il reçoit une notification : "On est arrivés !". Tant pis les grenouilles attendront, Jean rejoint ses amis aux arrêts de bus à l'entrée de la zone.

10h40

Après de chaleureuses retrouvailles, Jean et ses amis décident de s'engager sur les allées au bord des différents bâtiments dont les façades ont beaucoup changé puisqu'elles sont aujourd'hui composées de matériaux biosourcés de couleur claire pour mieux réfléchir la lumière du soleil. Malgré les températures élevées pour un milieu de matinée, il est agréable de se promener sur ses allées protégées par de grands arbres. Les commerçants étaient dans un premier temps mécontents de cet aménagement, avançant que les arbres allaient cacher les enseignes pour les voitures circulant au centre. Ils sont aujourd'hui ravis de voir les nombreux piétons faisant du lèche vitrine sur les allées ombragées et les panneaux indiquant le nom des enseignes et leur type de produits ou de services suffisent largement à attirer les automobilistes circulant sur la route centrale qui n'a pas bougé. Jean et ses amis avancent donc le long des bâtiments. Bien que la zone s'appelle toujours Décoparc, elle n'a plus grand chose à voir avec la zone commerciale où l'on retrouvait presque exclusivement des meubles et de la literie. On y retrouve aujourd'hui un VandB et un bar proposant exclusivement des produits locaux, des magasins de créateurs de la région et de nombreuses activités sans oublier des points de restauration. Même les parkings ont changé puisqu'ils sont désormais perméables et recouverts d'une épaisse touffe d'herbe.

12h10

Après avoir visité plusieurs magasins, Jean et ses amis décident d'aller manger à un des deux points de restauration de la zone. Le choix est compliqué car les deux restaurants proposent des menus excellents composés de produits bretons et de saison dont une grande partie proviennent de la commune de Montgermont. Ça aurait été impossible il y a 25 ans car Montgermont ne comptait plus aucun exploitant agricole parmi ses habitants. Heureusement l'arrêt de l'étalement urbain grâce aux nouvelles politiques publiques et les aides financières à l'implantation de fermes artisanales biologiques ont relancé la profession dans le secteur si bien que Montgermont compte aujourd'hui 7 fermes avec des productions diversifiées permettant de subvenir à une grande partie des besoins des habitants de la commune. Jean et ses amis optent finalement pour Breizh Fruit, particulièrement réputé pour son cidre produit à partir des pommes récoltées dans la micro-forêt où Jean se trouvait le matin même.

13h

Une fois rassasiés, les trois amis sortent du restaurant mais l'ambiance a changé. Le ciel est gris foncé et l'air ambiant est lourd et humide, un orage se prépare. Soudain, un éclair apparaît accompagné d'un bruit assourdissant et la pluie se met à tomber, "Bienvenue dans la Bretagne de 2050" se dit Jean. Sans hésiter les trois amis se mettent à courir vers le bâtiment du nouvel escape game, coup de chance c'était le bâtiment juste à côté. Après s'être réfugié à l'intérieur, Jean regarde le parking qui se recouvre d'eau en quelques minutes. La pluie s'arrête au bout de 10 minutes, cela n'a rien d'exceptionnel puisque les pluies soudaines et très intenses sont devenues habituelles dans la région avec le changement climatique. La zone décoparc est d'ailleurs adaptée à ce type d'évènements et Jean le voit bien, là où des pluies de ce type créaient des inondations et causaient d'importants dégâts il y a 25 ans, elles n'ont aujourd'hui que très peu d'incidence. En effet, l'eau ne s'accumule plus autant qu'avant sur le béton et est rapidement absorbée par les surfaces enherbées et par les noues qui longent les allées piétonnes. La désimperméabilisation était peut-être vu comme un retour en arrière par quelques réticents mais force est de constater que ça marche bien. Une fois secs, Jean et ses amis commencent leur partie d'escape game.

14h55

Une fois l'escape game terminé, Jean dit au revoir à ses amis qui rentrent en bus et rejoint son vélo pour aller à la salle de sport. Même si le fitness parc de Montgermont se trouve à l'entrée de Décoparc, il préfère aller au QG fitness de la zone brosse Sud car c'est là qu'il avait commencé le sport avec un ami il y a 5 ans. Après 10 courtes minutes de vélo, Jean arrive à la zone de la brosse sud, elle aussi a beaucoup changé. Ce qui frappe le plus c'est probablement le bord des routes, là où il y avait un entre-deux où on ne savait pas si c'était un trottoir ou une place de parking, il est aujourd'hui facile d'identifier l'usage des différentes zones. On retrouve ainsi des chemins piétonniers des deux côtés de la route à l'ombre de lignes d'arbres qui ne sont pour l'instant pas très haut mais seront probablement plus impressionnants dans quelques années. Il y a tout de même des places de parkings devant les différents bâtiments ici aussi désimperméabilisées mais la place réservée à la voiture est globalement moins importante qu'il y a 25 ans. On y retrouve aussi plus d'activités et une plus grande diversité, pourtant la zone de s'est pas étendue sur les partiels mais l'espace a été optimisé dans les endroits où cela était possible. Le dernier élément marquant concerne les zones enherbées qui sont globalement plus diversifiées et plus hautes pour accueillir la biodiversité et rendre le sol plus résistant aux inondations. Jean arrive finalement à la salle de sport.

16h30

Après sa séance de sport, Jean retourne vers son vélo et se dirige vers la sortie de la zone. Il décide de faire une halte à la boulangerie de La Chapelle des délices au bord de la route du meuble. Cette boulangerie est l'une des préférée de Jean car il a pour habitude d'y aller depuis la primaire et la mutation de la zone de la brosse ayant eu lieu dans les années 2030 n'a pas eu raison d'elle contrairement à la station essence juste à côté qui a été remplacée par des bornes de recharges électriques. Après avoir dégusté un croissant à l'ombre des arbres, Jean retourne sur son vélo pour rentrer chez lui. Sur son vélo il repense à la journée qu'il vient de passer, il fait bon vivre à la route du meuble 2050.