

Bretagne, Ille-et-Vilaine
Poligné

Poligné : de la Route royale à la Nationale 137

Références du dossier

Numéro de dossier : IA35132413

Date de l'enquête initiale : 2025

Date(s) de rédaction : 2026

Cadre de l'étude : inventaire topographique Inventaire du patrimoine de Poligné

Auteur(s) du dossier : Tom Jézéquel

Copyright(s) : (c) Université de Rennes 2 ; (c) Région Bretagne

Désignation

Localisation

Historique

Période(s) principale(s) : 17e siècle, 18e siècle, 19e siècle, 20e siècle, 21e siècle

Poligné : de la Route royale à la Nationale 137

Poligné : de la Route royale à la Nationale 137

A Poligné, l'histoire, l'architecture et l'économie ont été fortement influencées par la route allant de Bordeaux à Saint-Malo, route royale, puis impériale et enfin nationale. Celle-ci a induit la forme ancienne du bourg, conditionné une part de ses activités, avant que la création de la 2x2 voies, en 1989, fasse passer Poligné du statut carrefour routier stratégique à celui de commune résidentielle et pôle logistique. La commune a alors dû réinventer son identité face aux exigences de la modernité et de la vitesse.

Poligné : un carrefour stratégique et un bourg-étape des Postes de France

Le bourg de Poligné s'est installé au croisement de deux routes qui traversent toute la commune et qui ont favorisé les échanges et la vie locale. La première constitue l'axe Nord-Sud, c'est la route qui relie Bordeaux à Saint-Malo. C'est un itinéraire historique de voyage et de commerce. La seconde constitue l'axe Est-Ouest, qui permet de circuler notamment entre Bourg-des-Comptes et Pancé. En s'installant à la jonction de ces deux axes, le bourg de Poligné est devenu un carrefour stratégique, à la fois au niveau local, mais également au niveau national.

Au 17^{ème} siècle, les premières maisons s'installent le long de l'axe majeur qui relie Bordeaux à Saint-Malo, mais aussi au sud de la route allant de Bourg-des-Comptes à Pancé. Ce choix assure, d'une part, une bonne accessibilité, et être au bord de la route permet de participer aux échanges et au commerce. D'autre part, cela permet d'orienter plus facilement les façades principales vers le sud afin de bénéficier d'un maximum de lumière et de chaleur naturelles, une stratégie essentielle à une époque où les moyens de chauffage sont limités. Aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles, la structure du bourg est donc relativement simple et l'église, alors entourée du cimetière, occupe une place centrale dans ce tissu urbain initial.

De grands changements interviennent au 19^{ème} siècle. Sous l'influence des théories hygiénistes nées à la fin du 18^{ème} siècle, les mentalités évoluent. Pour des raisons de santé publique et de propreté, on décide que les morts ne doivent plus rester au milieu des vivants. Le cimetière est donc déplacé vers l'Est, à son emplacement actuel. Ce déménagement transforme radicalement le bourg : le vaste espace libéré autour de l'église devient une place centrale.

La présence de la route reliant Bordeaux à Saint-Malo a induit l'installation de lieux de restauration et de commerces dans le bourg de Poligné. Plusieurs de ces bâtiments présentent un pan coupé, c'est-à-dire un angle tronqué, qui permet à la

fois de faciliter la circulation en évitant les angles saillants que les charrettes et autres véhicules pourraient accrocher, et de rendre plus visibles les vitrines et les enseignes.

Le bourg est installé sur les hauteurs du Tertre Gris, ce qui le place en sécurité loin des crues et des inondations du Semnon, qui coule en contrebas. Cette position en hauteur offre un autre avantage : l'ensoleillement. En étant perché sur le Tertre, le bourg échappe plus facilement aux brumes matinales qui stagnent souvent au bord de l'eau. Les habitations profitent ainsi d'une meilleure lumière tout au long de la journée et d'une chaleur naturelle. Mais la configuration du terrain a également influencé la physionomie des maisons du bourg. À cause de la pente, de nombreuses maisons possèdent en effet des caves semi-enterrées prenant jour en façade. Ce stratagème architectural permet de « racheter » la déclivité, tout en offrant des lieux de stockage aux habitants. De ce fait, les rez-de-chaussée de ces maisons sont surélevés et l'on y accède par un petit escalier.

