Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

# C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## C-2 Échelle communale

## Cesson-Sévigné

**Élaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019**
Modification n°2 approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/06/2025

RENNES MÉTROPOLE

La localisation de cette orientation d'aménagement et de programmation est visible sur les plans thématiques D-2-2-7 "Périmètres des orientations d'aménagement et de programmation" du règlement graphique.

# Sommaire

**Partie 1 Le projet urbain communal ..... 4**

1. Préserver un environnement et un cadre de vie de qualité, conforter le principe de la "Ville jardin" ..... 7
2. Accueillir en organisant et maîtrisant le développement urbain..... 9
3. Structurer et fédérer le territoire par les équipements et les mobilités..... 12

**Partie 2 Les OAP de quartier ..... 15**

1. OAP "La rue de Rennes" ..... 16
2. OAP " La Rigourdière" ..... 19
3. OAP "Site de l'ancienne téléphonie centrale" . 25
4. OAP "Îlot Avenue des Peupliers" ..... 27

# Préambule

Le présent cahier des orientations d'aménagement et de programmation présente des orientations à deux échelles :

- Le projet urbain communal qui traduit la déclinaison du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) à l'échelle du territoire de chaque commune ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation à l'échelle de certains secteurs, quartiers ou îlots dans la commune.

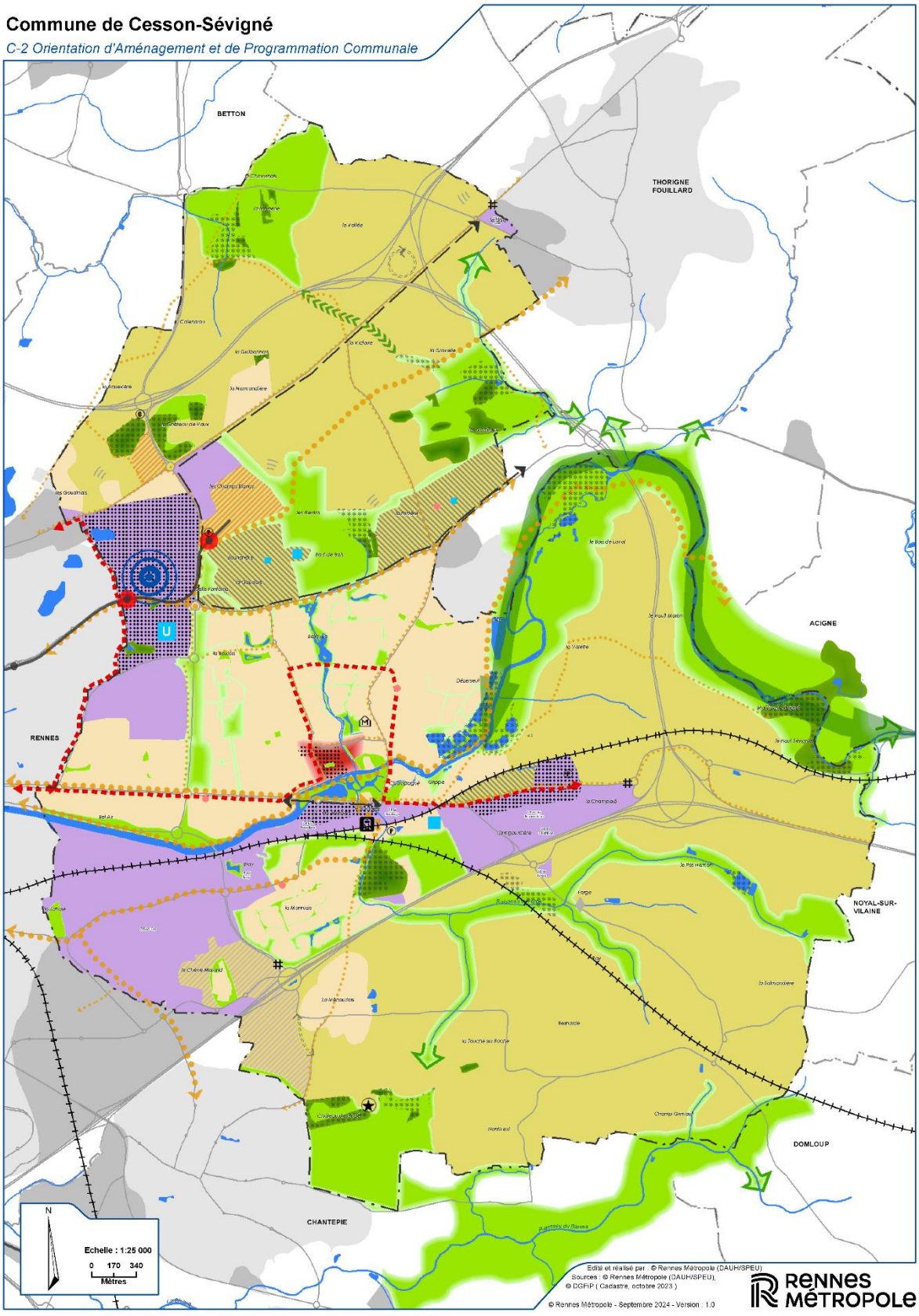
Ces orientations renvoient aux orientations d'aménagement et de programmation d'échelle métropolitaine ou intercommunale qui sont définies dans la partie intitulée "Projet patrimonial, paysager et trame verte et bleue et les axes de développement de la ville-archipel" et "Santé, climat, énergie".

Les projets d'aménagement et de construction doivent donc respecter les options fondamentales de ces orientations, sans être tenus de reprendre à l'identique leur contenu (rapport de compatibilité).

# Partie 1
# Le projet urbain communal

## Commune de Cesson-Sévigné

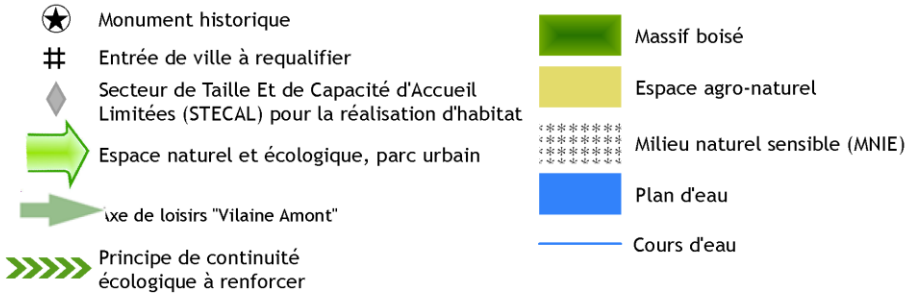
*C-2 Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale*



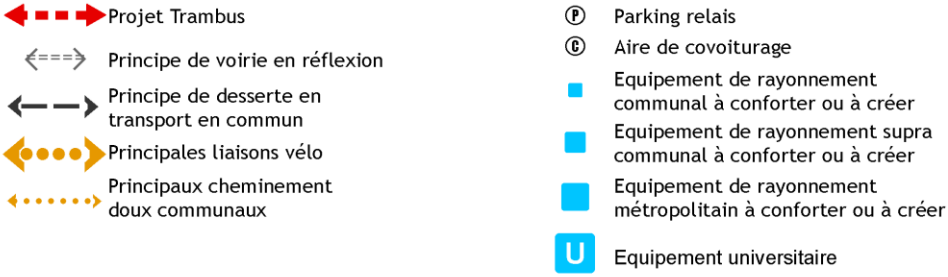
## Accueillir en organisant le développement urbain




## Améliorer le cadre de vie, valoriser le patrimoine bâti et paysager




## Structurer le territoire par les équipements et les mobilités




## Eléments de contexte



# Introduction

Limitrophe de Rennes, la commune de Cesson-Sévigné est la porte d'entrée de l'agglomération rennaise en provenance de la Normandie via l'autoroute des Estuaires ou de Paris via la RN 157. Elle est l'une des 5 communes constitutive du cœur de la métropole rennaise - centre démographique et économique du territoire - avec Rennes, Saint Jacques de la Lande, Chantepie et Saint Grégoire.

Cette situation géographique, associée à un cadre paysagé de grande qualité (vallée de la Vilaine et proximité de la forêt de Rennes) s'est traduite par un important dynamisme démographique pendant les dernières décennies, la commune ayant vu sa population multiplier par 5 entre 1968 et 2014 pour être progressivement l'une des plus importantes de la métropole. Cesson-Sévigné est également devenue un pôle d'emploi métropolitain majeur et diversifié à travers notamment l'Écopôle Sud-Est qu'elle partage avec Rennes et Chantepie, la Technopôle Atalante Beaulieu et la zone commerciale de la Rigourdière.

Le développement urbain s'est d'abord fait le long de l'axe des rues de Paris et Rennes, puis principalement sous la forme de lotissements pavillonnaires jusqu'à la fin des années 1990, englobant le bourg implanté en bord de Vilaine. Ces quartiers pavillonnaires sont structurés par les espaces de nature et d'équipements de la Vilaine et reliés par un réseau d'espaces verts et de cheminements doux.

Ce modèle d'aménagement a ainsi progressivement donné à la commune de Cesson-Sévigné son identité de "ville jardin" qui participe aujourd'hui à son attractivité et à sa qualité de vie. Au début des années 2000, la ville a amorcé un virage majeur en matière d'urbanisme et a connu des transformations importantes dans son centre-ville et sur l'axe Est-Ouest par des opérations de renouvellement urbain et de densification.

Ces récentes évolutions urbaines ont participé au développement communal et à la moindre consommation des espaces agricoles et naturels. Il en a résulté une diversification des types de logements (appartements, maisons de ville) complétant partiellement les parcours résidentiels. Toutefois, l'absence de schéma d'ensemble s'est traduite par une recomposition urbaine en rupture avec le développement traditionnel de Cesson-Sévigné.

Ainsi, à l'horizon 2035, l'enjeu sera de maintenir ce caractère de ville jardin, notamment en préservant le tissu pavillonnaire mais aussi de poursuivre le développement urbain communal (production de logements, accueils des entreprises, faciliter les déplacements, …) en l'encadrant et en l'appuyant davantage sur la culture urbanistique de Cesson-Sévigné. Enfin, il s'agira de renforcer les liens entre les quartiers existants et les quartiers en extension.

# 1. Préserver un environnement et un cadre de vie de qualité, conforter le principe de la "Ville jardin"

Les évolutions urbaines passées ont participé à l'accueil d'emplois et de population, dont celle issue du phénomène de desserrement familial (diminution de la taille des ménages du fait des départs des enfants, des séparations, …). Il s'agit en particulier de la création de nouveaux quartiers d'habitat ou d'activités ou encore des actions de renouvellement urbain. La poursuite de ces évolutions urbaines est souhaitable et nécessaire pour le développement communal. Toutefois, leur réalisation et leur acceptabilité (tant d'un point de vue social qu'environnemental) suppose de s'appuyer sur ce qui fait sens sur le territoire et participe à son identité et à la qualité de son cadre de vie. Le projet communal de Cesson-Sévigné s'attache ainsi à préserver et valoriser :

## Le patrimoine bâti comme témoin de l'histoire de Cesson-Sévigné

Située à la croisée de plusieurs voies romaines, ancien fief des seigneurs de Sévigné et de Cucé et ancien lieu de villégiature de la noblesse parlementaire et de la bourgeoisie rennaise, la commune de Cesson-Sévigné est dépositaire d'un bel héritage architectural qu'il convient de préserver et de mettre en valeur : châteaux de la Salette de Cucé – classé Monument Historique -, de Vaux, du Haut de Sévigné, manoirs de Bourgchevreuil, de Bouriandre, de la Monniais, de la Chalotais, de la Chevalerie, vieux ponts, moulins, fermes-manoirs et bâtisses de caractère. Il en est de même des alignements des anciennes maisons de bourg en briques et pierres, en particulier au bord du Cours de la Vilaine. Enfin, le bâti en terre caractéristique du Pays de Rennes et les fermes traditionnelles qui ponctuent la commune sont également des témoignages intéressants des activités agricoles et des modes de vie cessonnais, pour l'essentiel des XVIIIème et début XIXème siècles. La préservation et la valorisation de ce patrimoine est un enjeu fort du projet urbain communal pour les prochaines années.

En milieu urbain, en tant que marqueur identitaire, ce patrimoine doit être un fil conducteur et une source d'inspiration pour les nouvelles opérations d'aménagement. Il doit permettre la définition d'un registre architectural conciliant les caractéristiques de l'existant et le développement de nouvelles formes urbaines et d'une architecture contemporaine. À ce titre, les nouveaux projets en secteur à enjeux patrimoniaux devront, dans la mesure du possible, tenir compte des trames parcellaires et des ordonnancements bâtis existants ou préexistants - respect de l'alignement sur rue dans le centre par exemple – des gabarits et encore des matériaux des constructions voisines.

En secteur d'urbanisation future, le patrimoine rural pourrait jouer un rôle intéressant dans la structuration spatiale des futurs quartiers et devenir des pôles identificateurs pour leurs futurs habitants ou usagers. C'est en particulier le cas pour le projet ViaSilva à travers les vestiges gallo-romains et du haut moyen-âge (motte féodale).

## Le patrimoine naturel de la commune

Les milieux sources naturels de Cesson-Sévigné sont une richesse et participent à la qualité du territoire. Nombreux, ils correspondent à des espaces agricoles extensifs (prairies de la Gravelle et de la Moinerie, vallons de Forge et du Pas Hamon, à des milieux humides (mares de la Bajoterie et de la Guibonnais, fond de vallée de la Vilaine, dépression humide de la Gravelle) ou encore à des espaces boisés (Bois de Vaux, de Cucé et du Haut Sévigné, parc de la Monniais) dont la protection est primordiale pour leurs qualités faunistiques et floristiques, pour la gestion de l'eau ou pour le rôle récréatif des parcs publics.

Le fonctionnement écologique du territoire s'appuie également sur tout un ensemble de continuités naturelles essentielles pour mettre en relation les différents milieux naturels de la commune et des territoires voisins :

**La vallée de la Vilaine**, dont le rôle de corridor dépasse largement le territoire communal et permet de faire le lien entre des milieux d'intérêt régional. Pour garantir son fonctionnement, le développement des loisirs y est envisagé de façon extensive et l'aménagement des derniers espaces libres en cœur de zone agglomérée de façon très limitée.

**La liaison entre la vallée de l'Ille et la Forêt de Rennes**. Elle permet de connecter deux milieux majeurs d'intérêt régional et traverse Cesson-Sévigné au nord, au niveau du secteur de la Moinerie. Son renforcement est envisagé au niveau métropolitain afin d'y développer les "loisirs verts" et de favoriser l'appropriation des paysages.

**Le vallon de La Chalotais** qui permet de connecter les milieux naturels des Pierrins et de Bellefontaine à la vallée de la Vilaine. Sa préservation est d'autant plus essentielle, qu'il traverse la zone agglomérée et joue le rôle de poumon vert et récréatif pour les quartiers nord de Cesson-Sévigné.

**Le vallon de La Monniais**. Cette continuité permet de mettre en relation plusieurs milieux naturels du plateau agricole du sud de la commune, même si elle présente de multiples ruptures liées aux infrastructures (LGV, rocade) et qu'elle n'est plus connectée à la vallée de la Vilaine. Le développement d'une connexion verte entre les parcs de La Monniais et de Champagné pourrait être étudié en lien avec le réaménagement de la halte ferroviaire.

**La liaison entre le parc de la Monniais et le ruisseau du Blosne**. La préservation et la valorisation de cet axe secondaire permettra de mieux pérenniser le milieu naturel du parc de Cucé (parc privé).

Par ailleurs, la réalisation par étape du projet ViaSilva sera l'occasion d'améliorer de façon notable le fonctionnement écologique du nord de la commune en recréant de nouvelles liaisons et espaces naturels. À l'horizon 2035, le réseau sourcier des Pierrins sera ainsi requalifié – parc de BoudeBois - et mis en relation avec des milieux aujourd'hui isolés : les sources de Bellefontaine, le milieu humide de la Gravelle et les boisements de Vaux. À plus longue échéance, les connexions écologiques seront développées vers le Nord et la Forêt de Rennes.

## Les qualités paysagères de la "ville jardin"

La singularité du modèle urbain cessonnais tient à la présence très importante du végétal qui occupe, en 2017, près de 50 % des surfaces de la zone agglomérée. Source de bien-être, lieux récréatifs supports de sociabilité, poumons verts, supports de mobilités douces (vélo/marche), corridors écologiques urbains, régulateurs thermiques et climatiques, les espaces verts urbains génèrent une ambiance de "ville jardin" qui forge l'identité communale et participe à la qualité de son cadre de vie et à son attractivité.

Cette nature en ville se traduit, tout d'abord, à travers un ensemble d'espaces publics (parcs de grande qualité - Chalotais, Bourgchevreuil, Champagné, Monniais, … - coulées vertes, squares et jardins de quartiers) qui forment une ossature verte que le projet communal protège et met en valeur. Un développement de celle-ci sera par ailleurs recherché dans les secteurs les moins dotés - entre la Vilaine et la rue de Rennes par exemple - ou entre des espaces verts isolés afin de constituer un réseau vert plus complet. Cela pourra notamment passer par la création de nouveaux espaces de type square, par le reverdissement de certains espaces publics (places, rues), par de nouvelles plantations d'alignements, etc.

Les espaces verts privatifs dans les quartiers résidentiels sont, quant à eux, le second pilier de l'identité de la "ville jardin", qu'ils soient liés aux lotissements pavillonnaires ou aux ensembles collectifs sur espaces verts, comme ceux du boulevard des Métairies par exemple. Au-delà des surfaces végétalisées que ces formes urbaines génèrent, c'est avant tout leur structuration qui donne à la commune son ambiance de "ville jardin" : les constructions sont souvent en retrait de la rue et aérées. Les espaces verts publics et privatifs se déploient sur des surfaces importantes.

Ces différents principes de composition urbaine de la "ville jardin" sont des fils conducteurs, des éléments intangibles qui doivent guider le développement urbain communal des prochaines années et servir de base aux nouveaux projets d'aménagement. Le tout en préparant la Ville à satisfaire les besoins de demain et en tenant compte de la nécessité d'économiser le foncier et de produire une gamme diversifiée de logements. L'aménagement des nouveaux quartiers du Haut Grippé et de ViaSilva illustre cette continuité du modèle urbain cessonnais.

Par ailleurs, pour renforcer la qualité paysagère de Cesson-Sévigné, le projet veillera à préserver les vues vers les paysages environnants, à requalifier les entrées de ville - celles des zones de la Rigourdière et du Gué en limite de Thorigné-Fouillard en particulier -, et, de manière générale, à améliorer la lisibilité entre la partie agglomérée et la campagne (gestion des franges et lisières, notamment à ViaSilva). Le traitement de la façade urbaine le long de la Rocade est également un enjeu important, s'agissant d'une des premières images de la commune et plus largement du cœur de métropole lorsque l'on arrive de l'extérieur. L'insertion paysagère des nouvelles constructions adressées sur la rocade au niveau des zones d'activités du Chêne Morand, de la Petite Touche Aury et de la zone de la Rigourdière devra à ce titre être soignée.

Enfin, l'eau jouant un rôle important dans le cadre de vie et sur le plan climatique, son accès est ainsi à développer dans le cadre du projet urbain cessonnais. Le positionnement de la Vilaine et du Parc de Champagné au cœur du centre-ville ainsi que l'amélioration des accès piétons/cycles vers la rivière y participeront.

### Les espaces et les activités agricoles

La préservation des espaces agricoles – plus de 40 % du territoire communal est dédié à l'agriculture en 2017 - et de leurs fonctions productives devra se poursuivre dans les prochaines années. Pour tenir cet objectif, l'essentiel des terres agricoles et des sites de production seront protégés. À ce titre, le développement urbain à l'horizon 2035 continuera de se fonder sur une approche durable, alliant sobriété foncière et optimisation de l'existant afin de modérer la consommation d'espaces et ainsi de réduire l'étalement urbain.

Cela se traduira par la poursuite de la production de logements sur des terrains en zone agglomérée (renouvellement urbain et optimisation à la parcelle) ainsi que par des extensions urbaines plus économes en foncier que par le passé. À ce titre, le PLH en vigueur défini des objectifs minimum en matière de densité en extension urbaine (67 logements par hectare) et en renouvellement urbain (100 logements par hectare) applicables aux opérations d'aménagement et en secteur diffus. Cette même démarche de rationalisation et d'économie du foncier sera recherchée pour le développement de l'activité.

La filière agricole a également besoin d'une visibilité à long terme sur l'évolution urbaine afin de pouvoir se développer et investir sereinement. Pour y répondre, le projet urbain de Cesson-Sévigné définit ViaSilva comme secteur prioritaire d'urbanisation future après 2035 et fixe la rocade comme limite au développement urbain à long terme, à l'exception notable de la future zone d'activités de la Petite Touche Aury en continuité de Chantepie. En intra-rocade, le secteur de la Valette/Bourgchevreuil est sanctuarisé et pourra, du fait de sa proximité avec les espaces urbanisés, développer des usages de loisirs et agro-touristiques compatibles avec l'agriculture. Le grand secteur ViaSilva se fixe comme l'un de ses objectifs à long terme de maintenir au cœur du projet urbain des poches dédiées à une agriculture de proximité. En extra-rocade, les grands ensembles agricoles du plateau sud de la commune et ceux du nord conserveront leur vocation agricole et seront préservés de toute nouvelle urbanisation en conséquence à l'exception du hameau de Forge qui pourra connaitre une urbanisation de ses dents creuses.

Par ailleurs, la diversification de l'activité agricole est encouragée (hébergement et vente à la ferme, circuits courts, itinéraires de randonnée et de vélo, etc.) car elle offre des perspectives de développement nouvelles pour la profession et permet de rapprocher habitants et agriculteurs.

## 2. Accueillir en organisant et maîtrisant le développement urbain

Faisant partie intégrante du Cœur de Métropole, Cesson-Sévigné a un rôle particulier à jouer en matière d'accueil de la population et des activités économiques sur le territoire métropolitain. Si le développement fait partie de l'identité et de l'histoire de la commune, celui-ci doit toutefois être accompagné et encadré pour qu'il soit accepté, cohérent et durable.