Toutefois, l'élément le plus prestigieux reste le relais de poste, situé dans l'écart de Roudun. C'est lui qui officialise le rôle de Poligné comme étape routière de premier plan. Ce relais était un maillon du système de transport de l'époque. Pour accompagner le développement et sécuriser le trajet des malles-postes (les voitures transportant le courrier et les passagers), la construction de bâtiments et des travaux de génie civil ont été nécessaires. A Poligné, cela se traduit par la reconstruction du pont de Roudun entre 1731 et 1737, sur les bases d'un ouvrage plus ancien, afin de lui permettre de supporter un plus grand trafic et des charges de plus en plus lourdes, et par l'aménagement du relais de poste dans ces mêmes années.

Pendant de nombreuses décennies, le bourg de Poligné ne s'est pas contenté d'être un simple lieu de passage, il a été le véritable cœur économique de la commune. Jusqu'au début des années 1970, le village débordait d'activité, avec de nombreux artisans, commerces et services : menuisiers-charpentiers, tailleur de pierre, forgeron, sabotiers, cordonniers, etc. Cette prospérité était directement liée au flux constant de voyageurs empruntant la route de Bordeaux à Saint-Malo. La cartographie des anciens commerces montre qu'ils s'alignaient stratégiquement le long de cet axe pour profiter de la clientèle de passage. En observant attentivement la maçonnerie de certaines maisons, on peut encore voir des fers à cheval scellés dans les murs, permettant d'attacher les montures des clients, ou les animaux tirants charrettes et autres voitures attelées.

La route royale était aussi, pour les producteurs de la commune, un axe idéal pour expédier les marchandises locales vers les grands centres urbains de Rennes et de Nantes. Grâce à elle, le bourg était directement connecté aux marchés régionaux, transformant la commune en un petit centre d'exportation dynamique.

Cela peut, par exemple, être illustré par le moulin de Roudun. Son emplacement ne doit rien au hasard : il est installé juste au bord de la route, au niveau du pont de Roudun, bénéficiant à la fois de la présence du Semnon qui lui apporte l'énergie nécessaire à son fonctionnement, et de la route permettant d'acheminer facilement grains et farine vers et depuis le moulin. L'histoire de ce site est longue et riche : attesté dès 1546, ce moulin est ensuite qualifié de minoterie au 19^{ème} siècle. En 1861, il possède trois roues à aubes. Deux actinent chacune deux paires de meules, la troisième une cinquième paire de meules ainsi que quatre pilons servant à piler des écorces pour obtenir du tan [ADIV 7 S 136. Fonds Ponts-et-Chaussées, état statistique des irrigations et des usines. Service hydraulique. Arrondissement sud Rennes-Monfort 1861-1896]. Aujourd'hui encore, la PME « Moulin de Roudun » produit de la farine et continue d'alimenter les environs, comme la boulangerie de Pancé.

D'un contournement à l'autre : la fin progressive de la « traversée historique » du bourg de Poligné

Pendant des siècles, pour rejoindre Saint-Malo ou Bordeaux, Rennes ou Nantes, il fallait donc traverser le bourg de Poligné, dont la rue principale constituait le poumon économique et social de la commune. Mais cette situation de carrefour stratégique va progressivement être remise en question.

Un premier changement s'opère avec la création d'une déviation de la route royale vers l'ouest. On peut imaginer que ce premier contournement modifie déjà les habitudes. Cependant, le lien visuel avec le bourg est préservé. Depuis cette nouvelle route, les voyageurs aperçoivent toujours les habitations et le clocher de l'église, qui reste un point de repère familier dans le paysage. Et la proximité immédiate de la route permettait aux commerces et de continuer à capter le flux des voyageurs.

Le véritable tournant survient avec le Plan Routier Breton. En 1966, l'État lance un programme ambitieux pour désenclaver la Bretagne en créant des axes rapides et sécurisés. C'est dans ce cadre que la transformation de la route nationale en 2x2 voies (la N137) est décidée. Pour Poligné, ce projet se concrétise en 1989 avec l'ouverture de la voie express actuelle. Ce second contournement est d'une nature différente du premier : plus marqué, il déporte le tracé de manière plus franche à l'ouest, cette fois vraiment hors de l'espace urbain.