### Poursuivre l'accueil des populations à travers divers sites de projets

L'objectif est de produire de façon régulière des logements pendant la période 2020-2035. Il s'agit, tout d'abord, d'accompagner la dynamique territoriale métropolitaine prévue à l'horizon 2035 en participant à l'effort collectif de production nécessaire à l'accueil des nouveaux habitants. Ensuite, il est souhaité pouvoir répondre localement aux besoins de desserrement et de décohabitation des ménages de la commune, ainsi qu'à l'évolution des modes de vies et des attentes en matière de logements. À titre d'exemple, la commune prévoit une production significative de logements adaptés au vieillissement dans des secteurs favorables car situés en zone urbaine et à proximité des services et commodités du quotidien. Enfin, le troisième objectif est de garantir et de maintenir le bon fonctionnement des équipements communaux, en particuliers scolaires, qui nécessitent un renouvellement régulier de la population.

Cela s'accompagnera également d'une poursuite d'une production diversifiée de formes urbaines (logements individuels, intermédiaires et petits collectifs) et de produits (locatif social, accessions aidée, régulée et libre) conformément aux objectifs du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole et de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en matière de mixité sociale. À ce titre, des dispositions en faveur de la mixité sociale sont portées aux documents réglementaires (plan thématique mixité et/ou plan de zonage). Sont fixées des règles visant une production de logements aidés et régulés en fonction

de la taille des projets. Enfin, pour répondre aux objectifs du schéma départemental d'accueil des gens du voyage et du PLH en vigueur, une parcelle destinée à réaliser des terrains familiaux est identifiée au niveau du Pâtis Tatelin.

**Dans le Centre-Ville élargi, par un programme de renouvellement urbain cohérent et maîtrisé dans le temps**. L'enjeu est majeur pour la commune au regard des orientations urbaines des prochaines années. Il s'agit de venir renforcer le cœur de la vie cessonnaise pour en faire un centre à l'échelle de l'urbanisation future de la commune, notamment avec le développement de ViaSilva. Les grandes lignes du projet sont :

- Le renforcement du centre-ville historique par un renouvellement urbain respectueux du cadre bâti existant, sous la forme de maisons de villes et de petits collectifs.
- L'élargissement du centre-ville vers le sud et la zone du Bordage/Peupliers en intégrant la Vilaine et le parc de Champagné au cœur du centre-ville.

**Sur l'Axe Est/Ouest, par du renouvellement urbain encadré et différencié selon les séquences**. Déjà en grande partie renouvelé, il s'agit de mieux tenir compte des caractéristiques des tissus bâtis environnants et des problématiques de fonctionnement rencontrées :

- Entre la limite avec Rennes et le rond-point du Taillis, dans un secteur jusque-là renouvelé uniquement sous forme de collectifs, le projet vise à développer une mixité des formes urbaines, notamment des maisons de villes.
- Entre le rond-point du Taillis et l'avenue de la Hublais, l'objectif est de venir terminer une séquence fortement renouvelée par la construction de collectifs sur les dernières dents creuses (*Voir OAP de quartier "La rue de Rennes"*). Cela permettra également de renforcer la polarité commerciale qui s'y est développée.

**À ViaSilva, à travers les Zones d'Aménagement Concerté des Pierrins et d'Atalante ViaSilva** (*Voir OAP - Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva*). Premières phases de l'aménagement du grand site intra-rocade ViaSilva, ces deux opérations majeures pour le développement de Cesson-Sévigné accueilleront, à terme, environ 6 000 nouveaux logements et des activités, principalement tertiaires. Le projet communal s'attachera à accompagner l'intégration des futurs habitants et usagers grâce :

- Au travail de trait d'union avec les quartiers existants (liaisons douces, transports en commun, traitement qualitatif et paisible du boulevard Saint-Roch…).
- Au développement des synergies avec le Cesson-Sévigné historique. Si une offre en équipements et commerces de proximité est prévue, le projet communal ambitionne de faire du centre-ville le véritable cœur de la vie de tous les Cessonnais. Le maintien et le développement des équipements centraux ainsi que le projet de renforcement et d'élargissement du centre-ville animé et commerçant permettront d'y répondre.
- À la déclinaison des principes urbanistiques de la "ville jardin" dans l'aménagement de ViaSilva afin d'ancrer les nouveaux quartiers dans l'identité de la commune.

**Au Haut Grippé dans le cadre d'un projet d'ensemble** (*Voir OAP de quartier "La Rigourdière").* Ce projet mixte logements/activités d'environ 900 logements participera à la requalification d'une entrée de ville majeure de la commune ainsi qu'au développement d'une mixité fonctionnelle.

**Dans certains tissus pavillonnaires existants dans le respect de leur morphologie. Le projet communal préserve ces ensembles, caractéristiques de la "ville jardin",** en permettant toutefois une capacité d'évolution mesurée pour :

- Permettre la rénovation des constructions existantes, aussi bien pour des raisons énergétiques, qu'esthétiques ou encore de confort. L'ensemble des lotissements pavillonnaires de la commune est concerné.
- Faciliter l'adaptation du bâti (démolition/reconstruction ou extension) aux évolutions des ménages, comme l'agrandissement de la famille, la recherche d'une plus grande autonomie des enfants lors des études ou encore l'avancée en âge. L'ensemble des lotissements pavillonnaires de la commune est concerné.
- Répondre aux nouvelles demandes de constructions de logements individuels. Cette dernière évolution concerne les lotissements les plus anciens et proches de l'axe Est/Ouest, déjà en partie caractérisés par de l'individuel dense et mitoyen (maison de ville), comme ceux de la Hublais, du Champ du Moulin et des Champs Péans Nord. Elle concerne également les lotissements et tissus pavillonnaires disposant de grands terrains qui peuvent accueillir de nouvelles habitations sans que leur environnement soit fondamentalement modifié (par exemple La Ménouriais, Normandière et dans une moindre mesure Chêne Morand).

Dans chaque projet, les principes de développement durable seront recherchés à travers le développement d'une mixité fonctionnelle lorsque cela est possible, de constructions et formes urbaines plus économes en énergie et adaptées au changement climatique, de matériaux plus durables et sains, etc.

## Développer un cœur de ville à l'échelle de la commune et un réseau de polarité de quartier équilibré.

Le centre-ville de la commune concentre les principaux équipements et polarise près du tiers des achats courants des Cessonnais. Toutefois, déconnecté du flux de l'axe Est/Ouest et morcelé entre différentes entités sans lien au

niveau du parcours chaland, il manque de lisibilité. Par ailleurs, il est resté dans son périmètre historique et apparait de moins en moins à l'échelle d'une ville comme Cesson-Sévigné. Au regard de l'évolution urbaine et démographique de la commune attendue dans les prochaines années, le centre-ville doit donc pouvoir conforter sa place de centralité principale et de cœur animé de toute la commune, Pour y parvenir, les actions envisagées à l'horizon 2035 sont les suivantes :

- Développer l'offre de logements et faire du centre de Cesson-Sévigné un centre habité. L'apport de nouveaux habitants au plus près des commerces et services de proximité permettra d'assurer leur fonctionnement.
- Renforcer la polarité commerciale du centre-ville par la modernisation des cellules existantes et la création de nouvelles. L'objectif principal est de développer des continuums commerciaux et les parcours chalands entre les différents pôles d'animation du centre (place de l'Église, Cours de la Vilaine, place du marché, pôle commercial de Beausoleil, ...). Les rues du Calvaire et de la Croix Connue sont particulièrement concernées.
- Éviter le développement d'une concurrence des axes de transit en encadrant le développement des nouvelles offres commerciales et en les orientant prioritairement dans le centre-ville et les polarités de quartiers, conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale.
- Intervenir sur les espaces publics par des aménagements de qualité et développer l'offre de stationnement afin de rendre le centre-ville accessible.

En complément du centre-ville, le projet communal prévoit de maintenir et de développer une offre de commerces et de services de proximité au sein de six polarités de quartier :

**La Monniais** pour les quartiers sud et l'Écopôle Sud-Est.

**Bourgchevreuil** pour les quartiers Nord-Est. Peu visible depuis la rue de la Chalotais, son fonctionnement pourrait être amélioré. À moyen et long terme, la fragilité de sa proximité avec le centre-ville renforcé d'une part, et avec la future polarité commerciale de la Frinière à ViaSilva-Les Pierrins d'autre part, devra également être prise en compte.

**Le Petit Marais** sur l'axe Est-Ouest. L'achèvement du renouvellement urbain sur cette séquence de l'axe Est-Ouest devrait bénéficier à cette polarité en étoffant son aire de chalandise.

**Les Champs Blancs**. Située autour de la station Cesson-ViaSilva, cette future polarité participera à court et moyen terme à l'animation des nouveaux quartiers Atalante-ViaSilva et Pierrins Ouest (*Voir OAP - Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva*).

**Atalante**. Située autour de la station du même nom, cette petite polarité relèvera de l'utra-proximité, en complément du centre commercial voisin des Longs Champs (*Voir OAP - Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva*).

**La Frinière**, au cœur du futur quartier des Pierrins Est. Cette polarité sera réalisée une fois la population suffisante pour la faire fonctionner, soit, à priori après 2030 (*Voir OAP - Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva*).

Concernant **le pôle de la Rigourdière**, dont le rayonnement est à l'échelle du Pays de Rennes, le projet communal vise à mieux l'intégrer au dispositif urbain cessonnais en développant une mixité fonctionnelle à ses abords (projet du Haut Grippé, salle multisports, desserte en transports en commun…).

## Consolider et développer le tissu économique cessonais

Le projet de Cesson-Sévigné, en cohérence avec le PADD, vise à conforter la position de la commune comme second pôle d'emploi de la Métropole. Il s'agit notamment d'accompagner la croissance démographique attendue, en développant l'emploi au plus près des zones d'habitat existantes et futures. La commune dispose de nombreux atouts comme la diversité de son tissu économique, son excellente accessibilité et la présence du premier pôle universitaire et de recherche de Bretagne. Il s'agit de tirer parti de cette situation à travers plusieurs projets de développement économique dont les principaux sont :

**La confortation du pôle industriel et artisanal de l'Écopôle Sud-Est**. À cheval sur Chantepie, Rennes et Cesson-Sévigné, il s'agit de la plus grande zone d'activités de Bretagne dont l'un des enjeux majeurs réside dans le maintien de sa vocation première. À ce titre, les mutations vers d'autres fonctions comme le tertiaire ou le commerce doivent être mieux encadrées et devront s'inscrire dans un projet d'ensemble de requalification et de renouvellement économique (*Voir OAP – Secteur d'enjeux intercommunal – Éco pôle Sud-Est*).

**Les zones d'activités du Chêne Morand et de la Petite Touche Aury**. Inscrites comme zones d'activités structurantes au Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes ainsi qu'au schéma d'aménagement économique de la Métropole. Elles accueilleront prioritairement des entreprises industrielles, semi-industrielles, logistiques, artisanales ou encore des concessions automobiles dans le cas du Chêne Morand. Prolongement de l'Écopôle Sud-Est, la zone du Chêne Morand est en cours d'aménagement, avec un foncier cessible de l'ordre de 15 hectares sur une emprise globale de 23 hectares (*Voir OAP – Secteur d'enjeux intercommunal – Éco pôle Sud-Est*). La Petite Touche Aury, dont le parti d'aménagement et la programmation reste à définir, est située en extra-rocade et en partie sur la commune de Chantepie. Elle dispose d'une capacité de 35 hectares.

**Le pôle tertiaire métropolitain d'Atalante ViaSilva** (*Voir OAP – Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva*). En lien avec le projet urbain de ViaSilva, il s'agit de poursuivre le

développement économique du site technopolitain « Atalante-Beaulieu / Saint-Sulpice / Champs Blancs » par l'accueil de nouvelles entreprises innovantes autour du numérique et des services aux entreprises en recherche et développement. Les secteurs concernés à Cesson-Sévigné sont les Champs Blancs, Pâtis Tatelin et Atalante Beaulieu (renouvellement urbain) et pourraient accueillir à l'horizon 2030 environ 7 000 nouveaux emplois. Par ailleurs, dans le cadre du Schéma de développement universitaire métropolitain, des synergies seront recherchées et mises en œuvre entre le monde de la recherche et le monde économique. Cela se traduira notamment par la mise en place d'un axe dynamique Est/Ouest, afin de créer une connexion physique entre le Campus, les Grandes Écoles et la Technopôle.

**Le Pôle d'activités de la Rigourdière**. Sur ce site stratégique d'entrée de ville, le projet communal prévoit une diversification de l'activité avec le développement de surfaces tertiaires le long de la rue de la Rigourdière. Le développement commercial devra quant à lui se faire conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territorial du pays de Rennes. Enfin plusieurs emprises et espaces sous-utilisés pourront être mobilisés par densification du tissu économique. C'est en particulier le cas le long de la Rocade, sous réserve d'une insertion paysagère de qualité.

**L'emploi dans les quartiers**. Le projet encouragera également le développement d'activités compatibles avec l'habitat en diffus (axe Est-Ouest, polarité de quartiers et centre-ville, secteur des Pierrins, etc…).

# 3. Structurer et fédérer le territoire par les équipements et les mobilités

## Assurer une offre de services et d'équipement adaptée et diversifiée

Les équipements de Cesson-Sévigné participent à son attractivité en apportant des réponses aux divers besoins (culturels, sportifs, scolaires, associatifs, administratifs, etc.) des habitants et usagers du territoire. Ce sont également des espaces de rencontres et de sociabilité pour les habitants, vecteurs d'intégration à la vie communale. L'offre est particulièrement développée et diversifiée pour une strate de population comme celle de Cesson-Sévigné, confortant ainsi le rayonnement de la commune au niveau métropolitain et sa place dans le cœur de métropole. C'est le cas sur le plan culturel à travers le complexe du Pont des Arts et la salle de spectacle du Carré Sévigné, sur le plan de la santé à travers la polyclinique, et sur le plan sportif avec la piscine, le Palais des Sports et la salle multi-activités, la base Sports Nature, le Golf ou encore le complexe de tennis. La prise en compte du fonctionnement des habitants (cessonnais ou extérieurs) à l'échelle d'un bassin de vie et non plus de la commune pourrait faire l'objet d'une réflexion globale entre Cesson-Sévigné et les communes voisines. En effet, de nombreuses personnes se détendent à proximité de leurs lieux de travail qui ne situent plus forcément sur la commune où ils habitent. Les habitants s'inscrivent également de plus en plus dans des logiques de réseaux et vont rechercher des pratiques sportives et culturelles sur un territoire plus large que leur commune de résidence.

L'essentiel des équipements sont implantés dans le centre-ville et le long de la Vilaine qui forme une véritable dorsale dans la structuration urbaine de la ville. Aussi, afin de renforcer le rayonnement du cœur de ville à l'échelle du Cesson-Sévigné de 2035, le projet communal vise à conforter ces équipements dans leur emplacement actuel et à affirmer leur mise en relation, notamment par le développement du réseau de liaisons piétons-cycles. Au sein de cette dorsale regroupant les principaux équipements d'échelle communale et intercommunale, plusieurs équipements ont récemment vu le jour ou vont être construits/restructurés prochainement : la salle multi-activité du Bois de la Justice d'une capacité de 4 500 places environ, les nouveaux cours de tennis, les pôles médicaux du Cours de la Vilaine et de la Chalotais, etc.

Il s'agira également d'adapter au fur et à mesure l'offre d'équipements et de services aux évolutions sociétales (vieillissement de la population, développement du numérique, apparition de nouvelles pratiques, …) et à l'accroissement démographique attendue de la commune. À ce titre, en complément du renforcement du cœur de ville, il est prévu le développement d'une offre de proximité au sein des futures opérations, en particulier sur ViaSilva : petite enfance, scolaires, sportifs, médicaux social, locaux associatifs, etc.

Enfin, la mise aux normes énergétiques et l'adaptation progressive des équipements communaux aux règlementations en vigueur et à venir sera poursuivie.

## Faciliter les déplacements piétons/cycles de proximité

La mise en place d'un réseau de cheminements piétons et cycles sécurisé, lisible et complet permettra de rendre les modes actifs plus attractifs et performants. Cette action du projet communal vise également à créer du lien entre les quartiers et ainsi faciliter l'accès aux différents pôles communaux d'emplois, d'équipements, de commerces et de services. Par ailleurs, cela participera à l'objectif métropolitain d'un moindre usage de l'automobile pour les déplacements de proximité (moindre pollution de l'air et moindre émission de CO2).

Le développement de ce réseau s'appuiera sur l'une des particularités de la "ville jardin", à savoir son armature verte qui irrigue l'essentiel de la zone agglomérée. Les coulées vertes, les anciennes trames bocagères préservées, les espaces verts de quartier sont ainsi autant de supports favorables à la pratique de la marche et du vélo. Des aménagements de la voirie (accessibilité, réduction des vitesses, sécurisation, …) seront également

réalisés afin d'encourager son partage entre les différents modes de déplacements dans les quartiers. Il s'agira également de dissuader le trafic de transit qui emprunte certaines rues comme celles de la Chalotais ou de la Croix Connue et qui pourrait augmenter dans les prochaines années avec ViaSilva si rien n'est fait.

Dans certains cas, il s'agira également de réaliser des liaisons piétons/cycles dans les tissus urbains constitués, à l'occasion d'opérations d'aménagement par exemple. Le secteur situé entre la Vilaine et la rue de Rennes (axe Est/Ouest) est particulièrement concerné car peu perméable du fait de l'absence de prolongement de la trame de cheminements située au nord (allée de la Hublais, lotissements Renaudière et Champs Péans nord). Or il s'agit d'un site stratégique pour rouvrir la ville sur la Vilaine. Au-delà des aménagements d'infrastructure, la pratique du vélo sera améliorée par le développement des parcs de stationnement, qu'ils soient ouverts ou sécurisés, à proximité des polarités, des zones d'emplois ou encore des lieux d'intermodalité (station de métro, arrêt de bus, halte ferroviaire).

Enfin dans les nouvelles opérations d'aménagement en extension urbaine (ViaSilva), le développement d'un réseau complet et sécurisé de liaisons piétonnes et cycles sera mise en œuvre systématiquement.

Par ailleurs, le développement urbain de Cesson-Sévigné est fragmenté par diverses infrastructures de transports qui sont autant d'obstacles et de séparations pour les échanges entre les quartiers. L'objectif pour les prochaines années est double :

- Mieux intégrer certaines infrastructures au dispositif urbain par leur réaménagement et leur requalification :
  - Le Boulevard des Alliés, axe exclusivement routier, non traversant et bordé de talus, est une véritable coupure Est/Ouest pour la commune. Une fois la première phase (entre la route de Fougères et l'avenue de Belle Fontaine) réalisée, la prochaine étape pourrait concerner la partie sud, en lien avec le projet de zone d'activités du Chêne Morand.
  - Le boulevard Saint-Roch, coupure urbaine entre le Cesson-Sévigné historique et l'opération ViaSilva. Son réaménagement se fera progressivement au fur et à mesure de l'avancement du projet des Pierrins.
  - La rue de la Rigourdière. Son réaménagement facilitera l'intégration du nouveau quartier et son accroche au pôle commercial de la Rigourdière.
- Faciliter le franchissement de la voie ferrée et de la rocade par les modes doux. Concernant la seconde infrastructure, l'enjeu est avant tout de permettre un meilleur accès aux secteurs agro-naturels extra-rocade pour les pratiques de loisirs verts et plus largement aux grands sites métropolitains de ressourcements que sont la forêt de Rennes et la vallée de la Vilaine.

## Renforcer l'accessibilité de la commune et les échanges intercommunaux

L'accessibilité de Cesson-Sévigné depuis ou vers l'extérieur sera améliorée afin de garantir son attractivité et son développement.

**Dans le domaine des transports en commun**, la commune va connaitre, un renforcement important de l'offre et un bouleversement majeur de sa position dans le fonctionnement des déplacements métropolitains :

- Le métro dessert le nord de la commune à travers deux stations (Atalante et Cesson-ViaSilva) et permet un accès rapide à Rennes, ses équipements et ses zones d'emplois. Pôle d'échanges multimodal doté d'un parking relais de plus de 800 places, la station Cesson-ViaSilva donnera à la commune une position centrale dans les échanges intercommunaux de l'Est de la Métropole (rabattement de plusieurs lignes de bus desservant les communes d'Acigné et de Thorigné-Fouillard) et plus généralement de l'Est du département. Pour assurer un accès au pôle d'échange et un fonctionnement optimal du réseau de bus, des aménagements spécifiques (site propre, gestion des priorités, création de couloirs bus d'approche aux carrefours et giratoires) seront réalisés sur le Boulevard Saint-Roch, le boulevard des Alliés ou encore la route de Fougères. La desserte en bus des quartiers sera également optimisée afin de desservir les nouveaux quartiers, notamment les Pierrins. Par ailleurs, l'offre en transport en commun entre le terminus du métro, le centre-ville et la halte ferroviaire sera renforcée et jouera un rôle important dans les liens inter-quartiers de Cesson-Sévigné.
- À moyen terme (horizon 2030), deux lignes de trambus vont desservir la commune depuis le centre de Rennes : une en direction de la zone de Saint-Sulpice et qui desservira notamment la Technopôle Atalante Beaulieu et une autre en direction de la Rigourdière et qui desservira le centre-ville de Cesson-Sévigné.
- À plus long terme, la halte ferroviaire de Cesson-Sévigné pourrait également être renforcée, en lien avec le projet d'évolution de la ligne Rennes-Vitré et des nouvelles capacités offertes depuis la livraison de la LGV. Elle deviendrait ainsi, à l'instar de la station de métro Cesson-ViaSilva, une autre porte d'entrée de la métropole en transports en commun et un lieu important d'intermodalité. Elle ouvrirait également de nouvelles possibilités d'accès plus directes vers la gare et le centre-ville de Rennes. Cette évolution devra être anticipée et prise en compte dans le projet de développement et d'élargissement du centre-ville au sud de la Vilaine et sur la zone du Bordage (travail sur les espaces publics et ouverture de la gare vers le nord,

développement d'un pôle animé – activités et logements – nouvelles capacités de stationnement).

**Concernant les déplacements vélo**, en complément du réseau local de proximité, la commune bénéficiera de la mise en œuvre du réseau express métropolitain dans le cadre du Schéma Directeur Vélo Métropolitain. Ce réseau vise à relier les communes de première couronne au cœur de métropole et à la ville de Rennes de manière performante, rapide, directe et sécurisée. Les aménagements envisagés seront le plus souvent de qualité (éclairage public, revêtement en dur, piste uni ou bi directionnelle séparée des autres modes de déplacements) afin de cibler principalement les déplacements domicile-travail quotidiens. Les principales liaisons identifiées sont les suivantes :

- La liaison Rennes Beaulieu / Thorigné-Fouillard, via le terminus du métro. En grande partie existante, elle sera complémentaire de la liaison empruntant la route de Fougères et irriguera de manière centrale les futurs quartiers de ViaSilva.
- La liaison Rennes Beaulieu / Acigné. Elle s'appuiera sur la requalification du boulevard Saint Roch et permettra de desservir la zone du Village des Collectivités sur le territoire de la commune de Thorigné-Fouillard ainsi que les quartiers des Pierrins au nord et les quartiers pavillonnaires au sud de celle-ci.
- La liaison Rennes / Noyal-sur-Vilaine. Elle passera par l'axe Est-Ouest, le centre-ville élargi de Cesson-Sévigné le principal pôle d'équipements de la commune.
- La liaison Écopôle Sud-Est / halte ferroviaire de Cesson-Sévigné. Elle permettra de relier le centre-ville à un pôle d'emploi majeur de la métropole, en desservant notamment le quartier de la Monniais.

À côté de ce réseau utilitaire intercommunal, il est également prévu de développer des liaisons à vocation de loisirs, en particulier le long de la Vilaine (projet de voie verte Rennes – Vitré) et vers la Forêt de Rennes.

**Enfin l'accessibilité automobile** depuis l'extra-rocade, sera améliorée même si la priorité en matière de déplacements reste le développement des moyens écologiques avec l'évolution des pratiques de déplacements (auto-partage, covoiturage). Il s'agit principalement d'accompagner l'arrivée du métro et le développement urbain de ViaSilva ainsi que l'intermodalité au niveau des futurs parkings relais du trambus (Rigourdière). En effet, le pôle multimodal et le développement important de l'emploi sur la Technopôle vont générer des flux nouveaux qu'il s'agit de gérer au mieux par l'optimisation à court terme des accès depuis la rocade (aménagement des portes des Longs Champs et de Tizé) et par la création à plus long terme d'un nouvel accès au niveau de la porte de Normandie. L'amélioration du franchissement de la Touche Dogon devrait quant à lui faciliter les échanges avec le nord de la commune.

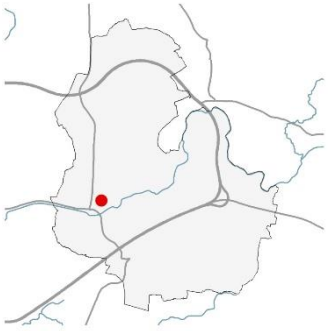
Par ailleurs, pour résorber un certain nombre de difficultés identifiées sur la seconde ceinture au niveau de Vern-sur-Seiche et sur les routes d'Angers et de Chateaugiron à Chantepie, une réflexion sera engagée pour mieux gérer les déplacements sur le secteur Sud-Est.

# Partie 2
# Les OAP de quartier

# 1. OAP "La rue de Rennes"

**Renouvellement urbain : Achever la restructuration du bâti sur la rue de Rennes.**





## Description du site

La rue de Rennes connait, depuis 2004, un renouvellement urbain important au grès des mutations foncières. Le secteur situé entre le rond-point du Taillis et l'allée de la Hublais a ainsi été complètement restructuré sur la rive sud de la rue de Rennes, à l'exception de l'îlot objet de la présente OAP. Celui-ci correspond aux parcelles AT 205, AT 207 et AT 003. Il est situé entre la rue de Rennes au nord et l'allée des Pâtissiaux/la rue du Petit Marais au sud.

## Superficie

0,2 ha environ.

## Occupation / usage actuels

À l'origine composé de 3 parcelles bâties avec des maisons individuelles en rupture avec l'alignement majoritaire de la rue de Rennes, le projet a fait l'objet d'une première phase d'aménagement. Une parcelle reste encore disponible pour édifier un petit collectif.

## Enjeux / objectifs

- Terminer le renouvellement de cette séquence de la rue de Rennes en évitant les reliquats qu'occasionnerait un renouvellement partiel du site ;
- Éviter l'effet « barre » en prévoyant des sections de façades de 25 m maximum ;
- Maintenir une part de végétal sur le secteur ;
- Poursuivre un maillage piéton/cycles entre la rue de Rennes et la Vilaine.

## Vocation et programmation

**Vocation** : Le site est destiné à de l'habitat uniquement. Le potentiel de logement est d'une trentaine environ.

**Mixité fonctionnelle** : Pas d'orientation particulière.

**Mixité sociale** : Les programmations de logements sont réparties dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

**Densité minimale attendue** : 100 logements par hectare.

## Composition urbaine

### 1/ Formes urbaines

Les nouvelles constructions sont de type collectif sur la rue de Rennes et de type maison de ville sur l'allée des Pâtissiaux.

Sur la rue de Rennes, un travail d'accroche avec les constructions voisines est mené tant en sur la hauteur que sur l'épaisseur du bâti. Un dépassement d'un niveau ponctuel de l'épannelage environnant est possible. Pour assurer une cohérence depuis la rue, les façades des nouvelles constructions sont majoritairement implantées à l'alignement défini par les collectifs voisins et ne le réduisent pas.

### 2/ Traitement des lisières

L'implantation des constructions et leur hauteur veillent à limiter la perte d'ensoleillement, notamment pour les pavillons qui jouxtent le secteur de projet au sud.

### 3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** : Le cœur d'îlot est végétalisé pour partie et perméable afin de faciliter l'infiltration de l'eau à l'échelle du projet et de ménager la transition avec les pavillons au sud (plantation à prévoir pour atténuer visuellement le parc de stationnements aériens). Le retrait sur la rue de Rennes est laissé libre de circulation (pas de clôture sur voie) et supporte un alignement d'arbres en continuité de ceux existants. Les clôtures en limites séparatives sont perméables (mur bahut + dispositif claire-voie).

**Qualité des constructions** : Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

Pour maximiser les apports solaires au nord et améliorer l'habitabilité des logements, les rez-de-chaussée sont au même niveau que le fil de l'eau de la rue de Rennes. Les ouvertures maximisent l'apport de lumière. L'aspect des façades est sobre et les soubassements sont harmonisés avec ceux des collectifs voisins.

**Risques et nuisances** : Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

**Servitudes** : Voir annexes.

### 4/ Mobilités

**Accès automobile au secteur** : Un seul accès est prévu depuis la rue de Rennes, permettant de desservir les stationnements aériens à l'arrière des constructions et la rampe d'accès aux stationnements souterrains. Cet accès est traité sous forme de voie mixte, avec une priorité aux piétons et cycles. L'accès automobile aux maisons individuelles peut être autonome, soit par la rue des Pâtissiaux, soit par la propriété jouxtant à l'Ouest, sous réserve de l'établissement de la servitude adéquate.

**Voies structurantes** : Pas d'orientation particulière.

**Desserte en transports collectifs** : Le projet est situé sur la rue de Rennes, support d'un site propre en transports collectifs et du futur trambus.

**Desserte pour les modes actifs** : Un cheminement doux traverse le projet de façon à relier la rue de Rennes à la rue du Petit Marais, dans le but de retrouver une continuité piétonne jusqu'à la Vilaine. Ce cheminement emprunte pour partie la voie de desserte automobile (voie mixte) du projet.

**Stationnement** : Si l'aménagement du secteur se fait en plusieurs phases, le premier projet doit prévoir les conditions d'une mutualisation des stationnements souterrains et aériens avec les suivants.

## Condition de réalisation

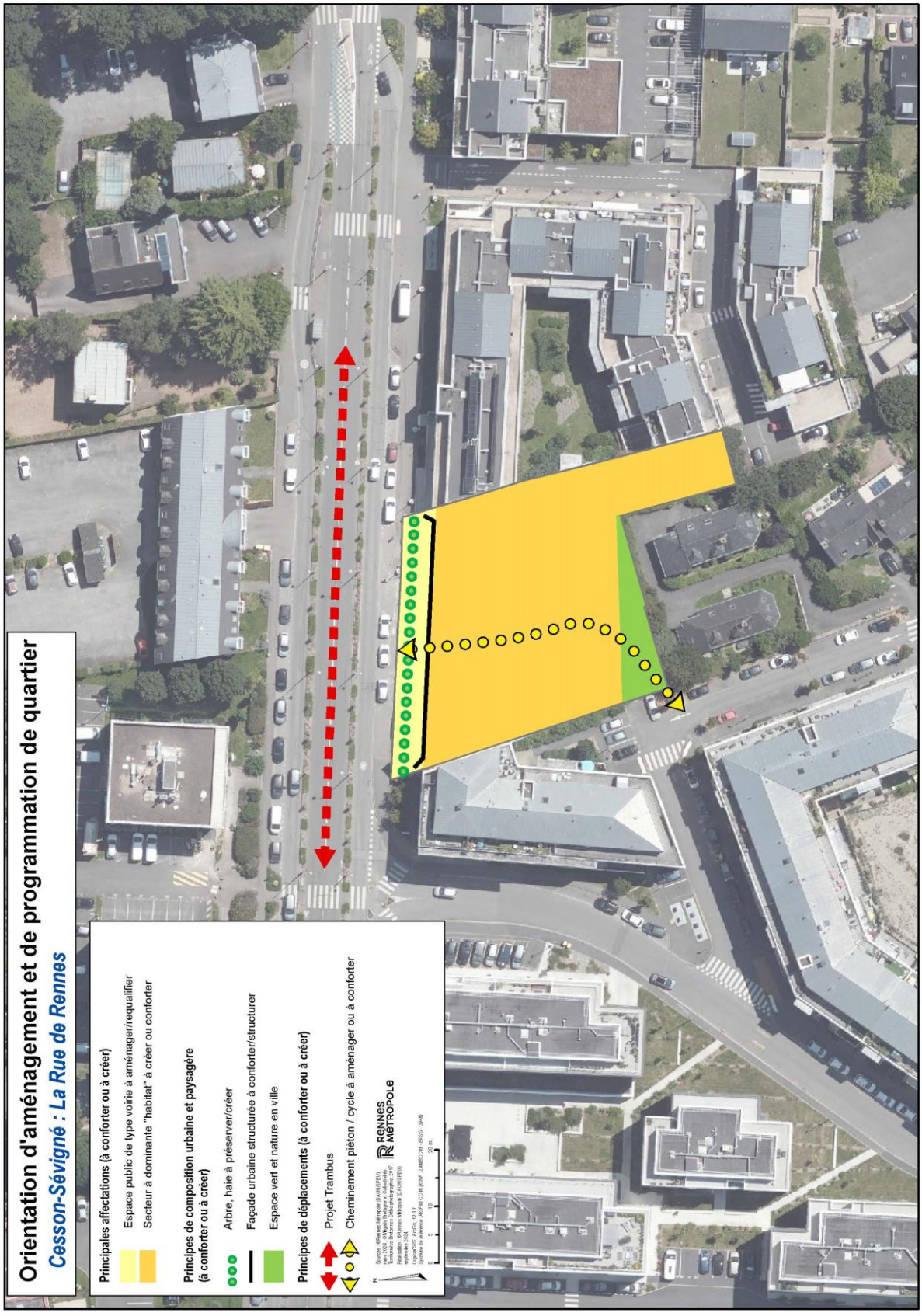
Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.

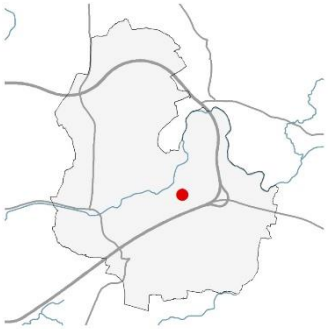

Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Cesson-Sévigné : La Rue de Rennes
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur à dominante "habitat" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Arbre, haie à préserver/créer
Façade urbaine structurée à conforter/structurer
Espace vert et nature en ville
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Projet Trambus
Cheminement piéton / cycle à aménager ou à conforter
RENNES MÉTROPOLE

# 2. OAP " La Rigourdière"

**Renouvellement urbain : restructurer une entrée de ville majeure de la commune.**

**Cette OAP vaut règlement sur la partie en zone 1AU.**





## Description du site

Le site couvre l'ensemble de la zone d'activité de la Rigourdière. Il est compris entre la voie ferrée Rennes-Paris au nord, le parc du Bois de la Justice à l'ouest et la Rocade de Rennes au sud et à l'est. Il correspond à ce titre à une entrée de ville majeure pour la commune de Cesson-Sévigné, mais également pour la Métropole.

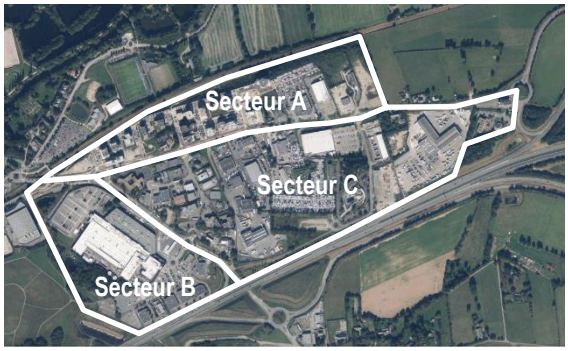
Situé en tâche urbaine au Schéma de Cohérence Territoriale, il complète la politique de renouvellement urbain initiée le long de l'axe est-ouest, support de transports collectifs en site propre.

## Superficie

Le site représente une surface globale d'environ 64 hectares.

## Occupation / usage actuels

Trois secteurs (A, B et C) composent le site.




**Au nord de la rue de la Rigourdière (A)**, le secteur est en cours d'aménagement. Sur sa partie Ouest, il accueille ses premières constructions à dominante logement. La partie Est est quant à elle occupée par des activités hétéroclites mêlant du commerce alimentaire, de l'artisanat et des activités en lien avec l'automobile. Les fonds de terrain sont non bâtis et représentent des opportunités pour accueillir de nouvelles activités.

**À l'ouest de la route de Domloup (B)**, le secteur est occupé par des activités à dominante commerciale, avec en premier lieu la locomotive économique de la zone qu'est le centre commercial Carrefour.

**Au sud de la rue de la Rigourdière et à l'est de la route de Domloup (C)**, le secteur correspond à la zone d'activités à proprement parlé. Il est occupé par des activités mixtes avec une dominante productive et reste marqué par de grands tènements fonciers dont l'occupation pourrait être optimisé.

La rue de la Rigourdière fait le lien entre ces différents sites. Elle est un axe important pour entrer dans le cœur de Métropole et présente un profil routier qu'il convient de réaménager pour laisser davantage de place aux autres modes de déplacements.

## Enjeux / objectifs

- Répondre à la forte demande de logements sur le territoire de la Métropole rennaise en général et sur la commune de Cesson-Sévigné en particulier par la réalisation d'un nouveau quartier d'habitat au nord-ouest du site ;
- Requalifier une entrée de ville majeure en structurant le bâti le long de la rue de la Rigourdière et développer une mixité fonctionnelle (logement et tertiaire) dans un secteur essentiellement dévolu aux activités artisanales et commerciales ;
- Accompagner la restructuration des activités en développant de nouvelles capacités d'accueil d'entreprises, notamment artisanales, en optimisant le foncier ;
- Décliner le principe de la ville jardin en créant de nouveaux espaces verts en cœurs de quartier ;
- Développer le maillage viaire dans le cœur de la zone pour améliorer les flux automobiles et logistiques ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements des modes actifs (piétons et cycles) sur le secteur ;
- Améliorer la synergie urbanisme/déplacement en développement une offre de logements au plus près d'une ligne de transport en commun performante (Trambus Axe est-ouest).

## Vocation et programmation

**Vocation** :

**La partie au nord de la rue de la Rigourdière (A)** est composée de deux secteurs :

- La partie à l'Ouest a une vocation dominante habitat (environ 900 logements à terme).
- La partie à l'Est conserve quant à elle sa vocation économique, tout en étant réorientée vers une offre plus diversifiée autour du terminus du trambus (artisanat, entrepôt, tertiaire et techno-tertiaire, service, restauration, hôtellerie).

**La partie à l'ouest de la Route de Domloup (B)** conserve sa vocation commerciale.

**La partie au sud de la rue de la Rigourdière et à l'est de la route de Domloup (C)** est composée de deux secteurs **:**

- Le long des deux voies, le tissu économique est appelé à se diversifier et se verticaliser par l'accueil de surfaces de bureau avec RDC actifs. L'offre nouvelle de service et restauration est à implanter préférentiellement au carrefour des deux axes principaux et uniquement en mixité fonctionnelle.
- Le cœur de la zone conserve quant à lui sa vocation économique à dominante artisanale, industrielle et logistique.

L'offre tertiaire nouvelle réalisée en rives sud et nord de la rue de la Rigourdière ne peut excéder 30 000 m² de SP au global.

**Mixité fonctionnelle** : Aux abords de la rue de la Rigourdière, du trambus et de son terminus, les programmes développent une mixité fonctionnelle à l'échelle du bâti (mixité verticale) ou de l'opération (mixité horizontale au sein d'un même projet d'ensemble).

Les programmes tertiaires adressés le long du trambus développent une conception réversible des RDC et des étages.

**Mixité sociale** : Les programmations de logements sont réparties dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

**Densité minimale attendue** : 100 logements ou équivalent à l'hectare le long du trambus.

Dans le cas d'une urbanisation nouvelle mixte comportant une part de locaux d'activités (bureaux…), la surface de plancher totale de ces derniers devra être convertie en équivalent/logement sur la base du ratio suivant :

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*
*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70m2. Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*

## Composition urbaine

### 1/ Formes urbaines

Les orientations diffèrent selon les trois sous-secteurs de l'OAP (A, B et C).

**Sur la partie au nord de la rue de la Rigourdière (A) :**

- Le projet conserve des percées visuelles depuis la rue de la Rigourdière afin de maintenir les points de vue existants sur le paysage agro-naturel de la boucle de la Vilaine au nord du site. Les nouvelles constructions développent une composition urbaine cohérente (ordonnancement du bâti, émergence d'un front bâti harmonieux) afin de structurer la rue de la Rigourdière et la transformer en boulevard urbain. À ce titre, les nouvelles activités implantées sur la partie Est s'adressent sur la rue et disposent leurs espaces de stationnement ou de logistique à l'arrière ou bien l'intègrent au bâti.

- Le projet tient également compte de sa situation en belvédère et ménage les hauteurs des constructions pour que celles-ci s'insèrent au mieux dans le paysage :
    - Sur les secteurs mixtes ou à dominante habitat de l'OAP = au regard de la topographie, des hauteurs supérieures à huit niveaux, RDC compris, ne sont pas souhaitables. Par ailleurs, en lien avec la compacité prévue de l'opération, les derniers niveaux des constructions les plus élevées sont à traiter comme des sommets et non des façades, afin d'éviter une impression d'écrasement depuis l'espace public.
    - Sur les secteurs à vocation économique de l'OAP = le projet développe des hauteurs maximales en R+7.
- Afin de garantir des respirations, l'ancien corps de ferme et ses abords seront maintenus dans la mesure du possible et pourront subir des adaptations face aux constructions nouvelles.

**Sur la partie à l'ouest de la Route de Domloup (B) :** à long terme une diversification verticale et une restructuration des façades urbaines donnant sur la Rocade et la route de Domloup pourront être envisagées.

**Sur la partie au sud de la rue de la Rigourdière et à l'est de la route de Domloup (C)** :

- Le long des deux voies, les nouvelles constructions développent une composition urbaine cohérente (ordonnancement du bâti, émergence d'un front bâti harmonieux) afin de structurer les rues et de les transformer en boulevard urbain. À ce titre, les façades principales des nouvelles constructions s'adressent obligatoirement sur la rue de la Rigourdière support du futur trambus. Par ailleurs et afin d'éviter l'effet de canyon urbain, les constructions développent des hauteurs variées et des failles urbaines donnant à voir sur les cœurs d'îlot.
- Dans le cœur de la zone, les nouvelles constructions veillent à adresser leur façade active sur les voies de desserte existantes ou futures.

### 2/ Traitement des lisières

L'intégration et l'accroche avec les paysages agro-naturels environnants et les secteurs bâtis existants sont une composante importante du projet.

### 3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** :

**Sur la partie au nord de la rue de la Rigourdière (A) :**

- En cœur de site, une trame verte structurante orientée Est-Ouest, support d'espaces publics et de cheminements, est aménagée et vise à la limitation des effets "îlots de chaleur urbains".
- Des espaces verts tampon sont également à réaliser le long de la voie ferrée au nord et entre les secteurs d'habitats et d'activité pour ménager une transition. Ces espaces sont conçus comme des écrans visuels et doivent donc comporter une végétation tenant ce rôle.

Sur l'ensemble de l'OAP : En complément des espaces publics existants ou futurs, les projets développent des espaces verts privés comprenant une part de pleine terre, exception faite pour les programmes de constructions édifiés selon le principe de bâtiments îlots. Les interventions par renouvellement/densification économique des fonciers d'activités existantes s'accompagnent d'une désimperméabilisation des sols.

**Qualité des constructions** : Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

**Risques et nuisances** : Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (lignes haute tension / très haute tension, bruit de la rocade). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

La partie nord de la rue de la Rigourdière (A) ayant fait l'objet de remblais récents, les modes constructifs, la création des réseaux et les aménagements prennent en compte cette particularité du terrain pour l'urbanisation future de l'ensemble du secteur. Les programmes de constructions tiennent également compte de la proximité de la voie ferrée concernant la gestion du bruit.

**Servitudes** : Voir annexes.

La ligne électrique Domloup/Belle Épine traverse le site.

### 4/ Mobilités et réseaux

**Accès automobile au secteur** :

**Sur la partie au nord de la rue de la Rigourdière (A) :** L'aménagement du secteur prend en compte le maillage viaire actuel, notamment la rue de la Rigourdière. L'accès à l'opération et aux nouveaux programmes de construction se fait via les points traités sous la forme de carrefours sécurisés. À ce titre, pour les nouveaux programmes, des accès directs depuis la rue de la Rigourdière ne sont pas souhaités. Un maillage viaire interne à l'opération permet l'accès à l'ensemble des programmes de constructions. Sur la partie activités, l'accès aux terrains de second rang doit se faire via la réalisation d'une nouvelle voie de desserte, connectée à la voirie du programme de logement voisin.

**Sur la partie à l'ouest de la Route de Domloup (B) :** Pas d'orientations particulières

**Sur la partie au sud de la rue de la Rigourdière et à l'est de la route de Domloup (C) :** Le maillage viaire doit être renforcé et complété conformément au schéma afin

de séparer les flux et de faciliter l'accès à de nouveaux fonciers économiques

**Voies structurantes** : L'aménagement de la rue de la Rigourdière va se poursuivre avec le Trambus afin de constituer un boulevard urbain.

À plus long terme, la route de Domloup sera également à requalifier, en lien avec un éventuel projet de densification/restructuration du pôle commercial.

Une voie de desserte interne le long de la rocade entre les échangeurs de la Valette et de la Rigourdière est également envisagée.

**Desserte en transports collectifs** : Le secteur bénéficie d'une desserte très performante en bus (ligne Chronostar avec arrêt à moins de 250 m du cœur de l'opération) dont le renforcement est programmé (Trambus Axe Est/Ouest).

Un parking relais d'environ 150 places est également prévu au terminus de la ligne Trambus.

**Desserte pour les modes actifs** : Des cheminements piétons et vélos vont être aménagés le long de la rue de la Rigourdière (liaison vélo Noyal-sur-Vilaine / Rennes), en complémentarité avec les futurs espaces verts de proximité. Un franchissement sécurisé de la voie ferrée en direction du centre-ville a ainsi été aménagé via une passerelle.

**Autres réseaux** : Pas d'orientations particulières.

**Stationnement automobile :**

**Sur la partie nord de la rue de la Rigourdière (secteur A)**, chaque projet développe une offre de stationnement privée en rapport avec les besoins du secteur, estimés à 1,3 place par logement (excepté pour le logement locatif social où les besoins sont moindre et ne peuvent excéder 1 place par logement). Pour les activités de bureau, service et restauration, le besoin minimal est estimé à 1 place pour 60 m² de surface de plancher créée, avec un maximum de l'ordre de 1 place pour 40 m² de surface de plancher créée Pour les autres activités autorisées, l'offre est à estimer selon le besoin.

Dans un souci de mutualisation, cette offre de stationnement peut être réalisée sur l'ensemble du périmètre du lotissement des Hauts de Sévigné, voirie comprise, mais pas en dehors. Sur le reste du secteur A, l'offre de stationnement est rationalisée pour limiter l'usage de la voiture. Elle est gérée sur le terrain de chaque projet, mais une mutualisation avec l'espace public, notamment le parking relais pourra être envisagée si les conditions le permettent. Les surfaces non couvertes dédiées au stationnement participent aux objectifs de verdissement et d'infiltration de l'eau.

**Sur le reste de l'OAP (secteurs B et C)**, pas d'orientations particulières.

**Stationnement vélo :**

Sur la partie nord de la rue de la Rigourdière (A), chaque projet développe une offre de stationnement privée en rapport avec les besoins du secteur :

- Pour le bureau, la surface des locaux vélos doit être équivalente à environ 1,5% de la surface de plancher de la construction.
- Pour le logement, le nombre d'emplacements vélo doit tenir compte de la taille des logements : de l'ordre d'1 emplacement de 1,5 m² pour les T1 et T2, de l'ordre de 2 emplacements pour les T3 et de l'ordre de 3 emplacements pour les T4 et +.

## Condition de réalisation

**Sur le secteur A**, l'aménagement de la partie Ouest Hauts de Sévigné) est en cours sous la forme d'une opération d'ensemble.

Les abords du terminus trambus et du parking relais pourraient également faire l'objet d'une opération d'ensemble.

Entre ces deux sites, la réalisation de nouvelles opérations doit être coordonnée.

Pour assurer un aménagement harmonieux du front urbain, des regroupements parcellaires cohérents seront recherchés.

**Sur la façade urbaine du secteur C,** les opérations devront être coordonnées. Des regroupements parcellaires cohérents seront recherchés pour assurer un aménagement harmonieux du front urbain.



**Exemple de regroupements parcellaires cohérents**

**Le reste de l'OAP (secteurs B et C hors façade tertiaire)** peut être aménagé au fur et à mesure de la réalisation des réseaux, sous réserve du respect des principes définis dans la présente OAP.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

# Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

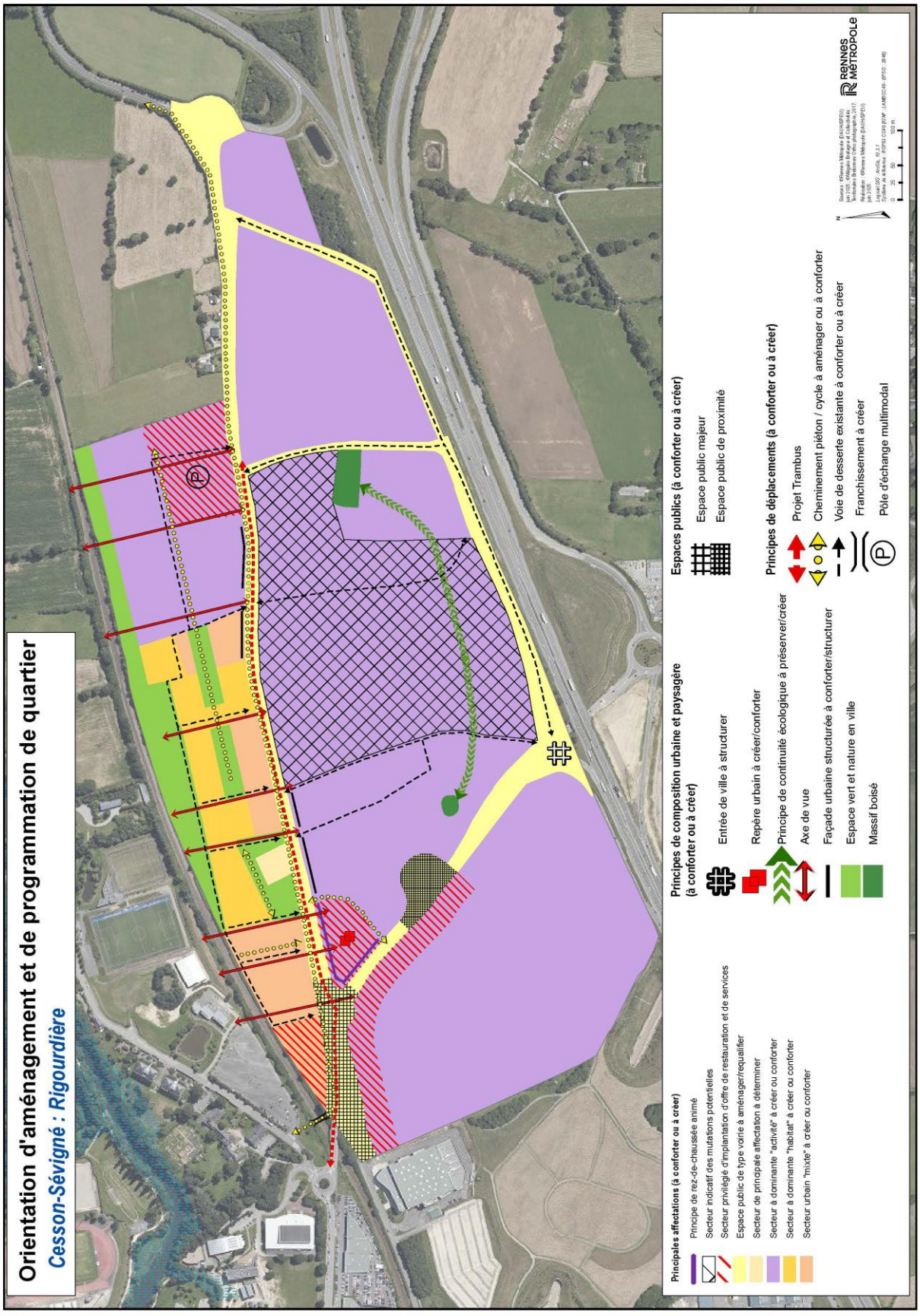
En zone 1AU, l'aménagement de la première phase de la rue de la Rigourdière a été livré en 2023. La suite de son réaménagement en lien avec le Trambus, tout comme la réalisation du parking relais sont prévus d'ici 2028.

**Phasage**

La densification des abords de la rue de la Rigourdière et de la route de Domloup se feront par étape. La première phase concerne :

- Le lotissement du Haut Grippé en rive nord de la rue de la Rigourdière ;
- Les abords du terminus du trambus en rive nord de la rue de la Rigourdière
- Les terrains situés face au lotissement du Haut Grippé, en rive sud de la rue de la Rigourdière.

Les phases ultérieures de renouvellement urbain nécessiteront une évolution du PLUi.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Cesson-Sévigné : Rigourdière
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Principe de rez-de-chaussée animé
Secteur indicatif des mutations potentielles
Secteur privilégié d'implantation d'offre de restauration et de services
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur de principale affectation à déterminer
Secteur à dominante "activité" à créer ou conforter
Secteur à dominante "habitat" à créer ou conforter
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Entrée de ville à structurer
Repère urbain à créer/conforter
Principe de continuité écologique à préserver/créer
Axe de vue
Façade urbaine structurée à conforter/structurer
Espace vert et nature en ville
Massif boisé
Espaces publics (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Espace public de proximité
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Projet Trambus
Cheminement piéton / cycle à aménager ou à conforter
Voie de dessente existante à conforter ou à créer
Franchissement à créer
Pôle d'échange multimodal
RENNES MÉTROPOLE

# 3. OAP "Site de l'ancienne téléphonie centrale"

**Renouvellement urbain : Engager la mutation et le renouvellement de la ZA du Bordage et des Peupliers**





## Description du site

Le secteur de l'ancienne téléphonie centrale (parcelle cadastrée section AZ n°05) est situé à l'angle de la rue de Paris et de l'avenue des Peupliers, à quelques centaines de mètres du centre-ville de Cesson Sévigné.

Il est également situé aux abords des plans d'eau de la base Kayak et de l'extension d'un couloir olympique pour le stade d'eau vive.

## Superficie

0,5 ha environ.

## Occupation / usage actuels

Le terrain est actuellement occupé par un bâtiment tertiaire des années 70 et qui présente d'importants signes d'obsolescence.

## Enjeux / objectifs

- Engager le renouvellement des zones d'activités du Bordage et des Peupliers ;
- Développer une mixité d'usage et une intensité urbaine ;
- Implanter un édifice structurant qui permette l'accroche architecturale et urbaine de cette emprise dans le quartier ;
- Améliorer les liaisons piétons et cycles entre le centre-ville au nord et la halte ferroviaire au sud ;
- Étendre la vitalité de l'hyper centre et créer une dynamique autour des activités sportives et de la formation ;

## Vocation et programmation

**Vocation** : Le site est destiné à une offre tertiaire, de formation et de logements en lien avec les autres activités (coliving ou logement étudiant géré). La Surface de Plancher totale ne devra pas excéder 10 000 m² environ.

**Mixité fonctionnelle** : Le programme doit développer une mixité à l'échelle du terrain.

**Mixité sociale** : Les programmations de logements sont réparties dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

**Densité minimale attendue** : 100 logements par hectare.

Dans le cas d'une urbanisation nouvelle mixte comportant une part de locaux d'activités (bureaux…), la surface de plancher totale de ces derniers devra être convertie en équivalent/logement sur la base du ratio suivant :

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*
*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70 m². Les équivalents-logements obtenus*

*s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*

## Composition urbaine

### 1/ Formes urbaines

Afin d'assurer des perméabilités visuelles entre la rue de paris et l'avenue des Peupliers, le projet devra présenter des failles nord-sud. Cela peut se traduire par une division en différents volumes bâtis, éventuellement reliés entre eux par des systèmes de passerelles pour assurer des synergies entre les diverses fonctions prévues.

Les futures constructions devront également présenter un rythme de façades avec des jeux de retraits entre elles et réinterpréter de manière contemporaine le code architectural du moulin voisin.

Le traitement des socles des constructions devra quant à lui permettre de marquer l'assise des bâtiments et accompagner les ouvertures nord-sud des volumes.

### 2/ Traitement des lisières

Le traitement paysager du site, notamment sur ses interfaces entre domaine privé et domaine public devra être renforcé.

Les plantations existantes situées en lisières devront être maintenues tant que possible, une attention toute particulière devra être portée sur la limite Ouest.

### 3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** : Sur les lisières de l'opération, en lien avec les espaces publics qui seront revalorisés, une frange verte sera aménagée et visera à la limitation des effets "îlots de chaleur urbains". Le cœur d'îlot permettra les traversées depuis la route de Paris vers l'avenue des Peupliers. Ces traversées permettront d'inscrire les RDC actifs du site dans leur environnement et de proposer des itinéraires alternatifs depuis la gare vers les bords de Vilaine.

**Qualité des constructions** : Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

Les nouvelles constructions viseront à atteindre une haute performance énergétique en s'appuyant sur la réglementation RE 2020.

**Risques et nuisances** : Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

**Servitudes** : Voir annexes.

### 4/ Mobilités

**Accès automobile au secteur** : L'accès se fera par l'avenue des Peupliers.

**Voies structurantes** : Pas d'orientation particulière.

**Desserte en transports collectifs** : Le projet est situé sur la rue de Paris, support d'un site propre en transports collectifs.

**Desserte pour les modes actifs** : Un travail particulier devra être porté sur la liaison entre la halte ferroviaire existante et la rue de Paris pour les modes actifs. Une perméabilité piétons/cycles devra ainsi être prévue dans le projet. Le franchissement de la rue de Paris devra également être améliorer et apaisé.

**Stationnement** : Afin d'affirmer le caractère urbain du site, les besoins en stationnement devront être assurés en sous-sol ou à rez-de-chaussée des bâtiments et ne pas impacter le traitement paysager en surface.

## Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

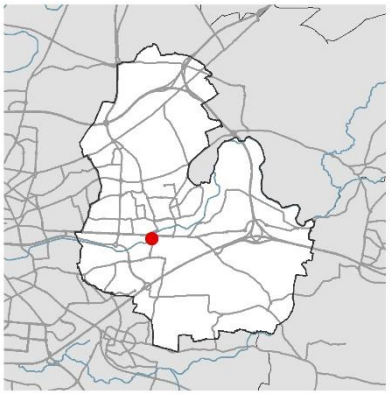
## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements publics

Sans objet.

# 4. OAP "Îlot Avenue des Peupliers"

**Renouvellement urbain : Engager la mutation et le renouvellement de la ZA du Bordage et des Peupliers**





## Description du site

L'îlot est situé entre la rue de Paris, la rue de la Fontaine, l'avenue des Peupliers et la Vilaine, à quelques centaines de mètres du centre-ville de Cesson Sévigné.

## Superficie

1,5 ha environ.

## Occupation / usage actuels

Le terrain est actuellement occupé par un bâtiment tertiaire, un ancien hôtel, et une friche. L'îlot présente des signes de vacance.

## Enjeux / objectifs

- Engager le renouvellement des zones d'activités du Bordage et des Peupliers ;
- Développer une mixité d'usage et une intensité urbaine, avec l'extension du centre-ville de Cesson-Sévigné au sud de la Vilaine ;
- Implanter un édifice structurant qui permette l'accroche architecturale et urbaine de cette emprise dans le quartier ;
- Améliorer les liaisons piétons et cycles le long de la Vilaine, entre le centre-ville de Cesson-Sévigné et de Rennes ;
- Apaiser la circulation automobile du secteur.

## Vocation et programmation

**Vocation** : Le site est destiné à une programmation pouvant inclure notamment du logement, de l'hébergement, du bureau et des surfaces actives (commerces, services, équipements,). La surface de plancher totale sera de l'ordre de 15 500 m² environ.

**Mixité fonctionnelle** : Le programme doit développer une mixité à l'échelle de l'îlot et si possible du bâti.

**Mixité sociale** : Les programmations de logements sont réparties dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

**Densité minimale attendue** : 100 logements par hectare.

Dans le cas d'une urbanisation nouvelle mixte comportant une part de locaux d'activités (bureaux…), la surface de plancher totale de ces derniers devra être convertie en équivalent/logement sur la base du ratio suivant :

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*
*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70 m². Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*

## Composition urbaine

### 1/ Formes urbaines

Afin d'assurer des perméabilités visuelles et des respirations entre la rue de la Fontaine et la Vilaine, le projet devra présenter des failles Est-Ouest via une division en différents volumes bâtis.

Les futures constructions devront également présenter un rythme de façades harmonieux sur l'ensemble des fronts bâtis, y compris celui donnant sur la Vilaine.

Afin d'éviter un traitement homogène du bâti, le projet développe un épannelage varié sur le site. Les hauteurs

maximales sont équivalentes au R+7 et le ou les derniers niveaux doivent être traités comme des sommets (combles, attiques simples ou doubles, étage partiel, etc.) et non comme un étage droit.

Le nord de l'îlot, à l'angle des rues de Paris et de la Fontaine doit être traité avec un soin particulier : comme une accroche au reste de la ville et un repère urbain fort marquant l'identité de la zone.

Le traitement des socles des constructions devra quant à lui permettre de marquer l'assise des bâtiments. Les surfaces actives en RDC sont prioritairement adressées sur les espaces publics et participent à son animation.

### 2/ Traitement des lisières

Le traitement paysager du site, notamment sur ses interfaces entre domaine privé et domaine public devra être renforcé et être très qualitatif.

Les berges de la Vilaine devront être valorisées sur le plan paysager et traitées comme un espace de déambulation moins confidentiel qu'il ne l'est aujourd'hui.

### 3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** : Le cœur d'îlot devra bénéficier d'un traitement paysager de qualité et assurer une porosité visuelle entre la rue de la Fontaine et la Vilaine. Les espaces libres sont à dominante végétale.

**Qualité des constructions** : Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

**Risques et nuisances** : Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

**Servitudes** : Voir annexes.

La proximité de la Vilaine doit conduire à une vigilance particulière sur le risque d'inondation.

### 4/ Mobilités

**Accès automobile au secteur** : L'accès se fera par l'avenue des Peupliers ou la rue de la Fontaine mais en aucun cas par la rue de Paris.

**Voies structurantes** : le carrefour entre la rue de Paris et la rue de la Fontaine sera traité afin de diminuer son caractère routier et ainsi favoriser l'accroche de l'îlot au reste du centre-ville. Un traitement sous la forme d'un parvis est ainsi envisagé.

**Desserte en transports collectifs** : Le projet est situé sur la rue de Paris, support d'un site propre en transports collectifs.

**Desserte pour les modes actifs** : Un travail particulier devra être porté sur la liaison le long de la Vilaine. Une perméabilité Est/ouest entre les constructions, sans nécessairement être ouverte au public, est également à travailler. Enfin, le franchissement de la rue de Paris devra être amélioré et apaisé.

**Stationnement** : Afin d'affirmer le caractère urbain du site, les besoins en stationnement veilleront à ne pas impacter le traitement paysager de qualité en surface.

## Condition de réalisation

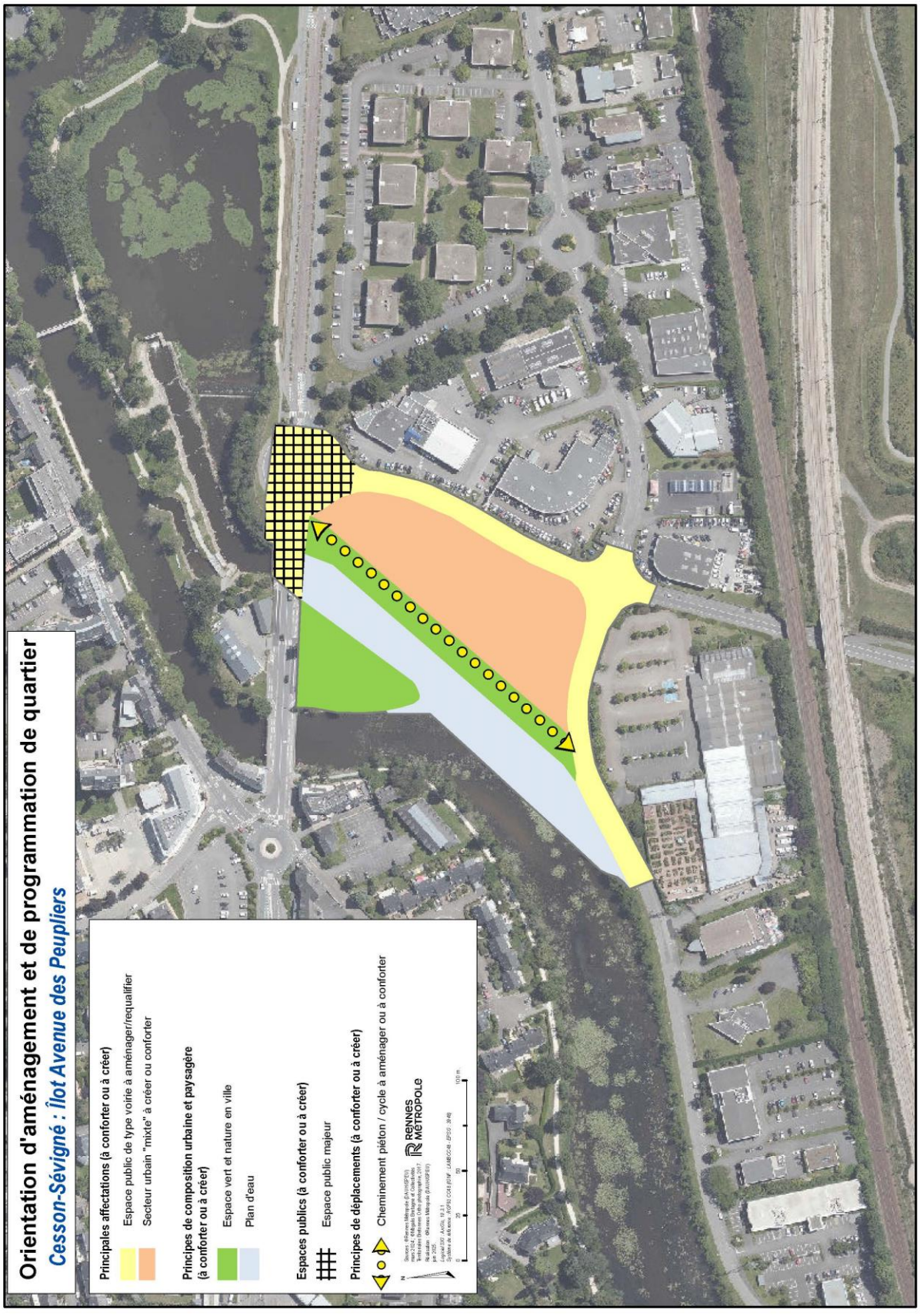
L'aménagement de l'intégralité de l'îlot est conditionné à la réalisation d'une unique opération d'ensemble, dans le respect des orientations de l'OAP.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Cesson-Sévigné : Îlot Avenue des Peupliers
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau
Espaces publics (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton / cycle à aménager ou à conforter
RENNES MÉTROPOLE