Cette évolution marque la fin définitive de la « traversée historique » de Poligné. En s'éloignant davantage du bourg, la nouvelle route rompt le lien direct que les commerces entretenaient avec les usagers de passage. Ce phénomène de mise à l'écart du bourg n'est pas un cas isolé. On peut par exemple évoquer le cas de la commune de Vildé-Guingalan, dans les Côtes d'Armor, où la création d'une déviation routière évitant le bourg a également radicalement modifié la dynamique de la commune.

Ce projet change radicalement la manière d'accéder à Poligné. L'entrée historique par le sud est totalement délaissée au profit d'un échangeur situé à l'ouest. Ce tracé moderne provoque une forme d'invisibilisation du bourg : coincé derrière des remblais ou des écrans de végétation, le bourg disparaît du regard des automobilistes. Pour les milliers de conducteurs qui empruntent chaque jour cette voie rapide, Poligné n'est plus qu'un nom sur un panneau de sortie, un "décor lointain" que l'on ne devine même plus.

L'impact socioculturel de ce changement est profond. La perte du contact direct avec le flux routier a entraîné la fermeture progressive des commerces de proximité, les habitants et les voyageurs se tournant vers les pôles de Rennes ou de Bretagne. Le bourg originel a perdu son rythme, celui des arrêts et des échanges. Aujourd'hui, Poligné cherche un nouveau sens : passer d'un ancien carrefour commercial bruyant à un espace de vie résidentiel et apaisé, déconnecté de la vitesse mais riche de son histoire.

La création de la 2x2 voies n'a pas seulement éloigné le trafic du bourg, elle a aussi radicalement transformé le rôle de Poligné au sein du territoire. Aujourd'hui, la rapidité d'accès à la métropole rennaise a déclenché de nouvelles dynamiques résidentielles. La commune est devenue particulièrement attractive pour les personnes travaillant à Rennes mais ne pouvant pas y assumer le coût d'un logement. Cette mutation se traduit par la création de nombreux lotissements, notamment au nord-est de la commune. L'exemple de la résidence du Bois Glaume illustre parfaitement cette évolution : Poligné prend désormais des traits d'une « commune-dortoir », où l'on réside principalement pour bénéficier d'un cadre de vie agréable et moins cher, tout en restant connecté au bassin d'emploi régional.

Parallèlement, on assiste à une véritable mutation économique. L'économie d'autrefois, avec des commerces du quotidien a laissé place à une économie de flux logistiques. La route continue de dicter la vie du bourg, mais ses effets ont changé d'échelle. On ne s'arrête plus dans le bourg pour changer ses chevaux, mais on utilise la proximité de la nationale pour installer des infrastructures industrielles massives. L'implantation de grandes entreprises, comme le groupe Rouxel, en bordure de la voie rapide, est le symbole de ce basculement. Ces zones d'activités profitent de la visibilité et de la rapidité de la 2x2 voies pour traiter de gros volumes de marchandises. On est passé d'un artisanat local et familial à une échelle industrielle et logistique. La vie économique s'est déplacée vers les échangeurs.

Ainsi, le bourg de Poligné est passé par trois étapes : un bourg-rue très fréquenté, un bourg déjà partiellement contourné mais toujours très actif et accessible, et un bourg aujourd'hui préservé des nuisances d'un gros trafic routier, mais physiquement séparé de son ancien moteur économique. Cette mutation montre l'impact que peuvent avoir les exigences croissantes de la vitesse et de la modernité routière sur un bourg rural.

De la route royale à la 2x2 voies de 1989, chaque tracé a influencé la physionomie et l'architecture de la commune de Poligné, en particulier du bourg. Ce dernier a d'abord été un carrefour vivant, où l'architecture même était pensée pour le commerce et le passage. Aujourd'hui, le court-circuit géographique provoqué par la voie express a fait disparaître les commerces de proximité, mais il a ouvert une nouvelle page. Poligné ne vit plus au rythme des voyageurs, mais au rythme des échanges logistiques et de la croissance résidentielle. En devenant un satellite dans l'aire d'attraction rennaise, le bourg a trouvé un nouvel équilibre : celui d'une commune-dortoir, tout en restant un pôle industriel stratégique grâce à ses zones d'activité installées en bordure de la route nationale.

Ainsi, Poligné vit une double vie : d'un côté, un cœur historique qui devient un espace résidentiel paisible et, de l'autre, une périphérie dynamique qui reste branchée sur le moteur de la route. C'est l'image d'une commune rurale qui a su se réinventer pour exister dans l'ombre, puis dans la lumière de la modernité routière.

Liens web

- Document sur les évolutions des routes dans le département : <https://paysages.ille-et-vilaine.fr/node/264>

Illustrations



Carte des relais de poste
en Bretagne en 1748



Extrait du cadastre Napoléonien
de 1784, le bourg de Poligné
Repro. Archives
départementales d'Ille-et-Vilaine
IVR53_20263510383NUCA



vue aérienne de 1948
du bourg de Poligné
Phot. Géoportail (Remonter le temps)
IVR53_20263510384NUC



Lotissement, Résidence Bois Glaume
Phot. Jézéquel Tom
IVR53_20263510391NUCA



Vue du moulin/minoterie de
Roudun par les voyageurs
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20263500309NUCA



Pont de Roudun
Phot. Louise
IVR53_20253532272NUCA



Fer à cheval incrusté dans le
parement de la façade principale
Phot. Cleo
IVR53_20253532156NUCA

Dossiers liés

Dossier(s) de synthèse :

Présentation de la commune de Poligné (IA35041782) Bretagne, Ille-et-Vilaine, Poligné
Vildé-Guingalan et la route nationale (IA22133332) Bretagne, Côtes-d'Armor, Vildé-Guingalan

Oeuvres en rapport :

Eglise paroissiale Saint-Donatien, Saint-Rogatien (Poligné) (IA00007542) Bretagne, Ille-et-Vilaine, Poligné
Relais de poste, Roudun (Poligné) (IA00007543) Bretagne, Ille-et-Vilaine, Poligné, Roudun

Auteur(s) du dossier : Tom Jézéquel

Copyright(s) : (c) Université de Rennes 2 ; (c) Région Bretagne



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Carte des relais de poste en Bretagne en 1748

IVR53_20263510385NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Bibliothèque Nationale de France

(c) Bibliothèque Nationale de France

tous droits réservés



Extrait du cadastre Napoléonien de 1784, le bourg de Poligné

IVR53_20263510383NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives départementales d'Ile-et-Vilaine

(c) Conseil départemental d'Ile-et-Vilaine

tous droits réservés



vue aérienne de 1948 du bourg de Poligné

IVR53_20263510384NUC

Auteur de l'illustration : Géoportail (Remonter le temps)

(c) Institut géographique national (IGN)

tous droits réservés

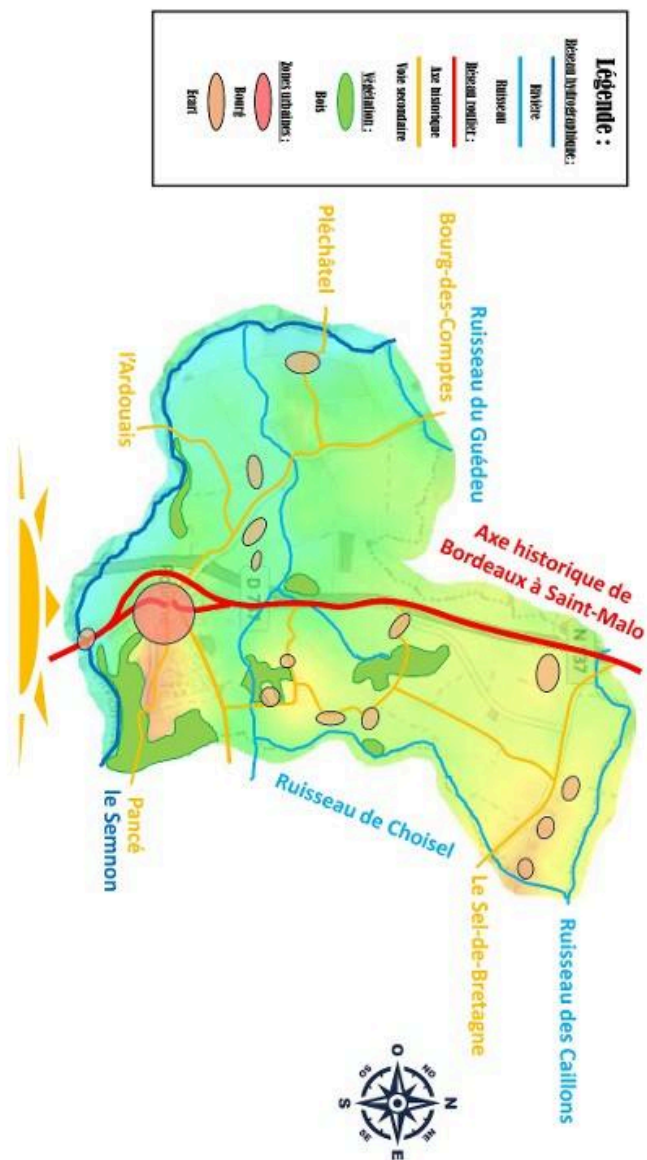


Schéma morphogénese de Poligné

IVR53_20263510394NUDA
Auteur de l'illustration : Jézéquel Tom
(c) Université de Rennes 2
tous droits réservés



Carte des implantations après 1970 bourg de Poligné

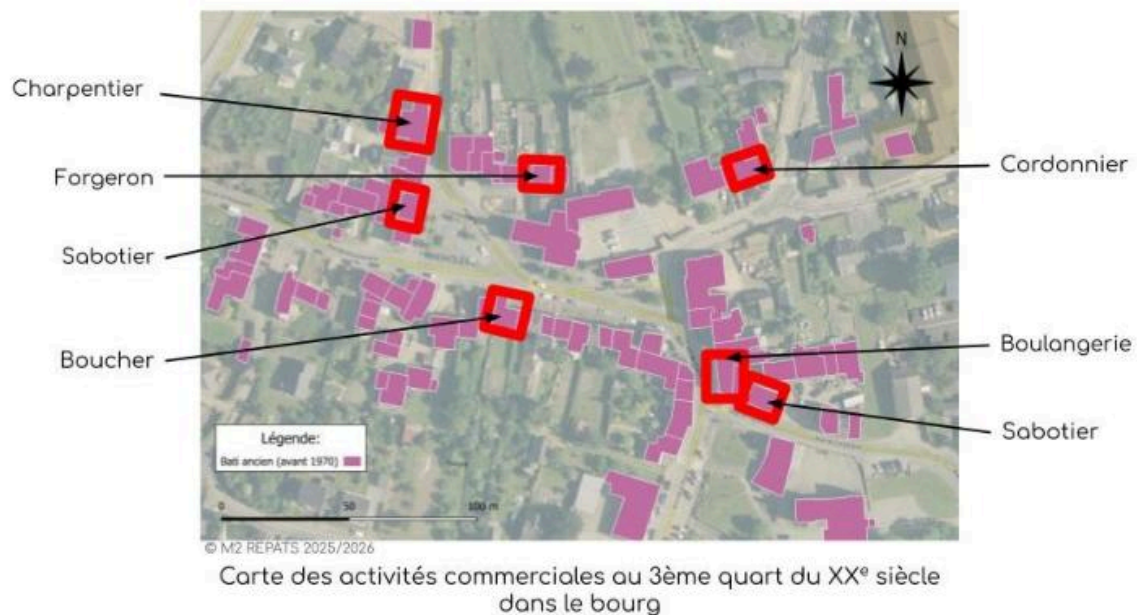
IVR53_20263510389NUDA
Auteur de l'illustration : Jézéquel Tom
(c) Région Bretagne
tous droits réservés



Carte de datation du bourg de Poligné

IVR53_20263510395NUDA
Auteur de l'illustration : Jézéquel Tom
(c) Université de Rennes 2
tous droits réservés

Les activités commerciales



Les commerces à Poligné

IVR53_20263510392NUDA
Auteur de l'illustration : Cleo Tafial
(c) Université de Rennes 2
tous droits réservés



Carte d'identité de Poligné 1966

IVR53_20263510390NUCA

Auteur de l'illustration : Mairie de Poligné

(c) Université de Rennes 2

tous droits réservés



Vue de l'église Saint-Donatien et Saint-Rogatien par les voyageurs

IVR53_20263500287NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2026

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Lotissement, Résidence Bois Glaume

IVR53_20263510391NUCA
Auteur de l'illustration : Jézéquel Tom
(c) Université de Rennes 2
tous droits réservés



Vue du moulin/minoterie de Roudun par les voyageurs

IVR53_20263500309NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2026

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Pont de Roudun

IVR53_20253532272NUCA

Auteur de l'illustration : Louise

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Fer à cheval incrusté dans le parement de la façade principale

IVR53_20253532156NUCA

Auteur de l'illustration : Cleo

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation