Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

C-1 Échelle intercommunale et métropolitaine

C-1-2 Les secteurs d'enjeux intercommunaux

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

Sommaire

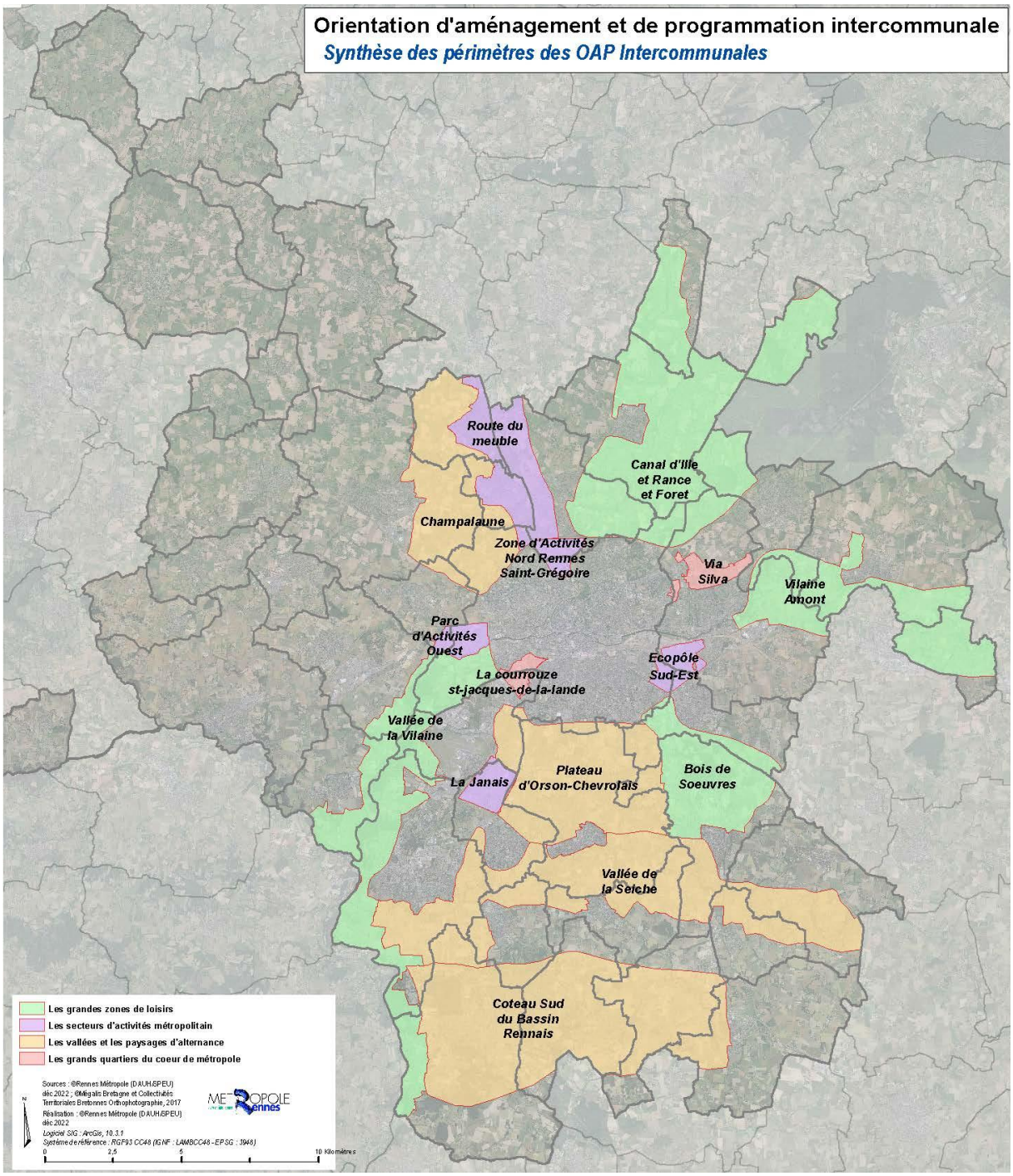
Sommaire ... 3
Préambule ... 4
Partie 1. Les orientations paysagères transversales ... 7
Mode d'emploi ... 8
Partie1.1. Une armature paysagère à consolider ... 10
1. Maîtriser l'évolution des lisières urbaines ... 10
2. Paysage agro-naturels sensibles ... 13
3. Zone de mise en valeur de la trame bocagère ... 14
4. Site stratégique ou potentiel pour le développement des fonctions de loisirs ... 15
Partie 1.2 un paysage à révéler ... 16
1. Point de vue à préserver ou à valoriser ... 16
2. Fenêtre paysagère à maintenir ... 17
3. Élément bâti singulier présent dans le paysage à valoriser ou à mieux intégrer ... 18
Partie 1.3. Un paysage à découvrir ... 19
1. Cheminements piétons et/ou cycles existants, à aménager ou à conforter ou principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer ... 19
2. Route de charme ... 20
3. Axe de franchissement du site ... 21
4. Franchissement à créer ou à conforter ... 22
Partie 2 Les grandes zones de loisirs ... 25
Partie 2.1 Bois de Soeuvres ... 26
Partie 2.2 Canal d'Ille et Rance / Forêt ... 32
Partie 2.3 OAP Vilaine Amont ... 38
Partie 2.4 OAP Vallée de la Vilaine ... 42
1. Séquence nord, du domaine de la Prévalaye à Lillion-Piblais ... 47
2. Séquence centrale, de La Pérelle à l'écluse de Mons ... 51
3. Séquence sud, Pont-Réan-Le Boël-La Corbinais ... 54
Partie 3 Les vallées et les paysages d'alternance ... 57
Partie 3.1. OAP Vallée de la Seiche ... 58
Partie 3.2. OAP Coteaux sud du bassin rennais ... 63
Partie 3.3. OAP Chevrolais – Plateau d'Orson ... 68
Partie 3.4. OAP Champalaune ... 73
Partie 4 Les grands quartiers du cœur de métropole ... 79
Partie 4.1. OAP La Courrouze ... 80
Partie 4.2. OAP ViaSilva ... 83
Partie 4.3 Zone d'activités Nord - Coteaux de l'Ille ... 115
Partie 5. Les secteurs d'activité métropolitain ... 129
Partie 5.1. OAP Écopôle Sud-Est ... 130
Partie 5.2. OAP Parc d'Activités Ouest ... 135
Partie 5.3. OAP Route du meuble ... 140
Partie 5.4 OAP La Janais ... 147

Préambule

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des 14 secteurs d'enjeux intercommunaux sont traduites par des dispositions écrites et détaillées dans ce document. Elles s'accompagnent également, pour chaque secteur, d'une carte jointe au présent dossier (sauf pour l'OAP ViaSilva).

Ces orientations renvoient aux orientations d'aménagement et de programmation d'échelle métropolitaine ou intercommunale qui sont définies dans le document intitulé "Projet Patrimonial, paysager, Trame verte et bleue et les axes de développement de la Ville Archipel" ainsi que celui dénommé "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).


Orientation d'aménagement et de programmation intercommunale
Synthèse des périmètres des OAP Intercommunales
Route du meuble
Canal d'Ille et Rance et Foret
Champalaune
Zone d'Activités Nord Rennes Saint-Grégoire
Via Silva
Vilaine Amont
Parc d'Activités Ouest
Ecopôle Sud-Est
La courrouze st-jacques-de-la-lande
Vallée de la Vilaine
La Janais
Plateau d'Orson-Chevrolais
Bois de Soeuvres
Vallée de la Seiche
Coteau Sud du Bassin Rennais
Les grandes zones de loisirs
Les secteurs d'activités métropolitain
Les vallées et les paysages d'alternance
Les grands quartiers du coeur de métropole
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc 2022 ; ©Mégalis Bretagne et Collectivités Territoriales Bretonnes Orthophotographie, 2017
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc 2022
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 2,5 5 10 Kilomètres

Partie 1.
Les orientations paysagères transversales

Mode d'emploi

Cette première partie intitulée "orientations paysagères transversales" a pour objectif d'illustrer les éléments de légende des cartes des OAP des secteurs d'enjeux intercommunaux portant sur des espaces à dominante paysagère. L'analyse des différents sites a permis de dresser un certain nombre d'objectifs communs, illustrés par des orientations graphiques portées aux plans. Dès lors, il est apparu opportun d'expliciter ces orientations de façon plus précise et les illustrer notamment par quelques croquis.

Ces orientations paysagères transversales accompagnent les OAP intercommunales suivantes :

Les grandes zones de loisirs :

- OAP Vallée de Vilaine
- OAP Canal d'Ille-et-Rance
- OAP Bois de Soeuvres
- OAP Vilaine amont

Les vallées et les paysages d'alternance :

- OAP Vallée de la Seiche
- OAP Coteaux Sud du bassin rennais
- OAP Chevrolais - Plateau d'Orson
- OAP Champalaune

La structure de cette première partie, en trois volets, se retrouve sur la légende des cartographies des OAP intercommunales paysagères jointes au présent cahier.

- Une armature paysagère à consolider
- Un paysage à révéler
- Un paysage à découvrir

De même les symboles des éléments de légende sont illustrés de la même manière sur les deux documents.

Par ailleurs, l'ensemble des cartes des OAP des secteurs d'enjeux intercommunaux représentent également les affectations principales sur les espaces urbains (cf. "Des espaces urbains à structurer" dans la légende). Se distinguent ainsi quatre types de zones :

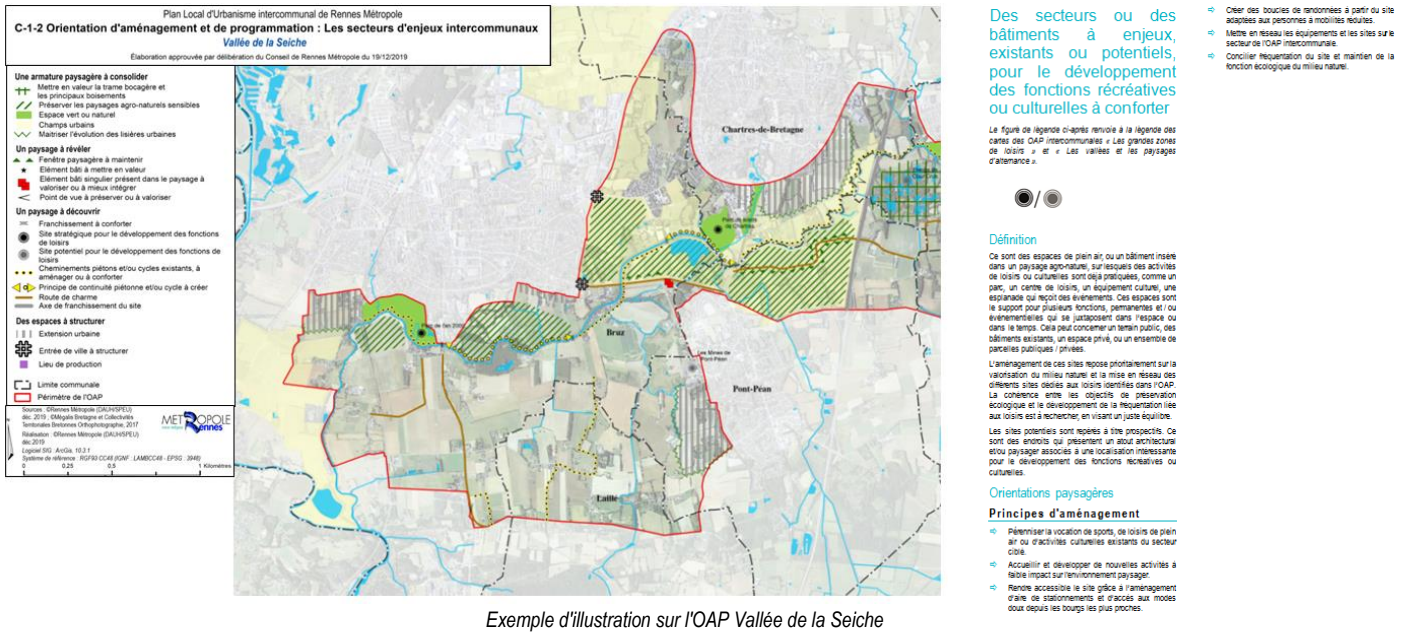
Secteur urbain mixte à créer ou à conforter

Dominante habitat à créer ou à conforter

Dominante activité à créer ou à conforter

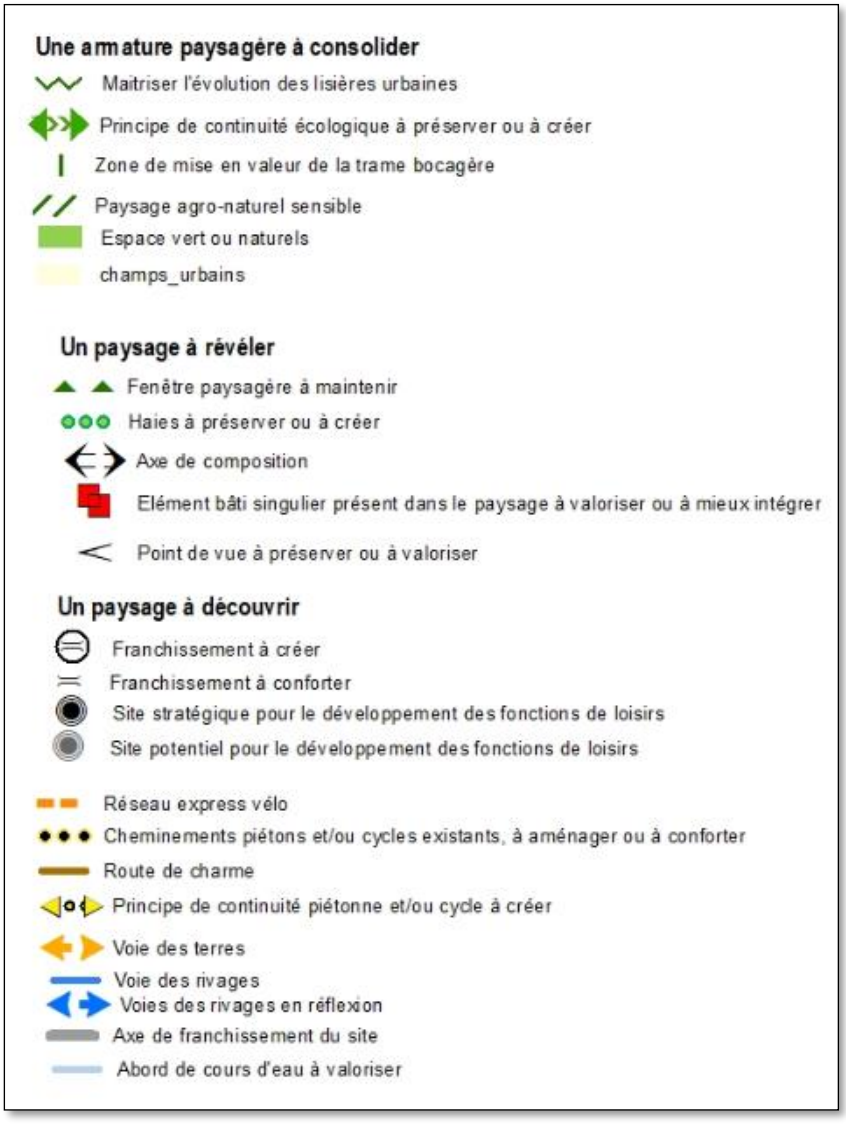
Secteur à dominante équipement

La notion de "dominante" n'exclut pas un autre type de vocation ou d'usage. Par exemple un secteur à dominante habitat peut intégrer une partie dédiée aux équipements ou à certaines activités. Une affectation des zones plus précise et de la réglementation s'y appliquant est en revanche traduite dans le règlement graphique (D-2) et les plans de zonage (D-2-1) du PLUi.



Exemple d'illustration sur l'OAP Vallée de la Seiche

Ci-dessous, le détail de la légende des cartes des orientations d'aménagement et de programmation des grandes zones de loisirs et des vallées et paysages d'alternance.



Partie1.1. Une armature paysagère à consolider

1. Maîtriser l'évolution des lisières urbaines

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "



Définition

Les paysages de lisières urbaines contemporaines correspondent à l'avancée du front bâti vers les espaces agro-naturels. Deux cas de figure peuvent se présenter :

- Le front bâti intermédiaire : c'est une étape de la croissance urbaine.
- Le front bâti stable : la ville a atteint une limite paysagère durable (zone inondable par exemple).

Le traitement paysager dans ces lisières urbaines sera différent selon la topographie du site, l'espace naturel qui le borde (eau, forêt...) ou leur visibilité depuis différents points du paysage. La qualité de ces lisières urbaines valorise l'image de la commune mais elles assurent aussi un rôle d'espace tampon entre les activités agricoles et les espaces résidentiels, de manière à favoriser une meilleure cohabitation des usages.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

En limite d'un espace agricole :

- Préserver les haies existantes et s'appuyer dessus si possible, pour créer une épaisseur paysagère suffisante entre la ville et la campagne, en remplaçant les sujets vieillissants et en complétant les différentes strates de la haie.
- En l'absence de haie, préconiser une nouvelle lisière végétale.
- Renforcer si possible le réseau de cheminements piétons de la commune en s'appuyant sur l'épaisseur paysagère pour créer un nouveau chemin piéton connecté aux quartiers.
- Maintenir des percées visuelles depuis la zone urbanisée en direction de la campagne.

Au contact de l'eau :

- Conserver la végétation des berges et renforcer leur maintien au besoin par des replantations et la régénération des sujets vieillissants.
- Réserver si possible un espace entre la limite d'urbanisation et le cours d'eau pour permettre l'accès à ce dernier.
- Permettre des accès réguliers au cours d'eau depuis l'espace urbanisé.
- Maintenir la perméabilité des jardins vis-à-vis du parcours de l'eau dans les zones inondables ou dans les secteurs proches du cours d'eau (clôtures ajourées, grillages…).

Au contact de la forêt :

- Prévoir une zone de recul suffisante afin de garantir un espace tampon écologique et sanitaire (feu de forêt, risque lié aux tempêtes).
- Aménager, si possible, dans la bande de recul, un cheminement piétons/cycles afin de parcourir la lisère et accéder à la forêt.
- Maintenir des percées visuelles depuis la zone urbanisée en direction de la forêt.

Principes de gestion paysagère

En limite d'un espace agricole :

- Planter de préférence des essences locales adaptées au bocage.

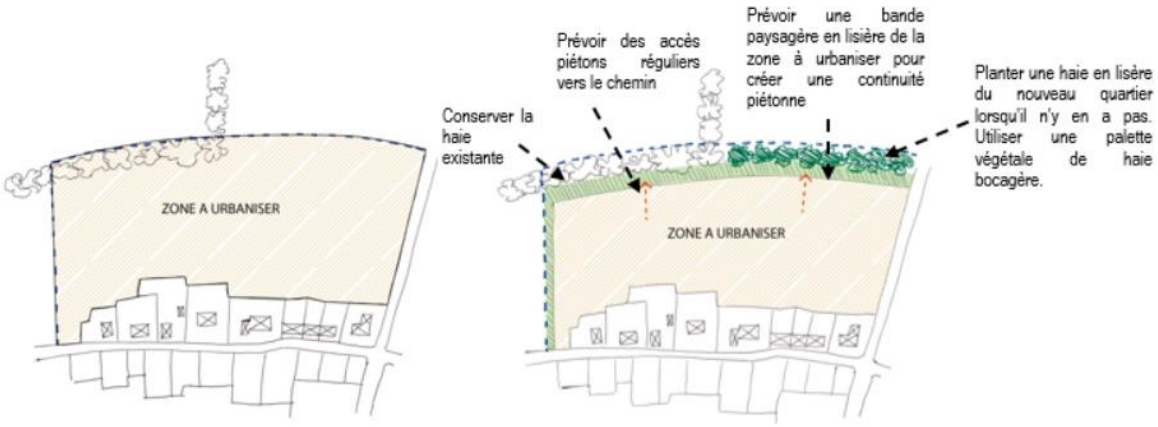
Au contact de l'eau :

- Conserver la végétation des berges et renforcer leur maintien au besoin par des replantations et la régénération des sujets vieillissants.
- Préserver une lecture des berges en dégageant des points de vue, notamment dans les méandres (voir croquis).

En lisière de forêt :

- Mettre en place et maintenir une strate étagée en 3 parties pour assurer une bonne connexion écologique :
  - L'ourlet herbacé,
  - La strate arbustive,
  - La strate arborée.

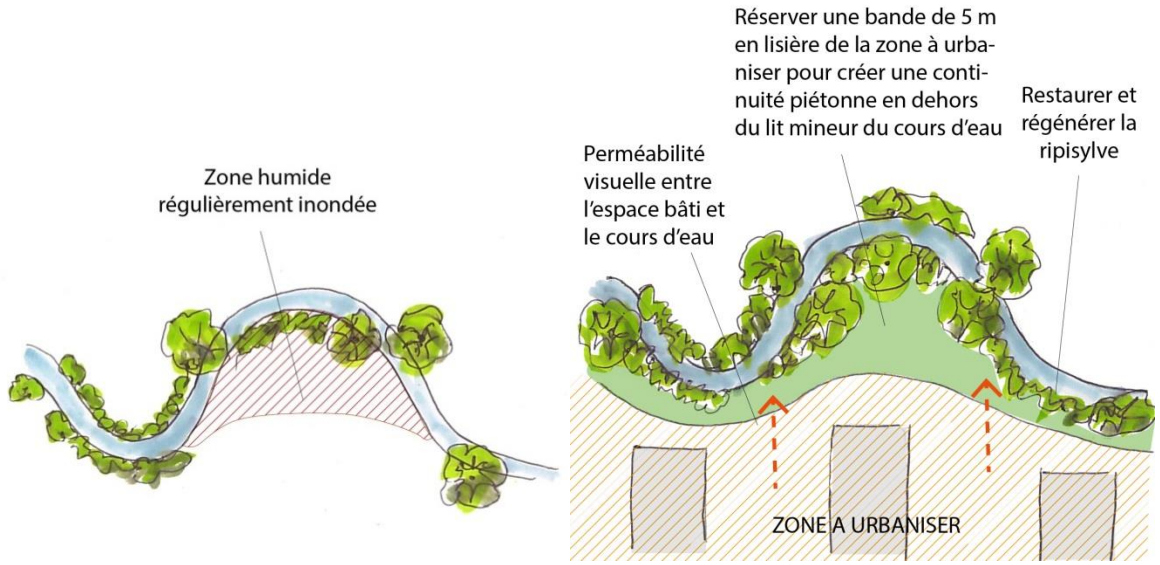
Préconisations pour la gestion d'une nouvelle lisière urbaine au contact de l'espace agricole

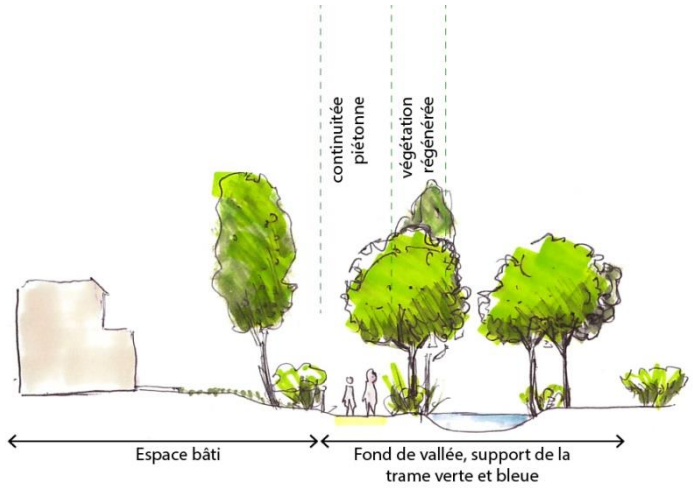




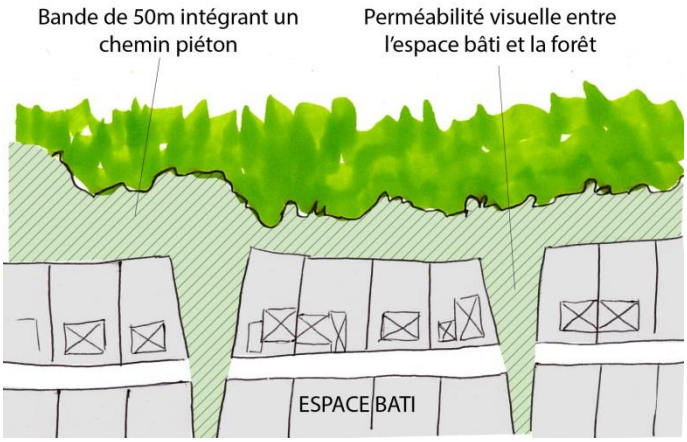
Derrière la haie prendra place la dernière extension de Laillé. Le champ très ouvert en premier plan assied nettement la lisière urbaine

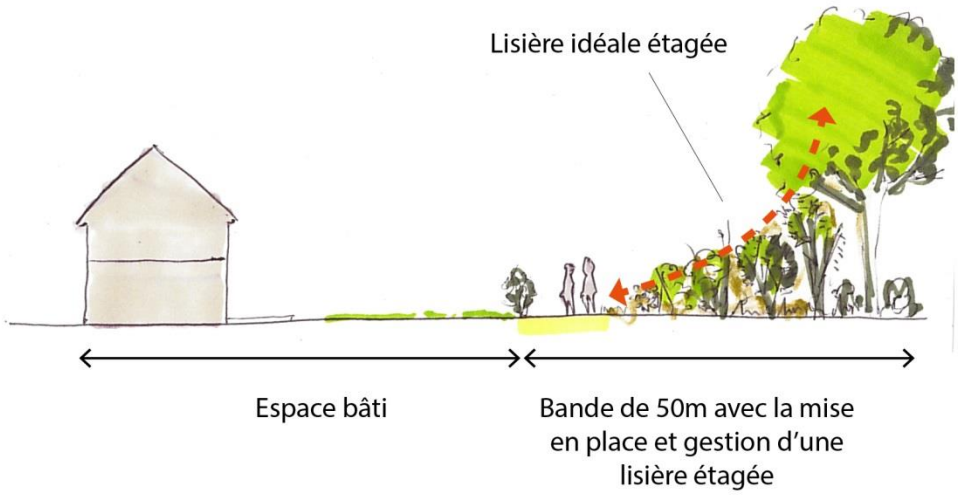
Préconisations pour la gestion d'une nouvelle lisière urbaine au contact de l'eau





Préconisations pour la gestion d'une nouvelle lisière urbaine au contact de la forêt





2. Paysage agro-naturels sensibles

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "

Définition

Les paysages agro-naturels sensibles font partie des éléments structurants de l'armature paysagère. Ayant souvent une fonction agricole, ces espaces sont en partie protégés par leur classement en zonage A ou N. Toutefois, certains de ces paysages présentent un caractère particulier comme les coteaux bocagers et les lignes de crêtes, les fonds de vallées et leurs méandres ou encore les forêts et leurs lisières. Les constructions rendues inévitables pour l'aménagement et l'entretien du site doivent prendre en compte cette sensibilité particulière.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

- Maintenir et éventuellement renforcer la structure bocagère existante.
- Intégrer les infrastructures (réseaux aériens, antennes…) dans le paysage.
- Limiter l'aménagement d'infrastructures routières susceptibles d'endommager les connexions écologiques de grande qualité.
- Dans les espaces agro-naturels, l'utilisation de matériaux traditionnels est à privilégier (bois, terre, pierres locales, ardoises, suivant les secteurs). L'utilisation de teinte sombre (qui s'intègre plus facilement dans le paysage) doit être recherchée en cas d'utilisation de matériaux non traditionnels.
- Pour les nouvelles constructions agricoles, privilégier les installations dans la pente avec une forme de bâtiment qui épouse la topographie, en limitant les déblais et les remblais.
- Adoucir l'impact visuel des nouvelles constructions par la plantation de haies d'essences locales pour favoriser leur insertion paysagère.
- Regrouper si possible les bâtiments autour du bâtiment principal en préservant la silhouette des fermes d'origines et leur composition d'ensemble.
- Valoriser les ouvertures visuelles vers le grand paysage.
- Valoriser les éléments du patrimoine bâti et végétal visibles depuis les axes.
- Intégrer les clôtures, haies, murets de propriétés privées dans le paysage (haie type " bocagère ", muret bas et clôture bois).

Dans les coteaux bocagers et lignes de crêtes :

- Limiter autant que possible les déblais et remblais liées aux aménagements autorisés dans la zone.
- Veiller au dégagement des lignes de crête en évitant toutes constructions nouvelles d'une volumétrie trop importante, (hangars agricoles, silos, équipements publics, avancée du front urbain…) en visibilité directe.
- Prévoir une bonne insertion des nouvelles infrastructures routières dans la topographie.

Dans les fonds de vallées et méandres :

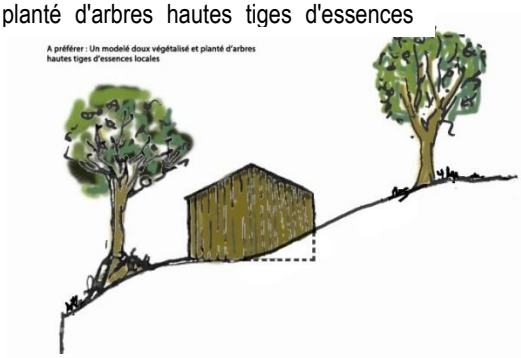
- Maintenir un dégagement visuel sur les méandres en limitant les constructions nouvelles y compris agricoles.

Forêts et lisières :

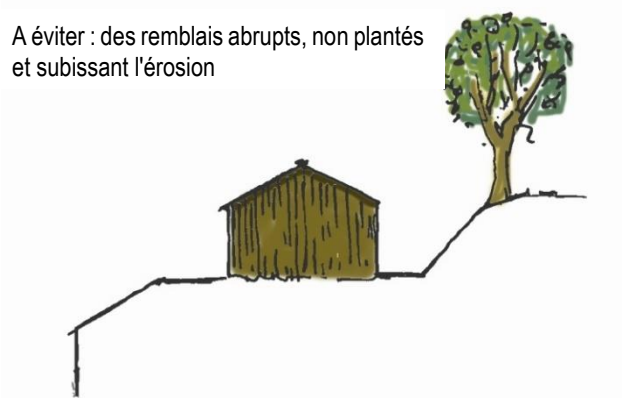
- Protéger et renforcer le système bocager en lisière du boisement.
- Limiter les constructions nouvelles dans la zone de proximité de la lisière forestière et prévoir un recul suffisant.
- Maintenir des zones de dégagement visuel direct sur la forêt.

Préconisations pour l'implantation d'un bâtiment dans la pente

A préférer : un modelé doux, végétalisé et planté d'arbres hautes tiges d'essences



A éviter : des remblais abrupts, non plantés et subissant l'érosion



3. Zone de mise en valeur de la trame bocagère

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "

Définition

Le projet patrimonial, paysager, trame verte et bleue identifie des secteurs bocagers intéressants qui doivent être minima préservés, au mieux restaurés et entretenus. L'objectif est d'amplifier la perception de ces zones bocagères d'intérêt depuis les axes de circulations à proximité. Ces espaces recensés peuvent également devenir un espace de ressourcement privilégié, comme zones de loisirs ou support de cheminements pour les modes actifs.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

Préservation du maillage bocager

- Conserver les haies principales et maintenir l'armature bocagère arborée.
- Lorsque cela est possible, ouvrir la vue depuis les axes de circulation en direction d'une zone bocagère d'intérêt.
- Travailler sur l'accessibilité des zones bocagères d'intérêt depuis les espaces urbanisés en cherchant à relier ces espaces par un réseau de chemin.
- Si des aires de stationnement sont envisagées, leur conception doit s'inscrire dans le paysage environnant.
- Dans un souci de mise en œuvre des principes de continuités écologiques inscrites au SCoT, les boisements et bocages d'intérêt seront situés à distance des axes de circulations denses afin de limiter les collisions avec la faune sauvage.

Mise en scène des activités agricoles et d'élevage

- Le réseau de chemins de randonnées devra être aménagé en respectant le caractère rural des chemins (du type chemin creux accompagné par des haies bocagères ou du type rabine avec alignement d'arbres de hautes tiges) et au besoin le compléter par des plantations d'essences locales.
- Planter les chemins d'accès aux fermes et maisons isolées d'un alignement d'arbre pour souligner leur présence depuis la route.
- Intégrer les bâtiments existants et les constructions nouvelles au paysage bocager par la plantation de haies bocagères en ceinture de la ferme de manière à se fondre dans la trame bocagère environnante.

Principes de gestion paysagère

- Lorsque les parcelles de prairies sont suffisamment grandes, la plantation de sujets isolés (arbres pacagés) fournit de l'ombre au bétail, ponctuent et marquent de façon identitaire le paysage.

Préconisations pour l'intégration des bâtiments de ferme ou d'habitat dans la trame bocagère



À préférer : la trame bocagère participe pleinement à l'intégration des bâtiments et à sa mise en valeur. Une haie bocagère ceinture les bâtiments et un alignement d'arbres souligne le chemin d'accès.



À éviter : les haies sont dégarnies et discontinues ne délimitant plus les différents espaces constituant le siège agricole. L'espace est beaucoup moins lisible et la fonction écologique du bocage est interrompue.

4. Site stratégique ou potentiel pour le développement des fonctions de loisirs

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales "Les grandes zones de loisirs" et "Les vallées et les paysages d'alternance".





Définition

Ce sont des espaces de plein air, ou un bâtiment inséré dans un paysage agro-naturel, sur lesquels des activités de loisirs ou culturelles sont déjà pratiquées, comme un parc, un centre de loisirs, un équipement culturel, une esplanade qui reçoit des évènements. Ces espaces sont le support pour plusieurs fonctions, permanentes et / ou évènementielles qui se juxtaposent dans l'espace ou dans le temps. Cela peut concerner un terrain public, des bâtiments existants, un espace privé, ou un ensemble de parcelles publiques / privées.

L'aménagement de ces sites repose prioritairement sur la valorisation du milieu naturel et la mise en réseau des différents sites dédiés aux loisirs identifiés dans l'OAP. La cohérence entre les objectifs de préservation écologique et le développement de la fréquentation liée aux loisirs est à rechercher, en visant un juste équilibre.

Les sites potentiels sont repérés à titre prospectifs. Ce sont des endroits qui présentent un atout architectural et/ou paysager associés à une localisation intéressante pour le développement des fonctions récréatives ou culturelles.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

- Pérenniser la vocation de sports, de loisirs de plein air ou d'activités culturelles existants du secteur ciblé.
- Accueillir et développer de nouvelles activités à faible impact sur l'environnement paysager.
- Rendre accessible le site grâce à l'aménagement d'aire de stationnements et d'accès aux modes actifs depuis les bourgs les plus proches.

Principes d'aménagement

- Créer des boucles de randonnées à partir du site, adaptées aux personnes à mobilités réduites.
- Mettre en réseau les équipements et les sites sur le secteur de l'OAP intercommunale.
- Concilier fréquentation du site et maintien de la fonction écologique du milieu naturel.



Abbaye Notre Dame du Nid aux Merles à Saint-Sulpice la Forêt



Plage de Vern-sur-Seiche

Partie 1.2 un paysage à révéler

1. Point de vue à préserver ou à valoriser

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et "Les vallées et les paysages d'alternance".



Définition

La combinaison de facteurs géographiques et paysagers confère à certains lieux, un point de vue particulier et pittoresque sur le territoire. Ces lieux sont plutôt rares sur le territoire en raison de la faiblesse du relief, mais ils sont pour cela importants en termes de découverte du paysage et d'image de la métropole. Il convient de les mettre en valeur pour maintenir la lecture du grand paysage, depuis ces points de vue.

Ces points de vue peuvent être panoramiques, ponctuels ou linéaires (route en belvédère par exemple), être d'échelle locale ou au contraire portés sur le grand paysage.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

- Préserver et valoriser les points de vue emblématiques de la métropole.
- Signaler la position du point de vue par une signalétique ou du mobilier si cela se justifie.
- Aménager les accès et les lieux pour permettre la contemplation des paysages.

- Intégrer les constructions nouvelles au paysage afin de ne pas obstruer le point de vue.
- Inscrire si nécessaire des cônes de vue en zone paysagère sensible afin que cela soit pris en compte dans les documents réglementaires.

Principes de gestion paysagère

- Valoriser le point de vue par un dégagement visuel total ou potentiel au premier plan du cône de vue figurant au plan (sur une centaine de mètres environ) par une gestion adaptée dans le temps.
- Éviter dans ce premier plan les plantations nouvelles de hautes tiges.
- Permettre le maintien de fenêtres (voir croquis) afin d'aménager des " tableaux " sur le paysage.
- Organiser une coupe sélective afin de dégager des panoramas ponctuels sur le paysage ou sur un élément emblématique.

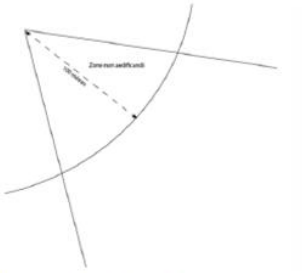


Illustration du principe de préservation d'un cône de vue:
A proximité immédiate du point de vue dans un rayon de 100 mètres compris dans l'angle de vision, les constructions ne seront autorisées que si elles ne compromettent pas la vue d'ensemble.



Bourg sur Gironde (33) « Fenêtre sur l'estuaire » au Château Eyquem. Le panorama sur le paysage a été révélé par l'aménagement d'une terrasse et le travail d'un artiste pour la mise en valeur du lieu. Une signalétique attire l'œil depuis la route (totem orange).



En bord de route, l'ouverture dans la haie crée une fenêtre sur le panorama. Les deux arbres amplifient le cadrage du « tableau ».

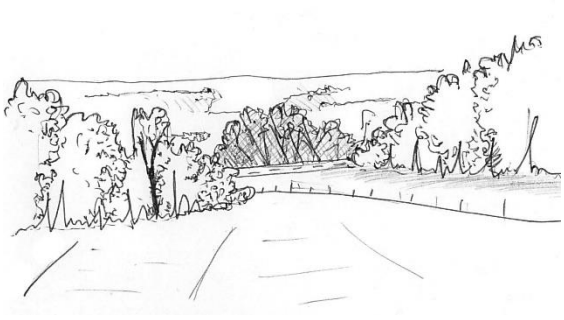
2. Fenêtre paysagère à maintenir

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "

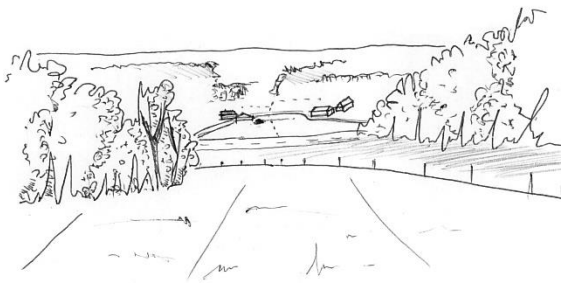
▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲

Définition

La végétation est bien souvent traitée en "rideau" le long des axes, fermant ainsi le champ de vision pour l'automobiliste en direction des espaces naturels. Cependant certains endroits présentent un dégagement de la végétation ou de tout autre obstacle visuel le long de la route, ouvrant une vue latérale sur les espaces adjacents. Ces percées visuelles sont nommées ici des fenêtres paysagères.



AVANT : la vue sur la vallée est bouchée par la végétation en milieu de coteau.



APRÈS : la coupe sélective de la végétation permet ici de dégager un panorama sur la vallée.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

- Lorsque le panorama offre une vue lointaine et qualitative sur le paysage, il convient alors de maintenir ce tronçon ouvert et d'assurer la perméabilité visuelle depuis la route. Parfois il convient de dégager la végétation afin d'amplifier les fenêtres sur le paysage.

Principes de gestion paysagère

- Maintien de la végétation au stade herbacé aux abords de la route afin d'assurer la pérennité de la percée visuelle.
- Si besoin, effectuer le recépage de la strate arbustive afin de maintenir la vue depuis la route (1 fois / 5 ans)
- Lorsqu'il y a lieu, procéder au nettoyage de la strate arborée en partie basse.
- Procéder à d'éventuels défrichements afin de dégager ou d'amplifier des vues sur le paysage.

3. Élément bâti singulier présent dans le paysage à valoriser ou à mieux intégrer

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et "Les vallées et les paysages d'alternance"



Définition

Monuments, bâtiments isolés et dégagés, ouvrages d'art, ces éléments bâtis sont particulièrement visibles dans le paysage, au point qu'ils peuvent servir de point de repère. Ce ne sont pas obligatoirement des éléments de patrimoine mais de par leur hauteur ou leur volume, ils émergent et constituent un signal paysager fort (par exemple un silo, un château d'eau, un grand hangar, etc.)

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

- Préserver les perspectives vers les repères urbains dans les plans futurs d'urbanisation
- Veiller à les intégrer et à les mettre en valeur dans le cadre des projets d'aménagement.

Principes de gestion paysagère

- Lorsque le bâtiment est isolé dans un champ, adoucir l'impact visuel, par une stratégie végétale autour du bâtiment, en lien avec le paysage environnant : plantation d'un arbre devant le bâtiment pour en couper la longueur ou d'un bosquet pour relier un élément isolé à d'autres bâtiments, planter un alignement d'arbre pour prolonger une haie jusqu'au bâtiment ou pour rattacher l'élément à une route…
- Un travail esthétique et artistique peut être envisagé à partir des caractéristiques du bâtiment dans l'idée d'affirmer le bâtiment comme un véritable point de repère assumé (réflexion sur la couleur, la mise en lumière, la signalétique…).
- Éviter les effets de peintures camouflages grossiers qui produisent le plus souvent l'effet inverse à l'effet recherché. Privilégier les teintes sombres qui amenuisent l'impact dans le paysage.



Acigné : la perspective de l'église a été mise en valeur grâce à la composition urbaine du lotissement.

Partie 1.3. Un paysage à découvrir

1. Cheminements piétons et/ou cycles existants, à aménager ou à conforter ou principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales "Les grandes zones de loisirs" et "Les vallées et les paysages d'alternance".



Définition

Les chemins desservent le territoire à l'échelle locale, à l'écart des routes et des grands axes. Qu'ils soient le support de déplacements utilitaires, loisirs ou tourisme, ils irriguent et tissent ces paysages périurbains, un bien commun à la ville et à la campagne, et participent à la construction d'un cadre de vie. Une attention particulière sera portée au maillage des axes de liaison et promenade dans les espaces interstitiels. Certains de ces cheminements pourraient constituer un maillage primaire, avec une accessibilité et un aménagement plus valorisé.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

Chemins existants :

- La largeur de chemin devra être adaptée en fonction de la fréquentation.
- En cas d'activité agricole environnante, veiller au respect de bonnes pratiques de part et d'autre pour maintenir la cohabitation des usages, tout en garantissant la desserte des sites agricoles (liens fonctionnels pour les cultures et pâturages).
- Préserver les haies existantes en accompagnement de chemin, ou planter une haie lorsqu'il n'y a pas de végétation existante.
- Rechercher et aménager des points de vue significatifs pour mettre en valeur le paysage depuis les chemins.

Chemins à créer :

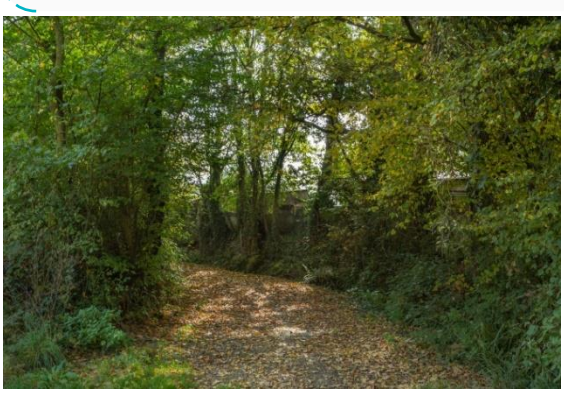
- S'appuyer sur le réseau hydraulique pour compléter le maillage.
- Associer la création d'un chemin à la plantation d'une haie lorsque cela est possible (haie bocagère ou haie basse).
- Créer des boucles de randonnées à partir des sites stratégiques pour le développement de fonctions récréatives ou culturelles adaptées aux personnes à mobilités réduites.
- Des aires pourront éventuellement être aménagées ainsi que des panneaux d'informations ou pédagogiques.

Organiser le maillage :

- Organiser le maillage des chemins afin de relier les différents sites entre eux, et depuis les centres-bourgs vers les sites.
- Reconnecter les voies sans issues au réseau de chemins existants.
- Rendre accessible les chemins à partir de plusieurs points d'accès réguliers.

Principes de gestion paysagère

- Les chemins devront être entretenus régulièrement de manière à assurer une accessibilité optimale aux randonneurs et cycles, toute l'année.



Allée bocagère à la Chapelle-Thouarault



Cheminement arboré à Cintré

2. Route de charme

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "

Définition

Les routes situées en ligne de crête ou en milieu de coteau développent bien souvent des vues panoramiques sur le paysage, cela grâce à la combinaison du relief et d'une végétation dégagée. Ces routes de charme correspondent la plupart du temps à des anciennes voies. Tracées en contournant et épousant le relief elles s'inscrivent dans les paysages qu'elles traversent. Elles participent à mettre en valeur le relief, les perspectives, les éléments architecturaux et paysagers marquants – église, moulin, silhouette urbaine… Son aménagement peut diriger, composer et rythmer le paysage proposé à l'usager.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

Intervenir sur le paysage tout proche :

- Éléments à valoriser : calvaire, mur en pierre, pont, vue panoramique, perspective sur un clocher.
- Éléments à résorber : dépôts sauvages, ligne aérienne, accotements dégradés.

Préserver la typologie traditionnelle des hameaux traversés :

- Utiliser un vocabulaire rural (grande simplicité) pour l'aménagement des espaces publics (privilégier les fossés enherbés ou bas-côtés enherbés aux trottoirs avec bordures, privilégier les murets bas et les haies type " bocagère " en limite de parcelle …).
- Veiller à ce que les constructions nouvelles (y compris agricoles) en limite de hameau ou village ne masquent pas les franges bâties traditionnelles (entrée de village, entrée de ville, organisation spatiale d'un hameau...).

Principes de gestion paysagère

Accompagner la route par la végétation :

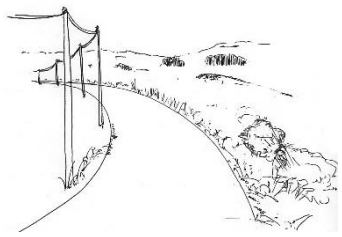
- Souligner un virage par la plantation d'une haie.
- Signaler une intersection ou marquer un seuil par exemple par la plantation d'un arbre.
- Souligner le tracé de la route dans le paysage par un alignement d'arbre.

Mettre en scène des points de vue en intervenant de manière différenciée sur la végétation des abords de la route :

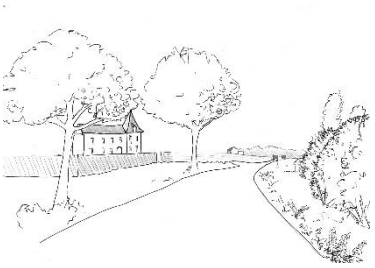
- Paysager une première séquence où l'on ferme la vue latérale par des murets ou de la végétation.
- Aménager une deuxième séquence (vue panoramique) où l'on ouvre une fenêtre paysagère pour créer l'effet de surprise et découvrir le paysage par une vue panoramique.



Voici l'exemple d'un virage souligné par la plantation d'une haie. Si la haie est arrachée, on constate la perte de la perception du virage, qui peut entraîner des accidents.



La ligne électrique aérienne dévalorise ici la qualité paysagère de la route. Enfouir le réseau permettrait de dégager la vue depuis la route.



Deux arbres cadrent la vue sur un ensemble bâti remarquable et le mettent en valeur.



La perspective de la route dirige sur la silhouette du village, se détachant sur le fond du relief. Elle est cadrée par des boisements ou bosquets hauts à proximité de la route

3. Axe de franchissement du site

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance "

Définition

Les infrastructures peuvent avoir un impact puissant et s'imposer dans le paysage. Elles supportent par ailleurs un trafic qui en lui-même " fait paysage ". L'infrastructure, lien de communication à l'échelle de la ville archipel, crée souvent une césure à l'échelle du paysage du quotidien, de proximité. Pourtant, même vécues comme des barrières, les voies restent toujours des repères dans le paysage. Une attention portée au paysagement et à l'intégration de ces infrastructures visera à mettre en scène les mobilités induites par l'organisation territoriale de la ville archipel.



Une ripisylve routière, marque la présence de la route dans le paysage. Route départementale, Yveline.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

Révéler la métropole et se repérer dans le territoire depuis les axes :

- Valoriser les grandes vues panoramiques ou grandes perspectives depuis les infrastructures.
- Mettre en valeur et signaler le patrimoine ou les repères géographiques (rivières franchies, monuments) depuis les axes.



Coupe de principe montrant une gestion de la végétation des talus de routes en remblais : le maintien d'une végétation basse permet d'habiller le talus de l'infrastructure, mais de laisser visible le mouvement des véhicules qui passent sur la route depuis les alentours.

Principe de gestion paysagère

Souligner le tracé de la route dans le paysage :

- Planter une ripisylve routière : la végétation souligne le tracé avec de beaux arbres.
- Ou favoriser une végétation basse pour dissimuler l'infrastructure et laisser visible seulement le mouvement des véhicules/des trains.



Silhouette du train traversant la vallée de la Seiche,. L'infrastructure est très discrète dans le paysage, l'oeil n'aperçoit que le train semblant flotter au-dessus des champs.

4. Franchissement à créer ou à conforter

Le figuré de légende ci-après renvoie à la légende des cartes des OAP intercommunales " Les grandes zones de loisirs " et " Les vallées et les paysages d'alternance ".





Pont au-dessus du canal d'Ille et Rance à Betton

Définition

Le franchissement concerne deux types d'obstacles : un cours d'eau ou un axe routier. Il peut être exclusivement piéton ou à usage mixte. Les ponts au-dessus des cours d'eau offrent des points de contact privilégiés avec l'eau. Ils servent de repères urbains et paysagers et créent un dialogue entre le paysage et le cours d'eau. De la qualité de l'ouvrage va dépendre la valorisation de la présence de l'eau. Parmi les ouvrages, certains ont une valeur patrimoniale intrinsèque et sont assez faciles à mettre en valeur. D'autres ouvrages, plus " contemporains " n'ont bien souvent pas la qualité des anciens ponts et ont généralement peu de rapport direct avec le paysage.

Orientations paysagères

Principes d'aménagement

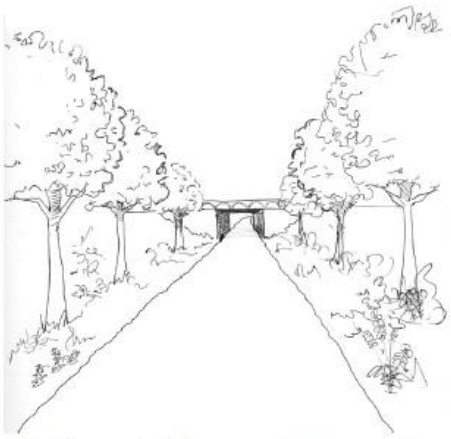
Rendre lisible l'eau depuis les routes et chemins :

- Mettre en valeur les ponts et ouvrages d'art liés à l'eau par une réhabilitation de leur caractère ancien, la dissimulation des rambardes, des réseaux apparents...
- Faire de ces franchissements un événement dans le parcours depuis l'eau ou depuis la voie rapide en permettant une perception maximum de la voie d'eau (la présence de parois anti-bruit n'est pas toujours souhaitable).
- Traiter qualitativement le franchissement des chemins perpendiculaires à la voie d'eau et notamment les chemins de halage (signalétique et marquage de la traversée).

Principe de gestion paysagère

Souligner le tracé de la route dans le paysage :

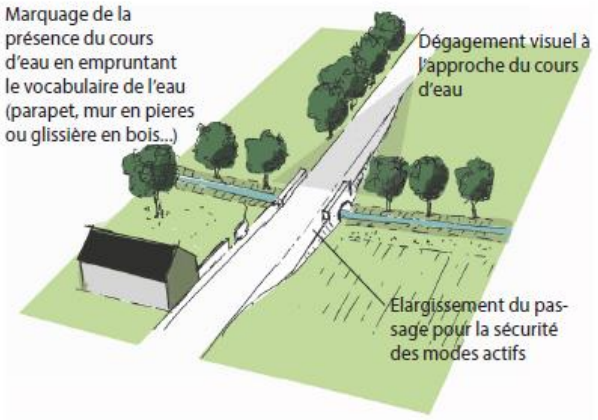
- Planter une ripisylve routière : la végétation souligne le tracé avec de beaux arbres.
- Ou favoriser une végétation basse pour dissimuler l'infrastructure et laisser visible seulement le mouvement des véhicules/des trains.

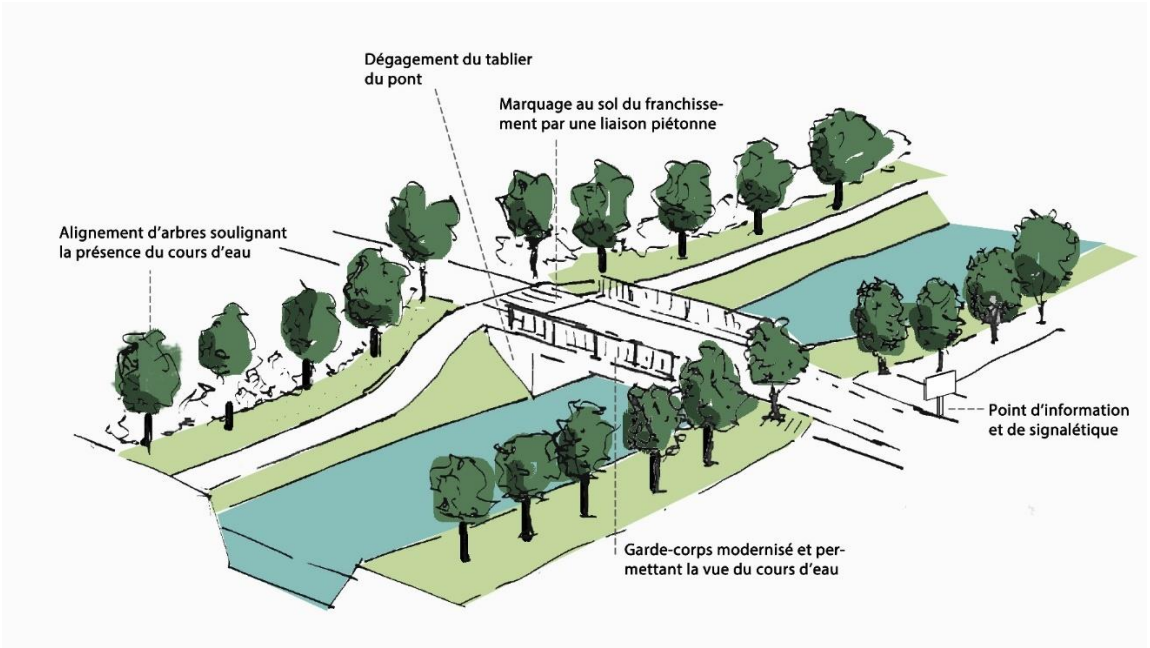


Le double alignement d'arbres encadre la perspective vers le tunnel, animant le passage sous l'infrastructure (voie rapide ou voie ferrée).



Tunnel sous la N 137, au niveau de la zone d'Activité de l'Hermitière, à Laillé





Partie 2
Les grandes zones de loisirs

Partie 2.1 Bois de Sœuvres

Introduction

Le site stratégique des Portes du Bois de Sœuvres est situé au Sud-Est de Rennes, à quelques kilomètres des quartiers Sud. Identifié au SCOT du Pays de Rennes, il couvre une superficie d'environ 1 500 hectares et s'étend sur les communes de Rennes, Chantepie, Vern-sur-Seiche et Nouvoitou. Il forme un rectangle entre la RD 163 (axe Rennes – Angers) et la RD 463 (route de Châteaugiron). Son centre est occupé par un bois emblématique de l'agglomération, le Bois de Sœuvres.

Tout autour de l'espace boisé, s'est développé un territoire périurbain hybride, composé de zones d'activités, de lotissements, de hameaux, d'espaces agricoles et d'équipements. Structuré par les deux axes majeurs, cet espace évolue sous la poussée d'une urbanisation rapide liée à une croissance démographique forte ainsi qu'au développement économique. Cette évolution conduit à une forte consommation d'espace ainsi qu'à une augmentation du trafic routier, ce qui peut à terme compromettre l'équilibre entre les espaces naturels et les zones urbanisées.

Le modèle de la ville archipel qui se traduit par une proximité de la ville et de la nature est ici parfaitement illustré. Le Bois de Sœuvres, vaste poumon vert de l'agglomération, n'est situé qu'à quelques kilomètres de la rocade, tout proche des grands ensembles du Blosne et du quartier de la Poterie. Facilement accessible, ce site a vocation à devenir un espace naturel de voisinage entre l'urbain et les paysages, un espace de proximité avec la nature.

Il doit permettre aux habitants proches de Rennes, Vern et Chantepie de bénéficier d'espaces de détente, récréatifs, une nature proche pour de nombreux usages.

Ce site aujourd'hui n'est pas suffisamment mis en valeur. Fragilisé par l'avancée de l'urbanisation, banalisé par un paysage de zones d'activités, segmenté par les infrastructures, le Bois de Sœuvres manque de visibilité et d'identité. Pour y remédier, seul l'écriture d'un projet paysager global (c'est-à-dire qui ne se cantonne pas au site mais s'intéresse aussi à ses franges), fournira une réponse adéquate. L'enjeu pour la métropole est important. Alors que la demande de nature s'accentue chez les habitants, qu'émerge aussi une bienveillance sur les systèmes écologiques et que l'on s'interroge sur les usages de ces espaces naturels par les habitants (« être en vacances dans sa ville »), la ceinture verte est appelée à devenir un espace récréatif pour les citadins, tout en restant un espace agricole de production, un espace de déplacements périphériques, de lieux d'activités.

En ce sens, l'exemple du Bois de Sœuvres est symptomatique des enjeux que doit porter la ville archipel.

Description du site

Le paysage interstitiel du Bois de Sœuvres représente un intérêt double pour l'agglomération. Il est un lieu de ressource, d'espace de nature à proximité de la ville et de respiration paysagère de qualité entre les communes. Ce site revêt également un caractère stratégique lié à sa position en entrée d'agglomération. L'axe Rennes/ Angers est une des huit voies majeures qui permettent l'accès à la capitale bretonne en se greffant sur la rocade rennaise. Ces huit portes d'agglomérations sont définies comme sites stratégiques au SCoT (à l'exception de la route de Nantes) avec, pour chacune d'elles, des fonctions économique importantes.

Le site est caractérisé par la traversée d'axes de transports structurants :

- Au nord, la rocade de Rennes (à 5 km de distance de l'échangeur pour Paris, 3 km de celui pour Nantes) ;
- L'axe départemental Rennes-Angers ;
- L'axe Rennes-Chateaugiron ;
- L'axe ferroviaire Rennes-Châteaubriant.

Ce site accueille lui aussi plusieurs parcs d'activités : le val d'Orson, le parc des Loges et des Logettes, le parc de la Hallerais, le parc du Bois de Sœuvres, ainsi que la ZI Sud-Est à proximité (au nord de Chantepie). Mais le site stratégique des Portes du Bois de Sœuvres se définit surtout par la présence, dans son périmètre, d'un des grands espaces boisés du Pays de Rennes, à proximité immédiate de la ville. Le Bois de Sœuvres se situe au cœur de la zone. Pourtant, sa notoriété n'est pas aujourd'hui suffisante notamment au vu de sa fréquentation. Il fait partie des grands sites naturels du territoire et est identifié à l'échelle régionale et classé en Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Il est également reconnu à l'échelle de l'Ille-et-Vilaine et fait partie des sites Espaces Naturels Sensibles du Conseil départemental. Le conseil départemental a défini une zone de préemption sur un périmètre élargi autour de l'ENS. Il a ainsi la priorité pour se porter acquéreur lors des Déclarations d'Intention d'Aliéner sur ce secteur. Ce site bénéficie en outre localement du classement Milieux Naturel d'Intérêt écologique.

Le site est également traversé par le cours d'eau du Blosne (au nord) avant sa canalisation à l'entrée de Rennes, et se situe à proximité de la Seiche (au sud) et de l'Orson (affluent de la Seiche, à l'est).

Superficie

Le périmètre d'étude s'étend sur quatre communes. Bien que le Bois de Sœuvres soit implanté principalement sur la commune de Vern-sur-Seiche, Chantepie, Rennes (quartier de la Poterie) et Nouvoitou sont inclus dans ce périmètre. Cela se justifie par les logiques d'aménagement de ces villes et leur impact sur l'environnement du Bois de Sœuvres. C'est aussi lié à l'intérêt que peut représenter ce site pour les populations de ces villes et quartiers. La surface du périmètre est d'environ 1500 hectares.

Enjeux

Formulation des enjeux d'urbanisme

Le premier enjeu est la restructuration de deux sites économiques majeurs de la métropole, le secteur Val Blanc (rocade Sud, Loges-Logettes, La Hallerais) et le parc d'activités du Bois de Sœuvres. Cette restructuration doit leur garantir un écosystème favorable à leur développement suivant des trajectoires économiques clairement définies (activités, commerces ou bureau pour Rocade Sud et Loges-Logettes, activités industrielle et artisanales pour la Hallerais et le PA du Bois de Sœuvres). Cette restructuration doit s'inscrire dans un projet de territoire qui ne considère plus ces zones comme des isolats. Elles doivent pouvoir se structurer, se développer en lien avec la forêt, le vallon du Blosne et les villes de Vern ou Chantepie. Le projet doit leur garantir une lisibilité et en retour ces zones doivent servir l'image de l'agglomération, ici la porte d'entrée du Sud-Est de Rennes. Ce projet doit être l'occasion d'une recomposition de façade urbaine de qualité au contact de la RD163.

Le second enjeu est de garantir un équilibre durable entre zones urbanisées et zones naturelles. Si le SCoT définit un cadre à l'horizon 2030, rien ne garantit la préservation de coupure d'urbanisation au-delà. In fine, les espaces naturels resteront des zones potentielles d'expansion de la ville. Il est donc important de savoir où se place le curseur de l'urbanisation, variable suivant les scénarios proposés. Cela concerne notamment les secteurs de hameaux proches du bois à savoir, le hameau de la Hallerais et celui de Val d'Orson sur Vern et celui de la Maingretais sur Chantepie. Trouver un équilibre durable entre espaces urbanisés et espaces naturels implique une autre façon de faire la ville grâce notamment au renouvellement urbain.

Le troisième enjeu, celui de la circulation, est plus immédiat. Il s'agit de réfléchir aux solutions à moyen et long terme qui permettront d'éviter un engorgement des voies entrant dans Rennes. Deux pistes ressortent néanmoins du diagnostic : l'enjeu de connexion de la RD163 avec la RD463 et l'enjeu de contournement des sites SEVESO. Le trafic, en croissance de plus de 1 % par an, doit pouvoir être géré, maîtrisé, canalisé pour préserver l'attractivité du site, l'attractivité économique et résidentielle. Il est donc important d'avoir une approche globale du système de circulation automobile du quadrant Sud-Est et des interactions avec les transports en commun et les modes actifs, d'identifier les projets ou les intentions de chacun pour proposer un système global de mobilité.

Formulation des enjeux paysagers

Le site stratégique du Bois de Sœuvres peut être un accomplissement de la ville archipel pour l'entrée Sud-Est de l'agglomération rennaise. Le Bois de Sœuvres est le seul élément susceptible de faire le lien entre les différents fragments urbains du site, constitués comme des isolats, sans lien entre eux. En les « retournant » sur le bois, on fait de cet espace naturel un élément structurant du projet, sur lequel viennent s'articuler, des cheminements, des pratiques de loisirs, ou relation avec les espaces urbains, qui sont des espaces résidentiels ou des activités. Par exemple pour les zones d'activités, on peut imaginer que des parcours sportifs soient possibles pour les salariés de ces zones d'activités, lors de la pause déjeuner, ou à la sortie du travail mais aussi, une salle de séminaire, dans un cadre agréable proposé aux entreprises. En termes de symboles, l'association des ZA avec le bois renforcerait leurs images et leur insertion dans le paysage.

Le Bois de Sœuvres a aussi un rôle d'usage à tenir à l'échelle de l'agglomération. Il offre une opportunité d'espace de nature à proximité de la ville, et doit s'intégrer à un récit urbain. Ce récit doit trouver une prise dans des parcours, des points d'attraction, des lieux de culture ou de mémoire. Il doit aussi trouver forme à travers une identité paysagère, une signalétique, une lisibilité pour les habitants de la métropole. Cela pourrait aussi se traduire par des évènements qui s'appuient sur les équipements du site (le Volume, les Bouillants…). Pour cela, il s'agit de se baser sur la géographie du lieu, son histoire, son patrimoine, comme par exemple le château du Plessis et les rabines qui autrefois agrémentaient son environnement.

Figure majeure de la trame verte et bleue, le Bois de Sœuvres est un réservoir de biodiversité. Il participe à la trame verte et bleue régionale en articulant la forêt de Rennes au Nord, aux contreforts du Pays de Rennes au Sud. Réservoir d'espèces rares et fragiles, il doit être protégé de l'urbanisation d'abord, mais aussi dans certains cas d'activités humaines susceptibles de perturber la tranquillité de la faune et de la flore. Cet exercice est compliqué car il se place parfois en contradiction avec les objectifs de découverte et mise en valeur du site. Ceci n'est pas toutefois totalement incompatible. Les aménagements de site naturels littoraux sont, à ce titre, une mine d'expériences souvent réussies.

Le dernier enjeu concerne la mise en valeur et l'exploitation du potentiel forestier du Bois de Sœuvres. Dans une agglomération en croissance forte où les espaces naturels et agricoles vont être mis sous pression, le Bois de Sœuvres représente un espace "rare", une forêt dans la ville.

Orientation 1 : Aménager la frange est du bois de Sœuvres

La frange est de Vern-sur-Seiche et du Bois de Sœuvres est constituée d'un paysage agricole remarquablement préservé. Ce paysage bocager est parsemé de hameaux, de fermes isolées parfois de grande valeur patrimoniale qu'il faut préserver.

En bordure du bois, le château du Plessis est un élément du patrimoine qu'il convient de mettre en valeur. Le château, la présence d'un parc et des rabines qui autrefois délimitaient le domaine, constituent un ensemble paysager qu'il serait bon de réhabiliter.

Cela ne peut être réfléchi sans penser l'extension de Vern à l'est. Plusieurs enjeux s'entrechoquent sur ce secteur :

- la déviation des flux routiers de la RD 34 en raison de la présence d'un site Seveso (Antargaz),
- l'extension de Vern sur la partie Nord de la RD 34,
- la préservation de zones « tampon » autour des hameaux existants,
- la connexion écologique entre le bois de Sœuvres et la Seiche.

Principes d'aménagement

Au regard de ces enjeux, le plan joint fait apparaître plusieurs principes :

- Inscrire un principe de voierie entre la RD 34, au droit de l'entrée est de Vern, jusqu'à la RD 86, au sud de l'actuel crématorium métropolitain. Cette voie permettra d'écarter le trafic de transit du site Seveso et constituera l'amorce d'une voirie d'agglomération pour le secteur sud-est de Rennes. Dans un premier temps le bouclage de cette déviation permettra de libérer le centre de Vern-sur-Seiche d'une partie du trafic de transit. La voie constituera une voie de desserte inter-quartier sur laquelle l'urbanisation pourra s'organiser. À plus long terme et en fonction de l'évolution du trafic routier, cette voie pourrait être l'amorce d'une déviation "longue" qui rejoindra la RD 463 puis le giratoire de Beaulieu et le boulevard des Alliés.
- Organiser l'extension Est de Vern. L'ancienne rabine, aujourd'hui disparue, sera réaménagée afin de créer un espace tampon entre le parc d'activités du Bois de Sœuvres et les futurs quartiers résidentiels. Cet axe paysager permet de créer une interface de qualité reliant le château du Plessis au centre-ville de Vern. À l'ouest de la future rabine, le parc d'activités sera achevé avec l'urbanisation des dernières dents creuses, mais aussi à travers une politique de densification des parcelles d'activités (emprise totale, bâtiments logistiques…).
- Côté ouest, la ville s'étendra en direction du hameau de la Boulais occupant une emprise d'environ 30 hectares d'urbanisation future avec l'aménagement des fonds de vallon et zones humides en espaces verts tout en préservant leur fonctionnalité écologique (parc urbain, espaces verts) ainsi que l'aménagement de la RD 34 en boulevard urbain pour affirmer l'entrée Est de la ville. La structure bocagère du site devra être préservée et mise en valeur dans le cadre des projets d'aménagement.
- La préservation du château du Plessis et son parc pour accueillir à long terme un projet d'équipement d'intérêt collectif, équipement public communal ou intercommunal, éventuellement accompagné d'équipements de plein air. Cette notion d'équipement public pourrait être élargie à celle d'équipement privé, de loisirs ou d'hébergement. Ce réaménagement du parc du château devra s'organiser d'après la structure d'origine avec la réhabilitation du château et maintien de la perspective sur toute la façade.
- À l'est du bois de Sœuvres, le maintien d'une connexion écologique en direction de la vallée de la Seiche. Celle-ci sera affirmée notamment dans le projet d'extension urbaine de Vern. Les zones de bocage seront protégées et amplifiées.

Orientation 2 : Aménager une porte d'entrée vers la forêt

À la charnière entre Vern-sur-Seiche, Chantepie et l'entrée Sud-Est de Rennes, le secteur de Champ Loisel constitue une "clairière" entre des zones largement urbanisées. C'est une respiration paysagère le long d'un axe chargé de zones d'activités. L'enjeu est donc d'amplifier cette coupure d'urbanisation avant l'entrée dans le secteur du Val Blanc et la Poterie. L'alternance ville/campagne ne peut être assurée que par l'affirmation du caractère paysager de ce site, qui viendrait s'afficher en opposition à l'aspect architectural et urbain du Val Blanc. Cette "clairière" doit aussi être une porte d'accès au bois de Sœuvres. Avec le CLSH, la ferme équestre et la Val d'Orson au Sud, elle offre des aménités qui peuvent être aisément exploitées. Son accès doit être facilité à partir de la RD 163.

L'enjeu va être aussi de donner une signature paysagère à ce site. Une réflexion d'ensemble intégrant la lisière du Val d'Orson, Champ Loisel, les abords de la voie, le hameau de la Hallerais, devra être proposé. Cela peut être réalisable dans le cadre d'aménagement de nouveaux ouvrages d'accès.

Principes d'aménagement

Pour créer un ensemble paysager homogène et de qualité sur l'ensemble du secteur :

- Préserver la coupure d'urbanisation en dégageant les vues depuis la route, en limitant les fermetures visuelles végétales, en préservant les abords de la Hallerais (hameau) de toutes constructions nouvelles et en maintenant l'ensemble du site inconstructible, y compris pour les bâtiments agricoles.
- Résorber le bâtiment d'activités existant en envisageant le déplacement à long terme de l'activité hors du site.
- Aménager la lisière nord du Val d'Orson pour créer un écran végétal entre la campagne et la ZA.
- Favoriser l'accès à ce secteur par divers modes de déplacements :
- Les déplacements automobiles en créant un accès direct depuis la RD 163 vers le Val d'Orson et en réaménageant l'accès à Champ Loisel,
- Les modes actifs en créant une liaison (sous forme de passerelle par exemple) qui connecte la piste cyclable de la Hallerais à la future piste Vern Poterie longeant la voie ferrée.
- Aménager l'entrée du Bois de Sœuvres avec une zone d'accueil du public sur le site de Champ Loisel (projet conseil départementale).
- Renforcer la connexion écologique entre le vallon de l'Orson et la forêt par la création, éventuellement, d'un passage à faune au-dessus de la voie. Cet ouvrage devra être conforté dans sa fonction par une protection stricte des zones bocagères du secteur.
- Privilégier des projets d'équipements futurs nécessaires à la mise en valeur de la forêt autour du CLSH.

Orientation 3 : Mettre en valeur le bois de Sœuvres

Porte d'entrée Sud-Est de Rennes, ce site est porteur de l'image de la métropole.

Le premier enjeu, celui de la mise en valeur du bois, fait l'objet d'une étude menée par le département, gestionnaire de l'espace naturel sensible. Cette mise en valeur ne doit pas obérer les objectifs de préservation de la valeur écologique de ce site, maillon essentiel de la trame verte et bleue métropolitaine.

Le second enjeu est de connecter le bois de Sœuvres à la ville de Rennes. Le bois de Sœuvres à l'avantage d'être accessible à pied ou à vélos depuis le quartier du Blosne et celui de la Poterie, mais aussi depuis la station de métro qui se situe à moins de deux kilomètres. La mise en valeur du bois, des zones d'accueil, passe par un accès simple identifiable par tous et sécurisé.

Principes d'aménagement

- Aménager les rives du Blosne en les renaturant et en créant un parc paysager entre la forêt et la passerelle de la Poterie dans toute la traversée du secteur du secteur Val Blanc (axe de composition paysagère).
- Créer des espaces d'accueil aux différents points d'accès du bois (projet conseil départemental) et notamment autour de la ferme de Villegast.
- Aménager dans cette future coulée verte, un large chemin piétons-vélos partagé en direction du bois de Sœuvres et connecté à la passerelle de Chantepie avec :
  - la création de lieux d'animation en bordure de la voie (jardins, arboretum),
  - une signalétique dédiée afin de rendre le parcours animé et convivial,
  - avec éventuellement la création d'un ouvrage d'art pour la traversée de la voie ferrée
  - la création d'une aire d'accueil de la forêt au droit de la ferme de Villegast.

- Soigner l'image de l'entrée de ville avec :
  - la création d'un front bâti homogène en bordure de la RD avec une mise en scène à l'arrière du giratoire (bâtiment signal, paysagement), signifiant l'entrée sud de Rennes,
  - la préservation de l'écrin végétal autour du giratoire précédant l'échangeur de la porte d'Angers,
  - le maintien de la bordure végétale en limite de la rocade Sud.
- Protéger la lisière nord du bois de toute urbanisation et constructions jusqu'à la route de Châteaugiron suivant la trame figurant au plan.

- Requalification des abords de la RD 163 en retravaillant le front bâti existant et en structurant le front bâti à venir avec une série de condition garantissant son homogénéité :
  - Ligne d'implantation commune,
  - Choix des matériaux de façades,
  - Prescriptions chromatiques,
  - Epannelage du bâti (hauteur volumétrie)
- Création d'un front bâti homogène en bordure de la RD avec une mise en scène à l'arrière du giratoire (bâtiment signal, paysagement), signifiant l'entrée Sud de Rennes.
- Mise à l'étude d'un pôle d'échange communal en limite sud de la zone.

Orientation 4 : Anticiper l'aménagement d'une zone d'activités sur le Val Blanc

Actuellement, le site est un triangle de de 115 hectares cerné par la rocade Sud, le bois de Sœuvres, la voie ferrée et la route d'Angers. La moitié de cet espace est urbanisé. Il comprend le parc commercial Rocade Sud, la ZA de La Hallerais, le garage atelier du VAL.

Sur la partie restante l'objectif est de créer une nouvelle zone d'activités, porteuse de l'image dynamique de l'agglomération rennaise. Cet aménagement doit offrir un nouveau potentiel de foncier économique à long terme (il n'est pas inscrit dans le schéma d'aménagement économique) mais doit aussi permettre de restructurer le front bâti vieillissant de la Hallerais et de désenclaver le parc rocade Sud. Il pourrait accueillir le cas échéant des équipements, notamment de rayonnement métropolitain, en lien avec la bonne desserte du site.

Pour qualifier au mieux cette image, il est donc nécessaire d'afficher un aménagement cohérent en regroupant le site de rocade Sud et de la Hallerais autour d'un projet commun.

Principes d'aménagement

- Création d'une voie est-ouest, barreau de liaison entre le RD 463 et la RD 163 permettant aussi des accès à la rocade Sud et à la Hallerais avec la transformation de la RD 463 en boulevard urbain.

Orientation 5 : Restructurer le parc d'activités du bois de Sœuvres

Le parc d'activité du Bois de Sœuvres est une zone d'activités phare de la métropole. La vocation de la ZI est stable. Elle reste attractive et les établissements présents sont satisfaits de leur implantation pour différentes raisons :

- Une implantation ancienne ;
- Une proximité du domicile de leurs salariés ;
- Des loyers modérés ;
- Un foncier et des locaux globalement adaptés ;
- L'absence d'alternative de relocalisation à proximité.

À l'horizon du PLUi, le scénario à privilégier est le maintien de la vocation originelle du site d'activités concordant par ailleurs avec la stratégie de développement économique de la Métropole. Toutefois pour éviter une obsolescence de la zone plusieurs objectifs doivent être poursuivis.

La frange Est du parc d'activités du bois de Sœuvres est constitué de plusieurs entreprises disposées sans véritable cohérence le long de la route du bois de Sœuvres. L'objectif est de réussir l'achèvement du parc d'activités en densifiant les dernières dents creuses et en restructurant des activités appelées à muter. Pour cela, il faut envisager d'étendre la zone vers l'est pour recréer une offre foncière d'activité et engager un jeu de chaises musicales pour dé-scléroser le marché foncier. De plus il conviendrait d'identifier les sites stratégiques (carrefour, cœur de zone, façades urbaines, grandes emprises…) pour user du droit de préemption et constituer un portefeuille foncier en vue d'une recomposition et densification ultérieure du site.

Le second objectif sera de donner une signature paysagère à la zone notamment en redéfinissant le règlement des clôtures et éventuellement donner des prescriptions architecturales plus contraignantes. S'il y a restructuration de la zone, cela pourrait être fait dans le cadre de l'opération d'aménagement.

Le dernier objectif sera de relier les différentes parties des parcs d'activités en complétant le réseau de voirie et en désenclavant les voies en impasses, et d'ouvrir la zone vers l'est par une voie en direction de la Boulais.

Principes d'aménagement

- Végétaliser les abords de la RD 163 jusqu'en bordure de la rue du Champ Martin afin d'améliorer l'image de la façade d'activité et d'atténuer l'impact des bâtiments et des murs de clôture (intervention auprès des entreprises de la zone, travail sur l'espace public en bordure de la RD, ...).
- Repaysager la RD 86 en direction du Bois de Sœuvres après le départ des entreprises concernées par l'application du PPRT (droit de délaissement).
- Créer d'une liaison cyclable Vern-sur-Seiche / Poterie en bordure de la voie ferrée.
- Permettre l'extension du parc d'activités sur sa lisière Est jusqu'à la Rabine du château du Plessis.
- Assurer le renouvellement du bâti et la densification de la partie nord de la zone (entre la voie ferrée et l'allé de la clairière).
- Restructurer à long terme la rue de la Motte pour desservir la zone et la connecter sur l'allée de la Clairière.

Servitudes

Voir annexes.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Air-Bruit, THT, Zones Inondables) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Partie 2.2 Canal d'Ille et Rance / Forêt

Introduction

Le canal d'Ille-et-Rance fait partie des cinq vallées principales de l'agglomération. Par son tracé sinueux qui joue avec la topographie, par la vigueur de ses méandres, par les panoramas qui se dégagent autour de lui, il constitue un paysage remarquable de la Métropole. Dans la vaste étendue que constitue le bassin rennais, les quelques accidents topographiques essentiellement liés au réseau hydrologique sont rares et recherchés. Reconnu, le canal garde néanmoins un caractère secret, protégé par ses méandres et les coteaux qui les surplombent.

C'est aussi un paysage singulier qui se construit avec l'eau et l'ensemble du vocabulaire qui s'y associe : écluse, pont, cales et passerelles, biefs et moulins construisent ensemble une entité paysagère particulière, appréciée des habitants de la métropole. C'est un des rares endroits où la relation du territoire métropolitain à l'eau est aussi lisible, aussi construite. L'homme a domestiqué la rivière, il l'a mise à son service et se l'est aussi appropriée, d'abord comme une infrastructure de transport puis pour un usage purement récréatif. Les bords du canal sont aujourd'hui des espaces publics à part entière dont il faut mesurer l'intérêt pour les activités récréatives.

Ce canal s'inscrit aussi dans le paysage bâti de la ville archipel avec ses limites et ses voisinages ; Rennes, Saint-Grégoire, Betton, Saint-Sulpice et Chevaigné, mais aussi un paysage agricole dynamique forme un écrin paysager et interagit avec ce joyau que constitue le canal.

Toute proche, la forêt de Rennes se fait sentir dès que l'on s'écarte du canal. Passant la rocade, vers l'est, un paysage bocager remarquablement préservé fait le lien entre le parc des Gayeulles et la forêt située sur le territoire de la commune de Liffré, jusqu'aux limites de la métropole, incarnées au Nord par l'abbaye de Saint-Sulpice. Cet espace est un enjeu fort pour l'agglomération ; c'est une porte vers la forêt, sa lisière ouest et une ouverture vers la nature pour tous les habitants de Rennes.

Description du site

Les principales entités paysagères qui composent ce morceau de territoire sont parfaitement lisibles. Elles forment les entités de voisinage du canal d'Ille-et-Rance qui en constituent l'élément central et structurant.

Au sud du secteur, la zone urbanisée du Nord de Rennes vient jusqu'en limite de la rocade. Le canal passe en dessous après avoir longé la zone d'activités Nord. Au passage de la rocade, la rupture est forte entre un paysage très urbain marqué par les activités et un paysage champêtre. Le parc des Gayeulles constitue un point de liaison emblématique entre la ville et le canal et entre la ville et la forêt.

Passé la rocade, on entre alors dans un paysage marqué par la présence du canal et du vocabulaire qui l'accompagne (chemin de halage, passerelles, écluses, cales…). Bordé de méandres et de coteaux, ce paysage se déploie jusqu'à Chevaigné, en limite nord de la métropole.

La forêt de Rennes se situe en arrière-plan du paysage (commune de Liffré). Entre la ville de Rennes et la forêt, un vaste espace agricole ponctué de bosquets et bois, support d'un bocage dense, crée une connexion paysagère entrecoupée d'infrastructure routière (deuxième ceinture, axe Rennes/Pontorson). Le GR39 établit la liaison entre la forêt et la rocade.

Les villes de Betton et Saint-Grégoire s'étendent à l'Ouest du canal. Elles font partie des agglomérations majeures de la métropole avec respectivement près de 11 200 habitants et de 9 000 habitants. Entre la rocade et la voie ferrée, le hameau de Maison Blanche (commune de Saint-Grégoire) forme un ensemble bâti isolé qui s'accroche au canal par le moulin de la Charbonnière tout proche de là.

En retrait du canal, les plateaux agricoles surplombent la vallée avec une distinction est/ouest marquée. À l'ouest, le paysage agricole est plus ouvert, sur sols limoneux, avec un parcellaire globalement plus lâche. À l'Est, la maille bocagère et le parcellaire sont plus denses, sur schiste tendre. Tout au nord la commune de Saint-Sulpice-la-Forêt et son abbaye constituent une porte d'entrée sur la forêt.

Superficie

Le canal d'Ille-et-Rance traverse quatre communes sur Rennes Métropole : Rennes, Saint-Grégoire, Betton et Chevaigné. La partie rennaise étant urbanisée, elle a été écartée du périmètre d'étude. Dans le périmètre retenu, le territoire au Nord de Rennes fait le lien entre Les Gayeulles et la forêt de Rennes (communes de Rennes, Cesson-Sévigné, Saint-Sulpice-la-Forêt, Betton et Thorigné-Fouillard). La superficie du périmètre étudié couvre 3 600 hectares.

Enjeux

Une fonction récréative à affirmer

Avec la présence de l'eau, des chemins de halage, des circuits sportifs et de la voie navigable, le canal d'Ille-et-Rance dispose d'un potentiel touristique et récréatif important. L'esprit "guinguette" des années 1920 pourrait être réactivé ainsi que l'ont déjà fait d'autres villes. Le projet de parc des prairies Saint-Martin pourrait être le chaînon entre la ville et le canal, un espace récréatif privilégié pour les citadins.

Il existe une multitude de lieux qui ont déjà une fonction récréative (salles communales, équipements sportifs

public ou privé, lieux de patrimoine, bar-restaurant de bords de l'eau, centre équestre…) et ponctuent les bords du canal. Toutefois, il manque des points d'intensité autour desquels "l'âme" du canal pourrait prendre corps, et qui créeraient un effet d'appel pour les promeneurs. De toute évidence, les prairies Saint-Martin ont vocation à être un premier point structurant majeur. Quatre autres secteurs pourraient jalonner le parcours et devenir des portes d'entrée sur le territoire :

- **Le secteur Robinson à Saint-Grégoire** qui dispose d'un patrimoine intéressant et d'équipements de proximité (base de Canoé-Kayak, ferme de bas de la Lande) ;
- **La cale de Betton** qui est un point central avec son restaurant, le marché, les équipements sportifs, la médiathèque ;
- **Chevaigné** dans une ambiance beaucoup plus champêtre et bucolique ;
- **L'abbaye Notre-Dame du Nid-aux-Merles à Saint-Sulpice**, porte d'entrée sur la forêt de Rennes.

Un récit à inventer

Alter égo du projet Vilaine Aval, la mise en valeur du canal de l'Ille, mériterait une approche concertée des communes concernées afin de développer un récit autour de ce lieu, au travers d'évènements, de manifestations, d'expositions permanentes, d'une signalétique commune identifiable.

La mise en valeur du canal mais aussi des activités qui autrefois étaient liées à ce canal (activités industrielles comme à la Renais, moulin, guinguette) suffiraient pour créer un récit culturel dense et intéressant. En effet, Il serait intéressant de structurer un récit autour du canal (l'ouvrage d'art en lui-même) et tout ce qui a tourné autour (fêtes, activités).

La forêt de Rennes tourne autour du fait religieux (les grands défrichements menés par les religieux, l'abbaye, le chemin de Saint-Jacques…) mais aussi la connexion écologique et l'entrée de la nature dans la ville.

Un projet qui doit s'incarner

Le canal mais aussi l'axe Rennes/forêt de Rennes / Abbaye doit bénéficier d'une approche concertée pour une signalétique cohérente des circuits et des lieux de valorisation. La signalétique constitue l'image du site. Une réflexion sur le contenu de cette signalétique, sur la palette graphique, sur les supports est nécessaire pour assurer la cohérence dans la découverte du lieu. Des lieux phares sont d'ores et déjà identifiés dans les orientations d'aménagement ci-après.

Orientation 1 : Améliorer la lisibilité du canal d'Ille-et-Rance dans le paysage

L'objectif est de redonner de la présence au canal d'Ille-et-Rance dans le paysage du quotidien. La promotion paysagère de cette infrastructure originale et emblématique de la métropole passe par la mise en valeur, dans le paysage, d'espace où celle-ci est visible, perceptible, sensible :

Ainsi sont définies les orientations suivantes :

- Mise en valeur des lieux de croisement entre les routes, chemins piétons et pistes cyclables que l'on a nommé les franchissements ;
- Préservation des routes de charme permettant un point de vue pittoresque sur les paysages ;
- Préservation des points de vue remarquables ;
- La mise en valeur et signalisation des bâtiments emblématiques (moulin, église, chapelle) et des ensembles urbains remarquables.

Les franchissements

Les franchissements du canal d'Ille-et-Rance servent de repères urbains et paysagers. Lieu de contact avec l'eau, ils créent un dialogue entre le cours d'eau et le paysage alentour. Les franchissements seront ainsi des lieux privilégiés pour l'accueil des visiteurs. Des réserves foncières seront proposées afin de permettre des aménagements (stationnements, paysagement, signalétique…) autour de ces franchissements. De nouveaux ouvrages pourront être proposés lorsqu'ils sont rendus nécessaires par l'urbanisation d'un nouveau secteur.

Principes d'aménagement

- Les aménagements sur les ouvrages d'art devront veiller à être respectueux de l'architecture initiale de l'ouvrage (notamment respectueux du vocabulaire architectural lié au canal). Ils devront aussi veiller à améliorer la lisibilité du cours d'eau depuis la route en fonction de la vitesse prévue (voir les *"orientations paysagères transversales*") en travaillant sur les glissières, des dégagements visuels à l'approche du pont.
- Pour les passages sur les petits cours d'eau, on veillera à ne pas obstruer la vue sur l'eau en dégageant notamment le passage et en éclaircissant la végétation.
- On veillera à ne pas charger le paysage autour de l'ouvrage par des pollutions visuelles (poteaux, signalétique routières, taillis…) et on cherchera notamment à dégager les éléments qui composent l'ouvrage (tablier, parapet…), et éventuellement une mise en lumière des éléments les plus remarquables.

- L'écluse constitue par ailleurs un élément architectural singulier qui devra bénéficier d'un traitement similaire avec une mise en valeur systématique des abords.
- Des franchissements nouveaux pourront être programmés notamment pour le désenclavement du nouveau quartier "bout du Monde "à Saint-Grégoire.
- Les franchissements nouveaux devront présenter une ouverture suffisante entre les culées afin de ne pas perturber la lecture du canal et de ses chemins de halage.

Les routes de charme

Les routes de charme sont des lieux privilégiés de découverte du site et d'approche vers le canal. Souvent ce sont d'anciennes voies rurales qui ont gardé leur caractère paysager (sinuosité du tracé, respect de la topographie, balcon sur le paysage).

Principes d'aménagement

- Il conviendra de respecter le caractère singulier des tracés en évitant les recalibrages de la voie, excepté pour des raisons majeures de sécurité. Les carrefours et aménagements devront respecter le caractère rural en privilégiant un aménagement "végétal" plutôt que "minéral" (noue, stationnement en herbe, giratoire à plat et réduit…).
- Le long de ces voies, les hameaux devront garder leur caractère morphologique traditionnel avec des bâtis privilégiant la composition architecturale traditionnelle, la protection du patrimoine bâti d'intérêt local et des murs de clôtures en pierres, les clôtures végétales.
- Les dégagements visuels sur le canal devront être maintenus en évitant des végétations ou ouvrages opaques en bords de voies (taillis, remblais…).

Les points de vue remarquables

Le zonage du PLUi devra veiller à ce que les points de vue remarquables ne subissent pas de dégradations intempestives. Cette précaution vaut d'abord sur la partie proche du point de vue (le premier plan).

Principes d'aménagement

- Les ouvrages et constructions qui risquent d'altérer ces points de vue ne seront autorisés qu'à la condition que des mesures soient prises pour réduire leur impact paysager.
- Dans un rayon proche du point de vue (moins de 100 mètres), les constructions seront à éviter.

La mise en valeur de bâtiments emblématiques

Cela concerne d'abord les églises et leur perception à l'approche du bourg (depuis les anciennes départementales). Les ingénieurs des routes ont souvent au XIXe siècle pris soin de mettre en scène les églises par des perspectives particulières.

Principes d'aménagement

- A l'occasion d'aménagement (nouveau quartier, entrée de ville), il serait souhaitable de notifier la perspective sur le monument et l'impact du projet sur celle-ci.

Orientation 2 : Mailler le territoire pour faciliter son accessibilité

Une des problématiques majeures du paysage est la difficulté de le traverser autrement que par des moyens motorisés. L'agriculture intensive conduit à l'appauvrissement du réseau de chemins. Alors que de nouvelles pratiques notamment sportives se développent, la question de l'accessibilité et de la perméabilité de l'espace agro-naturel se pose. De nombreux efforts ont été produits par les communes pour renforcer le maillage de chemins notamment dans le secteur Nord de la métropole avec des itinéraires de chemins de randonnées du canton de Betton.

Principes d'aménagement

Le réseau de chemins principaux

- Il convient de porter une réflexion à l'échelle du site sur le maillage du territoire par les cheminements piétons avec quatre enjeux majeurs :
  - La connexion Gayeulles / canal de l'Ille (1)
  - La connexion forêt / canal de l'Ille (2) ;
  - La connexion Abbaye / forêt / canal de l'Ille (3) avec la question du devenir du passage à niveau N° 8 du Landret ;
  - La connexion Gayeulles / forêt (4).

- Ces axes doivent être considérés comme des axes majeurs pour le site et doivent bénéficier d'une approche spécifique :
  - Aménagement des traversées de voirie ;
  - Signalisation et signalétique ;
  - Mise en valeur par des traitements paysagers ;
  - Création de zone d'accueil (stationnement, aire de repos).

Le réseau de chemins secondaires

- Le maillage secondaire doit être renforcé et amélioré au besoin. Il est déjà riche à ce jour et bien interconnecté grâce au travail des communes. Il faut poursuivre cet effort.
- Des boucles de randonnées de distances variables doivent être proposées à partir du chemin de halage afin d'encourager la découverte des abords du canal et éviter les allers retours par le halage.
- Proposer des cheminements courts pour les personnes à mobilité réduites.
- Lorsque le réseau de chemin utilise une voie circulée, des dispositions seront prises pour la sécurité des randonneurs.
- La mise en place du réseau vélo express doit se faire en coordination avec les projets des chemins de randonnées communaux.

Orientation 3 : Créer des points d'intensité dans le site : les pôles de loisirs

L'animation du site passe d'abord par de l'évènementiel pour capter l'intérêt des habitants. Mais pour incarner un récit, des lieux doivent être identifiés et raccrochés à ce récit. Ces lieux "phares" doivent permettre d'associer des usages ludiques, pédagogiques, sportifs… On distinguera deux catégories d'espaces : les pôles de loisirs, les lieux d'animation secondaire.

Les pôles de loisirs

Les pôles de loisirs du site sont des lieux d'accueil privilégiés où le visiteur et l'usager doivent pouvoir bénéficier d'un certain nombre de services.

On distingue les pôles de loisirs majeurs qui devront essayer de proposer l'intégralité de ces services aux pôles secondaires ou en devenir qui n'ont pas encore cette capacité. L'objectif n'étant pas de proposer l'intégralité des services partout. Quatre sites majeurs ont été identifiés :

- Le secteur de Robinson à Saint-Grégoire ;
- La cale de Betton ;
- Le secteur de Grugedaine à Chevaigné ;
- L'abbaye Notre-Dame du Nid-aux-Merles et ses abords à Saint-Sulpice-la-Forêt.

Principes d'aménagement

Ces sites devront être en capacité de proposer :

- Une possibilité de stationnement y compris pour les modes actifs ;
- Des points d'accueil des usagers comprenant quelques équipements (renseignements sur le site, l'histoire, les chemins à proximité, signalétique s'inscrivant dans le projet régional de signalétique des canaux, accès à l'eau potable, le cas échéant, un lieu de restauration et d'information (borne interactive, wifi, etc.).

Une OAP de quartier est prévue pour le secteur Robinson.

Les autres lieux d'animation

Plusieurs sites secondaires ont été identifiés et pourront être complétés dans le temps :

- Les maisons des écluses (parfois habitées, parfois servant de résidence d'artistes) ;
- Les moulins parfois en activité, (la Charbonnière) parfois habités ;
- Les lavoirs (réflexion en cours à Betton) et autres ouvrages liés à l'eau.

Principes d'aménagement

- Ces espaces devront être signalés et leur visibilité renforcée. Cette signalétique devra être mise en place en complément de la signalétique propre au canal. Des points d'accès complémentaires au site pourraient être aménagés et notamment :
  - A proximité des franchissements pour l'accès au chemin de halage ;
  - Au carrefour de voies pédestres, cyclables et cavalières ;
  - Une aire d'accueil avec des aires de pique-nique, aire de jeux, des possibilités de nettoyage pour les vététistes.
- L'ensemble de ces sites sont des lieux privilégiés pour le développement d'usages pédagogiques notamment pour la mise en exergue de la thématique "canal" et celle de "l'exploitation forestière".

Orientation 4 : Maitriser l'évolution paysagère du site

L'objectif de cette orientation est de maitriser l'évolution paysagère du site tout en intégrant les évolutions liées aux phénomènes urbains et métropolitains ainsi qu'à l'évolution des pratiques agricoles et de loisirs. Concrètement cela signifie la limitation du mitage par les habitations (déjà fortement encadrée par le SCoT) mais aussi par des constructions qui impactent fortement le paysage (activités y compris agricoles, loisirs…).

Pour cela plusieurs orientations sont préconisées.

Des espaces agro-naturels sensibles

Les espaces agro-naturels sensibles sont des espaces sur lesquels les constructions nouvelles devront être évitées. Dans le cas contraire, un certain nombre de recommandations sont à faire.

Principes d'aménagement

- Lorsque ces constructions sont situées sur des terrains en pente, il est souhaitable que les gabarits s'inscrivent au mieux dans la topographie et d'éviter les volumes imposants en longueur et en hauteur. Pour les éléments hauts les matériaux privilégieront les teintes favorisant leur intégration et le recours au naturel (teintes plutôt sombres, bardage bois traditionnel…) pour atténuer leur effet.
- Pour les constructions nécessaires à l'animation et la mise en valeur du site ou nécessitant la présence de l'eau une bonne insertion paysagère sera recherchée.
- Les clôtures végétales d'essences locales seront privilégiées. La création de haies traditionnelles suffisamment écartées du bâti pour se développer est à rechercher. Les clôtures devront préserver la porosité pour la faune.
- Les constructions devront être adaptées à la topographie en limitant la hauteur des remblais et de décaissement en privilégiant l'utilisation de matériaux naturels.
- Pour les ensembles agricoles, le regroupement des bâtiments sera recherché autour de l'exploitation à l'intérieur d'une enceinte paysagère tel que préconisé dans les *"orientations paysagères transversales*".
- Une réflexion sera menée sur la végétalisation des abords immédiats du canal (dégagements visuels, protection des arbres, replantations…).

Les espaces agro-naturels concernés par ces dispositions et figurant au plan sont essentiellement les méandres (ou du moins les parties les plus exposées, les espaces limitrophes du canal (notamment les espaces interstices entre le canal et les routes de charme), les vallons affluents au canal (celui de Quincampoix notamment), ainsi que les abords de l'Abbaye.

Les franges urbaines

Le traitement des franges urbaines devra permettre une insertion paysagère des limites de la ville. Les aménageurs privilégieront l'aménagement d'un espace tampon paysager permettant une transition entre la ville et la campagne. Trois sites sont particulièrement concernés : le site de la Touche et la Noë au nord de l'agglomération de Betton, les franges de la déviation (déjà plantées), le bout du Monde à Saint-Grégoire ; le secteur de la Motte à Chevaigné…

Principes d'aménagement

L'aménagement de la frange urbaine devra répondre aux objectifs suivants :

- L'atténuation de l'effet paysager du front bâti ;
- La possibilité d'aménager un espace support de modes actifs (tour de ville piétonnier) ;
- L'aménagement d'un espace vert de nature en ville (principe de connexion écologique) en bordure de la frange urbaine ;
- La protection des nouveaux quartiers d'habitation vis-à-vis des épandages agricoles.

Les zones de mise en valeur de la trame bocagère

Ce sont des secteurs ou la trame bocagère est intense et à une fonction écologique et paysagère importante. Ce sont principalement les espaces qui bordent la forêt notamment sur la commune de Thorigné-Fouillard et Saint-Sulpice. Dans ces secteurs, les projets ne devront pas être incompatibles avec la préservation de la trame bocagère.

Principes d'aménagement

- Favoriser l'insertion des nouvelles constructions (notamment les bâtiments agricoles – *voir les "orientations paysagères transversales"*) dans la trame bocagère.
- Privilégier des clôtures végétales composées de haies libres et variées sur la base d'essences locales.
- Végétaliser les abords des chemins piétons avec des haies bocagères traditionnelles.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Secteurs d'Informations sur les Sols) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Partie 2.3 OAP Vilaine Amont

Introduction

La vallée de la Vilaine en amont de la ville de Rennes présente une série de méandres sinuant au sein de grandes surfaces de campagnes bocagères. La vallée relie entre elles plusieurs communes de l'agglomération (ainsi que Noyal-sur-Vilaine), de Brécé jusqu'à Cesson-Sévigné. Le paysage est constitué d'une suite d'évasements qui ouvre des panoramas sur la campagne et de resserrements lors de la traversée des méandres mais aussi au contact entre la vallée et les bourgs.

Cette succession de lignes paysagères unit les rives de la Vilaine, les champs attenants et les belvédères qui se dégagent lorsque l'on s'éloigne du lit majeur et que l'on atteint les coteaux qui surplombent la vallée.

Cette portion de la vallée de la Vilaine n'a pas le même caractère que le secteur à l'aval de Rennes. Elle n'a pas été le terrain d'exploitation des carrières et, de fait, elle présente le visage d'un espace agricole plus commun, constitué d'une alternance de champs cultivés de prairies. Moins utilisée, la Vilaine Amont n'a pas non plus le caractère navigable qui caractérise l'aval de Rennes. Cependant un certain nombre d'éléments bâtis (moulins, bief, fermes et châteaux) témoigne de l'utilisation de l'eau dans ce territoire rural.

Description du site

La vallée de la Vilaine est orientée est-ouest. À vol d'oiseau, la portion entre Brécé et Cesson couvre une distance de 9 km. Or, avec toutes ces sinuosités, la distance que parcourt le cours d'eau sur ce tronçon est double (environ 18 kilomètres). La vallée de la Vilaine a ainsi le caractère d'une vallée à fond plat, vallée à méandres, d'une amplitude importante (jusqu'à deux kilomètres) qui se déploie sur l'ensemble du lit majeur. Trois infrastructures majeures et parallèles parcourent le site :

- La voie ferrée Rennes/Paris qui vient en bordure de la vallée sur sa rive gauche mais assez discrète dans le paysage,
- La RN 157, un peu plus éloignée mais avec une incidence paysagère beaucoup plus prégnante de la voie ferrée,
- La rocade Est, qui coupe le méandre de la Valette sur Cesson-Sévigné en séparant la partie Est de l'OAP (la Marquerais) de sa partie Ouest (Tizé).

La topographie du site est dans l'ensemble assez douce avec des coteaux de faible pente. Quelques routes positionnées en belvédère permettent de saisir des panoramas sur la vallée. Le relief s'accentue à l'approche de Rennes notamment au lieu-dit de Tizé ou un promontoire se dégage face à la Valette. Cette lecture de la topographie est largement affectée par la présence du périphérique Est.

Superficie

La vallée de la Seiche traverse les communes de Brécé, Acigné, Thorigné-Fouillard et Cesson-Sévigné. La superficie du périmètre de l'OAP est d'environ 1 200 hectares.

Enjeux

Les bourgs et villes qui sont situés au voisinage de la vallée de la Vilaine ne bénéficient pas toutes de l'attrait qu'elle présente ; Cesson-Sévigné et Acigné entretiennent une relation directe avec la rivière, toutefois Brécé et Thorigné-Fouillard ont des rapports beaucoup plus distants du fait des contraintes géographiques. Mais d'une manière plus globale, la notoriété de la Vilaine Amont n'est pas celle de la Vilaine Aval. L'enjeu est donc de révéler ce paysage aux habitants des communes voisines mais aussi à l'ensemble des habitants de la métropole. Pour cela, les communes disposent d'un projet d'infrastructures structurant, la voie verte Vitré-Rennes. L'objectif de cette infrastructure est de créer un itinéraire direct et continu, aménagé pour les déplacements en mode actifs et particulièrement les cyclistes. Cet itinéraire se poursuit ensuite jusqu'à Camaret, permettant ainsi de traverser la Bretagne d'est en ouest.

Ce projet offre l'opportunité d'une réflexion sur les usages et la qualité paysagère de ce site avec trois objectifs :

Tizé/ Grippé, une porte d'entrée à affirmer

- Autour des équipements sportifs de Cesson ;
- Autour du site culturel "Au bout du plongeoir" ;
- Par le vaste espace vert de Dezerseul et du golf ;
- À proximité du site de ViaSliva.

Une accessibilité à améliorer

- Par une signalétique cohérente des circuits et des lieux de valorisation ;
- Par des réflexions sur de nouveaux franchissements.

Permettre une mise valeur du patrimoine

- Les ensembles urbains de qualité (centre ancien d'Acigné et Brécé, hameau de la Marquerais) ;
- Les édifices singuliers (Manoir et moulin de Tizé, moulin de Sévigné, château des Onglées, Manoir de Grippé) ;
- Les ouvrages d'art (pont, passerelles, gué).

Orientation n°1 : Affirmer une porte d'entrée vers la Vilaine à partir du cœur de l'agglomération

Tizé/ Grippé, une porte d'entrée à affirmer

Le secteur de Tizé / Grippé offre dans un espace restreint de nombreux équipements pouvant être mis en synergie :

- Un équipement culturel phare de l'agglomération, le Carré Sévigné ;
- Les équipements sportifs de Cesson ;
- L'espace vert de Dezerseul et le golf ;
- L'espace culturel "Au bout du plongeoir".

De plus cet espace bénéficie d'un accès direct depuis le réseau TC grâce à l'axe est ouest et la halte SNCF. C'est donc une potentielle porte d'entrée emblématique vers la Vilaine Amont.

Principes d'aménagement

- Permettre le développement d'activités de loisirs et d'aménagement paysager faisant le lien entre le manoir de Tizé et le manoir de Grippé
- Améliorer l'accessibilité à Tizé
- Envisager une signalétique commune aux deux sites pour créer une synergie entre les équipements
- Renforcer les possibilités de passage d'une rive à l'autre

Orientation n°2 : Rendre accessible la Vilaine en amont de Rennes

Une opportunité structurante : la voie verte

Le projet de voie verte concerne la réalisation dans la vallée de la Vilaine amont d'un itinéraire cyclable entre Rennes et Vitré. Ce cheminement permettra de relier le cœur de l'agglomération Rennaise (Rennes/Cesson-Sévigné) à Vitré, via Châteaubourg, tout en longeant dans la mesure du possible la Vilaine, en rive droite ou gauche. Ce projet présente un linéaire initial en site propre d'environ 50 km (49,7 km). La voie verte est également un itinéraire destiné aux piétons pour la promenade, les randonnées et plus largement les loisirs.

"*Le projet doit satisfaire aux objectifs suivants :*

- *Développer et renforcer les infrastructures de loisirs et touristiques de la région ;*
- *Faire découvrir les richesses patrimoniales et paysagères locales ;*

Aménager une voie en site propre pour les usagers non-motorisés ;

- *Créer une épine dorsale des liaisons douces entre Rennes et Vitré. "*

(Source étude d'impact)

Depuis le décret du 16 septembre 2004, les Voies Vertes sont définies au code de la route.

Cette voie verte constituera l'épine dorsale de l'aménagement de la Vilaine Amont sur laquelle les autres projets viendront se raccorder ou s'appuyer, notamment en ce qui concerne l'accessibilité à la vallée depuis les communes avoisinantes.

Principes d'aménagement

- Travailler sur un réseau de parcours en boucle à partir de la voie verte de longueur et de difficultés diverses adaptée aux différents modes
- Préserver la qualité des routes de charme qui permettent l'accès à la Vilaine et à la voie verte
- Aménager des points d'accueil des usagers comprenant quelques équipements en fonction de leur importances (toilettes, signalétique, point d'eau)
- De nouveaux franchissements à étudier sur des points stratégiques
- Conforter les liaisons vers la forêt à partir du hameau de la Marquerais

Orientation n°3 : Créer des points d'intensité dans le site : les pôles de loisirs

L'animation du site passe notamment par de l'évènementiel en incarnant un récit pour capter l'intérêt des habitants. Pour cela, des lieux doivent être identifiés et raccrocher à ce récit. Ces lieux « phares » ou singuliers doivent permettre d'associer des usages ludiques, pédagogiques, sportifs… On distinguera deux catégories d'espaces : les pôles de loisirs et les lieux d'animation secondaire. Ces lieux sont soit existants soit identifiés comme des sites potentiels.

Les pôles de loisirs

Les pôles de loisirs du site sont des lieux d'accueil privilégiés Quatre sites majeurs ont été identifiés :

- Le manoir de Grippé
- Le manoir de Tizé
- Le pont et le centre ancien d'Acigné
- Le centre ancien de Brécé

Les lieux d'animations secondaires

Plusieurs sites secondaires ont été identifiés et pourront être mis en valeur dans le temps :

- Le Pâtis du Moulinet,
- Le moulin de Sévigné
- Le château des Onglées
- L'espace nature et sportif de La Motte

Principes d'aménagement

Ces sites devront être en capacité de proposer :

- Un accès pour les modes actifs et si nécessaire quelques emplacements de stationnement ;
- Des renseignements sur le site, l'histoire, les chemins à proximité ;
- Une signalétique s'inscrivant dans le projet voie verte ;
- Un accès à l'eau potable ;
- Le cas échéant, un lieu de restauration et d'information (borne interactive, wifi, etc.).

Orientation n°4 : Maitriser l'évolution paysagère du site

L'objectif de cette orientation est de maitriser l'évolution paysagère du site tout en intégrant les évolutions liées aux phénomènes urbains et métropolitains ainsi qu'à l'évolution des pratiques agricoles et de loisirs. Concrètement cela signifie la limitation du mitage par les habitations mais aussi par des constructions qui impactent fortement le paysage (activités y compris agricoles, loisirs…).

Pour cela plusieurs orientations sont préconisées.

Des espaces agro-naturels sensibles

Les espaces agro-naturels sensibles sont des espaces sur lesquels les constructions nouvelles devront être évitées. Dans le cas contraire, un certain nombre de recommandations sont à faire.

Principes d'aménagement

- Lorsque ces constructions sont situées sur des terrains en pente, leurs gabarits s'inscrivent au mieux dans la topographie, en évitant les volumes imposants en longueur et en hauteur. Les éléments hauts et les bâtiments agricoles privilégient les teintes favorisant leur intégration et le recours au naturel (teintes plutôt sombres, bardage bois traditionnel…) pour atténuer leur effet.
- Les clôtures végétales composées d'essences locales sont à privilégier. La création de haies traditionnelles suffisamment écartées du bâti pour se développer est à rechercher tout comme la porosité des clôtures afin de favoriser la circulation de la faune.
- Les constructions ont vocation à s'adapter à la topographie en limitant la hauteur des remblais et de décaissement et en privilégiant l'utilisation de matériaux naturels.
- Pour les ensembles agricoles, le regroupement des bâtiments sera recherché autour de l'exploitation à l'intérieur d'une enceinte paysagère tel que défini par les *"orientations paysagères transversales*".

Les espaces agro-naturels concernés par ces dispositions et figurant au plan sont essentiellement les méandres ou du moins les parties les plus exposées.

Les zones de mise en valeur de la trame bocagère

Ce sont des secteurs ou la trame bocagère devra être préservée ou développée. Cette trame a une fonction écologique et paysagère importante. Ce sont principalement les espaces qui bordent la vilaine en amont de Cesson (Pont Briand) et sur Thorigné (Marquerais-Les Onglées).

Principes d'aménagement

- Dans ces secteurs, les projets seront compatibles avec la préservation de la trame bocagère structurante.
- Favoriser l'insertion des nouvelles constructions (notamment les bâtiments agricoles - *voir les "orientations paysagères transversales")* dans la trame bocagère.
- Privilégier les clôtures végétales composées de haies libres et d'essences locales variées.
- Les chemins piétons seront accompagnés de plantations de haies bocagères traditionnelles.

Les fenêtres paysagères à maintenir

Les routes qui bordent la vallée sont des lieux privilégiés de découverte avec des panoramas qu'il faut maintenir et entretenir.

Principes d'aménagement

- Proposer des aménagements en bordure de voirie qui préservent ou renforcent les perspectives ou panorama sur la vallée *(voir les "orientations paysagères transversales").*
- Préserver l'intégrité des hameaux qui bordent la vilaine (intérêt patrimonial).
- Les constructions nouvelles impactant directement un point de vue sur la vallée pourront être refusées.

Qualité environnementale et prévention des risques

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

Partie 2.4 OAP Vallée de la Vilaine

Introduction

La vallée de la Vilaine constitue un site à fort enjeu de valorisation et d'aménagement. Doté d'une grande qualité paysagère, le territoire de la vallée demeure peu accessible et peu connu du grand public. C'est un territoire écologiquement complexe et sensible, qui regroupe aussi une multiplicité d'usages existants ou en potentiel, liés à la forte présence de l'eau comme à la richesse écologique et patrimoniale du site.

Description du site

Le secteur se situe dans le sud du bassin de Rennes, formé par l'affaissement du massif armoricain, limité au sud par les premiers contreforts du massif armoricain. Sur tout le nord du secteur, la vallée de la Vilaine s'insère dans un relief très plat et la rivière serpente dans son large lit majeur. Au niveau de Pont-Réan, les premiers contreforts du massif armoricain se dressent perpendiculairement à la Vilaine et marquent distinctement une rupture topologique. Au sud du secteur, les reliefs culminent ainsi à 100 mètres à Laillé, soit 90 mètres au-dessus du lit de la rivière. Ces coteaux présentent un paysage très tourmenté, lié aux alternances plissées de la roche mère, divisée par une faille dans laquelle coule la Vilaine : la cluse du Boël.

Une vallée "naturelle"…

Le paysage alluvial et les habitats naturels liés à l'eau s'étendent très largement de part et d'autre du fleuve. Affluents, rivières, plans d'eau, mares et zones humides sont autant d'éléments qui composent le large maillage hydrologique du cours d'eau.

Le Sud du territoire du projet se situe à la limite du bassin rennais et du début du massif armoricain. Ce lieu est caractérisé par le site du Boël avec un affleurement rocheux.

La Vilaine reçoit les eaux de sept affluents : le Meu et la Seiche les plus importants, ainsi que le Blosne, la Flume, le Reynel, le Lindon, et le Mortais d'amont en aval.

Le lit majeur de la Vilaine abrite ainsi une diversité de milieux hybrides et complexes. Cette composition est tout à la fois le résultat d'un lent processus naturel de creusement, lors de périodes glaciaires et interglaciaires, datant de deux millions d'années et de l'exploitation, bien plus récente, des matériaux issus des gravières et des sablières, creusées par l'homme.

Bien qu'elles aient profondément bouleversé le paysage naturel de la vallée, ces pièces d'eau artificielles font aujourd'hui partie intégrante de ce paysage alluvial. Le pouvoir de résilience et la souplesse de la nature lui permettent de se recomposer. Une grande partie des milieux naturels riverains des étangs est d'ailleurs reconnue aujourd'hui d'intérêt environnemental et classés en ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), dont celle dite des "Gravières du Sud de Rennes" ou MNIE (Milieux Naturels d'Intérêt Écologique).

Le lit majeur est constitué de 431 ha de zones humides. Ce terme de "zone humide" désigne de multiples formes de milieux naturels, extrêmement riches, liés à la présence de l'eau, même temporairement. Ces milieux ont toutefois régressé au cours des dernières décennies.

La mosaïque de milieux humides qui accompagnent le cours de la Vilaine et de ses affluents crée un habitat pour de nombreuses espèces faunistiques et floristiques. Situées sur la "veine atlantique", zone de passage migratoire entre les pays nordiques de l'Europe et le sud vers le détroit de Gibraltar, les pièces d'eau constituent notamment une escale pour de nombreuses espèces d'oiseaux. Deux espèces sont reconnues d'intérêt régional : le Rossigol philomèle (Luscinia megarhynchos) et le Loriot d'Europe (Oriolus oriolus). Par ailleurs, le site des gravières de Babelouze-Chamcorps abrite une héronnière d'intérêt départemental. De nombreux amphibiens trouvent également refuge dans les milieux du lit majeur. Tous sont protégés à l'échelle nationale et deux présentent un intérêt régional : le Triton crêté (Triturus cristatus) et le Triton ponctué (Lissotriton vulgaris).

La nature des sols présente une dissymétrie entre la rive droite - vaste plateau sur limons avec des terres profondes – et la rive gauche – alluvions et sols de faible épaisseur et de qualité moyenne. Sur la rive gauche s'est développée une agriculture tandis que sur la rive droite se sont développées les activités constituées d'espaces sportifs et de loisirs ainsi que nombreux étangs au sein d'espaces naturels.

… façonnée par l'homme

Engagée au XVIème siècle pour favoriser la navigation, la canalisation de la Vilaine entre Rennes et Redon, a été poursuivie au XVIIIème et XIXème siècles par la création de nouvelles écluses et l'augmentation du gabarit de celles existantes. Certaines sections ont été canalisées. Cinq écluses se situent sur le territoire du projet.

Diverses fonctions industrielles en lien avec l'eau se sont implantées au fil des siècles comme les moulins : Apigné, Le Boël (1652), la briqueterie d'Apigné, les auberges…

La plaine alluviale est constituée d'un chapelet quasi-continu d'étangs de Rennes à Pont-Réan, issus de l'activité industrielle d'extraction de matériaux.

La Prévalaye a accueilli les premières carrières de gravières et de sables avec l'existence d'un étang aux Bougrières repéré sur les photos aériennes de 1924. À partir du début des années 50, cette exploitation s'est intensifiée avec l'aménagement de carrières dans le lit de

la Vilaine pour répondre aux besoins de matériaux de construction, nécessaire au développement urbain. Ces carrières se sont étendues progressivement vers le sud de la Vallée.

Cette extraction réalisée dans le lit majeur de la Vilaine a transformé le paysage de la vallée en créant de nombreux étangs, en le cloisonnement et créant une barrière physique ou visuelle entre les bourgs et le cours d'eau.

Les carrières de schistes au Sud de Pont-Réan ont été exploitées jusque dans les années 1980, elles ont alimenté la construction sur le bassin rennais. L'exploitation a créé des falaises saillantes mettant la pierre à nue. Depuis l'arrêt de l'exploitation, elles se sont progressivement recouvertes de lande, créant ainsi le paysage du Boël.

L'installation du Parlement de Bretagne en 1554 va attirer une noblesse qui va contribuer à développer hors de la ville de grands domaines comme celui de Blossac à Bruz.

De grands domaines se sont organisés autour d'un château ou d'une maison noble, avec très souvent l'agencement d'un parc, d'un bois, de fermages et de grandes allées arborées : les rabines. Ces châteaux étaient doublement orientés avec une vue vers la Vilaine et une vers la route. Une dizaine de propriétés peut être dénombrée sur le territoire.

Superficie

De Rennes à Laillé, la Vallée de la Vilaine avec sa rivière, ses méandres et ses multiples étangs caractérise ce territoire de plus de 3500 hectares et 25 kilomètres de long.

Occupations/usage actuel

Une vallée aux usages multiples

La Vilaine

Elle sert aujourd'hui principalement le support de la navigation de plaisance avec les haltes fluviales (Apigné, Pont-Réan, Le Boël, …). Le chemin de halage et les aménagements des abords sont le support de nombreux déplacements piétons/cycles de loisirs ou sportifs.

Des activités économiques (restauration, meunerie de Champcors) et d'entretien des bateaux (splipway à Apigné) sont présentes le long du cours d'eau.

Les vannages et les barrages assurent la fonction de régulation du cours d'eau pour la navigabilité, mais aussi la gestion des crues.

Les gravières

Deux sites sont en activité : Lillion-Bougrières et Cicé.

L'exploitation de Lillion et des Bougrières se poursuivent actuellement dans le lit de la Vilaine jusqu'en 2021.

L'étang d'Apigné est actuellement destiné aux activités de loisirs (plage, baignade, …). Les autres étangs privés sont souvent clos et certains d'entre eux utilisés pour la pêche.

Les espaces de loisirs

Ils se situent notamment : Apigné, La Prévalaye, l'espace dédié à la Fête du Cheval à la Prévalaye, les golfs de Rennes et Cicé Blossac, les étangs de la Sillandais à Chavagne et de la Bodrais à Bruz, le bois de Cicé, l'espace naturel du Boël.

Les équipements

Plusieurs équipements ayant différentes fonctions sont présents sur le site :

- L'activité culturelle située sur les bords de Vilaine à la Piverdière,
- Le site d'entrainement du Stade Rennais à La Piverdière et l'écocentre la Taupinais,
- L'accueil de jeunes publics à La Prévalaye,
- La station d'épuration de Beaurade,
- Les jardins familiaux,
- Les golfs de Rennes-Saint Jacques et de Cicé Blossac et leurs installations d'accompagnements.

L'agriculture

L'agriculture de la vallée de la Vilaine est tournée principalement vers l'élevage laitier notamment conduisant à une prédominance des prairies et cultures fourragères insérées dans un bocage, par endroit résiduel. La présence du maraîchage est relevée de façon moindre.

Les territoires agricoles ont diminué ces trente dernières années, du fait de l'extension des zones urbaines et de loisirs, de l'exploitation des gravières (diminution d'un tiers de la surface agricole de certaines communes).

À noter une proportion non négligeable d'exploitation biologique (supérieure à celle de Rennes Métropole).

L'eau

Une partie du territoire est classée en zone inondable au PPRI en tant que champs d'expansion des crues.

Le secteur comporte aussi deux exploitations destinées à la production d'eau potable : les captages souterrains et l'usine de Lillion ainsi que le captage de secours des Bougrières.

Les activités

L'activité d'extraction de matériaux perdure aujourd'hui sur des carrières localisées sur les sites de Bougrières, Lillion à Rennes, Cicé à Bruz ou le Tertre et la Heuzardière au Rheu.

Le Moulin de Champcors est toujours en activité.

Le bâti

- Les manoirs et fermes,
- Le bourg de Pont-Réan : situé à cheval sur la commune de Bruz et de Guichen, il est séparé par

la Vilaine. Le pont construit en 1760 et classé monument historique relie les deux parties du bourg qui comprend des commerces, de l'hôtellerie, des activités industrielles et une halte fluviale,

- Les hameaux (La Piblais, La Heuzardière, Les Chapelais, La Pérelle, Champcors - Babelouse, La Moustière, La Rouaudière, La Rouesnais, la Corbinais…), les lotissements de Cicé Blossac.

Les infrastructures

Elles longent ou traversent le site :

- La voie ferrée Rennes/Redon,
- La route départementale 177 Rennes/Redon,
- La route de Guichen,
- La deuxième ceinture RD.29.

Elles marquent le paysage par leur position en remblai ou leurs ouvrages.

Par ailleurs, le site est peu accessible avec un nombre limité de franchissements de la rivière reliant les deux rives et un maillage de chemins très parcellaire.

La plateforme aéroportuaire de Rennes Saint Jacques en limite Est du site de La Piblais et des Pérelles.

Les enjeux et objectifs

Révéler la richesse du site

La vallée de la Vilaine constitue un site à fort enjeu de valorisation et d'aménagement. Doté d'une grande qualité paysagère et naturelle, le territoire de la vallée demeure peu accessible et peu connu du grand public.

C'est un site écologiquement complexe et sensible composé d'étangs, de gravières, de friches, de promenades souvent discontinues, d'aires de loisirs... Il est constitué aussi d'activités économiques, industrielles et agricoles.

Ce vaste territoire porte une grande variété d'usages existants ou en potentiel, liés à la forte présence de l'eau comme à la richesse écologique et patrimoniale du site.

Il s'agit de révéler ce grand territoire et de créer un espace commun et partagé tout en valorisant les identités propres de chacune des communes.

"Être en vacances dans la métropole" dans une logique de multiples usages

L'enjeu est de permettre l'émergence :

- De lieux de loisirs, de sports et d'événements de plein air dans un cadre naturel et paysager de grande qualité,
- D'un territoire de développement et d'innovation scientifiques et économiques tirant notamment parti de ses fortes composantes agricoles, environnementales et aquatiques,
- D'un territoire à fort rayonnement et attractivité touristique.

Au regard de ce capital paysager remarquable, l'ambition est d'affirmer la vallée de la Vilaine comme **un lieu de destination métropolitain**, en valorisant sa situation sur la liaison Manche-Océan.

Vocation et programmation

Le parti d'aménagement repose sur une valorisation du territoire et du paysage par amplification des potentialités existantes. Il vise à rassembler le territoire mosaïque de la vallée, rendre plus accessible la Vilaine et ses étangs et à révéler les richesses naturelles et humaines de ce grand site.

Il s'agit de :

- Favoriser l'accès à la Vilaine et assurer son rayonnement, en renforçant les accroches avec les pôles urbains et la continuité des cheminements piétons/cycles afin d'obtenir un maillage cohérent sur l'ensemble du territoire,
- Préserver et valoriser l'eau et les milieux naturels, en révélant ce territoire écologiquement sensible, organisé autour d'un réseau hydrographique complexe (étangs, marais, zones humides…), en partie construit par l'homme,
- Développer des usages diversifiés dans la métropole, en conciliant usages de plein air, sportifs, de loisirs, et de nature mais aussi activités culturelles et événementielles, tourisme fluvial et patrimonial, en articulation avec les activités économiques, scientifiques et agricoles, dans le respect de la biodiversité. Dans ce cadre, l'aménagement de parcs photovoltaïques d'envergure pourra être interdit afin de privilégier le retour à l'activité agricole dans les anciennes carrières,
- Diversifier les activités et installer de nouveaux usages, avec la mise en place d'espaces naturels sensibles à préserver, d'activités douces, à concilier avec des activités plus festives et ponctuelles,
- Améliorer l'accueil touristique notamment en développant une offre diversifiée d'hébergement et intégrée au site,
- Faire des étangs un lieu de destination métropolitaine en y développant une offre d'espaces de loisirs de proximité et dans une perspective de développement touristique (liaison Manche /Océan),
- Aménager des équipements touristiques et d'hébergement en prenant en compte les risques d'inondation,
- Valoriser le patrimoine paysager et environnemental de la Vallée,
- Favoriser les pratiques culturelles en offrant des lieux adaptés à l'accueil de grands évènements et diverses formes de pratiques de loisirs libres,
- Conforter des balades autour de la découverte en valorisant des potentiels paysagers et écologiques,

- Diversifier les usages autour du thème de l'eau en renforçant notamment les activités de baignade et nautiques,
- Développer des pratiques agricoles expérimentales durables, démonstratives et pédagogiques avec des porteurs d'initiatives agricoles innovantes pour l'aménagement et la vie du site,
- Favoriser l'observation nature, ornithologique et patrimoine des bords de Vilaine,
- Mettre en relation les paysages et l'agriculture locale.

Le projet dans son ensemble

Le projet de valorisation de la Vallée de la Vilaine s'appuie sur :

- Une mise en valeur de **l'ensemble de la vallée autour de trois séquences de projets,**
- **Une armature de cheminements** parcourant le territoire et jalonnée par des pôles de centralité et d'usages mixtes.

L'ensemble de la vallée de Vilaine

Le projet s'appuie sur l'armature suivante :

- **La Voie des rivages** qui constitue l'épine dorsale du projet sur laquelle se raccrochent les autres chemins,
- **Les Voies des Terres et leur réseau de boucles** qui se déploient dans l'épaisseur de la vallée et favorise son accès depuis les communes par des Portes,
- Des espaces relais qui jalonnent la vallée et sont des lieux d'animation ouverts à tous, pouvant être portés par des partenaires variés et différents,
- Des sites structurants de projet répartis dans les 3 grandes séquences.

Trois grandes séquences de projet

A la confluence des parcours et situés sur des secteurs remarquables de la vallée, **trois séquences de projets majeurs**, constituent des pôles d'attractivités d'échelle métropolitaine où se développent des activités sportives, culturelles et de loisirs. Les caractéristiques du site de la vallée, conjuguées à ces éléments de projet, dessinent des secteurs ou grandes séquences du territoire :

- **Séquence Nord de la Prévalaye à la Piblais** : territoire pivot entre la ville de Rennes et la vallée de Vilaine, ce secteur autour des étangs d'Apigné et des Bougrières est un site emblématique et stratégique au sein du projet de valorisation de la Vallée de la Vilaine. Ce secteur constitue l'ouverture vers le paysage de la Vallée et le point de départ de la Voie des Rivages. Ce parcours structurant du projet doit permettre de développer de nouveaux usages de loisirs de plein air, sportifs et culturels, notamment autour des étangs réaménagés et du port d'Apigné. C'est aussi le lieu de pratiques agricoles autours du projet d'agriculture urbaine,
- **Séquence centrale, de la Pérelle à Cicé (jusqu'à l'écluse de Mons)** : un nouveau lieu métropolitain est proposé au cœur géographique de la vallée. Il offrira un lieu de loisirs, de promenades et de services, dans un cadre naturel préservé, situé au carrefour de bassins de vie et de travail (Ker- Lann, Parc Expo, pôles urbains),
- **Séquence Sud, Pont Réan- Le Boël, de l'écluse de Mons à Laillé la Corbinais** : les caractéristiques du paysage existant et la situation topographique du site sont amplifiées en mettant en valeur les milieux naturels par intervention douce et en développant des pratiques de sports de nature, d'évasion et de plaisance.

Au sein de ces trois grandes séquences de projet, il est possible d'identifier 13 secteurs à enjeux spécifiques.

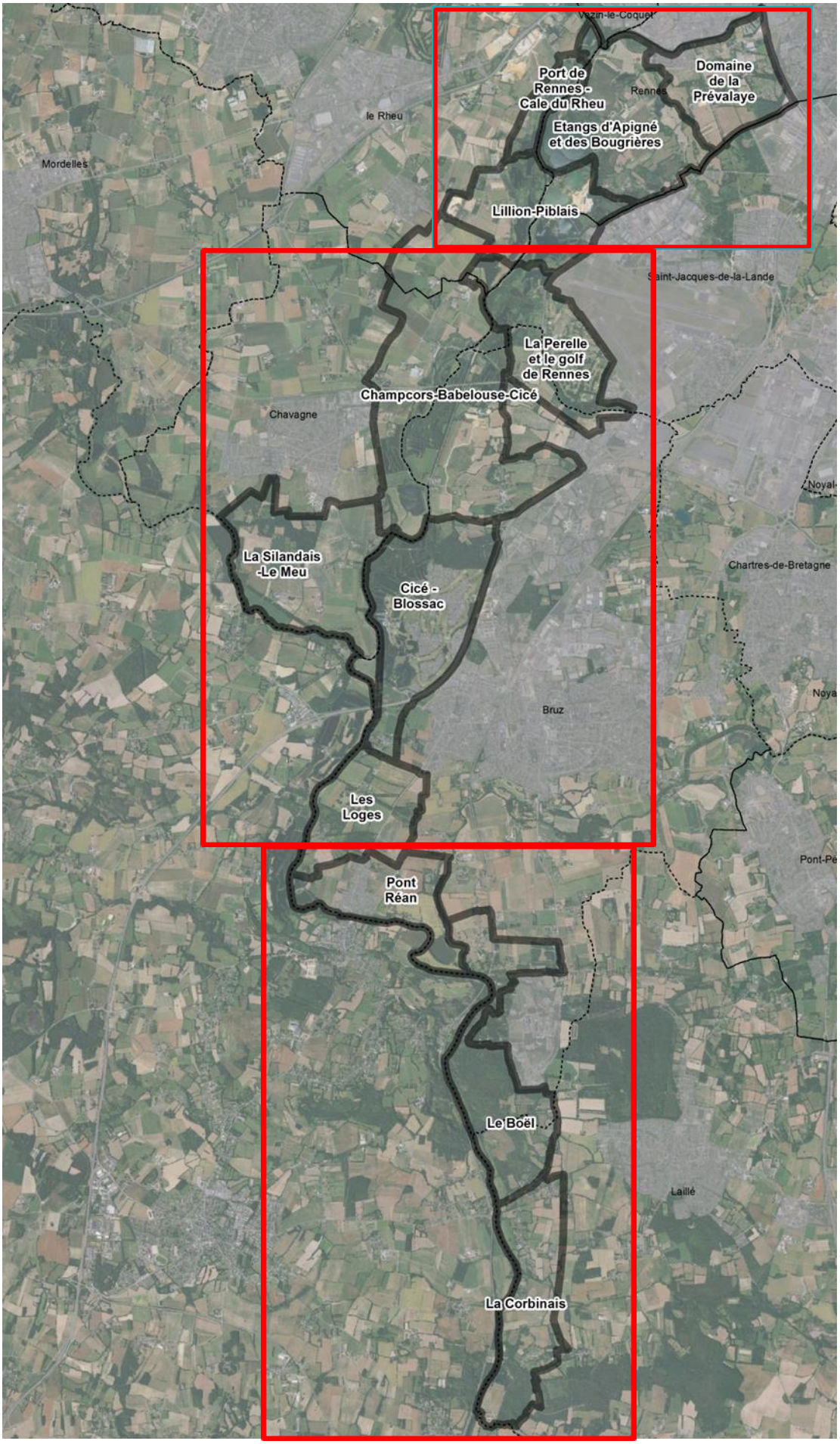
La Voie des Rivages

Véritable colonne vertébrale du projet de valorisation de la Vallée de la Vilaine, l'aménagement du parcours de promenade de la Voie des Rivages constitue un enjeu de portée métropolitaine.

Cette "Voie des Rivages", définie autour du thème de l'eau, doit permettre de découvrir la diversité du paysage de la vallée et des étangs. Elle ouvre la vallée par un parcours attractif et lisible, en offrant un cheminement alternatif au chemin de halage. Elle peut se déployer dans l'épaisseur du territoire en se connectant aux boucles de chemins communaux existants ou en projet. Elle dessert les points d'intérêts : les équipements existants et futurs, les éléments de patrimoine bâti et naturel, les lieux d'initiatives locales en dynamisant les activités économiques.

Elle peut développer sur son parcours des micro-centralités afin d'offrir de nouveaux usages de loisirs de plein air, sportifs ou culturels, de détente et de découverte pour tous les publics.

C'est un parcours qui révèle et réunit le territoire autour de la Vilaine, selon un tracé préférentiel qui peut avoir des variantes en fonction des enjeux et modalités de mies en œuvres opérationnels. Plusieurs gabarits de voie sont ainsi proposés afin de s'inscrire dans les paysages et les milieux traversés et de favoriser des usages multiples en limitant les conflits.



Séquence nord

Séquence centrale

Séquence sud

Des lieux d'usages et micro-centralités équilibrés

La Voie des Rivages permet de relier les multiples étangs de la vallée et d'offrir ainsi une grande diversité de pratiques et d'activités par l'aménagement des espaces attenants.

Les espaces attenants sont des espaces publics communs accueillant de nouveaux usages et constituant des micro-centralités. Ils activent le linéaire du parcours et se répartissent de façon équilibrée dans une logique d'ensemble entre espaces naturels et espaces d'usages plus intenses.

Ils comprennent notamment :

- Des plages et espaces de loisirs autour de l'eau : quand la Voie des Rivages jouxte un étang, le projet cherche à retrouver des usages autour de l'eau avec l'aménagement de plages (de typologies et usages divers), pontons, points éventuels de baignade, aires de pique-nique…,
- Des espaces libres, qui offrent sur des espaces peu aménagés un potentiel d'activités diverses,
- Les quais et pontons complètent ces aménagements afin de multiplier les rapports à la rivière et les points d'accostage pour la navigation, les canoës- kayaks… En lien avec les partenaires concernés, il s'agit de favoriser la navigation de plaisance ou de loisirs, l'itinérance sur l'eau, mais aussi d'offrir un espace public appropriable.

Les Voies des terres et leur réseau de boucles

Les "Voies des Terres", les Portes et les boucles parcourent les paysages péri-urbains, ruraux et agricoles et relient les communes à la vallée. Elles assurent les relations transversales de la Vallée et constituent un réseau dont l'enjeu est de rapprocher le fleuve et les bourgs de la vallée.

Elles permettent d'offrir des points de vue sur le paysage et de multiplier les points d'entrée sur la vallée. Elles desservent les quartiers d'habitat, les sites d'activités, les points d'intérêt et les relient ainsi au fleuve et son chemin de halage, à la Voie des Rivages, et aux trois pôles d'attractivité.

Les espaces relais

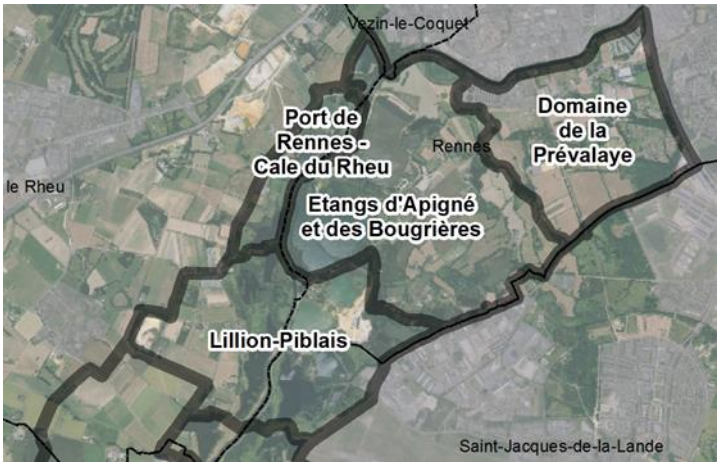
Jalonnant la Vallée, les "**Relais**" sont des lieux ouverts et à usages multiples, adaptés à leur situation : accueil et information du public, usages évolutifs construits avec les acteurs de la vallée et de chaque secteur. L'objectif est de définir des espaces relais, répartis de façon équilibrée sur chacun des trois secteurs de la vallée : à la Prévalaye au Nord, à Chavagne au centre et à Bruz au Sud.

1. Séquence nord, du domaine de la Prévalaye à Lillion-Piblais

Principes de composition urbaine et paysagère

Objectifs

- Inscrire et ouvrir la Prévalaye à l'ensemble de la Vallée, le secteur étant une étape sur le cheminement entre le centre-ville de Rennes et le Boël,
- Valoriser et aménager les berges et accueillir le port fluvial de Rennes,
- Réduire les circulations de transit sur l'ensemble du secteur,
- Créer des itinéraires dédiés aux modes actifs permettant d'accéder aux étangs (Apigné, Bougrières, …) depuis les quartiers de Cleunay, de La Courrouze (la Grande Promenade / la Ligne Active) et se connecter au parc de Saint Jacques par la vallée du Blosne,
- La Prévalaye est une porte d'entrée de la ville, sur la Vallée et ses particularités paysagères. À partir du cœur de métropole, l'accès au site s'effectuera depuis le centre-ville de Rennes, le parc de Saint-Jacques et le Pré Namet mais aussi par la Z.I Lorient grâce à la réalisation à terme d'une liaison.



Secteur de La Prévalaye

Le projet vise à conforter les différents équipements existants et en accueillir de nouveaux comme les hébergements de loisirs ou des aires sportives ainsi que de nouveaux équipements de loisirs. Le centre d'entrainement du Stade Rennais a vocation à y être conforté et étendu sur ses périphéries.

Principes d'aménagement

Le domaine de l'ancien château de la Prévalaye et ses rabines :

- Développer des usages de loisirs sur le domaine de la Prévalaye en valorisant le patrimoine paysager et le bâti existant.
- Accueillir des manifestations évènementielles sur les grandes prairies.
- Conforter et développer les pratiques agricoles autour du maraîchage, du petit élevage et de l'arboriculture avec des acteurs locaux associatifs ou professionnels, en lien avec un projet d'agriculture urbaine de la Ville de Rennes.
- Accueillir les "Bâtiments Relais" prévus dans le projet de la Vallée de la Vilaine.
- Constituer un lieu d'échanges, de partage, d'expérimentations et d'expériences dans le bâtiment de la basse-cour Métairie ou encore dans la ferme de Vieux Ville.
- Aménager les itinéraires de promenade comme la Ligne Active, adaptée à la pratique dynamique des moyens de locomotion à roulettes ou aux personnes à mobilité réduite, aura un revêtement adapté à ce type d'usage, et valorisera les grandes rabines existantes.
- Créer des haltes ou évènements rythmant ces promenades ou parcours. Certains seront agrémentés de mobiliers, espaces de jeu, sanitaires, points d'information et d'observation.

La vallée du Blosne (les chemins de la Morinais) :
Les mesures compensatoires du chantier du métro permettront de réaliser une promenade le long du ruisseau du Petit Blosne autour de la découverte de la nature et de restaurer les milieux en continuité du parc de Saint-Jacques :

- Renforcer la biodiversité et développer la mosaïque d'habitats de la Vallée du Petit Blosne (mares, renforcement des haies bocagères, plantations…).
- Amorcer la reconquête de la qualité écologique du Petit Blosne (reprise des berges, ouvertures des milieux…).
- Restaurer le site de la Reuzerais : amélioration écologique, diversité des micro-habitats.
- Promouvoir la découverte et l'observation des milieux (pédagogie, ponton d'observation…).

Le hameau de Sainte-Foix :

- Actuellement urbanisé il devra faire l'objet d'une réflexion sur son devenir.

Secteur des Étangs d'Apigné et de Bougrières

Principes d'aménagement

- Conforter l'accroche vers Vezin-Le-Coquet par la "Porte" de la vallée de la Flume.
- S'appuyer sur le projet de la remise en état du site de Bougrières à l'achèvement de l'exploitation de la carrière pour aménager l'accessibilité du site, l'accueil du public en lien avec l'activité de production d'eau potable.
- Diversifier les usages autour du thème de l'eau en renforçant notamment les activités de baignade et nautiques.

  Par ailleurs, un équipement à ciel ouvert permettant de développer les pratiques de la baignade trouvera place aux abords des étangs d'Apigné ou des Bougrières.

- Développer des usages autour de l'eau depuis le centre de Rennes jusqu'aux étangs réaménagés.

  Différentes séquences paysagères et rapports à l'eau seront proposés.
  Toutes ces interventions conduites dans le respect et la valorisation du site constituent un enjeu fort de l'aménagement de la Prévalaye pour créer un lieu attractif qui fonctionne quelles que soient les saisons.
  La Ligne Active, adaptée à la pratique dynamique des moyens de locomotion à roulettes, aura un revêtement adapté à ce type d'usage.

Les étangs d'Apigné

La découverte des étangs sera facilitée par l'aménagement de la Grande Promenade et de la Ligne Active. Des vues seront aménagées le long de la berge. Un ponton accueillera la Grande Promenade en offrant un accès à l'eau. Une nouvelle passerelle permettra la traversée de l'île de l'étang d'Apigné.

La plage d'Apigné sera requalifiée avec l'objectif d'étendre les espaces de repos, de détente et de loisirs,

Elle accueillera des terrains d'activités ludiques, des pontons permettant l'observation des zones humides et des étangs, tout en veillant à préserver ces espaces,

L'aménagement vise à adapter le rapport du site à la baignade. Cette activité sera confortée dans des modalités en lien avec les enjeux de qualité de l'eau qui restent à l'étude,

L'emprise du parking existant sera réduite en préservant les abords des pièces d'eau : la zone au nord accueillera un petit attracteur, à savoir un espace multisport dans un environnement arboré. Ouvert à tous, il sera conçu pour un public multigénérationnel et disponible toute l'année.

L'isthme des Bougrières

Son aménagement est une opportunité pour relier deux étangs aux caractères bien distincts, celui d'Apigné et celui de Bougrières moins connu du grand public.

La création de cheminements agrémentés de pontons et d'un parcours ludique permettra d'élargir les espaces d'accueil et de découverte.

Les rives des étangs de Bougrières et Lillion seront également requalifiées, le traitement paysager entre ces étangs fera l'objet d'attention particulière.

Les perspectives et points de vue sur l'ensemble du site et plus largement de la Vallée font également partie intégrante du projet. Implantés le long de la Vilaine, les belvédères pouvant jouer le rôle de repères manifestes.

D'autres haltes ponctueront les parcours. Elles pourront accueillir des locaux sanitaires, des points d'approvisionnement d'eau ou des espaces d'information et d'observation ou usages récréatifs de plein air.

L'étang des Bougrières

À l'issue de l'exploitation de la gravière des Bougrières, une requalification de l'étang des Bougrières sera mise en œuvre pour la valorisation paysagère de ses abords, qualifier et renforcer son accessibilité et y développer des activités de loisirs compatibles avec la ressource en eau du secteur. L'étude en partenariat avec le CEBR (Collectivité Eau du Bassin Rennais) permettra d'approfondir les potentialités du site.

Secteur de l'île d'Apigné, du Port de Rennes et de la cale du Rheu

En matière de navigation et de plaisance, Apigné constitue la porte d'entrée de Rennes sur l'itinéraire depuis Redon. Les infrastructures existantes (slipway pour les péniches, quais, grue de levage, pontons, haltes, ravitaillement…) et le potentiel des bâtiments de l'île d'Apigné constituent des atouts pour développer une fonction de port de Rennes, et renforçant l'accueil touristique de Rennes sur la liaison Manche-Océan.

Principes d'aménagement

- Conforter la fonction de port fluvial de la liaison Manche-Océan sur le secteur du Moulin d'Apigné avec les équipements qui y sont liés (slipway, quais, accueil de locaux et ouvrages techniques…), notamment en offrant plus de places de stationnement pour les bateaux, en réaménageant les installations portuaires et en apportant des équipements d'accompagnement.
- Développer les activités de port-chantier et de pôle tourisme.
- Port chantier : accueil et stationnement de bateaux, hivernage ainsi que travaux de réparation, d'entretien, de restauration des bateaux.
- Pôle récréatif et de tourisme : développer le stationnement et l'accueil des plaisanciers de passage, favoriser les activités nautiques sur la Vilaine et les étangs, mettre en place des services et points d'information, points d'eau, sanitaires...) pour inviter les navigateurs à la halte et à la découverte, développer des hébergements insolites tirant parti du site : hébergements sur l'eau ou en bords d'eau, refuges…
- Valoriser le patrimoine de l'île, notamment le Moulin pour accueillir de nouvelles activités de services, de commerces ainsi que des locaux nécessaires à la fonction de port (capitainerie…) et aux touristes (hébergements, locaux collectifs ou festifs…).
- Mener des études pour approfondir cette programmation de port et de développement touristique.
- Requalifier les berges de l'étang des Bougrières, à l'achèvement de l'exploitation de la gravière.
- Conforter les pratiques de pêches et de promenades sur les étangs de la rive ouest.
- Engager une réflexion sur l'accueil de bateaux sur la cale de Le Rheu en lien avec le projet du port de Rennes.

Secteur de Lillion-Piblais

Principes d'aménagement

- Poursuivre l'aménagement de la Voie des Rivages d'Apigné vers la Piblais, laquelle structure l'organisation du site.
- Valoriser l'histoire et le patrimoine du site constitué par l'activité de gravières en favorisant la découverte d'un paysage ouvert et spécifique.
- Valoriser cet espace naturel remarquable qui résulte de l'activité humaine dont témoignent les nombreux étangs issus des exploitations de sable et qui comporte une importante biodiversité. La mise en valeur de la richesse des milieux (marais, étangs, écosystème des anciennes carrières …) et leur observation doivent être favorisées : chemins de découverte, lieux d'observation, restauration écologique…
- Rendre ce territoire accessible et traversable et le connecter et l'ouvrir aux activités et espaces environnants, notamment en direction de Saint-Jacques-de-la-Lande.

- Favoriser l'observation des milieux naturels de la vallée et du site aéroportuaire.
- Conforter le patrimoine bâti, notamment le manoir de Lillion et son ancienne chapelle.
- S'appuyer sur le projet de la remise en état du site de Lillion à l'achèvement de l'exploitation de la carrière pour développer l'accessibilité du site, l'accueil du public en lien avec l'activité de production d'eau potable, ainsi que l'observation saisonnière des milieux naturels.
- Traiter les lisières avec les activités existantes au Sud-Ouest de la zone d'activité "La Haie des Cognets".
- Favoriser une liaison modes actifs entre le centre-ville de Le Rheu et la vallée via le château d'Apigné, en valorisant les points de vue sur le grand paysage.

Qualité environnementale et prévention des risques

Les mesures compensatoires liées aux travaux de la deuxième ligne de métro permettront notamment de restaurer la valeur du lieu par :

- La recréation ou la densification de haies bocagères et de boisements,
- La réalisation de modelés du terrain naturel pour diversifier les types de prairies,
- La création de mares et zones humides pour enrichir les milieux naturels,
- La renaturation de ruisseaux.

Qualité des constructions et aménagements

Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

À l'échelle de l'ensemble du projet, il s'agira également de valoriser la présence du patrimoine existant : le canal et ses écluses, les fermes, châteaux et manoirs. Ils participent à la valorisation patrimoniale forte et à l'identité du site.

Les grandes rabines de la Prévalaye verront leur usage conforté et leur dimension patrimoniale et paysagère affirmée.

Risques et nuisances

Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (zones inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

La présence de cyanobactéries dans les étangs d'Apigné lors de certaines périodes de forte chaleur compromet la baignade. Des réflexions sont en cours pour prendre en compte ces situations et repositionner ces activités sur un site plus adapté à la pratique des loisirs.

Les champs d'expansion des crues sont à prendre en compte en lien avec les dispositions du PPRi. De même la protection des captages des Bougrières et de Lillion constitue une composante essentielle du contexte dans les projets d'accompagnement à mettre en œuvre.

Servitudes

Voir annexes.

Mobilités

Accès automobile au secteur et stationnement

Le stationnement existant sera réduit et éloigné des étangs. Les emprises libérées proposeront un environnement paysager plus en lien avec la nature du site et les pratiques sportives et de loisirs attendues.

Les circulations automobiles de transit seront progressivement limitées pour favoriser et sécuriser les usages sportifs et de loisirs.

Desserte en transports collectifs

Une desserte en bus est régulièrement mise en œuvre notamment durant les périodes estivales entre le centre de Rennes et le site d'Apigné.

Desserte par les modes actifs

Un maillage des cheminements articulé à la Voie des Rivages, à la Grande Promenade ainsi qu'au chemin de halage multiplie les parcours de découverte du site pour les piétons, les cyclistes ou les cavaliers.

La voie des Rivages reliera les quartiers rennais et les stations de métro de Cleunay et Saint Jacques de la Lande aux étangs grâce aux passerelles franchissant la rocade.

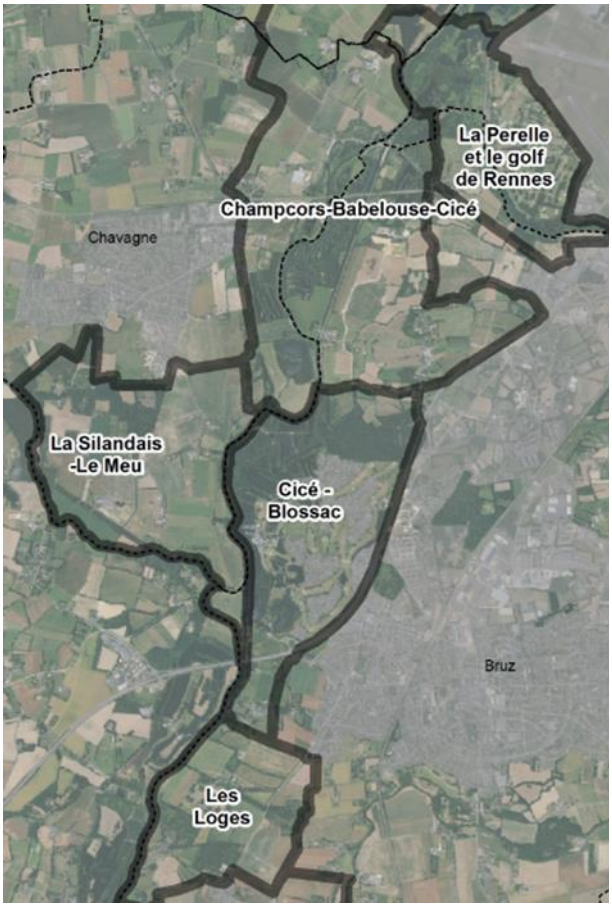
Le franchissement de la Vilaine sera rendu possible grâce à une connexion entre le site et la Z.I Lorient.

2. Séquence centrale, de La Pérelle à l'écluse de Mons

Principes de composition urbaine et paysagère

Objectifs

- Équilibrer le territoire en constituant le pôle central de la Vallée de la Vilaine,
- Développer un linéaire de parcours de promenade cohérent et maillé,
- Relier Bruz et Chavagne à la Vilaine,
- Dynamiser les espaces attenants de la Pérelle et de Blossac en développant les usages de loisirs de plein air,
- Valoriser les milieux naturels remarquables et le patrimoine bâti (ex : Château de Blossac, Château de la Sillandais, …),
- Relier les différents attracteurs ou équipements (Golf de Rennes, centres équestres, Golf de Cicé-Blossac, …) et en accueillir de nouveaux à terme.



Principes d'aménagement pour l'ensemble de la séquence

Rapprocher les deux berges

- Créer des boucles de promenade afin de connecter les deux berges de la Vilaine, entre Chavagne et Bruz.
- Favoriser l'accès aux différents paysages de façon continue et sécurisée.

Conforter les usages existants et en activer de nouveaux

- Relier les espaces emblématiques et les équipements du secteur, en créant une grande promenade continue.
- Articuler les lieux en chapelet ainsi que les divers équipements et développer des espaces pour de nouveaux usages.
- Agrandir l'échelle des espaces praticables pour favoriser l'émergence de nouvelles catégories d'usages nécessitant plus d'espace ou des trajets plus longs.
- Développer des espaces capables d'accueillir de nouvelles pratiques sur les berges, en réponse à l'amélioration de leur accessibilité depuis les centres-bourgs.
- Favoriser de nouvelles collaborations entre usages et usagers de différents secteurs, favoriser par des aménagements adaptés des pratiques, manifestations et événements intercommunaux.

Rapprocher les usages sur l'eau et sur la terre

- Mettre en place des services (point d'informations sur les activités et commerces alentours, points d'eau, sanitaires...) aux écluses et quai pour inviter les navigateurs à la halte et à la découverte.
- Conforter les espaces autour des écluses et la cale de Champcors comme des espaces publics au bord de l'eau en aménageant des espaces capables d'accueillir des festivités locales.
- Organiser les places de stationnement pour les bateaux et inviter les bateliers à découvrir les rivages ruraux de la Vilaine.
- Créer de nouveaux parcours canoë-kayak et favoriser les autres pratiques nautiques en aménageant des pontons.

Le secteur central dispose de nombreux atouts :

- Des paysages remarquables et variés liés aux plantations réalisées après l'exploitation du sable et qui forment des paysages spécifiques.
- Un potentiel d'activités à développer autour des étangs avec des plages liées les unes aux autres, un potentiel de parcours sportifs à développer et une bonne accessibilité.
- La présence d'équipements sportifs et de loisirs à mettre en synergie (Golf de Rennes, Golf de Cicé-Blossac, centres équestres, …).

La séquence centrale s'articule autour de plusieurs entités paysagères fortes, pouvant trouver des dénominations "touristiques" :

- Le Parc de la Pérelle : "La Petite Alsace"
- La réserve naturelle : " La Mangrove de Cicé"
- Le Parc du Bois de Cicé : "Le Petit Québec

Secteur La Perelle-Golf de Rennes

Principes d'aménagement

- Valoriser cet ensemble naturel et paysager remarquable constitué d'éléments de patrimoine (rabine de l'ancien parc du château de la Pérelle, mur et portail, parc de "La Petite Alsace"), et des nouveaux milieux qui se sont constitués peu à peu suite à la période d'extraction des gravières (étangs, surfaces boisées, prairies, arbres remarquables…).
- Recomposer le paysage pour rompre l'isolement des espaces actuels et accueillir du public, ouvrir des perspectives, cônes de vues et chemins depuis la Vilaine et le chemin de halage ainsi que depuis et vers le golf.
- Travailler sur la complémentarité des espaces en matière d'accueil et d'usages.
- Relier la vallée au Parc des expositions et à Saint-Jacques-Bourg via la vallée du Reynel.
- Ouvrir le golf vers la vallée de la Vilaine.
- Site de la Petite Pérelle : améliorer l'accueil du public et aménager le lieu de pêche (aires de pique-nique et de détente, pontons…).
- Site de la Grande Pérelle : les espaces plus généreux permettent d'accueillir des activités récréatives et sportives de plein air et d'aménager des plages vertes en bord d'étang. Une réflexion sur l'accueil d'hébergements à vocation touristique et de loisirs sera menée en lien avec une approche sur l'ensemble de la vallée.
- Un parcours découverte de la nature est proposé autour du Reynel (parcours d'une des Portes de Saint-Jacques) et relié aux espaces boisés du sud de la Pérelle (vers Bruz).

Secteur Champcors-Babelouse-Cicé : orientations d'aménagement

Ce secteur comporte la "réserve naturelle" de Cicé qui peut avoir comme dénomination touristique "*La Mangrove de Cicé*".

Principes d'aménagement

- Tirer parti de la valeur historique et écologique du site en favorisant la découverte des milieux et l'observation de la nature (héronnière, étangs).
- Valoriser les éléments patrimoniaux du secteur de Cicé (fermes, écluses, anciens châteaux ou maisons de villégiature…), en y rendant possible des activités variées, et pouvant bénéficier aux usagers de la vallée.
- Apaiser la circulation sur la traversée de Champcors, et sécuriser les cheminements piétons.
- Compléter les parcours en modes actifs du centre de Chavagne vers la vallée ainsi que des sites d'activités de Bruz (Ker Lann, Parc Expo).
- Maintenir les activités économiques sur le secteur de Champcors (minoterie, restaurant, …) tout en développant de nouveaux usages en s'appuyant sur le potentiel de la cale dont l'activité est à conforter.
- À proximité du bourg de Chavagne, développer un espace relais sur le parcours de la Porte de Chavagne, à la Vilaine, pouvant offrir des services aux usagers et promeneurs de la Vallée ainsi qu'aux acteurs.
- Réaménager le site de Babelouse en l'ouvrant à la fois vers le bras de la Vilaine et vers l'étang.
- Aménager les abords de l'étang de Babelouse pour de nouveaux usages récréatiffs et de loisirs en bords d'eau (plages vertes, prairies festives…).
- Valoriser l'étang en le rendant plus lisible en dégageant ses rives et offrant des parcours de promenade et en réalisant une passerelle afin d'assurer la continuité de la Voie des Rivages.
- Développer des parcours de promenade, sportifs et de loisirs à partir et autour du canal, en complémentarité avec le réseau global (liaison nord-sud vers La Pérelle et le Bois de Cicé).
- Désenclaver l'écluse de Cicé et rendre possible une liaison transversale en modes actifs est-ouest entre la passerelle de Chavagne et la ferme de Cicé, tout en reliant Ker Lann par un franchissement sur la route de Redon.

Secteur La Sillandais-Le Meu

Ce secteur situé sur la rive ouest de la Vilaine et à la confluence du Meu se compose essentiellement d'espaces naturels, boisés et agricoles et comprend toute la partie sud de la commune de Chavagne.

Principes d'aménagement

- Valoriser les vues sur le château de la Sillandais et son insertion dans le paysage.
- Favoriser l'accès, depuis le bourg de Chavagne, aux espaces de promenades aménagés à proximité du Meu.
- Rendre possible une continuité des cheminements le long du Meu dans une réflexion d'ensemble, en intégrant les différentes pièces d'eau.
- Valoriser les différentes rabines qui structurent le paysage, dont celles des châteaux de la Sillandais et de Blossac.
- Rendre possible à terme un accès à la vallée de Vilaine et une traversée pérenne ou temporaire vers le secteur de Cicé-Blossac.

Secteur Cicé-Blossac

Principes d'aménagement

- Mettre en scène le paysage spécifique des pinèdes.
- Favoriser les loisirs de type "Évasion Nature",
- Développer la promenade et les parcours sportifs libres.
- Renforcer les usages de détente et les activités récréatives aux bords des étangs.
- Favoriser la navigation et les activités festives au bord de l'eau : cale de Champcors, écluse de Mons…
- Mettre en valeur le patrimoine : châteaux et rabines, manoirs, ruines du donjon de Cicé…
- Renforcer les liens entre la vallée et le centre de Bruz (gare ferroviaire) par le franchissement existant de la Route de Redon, notamment vers les équipements existants (golf de Cicé-Blossac) et le chemin de halage.

Le Bois de Cicé :

Ce bois percé d'étangs a connu plusieurs périodes de transformations : domaine du Château de Cicé, terrain d'extractions des carrières, boisement…

- Proposer de nouveaux cheminements et parcours entre le bois et la berge de la Vilaine.
- Renforcer la valeur patrimoniale et écologique du bois due à la présence d'arbres remarquables liés à l'histoire du château, mettre en valeur la trame des rabines.
- Développer des points de vue et mettre en scène la traversée du bois et des étangs.
- Ouvrir des perspectives sur la Vilaine en tirant parti de la grande rabine centrale structurant l'ensemble, relier le bois au chemin de halage.
- Améliorer l'accueil du public (organiser les accès, installers des équipements d'accompagnement : bancs, aires de pique-nique, jeux…).
- Rendre plus visible les étangs, les articuler et améliorer l'accès aux berges afin de développer les usages en bord d'eau (pontons, petites plages, plages vertes…).
- Organiser le stationnement.

L'étang de la Louveterie :

- Renforcer la visibilité du site depuis la Vilaine et le chemin de halage ainsi que le lien vers les étangs.
- Situé à l'entrée Sud du golf de Cicé Blossac, à proximité du centre de Bruz et de l'écluse de Mons : préserver les pinèdes et les arbres remarquables, en berge ouest et s'apuyer sur les espaces de la rive est pour accueillir de nouveaux usages.
- Préserver l'activité de pêche existante en améliorant l'accueil du public par l'aménagement des berges, la réalisation de cheminements et en développant les usages de loisirs.
- Permettre l'accueil d'événements festifs sur les grandes prairies Sud.
- Installer des équipements d'accompagnement (abris, tables de pique-nique, pontons, gradins…).
- Organiser les accès voiture et limiter les circulations de traversées du site.

Secteur des Loges

Principes d'aménagement

- Préserver la trame bocagère et l'activité agricole.
- Valoriser le patrimoine du Château des Loges et ses rabines.
- Développer des vues vers la Vilaine et le chemin de halage.
- Rechercher des cheminements complémentaires à la trame existante.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (zones inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

La préservation de milieux naturels et des zones humides est à prendre en compte.

Servitudes

Voir annexes.

Mobilités

Accès automobile au secteur et stationnement

Réduire et apaiser la circulation automobile dans le bois.

Apaiser la circulation sur la RD 434 et prendre en compte les continuités de parcours des modes actifs.

Desserte en transports collectifs

Les secteurs Ouest sont connectés au réseau de bus de Rennes Métropole au niveau de la commune de Chavagne.

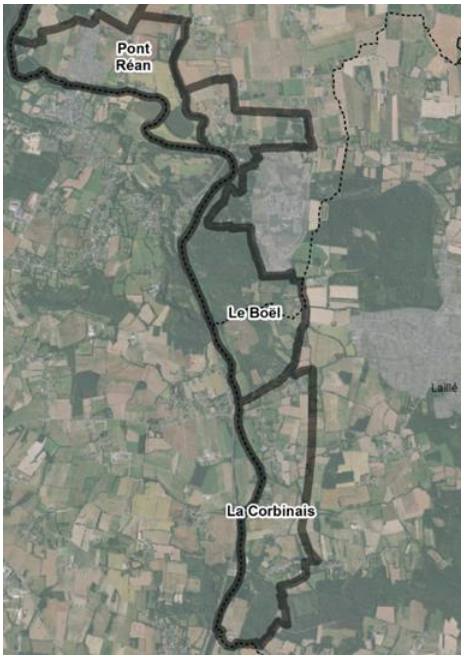
Une ligne de bus métropolitaine dessert le secteur de Cicé-Blossac.

3. Séquence sud, Pont-Réan-Le Boël-La Corbinais

Principes de composition urbaine et paysagère

Objectifs

- S'appuyer sur la halte nautique de Pont Réan pour promouvoir un pôle autour de la navigation et des activités festives au bord de l'eau,
- Valoriser la cluse du Boël comme site touristique majeur, aussi bien au niveau de l'écluse que le long des falaises,
- Poursuivre l'aménagement de la Voie des Rivages, développer un parcours continu au plus près de l'eau,
- Ouvrir la porte Sud de la vallée de Vilaine : Marquer l'entrée Sud de la Métropole par la Vallée de la Vilaine en s'appuyant sur le site de la Corbinais à Laillé,
- Amplifier la topographie et valoriser les vues sur les grands paysages,
- Renforcer l'accessibilité en s'appuyant sur les infrastructures existantes, notamment la halte ferroviaire de Laillé, et sur le réseau des chemins existants à compléter, reliant notamment les berges à la vallée (boucles de la Voie des Terres, Porte de la Vilaine…),
- Développer les usages de loisirs en bord de Vilaine et notamment sur le site de la Corbinais,
- Préserver les milieux naturels, et valoriser le paysage spécifique des Landes,
- Valoriser le patrimoine tel que le Moulin du Boël, les maisons éclusières en les requalifiant et en y développant des espaces relais.



Secteur Pont-Réan

Principes d'aménagement

- Développer les liens entre les deux rives de Pont Réan.
- S'appuyer sur le bourg de Pont-Réan (commerces, restaurants…) pour développer des usages et animations autour de l'eau, en lien avec les éléments patrimoniaux et les équipements nautiques du secteur : ce site est un site majeur de la vallée et doit permettre d'y développer des festivités et des animations au bord de l'eau.
- Développer les boucles de promenade à partir du bourg de Pont-Réan : ces chemins de randonnée doivent favoriser une observation de la nature et du grand paysage (circuit botanique, descriptions sur site...).
- Favoriser l'accès à l'étang de la Bodrais, en synergie avec les activités et le potentiel du bourg de Pont-Réan.
- Développer les usages de détente et d'activités de loisirs au bord de l'étang.
- Créer la continuité de la Voie des Rivages sur la rive gauche de la Vilaine entre Pont-Réan et Le Boël : dans ce cadre, rendre possible les traversées de la Seiche et de la voie ferrée.
- Valoriser l'espace de la confluence de la Seiche et du Menhir et l'accessibilité du secteur.

Secteur le Boël

Principes d'aménagement

- Élément marquant de la vallée, le secteur du Boël a vocation à prendre plus d'ampleur en termes d'accueil du public, d'animations, de valorisation du site, de rayonnement touristique…
- Préserver les ensembles boisés, le patrimoine bâti.
- Étudier les continuités modes actifs en rive gauche de la Vilaine entre le Boël et le pont de Laillé.
- Rendre possible la continuité de la Voie des Rivages en tenant compte de la topographie.
- S'appuyer sur la topographie pour développer des pratiques sportives en milieu naturel (trail, vtt, jogging, escalade...).
- Rendre possible l'installation d'espaces de bivouac, de parcours escarpés… dans un esprit d'aventure et de découverte.
- Mettre en place des sentiers de découverte botanique (circuit botanique, descriptions sur site...).
- Préserver et valoriser les mileiux en lien avec l'espace naturel sensible du département.
- Aménager un belvédère favorisant une lecture du grand paysage et l'observation des milieux (faune et flore).

Secteur La Corbinais

La Voie des Rivages s'achève sur le futur site d'accueil du bivouac de la Corbinais en bord de Vilaine.

Principes d'aménagement

- Ouvrir des perspectives sur la Vilaine et le paysage.
- Développer des équipements d'accompagnement pour l'accueil du public le long de la Vilaine : espaces de bivouac et d'hébergement léger, lieux de pique-nique, espaces récréatifs et festifs.
- Renforcer les loisirs sportifs (circuit VTT…) sur le terrain des Buttes Grises et tirer parti de sa position de belvédère en dégageant des vues en surplomb sur la Vilaine.
- Articuler le site des Buttes Grises à la prairie de La Corbinais en travaillant à la complémentarité des usages.
- Engager une réflexion sur la valorisation de l'étang de la Corbinais.
- Organiser les accès et le stationnement.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (zones inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

La préservation de milieux naturels et des zones humides est à prendre en compte.

Servitudes

Voir annexes.

Mobilités

Desserte en transports collectifs

Le secteur de Pont-Réan est desservi par une ligne de bus métropolitaine et une ligne régionale.

Desserte par les modes actifs

La priorité est le développement des modes actifs par des aménagements adaptés.

Condition de réalisation

Rennes Métropole, les communes de Bruz, Chavagne, Laillé, Le Rheu, Rennes, Saint-Jacques-de-la Lande, Vezin-le-Coquet ont engagé une démarche partenariale afin de mettre en œuvre un projet d'ensemble.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Partie 3
Les vallées et les paysages d'alternance

Partie 3.1. OAP Vallée de la Seiche

Introduction

La vallée de la Seiche fait partie des cinq vallées principales de l'agglomération. C'est un affluent de la Vilaine qui présente sa confluence en aval de Rennes, quasiment au niveau de la cluse du Boël, sur la commune de Bruz. La vallée relie entre elles des communes de seconde couronne de l'agglomération. La Seiche forme ici un fil conducteur, entre ces zones urbaines, qui a guidé fortement l'implantation des bourgs à l'origine. Nous sommes ici face à une unité paysagère homogène, composée par une occupation agricole dominante en terres labourables et élevage extensif principalement. Quelques étangs ponctuent le paysage le long de la Seiche.

En quelques mots, on peut affirmer que la vallée de la Seiche est plus discrète que la vallée de la Vilaine sa voisine, moins emblématique également, mais qu'elle a aujourd'hui un usage bien établi de proximité, offrant des espaces d'aménité bien appréciés des habitants riverains de la rivière. Cependant si l'accès à la Seiche est bien approprié par les communes, on constate qu'il n'y a pas de regard commun d'ensemble sur cette vallée. La Seiche fut autrefois un lieu d'échanges commerciaux, de rencontres, une source d'énergie pour les moulins et un support de déplacement. Aujourd'hui elle n'est plus utilisée de manière aussi intensive, mais il subsiste des usages loisirs et de détente autour de l'eau.

Ce site aujourd'hui n'est pas suffisamment mis en valeur. La dynamique démographique depuis une décennie sur l'agglomération exerce sur le site une pression urbaine très forte, et les coupures d'urbanisation relèvent plus aujourd'hui du cordon sanitaire que de la véritable coupure paysagère. La campagne communique très peu avec les villes. L'écriture d'un projet paysagé global permettra ici un changement de regard sur ce territoire et son aménagement pour emmener in fine une véritable vision partagée de ces espaces.

Description du site

La vallée de la Seiche, orientée est-ouest, est une vallée à fond plat et large, avec une faible pente d'écoulement. Elle est encadrée au nord par le plateau d'Orson et au sud par les coteaux sud du bassin rennais. De grandes infrastructures routières irriguent ce paysage du nord au sud et d'est en ouest. Trois axes nord / sud : la RD 173 direction Châteaugiron au droit de Vern-sur-Seiche, la RN 137 vers Nantes et la voie ferrée Rennes-Redon. Au nord, la deuxième ceinture de l'agglomération dessine une limite franche dans le paysage et constitue également une limite d'urbanisation pour la commune de Chartres-de-Bretagne. Dans cette topographie de vallée plate et ouverte, ces éléments sont de véritables marqueurs du paysage. Les coteaux sud du bassin rennais marquent fortement la limite de la vallée avec un relief brusque et bien affirmés dans le paysage. La Seiche serpente entre les communes, se raccroche à celles-ci par le biais des parcs urbains en lisière urbaine et bord de Seiche.

L'arbre est un motif paysager très présent, on le retrouve ici sous la forme de haie, de bosquet ou boisement, et ponctuellement avec des arbres isolés, qu'ils soient des résidus d'une ancienne haie ou un sujet marquant dans le paysage. L'occupation humaine est caractérisée par de petits hameaux, peu nombreux, et des fermes dispersées dans la vallée. Sur les rebords de cette vallée s'adossent les villes, implantées initialement sur les points hauts de la première terrasse, à l'écart des aléas de la rivière. L'urbanisation compacte produit des lisières urbaines franches et une silhouette urbaine régulière.

Superficie

La vallée de la Seiche sur Rennes Métropole traverse huit communes. Nouvoitou, Vern-sur-Seiche, Chartres-de-Bretagne et Bruz en rive droite, Saint-Armel, Saint-Erblon et Pont-Péan en rive gauche. La surface du périmètre est d'environ 3 700 ha.

Enjeux

Comment révéler la vallée de la Seiche à travers un ensemble continu d'offre de loisirs, touristique et sportive ?

La vallée de la Seiche possède un réel potentiel pour devenir un lieu de destination et de loisirs pour les habitants riverains mais au-delà également avec un rayonnement plus large. Cette rivière qui a structuré l'implantation des bourgs, et la vie des habitants pendant très longtemps peut devenir un des principaux sites naturel et touristique de l'agglomération. La Seiche pourrait retrouver ce rôle de lien, entre les communes qu'elle traverse pour faire naître une identité et un dessein partagés.

Le long de la Seiche, de nombreux espaces de loisirs animent ponctuellement la vallée (parcs, centres équestres, fermes pédagogiques…). Toutefois il n'existe pas aujourd'hui de continuité piétonne ni d'une lisibilité globale de l'ensemble de ces animations. Sept sites peuvent devenir des lieux d'animation supplémentaires pour conforter le parcours le long de la Seiche :

- Les mines de Pont-Péan,
- Les étangs de Cours crus, les silos et le site d'éco-paturage à Noyal-Châtillon-sur-Seiche,
- Les Bouillants à Vern-sur-Seiche,
- La ferme de la Chambière ainsi que le moulin de la Motte à Saint-Armel.

Les différents usages du secteur (urbain, loisirs, agricole et un peu activité) ont tous vocation à être maintenus.

Orientation n°1 : Relier les espaces de loisirs, touristique et sportif entre eux et affirmer les liens depuis les bourgs

Conforter l'offre de loisirs, touristique et sportive

La vallée bénéficie de nombreux équipements de loisirs et sportifs, accompagnés d'une offre disparate d'hébergement touristique.

Les communes de Bruz, Chartres-de-Bretagne et Vern-sur-Seiche ont aménagé des parcs publics en bord de Seiche (projet en cours pour Chartres de Bretagne avec la réalisation de la ZAC des Portes de la Seiche). Certains d'entre eux proposent une offre d'équipement de rayonnement métropolitain comme "la plage" à Vern-sur-Seiche.

Principes d'aménagement

- Création d'une voie est-ouest, barreau de liaison entre le RD 463 et la RD 163 permettant aussi des accès à la rocade Sud et à la Hallerais avec la transformation de la RD 463 en boulevard urbain.
- Assurer la pérennité des équipements.
- Autoriser l'implantation de nouvelles activités de loisirs de plein air dans les sites potentiels ou sites stratégiques pour le développement de fonctions récréatives, de loisirs ou culturelles, dans la mesure où cela ne pénalise pas l'activité agricole environnante.

Assurer une continuité de l'itinéraire le long de la Seiche en s'appuyant sur le réseau de parcs existants et/ou en projet

Aujourd'hui des portions d'itinéraire sont aménagées le long de la Seiche entre Bruz et Noyal-Châtillon-sur-Seiche, les jonctions manquantes sont compensées par un réseau de petites routes. Les parcs aménagés en bords de Seiche participent également à rendre les berges accessibles. Ce sont en tout 130 ha d'espaces verts publics qui émaillent la vallée entre Bruz et Nouvoitou.

Trois secteurs sont ciblés prioritairement car ils représentent de courtes distances et /ou permettent de relier deux tronçons déjà aménagés. Ces chemins à aménager se trouvent :

- Entre le parc de l'an 2000 et le moulin de Carcé à Bruz,
- Entre le Fenicat et le pont de la Seiche à Chartres-de-Bretagne,
- Entre Noyal-Châtillon-sur-Seiche et Saint-Erblon, le long de l'Ise.

Trois autres tronçons seraient souhaitables à aménager progressivement en fonction des opportunités :

- Entre le chemin de halage de la Vilaine et le parc de l'an 2000 à Bruz,
- Entre Saint-Erblon et les Bouillants à Vern-sur-Seiche le long de l'Ise, rive gauche,
- Entre Vern-sur-Seiche et le moulin de Terton à Nouvoitou.

Un itinéraire bis, par les petites routes existantes, pourra cependant être étudié pour matérialiser la continuité de l'itinéraire le long de la Seiche.

Principes d'aménagement

- Compléter l'itinéraire piéton / cycle le long de la Seiche en joignant les portions existantes.
- Chercher à se raccrocher au chemin de halage de la Vilaine, depuis le parc de l'an 2000 à Bruz, en profitant de la future extension urbaine au sud-ouest de Bruz pour y inclure l'aménagement d'un cheminement.
- Un itinéraire le long des bords de Seiche sera à privilégier entre Bruz et Chartres-de-Bretagne. Entre Chartres-de-Bretagne et Nouvoitou, l'itinéraire pourra s'éloigner des berges, pour emprunter au maximum les chemins existants et pouvoir se rattacher au parc de l'Ise de Saint-Erblon.
- Aménager l'ensemble de l'itinéraire pour une accessibilité vélo et piéton en toute saison.
- S'assurer que les parcs urbains situés le long de la Seiche soient traversant afin d'assurer la continuité de l'itinéraire.

Affirmer l'accessibilité à la vallée depuis les bourgs et les quartiers d'habitation

Les parcs aménagés dans la vallée sont une interface entre les bourgs et la Seiche. Ils s'appuient sur la Seiche, bénéficiant de la zone d'inconstructibilité liée au périmètre du PPRI. L'accès à la vallée via ces parcs est parfois peu lisible ou peu mis en valeur.

Principes d'aménagement

- Multiplier les accès à la vallée depuis les bourgs, sous réserve de prendre en compte la protection des habitats et des espèces. Dans le cas d'une extension urbaine en direction de la vallée, réserver des accès piétons réguliers vers la Seiche, et organiser des ouvertures visuelles dans le tissu bâti vers la vallée.
- Transformer les parcs comme de véritables portes d'entrées sur la Vallée de la Seiche.

Construire une identité partagée entre les différents acteurs des domaines du loisir de plein air et du tourisme de la Seiche

Sur le territoire, il existe un grand nombre d'initiatives diverses, s'appuyant sur la même aménité paysagère : la Seiche. Ces lieux de loisirs, ces évènements sont portés par une variété d'acteurs et l'ensemble de leurs actions sont disparates et sans visibilité sur le territoire local. Ce foisonnement d'initiatives et de lieux ne s'articulent pas aujourd'hui dans une logique de complémentarité. Il est donc nécessaire d'œuvrer à l'articulation des actions entre les différents acteurs pour assurer une logique de complémentarité et de favoriser une mise en commun des projets entre les communes concernées afin d'assurer une plus grande cohérence et une plus grande force au projet. Il conviendrait par ailleurs de faciliter la coordination entre les services intervenant sur la communication des évènements et les gestionnaires des espaces de loisirs pour mettre en place une politique de promotion des loisirs sur la vallée de la Seiche.

Orientation 2 : Qualifier les traversées et les axes de vue du site

Valoriser les axes de découverte du site appelés routes de charme

Les routes situées en ligne de crête ou en milieu de coteau développent bien souvent des vues panoramiques sur le paysage, cela grâce à la combinaison du relief et d'une végétation dégagée. Ces routes – que l'on nomme ici route de charme – correspondent la plupart du temps à des anciennes voies. Tracées en contournant et épousant le relief elles s'inscrivent dans les paysages qu'elles traversent. Elles participent à mettre en valeur le relief, les perspectives, les éléments architecturaux et paysagers marquants – église, moulin, silhouette urbaine… Son aménagement peut diriger, composer et rythmer le paysage proposé à l'usager, de façon transversale et dans la perspective de la route.

Dans la vallée de la Seiche, deux typologies de route de charme se présentent :

Les routes de fond de vallée : légèrement en remblais, elles nous rappellent le caractère inondable du lieu et nous offrent une vue ouverte sur la vallée.

- La D36 entre Bruz et Pont-Péan,
- La route de la Salle, entre Pont-Péan et l'ouest de Noyal-Châtillon-sur-Seiche,
- La petite route qui longe la voie ferrée au sud de Bruz, traversant les hameaux du Petit Ormeau, du Pâtis Cahot jusqu'à la Roche Marguerite.

Les routes belvédère (=réseau tertiaire) :

- La D286 entre la seconde ceinture et le château Letard en bord de Seiche,
- La route du Tertre de Tertron au sud de Nouvoitou.

Principes d'aménagement (communs à l'ensemble des axes)

- Valoriser les ouvertures visuelles vers le grand paysage.
- Résorber aux abords de ces routes les éléments "techniques" qui dégraderaient / dévaloriseraient / le panorama (dépôt sauvage, ligne aérienne, accotements dégradés…).
- Valoriser les éléments de patrimoine bâti et végétal visible depuis cet axe.

Principes d'aménagement (spécifiques par axe) :

La route de la Salle, entre Pont-Péan et l'ouest de Noyal-Châtillon-sur-Seiche :

- Maintenir la vue sur la vallée et le paysage agricole.
- S'il y a la possibilité de végétaliser les abords de la route, une haie basse, en alternance avec des arbres de haut jet peut venir souligner le virage, pour le rendre lisible pour les automobilistes. Cet aménagement permet de souligner les courbes du paysage, et d'alerter le conducteur du danger du virage.

La D36 entre Bruz et Pont-Péan :

- Résorber si possible la ligne électrique le long de la route. Ou à minima organiser le réseau de manière à optimiser le nombre de poteaux.
- Mettre en valeur la Seiche lors de sa traversée, avec un aménagement qualitatif du pont et de ses abords.
- Au niveau du Haut Carcé, à Bruz, prévoir un aménagement qualitatif des abords de voirie, et mettre en valeur les alignements d'arbres en direction de la Petite ville et du Haut Carcé.
- Mettre en valeur le bras naturel de la Seiche et sa zone humide attenante à l'entrée de Pont-Péan.

La D286 entre la seconde ceinture et le château Letard en bord de Seiche :

- Conserver la vue panoramique et lointaine sur la vallée.
- Résorber si possible la ligne électrique le long de la route. Ou à minima organiser le réseau de manière à optimiser le nombre de poteaux.

La route du Tertre de Tertron au sud de Nouvoitou :

- Maintenir le coteau boisé.
- Ponctuellement ouvrir des fenêtres sur la vallée dans ce rideau de végétation.

Mettre en scène les axes de franchissement du site

Les grandes routes ainsi que la voie ferrée ont un impact puissant et s'imposent dans le paysage. Elles supportent par ailleurs un trafic qui en lui-même « fait paysage ». L'infrastructure, lien de communication à l'échelle de la ville archipel, crée souvent une césure à l'échelle du paysage du quotidien, de proximité. Pourtant, même vécues comme des barrières, ces voies restent toujours des repères dans le paysage. Une attention portée à leurs aménagements paysagers et à l'intégration de ces infrastructures visera à mettre en scène les mobilités induites par l'organisation territoriale de la ville archipel.

Trois grands axes franchissent la vallée de la Seiche du nord au sud :

- Les grands axes routiers : N137 (route de Nantes) et N153 (route d'Angers),
- Les axes ferroviaires : ligne de Redon et ligne d'Angers.

Principes d'aménagement (communs à l'ensemble des axes)

Depuis les axes :

- Valoriser les grandes vues sur la vallée ou les préserver lorsqu'elles existent par un entretien adapté de la végétation de rive.
- Révéler les franchissements de la Seiche depuis la N137 et la N153 (signalétique / ouverture visuelle).

Depuis la vallée :

- Souligner le tracé des infrastructures dans le paysage et l'affirmer dans le paysage.
- Souligner les points de franchissement en tunnel ou en passerelle.

Principes d'aménagement (spécifiques par axe)

- Sur la N137, valoriser la vue sur les méandres de la Seiche et en arrière-plan sur Chartres-de-Bretagne.

Les itinéraires de découverte piéton / cycle

Les chemins desservent le territoire à l'échelle locale, à l'écart des routes et des grands axes. Qu'ils soient le support de déplacements utilitaires, loisirs ou tourisme, ils tissent dans ces paysages périurbains un bien commun à la ville et à la campagne, et participent à la construction d'un cadre de vie. Une attention particulière sera portée au maillage des axes de liaison et promenade dans les espaces interstitiels. Les points de vue emblématiques.

- Compléter la trame de cheminement piétons/cycles en développant le maillage sur l'épaisseur de la vallée, en s'accrochant aux bourgs et à leurs dernières extensions livrées ou futures.

Les points de vue emblématiques à mettre en valeur

La combinaison de facteurs géographiques et paysagers confère à certains lieux, un point de vue particulier et pittoresque sur le territoire. Les clochers de Bruz et de Noyal-Châtillon-sur-Seiche, en hauteur par rapport à la vallée sont des points de repères dans le paysage. Ces éléments marquent les silhouettes urbaines depuis les entrées sud de ces deux communes et leur visibilité contribuent à la compréhension du paysage et de son évolution.

- (Consulter les "orientations paysagères transversales")

Orientation 3 : Maitriser l'évolution des lisières urbaines

La qualité du paysage dépend également de la qualité de la lisière urbaine. Et les entrées de ville sont les points de contact les plus sensibles de ces lisières urbaines. Plusieurs secteurs dans le périmètre de l'OAP sont en réserve foncière pour de futures extensions urbaines, à cours, moyen ou long terme. Il conviendra de maitriser l'impact de ces nouvelles constructions, générant la nouvelle interface "ville-campagne".

Principes d'aménagement (spécifiques par secteur) :

Bruz (sud-ouest)

- Prévoir l'aménagement d'un sentier piéton en limite d'extension. Ce chemin se connectera au parc de l'An 2000 d'un côté et cherchera à se raccorder au chemin de halage de la Vilaine de l'autre.

Chartres-de-Bretagne

- Prévoir une articulation spécifique entre le bâti et le fond de vallée pour éviter un effet de zonage brutal. Traiter les usages et les accès au fond de vallée de manière à créer du lien entre la ville et les bords de Seiche, tout en apportant de la cohérence au secteur.

Noyal-Châtillon-sur-Seiche (sud)

- Préserver au maximum la haie existante en limite sud et replanter là où il y a des trouées.
- En limite est, réserver une bande pour l'aménagement d'un chemin piéton qui participera à la continuité piétonne de la vallée de la Seiche.

Noyal-Châtillon-sur-Seiche (est)

- Conserver la perspective sur le clocher de Noyal-Châtillon-sur-Seiche depuis la D34.
- La future lisière urbaine, perpendiculaire à la D 34 aura un fort impact paysager depuis cette route à forte fréquentation ("seconde ceinture " de Rennes) une attention particulière sera portée sur le traitement de la lisière, à travers une orientation du bâti et des toitures homogènes, et la replantation d'une haie en limite d'extension.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Secteurs d'Informations sur les Sols) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Partie 3.2. OAP Coteaux sud du bassin rennais

Introduction

Le secteur des coteaux sud est un des deux secteurs de la métropole présentant un relief aussi marqué, avec les collines de Bécherel. Les points de vus remarquables sur Rennes font de ce secteur une porte d'entrée sur le territoire métropolitain. Depuis quelques endroits le long des routes, il nous est permis d'appréhender le paysage du bassin de Rennes ou de la Vallée de la Vilaine, bénéficiant d'un large panorama - situation plutôt rare sur la métropole. Géographiquement, le secteur forme une sorte de ceinture, enveloppant le sud du bassin rennais. La succession de vallées et de crêtes place les coteaux comme un point de bascule vers le relief plissé de Bain-de-Bretagne plus au sud. Les caractéristiques géologiques et morphologiques apportent une variété d'ambiances paysagères, propres à ce secteur. Mais si ces contraintes naturelles ont orienté dans le passé les pratiques agricoles et dessiné un paysage spécifique, ce phénomène est moins visible aujourd'hui. L'hydrographie ne joue plus aujourd'hui dans l'organisation des pratiques agricoles des coteaux sud, et leurs paysages agricoles tendent à se simplifier.

Description du site

Le secteur est situé à l'extrême sud du territoire de Rennes Métropole. Constitué par les premiers reliefs au sud du bassin rennais au-delà d'une ligne Pont-Péan / Saint-Armel, le périmètre d'étude est orienté ouest-est et borné à l'ouest par La Vilaine au niveau du Boël et à l'est par le bourg de Corps-Nuds. Le périmètre de l'OAP concerne quatre communes : Laillé, Orgères, Bourgbarré et Corps-Nuds. Il s'appuie sur la ligne de crête principale et encadre le coteau jusqu'au pied du bassin de Rennes, en bordant l'urbanisation des bourgs. La RN 137, route de Nantes traverse le secteur suivant un axe nord-sud.

Trois ensembles paysagers composent le secteur. La partie ouest, avec une pente régulière vers le nord est la partie la plus bocagère et la plus boisée. La rupture de pente est franche entre le coteau et la vallée de la Seiche et le dénivelé rapide. La partie est repose sur un socle plus ciselé par les ruisseaux des Coniaux, de la Hallerais et de l'Ise. Enfin, la zone au sud de Laillé est marquée par les reliefs plissés et le vallon étroit du ruisseau du Désert. Les coteaux ici se tournent vers la Vilaine, avec un fond de vallée cultivé et des versants pentus boisés. La bascule géographique entre un plissement régulier à l'ouest et un socle ciselé à l'est correspond également à une distinction dans l'organisation agricole, faite de parcelles plus grandes, plus ouvertes à l'est et un paysage moins boisé.

Les coteaux sud du bassin rennais comprennent des espaces naturels de grande qualité paysagère et environnementale, en partie liées aux espaces boisés, aux zones de bocage et aux vallons. Une mosaïque de paysage compose le secteur :

- Le bocage bien préservé autour de Laillé ;
- Les versants boisés ;
- Les vallons encaissés, accompagnés par des étangs de retenue d'eau qui façonnent le paysage ;
- Les nombreux panoramas vers Rennes, la vallée de la Vilaine ou le sud ;
- Les bourgs en position sommitale comme point de repère dans le paysage.

Superficie

Le périmètre de l'OAP recouvre une superficie de 4800ha.

Enjeux

L'amélioration de son accessibilité, notamment en modes actifs, en se concentrant sur deux facettes :

- La traversée du secteur d'ouest en est : du Boël jusqu'au bourg de Corps-Nuds ;
- L'accessibilité aux vallons qui représentent un point de contact entre le plateau et la vallée de la Seiche.

Protéger les éléments structurant du paysage qui font le caractère unique du lieu :

- Les points de vue remarquables ;
- Les routes de charme offrant des panoramas sur le paysage ;
- Le bocage dense des coteaux de Laillé et d'Orgères.

Orientation 1 : Aménager un itinéraire découverte est-ouest à travers les coteaux sud du bassin rennais

Aménager un itinéraire continue est-ouest entre le bourg de Corps-Nuds et la Vilaine, en complétant le réseau de chemins existants.

Le changement de pratiques culturales avec le regroupement parcellaire, ainsi que l'aménagement des grosses infrastructures routières ont conduit à appauvrir le réseau de chemins et petites routes. Celui-ci est aujourd'hui morcelé et discontinue si bien qu'il est peu aisé de découvrir à pied les coteaux sud du bassin rennais, sans avoir à suivre les routes et faire des détours pour éviter des chemins sans issu. Une partie de ces chemins sont également privés, intégrés à des parcelles boisées privées. Des boucles locales existent et sont balisées (Circuit de la Chapelle de Laillé, circuit du moulin de la Chicane à Orgères, balade de la Vayrie à Bourgbarré..) mais ne couvrent qu'une partie du secteur. Peu de chemins existent sur la partie est des coteaux.

L'orientation à prendre est de porter une réflexion à l'échelle du site sur l'aménagement d'un itinéraire de découverte est-ouest en s'appuyant sur la ligne de crête avec deux points de départ au nord et au sud de Laillé qui se rejoignent pour atteindre le bourg de Corps-Nuds. Les deux trajectoires sont ainsi :

- La connexion depuis le Boël jusqu'au bourg de Corps-Nuds, via le pont de l'échangeur de Laillé au-dessus de la N137 ;
- La connexion depuis le site de la Corbinais en bord de Vilaine jusqu'au bourg de Corps-Nuds, via le tunnel en dessous de la N 137 qui débouche dans la ZA de l'Hermitière.

Ces axes doivent être considérés comme des axes majeurs pour le site et doivent bénéficier d'une approche spécifique.

Principes d'aménagement

- Se saisir des opportunités foncières pour aménager les portions de chemins manquants.
- Construire une identité partagée entre les différentes communes des coteaux sud.
- Aménager des traversées de voirie sécurisées ;
- Mettre en valeur les chemins par des traitements paysagers spécifiques.

Aménager des points d'arrêt le long de cet axe pour améliorer la lecture des paysages.

La marche ou le vélo permettent une meilleure interprétation du paysage. La traversé des coteaux déroule une mosaïque de paysage, entre landes, fond de vallon boisé, coteau cultivé et ouvert. La topographie du site offre également naturellement de nombreux points de vue, mais ces « spots » de découverte du paysage ne sont pas mis en valeur. Ils sont banalisés et absents des circuits de randonnées. En s'imprégnant de l'ambiance de ces paysages variés, les chemins de randonnées intègreront des espaces aménagés pour l'arrêt et le repos, sur des points stratégiques de découverte du paysage.

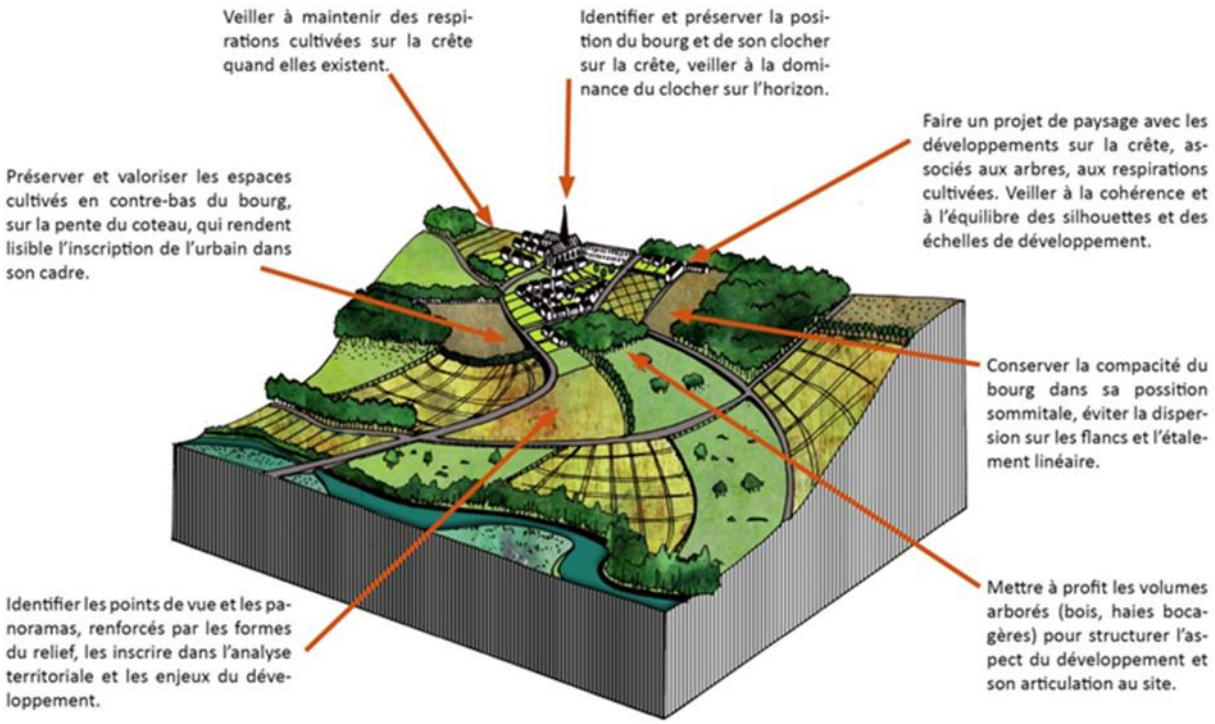
Principes d'aménagement

- Aménager des accès et des lieux pour la contemplation des paysages.
- Préserver et valoriser les points de vue depuis ces espaces.
- Aménager des points d'accueil des usagers aux croisements stratégiques du chemin et d'une route comprenant quelques équipements (par exemple quelques places de stationnement, une carte du secteur, un panneau pédagogique ou historique, un banc, une table, toilettes, points d'eau…).

Orientation 2 : Affirmer l'identité des coteaux sud en faisant dialoguer les bourgs avec le paysage

Sur ces reliefs tourmentés, les bourgs se sont à l'origine implantés sur les points hauts. L'implantation en sommet remplissait la fonction de vigie, pour voir de loin, mais également la fonction de point de repère dans le paysage, pour être vu de loin. Les bourgs se sont développés en s'appuyant sur la charpente paysagère des lieux, formant un ensemble cohérent et une identité propre à chaque commune.

L'orientation à prendre visera à affirmer l'identité des coteaux au travers la préservation des vues significatives vers les bourgs ainsi que les ouvertures latérales depuis les routes qui permettent une lecture du relief et de l'organisation du territoire. Il s'agit également de valoriser les lisières urbaines et leurs transitions avec les espaces agro-naturels en s'inscrivant au mieux dans la structure paysagère des lieux (ligne de crête, fond de vallon, maille bocagère…) Dans cet esprit, le SCoT du Pays de Rennes a identifié dans certains cas des limites paysagères à ne pas dépasser par l'urbanisation. Ce sont sur ces limites que l'OAP coteaux sud se base lorsqu'elles existent. Un bloc-diagramme issu de l'Atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine illustre les enjeux relatifs au développement urbain des sites dit "en crête" :



Préserver les vues les plus significatives vers les bourgs et les ouvertures latérales depuis les routes, qui permettent une lecture du relief et de l'organisation du territoire.

Les points de vue sur le grand paysage sont les vecteurs d'une compréhension et d'une lecture du territoire. Ils sont les vigies également de l'évolution du paysage, passée et à venir. Les vues significatives se situent la plupart du temps sur une route, c'est-à-dire un endroit public, emprunté et accessible par tous.

Il faut distinguer les perspectives lointaines vers les bourgs, avec l'église en point de mire et les grandes vues sur le paysage :

- Depuis la D 177 vers Laillé et le bourg ;
- Depuis le chemin de la boucle de la Chapelle à Laillé, au niveau du hameau de la Gautrais vers Bourg-des-Comptes ;
- Depuis la N 137 vers le bassin de Rennes et Rennes (vue remarquable du SCoT également) ;
- Depuis le secteur de la Touche à Laillé vers le bassin de Rennes ;
- Depuis le carrefour panoramique au sud de Bourgbarré (entre Lauriais, le Teuilleul et la Housais).

Et les fenêtres visuelles, avec des vues plus rapprochées :

- Depuis le Tertre à Orgères vers Orgères et l'église ;
- Depuis la D 82 vers Bourgbarré et le bourg.
- Depuis la D 39 entre Orgères et Bourgbarré, une succession de fenêtres latérales sur le coteau en rive sud de la route
- Depuis la route de crête entre la Lauriais et la Croix des landes sur Bourgbarré, le versant nord très dégagé ouvre des grandes fenêtres sur le paysage.

Principes d'aménagement

- Pour toute nouvelle construction située dans la perspective d'un point de vue ou dans une zone de paysage agro-naturel sensible, l'implantation et la hauteur devront être compatible avec le maintien de la perception visuelle.

Mettre en valeur le paysage depuis les routes de charme

Les routes de charme sont des lieux privilégiés de découverte du site et d'approche vers le canal. Souvent ce sont d'anciennes voies rurales qui ont gardé leur caractère paysager (sinuosité du tracé, respect de la topographie, balcon sur le paysage).

Principes d'aménagement

- Il conviendra de respecter le caractère singulier des tracés en évitant les recalibrages de la voie, excepté pour des raisons majeures de sécurité. Les carrefours et aménagements devront respecter le caractère rural en privilégiant un aménagement "végétal " plutôt que "minéral" (noue, stationnement en herbe, giratoire à plat et réduit…).
- Le long de ces voies, les hameaux devront garder leur caractère morphologique traditionnel avec des bâtis privilégiant la composition architecturale traditionnelle, la protection du patrimoine bâti d'intérêt local et des murs de clôtures en pierres, les clôtures végétales avec des essences locales.
- Les dégagements visuels sur le bassin rennais ou vers le sud devront être maintenus en évitant des végétations ou ouvrages opaques en bords de voies (taillis, remblais…).

Maîtriser l'évolution des lisières urbaines

La qualité du paysage dépend également de la qualité de la lisière urbaine. Et les entrées de ville sont les points de contact les plus sensibles de ces lisières urbaines. Plusieurs secteurs dans le périmètre de l'OAP sont en réserve foncière pour de futures extensions urbaines, à cours, moyen ou long terme. Il conviendra de maitriser l'impact de ces nouvelles constructions, générant la nouvelle interface "ville-campagne".

Principes d'aménagement spécifiques par secteur

Laillé – extension est

- Préserver et étoffer la haie le long de la route de la Croix aux beurriers qui atténuera l'impact visuel de l'extension depuis cette route d'entrée de ville principale. Le secteur d'extension se trouve à cheval sur la ligne de crête. Il y aura donc une partie visuellement exposée depuis la route d'entrée de ville et l'autre dissimulée derrière le relief. Pour la partie proche de la route d'entrée de ville s'assurer de la bonne estimation des hauteurs des bâtiments, de manière à ce qu'ils ne s'imposent pas dans le paysage et s'intègrent derrière la haie existante. Pour l'ensemble de la zone, composer le plan en fonction du relief, et préférer au maximum l'implantation du bâti dans la pente et non perpendiculairement.

Orgères - Zac des prairies d'Orgères

- Préserver au maximum la haie le long de la route D 39 et en lisière d'extension. L'organisation des parcelles et l'aménagement de la route participera à qualifier qualitativement la nouvelle entrée de ville, en structurant ce tronçon de la D 39 comme une voie principale de quartier, et non plus comme une route de campagne. Cela suppose d'éviter de séparer les jardins de la route par un merlon planté ou tout autre aménagement visant à retourner les nouvelles parcelles par rapport la route et ne créant aucun lien. La nouvelle entrée de ville réservera de la place à la circulation piétonne sécurisée. Le secteur relève également d'une OAP de quartier.

Orgères - Les Ormes Blanches

- La future lisière urbaine, perpendiculaire à la D 39 aura un fort impact paysager depuis cette route secondaire, de liaison Orgères / Bourgbarré. Ici aussi l'organisation des parcelles et l'aménagement de la route participera à qualifier qualitativement la nouvelle entrée de ville, en structurant ce tronçon de la D 39 comme une voie principale de quartier, et non plus comme une route de campagne. Une attention particulière sera portée sur le traitement de la lisière, à travers une orientation du bâti et des toitures homogènes, et la replantation d'une haie en limite d'extension.

Bourgbarré

- Une extension est prévue à l'ouest et au sud, avec la ZAC de la Grée. Une OAP de quartier précise les orientations pour ce secteur. Le SCoT impose une limite paysagère de développement un peu plus à l'ouest que l'actuelle périmètre de ZAC. Cette limite paysagère parallèle au ruisseau des Coniaux se base en partie sur une haie puis se poursuit à travers champ, jusqu'à rejoindre la RD 39. L'orientation préconise ici dans le cas d'une extension future de créer une frange végétalisée dans la continuité de la haie existante ne manière à créer une transition avec l'espace agricole. Préserver la végétation existante en limite d'extension.

Orientation 3 : redonner un rôle paysager, social et écologique aux vallées et talweg des coteaux sud

Renforcer le réseau écologique dans les talwegs

Les talwegs sont une composante majeure du réseau écologique du territoire. Ils sont intégrés à la trame verte et bleue du SCoT. Sur les coteaux sud du bassin rennais, quatre talweg façonnent des vallons et jointent les grandes liaisons naturelles des boisements au sud à la vallée de la Seiche plus au nord :

- Le ruisseau de la Hamonais,
- Le ruisseau de la Blanchetais,
- Le ruisseau des Coniaux,
- Et l'Ise.

Principes d'aménagement

- S'appuyer sur le réseau de talwegs perpendiculaires aux coteaux pour créer des continuités écologiques avec la vallée de la Seiche
- Maintenir / renforcer la trame et les motifs paysagers participant au réseau écologique des vallées et des vallons (prairie permanente, zone humide, bosquet…).

Favoriser la vocation sportive, récréative et touristique aux abords des grands étangs

Le secteur possède peu de site de loisirs et tourisme. Deux centres équestres sont répartis entre Bourgbarré et Orgères. L'étang de la Vayrie à Bourgbarré participe à animer le secteur, il représente un lieu de départ ou de destination identifié pour les randonneurs et s'anime régulièrement par des évènements variés. En complément d'un itinéraire de découverte, des pôles de loisirs pourront être aménagés comme des lieux d'accueil privilégiés où le visiteur et l'usager devront pouvoir bénéficier d'un certain nombre de service.

Trois lieux ont été identifiés. Un site stratégique :

- L'étang de la Vayrie à Bourgbarré ;

Et deux sites potentiels :

- Le Grand étang de Beauvais à Bourgbarré ;
- L'étang de Venon à cheval entre la commune de Corps-Nuds et Chanteloup (hors Rennes Métropole)

Principes d'aménagement

- Dans le cadre d'une transformation de ces lieux stratégiques ou potentiels vers une fonction de loisirs, touristique ou sportive, ces espaces devront être signalés et leur visibilité renforcée, notamment :
  - Depuis le centre de Bourgbarré pour l'étang de la Vayrie et le Grand étang ;
  - Depuis les routes qui passent à proximité.
- Les sites devront être en capacité de proposer :
  - Une possibilité de stationnement y compris pour les modes actifs ;
  - Un aménagement de chemin autour des pièces d'eau ;
  - Des renseignements sur le site, l'histoire, les chemins à proximité.
- Attention toutefois, ces aménagements veilleront à respecter les spécificités des milieux naturels dans lesquels ils s'insèrent de façon à ne pas compromettre la fonctionnalité écologique des lieux.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Secteurs d'Informations sur les Sols) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Partie 3.3. OAP Chevrolais – Plateau d'Orson

Introduction

Le plateau d'Orson-Chevrolais est remarquable par son caractère agro-naturel et sa proximité avec la silhouette urbaine contenue par la section sud de la rocade rennaise. Depuis la rocade, ce paysage observé au quotidien par des milliers d'automobilistes est une portion presque iconographique du modèle de la ville archipel.

L'échelle de ce plateau, sa proximité avec les centres urbains et les zones qu'il borde ainsi que sa position "vitrine" depuis les grandes entrées de ville qui le traversent font de lui un espace stratégique dans l'alternance ville-campagne de la ville archipel. Ce site agro-naturel connait des mutations paysagères et environnementales importantes. L'érosion du bocage et la reconquête de la qualité des eaux sont des enjeux communs à tous les paysages interstitiels. Concernant le plateau d'Orson-Chevrolais, ils sont d'autant plus prioritaires pour garantir les conditions de qualité agronomiques des sols. Il s'agit là de pérenniser les activités agricoles et de développer les activités de maraîchage et de loisirs sur ce site faisant le lien est-ouest entre le Bois de Soeuvres et le Parc de la Morinais d'une part, et nord-sud entre Rennes et la vallée de la Seiche d'autre part.

Ce site, de par les enjeux liés à sa proximité avec le centre urbain et les zones d'activités qu'il borde, forme un espace stratégique dans l'articulation des paysages interstitiels de la ville archipel et des futurs projets métropolitains qu'il pourrait accueillir.

Description du site

Le plateau d'Orson-Chevrolais surplombe la vallée de la Vilaine au nord et à l'ouest, et la vallée de la Seiche au sud. Il se caractérise par l'homogénéité des paysages agro-naturels qu'il présente. Il s'agit d'une importante portion de terres agricoles et d'élevage caractérisé par la présence de macro-hameaux au sud de Rennes. L'Orson coule du Nord-Est au Sud-Ouest et rejoint la Seiche à l'Ouest de la zone urbaine de Noyal-Châtillon-sur-Seiche. Le secteur du plateau d'Orson-Chevrolais est délimité au nord par la rocade, à l'Ouest par la D177 - route de Redon et à l'Est par la D 163 - route d'Angers. Trois autres grands axes traversent le site du Nord au Sud : la N 137 - route de Nantes, la D 82 et la D 837 – route de Chartres-de-Bretagne.

Un vaste plateau agricole borde la rocade sud sur 5 km, contrastant avec la frange très urbaine et plutôt opaque au nord. Des "chambres bocagères" cultivées construisent ce territoire agricole, avec un maillage plus dense à l'est et au sud et un parcellaire plus large à l'ouest. Dans le SCoT du Pays de Rennes, le secteur agricole qui borde la rocade, entre la voie ferrée et la route de Nantes, est protégé au titre des champs urbains : c'est le champ urbain Chevrolais.

C'est également un plateau habité, caractérisé par des macro-hameaux contemporains et de l'habitat dispersé plus ancien. Les nombreux hameaux qui parsèment le plateau en font un lieu de résidence unique par son cadre et privilégié, compte tenu de son positionnement à deux pas du métro.

Superficie

Le périmètre de l'OAP englobe 5 communes. Le plateau d'Orson-Chevrolais s'étend principalement sur la commune de Noyal-Châtillon-sur-Seiche. Il est bordé par les villes de Chantepie et Vern-sur-Seiche à l'Est, par Saint-Jacques-de-la-Lande à l'Ouest et Rennes (quartiers Bréquigny et le Blosne) au Nord. Ce vaste ensemble de 3 508 hectares longe la rocade sur 5 kilomètres et s'étend vers le sud en direction de la vallée de la Seiche.

Enjeux

Deux enjeux principaux se dégagent de ce secteur d'alternance ville-campagne, à la confluence de la ville-centre et de sites stratégiques de développement de la métropole : l'articulation des deux sites naturels stratégiques et la fonction de ceinture verte qu'occupe le plateau d'Orson-Chevrolais au regard de sa situation périphérique.

Le plateau d'Orson-Chevrolais se présente comme la rotule entre la Vallée de la Vilaine à l'ouest et le Bois de Soeuvres à l'est, deux secteurs de projet à l'échelle de la métropole. Le projet de valorisation de la vallée de la Vilaine imagine de nouveaux cheminements associés à un renforcement des activités humaines et des usages[1]. Le Bois de Soeuvres, pièce naturelle structurante de l'entrée Sud-Est de l'agglomération, dans un contexte plus urbanisé, cherchera à faire dialoguer cet espace boisé avec les zones d'activités dans un objectif de renforcement mutuel de leur attractivité ainsi qu'à connecter le Bois de Soeuvres aux espaces urbanisés via des liaisons piétons-cycles (voir OAP intercommunale du Bois de Soeuvres).

[1] Projet de valorisation de la Vilaine : « ce projet se donne pour objectif de créer de nouveaux cheminements pour partir à la rencontre de ses paysages et de son patrimoine. Il cherche aussi à renforcer les activités humaines et les usages touristiques, sportifs, agricoles et culturels qui peuvent s'y développer dans un souci de préservation de l'environnement.

Le projet est aussi une démarche culturelle qui invite acteurs, habitants et visiteurs à arpenter cette Vallée vivante, à y vivre de nouvelles expériences et à contribuer à sa mise en valeur dans un souci d'ouverture, de respect de son histoire et d'attention à ses milieux. » www.valleedelavilaine.fr.

Dans ce contexte, l'articulation entre ces deux sites se situe à deux niveaux : le premier enjeu est la liaison modes actifs (piétons et cycles) entre le parc de la Morinais et le Bois de Soeuvres par le Champ Loisel, le deuxième niveau questionne le principe de connexion écologique entre ces deux secteurs majeurs de l'armature écologique, avec l'enjeu des coupures des axes routiers ainsi que l'enjeu d'érosion du bocage et du vieillissement des haies.

La proximité avec la ville centre confère à ce secteur la fonction de ceinture verte, emblématique de la ville-archipel. Aux paysages ouverts répondent en miroir les quartiers sud de Rennes avec la rocade pour axe de symétrie. La notion de ceinture verte de Rennes soulève des enjeux de préservation de ces espaces ouverts et de leur caractère champêtre face à la pression urbaine : c'est la question de la pression de l'urbanisation des hameaux et de l'extension des zones d'activités face aux enjeux agricoles. Cette pression urbaine y est forte, mais en partie limitée par les prescriptions du SCoT du Pays de Rennes (avec le champ urbain Chevrolais). Malgré cela, les dynamiques du secteur agricole amènent progressivement à une simplification des paysages et une perte de l'identité de ce territoire. En troisième lieu, dû à la proximité de la ville, ces enjeux se tournent aussi vers une production maraichère et vivrière ainsi qu'une réponse au besoin d'activités de loisirs, sportives et culturelles à deux pas du métro.

Orientation 1 : Incarner le trait d'union entre deux sites stratégiques : le Bois de Soeuvres et la Prévalaye (Vallée de la Vilaine)

Aménager un itinéraire continu est-ouest entre la Prévalaye et le Bois de Soeuvres, en complétant le réseau de chemins existants

Le changement de pratiques culturales, avec le regroupement parcellaire, ainsi que l'aménagement des grosses infrastructures routières ont conduit à appauvrir le réseau de chemins et petites routes. Celui-ci est aujourd'hui morcelé et discontinu si bien qu'il est impossible de relier la Prévalaye au Bois de Soeuvres sans avoir à suivre les routes et faire des détours pour éviter des chemins sans issue. Cependant, le GR 39 traverse le plateau du nord au sud rejoignant la vallée de la Seiche quasiment exclusivement par des chemins.

L'orientation à prendre est ainsi de porter une réflexion à l'échelle du site sur l'aménagement d'un itinéraire de découverte est-ouest à travers le cœur du plateau d'Orson-Chevrolais. Cet axe doit également être considéré comme un support pour rétablir une connexion écologique. Il peut être décomposé suivant ces quatre tronçons :

- Du chemin de l'enfer au niveau de la voie ferrée à la route de Chartres-de-Bretagne (D 837),
- De la route de Chartres-de-Bretagne (D 837) à la route de Nantes (N 137),
- De la route de Nantes (N 137) à l'Orson au niveau du hameau du Frêche Rondel,
- Du hameau du Frêche Rondel à la passerelle au-dessus de la route d'Angers (D 163).

Principes d'aménagement

- Accompagner au maximum les chemins d'une haie bocagère et chercher à obtenir un maillage fermé du réseau de chemins ;
- Prévoir un aménagement des traversées de voirie ;
- Accompagner les chemins d'une signalétique régulièrement jalonnée ;
- Aménager les bords de voirie pour accueillir quelques stationnements là où les chemins croisent des routes ;
- Maintenir une coupure d'urbanisation entre le hameau de la Hallerais et la Zone d'activité du Val d'Orson et renforcer la trame bocagère ;
- Entretenir les haies bocagères et lorsque celles-ci sont trop dégradées, veiller à leur régénération en particulier dans la zone de mise en valeur de la trame bocagère.

Améliorer le franchissement des grands axes routiers

Entre le parc de la Morinais et le Bois de Soeuvres, cinq infrastructures[2] segmentent le plateau d'Orson – Chevrolais. L'orientation à prendre est de travailler sur les franchissements existants pour les rendre plus favorables aux traversées piétonnes et renaturaliser leurs abords afin d'améliorer le principe de connexion écologique joué par ces franchissements. Là où il n'y a pas de franchissement, une passerelle serait à aménager, remplissant les principes de franchissement et de continuité verte.

Principes d'aménagement

- Adapter les infrastructures pour permettre la continuité environnementale : renaturaliser les abords des franchissements ;
- Étudier l'aménagement d'une passerelle piétonne au-dessus de la D 837, entre l'échangeur de la rocade et la ZA Mivoie – le Vallon ;
- Étudier l'aménagement d'une passerelle piétonne au-dessus de la D 163, entre la rue de la Hallerais et le Champ Loisel (sur Vern-sur-Seiche) ;

[2] D'ouest en est : D 177, la voie ferrée, D 837, N 137, D163

- Renforcer la connexion écologique entre le vallon de l'Orson et la forêt par la création d'un passage à faune au-dessus de la D 163. Cet ouvrage devra être conforté dans sa fonction par une protection stricte des zones bocagères du secteur.

Assurer le principe de connexion écologique de la Prévalaye au Bois de Soeuvres

Ce principe traduit la volonté de maintenir de la perméabilité dans ce secteur de plateau agricole pour favoriser la mise en réseau des cœurs de biodiversité (mares, bosquets, boisements, cours d'eau…).

La connaissance actuelle sur le fonctionnement de ces espaces ne permet pas une localisation des connexions à l'échelle parcellaire. La définition de ces connexions se base sur le principe de relier les cœurs de biodiversité entre eux, de les conforter pour favoriser la dispersion des espèces, mais aussi de créer un réseau de cheminements accompagnés de haies favorables à la biodiversité, au paysage et support de zones de détente et de réseaux de déplacements pour les modes actifs. Il s'agit de créer un outil de vigilance et d'alerte pour l'ensemble des projets d'aménagement qui concerneront ces secteurs.

Les différentes fonctions (écologique, paysagère, cadre de vie, déplacement...) associées à ces connexions sont à appréhender et à hiérarchiser en tenant compte du contexte, des usages identifiés, des potentialités écologiques et de l'organisation générale de l'espace.

Plusieurs secteurs ont été identifiés au SCoT du Pays de Rennes, présentant un enjeu de connexion écologique :

- La liaison entre la Prévalaye et le bois de Soeuvre ;
- La connexion entre le Bois de Soeuvres et l'Orson puis la Seiche.

Principes d'aménagement

Dans ces secteurs, il convient de :

- Relier les cœurs de biodiversité entre eux, de les conforter pour favoriser la dispersion des espèces,
- Créer un réseau de cheminements accompagnés de haies favorables à la biodiversité, au paysage et support de zones de détente et de réseaux de déplacements pour les piétons et les vélos.

Orientation n°2 : Conforter la lecture des paysages d'alternance ville-campagne

Le plateau d'Orson est un espace d'alternance ville – campagne au sens des grandes coupures d'urbanisation observées entre chaque commune fondant le principe de la ville archipel. Mais c'est aussi, depuis les routes secondaires, une traversée successive de hameaux et de petites zones urbanisées qui crée cette alternance.

Valoriser la traversée des hameaux

À l'exception de quelques demeures de campagnes appartenant à de nobles familles ou des ecclésiastiques, le secteur est jusqu'au début du XIXème siècle une campagne où seuls les paysans habitent. L'habitat résidentiel sur le plateau est très récent. Le mitage du paysage par l'habitat dans le diffus est très marqué à partir des années 1960. De nombreuses maisons individuelles y sont construites sur des parcelles de grande taille. Il peut s'agir de foncier agricole de famille cédé (ou vendu) à des tiers. Puis ces grandes parcelles ont été divisées successivement et l'habitat s'est densifié. Ces macro-hameaux n'ont donc pas été construits avec une cohérence d'ensemble, mais au coup par coup. Ils s'organisent autour d'une route traversante et d'une multitude d'impasses ou d'accès individuels s'y accrochant. Cette urbanisation ne crée pas d'espace public, de place ni même d'espace de rencontre, le seul espace accessible et utilisé par tous étant la route de transit.

Il s'agit pour ces macro-hameaux de continuer à travailler sur l'espace public comme cela a déjà été engagé pour certains (le Chêne Vert, le Tertre…) afin de (re)trouver des espaces de convivialité et une ambiance urbaine à l'échelle du hameau permettant de mettre en avant la transition campagne / hameaux qui rythme le plateau.

Principes d'aménagement (communs à l'ensemble des hameaux)

- Maîtriser l'insertion des hameaux dans le paysage ;
- Qualifier l'espace public des hameaux traversés par les routes de charme en résorbant les éléments peu qualitatifs des abords de route (accotement dégradé, ligne aérienne non alignée à la route, poubelles et coffrets techniques) ;
- Mettre en concordance le gabarit de la voirie avec la vitesse autorisée ;
- Lorsque l'espace le permet, aménager un espace public piéton au centre du hameau, en privilégiant des matériaux simples (pelouse, stabilisé) et un caractère rural. Profiter de la présence d'un élément de patrimoine (calvaire, four à pain, puit) pour construire cet espace public et le mettre en valeur.

Mettre en valeur l'Orson et son vallon en renforçant sa présence dans le paysage

Le ruisseau de l'Orson et son chevelu est aujourd'hui très discret dans le paysage. La modification du parcellaire et l'homogénéisation des cultures autour du cours d'eau à peu à peu effacé sa présence et sa lisibilité dans le paysage. L'orientation vise à favoriser un travail sur les berges et la ripisylve de l'Orson dans le but de donner plus d'épaisseur au vallon et d'améliorer ses fonctionnalités écologiques.

Principes d'aménagement

- Replanter une ripisylve lorsque celle-ci est absente ou dégradée. On évitera de planter des conifères ou des feuillus denses. On préfèrera des essences qui apprécient d'avoir les pieds dans l'eau et qui laissent passer la lumière jusqu'à l'eau (bouleaux, saules, peupliers, frênes, aulnes ou noisetiers).
- Mélanger les essences au maximum pour favoriser des enracinements superficiels et profonds des berges et ainsi limiter leur érosion.
- Lorsque cela permet une continuité piétonne, aménager un passage piéton le long des bandes enherbées le long des cours d'eau (par le biais d'une convention avec l'agriculteur ou par acquisition du foncier).

Valoriser les axes de découverte du site appelés routes de charme

Les routes sinueuses qui relient les hameaux entre eux, à l'écart des grandes voies, développent bien souvent des vues panoramiques sur le paysage, cela grâce à la combinaison du relief et d'une végétation dégagée. Ces routes – que l'on nomme ici route de charme – correspondent la plupart du temps à des voies anciennes. Tracées en contournant et épousant le relief, elles s'inscrivent dans les paysages qu'elles traversent. Elles participent à mettre en valeur ce relief, les perspectives, les éléments architecturaux et paysagers marquants – hameaux, fermes isolées, silhouette urbaine… Son aménagement peut diriger, composer et rythmer le paysage présenté à l'usager, de façon transversale et dans la perspective de la route.

Principes d'aménagement (communs à l'ensemble des axes)

- Valoriser les ouvertures visuelles vers le grand paysage.
- Résorber aux abords de ces routes les éléments "techniques" qui dégraderaient / dévaloriseraient le panorama (dépôts sauvages, lignes aériennes, accotements dégradés…).
- Valoriser les éléments de patrimoine bâti et végétal visibles depuis cet axe.

Maitriser l'évolution des lisières urbaines et des zones d'activités

La qualité du paysage dépend également de la qualité de la lisière urbaine. Les zones d'activités sont les points de contact les plus sensibles de ce secteur. Plusieurs secteurs dans le périmètre de l'OAP sont en réserve foncière pour de futures extensions de zones d'activités ou de secteurs à vocation d'habitat, à court, moyen ou long terme. Il conviendra de maitriser l'impact de ces nouvelles constructions, générant la nouvelle interface "ville-campagne".

Principes d'aménagement

- Il convient de se référer à l'OAP communale de Noyal-Châtillon-sur-Seiche.

Orientation n°3 : Appuyer la fonction de ceinture verte du secteur

Affirmer la vocation agricole sur les espaces agricoles existants et développer une agriculture de proximité

L'espace agricole du plateau d'Orson-Chevrolais est morcelé par les zones d'activités et de l'habitat diffus. Il est également un espace de flux, traversé quotidiennement par les habitants. La production agricole du secteur montre une diversité de produits et de modes de distribution. Mais ce réseau de distribution est très varié et distendu. L'orientation à prendre ici est d'encourager le développement d'une agriculture de proximité favorisant une production alimentaire diversifiée pour satisfaire la demande locale. Au-delà d'un enjeu alimentaire en circuit court, cette orientation soulève un enjeu de création de liens sociaux entre agriculteur et consommateur. Vente à la ferme, cueillettes…sont également de nouvelles offres ludo-éducatives en constituant des lieux de loisirs, de promenades et de découvertes.

Principes d'aménagement

- Préserver la diversité des espaces agricoles qui participent à la pérennisation des activités de loisirs existantes (terrains de loisirs, jardins familiaux…) et de l'identité du plateau d'Orson – Chevrolais ;
- Renforcer les activités agricoles de proximité en pérennisant et en développant les jardins familiaux, la vente directe des produits, …
- Pérenniser les sièges d'exploitation et garantir leur fonctionnement (circulation des engins et des bêtes, voisinage avec de l'habitat.) ;
- Favoriser l'implantation de nouveaux sièges d'exploitation.

Maitriser l'évolution paysagère du site

Préservé sur une partie du secteur, le bocage participe au maillage écologique du territoire. L'objectif est d'encourager la mise en œuvre du principe de continuité écologique entre la Prévalaye et le Bois de Soeuvres. Cet espace peut également devenir un espace de ressourcement privilégié, comme zone de loisirs ou support de cheminements piétons/cycles. Dans le secteur de "Mise en valeur de la trame bocagère" les projets ne devront pas être incompatibles avec la préservation de la trame bocagère. Celle-ci peut néanmoins devenir un support de liaisons piétonnes et cycles.

Principes d'aménagement

- Favoriser l'insertion des nouvelles constructions (notamment les bâtiments agricoles - voir les *"orientations paysagères transversales*") dans la trame bocagère.
- Privilégier des clôtures végétales composées de haies libres et variées sur la base d'essences locales.
- Végétaliser les abords des chemins piétons avec des haies bocagères traditionnelles.
- Affirmer l'identité du secteur en renforçant la présence du cours d'eau de l'Orson.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Secteurs d'Informations sur les Sols) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Partie 3.4. OAP Champalaune

Introduction

Le secteur de Champalaune se situe dans la partie nord-ouest de la ceinture verte de Rennes. Il est encadré au nord par le ruisseau de Champalaune, au sud par la rocade. Les deux voies express de la route de Saint-Brieuc et de Saint-Malo matérialisent les limites ouest et est. Le parc de Beauregard et la passerelle organisent la transition entre Rennes intra-rocade et sa ceinture verte.

Ce plateau est situé en lisière urbaine où espaces agricoles, parcs et espaces verts s'affirment comme des lieux de transition entre ville et campagne. Ces espaces tampon mettent en valeur le cadre de vie environnant et mettent en scène les principes de la ville-archipel. Circuits de randonnée, liaisons intercommunales, chemins agricoles constituent un réseau dense pour les modes actifs.

Les communes en première ceinture de Rennes connaissent un fort essor démographique, accompagné d'une urbanisation de leurs territoires. Face à ces extensions urbaines, l'espace d'alternance ville-campagne devient primordial pour l'épanouissement des habitants et le développement d'activités en plein air de proximité. Champalaune est une des quatre grandes pièces agricoles en ceinture verte de Rennes. Les trois autres se distinguent par leurs paysages singuliers et des fonctions particulières, identifiés aux yeux des habitants de la métropole ; la Vilaine à l'ouest et le canal d'Ille-et-Rance au nord par les grands paysages de vallée et leurs continuités piétonnes au bord de l'eau ; l'écomusée au sud qui ancre un usage de loisirs verts dans un espace à dominante agricole. Au-delà de sa fonction agricole, et en dépit de sa position stratégique comme espace de détente et de transition ville-campagne, le secteur de Champalaune n'est pas aujourd'hui identifié au même titre que ces trois autres grands secteurs aux portes de la rocade.

Quel récit construire autour de ce territoire aux portes de Rennes afin de lui donner une visibilité métropolitaine et valoriser l'image de cette entrée de ville ?

Description du site

Le secteur de Champalaune se caractérise par quatre entités paysagères qui structurent le paysage. Les espaces urbanisés présentent des lisières urbaines franches, et des formes compactes autour de leur centre-bourg. Une coupure verte organise un espace de transition entre chaque ville, évitant l'effet de conurbation par un paysage construit en continu d'une ville à une autre. Ces coupures vertes sont reliées à un espace agronaturel plus vaste qui constitue le cœur de Champalaune. Cette grande pièce agricole se compose majoritairement de parcelles en rotations culturales. Les grandes serres des quatre vents, sur la commune de Montgermont, forment un motif bien identifiable dans le paysage agricole. Les axes routiers qui cadrent ou traversent le secteur structurent fortement l'organisation de ce paysage. Ces axes sont un vecteur de découverte du paysage par un grand nombre de personnes. La qualité des paysages vus depuis les axes est donc déterminante. Mais ce n'est qu'une portion du paysage qui est vue, le reste étant perceptible depuis les voies secondaires intercommunales ou les multiples chemins de randonnées aménagés. Certaines de ces routes offrent tout particulièrement des points de vue privilégiés pour découvrir le paysage. Dans cette approche paysagère, elles sont nommées « routes de charme ».

Le secteur se compose également d'un patrimoine bâti de fermes et châteaux anciens, dont le château de la Haute-Martinière et sa rabine encore en place.

L'absence de relief nous renvoie un paysage « simple », dénué de caractère pittoresque (que provoquent en général les grandes vallées ou des reliefs plus prononcés). Pour autant, le paysage ouvert de Champalaune offre des vues lointaines et larges sur le secteur. Les immeubles de Villejean, les clochers de Montgermont et de la Chapelle-des-Fougeretz ou les serres agricoles constituent autant de points de repère dans le paysage.

Positionné en plateau, le secteur est encadré par deux vallées : la Flume et l'Ille, toutes deux affluent de la Vilaine. Deux ruisseaux parcourent le secteur : le ruisseau de Champalaune et le ruisseau du Pont Lagot. Ce sont des ruisseaux à faible débit, et discrets dans le paysage. Leur présence dicte tout de même un fonctionnement écologique et guide le schéma de la trame verte et bleue.

Superficie

Le périmètre d'étude s'étend sur 4 communes : Rennes, Montgermont, Pacé et la Chapelle-des-Fougeretz. Il couvre environ 2 132 ha.

Enjeux

La situation d'interstice entre la ville centre et des communes de première couronne, se traduit par un paysage d'alternance ville-campagne, exacerbé par la présence de la rocade de Rennes. Cette configuration accorde au secteur de Champalaune des enjeux particuliers, qui ne sont ni totalement des enjeux agricoles, ni totalement des enjeux urbains, mais bien une hybridation des deux. Le secteur se définit alors comme un espace multifonctionnel qui doit concilier fonctions urbaines et fonctions agricoles dans une approche bienveillante envers chacune. Une partie du secteur est d'ailleurs inscrit au SCoT du Pays de Rennes comme champ urbain (927 ha- voir carte du SCoT du Pays de

Rennes). Plus précisément, cinq grands enjeux encadrent ce secteur :

L'activité agricole en partie protégée par le champ urbain

En 25 ans, 406 hectares ont été urbanisés sur les communes de Pacé, Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz, dont 270 hectares uniquement par Pacé. Les silhouettes de ces villes se sont peu à peu calées sur le tracé des routes et les lisières urbaines se sont rapprochées. L'espace de campagne en triangulation entres ces trois communes et Rennes s'est resserré et les distances des fronts bâtis entre chaque commune se sont réduits. Plusieurs opérations d'urbanisme sont en cours ou en étude et viendront à nouveau modifier les contours de ces villes dans les prochaines années.

Aujourd'hui, quelques limites urbaines sont stabilisées par le SCoT. De même, le champ urbain de Champalaune garantit aux agriculteurs la pérennité de cette zone en vocation agricole. La pression urbaine est très forte sur ce secteur, l'urbanisation étant limitée par la RN 12 ou la D 29, c'est vers le cœur du secteur de Champalaune que se tourne le développement des communes.

Il en résulte un enjeu agricole, avec le maintien de l'activité dans son rôle économique et productif mais également comme "ceinture verte" sur ce quadrant de la rocade.

La fonction récréative et les déplacements qu'elle génère

L'espace agricole de Champalaune est le support d'usages récréatifs variés. Boucles de randonnée, pistes cyclables et centres équestres attestent d'une pratique de balade à pied, à vélo ou à cheval sur ce secteur. La relative proximité des villes entre elles amène également des déplacements alternatifs à la voiture, en particulier le vélo. Et les parcs urbains, en lisière des villes sont tous organisés autour d'une perspective vers l'extérieur de la ville. Ils s'apparentent à une parenthèse ouverte sur l'espace agricole.

L'évolution démographique de ce secteur va entrainer mécaniquement l'augmentation des pratiques récréatives de l'espace agricole. Mais il y a également un risque de report de la circulation routière par des voies de shunt, en particulier par la route de campagne entre Pacé et la Lande du Breil liée à une augmentation du trafic routier. En cela, un enjeu de sécurité se dessine, en particulier dans l'aménagement de connexions intercommunales pour les modes actifs. D'autant qu'avec le développement des vélos à assistance électrique (VAE) la distance moyenne d'un trajet en vélo tend à s'allonger. Deux pistes cyclables sont d'ailleurs projetées au réseau express vélo de Rennes Métropole, entre Pacé et Villejean et entre Montgermont et Beauregard.

L'amélioration des connexions écologiques et la valorisation des espaces naturels du Pont Lagot et de Champalaune

Les cours d'eau de Champalaune, Pont Lagot, du Brochet, du Moulin Neuf et du Petit Marais constituent le socle de la trame bleue du secteur : les liaisons naturelles et les continuités écologiques. Ils présentent des enjeux piscicoles (fonctionnalité du cours d'eau pour assurer l'habitat, la reproduction et la migration) et des enjeux de gestion du débit afin de désynchroniser les débits entre les zones urbanisées et les zones agro-naturelles.

L'aménagement et l'accessibilité de ces espaces naturels représentent également un enjeu de mise en valeur de ce grand plateau. Les abords des cours d'eau sont en partie aménagés et accessibles, le reste appartenant au domaine privé.

Entre Pacé et Montgermont, au nord de la RD29 l'environnement ne présente pas les critères pour assurer la continuité écologique entre les ruisseaux de Champalaune, du Pont Lagot et de la Mare. Cette pièce agricole, présente un maillage bocager très lâche qui ne participe plus correctement à la fonctionnalité écologique. Ce secteur est mentionné au SCoT par un principe de connexion écologique à assurer. Il y a ici un enjeu d'amélioration de la fonctionnalité écologique du secteur.

Le développement des circuits cours et des lieux de productions vivriers à proximité des centres urbains

Depuis quelques années grandit une demande sociale de s'approvisionner localement. Cela illustre l'hybridation des fonctions urbaine et agricole que les citadins recherchent de plus en plus. Il y a un enjeu de développement de ce système de circuit court de commercialisation (marchés, paniers, vente directe ou à des collectivités ou magasin de producteurs) afin de fournir des produits locaux, de qualité. Le poids de population autour du secteur de Champalaune pèse suffisamment pour imaginer une réussite de ce système. Peu de vente directe ou autre système de circuit court sont actuellement en place sur le secteur. Cet enjeu de consommation locale renforcerait également le lien des habitants avec leur territoire.

Des extensions urbaines sur le pourtour du plateau

Ce plateau agricole, protégé en partie par un champ urbain du SCoT, peut constituer une sorte de "centralité verte", à l'interface de plusieurs communes. Leurs extensions urbaines, en périphérie du plateau, participent aux développements communaux et peuvent avoir une dimension métropolitaine. L'aménagement de ce secteur doit permettre de concilier urbanisation et préservation des terres agricoles et naturelles, notamment en évitant une conurbation urbaine entre les communes.

Orientation n°1 : Mailler le territoire pour faciliter les connexions entre communes

Une des problématiques majeures du paysage est la difficulté de le traverser autrement que par des moyens motorisés. Les remembrements ainsi que les nouvelles routes ont conduit à l'appauvrissement du réseau de chemins. Alors que de nouvelles pratiques notamment sportives se développent, la question de l'accessibilité et de la perméabilité de l'espace agro-naturel se pose. De nombreux efforts ont été produits par les communes pour préserver et renforcer le maillage de chemins ou de pistes cyclables, il reste cependant des portions incomplètes.

Le réseau cyclable intercommunal

Le réseau express vélo de Rennes Métropole envisage la réalisation de deux itinéraires sur ce secteur :

- Liaison Rennes < > Pacé
- Liaison Rennes < > Montgermont

Un maillage secondaire viendrait compléter ce dernier :

- Liaison Pacé < > La Chapelle-des-Fougeretz

(*NB : la liaison LCDF <> Montgermont <> Rennes est traitée dans l'OAP route du meuble*)

Le réseau de chemins piéton

L'orientation propose de porter une réflexion à l'échelle du site sur le maillage du territoire par les cheminements piétons avec quatre liaisons majeurs :

- La liaison Pacé / La Chapelle-des-Fougeretz, en s'appuyant sur le ruisseau de Champalaune lorsque cela s'avère intéressant.
- La liaison Pacé / Rennes, en complétant le réseau de chemin existant. Cette liaison donne l'opportunité de mettre en valeur le ruisseau du Pont Lagot.
- La liaison Pacé < > Vezin-le-Coquet avec en particulier l'amélioration du franchissement de la route de Saint-Brieuc.
- L'accessibilité au cœur du secteur de Champalaune en raccordant différents circuits de randonnées existants entre eux et aux secteurs potentiels pour le développement de fonctions récréatives ou culturelles (deux secteurs identifiés : voir carte de l'OAP).

Principes d'aménagement

- Se saisir des opportunités foncières pour aménager les portions de chemins manquants.
- Aménager des traversées de voirie sécurisées.
- Mettre en valeur les chemins par des traitements paysagers spécifiques.

Orientation n°2 : Préserver les éléments de composition du paysage

Ce sont les éléments particuliers qui par leur nature même ou par la valeur qu'on leur donne participent à la qualité paysagère de Champalaune.

Les ouvertures visuelles

Elles permettent au regard de s'évader de son contexte proche et d'élargir son champ de vision. Les perspectives sur Rennes sont, à ce titre, très intéressantes car elles affichent la proximité de la ville, depuis un cadre paysager agricole très contrasté.

Principes d'aménagement

Consulter les "*orientations paysagères transversales*" "*Points de vue à préserver ou à valoriser*", qui comprennent notamment les principes suivants :

- Préserver et valoriser les points de vue emblématiques de la métropole.
- Intégrer les constructions nouvelles au paysage afin de ne pas obstruer le point de vue.
- Tenir compte des cônes de vue en zone paysagère sensible.

La trame bocagère et le réseau hydrographique

Préservé sur une partie du secteur, le bocage participe au maillage écologique du territoire. L'objectif est d'amplifier la perception de ces zones depuis les axes de circulation à proximité. Dans le secteur de "Mise en valeur de la trame bocagère" les projets ne devront pas être incompatibles avec la préservation de la trame bocagère. Il peut néanmoins devenir un support de cheminements piétons et cycles.

Principes d'aménagement

- Favoriser l'insertion des nouvelles constructions (notamment les bâtiments agricoles - *voir "les orientations paysagères transversales*") dans la géographie du site et la trame bocagère.
- Privilégier des clôtures végétales composées de haies libres et variées sur la base d'essences locales.
- Végétaliser les abords des chemins piétons avec des haies bocagères traditionnelles.
- Affirmer l'identité du secteur en mettant en valeur la présence des cours d'eau de Champalaune et du Pont Lagot.

Les éléments de patrimoine architecturaux ou végétaux

Ils ont une fonction de repère dans le paysage et un intérêt patrimonial (La Haute Martinière avec ses rabines, le manoir des Talus sur Rennes, la ferme du Plessis sur La Chapelle-des-Fougeretz).

Principes d'aménagement

- Faire passer les circuits de randonnée à proximité de ces éléments pour favoriser la découverte de ce patrimoine.
  - Manoir de la Haute Martinière
  - Rabine de la Haute Martinière
- Préserver le double alignement d'arbre et maintenir l'espace de part et d'autre dégagé pour mettre en valeur la rabine.

Orientation n°3 : Appuyer la fonction de ceinture verte du secteur

Développer une agriculture de proximité

L'espace agricole de Champalaune est inséré entre plusieurs communes et zones urbaines à proximité de plusieurs milliers d'habitants. Il est également un espace de flux, traversé quotidiennement par les habitants. La production agricole du secteur montre une diversité de produit et de mode de distribution. Mais ce réseau de distribution est très varié et distendu. L'orientation à prendre ici est d'encourager le développement d'une agriculture de proximité favorisant une production alimentaire diversifiée pour satisfaire la demande locale. Au-delà d'un enjeu alimentaire en circuit court, cette orientation soulève un enjeu de création de liens sociaux entre agriculteur et consommateur. Vente à la ferme, cueillettes…sont également de nouvelles offres ludo-éducatives en constituant des lieux de loisirs, de promenades et de découvertes. En lien avec l'agriculture de proximité, le développement d'offres d'accueils ou d'hébergements peut également être un vecteur de découverte du secteur.

Principes d'aménagement

- Encourager le développement d'une agriculture péri-urbaine de proximité (Maraichage, Cueillette, jardins familiaux).
- Accompagner le développement des nouveaux modes de distributions (magasin de producteurs, vente directe, paniers et AMAP…).
- Organiser et promouvoir les pratiques qui font des espaces agricoles de véritables parcours de loisirs et de découverte, dans le respect et l'accompagnement des activités agricoles en place.

Amplifier la fonction récréative et créer des points d'intensité dans le site.

Le développement des usages de loisirs dans les espaces agricoles met en relation, directe ou indirecte, des agriculteurs et des usagers dont les intérêts ne convergent pas toujours. Pour incarner une réelle fonction de ceinture verte urbaine, des lieux doivent être identifiés et mis en avant pour animer le site. Ces lieux singuliers peuvent permettre d'associer des usages ludiques, sportifs, pédagogiques, ou proposer de l'hébergement…

Deux sites ont été identifiés :

- La Haute Martinière,
- Le secteur de Pont Lagot avec le parc de Villejean et le centre équestre.

Principes d'aménagement

- Favoriser une desserte des sites pour les modes actifs ;
- Proposer si possible des services associés à l'accueil du public : accès à l'eau potable, lieu de restauration et d'information (borne interactive, wifi, etc.).

Orientation n°4 : Anticiper les extensions urbaines futures

À l'interface de communes très dynamiques sur le plan démographique et économique, le secteur de Champalaune a vocation à accueillir des aménagements urbains sur ces pourtours. Ces urbanisations périphériques ne doivent pas entrainer un changement de vocation du plateau lequel doit rester à dominante agricole. Cependant, ces urbanisations ont des importances d'échelles locales ou métropolitaines et doivent pouvoir être étudiées ou mises en œuvres en articulation avec les espaces agricoles et naturels préservés. L'enjeu des lisières urbaines doit être particulièrement pris en compte.

Principes d'aménagement

- Adapter les lisères urbaines à la topographie.
- Préserver les haies existantes et s'appuyer dessus si possible, pour créer une épaisseur paysagère suffisante entre la ville et la campagne, en remplaçant les sujets vieillissants et en complétant les différentes strates de la haie.
- En l'absence de haie, préconiser une nouvelle lisière végétale.

- Renforcer si possible le réseau de cheminements piétons et vélos de la commune en s'appuyant sur l'épaisseur paysagère pour créer un nouveau chemin piéton connecté aux quartiers.
- Maintenir des percées visuelles depuis la zone urbanisée en direction de la campagne.

Sur Pacé, la dernière extension urbaine au nord-est de la commune

Le secteur de la Touraudière viendra "terminer" l'extension de la commune sur ce secteur, en limite immédiate avec le champ urbain protégé par le SCoT.

Sur Montgermont, la finalisation du secteur de La Fougerolle

À l'ouest de la commune de Montgermont, l'urbanisation du secteur de La Fougerolle devra traiter particulièrement l'interface ville/campagne.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Secteurs d'Informations sur les Sols) Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Partie 4
Les grands quartiers du cœur de métropole

Partie 4.1. OAP La Courrouze

Description du site

Cette OAP concerne principalement la Zone d'Aménagement Concerté La Courrouze.

Le nouveau quartier de la Courrouze partagé entre les villes de Rennes et de Saint-Jacques de la Lande a trouvé place sur un des anciens sites de l'Arsenal qui comprenait des installations militaires et industrielles, mais aussi à l'Est d'anciennes installations industrielles du quartier du Pigeon Blanc.

Resté longtemps en friche, une végétation importante s'est développée sur le secteur. Des vestiges industriels subsistent, tels les murs d'enceinte ou les anciennes cartoucheries. Certaines friches comme la Grande Halle de stockage ou les ateliers de maintenance ont été réhabilitées et reconverties.

Ce site de projet qui est traversé par le boulevard Mermoz correspond à une entrée de ville majeure, tant pour la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande que pour celle de Rennes. Ce boulevard constitue une voie d'accès principale au centre de Rennes.

De par sa fonction antérieure, ce grand secteur est longtemps resté à l'écart de la ville. Il constituait une coupure entre le secteur de Cleunay, Saint-Jacques et les quartiers sud de Rennes. L'urbanisation des quartiers alentours s'est développée en "tournant le dos" à cette emprise militaire.

Le quartier est délimité au nord par le boulevard de Cleunay et la voie ferrée Rennes-Saint Malo, à l'est par les quartiers de la Madeleine et Pigeon Blanc, et au Sud-Ouest par la rocade de Rennes.

L'aménagement engagé depuis une dizaine d'années comprend des ensembles urbains "Les Dominos", "Le Bois Habité", "Les Maisons dans Les Bois" et "La Pilate" qui restent à relier entre eux.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 120 ha.

Occupation / usages actuels

La ZAC Courrouze est un site en cours de ré-urbanisation. Il accueillera à terme des logements, bureaux, commerces, services et équipements publics (écoles, maison de quartier, équipement sportifs, métro...) intégrés dans un grand parc urbain.

Des vestiges du passé industriel sont préservés tels que la Grande Halle et le mur d'enceinte.

Si des installations industrielles subsistent, l'aménagement du secteur est largement engagé. Déclinées en plusieurs phases, les interventions à prioriser portent sur l'axe Mermoz et l'axe nord-sud de manière à changer l'image de la Courrouze en la donnant à voir aux non-résidents.

Le Groupement de la Base de Défense de Rennes (GSBDD) conserve ses installations situées au centre de la zone en bordure du boulevard Jean Mermoz.

Enjeux / objectifs

Les enjeux de développement pour ce secteur revêtent une dimension métropolitaine. À l'intérieur de la rocade, au sein d'un espace sous-utilisé et proche du centre rennais, La Courrouze représente une opportunité pour contribuer à limiter l'étalement urbain. En faisant cohabiter un habitat diversifié, des activités tertiaires, des commerces, services et équipements, le quartier participe à développer la "Ville des courtes distances".

L'aménagement de ce quartier répond aux objectifs suivants :

- La création d'un éco-quartier ;
- La construction de logements avec une densité et une mixité en rapport avec sa situation en cœur de Métropole permettant d'assurer la liaison entre les quartiers de Cleunay à Rennes et du Pigeon Blanc à Saint-Jacques-de-la-Lande ;
- L'accueil d'activités économiques valorisant les abords de la rocade et l'entrée de ville d'échelle métropolitaine ;
- L'accueil et l'intégration d'un pôle multimodal en lien avec le métro sur cette entrée de ville ;
- L'accueil d'un équipement socioculturel rayonnant à l'échelle de la ville ;
- L'intégration d'équipements et de commerces de proximité ;
- L'amélioration du maillage inter-quartiers entre les quartiers Cleunay, Pigeon Blanc et Bréquigny ;
- L'affirmation d'une liaison verte entre le centre de Rennes et la Prévalaye.

La qualification de l'entrée des abords de la rocade s'effectue par la création d'une façade urbaine en bordure de celle-ci en combinant constructions et aménagements verts des franges de la rocade en lien avec la réduction de la marge de recul Loi Barnier.

Vocation et programmation

Ce projet d'intérêt communautaire est l'un des plus importants secteurs en mutation de l'agglomération. Il vise à recréer un véritable morceau de ville sur des espaces délaissés, instaurant ainsi une véritable « couture » urbaine entre les quartiers et les communes de Rennes et de Saint-Jacques-de-la-Lande.

La création d'un quartier d'une telle ampleur conduit à la programmation de fonctions urbaines nécessairement

mixte et d'envergure. Labellisé éco-quartier, sa démarche de mise en œuvre s'inscrit dans une logique de développement durable.

Le projet intègre :

- Le quartier accueillera à terme environ 5 000 logements diversifiés. La mixité sociale au sein de chaque secteur reste un axe fort du projet. Pour ce, il conviendra d'actionner les leviers pour attirer davantage de propriétaires occupants dans les produits d'accession,
- Une approche globale environnementale et paysagère visant la valorisation du patrimoine naturel, historique et bâti du site et permettant la gestion alternative des eaux pluviales,
- La limitation de l'étalement urbain en mixant les formes urbaines et en favorisant une certaine densité,
- La limitation des déplacements motorisés grâce à une mixité fonctionnelle forte, à la mise en place de transports collectifs en site propre (bus, métro) et à des cheminements modes actifs très présents,
- L'objectif d'une mixité fonctionnelle forte découle directement de la conception du projet d'aménagement. Pour ce, différents équipements prendront place dans le secteur :
  - Accueil d'un groupe scolaire (maternelle + élémentaire),
  - Accueil d'une crèche,
  - Relocalisation de l'équipement socioculturel l'Antipode (bibliothèque + salle des musiques actuelles + MJC) en limite du quartier de Cleunay,
  - Création d'un plateau sportif et rénovation du gymnase proche de la rue Claude Bernard,
- La mixité fonctionnelle, recherchée au sein de chaque secteur, se constitue également en prenant en compte certaines spécificités :
  - Le renforcement des centralités du Pôle Courrouze et du secteur Dominos afin de ne pas disperser l'offre de commerces ;
  - La création d'un pôle d'entreprenariat collaboratif dédié à des acteurs issus du monde de l'économie sociale et solidaire et de l'économie circulaire sur le site des Halles en commun (Euroshelter) ;
  - L'accompagnement de nouvelles formes de travail découlant de l'activité tertiaire.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Les principes de composition du projet d'aménagement s'articulent sur une prise en compte du paysage existant : mur d'enceinte traduisant la mémoire du secteur, anciens tracés, topographie naturelle et plates-formes réalisées par l'industrie, zones humides et bassins de sécurité, arbres et végétation… Les nouveaux secteurs d'urbanisation devront s'intégrer dans le site avec précaution et attention pour en préserver la mémoire industrielle.

Le projet intègre la limitation de l'étalement urbain en travaillant sur la mixité des formes urbaines afin de favoriser une certaine densité. L'implantation des nouvelles constructions veillera à limiter l'impact des ombres portées.

Afin d'atteindre l'objectif d'une création globale de 5 000 logements, les axes structurants connaîtront une certaine densification.

Une attention particulière porte sur l'intégration des îlots à leur environnement paysager. Leurs implantations ainsi que le choix des matériaux seront ainsi finement étudiés.

Sur le plan architectural, La Courrouze fait place à une diversité d'expressions, de formes urbaines et de typologies de logements (habitat collectif, individuel et intermédiaire). La hauteur est privilégiée sur certains secteurs afin d'offrir une large place aux espaces de nature et de rencontre.

Les transitions avec les tissus bâtis environnants doivent être travaillées pour que l'opération s'insère harmonieusement et préserve la trame verte initiale. Les abords de la rocade sont quant à eux aménagés pour limiter les nuisances liées à celles-ci.

2/ Qualité environnementale, implantation des espaces libres, qualité des constructions

Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

Labellisé éco-quartier, le projet est pensé de sa conception à sa concrétisation dans une approche durable de la ville. La prédominance de la nature, le soin porté à la dimension paysagère mais également les impacts écologiques en sont des composantes :

La valorisation du patrimoine naturel est au cœur du projet, l'aménagement tient compte, notamment, des continuités écologiques qui traversent le site de la Courrouze inscrites dans le grand parc urbain que constitue le quartier. Environ 40 hectares d'espaces paysagers seront créés ou valorisés à terme sur le secteur hors emprise militaire Lyautey. Les espaces publics s'organisent autour de promenades, petit bois, esplanades vertes ou places.

Dans une logique de gestion responsable, les constructions et aménagements publics mettent en œuvre des solutions alternatives pour la récupération des eaux de pluie (noues, fossés, bassins, toitures végétalisées), mais aussi sur les espaces privés.

L'ensemble des programmes répond à des exigences fortes en matière de maitrise énergétique (innovations thermiques, constructions passives, bâtiments à énergie positive…).

Liaison paysagère entre le centre-ville de Rennes et la Prévalaye, le quartier doit être également perçu comme une porte d'entrée sur la Vallée de la Vilaine : la coulée verte en accroche avec le site naturel de la Prévalaye se diffusera sur tout le secteur et tendra vers le cœur de la ville.

Le maillage viaire et les cheminements piétons permettront d'intégrer les emprises et bâtiments conservés et de travailler finement les dessertes et liaisons douces.

Une réduction de la marge de recul "Loi Barnier" a été effectuée au droit du secteur des Dominos, sur les communes de Rennes et de Saint-Jacques.

3/ Risques et nuisances / Santé

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

Résultant d'une production industrielle, les études mettent en évidence une pollution des sols avérée sur l'ancien site de l'Arsenal. Une démarche de dépollution des sols est mise en œuvre dans le cadre des différents projets. La pollution des sols dans certains secteurs nécessite une gestion importante sur les nouvelles fonctions à accueillir, voir des secteurs de confinement. Des restrictions d'usages liés à la pollution des sols et des eaux souterraines peuvent être imposées.

Les nuisances sonores et la pollution de l'air liées à la proximité de la rocade sont atténuées par des programmes d'activités adaptés (parking-silo) en front.

Ce quartier est concerné par une servitude de bruit en lien avec la rocade.

De plus, les équipements sensibles (crèche, hébergement personnes âgées) seront éloignés de la rocade en raison de la qualité de l'air liée à l'intensité du trafic sur cette infrastructure.

Le secteur est concerné par diverses servitudes (zone de présomption de prescriptions archéologiques, aéronautiques, radioélectriques, électriques, bruit).

Servitudes : Voir annexes

4/ Mobilités

Desserte en transports collectifs : Les secteurs sont déjà desservis par les lignes de bus dont un axe aménagé entre les Dominos et le boulevard de Guines. La seconde ligne de métro offrira deux dessertes dans le secteur (stations St-Jacques-Gaîté La Courrouze) et une autre station à proximité.

La Courrouze accueillera une gare bus, composante du Pôle d'Échange Multimodal en intermodalité avec le métro comprenant un parc de stationnement relai d'environ 800 places, une aire de covoiturage et un parc vélos sécurisé.

Desserte par les modes actifs : Les cheminements et voies en site propre sont très présents avec des aménagements paysagers (Vallon Jules Verne, secteur du Bois Habité). Le nouveau quartier facilite les échanges dans le Sud-Ouest au cœur de l'agglomération rennaise. Un des enjeux réside dans la garantie des continuités et le développement d'une signalétique adaptée.

Accès automobile au secteur et stationnement : L'accès au secteur s'effectue par la rocade et du centre-ville, par la rue Claude Bernard ou par le boulevard Mermoz.

La trame viaire du quartier prévoit un maillage vers les quartiers rennais (Cleunay / Bréquigny) et jacquolandin (Pigeon Blanc).

Le boulevard Mermoz et la porte de Saint Nazaire seront complétement réaménagés en lien avec la fonction d'entrée de la ville et la circulation des transports en commun.

Pour développer l'intermodalité, l'usage des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et réduire le trafic de transit, un parking relais sera aménagé à proximité du futur terminus de la ligne b du métro.

Concernant le stationnement, le bilan complet sur les réalisations et les besoins portant sur l'ensemble du secteur est régulièrement actualisé en lien avec l'avancement de l'opération.

Voies structurantes : Boulevard Mermoz / avenue Jules Maniez / boulevard de Guines / rue Claude Bernard / rue R-H Guerrand / rue Lucie et Raymond Aubrac.

Conditions de réalisation

Le secteur est aménagé par le biais d'une zone d'aménagement concerté : La Courrouze.

Partie 4.2. OAP ViaSilva

Introduction

ViaSilva, un laboratoire urbain pour la ville de demain

ViaSilva, à l'origine, couvrait les communes de Cesson-Sévigné, Rennes et Thorigné-Fouillard, dans le cœur de la métropole rennaise. Au fur et à mesure de la réflexion, le périmètre du projet a évolué et la commune de Thorigné-Fouillard en est depuis exclue. La réflexion urbaine a été considérée comme innovante, croisant l'urbanisme avec les transports et la mobilité durable, la trame verte et bleue avec la gestion des eaux, tout en prenant en compte les enjeux énergétiques de manière optimale (performance énergétique des bâtiments, par exemple).

ViaSilva, toponymie d'inspiration latine (via : la voie, silva : la forêt), reprend les idées fortes du projet de l'urbaniste Christian Devillers, retenu en 2010. Les quartiers qui seront construits s'appuieront sur les paysages et les réseaux existants (chemins ruraux, vallée de la Vilaine...) ; les grandes centralités du futur quartier suivront le tracé de la ligne b du métro (inscrite elle-même sur l'axe de l'ancienne voie romaine qui quittait la ville en direction de la forêt de Rennes).

Une démarche prospective et évolutive

ViaSilva se décline sous la forme d'une démarche prospective menée sur plusieurs décennies : il s'agit d'élaborer un plan directeur et un schéma de mobilité en tenant compte des opérations d'aménagement en cours et des actions transversales menées à l'échelle de la Métropole. L'ambition commune est importante et vise à faire de ViaSilva un site stratégique pour l'accueil de populations et d'emplois sur la Métropole.

Cette approche évolutive du projet se traduit notamment par la prise en compte de nouveaux enjeux ou le renforcement des politiques nationales et locales de sobriété foncière. À l'origine imaginé sur les 650 hectares de l'intra-rocade, dont une bonne partie de terres agricoles et naturelles, le projet ViaSilva, tout en conservant son ambition et son échelle métropolitaine, s'est ainsi recentré progressivement sur les espaces les plus proches de la zone urbanisée et intègre davantage de tissus en renouvellement urbain.

Les axes fondateurs du projet

- **Travailler la synergie transports-urbanisme et développer de nouvelles pratiques en matière de mobilité**. La position de ViaSilva en interface de grandes infrastructures de transport (Rocade, boulevards pénétrants, terminus de la seconde ligne du métro,…) est en effet l'occasion de mettre en place deux échelles de la mobilité au sein d'un même ensemble : **une logique de proximité à l'échelle d'un quartier habité et travaillé** d'une part (ville apaisée, passante et des courtes distances) et **une logique d'intermodalité à l'échelle de tout le secteur Est de la Métropole** d'autre part (échangeurs rocade, axe bus prioritaire et trambus, réseau express vélo, métro et parking relais).
- **S'appuyer sur des invariants en matière d'aménagement** (Trame verte et Bleue, armature des principales infrastructures de transports, …), **tout en adoptant une démarche résiliente**. La temporalité de l'aménagement de ViaSilva conduit à concevoir un plan adaptable aux évolutions environnementales, urbaines, sociétales, réglementaires et économiques.
- Adapter le projet aux zones écologiques et naturelles existantes et s'appuyer sur la géographie des lieux pour définir le plan directeur (topographie, hydrographie, zones humides, corridors écologiques, liens avec la forêt...). Il s'agit de combiner haute densité urbaine et accessibilité des grands espaces naturels. La création d'un système de grands parcs agro-naturels (Boudebois et Les Conillaux) reliés par des corridors qui s'appuient sur réseau hydrographique du site (sources de Bellefontaine, de la Gravelle, des Pierrins et ruisseaux associés) illustrent cette ambition. La trame verte et bleue déployée à l'échelle du projet vise également à améliorer les connexions entre d'importants sites naturels et réservoirs de biodiversité que sont la Forêt de Rennes, la vallée de la Vilaine, la base de loisirs des Gayeulles et le canal Ille et Rance, donnant à ViaSilva toute sa dimension métropolitaine.
- **Accompagner le développement de la technopole Atalante et contribuer au rayonnement économique métropolitain**. Terreau de l'économie numérique et des nouvelles technologies rennaise, la technopole Atalante Beaulieu est renforcée dans le projet ViaSilva, à la fois en renouvellement urbain sur sa partie historique et en extension sur le secteur des Champs Blancs. Le développement du pôle d'enseignement supérieur et de recherche sur le campus de l'actuel École Centrale Supélec participe également au rayonnement métropolitain de la Technopôle.



Périmètre de l'OAP ViaSilva

Description du site

ViaSilva est bordé au Sud par les tissus pavillonnaires cessonnais, à l'Ouest par le quartier des Longs Champs sur Rennes, au Nord par les espaces agro-naturels de l'intra-rocade et enfin à l'Est par la ZAC à vocation économique de la Porte de Tizé sur la commune de Thorigné-Fouillard.

L'OAP couvre 3 grands sites :

- La ZAC Atalante-ViaSilva et la ZAC Les Pierrins ;
- La Technopôle Atalante-Beaulieu ;
- Le Pôle d'enseignement supérieur et de recherche Beaulieu-Atalante-ViaSilva (actuel campus de Centrale Supélec).

Ces sites peuvent eux-mêmes être subdivisés en secteurs et sous-secteurs, avec des orientations d'aménagement particulières.

Superficie

268 hectares dont 53 ha pour la Technopôle Atalante-Beaulieu, 15 ha pour le Pôle d'enseignement supérieur Beaulieu-Atalante-ViaSilva et 200 ha pour les ZAC Atalante-ViaSilva et Les Pierrins.

Occupation / usage actuels

Le site de ViaSilva, de par son ampleur, présente une grande diversité d'occupations et d'usages. Sur le périmètre de la présente OAP vont ainsi se côtoyer :

- Un secteur d'activités à dominante tertiaire et de de recherche sur le site Atalante-Beaulieu, à l'Ouest de l'opération. Ce secteur est en cours de renouvellement urbain afin de moderniser et renforcer l'offre en m² d'activités d'une part, et de développer une mixité fonctionnelle avec du logement d'autre part.
- Un secteur en cours d'aménagement, à dominante tertiaire, le secteur des Champs Blancs.
- Des secteurs agricoles extensifs sur une partie du périmètre, progressivement aménagés pour accueillir les nouvelles activités, les nouveaux logements, les équipements et divers espaces publics.
- Des espaces naturels d'intérêt, cultivés ou non, sur le site de Bellefontaine et autour du ruisseau des Pierrins (futur parc de Boudebois). Ces espaces préservés ont été récemment aménagés et valorisés.
- Des habitations isolées et petits hameaux, préservés et intégrés au nouveau quartier.

Enjeux / objectifs

- Répondre, de façon progressive, concrète et réaliste, à des enjeux d'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux emplois, dans un cadre de vie de qualité et en cohérence avec les orientations du territoire (SCoT et PLH).
- Inscrire le projet dans son environnement par sa mise en relation avec les quartiers existants (cheminements, circulation, partage d'équipements et de services). L'objectif est de faire de ViaSilva un nouveau quartier ou morceau de ville, notamment de Cesson-Sévigné et non une entité autonome.
- Valoriser la trame verte et bleue locale et reconnecter, via un projet d'ensemble, les grands milieux naturels de l'Est et du Nord de la Métropole. L'objectif est également de faire de ViaSilva une déclinaison des principes de la "Ville jardin", caractéristique de Cesson-Sévigné, tout en la réinterprétant au regard des enjeux d'économie du foncier et de diversité des formes urbaines et des produits de logements.
- Développer les principes de gestion urbaine durable (espaces verts, eau, énergie, transports, déchets…) et faire de ViaSilva un laboratoire d'innovation pour la ville de demain.
- Développer une "ville passante" afin de faciliter les déplacements, en particulier les modes actifs et l'appuyer sur la trame verte de la "ville jardin". Le développement d'une ville des courtes distances (proximité des commerces, de l'emploi, des équipements et des loisirs) répond à l'objectif d'un moindre usage de la voiture individuelle.
- Bâtir ce projet avec les habitants et les salariés du site, les Cessonnais et les autres habitants de la Métropole.
- Élaborer un projet résilient. L'objectif, au regard de la durée de mise en œuvre d'un tel projet, est de pouvoir s'adapter à différents scénarios programmatiques au fur et à mesure de l'avancement de l'aménagement et ainsi répondre aux évolutions des pratiques et attentes des habitants. Pour ce faire, deux principes simples guident la conception du projet depuis le départ :
  - La définition d'un maillage continu du territoire capable de s'adapter aux évolutions des usages en matière de déplacement (plan de circulation évolutif dans le temps en fonction de la place dédiée aux différents modes) ;
  - La définition d'une trame parcellaire simple, régulière et adaptable en fonction de la topographie et des usages. Le "pas" (distance minimale entre chaque limite parcellaire) est défini de telle sorte à pouvoir permettre l'accueil d'habitat individuel, intermédiaire et collectif ou encore de petites entreprises et ainsi garantir une évolutivité des programmations en fonction des besoins.

Vocation et programmation

Vocation : ViaSilva est conçu comme un projet mixte abritant l'ensemble des fonctions urbaines (résidentielle, économique, récréative, commerciale, équipement)

Sur les ZAC Atalante-ViaSilva et Les Pierrins, environ 6 000 logements et plus de 8 000 emplois seront accueillis à terme. Des polarités commerciales et des secteurs d'équipements nécessaires à la population accueillie seront également créés.

Sur la Technopôle Atalante-Beaulieu, la vocation économique sera renforcée par des opérations de renouvellement urbain. Des études sont nécessaires pour préciser le volume supplémentaire d'emplois attendu sur cette partie de ViaSilva.

Sur le Pôle d'enseignement supérieur et de recherche Beaulieu-Atalante-ViaSilva (actuel campus Centrale Supélec), la vocation recherche/enseignement sera renforcée tout en étant diversifiée vers d'autres fonctions, notamment de l'hébergement.

Mixité fonctionnelle : Essence même de la ville durable, la mixité fonctionnelle est à la base de la conception du projet ViaSilva. Toutefois certains secteurs présenteront une plus forte homogénéité de fonction (secteur des Champs Blancs et Atalante à dominante activités et secteur des Pierrins à dominante résidentielle).

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 : 67 logements à l'hectare sur les secteurs d'extension urbaine et 100 logements à l'hectare en renouvellement urbain ou aux abords des secteurs bien desservis par les transports en commun (stations de trambus et métro Atalante et Cesson-ViaSilva).

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. La densité de cette urbanisation nouvelle mixte, ainsi calculée, respecte les objectifs de densité fixés.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Voir orientations d'aménagement particulières par secteur.

2/ Traitement des lisières

Voir orientations d'aménagement particulières par secteur.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Lorsque le coefficient de végétalisation n'est pas défini au plan du règlement thématique, les orientations suivantes s'appliquent.

Sur l'espace privé, un objectif de végétalisation est appliqué à la parcelle selon les typologies de bâti :

- Pour les projets de logements individuels, hors hameaux existants, un objectif de l'ordre de 20% de pleine terre est attendu.
- Pour les bâtiments d'activités ou mixte et les projets d'hébergement et de logements intermédiaires ou collectifs, un objectif de l'ordre de 20 % de surfaces éco-aménagées dont une part non négligeable de pleine terre est attendu. Pour le calcul des surfaces éco-aménagées, il est possible de s'appuyer sur la définition règlementaire.
- Pour les équipements et les constructions édifiées sous la forme de bâtiment îlot, un effort de végétalisation est attendu (façade, toiture, plantation en pot, …). Est considéré comme bâtiment-îlot toute construction implantée sur la totalité du terrain support, les terrains libres autour étant à destination d'espaces publics, y compris :
  - Le socle éventuellement constitué par des parkings souterrains et qui peut déborder de l'emprise de la construction principale ;
  - Les cours privatives ;
  - Les rampes d'accès aux parkings souterrains ou les rampes d'accès handicapés.

À l'exception des équipements et des constructions édifiées sous la forme de bâtiment îlot, les projets développent les trois strates de végétation (herbacée, arbustive et arborée).

L'infiltration des eaux pluviales est recherchée dans la mesure du possible à l'échelle de l'îlot à travers l'application d'un coefficient d'imperméabilisation de l'ordre de 65 % pour les programmes en extension urbaine. Sur les secteurs de renouvellement urbain une diminution de l'imperméabilisation est à rechercher dans la mesure du possible.

Les zones humides identifiées sur le site sont intégrées dans le projet et valorisées dans la mesure du possible. L'aménagement de ViaSilva s'inscrit et respecte la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Des orientations complémentaires peuvent être définies dans les orientations d'aménagement particulières par secteur.

Qualité des constructions : Les constructions favorisent, dans leur conception, le confort d'été et d'hiver en appui à l'organisation du quartier qui participe déjà à ces objectifs (orientation Nord-Sud de la trame bâtie dans plusieurs secteurs qui permet d'optimiser les apports solaires ; végétalisation importante pour lutter contre les îlots de chaleur urbain ; compacité du bâti ; etc…). L'ambition énergétique (consommation et production) doit être traitée à chaque étape avec un niveau d'ambition croissant et le plus poussé possible. À ce titre, des programmes de constructions passives sont mis en œuvre.

Des orientations complémentaires peuvent être définies dans les orientations d'aménagement particulières par secteur.

Risques : Pas d'orientation particulière.

Servitudes : Plusieurs servitudes affectent le secteur (PT1, PT2, PT3 et I4).

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : L'accès à grande échelle au secteur ViaSilva se fait via la rocade depuis le Nord et l'Est. Des réaménagements des portes d'accès (Longchamps, Normandie, Tizé) pourront accompagner le développement du quartier et répondre à l'évolution des trafics attendus (notamment domicile-travail). Depuis Rennes et Cesson-Sévigné, l'accès se fait principalement via la route de Fougères et les boulevards des Alliés et Saint-Roch (route d'Acigné). Ces axes sont progressivement aménagés en boulevards urbains afin de les apaiser et les intégrer au dispositif urbain.

Voies structurantes : La desserte inter-quartier à l'échelle de ViaSilva est assurée à travers la rue du Chêne Germain (desserte du secteur Atalante), l'avenue des Champs-Blancs (desserte Nord-Sud des Champs-Blancs et de Pierrins Ouest) et un nouvel axe Est-Ouest sur les Pierrins Est. Des voies de dessertes locales viennent compléter le dispositif dans les différents secteurs de ViaSilva et participent au maillage viaire global. Enfin, un ensemble de voies (zones de rencontre, "rues jardin " terminent le maillage de ViaSilva et irriguent les cœurs d'îlots dans un objectif de ville passante.

Desserte en transports collectifs : La ligne b du métro dessert ViaSilva en deux points (stations Atalante et Cesson-ViaSilva) situés dans la partie Ouest et s'accompagne d'un parking relais d'environ 800 places au terminus. Véritable rotule de la desserte en transport en commun du secteur Est de la Métropole, le terminus du métro est un lieu de rabattement de plusieurs lignes de bus venant d'Acigné, Thorigné-Fouillard et Cesson-Sévigné. Cette situation garantit un niveau de desserte exceptionnel, au moins pour la partie Ouest de ViaSilva, qui est renforcée par des aménagements en sites propres (boulevard des Alliés, amorces de l'avenue Saint-Roch et de la route de Fougères) et le projet de trambus sur la rue du Clos Courtel. Pour le secteur des Pierrins Est, la desserte en transport en commun est directement assurée par les boulevards Saint-Roch et d'Argentré, progressivement dotés d'aménagements facilitant le passage des bus.

Desserte pour les modes actifs : En lien avec l'objectif de ville passante, un maillage dense de voies cyclables et de cheminements piétons irrigue ViaSilva ; ce maillage s'appuie sur les principales voies de dessertes réaménagées, sur le réseau de parcs et sur la création de dessertes de cœurs d'îlots (venelles et rues jardin). Un axe central vélo, intégré au dispositif du réseau express vélo métropolitain, permet par ailleurs de relier Thorigné-Fouillard au terminus du métro via l'ancienne voie romaine.

Stationnement : Le principe de la ville résiliente se traduit à travers une offre privée pérenne de stationnement, principalement intégrée aux nouvelles constructions, une offre publique complémentaire, et une offre provisoire, affectée aux constructions, et réversible dans le temps (parking aérien pouvant devenir constructible par exemple, selon l'évolution des usages et du parc automobile du quartier).

Des orientations complémentaires peuvent être définies dans les orientations d'aménagement particulières par secteur.

Condition de réalisation

L'aménagement du secteur ViaSilva se fera sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble dont les ZAC Atalante-ViaSilva et ZAC les Pierrins.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pour l'ouverture à l'urbanisation de la partie en 2AU, se reporter à l'OAP métropolitaine "Les axes de développement de la ville Archipel"

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sur la zone 1AU, une partie des équipements publics nécessaires, notamment de réseaux, ont été réalisés entre 2005 et 2023 (premières tranches des ZAC Atalante-ViaSilva et Les Pierrins). Les viabilisations des tranches suivantes, tout comme la réalisation des équipements de superstructure (école, équipements sportifs) interviendront par étape d'ici 2035/2040.

ZAC Atalante-ViaSilva et ZAC Les Pierrins - Orientations d'aménagement et de programmation particulières par secteur

10 secteurs sont identifiés, chacun ayant des orientations d'aménagement particulières en matière de volumétrie, de programmation, de morpho-typologie du bâti, de traitement environnemental et paysagé :

1) Le secteur **"PLACE VIASILVA"**, autour de la station de métro Cesson-ViaSilva ;

2) Le secteur **"BRADEL"** entre la centralité et le parc de Boudebois ;

3) Le secteur **"VILLA ROMAINE – PEUPLERAIE"** en rive ouest du parc de Boudebois ;

4) Le secteur **"BELTRAME – COTEAUX – QUERCIE"** entre l'Avenue du Colonel Arnaud Beltrame au nord et le Boulevard Saint-Roch au sud ;

5) Le secteur **"LANDES DE VAUX"** en renouvellement urbain mixte logement/activité ;

6) Le secteur **"HAMEAUX"** des hameaux historiques de ViaSilva, Pierrins Est et au cœur du parc de Boudebois.

7) Le secteur **"CHAMPS BLANCS"** à vocation tertiaire ;

8) Le secteur **"PÂTIS TATELIN"** à vocation mixte logement/activité ;

9) Le secteur **"METRO ATALANTE"** en renouvellement de la Technopôle ;

10) Le secteur **"PIERRIN EST"** au nord de l'avenue Bertrand l'Argentré.



Carte illustrative des différents secteurs du site " ZAC Atalante-ViaSilva et ZAC Les Pierrins"

Ces secteurs s'intercalent entre deux parcs (Boudebois et Belle Fontaine) reliés entre eux par des rues jardins et complétées par des corridors plantés.

Un maillage vert continu prend naissance au sein des lieux de vie sous la forme d'une chaîne (cœurs d'îlot verts, venelles paysagées, rues jardins, haies bocagères conservées ou recréées) pour s'étendre vers la campagne. Des connexions sont ainsi réalisées entre les parcs de Bellefontaine et de Boudebois, et plus indirectement le vallon des Longchamps et les espaces agro-naturels de ViaSilva. Cette trame verte urbaine, outre le cadre paysager qu'elle apporte aux habitants et usagers du secteur, joue un rôle important sur le plan écologique (échanges faune flore) et participe en tant que réceptacle à la gestion des eaux pluviales de l'opération.

Le parc de Bellefontaine, situé à proximité du métro Cesson-ViaSilva, abrite une faune et une flore d'un grand intérêt ainsi qu'une source du réseau hydrographique du quartier. Sa protection demeure à ce titre un objectif fort du projet et se traduit par :

- Une constructibilité limitée aux seules extensions des constructions, dans le respect des volumétries existantes.

- Des aires de stationnement traitées au maximum en matériaux perméables et occupant une surface minime de l'unité foncière (de l'ordre de 3%).
- Le maintien d'au moins les ¾ de chaque unité foncière en espace libre paysager à dominante végétale.
- **Le parc du Boudebois,** constitue l'espace central de ViaSilva et se ramifie vers les autres espaces naturels (Connillaux, Bellefontaine, Vaux, etc.) Il concilie à la fois usages urbains de la ville environnante (loisir, détente, sport, jardinage, …) et réservoir de biodiversité grâce à sa mosaïque de milieux gérés de manière différenciée :
  - Les prairies humides conservées ou créées sont des niches écologiques où la faune et la flore peuvent se développer.
  - Le ruisseau des Pierrins profilé retrouve son parcours naturel en fond de talweg et son rôle en matière de gestion des eaux.
  - Les haies seront confortées et complétées pour faciliter les continuités entre les milieux.
  - De nouveaux vergers rappellent le paysage ancestral du site.
  - Des plantations plus singulières marquent le paysage et font écho aux paysages romantiques.
  - Les animaux font partie du dispositif, à la fois pour animer le site et aussi pour s'adapter à une gestion raisonnée.

Le corridor "Nord-Sud" permet de connecter le maillage des parcs de ViaSilva aux boisements de Vaux et plus largement aux espaces agro-naturels au Nord. Cette trame verte, outre le cadre paysager qu'elle apporte aux habitants et usagers du secteur, joue un rôle important sur le plan écologique (échanges faune flore) et participe en tant que réceptacle à la gestion des eaux pluviales de l'opération.



Carte illustrative des parcs, corridors et rues jardins du site "ZAC Atalante-ViaSilva et ZAC Les Pierrins"

Le corridor "Est-Ouest" prolonge le Parc de Boudebois jusqu'au cœur de la centralité à travers un espace paysager dans ce secteur très urbain. Les perspectives orienteront naturellement les habitants et travailleurs vers la nature et les services liés aux pratiques de loisirs dans le parc.

1 - Secteur "PLACE VIASILVA"

Ambiance recherchée : Un centre urbain dense connecté aux espaces naturels



Plan de localisation du secteur

Un secteur contemporain et urbain

Centralité principale de ViaSilva, elle développe sur environ 16 ha une mixité fonctionnelle très forte aux abords du métro et la densité bâtie la plus importante du projet, lui conférant une atmosphère de ville active.

En matière de programmation des rez-de-chaussée animés, il est attendu une dynamique commerciale de détail hors activités de services de type bancaires, immobilières, etc.

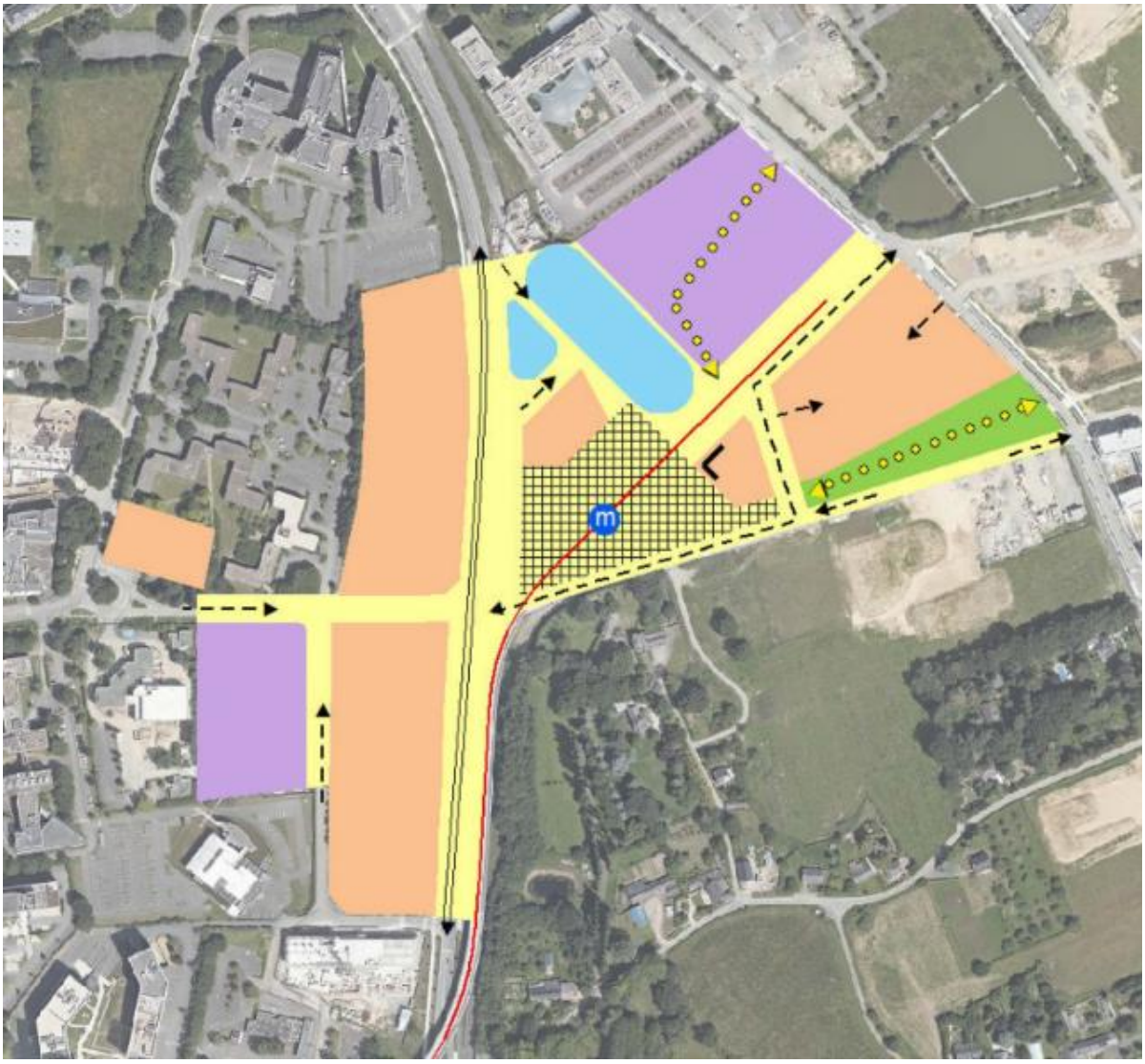
Principes d'aménagement liés aux formes urbaines

L'ambiance très urbaine souhaitée autour de la station de métro se matérialise par des constructions à l'alignement, avec rez-de-chaussée actifs et commerciaux autour de la "Place ViaSilva". Au-delà, les constructions peuvent s'implanter en limite ou en retrait pour permettre la création d'espaces plantés et de bandes jardinées participant à l'ambiance paysagère du quartier et pour préserver l'intimité des logements en RDC lorsqu'ils existent. Les hauteurs des constructions présentent un épannelage varié pouvant culminer à R+7 aux abords immédiat du terminus du métro (périmètre centralité du règlement). Cette émergence n'est envisageable que dans le cas de constructions comprenant des activités commerciales en rez-de-chaussée et présentant des entresols.

Principes d'aménagement liés à l'implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

En complément de la place urbaine au pied du terminus du métro, un maillage vert se déploie sur le parc « corridor est-ouest ». Ce parc démarre à l'extrémité Est de la place ViaSilva et se prolonge en direction de l'est vers le parc de Boudebois.

Cette trame verte urbaine, outre le cadre paysager qu'elle apporte aux habitants et usagers du secteur, joue un rôle important sur le plan écologique (échanges faune flore).



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "PLACE VIASILVA"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Dominante activité à créer ou à conforter
- Secteur à dominante équipement
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Façade urbaine structurée ou à structurer
- Espace vert ou naturels

Espaces publics (à conforter ou à créer)

- Espace public majeur

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

2 - Secteur "BRADEL"

Ambiance recherchée : La ville nature



Plan de localisation du secteur

Principes d'aménagement

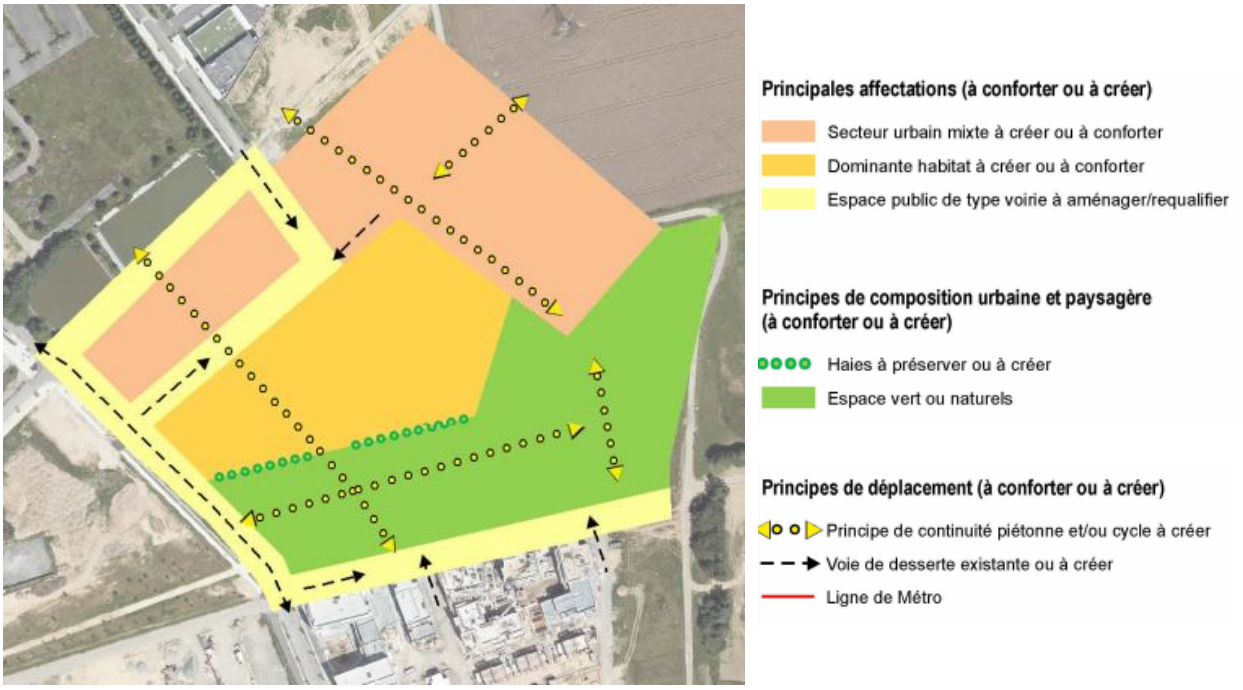
D'environ 6 ha, ce secteur prolonge l'îlot ouvert au sud sur le corridor écologique du secteur "Place Viasilva". La rive nord du "corridor Est-Ouest" constitue une façade poreuse afin de "faire entrer" la nature au cœur de l'îlot.

Une implantation en peigne ouvert vers le sud sur le corridor permet un dialogue entre parc et cœur d'îlot et de dégager des vues.

L'extrémité Est du secteur est occupée par des programmes d'activité et / ou d'équipement. La rive nord quant à elle peut accueillir une programmation mixte.

Les volumétries peuvent aller jusqu'aux R+5.

Les cheminements trouvent naturellement leur prolongement au travers du secteur entre le corridor et les espaces végétalisés au nord du secteur.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "BRADEL"

3 - Secteur "VILLA ROMAINE – PEUPLEURAIE"

Ambiance recherchée : Des îlots mixtes et des ambiances contrastées côté boulevard, le paysage comme identité du secteur côté parc



Plan de localisation du secteur



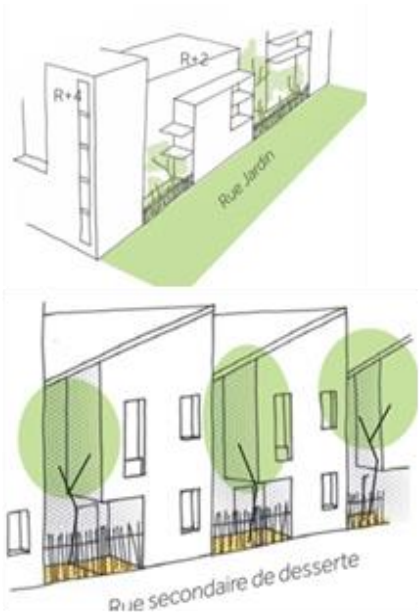
Plan de localisation des sous-secteurs "Grand Boulevard" et "Lisière"

Le sous-secteur "Grands Boulevards" :

Véritables colonnes vertébrales des secteurs Champs-Blancs/Pierrins Ouest et Pierrins Est, les "Grands Boulevards" développent des ambiances contrastées en fonction de la nature des espaces publics.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines du sous-secteur "Grands Boulevards"

- **Sur les boulevards en tant que tel**, les volumes construits, pouvant aller au R+4+5ème niveau partiel (attique ou non), viennent "tenir"/"cadrer" l'espace de la rue et ainsi renforcer l'ambiance très urbaine des espaces publics. L'animation et le rythme des façades souhaités depuis l'espace public se traduit par des alignements sur rue discontinus et la création de percées visuelles vers les cœurs d'îlots (failles, halls traversant, dispositifs clairevoies, etc…).
- **Sur les rues secondaires, les venelles et les rues jardins latérales quand elles existent**, une diversité de typologies bâties est développée (petits collectifs, intermédiaires et maisons individuelles) dans des hauteurs et gabarits moindres que sur les grands boulevards. Les espaces privés participent à l'ambiance des espaces publics, soit par des retraits dans l'implantation des bâtiments, soit par la création de percées visuelles ou de césures dans les bâtiments.
- **Sur l'ensemble du secteur,** les principes de composition et de conception des projets sont les suivants :
  - Dans les différents îlots, on limitera les trop grands rapports d'échelle entre les collectifs des boulevards et les logements à l'arrière par des volumétries adaptées et graduées.
  - Les façades intérieures des collectifs donnant sur les cœurs d'îlot sont travaillées et sculptées (balcons, jardins, d'hiver, loggias, …) afin d'offrir des vues diversifiées tout en gardant l'intimité des maisons.
  - Les toitures des bâtiments les plus bas sont constitutives du paysage de l'îlot depuis les étages hauts des constructions. Leur paysagement/ végétalisation et leur accessibilité pour différents usages est à ce titre recherché.



Sous-secteur GRANDS BOULEVARDS, schémas illustratifs des rues secondaires et des rues jardins : Jeux de retraits/alignements et de failles participant à l'animation depuis l'espace privé.



Sous-secteur GRANDS BOULEVARDS, schémas illustratifs des Grands Boulevards : Principes d'animation des Grands Boulevards (façades et implantation rythmées) RDC actifs, hall d'immeuble, local vélo à l'alignement.

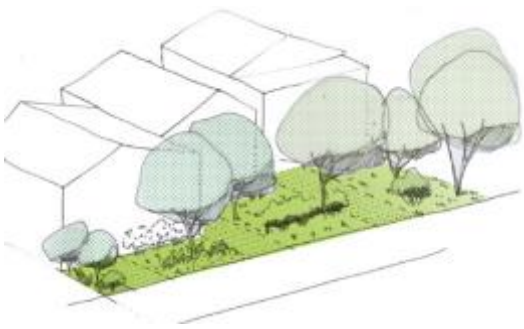
Le sous-secteur "Lisière" :

Secteurs de transition entre les quartiers et le grand paysage de ViaSilva, les "Lisières" se situent en rive du parc de Boudebois.

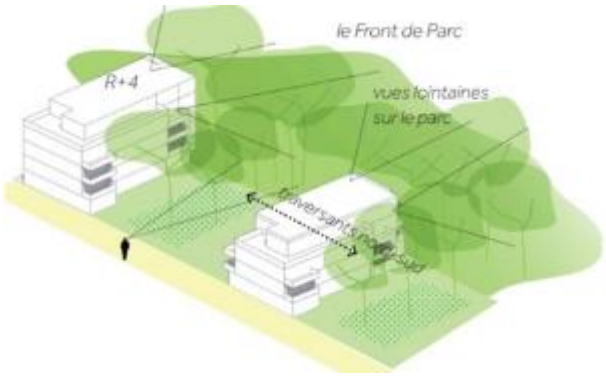
L'ouverture recherchée des espaces urbains se traduit par la création de nombreuses perspectives et une grande perméabilité des tissus qui forgent l'identité de ce sous-secteur

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines du sous-secteur "Lisière"

- **Sur le front du parc**, des collectifs pouvant aller au R+4+5ème niveau partiel (attique ou non), s'implantent en "peigne". Ce principe de composition favorise une perméabilité entre tissu urbain et parc, favorise des logements traversants et permet de créer depuis la lisière du quartier des vues lointaines sur le paysage agro-naturel. La transition avec les constructions implantées à l'arrière du front est assurée par un épannelage en gradin des collectifs.
- **Le tissu de second rang**, situé à l'arrière du front peut-être quant à lui composé de maisons individuelles accessibles par des venelles orientées vers les parcs. Les constructions peuvent s'implanter en retrait plus ou moins marqué et les jardins privatifs sont conçus selon un principe de débordement sur l'espace public. Il s'agit ainsi de créer un paysage de quartier où les végétaux des espaces publics et privés dialoguent entre eux tout en matérialisant clairement la limite entre les deux domaines.



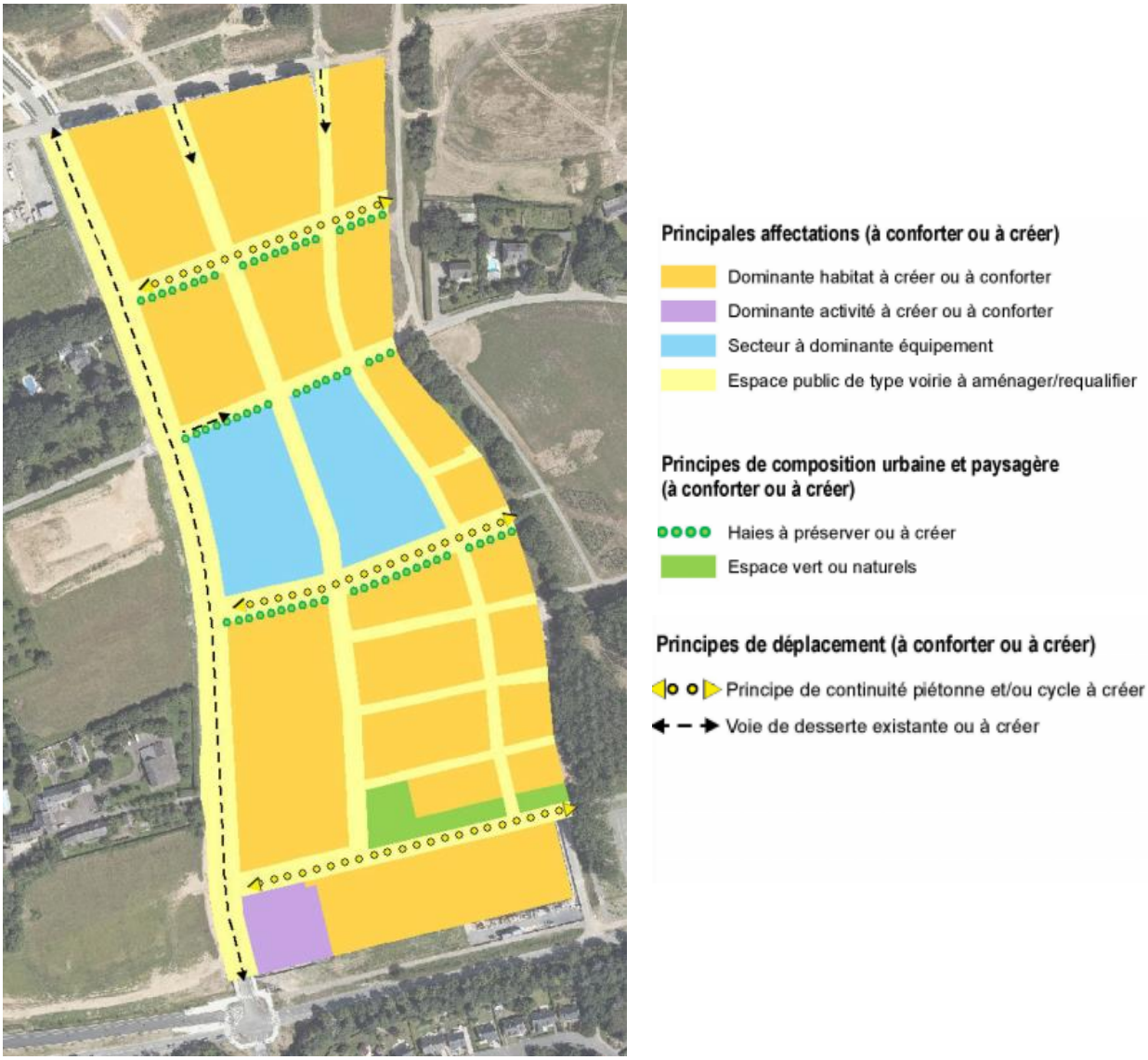
Sous-secteur LISIERE, schémas illustratifs : retrait progressif des constructions individuelles en approche du parc.



Sous-secteur LISIERE, schémas illustratifs : Implantation en peigne des collectifs, vues sur le parc et logements traversant.



Sous-secteur LISIERE, schémas illustratifs : Transition volumétrique du collectif aux



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "VILLA ROMAINE – PEUPLEURAIE"

4 - Secteur "BELTRAME – COTEAUX-QUERCIE"

Ambiance recherchée : Des îlots mixtes et des ambiances contrastées côté boulevard, une harmonie avec les hameaux sur le reste du secteur



Plan de localisation du secteur



Plan de localisation des sous-secteurs

Le sous-secteur "Grands boulevards" :

Des ambiances contrastées se développent en fonction de la nature des espaces publics.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines du sous-secteur "Grands Boulevards"

Sur les boulevards en tant que tel, les volumes construits, pouvant aller au R+4+5ème niveau partiel (attique ou non) voire R+6 sur l'îlot à l'angle avec la rue du Colonel Arnaud Beltrame, viennent "tenir"/"cadrer" l'espace de la rue et ainsi renforcer l'ambiance très urbaine des espaces publics.

L'animation et le rythme des façades souhaités depuis l'espace public se traduisent par des alignements sur rue discontinus et la création de percées visuelles vers les cœurs d'îlots (failles, halls traversant, dispositifs clairevoies, etc…).

Sur les rues secondaires, les venelles et les rues jardin latérales quand elles existent, une diversité de typologies bâties est développée (petits collectifs, intermédiaires et maisons individuelles) dans des hauteurs et gabarits moindres que sur les grands boulevards.

Les espaces privés participent à l'ambiance des espaces publics, soit par des retraits dans l'implantation des bâtiments, soit par la création de percées visuelles ou de césures dans les bâtiments.

Sur l'ensemble du secteur, les principes de composition et de conception des projets sont les suivants :

- Dans les différents îlots, on limitera les trop grands rapports d'échelle entre les collectifs des boulevards et les logements à l'arrière par des volumétries adaptées et graduées
- Les façades intérieures des collectifs donnant sur les cœurs d'îlot sont travaillées et sculptées (balcons, jardins, d'hiver, loggias, …) afin d'offrir des vues diversifiées tout en gardant l'intimité des maisons.
- Les toitures des bâtiments les plus bas sont constitutives du paysage de l'îlot depuis les étages hauts des constructions. Leur paysagement/ végétalisation et leur accessibilité pour différents usages est à ce titre recherché.

Le sous-secteur "Hameaux" :

Il se compose de maisons individuelles permettant une transition apaisée au contact avec les hameaux existants. Ces programmes sont desservis par des venelles.

Plusieurs typologies de maison individuelles se développent :

- Autour d'une placette commune avec des stationnements regroupés.
- En "rues de village", l'implantation des constructions vise à créer une succession de volumes différenciés jouant avec les cours/jardins de "devant". Les reculs/retraits sont paysagés et participent à l'ambiance de la rue.



Sous-secteur "HAMEAUX" schémas illustratifs : jeux volumétriques et traitements paysagers des retraits sur les « rues de village. »

Sur l'ensemble du sous-secteur, les projets développent une imbrication forte du bâtit et privilégient des toitures en pente, dans le respect de l'esprit "village".

Le sous-secteur "Beltrame" :

Il correspond aux îlots localisés au sud de la rue du Colonel Arnaud Beltrame avec des formes très urbaines en alignement ou non sur la voie. Des commerces peuvent être implantés en RDC de bâtiments dans le périmètre de centralité du règlement graphique.

À l'arrière de la rue du Colonel Beltrame, les constructions peuvent s'implanter en retrait pour permettre la création d'espaces plantés et de bandes jardinées participant à l'ambiance paysagère du quartier et préserver l'intimité des logements en RDC s'ils existent. Les bâtiments peuvent s'élever jusqu'à R+5 voire en R+6 pour les constructions des lots situés le long de la rue du Colonel Arnaud Beltrame.

Le sous-secteur "Coteaux" :

Il se compose de petits collectifs situés en travers des pentes et permettant une transition douce entre les maisons individuelles et les autres programmes aux volumétries plus élevées. Ces constructions peuvent s'élever jusqu'au R+2 à R+3.

Le sous-secteur "Saint-Roch" :

Situé au sud du secteur à l'intersection entre le boulevard des Alliés et le boulevard Saint Roch, il a pour vocation d'accueillir des activités et / ou des programmes tertiaires.

Orientés contre le boulevard Saint-Roch, les bâtiments, par des jeux de volumétries, ne présenteront pas un front continu. Le bâtiment en face du giratoire des Alliés à l'ouest pourra accepter des volumétries jusqu'à R+6. Sur la partie nord du sous-secteur, les constructions s'implanteront en peigne dans une volumétrie jusqu'à R+5 et qui se réduira graduellement en direction des logements du secteur des Coteaux en vis-à-vis.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "BELTRAME – COTEAUX - QUERCIE"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Dominante habitat à créer ou à conforter
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Haies à préserver ou à créer
- Espace vert ou naturels

Espaces publics (à conforter ou à créer)

- Espace public majeur

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

5 - Secteur "LANDES DE VAUX"

Ambiance recherchée : Une mixité programmatique et diversifiée



Plan de localisation du secteur

Cette grande emprise foncière est située en cœur du secteur des Champs-Blancs. Son aménagement vise une mixité fonctionnelle (logement et activités, notamment tertiaires) et typologique (collectifs, intermédiaires et individuels).

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines

- **Sur la façade de l'avenue des Champs-Blancs**, les volumes construits, pouvant aller au R+4+5ème niveau partiel (attique ou non), viennent "tenir"/"cadrer" l'espace de la rue et ainsi renforcer l'ambiance très urbaine des espaces publics. L'animation et le rythme des façades souhaités depuis l'espace public se traduisent par des alignements sur rue discontinus et la création de percées visuelles vers les cœurs d'îlots (failles, halls traversant, dispositifs clairevoies, etc…).

- **Au nord de l'îlot,** la création d'un linéaire de façade avec des retraits et des césures participe à la mise en valeur de l'espace vert existant, tout comme l'absence d'accès automobile au reste de l'îlot par le Nord. L'hypothèse d'une réhabilitation/conservation du bâtiment situé au Nord-Ouest est à étudier.

- **Sur les rues secondaires, les venelles et les rues jardin latérales**, une diversité de typologies bâties est développée (petits collectifs, intermédiaires et maisons individuelles) dans des hauteurs et gabarits moindres que sur l'avenue des Champs-Blancs. Les espaces privés participent à l'ambiance des espaces publics, soit par des retraits dans l'implantation des bâtiments, soit par la création de percées visuelles ou de césures dans les bâtiments.

- **Sur l'ensemble du secteur,** les principes de composition et de conception des projets sont les suivants :
  - En cœur d'îlot, des logements intermédiaires ou des petits collectifs s'intercalent, perpendiculairement ou non, entre les collectifs adressés sur l'avenue des Champs-Blancs et les maisons individuelles implantées à l'opposé afin de limiter de trop grands rapports d'échelle.
  - Les façades intérieures des collectifs donnant sur les cœurs d'îlot sont travaillées et sculptées (balcons, jardins, d'hiver, loggias, …) afin d'offrir des vues diversifiées tout en gardant l'intimité des maisons.
  - Les toitures des bâtiments les plus bas sont constitutives du paysage de l'îlot depuis les étages hauts des constructions. Leur paysagement/végétalisation et leur accessibilité pour différents usages sont à ce titre recherché.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "LANDES DE VAUX"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Dominante activité à créer ou à conforter
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- ★ Elément bâti à mettre en valeur
- Haies à préserver ou à créer
- Façade urbaine structurée ou à structurer
- Espace vert ou naturels

Espaces publics (à conforter ou à créer)

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Voie structurante existante ou à créer

6 - Secteur "CŒUR DE VILLAGE"

Ambiance recherchée : Un tissu respectueux des hameaux existants



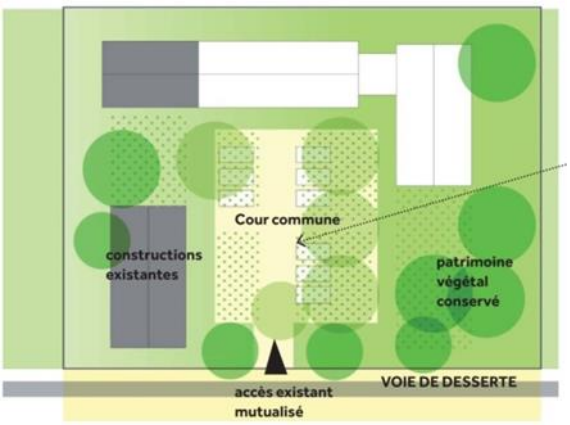
Plan de localisation du secteur

Cœur historique de ViaSilva, les hameaux de Bellefontaine, de Bouriandre, de la Gaudais, des Pierrins, de Moucon, de la Prée Saint-Roch, du Placis Vert et de la Frinière ainsi que le cœur habité du parc de Boudebois abritent un patrimoine bâti et végétal de grande qualité.

On recherchera une imbrication fine entre l'existant et les nouvelles constructions avec une recherche de porosité caractéristique des ambiances "village" : raccourcis, placettes, ruelles, micro-espaces de vie. La conservation de l'esprit "rural" est à ce titre un fil conducteur des aménagements.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines

- La conservation du patrimoine bâti et végétal est privilégiée. La constructibilité y est limitée et les nouvelles constructions ou extensions s'inscrivent préférentiellement dans une réinterprétation des compositions et des architectures rurales locales (volume en longères, organisation du bâti autour d'une cour, usage de matériaux et de teintes naturelles).



Secteur CŒUR DE VILLAGE, schéma illustratif : Implantation des nouvelles constructions ou extensions dans le respect de la composition d'origine et de l'esprit "rural"

7 - Secteur "CHAMPS-BLANCS"

Ambiance recherchée : Mise en scène de l'entrée Nord de la Technopole



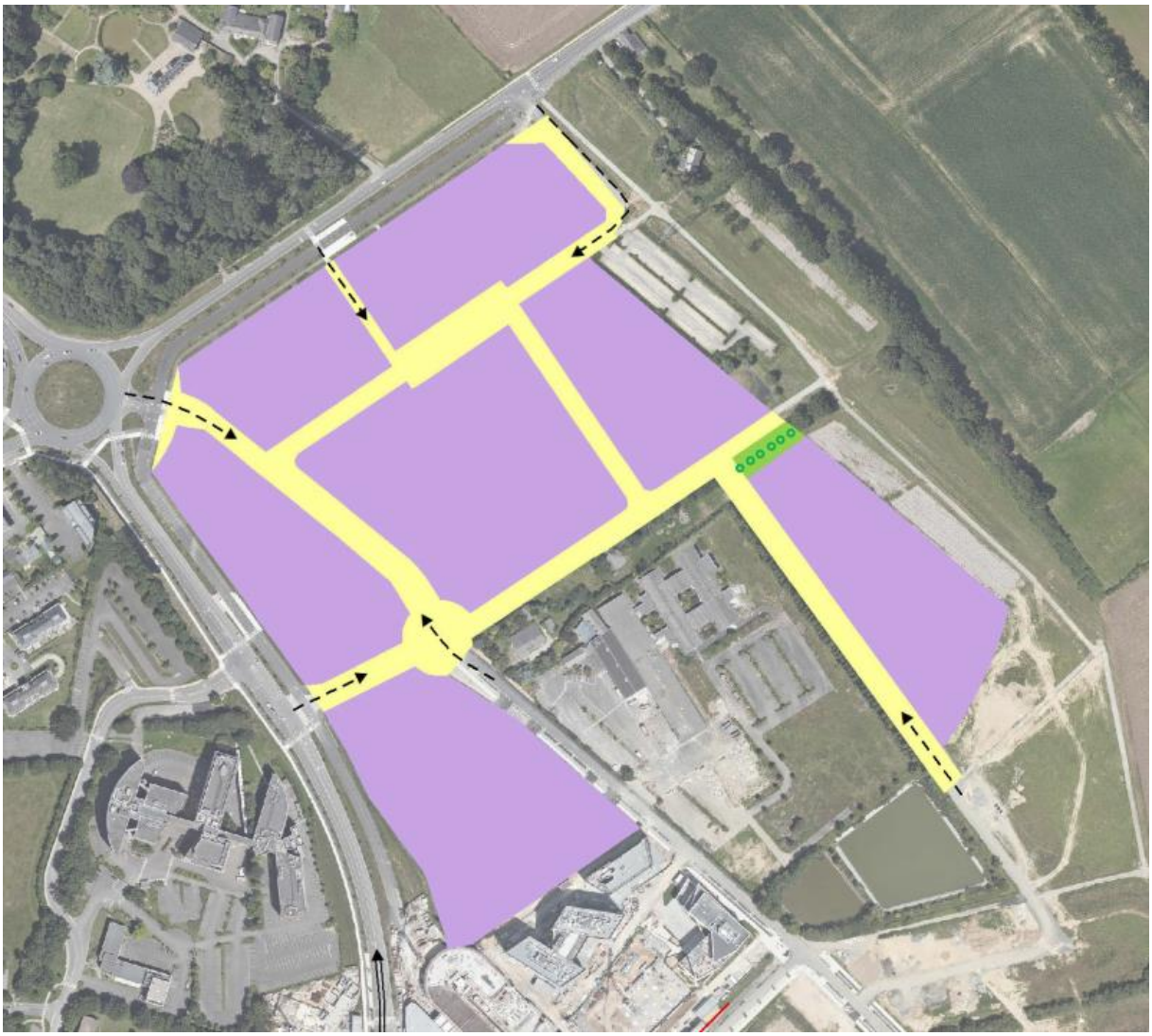
Plan de localisation du secteur

Première image de la technopole Atalante en arrivant du nord, le secteur des Champs-Blancs est une des vitrines de Via Silva. Une ambiance urbaine et une écriture architecturale innovante guident l'aménagement de ce secteur.

Les constructions accueillies sont principalement de type tertiaire technopolitain supérieur et de type PME ou techno-tertiaire. Des équipements et services à destination des entreprises (crèche d'entreprise, restauration) complètent la vocation de ce secteur.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines

- **Le long du Boulevard des Alliés et de la route de Fougères,** les nouvelles constructions accompagnent la transformation de ses infrastructures routières de périphérie en véritables boulevards urbains. Cela se matérialise notamment par des implantations à niveau dans la continuité des trottoirs et directement accessibles pour les piétons depuis les voies (Hall traversant par exemple). Les hauteurs des constructions participent également à l'ambiance urbaine de ces axes via des gabarits pouvant aller jusqu'au R+5, comme en cœur d'îlot.
- **En lisière du corridor paysager "Nord-Sud"**, une perméabilité visuelle et physique entre le cœur du secteur et les espaces paysagers est recherchée. Elle se traduit par des implantations en "peigne", favorisant une porosité des façades.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "CHAMPS BLANCS"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Dominante activité à créer ou à conforter
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Voie de desserte existante ou à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Haies à préserver ou à créer
- Espace vert ou naturels

8 – Secteur "PÂTIS TATELIN"

Ambiance recherchée : Une mixité programmatique et diversifiée



Plan de localisation du secteur

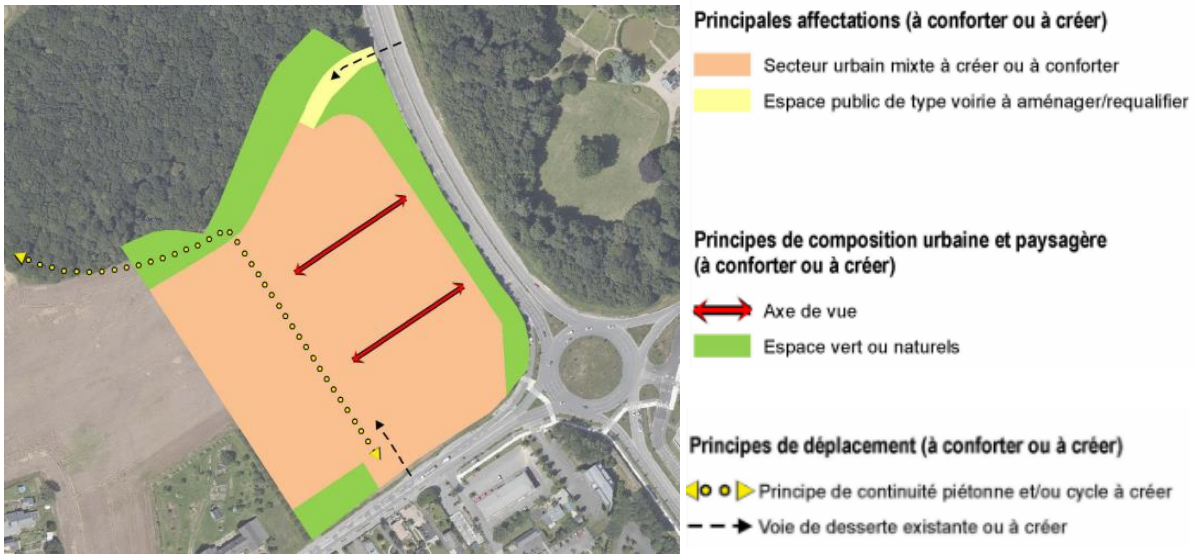
Relativement excentré par rapport à la centralité de la ZAC ATALANTE-VIASILVA, le secteur Pâtis Tatelin occupe une emprise foncière située à l'intersection de la rue de Fougères et de la D97 sur 5.7 ha. Son aménagement vise une mixité fonctionnelle (logement et tertiaire possible) et typologique (collectifs et individuels).

Une ambiance urbaine guide l'aménagement de ce secteur plus particulièrement le long des grandes voies qui le bordent.

Ce secteur se caractérise par une frange boisée à l'est du site qu'il conviendra de préserver et par la liaison vélo Cesson-Sévigné/Betton venant du nord (Schéma directeur vélo de Rennes Métropole) qu'il conviendra de prolonger à l'intérieur du site jusqu'à la route de Fougères.

Principes d'aménagement

- Les programmes sont desservis par une voie nouvelle dont les points d'accès sont fixés par le fonctionnement des voies attenantes.
- Sur l'est de l'îlot, le secteur peut accueillir des activités. Les hauteurs des constructions participent à l'ambiance urbaine via des gabarits pouvant aller jusqu'au R+5. Ces activités peuvent trouver leur stationnement en sous-sol, mais aussi en superstructure dans des silos. Un cheminement les contourne à l'est – permettant dans une promenade à la fois de s'écarter des arbres existants et de servir au passage de véhicule de défense incendie.
- Sur l'ouest de l'îlot, le secteur peut accueillir des logements sous la forme de collectifs à proximité de la rue de Fougère, et au-delà vers le nord plutôt sous la forme de maisons individuelles. Les collectifs peuvent s'élever jusqu'au R+5.
- Des perméabilités visuelles sont recherchées depuis le centre du secteur permettant d'ouvrir des vues vers la frange boisée à l'est.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "PATIS TATELIN"

9 - Secteur "METRO ATALANTE"

Ambiance recherchée : Un secteur contemporain et diversifié



Plan de localisation du secteur

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines du secteur à l'est de la rue du Clos Courtel

- Autour du métro, des hauteurs jusqu'au R+6 sont autorisées tandis qu'un épannelage varié pouvant aller au R+4+5ème niveau partiel (Attique ou non) se développe sur le reste du secteur.
- La topographie est utilisée comme moyen de mise en scène et de création de vues lointaines pour les nouvelles constructions vers le paysage environnant : les constructions moyennes à hautes situées sur le plateau haut bénéficient des hauteurs moindres des constructions voisines.

Secteur de renouvellement urbain de la technopole, il est conçu comme une "rotule" autour de la station de métro Atalante. De là se développe un réseau de liaisons douces qui permet de relier les différents quartiers et créer des synergies entre les sites.

La proximité du pôle d'enseignement supérieur et de recherche Beaulieu-Atalante-ViaSilva en fait part ailleurs un lieu propice pour développer la vie étudiante.

Enfin, la mixité des fonctions est l'occasion de développer une innovation immobilière pour faciliter le changement de destination des immeubles de bureau et contribuer à la ville durable et réactive aux besoins.



Orientations d'aménagement graphiques du secteur "METRO ATALANTE"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Dominante habitat à créer ou à conforter
- Dominante activité à créer ou à conforter
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Massifs boisés
- Espace vert ou naturels

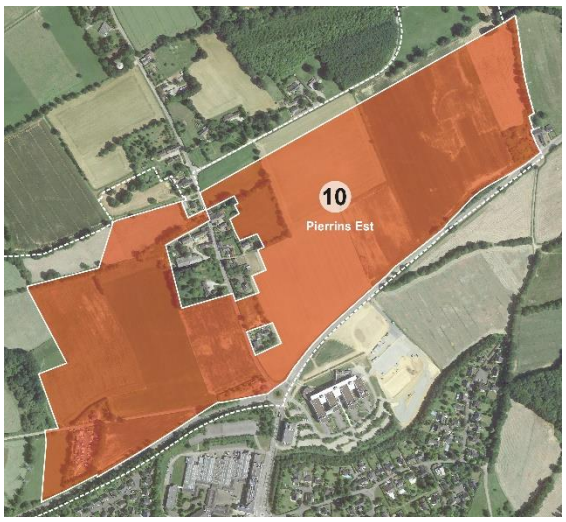
Espaces publics (à conforter ou à créer)

- Espace public majeur

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

10 - Secteur "PIERRINS EST"



Plan de localisation du secteur

Le secteur Pierrins Est est situé à l'est de la ZAC des Pierrins et occupe environ 31.4 ha. Il a pour particularité de se développer autour de secteurs « hameaux » dont il conviendra de respecter les ambiances.

Les orientations d'aménagement propres à ce secteur restent à définir et seront précisées lors de son ouverture à l'urbanisation.

Technopôle Atalante-Beaulieu - Orientations d'aménagement et de programmation particulières par secteur

Description du site et de son occupation actuelle :

Ce secteur de l'OAP ViaSilva est délimité au Nord par le route de Fougères, à l'Est par le boulevard des Alliés, au Sud par l'Avenue de Bellefontaine et à l'Ouest par le rue du Clos Courtel. Il couvre environ 53 ha. Le site est ainsi situé à l'articulation entre espaces naturels et agricoles, Campus universitaire, secteurs résidentiels et sites de projet urbain (ZAC Atalante-ViaSilva).

Atalante-Beaulieu est un site majeur de la Technopôle Atalante. Créé dans les années 1970-1980, le secteur bénéficie d'une position stratégique d'entrée de ville. Avec l'arrivée du métro, ce secteur (et plus largement ViaSilva) connait une évolution de perception notable : **d'un site facilement accessible depuis la Rocade intérieur Est, il est également devenu un site de proximité du centre de Rennes.**

Les occupations et usages actuels restent fortement liés à la Technopôle et sont majoritairement centrés sur l'activité : domaine du numérique avec une spécialisation forte dans les télécommunications et la cyberdéfense mais aussi vers l'agroalimentaire et la santé. Une diversification progressive s'observe toutefois depuis quelques années.

Bénéficiant de la proximité du centre commercial des Longchamps, l'offre de service y est relativement limitée et positionnée le long de la route de Fougères.

Enfin, l'habitat est présent de manière ponctuelle au travers d'un îlot résidentiel qui s'est développé en retrait de la route de Fougère (nord-est du secteur).

Enjeux et objectifs propres au secteur :

Vers une mobilité plus durable :

- Appliquer sur le secteur le principe de la ville passante de ViaSilva, en multipliant les liaisons actives et en aménageant les espaces publics en faveur de la marche et du vélo (requalification, élargissement de trottoirs, revêtements adaptés, etc.)
- Limiter la place de la voiture et son usage, en s'appuyant notamment sur la ligne b du métro, véritable levier pour le changement de comportement.

Vers un renforcement des trames viaires et paysagères :

- Travailler le découpage parcellaire pour améliorer le maillage intérieur de la Technopôle et faciliter les traversées des grands tènements fonciers historiques.
- Protéger et restaurer le patrimoine paysager constitué par les haies encore présentes.
- Développer une nouvelle trame paysagère dans un vocabulaire respectueux de l'histoire du site et qui s'inscrive en continuité du "déjà là".

Vers une intensification du site / une densification maitrisée au service du développement économique :

- Faire du renouvellement urbain un levier de sobriété foncière pour la métropole rennaise, sans qu'une trop forte densité ne vienne dégrader le fonctionnement du site ou ses qualités urbaines et paysagères.
- Développer les services nécessaires au dynamisme de la Technopôle tout en vaillant à un équilibre avec les développements déjà programmés sur les autres secteurs de l'OAP ViaSilva.

Vocation et programmation :

Les nouvelles constructions sont à dominante d'activités afin de renforcer la vocation technopolitaine de la zone et d'accompagner le développement métropolitain autour des thématiques de l'excellence numérique (lien avec le pôle compétitivité image & réseau, cyberdéfense, etc.).

En matière d'offre tertiaire, et en complément de celle programmée sur les ZAC Atalante-ViaSilva et Les Pierrins, la programmation doit permettre d'associer une grande diversité de produits, du grand plateau aux produits plutôt orientés vers l'écosystème TPE/PME.

En compléments :

- À l'angle Sud-Est des rues du Chêne Germain et du Clos Courtel, le projet veillera à consolider la polarité existante autour de la santé. La programmation y cible les activités de soin, les activités économiques liées à la santé dans toutes ses composantes et les services nécessaires au fonctionnement des différents programmes. Dans ce cadre une offre ponctuelle d'hébergement et d'hôtellerie pourra y être développée.
- Une offre ponctuelle de service pourra être envisagée à moyen terme en mixité verticale et en articulation avec le renforcement des polarités identifiées autour des stations de métro.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines :

- **Sur les angles des routes de Fougères / rue du Clos Courtel et rue du Chêne Germain / rue du Clos Courtel**, les nouvelles constructions s'implantent de telle sorte à organiser et structurer une façade urbaine.
- **Sur le parc d'affaire des Lanthanides,** le principe est de "faire avec" l'existant afin de prendre en compte ce patrimoine architectural tertiaire typique de la Technopôle.
- **En matière de hauteur :**
    - Sur l'angle sud-est des rues du Chêne Germain / rue du Clos Courtel, un seul bâtiment pourra avoir une hauteur en R+7, les autres devant s'inscrire dans des gabarits moindres.
    - Sur le reste du site, les derniers niveaux des constructions les plus hautes sont traités comme des sommets et non des façades afin d'éviter une impression d'écrasement depuis l'espace public.
- **Sur l'ensemble du secteur,** l'ordonnancement et le traitement architectural des constructions sont soignés et participent de la construction d'un paysage urbain de qualité.

Traitement des lisières :

Le secteur est délimité par des axes structurants (route de Fougères, rue du Clos Courtel, avenue de Bellefontaine) aujourd'hui très routiers et peu végétalisés. Leur requalification participera du traitement des lisières de la Technopôle et de sa meilleure intégration dans le dispositif urbain.

Principes d'aménagement liés à l'implantation des espaces libres :

Les trames arborées existantes, parfois issues du passé agro-forestier du site d'avant 1960 sont à préserver et à conforter. Elles sont des atouts en terme de biodiversité, mais aussi d'identité du quartier et de gestion des eaux pluviales. Ce sont également des refuges pour la petite faune, qui forment aussi des limites visuelles pouvant remplacer les clôtures grillagées.

Le projet doit donc faire avec ce patrimoine et le renforcer afin de créer une unité paysagère et développer les qualités environnementales de la Technopôle.

Plusieurs principes doivent ainsi être mis en œuvre sur l'espace privé dans les projets de construction et d'aménagement :

- Renforcement des trames arborées, notamment en limite des espaces publics supports de cheminement ;
- Parkings plantés et désimperméabilisés ;
- Gestion des eaux pluviales à la parcelle ;
- Création d'espaces plantés entre les bâtiments et les limites parcellaire (de l'ordre de 5 m).
- Principes d'aménagement liés à l'implantation des espaces libres

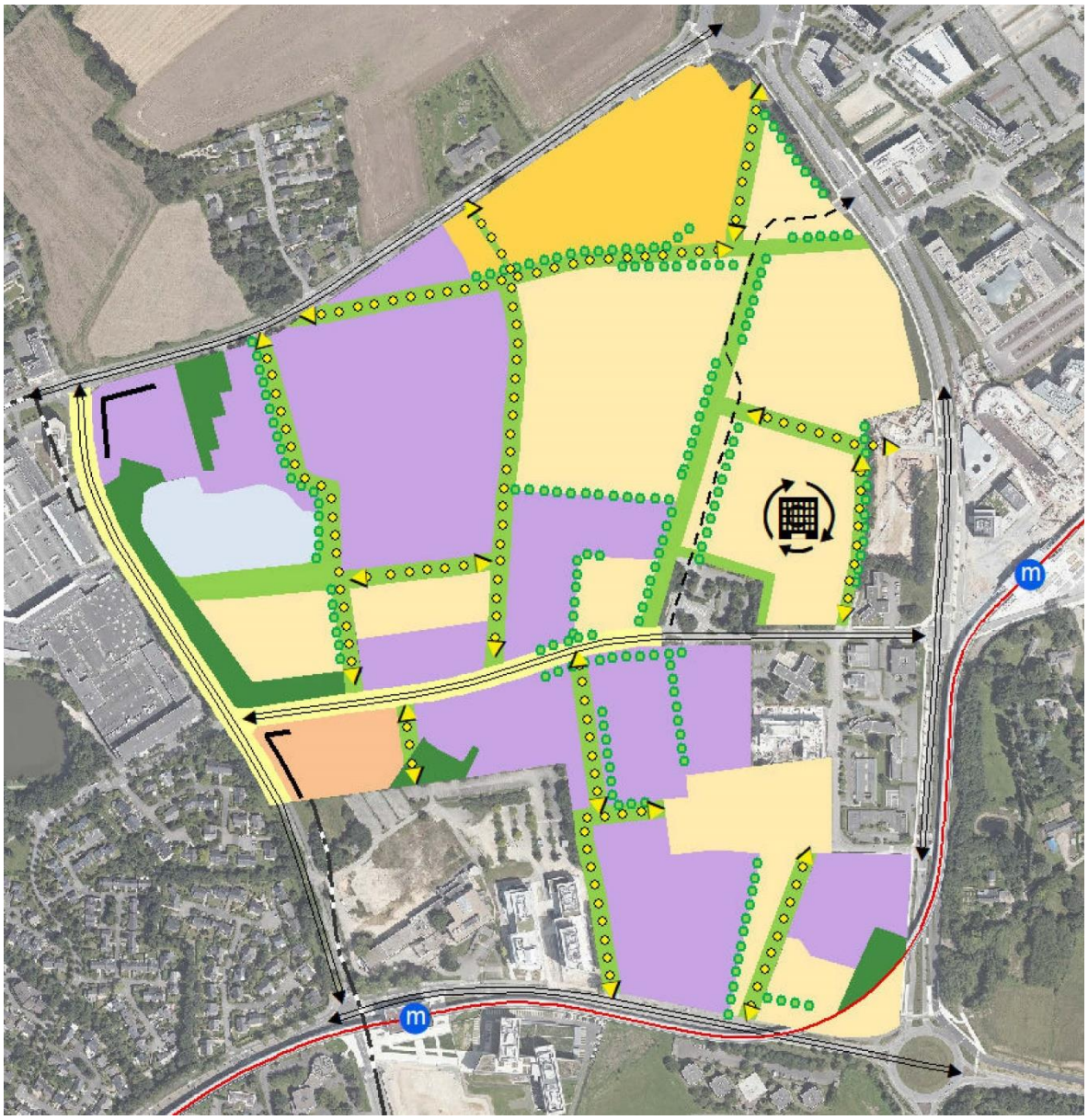
Principes d'aménagement liés aux déplacements :

En l'absence de voiries publiques et afin de ne pas démultiplier les linéaires de voies, l'accès automobile aux terrains de second rang doit se faire via la réalisation d'une nouvelle voie de desserte connectée à la voirie du programme de premier rang.

Le projet vise également à une amélioration de la porosité urbaine par un renforcement du maillage dédié aux modes actifs.

Principes d'aménagement liés aux parcs de stationnement automobiles :

Les parkings aériens en enrobés représentent en 2023 une part importante de la surface de la Technopôle (environ 20 %). Afin de lutter contre les effets d'Ilot de Chaleur Urbain (ICU) et d'accompagner le développement des mobilités alternatives à la voiture, le projet visera à long terme à libérer une partie de ces emprises de stationnement. Cela doit passer par le développement d'offres de stationnement mutualisées (entre projet ou avec des offres publiques), prioritairement en périphérie du secteur.



Orientations d'aménagement graphiques du site "TECHNOPOLE ATALANTE BEAULIEU"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier
- Secteur de principale affectation à déterminer (si affectation encore non connue)
- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Dominante habitat à créer ou à conforter
- Dominante activité à créer ou à conforter
- Espace public de type voirie à aménager/requalifier

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Haies à préserver ou à créer
- Façade urbaine structurée ou à structurer
- Plan d'eau
- Massifs boisés
- Espace vert ou naturels

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

Pôle d'enseignement supérieur et de recherche Beaulieu – Atalante – ViaSilva - Orientations d'aménagement et de programmation particulières par secteur

Description du site et de son occupation actuelle :

Situé sur la ville de Cesson-Sévigné, **ce campus** est implanté au cœur de la Technopôle Rennes Atalante-Beaulieu, dans un environnement scientifique et technologique de haut niveau particulièrement propice à son développement. Son périmètre est compris entre l'avenue de Belle Fontaine au nord, le boulevard des Alliés à l'est, l'avenue de la Boulaie au sud et le centre Orange d'Atalante à l'ouest.

Inauguré en 1972, le campus a été le premier en région de l'école Supélec (École Supérieure d'Électricité), avant de devenir, en 2015, le campus de CentraleSupélec suite à la fusion entre l'École Centrale Paris et Supélec.

Sur environ 15 ha, il fonctionne comme un îlot autonome, peu ouvert sur l'environnement urbain attenant.

Il présente un héritage bâti et programmatique représentatif de l'histoire du site :

- Au sud-est, l'ancienne ferme du Boulaie qui comprend trois bâtiments en terre caractéristiques du bassin rennais. Cet ensemble bâti reste le témoin du passé agricole et rural du site, avant la construction du campus.
- Au centre, le bâtiment construit pour l'École Supérieure d'Électricité en 1972 dans un langage qui deviendra commun aux 2 autres campus Supélec de Gif-sur-Yvette et Metz : architecture modulaire avec bâtiments à rayures horizontales blanches et noires.
- Au nord, en adressage sur l'avenue Belle Fontaine, un ensemble de cinq bâtiments en plot à vocation d'hébergement pour les étudiants.
- Au sud-ouest, des constructions isolées réservées à l'hébergement étudiant et aux logements de fonction.

L'ensemble du site présente également un patrimoine arboré et paysagé important, dont une partie est le témoin de l'ancienne trame bocagère rurale du site.

Cet environnement très paysagé confère une qualité urbaine indéniable au site, avec des constructions posées dans un écrin végétal, mais ouvre aussi la question de l'optimisation foncière sur un site dont le coefficient d'emprise au sol ne dépasse pas 0,2.

Enjeux et objectifs propres au secteur :

Le campus est au cœur d'importantes évolutions urbaines, universitaires et économiques en cours : desserte du métro ligne b, renouvellement urbain de la technopôle Rennes Atalante, développement du nouveau quartier ViaSilva, modernisation du campus universitaire de Beaulieu voisin, etc…

Le monde universitaire est par ailleurs confronté à des mutations structurelles : étudiants de plus en plus mobiles, séquences de formation plus courtes, souhait d'une plus grande porosité entre vie universitaire et professionnelle, volonté d'ouverture des campus sur la vie de la cité, besoin de renforcer les synergies entre établissements et de se rassembler pour développer des offres et services qu'un établissement ne pourrait offrir seul, etc…

Enfin, les bâtiments de CentraleSupélec nécessitent une adaptation pour accompagner les nouveaux besoins de l'enseignement et de la recherche et notamment accueillir davantage d'effectifs étudiants, tout en s'ouvrant à d'autres publics. D'importants travaux de rénovation énergétique sont également à entreprendre

Dans ce contexte, plusieurs objectifs ont été définis pour l'évolution du campus :

- Créer un véritable campus animé en implantant des équipements pluriels (sportifs, culturels, …), en installant des lieux et service pour la vie étudiante, mutualisés et rayonnants au-delà du campus.
- Inventer un lieu singulier, transcendant les frontières conventionnelles pour créer un environnement novateur axé sur la cohabitation entre citoyens volontaires de tous âges, dans leur diversité, et les personnels enseignants et non enseignants, le tout pour expérimenter des résultats de recherches liés à l'activité physique pour une société saine, solidaire et durable.
- Renforcer la vocation académique du site par le développement et l'extension de l'École CentraleSupélec et par l'accueil de nouveaux établissements d'enseignement supérieur et de recherche. L'objectif est de créer un pôle de référence pour la formation scientifique de demain et ainsi renforcer la place Rennaise dans l'écosystème national. L'École Normale Supérieure (ENS) et l'École Nationale de la Statistique et de l'Analyse de l'Information (ENSAI) ont manifesté le souhait de rejoindre le projet.
- Reconnecter le campus avec le tissu urbain voisin et le métro en l'ouvrant davantage sur les quartiers et en améliorant sa perméabilité (liaisons piétons et cycles notamment).
- Développer la mixité fonctionnelle du campus, notamment par le développement d'une offre résidentielle à destination des étudiants des futurs établissements présents sur site (environ 750 chambres supplémentaires).
- S'inscrire dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en cherchant à optimiser les implantations sur le site, préserver le patrimoine végétal et arboré du campus en privilégiant les nouvelles constructions sur des surfaces déjà imperméabilisées (voirie, stationnement, …) ou à faible qualité environnementale (pelouse, …).

Vocation et programmation :

Si la vocation principale doit rester l'enseignement supérieur, la recherche et les fonctions associées (équipements et hébergements étudiants notamment), une diversification du site pourra être recherchée sur les franges (bureaux, logements, etc.). Un DataCenter d'échelle régionale est également envisagé sur le campus.

Le programme prévoit environ 65 000 m² de SP, dont ¼ en réhabilitation. Environ 40 % des surfaces programmées concernent par ailleurs une diversification fonctionnelle (logements étudiants, services…).

La mixité fonctionnelle est recherchée à l'échelle du campus avec des localisations préférentielles selon les destinations :

- Les équipements et l'enseignement supérieur s'implantent préférentiellement au cœur du campus et sur la partie nord-ouest du campus, à proximité du métro.
- Les hébergements étudiants s'implantent préférentiellement sur les franges du site, autour du cœur de campus.
- Les programmes complémentaires (bureaux, équipements, logements, etc. s'implantent préférentiellement au nord et au nord-ouest du site, à proximité du métro.
- Les autres activités, notamment le DataCenter, s'implantent au nord-est du site.

Principes d'aménagement liés aux formes urbaines :

L'aménagement du campus s'appuie sur la trame viaire et bocagère du site.

Sur la partie nord du campus, les nouvelles constructions s'implantent préférentiellement sur les espaces déjà artificialisés, comme les parkings et les terrains de sports, et s'organisent autour d'un axe de composition pouvant prendre la forme d'un parvis et matérialisant l'ouverture du site vers le nord-ouest. Les hauteurs maximales des constructions s'inscrivent dans les gabarits existants sur l'avenue Belle Fontaine, de l'ordre du R+5 ou 6.

Sur la partie sud du campus, là où la trame végétale est la plus dense, les nouvelles constructions s'insèrent dans le respect de l'environnement paysagé, sous la forme de clairières bâties. Leurs hauteurs maximales sont plus faibles qu'au nord, de l'ordre du R+3 ou 4, afin de limiter les émergences au-delà de la cime des arbres.

Sur le cœur du campus, l'intensification des usages et les nouvelles constructions respectent la trame bâtie existante. Le bâtiment historique de Supélec doit ainsi être conservé et valorisé dans le projet urbain.

Traitement des lisières :

L'écrin paysager existants est à conserver, notamment les linéaires de haies ceinturant le campus. L'ouverture du site sur les quartiers environnants se traduit par la création de nouvelles perméabilités piétons/cycles.

Principes d'aménagement liés à l'implantation des espaces libres :

Sur les 15 ha du campus, les ensembles identifiés au orientations graphiques comme espaces verts et boisés (haies comprises) sont à préserver. Ils représentent au minimum 1/3 de la surface du site aménagé.

L'aménagement du site de CentraleSupélec respecte la topographie des lieux et vient s'insérer dans la géométrie de la trame arborée existante. Il s'organise autour de plusieurs séquences paysagères, avec leur identité et usage propre :

- "Le plateau et son mail Bocager" au Nord et Nord-Ouest = lieu d'intensification majeur du campus, la trame verte, actuellement peu présente, doit y être renforcée.
- "Le bois stationné" au Nord-Est = lieu d'implantation privilégié du DataCenter et du stationnement mutualisé du campus, la trame verte et les espaces libres devront participer à la mise à distance de ces équipements du reste du Campus.
- "La prairie urbaine" au Centre = lieu d'usages partagés à l'échelle du campus, elle doit être préservé de toute construction qui viendrait compromettre son maintien comme espace de biodiversité en ville.
- "Le parc et les franges boisées" à l'Ouest et au Sud = espace très fortement boisé, les nouvelles constructions s'implantent dans les vides et sont mises en réseau par des cheminements doux.

Les continuités écologiques à l'intérieur du campus sont également à améliorer, par exemple en reconnectant des linéaires de haies isolés.

Il en est de même de la trame bleue en veillant, dans la mesure du possible à favoriser la mise en réseau des zones humides identifiées sur la partie sud du campus.

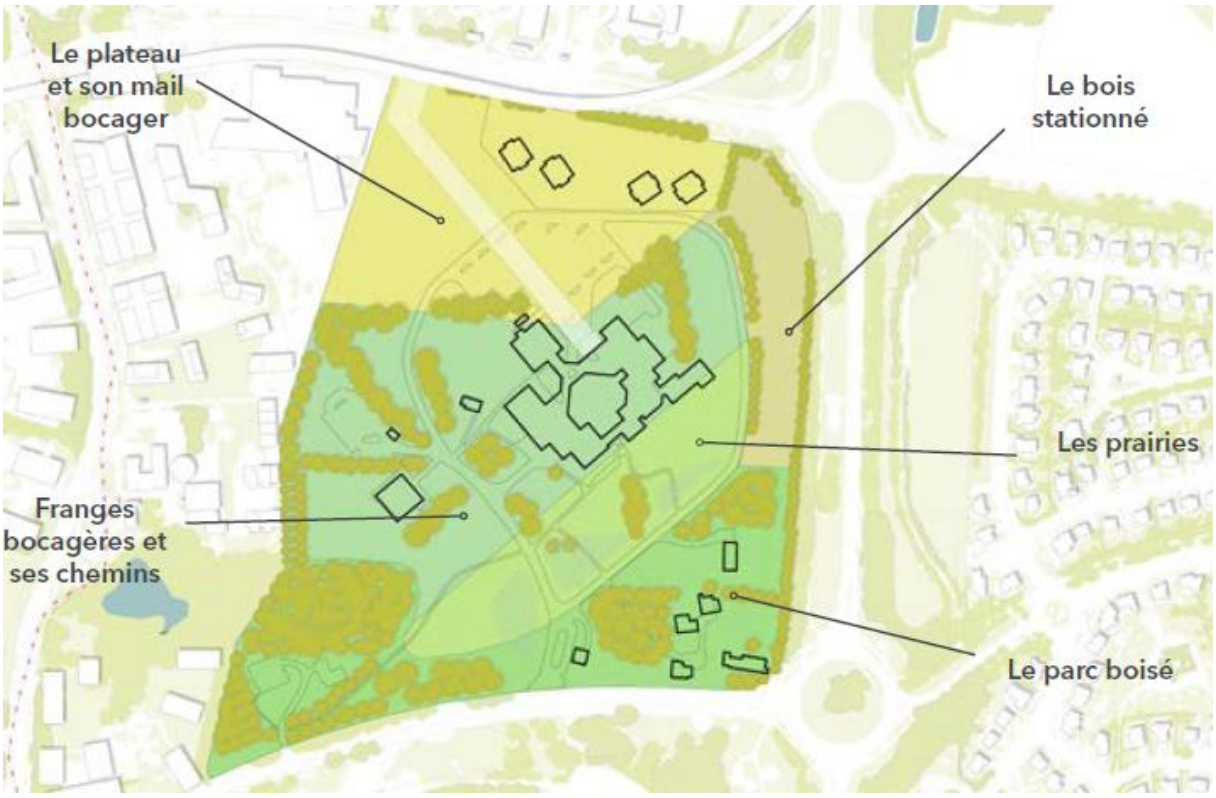


Schéma illustratif des séquences paysagères du campus

Qualité des constructions :

Pour les bâtiments les plus emblématiques, le projet devra privilégier la réhabilitation, la rénovation et l'extension (y compris par surélévation) avant toute démolition/reconstruction.

Risques et nuisances :

L'implantation du DataCenter devra être étudiée de façon à minimiser les nuisances induites, notamment sonores.

Principes d'aménagement liés aux déplacements :

Le principal accès automobile au campus se fait par le sud, depuis l'avenue de la Boulaie.

Un accès secondaire, notamment pour accéder aux stationnements mutualisés, est également possible depuis l'avenue de Belle Fontaine.

La trame viaire du campus, notamment la boucle de circulation interne permet de diffuser les flux à l'intérieur du site. Son ouverture à la circulation automobile pourra être totale ou partielle et disposer de modalités d'accès et d'usage différenciées (voie partagée, accès restreint, etc…).

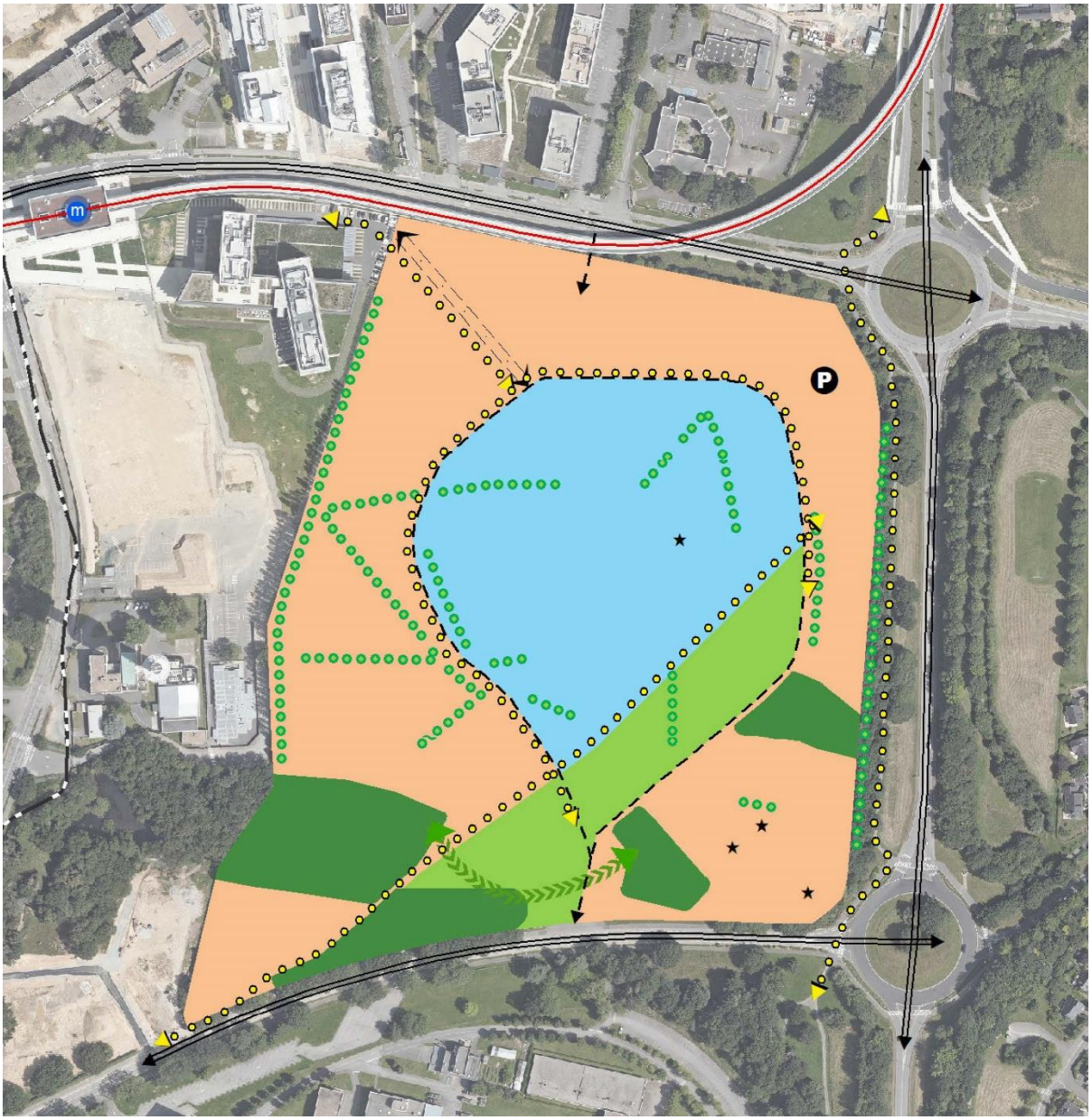
L'aménagement du campus veillera à faciliter l'accès aux transports en commun, notamment via la matérialisation d'une liaison plus affirmée vers le nord-ouest.

Les modes actifs sont au cœur du projet et le mode principal de déplacement interne. Le réseau de cheminements doit ainsi être renforcé à l'échelle du site et des connections avec les quartiers environnants sont à travailler.

Principes d'aménagement liés aux parcs de stationnement automobiles :

Le stationnement automobile est à organiser sous la forme d'une offre mutualisée au sein d'un ou de plusieurs parkings. Ceux-ci sont localisés de préférence dans le quart nord-est du campus.

Ces parkings mutualisés doivent être conçus comme réversibles pour d'autres usages à moyen et long terme. Une réalisation en sous-sol est donc à proscrire.



Orientations d'aménagement graphiques du site "Pôle d'enseignement supérieur et de recherche Atalante ViaSilva"

Principales affectations (à conforter ou à créer)

- Secteur urbain mixte à créer ou à conforter
- Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)

- Elément bâti à mettre en valeur
- Principe de continuité écologique à préserver ou à créer
- Haies à préserver ou à créer
- Axe de composition
- Massifs boisés
- Espace vert ou naturels

Espaces publics (à conforter ou à créer)

Principes de déplacement (à conforter ou à créer)

- Métro
- Parking à créer
- Principe de continuité piétonne et/ou cycle à créer
- Voie structurante existante ou à créer
- Ligne de Métro

Partie 4.3 Zone d'activités Nord - Coteaux de l'Ille

Description du site

Le site de la **Zone d'activités Nord Rennes Saint-Grégoire** se situe au sud de la rocade nord de part et d'autre de la limite communale de Rennes et Saint-Grégoire. Le secteur est délimité à l'ouest par le boulevard de la Robiquette et la rue de Saint-Malo, à l'est par le Canal de L'Ille, au sud par le boulevard d'Armorique et le secteur pavillonnaire de la rue Olivier de Serres et au nord par la rocade.

À cheval sur les deux communes de Rennes et Saint-Grégoire, l'implantation de la zone industrielle Nord, au début des années 60, a résulté de deux critères. Le premier est lié à une bonne desserte, assurée par la présence nécessaire d'infrastructures lourdes. La priorité est donc donnée au chemin de fer, aux infrastructures routières et à la voie d'accès en eau (canal d'Ille-et-Rance). Le second critère est la proximité des programmes de logements (quartier Maurepas) pour fournir un emploi de proximité aux nouveaux arrivants.

Au fil du temps, le site d'activités s'est intégré au tissu urbain rennais. Autrefois rattachée à la ville par les nouveaux quartiers de Maurepas puis de la Bellangerais, la zone s'est vue rattrapée par la croissance urbaine de Saint-Grégoire (clinique, parc de la Bretèche...) et la rocade Nord, et à l'ouest, par le quartier Beauregard alliant habitations et activités tertiaires. La rénovation, au sein même de la zone d'activités, des complexes commerciaux de Grand Quartier et du Centre Leclerc a permis la modernisation du tissu commercial dans la partie la plus ancienne de la zone d'activités.

Superficie

La superficie du périmètre de l'OAP couvre environ 165 hectares à cheval sur les communes de Rennes et Saint-Grégoire.

Occupations/usage actuel

Au nord, la zone d'activités, conçue au départ pour accueillir des industries et des activités productives, va évoluer avec l'implantation de deux centres commerciaux à partir des années 70. Au développement ordonné de la nouvelle zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Auge de Pierre (à vocation commerciale), s'oppose un développement commercial diffus sur la partie la plus ancienne de la zone. Une mutation s'est opérée par la rénovation, la réaffectation d'anciens bâtiments et la reconversion d'activités mixtes (production et commerce) en activités exclusivement commerciales.

Sur la partie Est, le long du Canal et de l'avenue Gros Malhon, des entreprises industrielles cohabitent avec un pôle "équipement" (Lycée, Centre d'hébergement) et un pôle tertiaire.

La partie centrale du secteur située entre la rue du Chesnay Beauregard et la rue Olivier de Serres, au sud, a une vocation essentiellement productive et est la partie la plus ancienne de la zone.

L'urbanisation de la zone d'activités s'est développée sous forme de lotissements d'activités successifs. Cela a favorisé des aménagements par poches autonomes. Cet urbanisme cloisonné, accentué par les coupures urbaines que sont les axes routiers et la voie ferrée, a dessiné des secteurs aux identités économiques hétérogènes. Les secteurs des "Trois fontaines" et de la "Donelière" se caractérisent par un foncier constitué de petites et moyennes parcelles avec un statut, à l'origine, de propriétaires-occupants. Localisés dans des poches urbaines, à l'accessibilité peu aisée et en deuxième rideau vis-à-vis des axes principaux de circulation, ces deux secteurs ont évolué différemment par rapport au reste de la ZA Nord.


Centre Leclerc
Grand Quartier
Rue Chesnay-Beauregard
Canal de l'Ille
Avenue de Gros Malhon
Rue de Saint-Malo
La Donelière
Stade de Gros Malhon

Les enjeux et objectifs

Ce projet d'intérêt communautaire est l'un des plus importants secteurs en renouvellement urbain du cœur de métropole. Le site constitue une pièce urbaine aux enjeux urbains et paysagers spécifiques à l'histoire de ce territoire : une entrée de ville majeure, une zone d'activités historique et une connexion entre plusieurs territoires communaux que sont Rennes et Saint-Grégoire.

Il vise à recréer un véritable morceau de ville sur une zone d'activités historique à restructurer en instaurant une "couture urbaine" entre les différents secteurs qui constituent le site et ainsi entre les communes de Rennes et de Saint-Grégoire.

Son renouvellement urbain s'inscrit dans les grands défis actuels de la métropole :

- Produire des logements en cohérence avec les ambitions du PLH à l'échelle métropolitaine
- Limiter la consommation des terres agricoles pour mieux tendre vers la trajectoire du zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2030 et 2050 avec une logique de dés-imperméabilisation des sols et de renouvellement de la ville sur elle-même ;
- Viser la neutralité carbone en privilégiant les constructions et modes de vie dé-carbonés qui répondent aux enjeux de transition énergétique et de la Stratégie nationale Bas Carbone (SNBC).
- Favoriser l'atténuation et l'adaptation au changement climatique dans un secteur chahuté par une urbanisation très routière favorisant les îlots de chaleur urbain.
- Prendre en compte les risques inondations en développant la renaturation des sols par leurs désimperméabilisation et la création d'un paysage avec une canopée ambitieuse du territoire

Ces défis représentent les conditions nécessaires pour **favoriser la résilience de ce territoire et opérer une transformation écologique forte.**

Trois grands secteurs de ce territoire ont été identifiés comme secteurs de renouvellement urbain :

- **Le quartier Donelière - Gros Malhon**, au sud du site, de part et d'autre de l'avenue Gros Malhon, se développera en lien avec la mise en place du Trambus sur l'avenue Gros Malhon et par la transformation progressive de parcelles de tissus industriels et artisanaux vers des programmes mixtes.
- **Le quartier Chesnay-Beauregard**, à développer le long de la rue Chesnay-Beauregard, est un secteur qui vise à attirer les commerces de la zone pour former un "boulevard du commerce" et ainsi une continuité commerciale entre les deux grands centres commerciaux. L'évolutivité de ce secteur nécessite une réorganisation de la trame parcellaire et des espaces publics support de développement des différents programmes.
- **Le quartier Nouvelle Robiquette**, situé à l'ouest du site, le long de la rive est du boulevard de la Robiquette prend appui sur l'histoire des lieux et notamment le tracé historique du boulevard de la Robiquette et accueillera des programmes mixtes comprenant des logements et participant à la restructuration de cet axe d'entrée de ville.

Au-delà de ces 3 secteurs, le renforcement de l'attractivité économique globale et **le maintien des activités productives et artisanales présentes en cœur de site** (notamment à l'ouest de la voie ferrée dans le secteur des 3 Fontaines), font partie des orientations développées dans le projet d'aménagement du territoire en cohérence avec le plan local d'aménagement économique.

De la même manière, à la Donelière, un écosystème autour des activités productives, circulaires et solidaires s'est développé. Il s'agit de le renforcer et de lui donner une véritable adresse tout en corrigeant les dysfonctionnements actuels notamment en termes de conflit d'usages et d'enclavement.

À l'échelle du site, des lignes directrices guident la transformation des 3 quartiers cités ci-dessus :

- Diversifier les fonctions urbaines par l'accueil de nouveaux services, équipements, bureaux et logements ;
- Développer une offre nouvelle en logements en cohérence avec les orientations du Programme Local de l'Habitat avec un double principe de diversification de l'offre et de densification/optimisation foncière le long des axes urbains structurants ;
- Renforcer l'attractivité économique de ce secteur avec la réorganisation/restructuration de l'offre commerciale, le maintien des activités productives et artisanales ;
- Requalifier les axes structurants d'entrées de ville et notamment le boulevard de la Robiquette, la route de Saint-Malo, l'avenue Gros-Malhon, la rue du Général de Gaulle ;
- Améliorer la desserte et l'accessibilité à ce grand territoire par le renforcement de l'offre en transport en commun (2 lignes de trambus), le développement des liaisons douces piétons/vélo et l'amélioration des conditions de circulation automobile et poids lourd ;
- Réaménager et créer des espaces publics plus qualitatifs pour mieux répondre aux usages du piéton, favoriser l'insertion urbaine des transports collectifs, révéler la présence de la nature, de l'eau et du végétal, créer des lieux de convivialité ;
- Valoriser des vues sur le grand paysage et notamment sur les espaces de coteaux et de la vallée de l'Ille ;

- Développer des espaces paysagers de proximité "fil vert" en cohérence avec la géographie et participant du cadre de vie des nouveaux usages et logements
- Désimpermabilisation des sols favorable à la gestion des eaux pluviales
- Création d'une canopée à l'échelle du territoire accompagnant la renaturation des sols.

Assurer une continuité commerciale entre les deux locomotives Grand Quartier et Centre Leclerc

À l'intérieur de la rocade, dans le prolongement de la N 136, la route de Saint-Malo conserve le gabarit d'une voie rapide jusqu'au rond-point de l'Auge de Pierre. Elle permet d'accéder rapidement aux commerces mais isole Grand Quartier des autres îlots de commerces et aussi du centre commercial Leclerc. Aucun élément paysager ou architectural emblématique ne permet de valoriser cette entrée de ville. Le rond-point de l'Auge de Pierre est très fréquenté lors des pics de circulation. Il présente des aménagements vétustes peu sécurisants pour les piétons et les cycles qui l'empruntent.

L'objectif est d'articuler les deux pôles commerciaux autour de l'axe Chesnay-Beauregard et de proposer un projet global permettant de créer de nouvelles synergies et une meilleure urbanité entre les deux locomotives commerciales autour des pôles du Centre Leclerc et de Grand Quartier. De nouveaux parcours et mobilités (modes actifs et TC) entre les deux locomotives et au cœur des îlots, sont à développer.

Favoriser de nouvelles continuités urbaines et renforcer l'accessibilité depuis les quartiers alentours

L'enjeu de l'accessibilité à la zone d'activités Nord Coteaux de l'Ille et à ses différentes entités urbaines, économiques et paysagères est primordial pour permettre l'accueil de nouvelles activités et sa transformation progressive. Le désenclavement des îlots et les voies piétons développées en est-ouest en lien avec la trame verte servent de support au renouvellement urbain de la zone.

La création des continuités urbaines entre la zone d'activités et les quartiers alentours : Beauregard, Patton, Nord-Saint-Martin est également un enjeu majeur pour accompagner l'intégration de ce territoire aux quartiers urbains environnants.

Du point de vue du fonctionnement urbain, la Donelière est une zone à vocation artisanale fonctionnant au sein d'une poche urbaine autonome du reste de la zone d'activités. L'enjeu est d'ouvrir le secteur de la Donelière pour créer une continuité urbaine (modes actifs) entre le bas du parc de Beauregard et les berges du Canal de l'Ille.

Améliorer la qualité paysagère et urbaine du site.

La prise en compte de l'environnement dans la refonte de la zone permettra d'en faire un espace urbain à vivre. Les contraintes et nuisances des activités et des flux de déplacements se sont toujours imposés à l'environnement et à l'usager. Le schéma urbain peut s'appuyer sur la trame verte et bleue à développer pour construire un nouveau paysage et faciliter la gestion de l'eau et de la biodiversité. Pour cela les objectifs sont de :

- Reconnecter les entités paysagères sur les franges du site : le long du quartier Beauregard et du boulevard de la Robiquette, les abords de la Rocade, la rive ouest du canal depuis le parc tertiaire jusqu'au site d'Eternit ;
- Restaurer les fonctions hydrauliques et écologiques ;
- Affirmer un urbanisme contenu intra-rocade et maîtrisé ;
- Concevoir une architecture de qualité sur les entrées de ville ;
- Bonifier les ambiances urbaines et paysagères pour attirer des commerces et activités de qualité ;
- Intégrer des lieux de détente et de loisirs aux usagers : espaces piétons, espaces plantés, espaces de détente, terrasses.

Vocation et programmation

Le renouvellement urbain sur ce secteur d'ampleur conduit à la programmation de fonctions urbaines nécessairement mixtes qui s'inscrivent dans une logique de développement urbain.

Le territoire accueillera à terme un **potentiel d'environ 4500 équivalents-logements** diversifiés répartis entre la Ville de Rennes et Saint-Grégoire.

Sur la ville de Saint-Grégoire, un potentiel de **1000 logements** a été estimé.

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

Densité attendue : Les projets devront respecter la densité minimale de 100 logements/hectares en cohérence avec les orientations du PLH.

Conforter une fonction commerciale au nord sur le quartier Chesnay Beauregard

Située en intra-rocade nord, la zone commerciale est un "site majeur généraliste du Cœur de métropole" avec des

enjeux majeurs en matière de restructuration urbaine, d'insertion dans le tissu urbain et d'accessibilité pour les modes actifs. En Intra-rocade Nord, le maintien et le renforcement des vocations actuelles, est inscrit avec l'anticipation, dans le cadre d'un projet d'ensemble, de la restructuration du secteur commercial. Il s'agit d'un pôle de commerce urbain de part et d'autre de l'axe Chesnay-Beauregard qui relie les deux locomotives commerciales. L'objectif est notamment de favoriser l'accueil de nouveaux commerces grâce au transfert des activités commerciales, notamment celles présentes au sud de la zone.

Cette zone en mutation commerciale entre les deux pôles de commerces structurés (Centre Leclerc et Grand Quartier) présente aujourd'hui une faible qualité urbaine des espaces publics.

L'objectif de conforter une continuité commerciale autour de l'axe Chesnay-Beauregard doit s'appuyer sur un projet d'ensemble reposant sur une programmation mixte de commerces, d'espaces publics et éventuellement d'équipements. Les commerces seront implantés prioritairement de part et d'autres de l'axe Chesnay-Beauregard, renouvelant ainsi un front bâti à requalifier. Au sud, la zone d'activités gardera sa vocation actuelle (entrepôts, commerce de gros dominant).

Au nord, une opération de restructuration urbaine plus profonde est à étudier pour assurer la mise en relation des deux locomotives commerciales.

Maintenir une fonction productive sur l'est et le cœur de la Zone d'Activités

Cet espace urbain est composé d'objets hétéroclites avec des possibilités d'évolution importantes.

L'objectif est le maintien de l'activité artisanale au cœur du site sur le secteur de mutation (Donelière et les Trois Fontaines) et d'engager la mutation aux abords de l'axe Gros Malhon. Le transfert des activités commerciales de ce secteur se fera notamment vers le secteur de développement (axe Chesnay-Beauregard).

Il conviendra également d'interroger les fonctionnalités de ce secteur au regard de la forte circulation de poids lourds générée par certaines activités d'économie sociale et solidaire.

Sur le secteur Eternit – Veolia l'objectif est de maintenir l'activité sur place sans mutation possible mais avec une possibilité de faire évoluer le site industriel si besoin.

Il sera étudié la mise en place d'espaces végétalisés et de cheminements piétons-cycles permettant de relier le secteur au canal d'Ille et Rance.

Accueillir de nouveaux habitants sur le secteur Gros Malhon-Donelière en s'appuyant sur les ressources du secteur

Étudier la mutation du secteur le long de l'avenue Gros Malhon afin de faire évoluer les fonctions nécessaires à l'accueil de population tout en confortant l'activité artisanale, l'économie sociale et solidaire et les services sur la Donelière :

- Prolonger les opérations d'aménagement en cours en réfléchissant sur les niveaux de mixité souhaitable entre habitat et activités de services ou commerciales ;
- Créer un nouveau secteur d'habitation en reconquérant les franges est du site actuel des équipements sportifs de Gros-Malhon ;
- Accueillir des programmes mixtes combinant une programmation logement, des services et éventuellement quelques commerces (Ilot Bahon-Rault).
- Étudier une offre de services de proximité qui favorise un dynamisme de vie de quartier accompagnant le développement des programmes de logements et répondant aux besoins des nouveaux habitants.
- Conforter le pôle sportif sur le stade de la Bellangerais sur la rive est du canal Ille-et-Rance en créant des continuités piétons-cycles par des franchissements du canal.
- Une offre en équipement public, qui reste à étudier sera intégrée au programme d'aménagement de ce site.

La programmation étudiée sur ce secteur identifie un potentiel d'environ **1 900 logements.**

Favoriser la requalification du secteur nouvelle Robiquette

Cet axe historique d'entrée de ville suppose une requalification qui sera support de mobilités douces et accompagnera le développement de la frange urbaine est constituant aujourd'hui une façade arrière du centre commercial Grand Quartier.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Voir ci-dessous "Orientations d'aménagement particulières à l'échelle de chaque quartier".

2/ Qualité environnementale, implantation des espaces libres, qualité des constructions

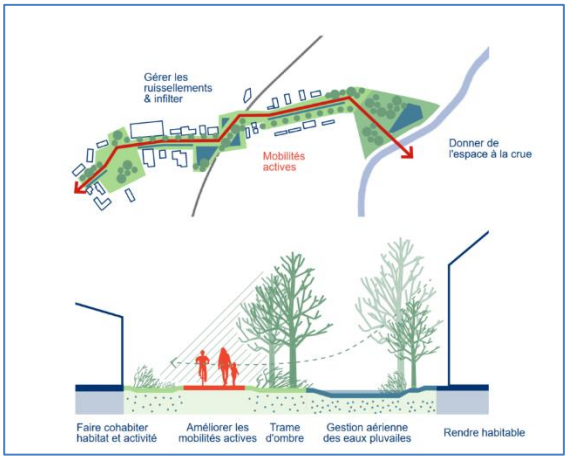
Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental :

À l'échelle du territoire, chaque projet de quartier se développera en prenant en compte les enjeux de résilience et de développement durable du territoire.

Il s'agira de contenir l'urbanisation le plus possible sur les plaques déjà urbanisées et de **créer une trame verte, bleue, brune et noire lisible et qualitative** qui participera à la création des conditions d'habitabilité du site, à la gestion des eaux pluviales et contribuera à adapter le secteur ZA Nord-Coteaux de l'Ille aux changements climatiques et à sa mutation en terme d'image.

Cette trame intégrera :

- L'aménagement de corridors écologiques, fils verts est-ouest, à la fois supports de mobilités douces et de biodiversité connectant les milieux. La création de ce maillage géographique et écologique permettra notamment de réduire les effets de barrières pour la faune induits par les infrastructures.
- De nouveaux espaces naturels utiles à la gestion des eaux pluviales potentiellement à ciel ouvert, à la gestion des risques de crues et à la renaturation / désimperméabilisation des sols, seront réalisés. Ces liaisons intégreront également l'aménagement d'ouvrages de franchissements de la voie ferrée et du canal de l'Ille.
- La préservation des espaces naturels, agricoles et les jardins existants (Boutière, MNIE au sud du site Eternit / Etex, square de quartier, parcelle Vert le Jardin, rives du canal…) dans une logique de mise en relation des espaces naturels existants (parcs alentours de la Bellangerais, Porte de Saint-Malo…)
- Favoriser les continuités écologiques. Cette trame existante sera renforcée et complétée avec notamment la création d'un "Parc du rail" situé le long des voies ferrées.
- Des zones humides et inondables à prendre en compte dans la conception d'ensemble du projet.
- Des espaces plantés densément pour développer un couvert arboré nécessaire pour accompagner la mutation des voiries requalifiées et participant du cadre de vie des secteurs urbanisés et prévenir des îlots de chaleur urbain.
- Accompagner la requalification des grandes voieries structurantes des secteurs participant de l'armature paysagère du territoire. La rue du Chesnay-Beauregard, l'avenue Gros Malhon, la rue de Saint-Malo, le boulevard de la Robiquette, la rue Bahon Rault et la rue de la Donelière feront l'objet d'aménagement paysagers spécifiques à leurs fonctions et usages à développer.
- Une trame fraîcheur refuge permettant de créer un parcours fraîcheur et des lieux de ressourcement participant au confort d'usages des espaces extérieurs. Ces espaces devront être facilement accessible à pied par les habitants.



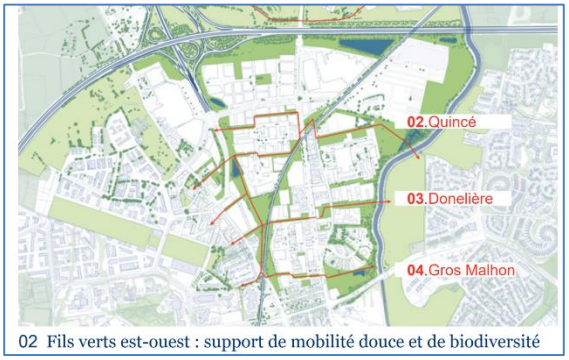


Schéma illustratif de la trame verte et des fils verts à développer sur le territoire (coupe et schémas de principe)

Gérer l'eau pluviale en surface :

L'eau pluviale est gérée en surface, à l'échelle de chaque sous-bassin versant, pour privilégier l'infiltration dans la nappe avant le rejet dans le canal

Préserver des grands espaces tampons et favoriser les perméabilités :

Principes d'aménagement :

- La coulée verte le long de la rocade sera préservée, assurant la liaison entre le parc de Beauregard et le parc de Quincé en privilégiant les liaisons douces.
- Les espaces publics situés à la confluence d'opérations aux temporalités différentes seront aménagés de façon à favoriser les porosités.
- Le stade de la Bellangerais à vocation à être conforté dans ses fonctions sportives et à constituer un espace ouvert le long du canal

Qualité des constructions :

Des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

Les nouvelles constructions s'inscrivent dans une démarche bas carbone qui vise notamment à favoriser le confort d'été et d'hiver par un choix d'implantation des bâtis prenant en compte à la fois le contexte urbain, géographique et le rapport à l'ensoleillement.

Aux abords de la rocade : En raison de la proximité de la rocade et de l'intensité du trafic, les nuisances acoustiques et la qualité de l'air pourront être améliorées dans le cadre des projets de constructions et d'aménagements futurs (possibilité d'utiliser une "architecture écran", d'étudier la création de parking silos).

Servitudes :

Voir annexes

Risques :

Aux abords du canal sur le secteur Gros Malhon

La prise en compte du risque inondation en bordure du canal Ille-et-Rance est un facteur conditionnant les projets (secteur gymnase Pierre Mendès France / allée du Bâtiment / Eternit aujourd'hui en zone inondable non protégée au PPRI).

Prendre en compte les risques inondations en cohérence avec le plan de prévention des risques inondations

Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (Air-Bruit, Zones Inondables). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes

Dans l'ensemble du secteur, en raison du passé industriel, une attention particulière est portée sur les sites ayant fait l'objet de pollutions.

3/ Mobilités

Le fonctionnement urbain et l'accessibilité à ce territoire se font quasi exclusivement par la voiture où se mêlent des flux de transit (accès à la ville-centre...) et des flux locaux (activités productives et/ou commerciales). L'enjeu réside à passer de la ville des flux à la ville du piéton-cycle, en s'appuyant sur le développement des TC et du réseau express vélo comme levier du changement.

Desserte en transports collectifs

Le secteur est desservi par le réseau STAR ainsi que le réseau Illenoo.

L'offre améliorée des transports en commun et des modes doux aura un impact fort sur le réaménagement des espaces publics.

La création des lignes de trambus T1 (ZA Nord – ZA St Sulpice) et T3 (St Grégoire – Chantepie), les lignes suburbaines 52, 68 et 78, et les lignes urbaines 12 et 14 assureront la desserte performante en transport en commun des secteurs.

Sur le quartier Chesnay-Beauregard, le projet prévoit la réorganisation du nouveau boulevard urbain rue Chesnay Beauregard, pour le passage de la ligne T1 du Trambus en assurant des continuités piétions-cycles et un aménagement paysagers

La desserte en Trambus pourrait par ailleurs être optimisée dans l'hypothèse d'une connexion avec une halte ferroviaire à proximité immédiate du croisement des deux futures lignes T1 et T3 et de la locomotive commerciale du centre Leclerc.

Desserte par les modes actifs

Par la mise en place des fils verts est-ouest et de la trame verte support de mobilités douces, le projet vise à une amélioration des cheminements et pistes cyclables et plus particulièrement pour l'usage des piétons et cyclistes. Les grands axes structurants viaires que sont l'axe Chesnay-Beauregard et l'avenue Gros Malhon profiteront d'un réaménagement urbain et paysager pour la mise en place du trambus et de voies piétons-cycles, Le développement du maillage piétons-cycles assurera des connexions entre les différentes entités de ce secteur.

Les principes d'aménagement retenus :

- Créer une liaison piétonne et cyclable sécurisée entre les deux pôles commerciaux Grand Quartier et Centre Leclerc pouvant rejoindre et enjamber à terme le Canal de l'Ille pour accéder au quartier Patton ;
- Requalifier des voies de l'axe Chesnay-Beauregard avec élargissement de l'emprise publique pour mieux intégrer les modes actifs (vélos, piétons) et des couloirs bus dédiés ;
- Créer une perméabilité urbaine majeure entre le parc Beauregard et le canal, potentiellement support de modes actifs (piétons/cycles/rollers…) par la mise en place d'un franchissement de la voie ferrée au niveau du parc des Rails et du secteur Donelière.
- Créer et conforter la continuité piéton/cycle le long du boulevard de la Robiquette ainsi que l'aménagement à terme du Réseau Express Vélo venant de Montgermont.
- Apaiser les entrées de ville ;
- Sécuriser les flux des véhicules lourds, des véhicules particuliers et des piétons ;
- Améliorer les franchissements existants des grandes infrastructures et en priorité, la voie SNCF et la route de Saint-Malo ;
- Créer des mails piétons d'est en ouest entre le Parc de Beauregard et le canal de l'Ille ;

- Rendre accessible le canal, en faire un support de déplacement quotidien et fonctionnel ;
- Créer une passerelle piétons-vélos sur le canal Ille et Rance reliant la rue Bahon-Rault et l'avenue des Monts d'Arrée.

Accès automobile au secteur et stationnement

Dans une démarche bas carbone et de transition énergétique, les programmes développés devront principalement mutualiser leurs stationnements. Le développement de parkings silo est ainsi recherché à l'échelle des quartiers ou des opérations d'aménagement.

Dans le quartier Nouvelle Robiquette, le carrefour route de Saint-Malo / rue de la Robiquette actuellement géré par un double rond-point sera réaménagé et simplifié pour apaiser la circulation véhicule et repousser l'entrée de ville vers la rocade.

Orientations d'aménagement particulières à l'échelle de chaque quartier

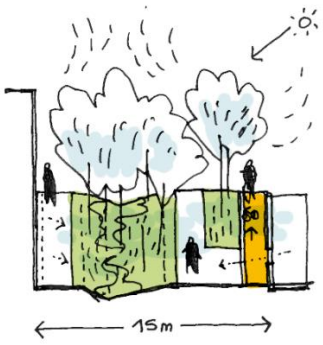
Trois grands secteurs de ce territoire ont été identifiés, chacun ayant des orientations d'aménagement particulières en matière de formes urbaines, d'organisation des îlots, de programmation et d'aménagement paysagers et d'espaces publics :

Le quartier Donelière-Gros Malhon, au sud du site, de part et d'autre de l'avenue Gros Malhon,

Ambiance recherchée : Habiter la plaine alluviale

Ce secteur sera restructuré et recomposé autour de l'avenue Gros Malhon aménagée pour le passage de la ligne T3 du trambus. La mutation progressive du secteur assurera l'intégration de fonctions mixtes et notamment de fonctions résidentielles en premier rang.

L'aménagement de l'infrastructure Avenue Gros Malhon est l'occasion de repenser l'organisation du partage de l'espace public et des différentes mobilités et activités.



Le trottoir de Gros Malhon comme trame plantée et ombragée.

Schéma illustratif : création d'une épaisseur végétale sur le linéaire ouest de l'avenue Gros Malhon

Une offre de service de proximité sera étudiée pour accompagner la vie de quartier des nouveaux habitants.

En arrière-plan de l'avenue, le secteur Donelière préservera une vocation d'accueil d'activités ESS. Des sites d'activités animés par des acteurs associatifs pourront s'intégrer aux nouvelles opérations afin d'assurer une dynamique des lieux. Ces principes favoriseront le désenclavement du secteur Donelière. L'une des traductions est de planter un mail avec des îlots d'activités à l'est, le long de cet axe vert et de restructurer les fronts bâtis, de part et d'autre de l'avenue du Gros Malhon, en accueillant des artisans côté Donelière et, de l'autre côté, des immeubles pouvant accueillir des logements dans les étages.

L'objectif pour les constructions existantes est d'adapter les parcelles et le bâti existant pour les activités maintenues en assurant notamment :

- Une isolation améliorée du bâti pour une performance énergétique optimale.
- Une mutualisation des stationnements et des aires de logistiques pour limiter la place de la voiture ;
- Une organisation des parcours logistiques pour limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la végétalisation.

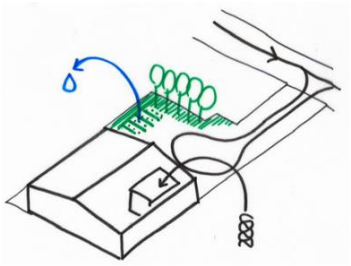


Schéma illustratif de l'adaptation des constructions existantes.

Les logements à construire le long de l'avenue Gros Malhon devront être organisés en îlot respectant les principes d'aménagement cités ci-dessous.

Principes d'aménagement :

- Développer des îlots en lanière est-ouest en assurant des façades d'une part sur l'avenue et d'autre part sur une rue plus apaisée ou un parc ;
- Adapter les trames des îlots à développer en fonction des parcellaires existants et au gré des opportunités ;
- Assurer dans les typologies de bâtis, différentes formes d'habitats (superposés, collectifs) ;
- Les cœurs d'îlots devront être principalement en pleine terre ;
- Favoriser des épannelages variés au sein des îlots et pouvant accueillir des émergences de l'ordre de R+7 ;
- Créer des ouvertures visuelles pour séquencer les îlots vers la zone artisanale à l'ouest et sur le canal à l'est ;

- Affirmer des perméabilités vers le canal favorisant les modes actifs.

Principes d'aménagement pour le site en frange du boulevard d'Armorique (en terrain sportif) :

- Accueillir une programmation en logements ;
- Articuler ce secteur d'habitat avec Beauregard et le canal en ménageant une perspective et une perméabilité urbaine entre le parc Beauregard et le canal (mail, espaces verts, etc.) ;
- Valoriser les berges du canal en les articulant aux secteurs environnants ;
- Créer des liaisons et des perspectives visuelles vers le boulevard d'Armorique et le secteur de Plaisance au sud :
- Préserver la frange arborée existante le long du Boulevard Armorique.

Principes d'aménagement pour le site au sud de l'Allée du bâtiment :

- Favoriser l'implantation de bâtiments en peigne par rapport à la voie
- Aménager des perméabilités entre les bâtiments implantés le long de l'allée du bâtiment et l'équipement collectif au sud.



Schéma illustratif de la trame paysagère à développer sur le quartier Gros-Malhon-Donelière

Le quartier Chesnay-Beauregard, à développer le long de la rue Chesnay-Beauregard,

Ambiance urbaine souhaitée : vivre une commercialité à l'échelle piétonne

Il s'agit d'un secteur de renouvellement urbain majeur à l'échelle du projet urbain ZA Nord – Coteaux de l'Ille sur environ 20 hectares qui constitue le secteur commercial de l'opération à développer.

Le projet prévoit la construction d'îlots ordonnés selon une nouvelle trame urbaine orthogonale en accompagnement de la requalification de l'axe du Chesnay-Beauregard. Il s'agit sur ce barreau est-ouest important de la ZA Nord, de reconnecter le grand commerce à l'échelle du piéton-cycle en dégageant des espaces de déambulation et en dés imperméabilisant les sols et en plantant pour engager la transformation de ce secteur vers des espaces urbains apaisés et rafraîchis.

L'ordonnancement des bâtiments et leur traitement architectural seront soignés afin de participer à la construction d'un paysage urbain qualitatif.



Schéma illustratif, coupe de principe sur l'aménagement possible de la rue Chesnay-Beauregard

Les socles commerciaux des nouveaux îlots permettront d'accueillir la surface plancher potentielle d'activité commerciale à transférer conformément aux orientations du SCoT. Cette réorganisation de l'offre commerciale induit la création préalable, sur le secteur Chesnay-Beauregard, des surfaces d'accueil pour le transfert des commerces.

Sur la partie est du quartier, l'évolution du centre commercial Leclerc permettra de mettre en place une façade urbaine dans le respect d'un espace public confortable pour les modes actifs.

Le quartier Nouvelle Robiquette, situé à l'ouest du site, le long de la rive est du boulevard de la Robiquette

Ambiance recherchée : un paysage de pied de coteau en entrée de ville

Un troisième secteur de renouvellement urbain a été identifié le long du boulevard de la Robiquette. Il s'étend depuis le sud du boulevard jusqu'au pourtour du centre commercial Grand Quartier.

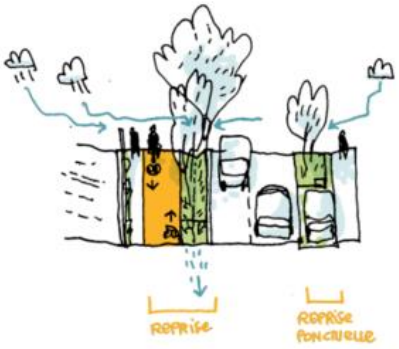
Les mutations envisagées sur la frange est du boulevard de la Robiquette offrent l'opportunité de constituer un nouveau front urbain, faisant face au parc de la ZAC Porte de Saint-Malo et justifient la requalification des espaces publics du boulevard de la Robiquette à amorcer et à traiter comme une nouvelle entrée de Ville depuis Montgermont.

Il s'agira de rendre lisible la continuité du paysage de coteau et de valoriser l'accroche de ce secteur d'entrée de ville avec le périurbain agricole.

Cet aménagement de pied de coteau permettra de traiter les continuités hydrauliques et végétales des haies bocagères et des vergers anciennement sur le site.



Schéma illustratif, coupe de principe sur l'aménagement possible du boulevard de la Robiquette



Reprise partielle du profil de Saint-Malo et Robiquette afin de le rendre résilient face aux ruissellements du coteau.

Cet espace public à requalifier sera également support de mobilités douces.

Les formes urbaines à développer sur le secteur supposent d'analyser finement les interfaces avec le fonctionnement du centre commercial.

Dans la logique géographique des lieux de bas de coteaux, il s'agira le long du Boulevard de la Robiquette de rechercher des implantations bâties principalement perpendiculaires à la rue permettant d'assurer des discontinuités du front urbain.



Schéma illustratif de la trame paysagère à développer sur le quartier Nouvelle Robiquette

Condition de réalisation

Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à condition de garantir la cohérence urbaine attendue à l'échelle de chacun des secteurs et la bonne mise en œuvre des orientations d'aménagement notamment en terme de composition urbaine, paysagère et de continuités des mobilités piétons-cycles.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Partie 5.
Les secteurs d'activité métropolitain

Partie 5.1. OAP Écopôle Sud-Est

Introduction

Créées à partir des années 50, les zones d'activités industrielles rennaises ont accueilli la déconcentration d'activités industrielles, logistiques et de commerce de gros précédemment localisées dans les tissus urbains rennais. Elles ont aussi accompagné l'essor économique de l'agglomération par l'implantation de grands établissements. C'est ainsi que la ZI du Sud-Est est devenue le premier site industriel de Bretagne par son importance et son nombre d'emplois.

Description du site

Localisé dans le Cœur de métropole, à proximité de la rocade et de l'axe Rennes-Paris, l'Ecopôle Sud-Est, conçu à l'origine "hors la ville", a été intégré au tissu urbain transformant ainsi un secteur périphérique en un pôle d'activités de Métropole.

Le principal atout de la zone est sa situation géographique. Elle se place idéalement à proximité avec l'axe Rennes-Paris et en intra-rocade. Ces deux atouts assurent une proximité des clients, des fournisseurs et une parfaite complémentarité avec les autres grandes zones d'activités du cœur de Métropole. L'agrégation d'entreprises liées à un secteur d'activités proche (édition, commerce automobile…) conforte même leur implantation dans la zone.

D'autre part, trois facteurs renforcent l'ancrage géographique : l'ancienneté de l'implantation, l'importance des effectifs et l'attachement au site. Les sociétés réunissant ces trois critères sont souvent celles qui ont les emprises foncières les plus conséquentes et parfois les moins denses (Ouest France, Oberthur, divers transporteurs…).

Superficie

Le périmètre inclue le cœur de la ZI, la rive Est de la rue de Châteaugiron, la ZA de Bray et le secteur de projet "Chêne Morand". Il couvre 245 hectares dont 32 sur Chantepie, 70 sur Rennes et 143 sur Cesson-Sévigné (23 hectares sur Chêne Morand).

Occupation / usage actuel

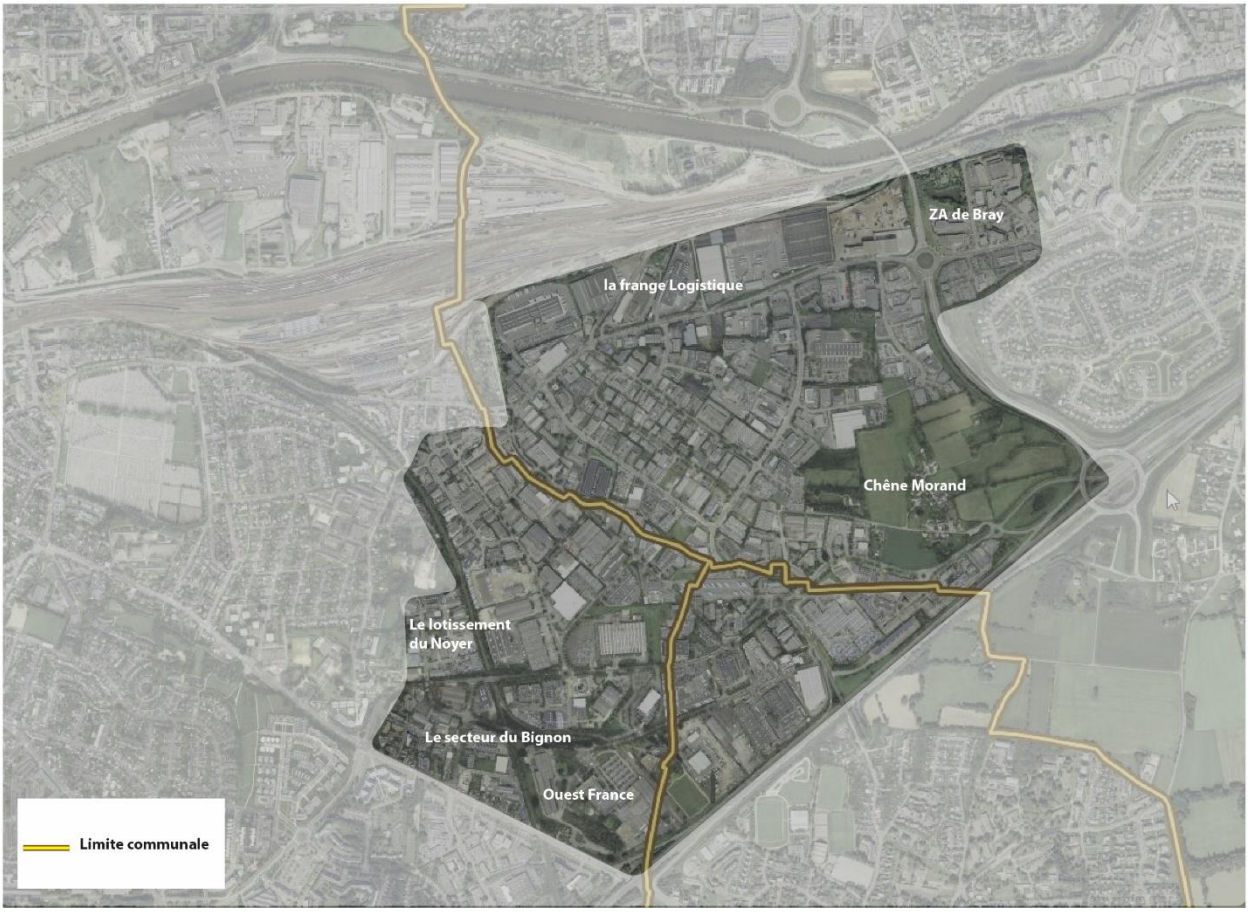
Une zone industrielle stratégique sur l'axe Rennes Paris

L'Ecopôle Sud-Est reste la zone la plus attractive et dynamique de Rennes Métropole malgré son ancienneté. Le site est un parc d'activités « phare » de l'agglomération. Première zone d'activités de Rennes Métropole pour le nombre d'établissements et d'emplois accueillis et deuxième zone pour les retombées fiscales générées par les entreprises (6 % des recettes fiscales de l'EPCI en 2012), la ZI du Sud-Est conserve de bons fondamentaux. Sa situation en intra-rocade, sa connexion à l'axe Rennes-Paris et le contexte de rareté du foncier en Cœur de métropole en fait un site à l'attractivité durable.

Si dans les années 90, sa vocation industrielle, artisanale et logistique d'origine a évolué vers davantage de mixité et en particulier vers des emplois tertiaires « administratifs » ou à caractère technique, cette tendance n'a pas remis en cause sa vocation d'origine. Les années 2000 et début 2010 ont en revanche marqué une inflexion : l'industrie a connu un net recul. Certes, les secteurs du bâtiment et du transport logistique résistent mais le secteur industriel a divisé ses effectifs par deux entre 2002 et 2012. Les services se sont développés sous l'effet des programmes tertiaires en entrée de site et l'essor des services opérationnels dont l'essentiel des emplois n'est pas exercé sur site.

L'état initial de la ZI du Sud-Est est globalement positif. Plusieurs indicateurs l'illustrent : un nombre d'emplois stable, le maintien d'activités traditionnelles, des retombées fiscales importantes, l'offre dense de locaux d'activités et enfin l'absence de friches industrielles et de vacance structurelle. Le taux de vacance reflète d'ailleurs l'équilibre du marché avec une vacance maîtrisée et des loyers situés dans une fourchette haute.

La cohérence de son offre immobilière lui procure une bonne lisibilité économique à l'exception notable du tertiaire où l'environnement et une offre alternative (parcs tertiaires) n'en font plus un secteur attractif.



Les enjeux et objectifs

Maintenir un environnement favorable au développement des fonctions productives en cœur de site

À proximité de l'hyper-centre, les zones d'activités sont soumises à des mutations vers le commerce ou des équipements qui viennent concurrencer le marché du foncier d'activité. Cela peut à terme exclure les activités productives de la ville et l'ensemble des emplois qui vont avec. Pour garder cet emploi sur place, les grandes zones d'activités doivent garder leur vocation première.

Le site demeure attractif et bien positionné. Mais l'accueil de toutes formes d'activités risquerait de générer un affaiblissement de la sphère productive à moyen/long terme sans pour autant générer de la qualité urbaine : processus de paupérisation économique, dégradation des infrastructures et des bâtiments, déstructuration urbaine, dysfonctionnements des circulations… Le maintien, voire même le renforcement de la performance économique du site, est un enjeu majeur pour les entreprises mais aussi pour les collectivités locales (emplois, entreprises, retombées fiscales). L'enjeu est de maintenir dans le temps la qualité et la performance d'un site au sein duquel leur capacité d'intervention de la collectivité est de plus en plus réduite (maîtrise uniquement des infrastructures et équipements publics). La première étape vise à préserver sa cohérence et sa lisibilité économiques. Le cœur de zone doit rester un réceptacle pour le secteur productif avec un éventail large de locaux d'activités.

Maitriser les mutations aux franges du site

Les mutations économiques doivent être maitrisées et limitées aux marges de la zone, sur les franges Est (rue de Bray) et Ouest (rue de Châteaugiron), ainsi qu'en vitrine sur la rocade. Ces "vitrines" sont des secteurs clés, qui contribuent à l'image de la zone et de sa vocation première. Les franges peuvent assurer une interface entre le tissu urbain environnant et le cœur productif du site productif. Les entrées de site et le "premier rideau urbain" aux franges de l'Écopôle peuvent faire l'objet d'opérations encore plus qualitatives lors de restructurations urbaines.

Améliorer la qualité des usages dans la zone d'activités

Cet enjeu vise à assimiler les spécificités des usages dans une zone d'activités où se mêlent les pratiques des entreprises (livraisons, accueil des clients, réunions, séminaires) et des salariés usagers (migrations journalières, stationnement, déjeuners quotidien, activités récréatives). La zone d'activités est un lieu de travail mais aussi un lieu de vie. L'OAP doit prendre en compte cette dimension sans que cela affecte l'activité de la zone.

Vocation et programmation

Conforter et moderniser la vocation économique du site

L'objectif consiste à développer une image valorisante du site d'activité, image qui doit refléter le caractère productif du site. Pour cela il faut identifier clairement les secteurs d'évolution possibles et les secteurs productifs stables afin de ne pas encourager des opérations immobilières défavorables au maintien d'un "foncier " économique.

La ZAC du Chêne Morand est une extension du site actuel. Il convient que cette nouvelle opération de viabilisation de foncier économique en continuité des sites existants n'entraine pas deux écueils : des relocalisations "opportunistes" du site ancien vers le site plus récent (sans réelle valeur ajoutée) et un site à deux vitesses avec des niveaux de qualité distincts.

Préserver et moderniser la frange « logistique » au nord

Le maintien de ce secteur de 25 ha en vocation transport-logistique-stockage doit être privilégié. Mis en concurrence avec une offre foncière sur l'axe Rennes-Paris, l'avenir de la grande logistique reste posé. Mais deux éléments doivent être mis en avant. D'une part, l'accessibilité de ce secteur avec l'embranchement rail/route est un atout important et rare dans l'agglomération dont il convient d'assurer la pérennité. D'autre part, la proximité avec le centre-ville est susceptible de générer à terme des opportunités même si elles sont difficiles à cerner aujourd'hui.

Accompagner l'évolution de la rue de Châteaugiron et la requalification d'une entrée de ville

La rue de Châteaugiron est une des portes d'entrée de la ville centre. Composée d'objets urbains hétéroclites (maison individuelle, bureau, restaurant), cette rue est en cours de mutation. La frange Nord concerne le périmètre de la ZI Sud-Est et concerne donc directement les choix urbains qui sont proposés sur la zone. Le réaménagement de ce front bâti en parallèle à la requalification de l'espace public permettra de rénover durablement l'image de cette entrée.

La frange "Est" de la rue de Châteaugiron, partie intégrante de l'Écopôle Sud-Est, se situe à l'interface de la ville et de la zone d'activités. La voie ferrée marque une rupture sensible dans le tissu urbain. Bénéficiant d'une image agréable (rues plantées), de la proximité des transports en commun (ligne bus et station de métro de la Poterie), ce quartier connait une évolution rapide. Une requalification du front bâti voire une restructuration plus profonde, mieux organisée et non monofonctionnelle doit être poursuivie. L'orientation de ce secteur vers la vocation bureau est programmée.

Orientation 1 : Requalifier le maillage de voirie

L'objectif est de poursuivre l'entretien et l'aménagement des espaces public en privilégiant l'intervention sur les axes structurants de la zone, c'est-à-dire la rue du Bignon, la rue des Charmilles, rue de la Frébardière et la rue de Bray.

Ces axes structurants, lorsqu'ils bénéficient de remaniements ponctuels ou lors d'opérations plus conséquentes, devront être traités par des aménagements qualitatifs renforçant leur lisibilité et leur rôle dans la circulation de la zone, tout en préservant leur facilité d'usage pour la desserte des entreprises. C'est notamment le cas de la rue de Bray avec l'impact de la desserte logistique de la frange Nord.

Principes d'aménagement

- La rue du Bignon est la rue la plus importante de la zone. Elle devra conserver son aspect végétal et celui-ci pourra être renforcé à l'occasion de réaménagements ponctuels de voirie. Aujourd'hui des plantations hautes tiges accompagnent la voirie et lui donne un aspect paysager sur toute la partie Ouest (rue de Châteaugiron). Cette végétation est moins présente sur la partie ouest à l'approche de Chêne Morand. Toutefois l'emprise publique de 25 mètres permettra d'apporter des compléments de plantations pour forcer cet aspect paysager qui améliorera l'image de la zone. A minima, il est souhaitable de préserver les arbres existants et d'aménager des espaces pour modes actifs.
- La rue des Charmilles fait le lien entre le haut de la zone de la partie basse. Une requalification paysagère pourrait permettre une mise en valeur de cet axe avec des actions conjointes pour requalifier et homogénéiser les clôtures privatives.
- La Rue de Bray, qui constitue l'axe de desserte principal de la partie Nord de la ZI, la dissymétrie du traitement paysager (arbres de hautes tiges sur un seul côté), affecte le caractère de l'axe. Conformément à l'idée de mieux valoriser les axes principaux de la zone, le repaysagement de cette rue, même ponctuel, devrait être envisagé afin de renforcer son aspect végétal tout en intégrant les contraintes liées à la desserte de la bande logistique.
- La Rue de la Frébardière constitue un lien nord-sud important entre les rues de Bray et du Bignon dont la végétation pourrait être valorisée.

Orientation 2 : Recomposer les fronts bâtis

L'attention devra être portée aux trois fronts bâtis particulièrement pour travailler l'image de la zone.

Principes d'aménagement

- Rue de Châteaugiron, la ZI Sud-Est participe à l'entrée de ville. La recomposition du tissu bâti par mutation permet de restructurer le front urbain. Cette mutation doit être accompagnée via un principe d'alignement des constructions et des efforts sur l'architecture des bâtiments.
- En bordure de la rocade, un travail spécifique pourrait être mené afin de garantir un traitement paysager homogène :
  - Maintien d'un recul de 50 mètres de l'axe pour toutes constructions en élévation,
  - Traitement paysager devant les bâtiments faisant face à la voie afin de renforcer l'aspect végétal de la frange urbaine,
  - Continuité du traitement des clôtures pour les parcelles face à la rocade.
- Boulevard des Alliés, le front bâti sera aménagé dans le cadre de la ZAC Chêne Morand.

Orientation 3 : Préserver le secteur logistique

L'objectif est de pérenniser la frange logistique de la zone. Pour cela on devra privilégier les entreprises et les installations qui utilisent le transport ferroviaire pour leur activité ou comme moyen de transport ainsi que des terrains affectés aux transports (réseaux ferrés de transport de marchandises…) et aux activités de logistique urbaine.

Orientation 4 : Favoriser les mobilités décarbonnées

La ZI Sud-Est est située en cœur de zone industrielle et proche du centre-ville de Rennes. L'objectif est de favoriser l'utilisation de modes actifs en proposant, d'une part, une amélioration des circulations vélo grâce à l'aménagement du réseau vélo métropolitain, et d'autre part, pour l'aménagement des trottoirs et de liaisons douces sur des connexions complémentaires paysagées.

L'opportunité d'une traversée piétons-vélos est-ouest devra être étudiée afin de permettre la traversée de grands îlots aujourd'hui imperméables. Ce principe est localisé sur le plan sans toutefois définir un tracé exact.

Orientation 5 : Créer des pôles de services dans l'Ecopôle

Des pôles de services servant aux salariés des entreprises de la zone sont délimités. Ils ne doivent pas remettre en cause la fonction productive de la zone, mais uniquement apporter des aménités urbaines permettant aux usagers de la zone de mieux vivre au quotidien. Ces polarités de services peuvent notamment accueillir des restaurants, des salles de sports et des services divers. On compte deux secteurs susceptibles de répondre à cet objectif :

- Dans la future zone d'activités de Chêne Morand,
- Au cœur de la ZA de Bray.

Orientation 6 : Encadrer la mutation de secteurs en entrée de l'Ecopôle

Quelques secteurs peuvent faire l'objet d'une désaffectation, entrainant l'émergence de friches. Ces secteurs sont souvent le résultat d'une conception d'origine inadaptée avec un fort enclavement lié à la présence de coupures (voie ferrée notamment ou grandes infrastructures routières).

C'est notamment le cas du secteur du Noyer en entrée Ouest de l'Ecopôle, qu'il est proposé de désenclaver depuis la rue Auguste Pavie. Cette nouvelle liaison Nord-Sud permettra également une recomposition du bâti et du parcellaire pour redynamiser le secteur.

Ces restructurations urbaines doivent permettre de mieux articuler ces secteurs avec les tissus urbains environnants en prenant en compte la présence proche de pôles de commerces et services et/ou d'équipements. Ces pôles sont souvent situés sur les entrées de l'Ecopôle. On cite également le secteur de la rue du Breillou (mutation d'une concession automobile vers des activités essentiellement productives et environ 10 000 m² de surface de plancher d'activités tertiaires) ou encore la rue Auguste Pavie à la jonction entre les communes de Rennes et Cesson-Sévigné.

Orientation 7 : Opération d'aménagement Chêne-Morand

Ce secteur fait l'objet d'une opération d'aménagement de 23 ha organisé autour d'un parc d'environ 2,6 ha et d'un hameau. Le secteur du Chêne Morand, est destiné à recevoir des activités à dominantes artisanales, semi-industrielles, de commerce de gros et des activités liées à l'automobile, ainsi que quelques activités de services dans une moindre mesure.

Principes d'aménagement

L'aménagement de ce secteur s'organise autour du parc et s'accompagne des réalisations suivantes :

- **La création de voies nouvelles**. Compte-tenu de son implantation dans un secteur encore non urbanisé, l'aménagement du parc d'activités du Chêne Morand inclut la réalisation de voies nouvelles : les Allées du Chêne Morand (voie en anneau contournant le hameau du Chêne Morand et assurant la desserte de l'ensemble des îlots du parc d'activités), une voie de connexion à la rue des Charmilles à l'ouest, une voie de connexion à la rue des Mesliers au nord, une voie de connexion au boulevard des Alliés à l'est, une contre-allée le long du boulevard des Alliés à l'est.
- La rénovation de chaussées existantes (Rue du Bignon).
- **La réalisation des aménagements paysagers**, notamment la valorisation de la trame bocagère existante, la réalisation d'un parc paysager autour du hameau, et la réalisation des plantations le long des voies du parc d'activités ;
- Les réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées.
- **Les réseaux nécessaires au fonctionnement des bâtiments à construire** (alimentation en eau potable, réseau électrique, fibre optique, éclairage public, gaz).

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Air-Bruit, THT). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Partie 5.2. OAP Parc d'Activités Ouest

Introduction

Créées à partir des années 50, les zones d'activités industrielles proches du cœur de Métropole ont servi de réceptacle à la déconcentration d'activités industrielles, logistiques et de commerce de gros précédemment localisées dans la Ville de Rennes. Elles ont aussi accompagné l'essor économique de l'agglomération par l'implantation de grands établissements. C'est ainsi que la Barre Thomas a préfiguré le Parc d'activités Ouest avec l'implantation de la première usine Citroën à Rennes.

Description du site

Le parc d'activités Ouest est la troisième zone d'activités la plus importante de Rennes Métropole après PSA La Janais et l'Eco-Pôle Sud-Est. Localisé à proximité de la rocade et de la Ville de Rennes, traversé par la RN 24, son attractivité est restée intacte auprès des entreprises avec, en 2012, plus de 6 700 emplois localisés au siège de l'établissement, soit un maintien global de l'emploi depuis les années 2000 malgré le resserrement des effectifs de Cooper Standard.

Le parc d'activités présente une structure urbaine en peigne disposée perpendiculairement à la route de Lorient et à la Vilaine. La rue Manoir de Servigné ceinture la partie sud de la zone. Sur sa plus grande partie, cette rue est disposée parallèlement à la Vilaine qu'elle longe sur plus de 1 kilomètre. Le front bâti qui la borde, au sud, est stratégique dans le cadre de reconquête du fleuve par le projet urbain rennais. Il est bordé au nord par le faisceau ferroviaire qui ne constitue plus aujourd'hui un point d'accès fret pour la ZA.

A l'ouest, le site d'activités se poursuit sur la commune de Vezin-le-Coquet avec la ZA des Trois Marches et encore plus à l'ouest, la confluence entre la Flume et la Vilaine marque la fin de la zone d'activités.

La zone d'activités présente les caractéristiques des anciennes zones d'activités dont l'évolution progressive, par processus d'accumulation, a entrainé une certaine obsolescence du territoire. Le tissu urbain porte ainsi les traces de l'histoire industrielle du site avec la permanence de grandes emprises foncières enclavées, le tracé des anciennes voies ferrées logistiques et un maillage inachevé rattrapé par le tissu hétérogène des activités de commerces de gros et artisanat.

Conçue à l'origine "hors la ville" selon le principe de zoning, le parc d'activités Ouest a été rattrapé par les quartiers péricentraux et intégré au tissu urbain rennais transformant ce site de périphérie en une des principales entrées de ville de Rennes. Il en résulte un espace fortement occupé en termes d'emprise du bâti rendant difficile son renouvellement urbain. Le faible rapport au paysage et au reste de la ville tend par ailleurs à banaliser cet « espace servant de la ville ».

Récemment, la mutation de grandes emprises foncières sur une partie de la frange Nord avec la cession engagée des terrains de la Barre Thomas suite au projet de délocalisation de l'entreprise Cooper Standard, a offert de nouvelles opportunités pour le renouvellement et le désenclavement de ce secteur offrant un fort potentiel de vitrine sur la RN 24 jusqu'alors peu valorisé.

Superficie

La superficie du secteur couvre environ 200 hectares.

Occupations/usage actuel

Une ancienne zone industrielle aux portes de la ville

La création de la "zone industrielle de la route de Lorient" remonte à l'arrivée des usines Citroën en 1953 bénéficiant des délocalisations industrielles nationales. L'établissement est implanté dans le secteur dit de la Barre Thomas, "hors la ville" et en rupture avec le quartier Moulin du Comte, entre la route de Lorient et la voie ferrée qui le desservent. Rapidement, la vocation industrielle du site est confortée avec l'aménagement de la zone industrielle en 1955 par la Chambre de Commerce et d'Industrie et la mise en œuvre du Plan d'Urbanisme Directeur de 1958 qui encourage la déconcentration d'activités économiques situées auparavant au sein même de la Ville de Rennes.

À partir des années 70, le site continue à se développer, principalement sur la frange Nord entre la route de Lorient et la voie ferrée, avec l'implantation d'activités liées à l'industrie automobile, de la construction et de l'agro-alimentaire (MIR, abattoirs…). La frange sud bénéficiant de l'accès à la Vilaine et ses voies d'eau, mais plus vulnérable du fait de son caractère inondable, sera urbanisée tardivement, en retrait du fleuve, développant une organisation viaire en boucle. Malgré plusieurs projets de traversée, la Vilaine constitue encore aujourd'hui une frontière naturelle infranchissable.

Par la suite, la construction de la rocade et son échangeur en 1976 puis l'aménagement de la RN 24 en 2x2 voies assure une desserte performante de la zone, tandis que la Vilaine en tant que voie navigable est abandonnée. En revanche, jusque dans la fin des années 90, la ZI Ouest continue à fonctionner avec l'infrastructure ferroviaire qui la dessert par de multiples branchements. Elle est alors considérée comme un des grands pôles de fret ferroviaire de l'agglomération rennaise. Aujourd'hui, ce dernier a laissé place à une desserte exclusivement routière.

La fin des années 90 marque également une évolution dans l'histoire industrielle du site avec l'arrivée de commerces, de services et d'artisanats. La reconversion des friches Monier et la création de la ZAC des Trois marches à l'extrémité ouest de la zone sur la commune de Vezin-le-Coquet contribuent à cette mutation à vocation commerciale et tertiaire. La zone industrielle rennaise s'ouvre dès lors à l'échelle métropolitaine et prend le nom de "Parc d'Activités Ouest". Plus tard, l'implantation du centre pénitentiaire de Rennes-Vezin poursuit cette diversification et interroge la capacité de ce territoire à être plus urbain à travers les notions d'accueil, de services et de cadre de vie pour les usagers. Pour autant la vocation productive du site n'est pas compromise puisque son attractivité ne se dément pas.



Les enjeux et objectifs

Mettre en scène la géographie du site

Le parc d'activités Ouest est bordé du Nord au Sud et d'Est en Ouest par des éléments du grand paysage faisant également figures de limites. Qu'elles soient naturelles - fond de vallée de la Vilaine et ses affluents - ou artificielles - infrastructures ferroviaire et routière - elles sont très structurantes pour le territoire.

Au sud et à l'ouest, l'armature paysagère et écologique des fonds de vallée de la Vilaine et de la Flume constituent une ceinture verte importante à l'échelle du Pays de Rennes pour lesquelles le SCoT a établi un certain nombre d'orientations en termes de préservation et confortation de ces grandes liaisons naturelles. Une grande partie de ces espaces sont d'ailleurs protégés également en tant que "champs urbain" afin de garantir une alternance ville-campagne au sein des réseaux des communes de Rennes, Vezin-le-Coquet et Le Rheu. De manière moins visible mais néanmoins structurante, le territoire de la zone d'activités conserve quelques traces des trames paysagères des anciens cours d'eau affluents de la Vilaine.

Aménager une entrée de ville

En position centrale, la traversée d'est en ouest de l'ancienne route de Lorient, constitue un axe structurant pour la desserte de l'ensemble de la zone délimitant deux grands secteurs aux morphologies urbaines différentes. La frange nord est caractérisée par de grandes emprises industrielles et d'équipements adossés au talus de la voie ferrée en déblais. La frange sud qui rejoint la Vilaine est quant à elle organisée autour d'une armature viaire en peigne reprenant pour partie l'ancien tracé parcellaire agricole. Elle est caractérisée par des unités foncières plus petites, tenues dans une trame urbaine orthogonale.

L'axe central de la RN24 composé de 2x2 voies concentre un certain nombre de dysfonctionnements liés à la multiplication de ses fonctions : axe national de transit pour la desserte de la Bretagne, voie de desserte locale pour la ZI Ouest (logistique / VP) et axe pénétrant d'entrée de ville. La RN 24 cumule les constats récurrents de saturation du trafic impactant fortement la desserte en transports en commun, d'insécurité routière liée aux différents "tourne à gauche", zone de retournements et accès directs aux parcelles privées, de conflits d'usages dans le partage de la voirie et de faible qualité paysagère pour un axe d'entrée de ville.

L'évolution rapide des franges de cet axe questionne sur l'image que l'on souhaite donner à cette entrée majeure de la ville de Rennes.

Réorganiser la zone d'activité sans remettre en cause sa vocation première

Les activités présentes participent pleinement à la diversité économique de Rennes Métropole. De manière générale, les aménagements successifs du parc d'activités réalisés dans une logique purement fonctionnelle n'ont pas permis de donner cohérence et identité à ce territoire. Le traitement sommaire et homogène des voiries confère à l'espace public un aspect très routier, banal et peu contextualisé. Les déplacements piétons/vélos y sont par ailleurs malaisés du fait du manque de lisibilité, de sécurité, de confort et de continuité des itinéraires. De plus, la faible lisibilité des limites entre domaine public et privé et le caractère industriel du paysage urbain (bâti hétérogène, nombreuses aires de stockage et de parkings en avant des parcelles privées, traces de l'ancienne trame végétale et forte imperméabilisation du sol…) donnent une lecture difficile et peu valorisante de l'espace public. Celui-ci se réduit à l'espace fonctionnel de la voirie : aucune centralité ou espace.

Toutefois, il ne faut pas vouloir un aménagement coûteux et inopérant pour les activités présentes dans la zone. Les entreprises recherchent d'abord des espaces fonctionnels adapté aux livraisons, à leur clientèle et employés. Il faut savoir combiner usage actuel et image de la zone afin de ne pas exclure les activités productives présentes. Le risque induit par l'arrivée des commerces dans la zone (prix de foncier mais aussi antagonisme des usages) suggère un meilleur contrôle des évolutions de la zone (changement de destinations notamment). Il y a là un enjeu majeur pour son avenir.

Conforter et moderniser la vocation économique du site

L'objectif sera de développer une image valorisante du site d'activité, image qui doit refléter le caractère productif du site. Pour cela il faut identifier clairement les secteurs d'évolution possibles et les secteurs productifs stables. Afin de ne pas encourager des opérations immobilières défavorables au maintien d'un "foncier " économique.

Requalifier l'entrée d'agglomération et identifier des pôles de services

Les franges en bordure de la RN 24 doivent faire l'objet d'une requalification tout en confortant les activités présentes. Il s'agit de revaloriser les façades des bâtis sans nécessairement faire muter les fonctions.

Des pôles de services servant aux salariés des entreprises de la zone sont délimités. Ces poches de services ne doivent pas remettre en cause la fonction productive de la zone, mais uniquement apporter des aménités urbaines permettant aux usagers de la zone de mieux vivre au quotidien. Ces polarités de services peuvent notamment accueillir des restaurants, des salles de sports et des services divers.

Élever la qualité urbaine du site (espaces publics, environnement, paysage, déplacements)

Le maillage interne de desserte, bien que globalement efficace, reste sommaire au regard du développement de la zone et inachevé notamment sur la frange Nord du fait de la permanence de grandes emprises foncières. La Ville de Rennes a engagé plusieurs réflexions pour l'amélioration de la circulation interne de la zone d'activités

avec la définition d'un maillage complémentaire au sein de la ZI Ouest. Il vise à relier les voies internes notamment celles en impasse en relation directe avec la RN24. Aujourd'hui, ce réseau de voies nouvelles est inscrit au PLU des villes de Rennes et Vezin-le-Coquet par le biais d'emplacements réservés ou de servitudes de localisation de voirie. Il permettra à terme d'améliorer la desserte de la zone notamment par la mise en cohérence du maillage entre les deux franges et l'aménagement de traversées nord-sud.

Les aménagements prennent en compte le risque d'inondation sur les espaces bordants la Vilaine et une attention particulière est portée sur les sites ayant fait l'objet de pollutions.

En raison de la proximité de la rocade et de l'intensité du trafic, les nuisances acoustiques et la qualité de l'air pourront être améliorées dans le cadre des projets de constructions et d'aménagements futurs (possibilité d'utiliser une "architecture écran", la création de parking silos à étudier

Vocation et programmation

Secteur sud et nord

- Conforter la vocation productive (industrie, transport, logistique, stockage, artisanat, PME-PMI) du secteur par une modernisation des bâtiments existants ou par un renouvellement économique.

Secteur "Barre Thomas"

- (Chevrons et 208 Route de Lorient) : outre le maintien de la fonction productive, favoriser le transfert des activités commerciales notamment ceux du reste de la zone vers le site de la Barre Thomas et l'accueil d'activités nouvelles appartenant principalement aux secteurs de la restauration et du commerce (équipements de la maison et de la personne, commerce de gros). Il s'agira vraisemblablement d'implantations d'enseignes nationales. Les autres domaines d'activités sont divers : tertiaires, artisanat, industrie…
- Au nord-est du site, un programme tertiaire en lien avec la réhabilitation du bâti existant peut-être développé sur une surface maximale de plancher de 10 000 m². Des activités et équipements connexes sont possibles à l'exclusion de tout programme d'habitat.

Le long de la RN 24/ rocade

- Favoriser la modernisation du bâti existant et futur selon un principe de structuration de la façade le long des axes de circulation : RN24 et rocade.

Orientation 1 : Restructurer la RN 24

En 2009, l'État en association avec les collectivités, a engagé une étude fonctionnelle pour **la restructuration de la RN 24 afin de garantir la performance de cette voie de transit et assurer un fonctionnement urbain efficace pour la desserte interne de la ZI Ouest**. Cette étude amène aux principes d'aménagement déclinés ci-dessous.

Principes d'aménagement

- Renforcer le maillage et hiérarchiser le maillage secondaire pour la desserte locale.
- Limiter les accès aux parcelles depuis la RN 24.
- Maintenir et élargir la 2x2 voies afin d'accueillir des modes actifs et des voies dédiées bus.

Orientation 2 : Requalifier le front bâti

L'aménagement d'un front bâti cohérent en termes de volume et de qualité architecturale sera le point de départ de cet effort de requalification. De plus, en organisant des points de repères, d'identité et des pôles de centralité, l'aménagement urbain peut introduire une différence de traitement sur l'axe et donc une diversité dans un paysage urbain habituellement monotone.

Principes d'aménagement

- Requalifier l'entrée d'agglomération en structurant les façades le long de la RN 24.
- Revaloriser les façades des bâtis existants et futurs, tout en confortant la vocation productive de la zone.

Orientation 3 : Renforcer la perméabilité des ilots bâtis

Le principe retenu est celui d'une **amélioration de la facilité des déplacements est-ouest**, au nord et au sud du parc d'activités, en organisant ou valorisant des trames de circulation (hiérarchisation des voies, valorisation de l'espace public, continuité de trames viaires). Pour cela on peut utiliser le potentiel des emprises ferrées comme voies de désenclavement.

Le renforcement des trames viaires doit permettre une recomposition spatiale du parcellaire permettant d'accueillir des activités supplémentaires. Par la densification rendue ainsi possible, ces évolutions vont dans le sens d'une meilleure utilisation foncière.

Principes d'accessibilité et de traitement des espaces publics

- Il convient de faciliter les déplacements à la fois piétons (notamment autour des arrêts de bus) et cyclistes par un meilleur maillage ; mais aussi des véhicules motorisés en dissociant les flux (clientèle, technique).

Principes d'aménagements paysagers et accessibilité

- Le principe retenu est de poursuivre l'aménagement des berges au nord de la Vilaine et de créer de nouveaux franchissements et notamment une passerelle reliant le site économique à la Prévalaye. La création d'un nouveau pont est également envisagé rue Manoir de Sévigné afin de relier à moyen-long terme l'échangeur de Cleunay.
- Il est prévu de requalifier les espaces publics avec une exigence renforcée sur les espaces privés (clôtures, aspects des façades...) et de créer des plantations le long des principaux axes afin notamment de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Des axes paysagers structurants sont également souhaités afin d'améliorer la lisibilité de la ZA et son paysagement.
- Il faut créer/préserver les vues sur les paysages naturels et urbains (percées visuelles).
- L'aménagement de la zone doit permettre à terme de connecter les entités paysagères attenantes (Flûme, Fontaine de Montigné) ou traversantes (anciennes voies ferrées) au tissu urbain.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Air-Bruit, THT, Zones Inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Partie 5.3. OAP Route du meuble

Introduction

Une partie de l'histoire du commerce rennais s'est écrite le long de l'axe Rennes-Saint-Malo. Cette voie est le témoin d'une époque où le commerce périurbain a été dominant et était un des éléments clés du triptyque "lotissement/voiture/ grandes surfaces". Compte tenu des mutations que connait le commerce aujourd'hui, il est normal que cet espace connaisse une évolution profonde. Les nouvelles formes et usages du commerce reconfigurent et reconfigureront les zones existantes. Or, cette mutation oblige à repenser l'urbanisme de l'ensemble de ce site. Les orientations d'aménagement qui sont déclinées ci-dessous reposent sur l'évolution de la route du Meuble dont la mutation doit être accompagnée.

L'enjeu est de taille et le projet peut apparaitre ambitieux. Il propose de transformer une route commerciale en un espace mieux maitrisé alternant des séquences paysagères et des séquences urbaines, des zones d'habitat, des zones d'activités et des espaces commerciaux. Sans renier les principes de la ville archipel, ce projet propose d'intensifier ces zones périurbaines en y introduisant plus de mixité urbaine, en améliorant leur accessibilité, et en les ouvrant sur la campagne voisine.

Ce projet a aussi ses contraintes et notamment parce qu'il subit l'héritage d'infrastructures routières destructurantes pour le paysage. La 2x2 voies et ses échangeurs constituent des obstacles, des césures et introduit des discontinuités profondes dans le projet paysager. Néanmoins, le travail de reconquête qui est proposé ici peut être vu comme une étape, indispensable pour le passage vers un urbanisme durable. De plus, le site concerne 5 communes avec des limites administratives complexes (la route du meuble est à cheval sur 5 communes et 2 EPCI).

Une étude de l'AUDIAR, qui devra être actualisée, a permis de fixer les contours d'une politique commune. Pour aller plus loin, le PLUi de Rennes Métropole propose à travers cette orientation d'aménagement de formaliser cette réflexion à l'échelle de son territoire. Une proposition similaire est en réflexion pour le PLUi du Val d'Ille-Aubigné, ce qui semble garantir une cohérence dans l'approche globale de l'aménagement du site.

Description du site

Le site stratégique de la route de Saint-Malo est situé aux portes de Rennes, le long de l'ancienne route menant autrefois à la cité malouine. Identifié site stratégique au SCoT du Pays de Rennes, il couvre une superficie d'environ 1 500 hectares sur une longueur de 13 kilomètres le long de l'axe Rennes/Saint-Malo.

La complexité de ce territoire tient essentiellement à la position des routes de Saint-Malo (l'ancienne et la nouvelle) qui viennent cisailler les limites communales. Ainsi, sur 1,5 km entre La Brosse et La Bourdonnais, la RD 637 côtoie les territoires de quatre communes. Elle s'étend sur les communes de Rennes (quartier Nord), Saint-Grégoire, Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Le caractère stratégique de ce site est lié à sa position en entrée Nord d'agglomération. L'axe Rennes/Saint-Malo est une des neuf voies majeures qui permettent l'accès à la capitale bretonne en se greffant en différents points sur la rocade rennaise.

L'ancienne route de Saint-Malo est caractérisée par l'implantation en bordure de voie de nombreuses enseignes liées aux loisirs, à la maison, à la décoration. Aménagé à partir des années 70, ce vaste espace d'activités commerciales est connu par les Rennais sous l'appellation de la route du Meuble. En proie à des difficultés économiques durant la crise des années 2010, la route du Meuble a su rebondir et retrouver récemment un nouveau dynamisme.

Le long de cette route, un chapelet de bourgs devenus villes s'est édifié depuis le début du siècle parmi lesquels :

- Saint-Grégoire en prise directe avec la ville-centre et avec une partie de son territoire dans l'intra rocade de Rennes ;
- Montgermont, La Chapelle-des-Fougeretz avec leur partie agglomérée bien distinctes les unes des autres dans le principe de la ville archipel.

Ce paysage est l'assemblage d'objets urbains variés et non connectés entre eux. Ce sont principalement des zones d'activités installées en chapelet entre l'ancienne route de Saint-Malo (RD 637) et la 2x2 voies (RD 137), en lien avec des bourgs et des villes. Ce vaste ensemble constitue une zone semi-urbanisée, marquée par quelques coupures d'urbanisation entre les bourgs, les lotissements et les zones d'activités. Cette perception de zone d'activités en continu ne valorise pas ce morceau de territoire de la métropole.

Sur cette dernière décennie, les projets urbains des communes ont gagné en qualité et ont permis de mieux relier les zones résidentielles et les bourgs. Mais les activités sont restées des espaces "à l'écart" en se développant suivant leur propre logique économique.

Ainsi, le paysage que l'on observe aujourd'hui est celui d'un patchwork de tissu bâti et d'espaces agro-naturels structuré autour des principaux axes routiers :

- L'ancienne route de Saint-Malo et ses zones d'activités en bords de voies avec Alphasis, Décoparc, Autopôle, La Brosse ;
- Les bourgs d'origine avec leur extension en nappe pavillonnaire ;
- Le tissu urbain intra-rocade représenté par Grand Quartier et les zones commerciales de Saint-Grégoire ;
- Un paysage de bocage en partie mité de constructions.

Le PLUi doit permettre de construire une stratégie solide s'appuyant sur les deux piliers de la ville archipel que sont mobilité et proximité. L'image de la route du meuble doit ainsi être valorisée en lien avec l'évolution des formes et des usages du commerce.

Superficie

Le périmètre d'étude d'environ 1 800 hectares s'étend sur trois communes :

- Saint-Grégoire (8 989 habitants) ;
- Montgermont (3 242 habitants) ;
- La Chapelle-des-Fougeretz (4 673 habitants).

Enjeux

Formulation des enjeux d'urbanisme

Un espace commercial à restructurer

La possibilité de structurer une offre commerciale forte dans un cadre modernisé et renouvelé est un enjeu majeur pour cette partie du territoire. Pour cela, il faut s'appuyer sur la possibilité du transfert des activités commerciales égrenées aujourd'hui le long de l'axe vers le secteur de développement du Haut-Danté identifié au SCoT, ou au Sud vers la ZA Nord de Rennes / Saint-Grégoire ou au Nord vers Cap Malo.

Pour la séquence Sud, l'objectif de ces transferts est une modernisation progressive des équipements commerciaux existants sur le site de Décoparc et la perspective à long terme d'une mutation des activités commerciales du site de la Brosse vers de l'activité productive.

Renforcer les polarités urbaines

L'enjeu est de rompre avec l'étalement urbain, qui éloigne les nouveaux quartiers des centres anciens. Tout au contraire, il s'agit de renforcer ces polarités historiques en favorisant des opérations de renouvellement urbain qui ramèneront des habitants.

Au-delà du renouvellement urbain classique déjà à l'œuvre, la question de la reconquête d'anciennes zones d'activités et le devenir des abords de la route du meuble se pose. La repolarisation des commerces et activités sur d'autres sites peut libérer un foncier intéressant à proximité des centres historiques (La Bécassière à Montgermont) ou en limite des quartiers en expansion (quartier sud de la Chapelle-des-Fougeretz). La mutation des activités sur ces deux secteurs peut donc être une alternative aux extensions urbaines avec une politique de vigilance foncière mise en place en amont.

Ce principe, s'il est mis en œuvre, questionne de facto le devenir de l'axe RD 163 (ancien axe Rennes - Saint-Malo). La proposition qui est faite dans le cadre de cette réflexion est une reconquête urbaine de cette voie, au droit des bourgs afin d'y introduire mixité et animation urbaine. Cela doit se faire non pas contre les polarités historiques mais au contraire en synergie avec celle-ci. De plus, la question de la relation entre le centre historique et ces nouveaux quartiers (par les anciennes routes devenues depuis des rues) se posera à terme. Ces secteurs doivent faire l'objet d'une attention particulière notamment avec le renouvellement urbain qui doit y être encouragé.

Poursuivre l'extension des villes

La question de la poursuite de l'extension se pose pour Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Au-delà, de toutes contraintes réglementaires (notamment les champs urbains et directions d'urbanisation du SCoT), les zones potentielles d'urbanisation ne remettant pas en cause les fondements de la ville archipel sont suffisantes. Hormis les secteurs en voie d'urbanisation, Montgermont Nord et La Chapelle Sud offre une capacité suffisante pour répondre au besoin du PLUi.

Le devenir du hameau de la Brosse (Saint-Grégoire), mélange d'habitat et d'activités, est aussi un enjeu majeur pour le futur de la route du meuble. L'installation de l'Autopôle consacre la vocation activité de ce secteur. De fait, les espaces interstices entre la RD 137, le hameau et l'accès à l'échangeur de la Brosse sont de potentielles réserves foncières pour de l'activité à long terme, compte tenu que le SCoT ne prévoit pas d'extension sur ce site. A ce stade de la réflexion, la vocation affichée du hameau est l'activité.

Des déplacements organisés autour de la RD 637

L'enjeu principal est d'apaiser la circulation sur la RD 637 et de la faire passer d'un statut de route à celui d'un axe urbain. Les actions de remodelage de son profil pourraient permettre d'affirmer, sur certains tronçons seulement, son caractère urbain, afin que cette voie ne soit plus ressentie comme un repoussoir mais bien comme une partie de la ville. Le nouveau profil de la voie devrait privilégier la présence et la continuité d'arbres d'alignement, qui font partie des gènes de cette ancienne route royale. Il pourra accompagner la mutation et la requalification des tissus urbains.

Deux autres enjeux émergent sur ces questions de déplacements :

- La liaison en modes actifs Rennes-Montgermont avec deux scénarios complémentaires dont l'un sera inscrit au PDU ;
- La question du désenclavement d'Alphasis et du rond-point de Montgermont.

Formulation des enjeux paysagers

Le maintien du concept de ville archipel n'est pas simple le long des axes routiers. La tension qui s'exerce en bordure de la route de Saint-Malo est forte. Pourtant il est nécessaire de maintenir les coupures d'urbanisation pour préserver la réalité de la ville archipel pour les habitants.

Le maintien de la coupure d'urbanisation Montgermont / la Chapelle des Fougeretz

Il est essentiel de maintenir la coupure d'urbanisation entre La Chapelle-des-Fougeretz et Montgermont qui constitue une rupture majeure dans le continuum urbain entre la Mézière et Rennes. Il faut maintenir ce paysage non bâti, en interdisant le mitage par de l'habitat, des équipements ou par des bâtiments agricoles trop volumineux. Au-delà, il sera important de valoriser ce site, avec notamment la possibilité de résorber des activités qui constituent des pollutions visuelles le long de la voie.

L'accompagnement paysager des routes

La qualité paysagère du réseau routier de la métropole est une condition majeure de la mise en œuvre de la ville archipel. Que ce soit depuis les autoroutes, les anciennes départementales ou même les petites routes communales, la perception du paysage depuis ces itinéraires est souvent valorisante. Cela tient à la sobriété du traitement de la voie, sa propension à suivre le terrain naturel, un premier plan neutre et ouvert sur le paysage environnant. Hors souvent, la présence d'un bourrelet paysager trop prégnant nuit à cette perception. C'est aussi le cas lorsque les voies passent en déblais. Il est donc important de travailler sur une gestion paysagère de la voie notamment par la gestion des espaces verts situés dans l'emprise routière. Les ronds-points, nombreux, les réaménagements à des fins de sécurité doivent être simples et s'accompagner le plus souvent de simples bandes enherbées, donnant un aspect soigné à la route. En revanche, le maintien d'un accompagnement végétal est nécessaire mais il ne doit pas être complétement opaque et doit mettre en scène la campagne proche et les principales vues panoramiques. Les plantations d'alignement nouvelles lors de la requalification d'espaces publics pourraient ainsi considérablement améliorer la perception du paysage.

L'aménagement paysager des abords des zones d'activité

Pour les autres zones d'activités déjà présentes le long de la deux fois deux voies, la question est celle de l'image qu'elles donnent de l'agglomération. L'absence d'homogénéité dans l'organisation des façades urbaines, les différences de végétalisation des abords nuisent à l'émergence d'une image forte pour l'agglomération.

L'enjeu est de produire un environnement routier relativement simple sans surenchère de mobiliers de sécurité, de panneaux publicitaires ou de panneaux de signalétique routière. Les façades d'activités doivent être assumées et traitées avec des contraintes simples (inconstructibilité totale entre la façade du bâtiment d'activité et la route, interdiction de création d'espaces d'exposition, création de pelouses). Il est aussi possible de travailler sur les volumes, l'implantation ou encore l'architecture.

Orientation 1 : Moderniser et faire évoluer les équipements commerciaux

Ce secteur est une zone d'activités commerciales (ZACom) du document d'aménagement commercial du SCoT avec plusieurs séquences.

Le commerce a vocation à se développer sur une partie de la séquence Nord de la Route du Meuble, autour du secteur du Haut-Danté, le long de la RD 637, à l'est de la coulée verte.

La séquence Sud est répartie en deux sites, la Brosse et Décoparc. Pour le premier site, il est prévu une mutation progressive (vers une vocation restant à déterminer) alors que pour le second, il est prévu une modernisation commerciale.

La commune de Montgermont souhaite par contre faire muter la zone de la Bécassière (côté ouest de la RD 637) vers de l'habitat. Actuellement, la rue de la Métrie est occupée sur toute sa rive Est par des activités. Celles-ci pourraient être remplacées progressivement par des logements semi-collectifs ou maisons de ville. La façade de l'Ilot donnant boulevard d'Émeraude, devra proposer une organisation urbaine plus structurée en remplacement du front bâti actuel avec des immeubles mixtes (mêlant activités en rez-de-chaussée, logements à l'étage). Ces rez-de-chaussée ne devront pas proposer des activités entrant en concurrence avec les centralités historiques. La partie Est restera commerciale comme cela est prévu au document d'aménagement commercial du SCoT.

Aux abords du rond-point du Marais, un immeuble "signal" d'activités pourrait être construit si l'opportunité se présentait pour améliorer l'image de l'entrée de ville.

Principes d'aménagement

- Confortation de la fonction commerce dans une logique de densification/modernisation/ renouvellement urbain et commercial sur le secteur du Haut-Danté
- Maintien de la vocation commerce pour la zone d'activités commerciales "Ecoparc" pour permettre la modernisation de l'appareil commercial.
- Création d'un secteur de mutation avec une vocation principale habitat pour le site de la Bécassière.
- Maintien de la vocation activité en bordure de la seconde ceinture.
- Mutation à long terme de la zone commerciale de la Brosse.
- Il n'est pas envisagé de nouvelle zone d'activités sur ce secteur.

Orientation 2 : Favoriser les déplacements en modes actifs

La proximité de secteur avec la ville-centre permet d'encourager les modes de déplacements actifs entre la Chapelle-des-Fougeretz, Montgermont, Saint Grégoire et les quartiers Nord de Rennes. L'utilisation du vélo (notamment le vélo à assistance électrique) permet de relier rapidement le métro. Pour faciliter cette liaison, une piste de réseau vélo express est prévue, passant par le boulevard de la Robiquette puis Beauregard pour rejoindre le métro à Pontchaillou. Cette piste vient se greffer directement sur le réseau local (chemin de la Duchesse Anne qui traverse Montgermont) et la RD 637.

Principes d'aménagement

- Inscrire les deux tracés du réseau vélo express dans le plan de l'OAP.
- Poursuivre ces tracés et les connecter au réseau local de cheminements piétons.
- A plus long terme, poursuivre la piste cyclable en bordure de la RD 637 jusqu'à la Chapelle-des-Fougeretz.
- Connecter par un cheminement piéton Alphasis au bd de la Robiquette (arrêt de Bus) via le passage en dessous de la RD 137.
- A plus long terme, créer une liaison entre les centres de Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz, à travers la campagne, en aménageant les bords du ruisseau en espaces verts et en améliorant la signalétique de ces parcours.

Orientation 3 : Développer l'usage des transports en commun

L'objectif est de fiabiliser les temps de parcours des bus en incitant par voie de conséquence à un usage renforcé des transports en commun et limiter l'usage de la voiture solo. Les orientations visent donc à maintenir la compétitivité du réseau bus en temps de parcours, notamment en poursuivant la desserte en bus dans les nouvelles opérations (adaptation des lignes de bus au fur et à mesure de la réalisation des constructions). Toutefois, cela doit se faire sans trop rallonger les temps de parcours. La desserte des nouvelles opérations devra être pensée en facilitant au mieux son passage en milieu urbain de façon à réduire les difficultés de circulation pour le bus (giratoire, position des arrêts, ralentisseurs…).

Principes d'aménagement

- **Adapter les traitements d'espaces publics aux transports en commun**. Les aménagements d'espace public et de voirie devront donc tenir compte des temps de parcours des bus et veiller à ce que les aménagements permettent une circulation fluide et adaptée aux transports en commun.
- Pacifier la circulation dans certaines parties des centres urbains et en bordure de la RD 637 avec un aménagement partagé de l'espace public en accompagnement du renouvellement urbain (zone 30, zone de rencontre). Des modèles différents devront être proposés (par exemples bandes latérales, sur terre-plein, essences et tailles différentes) afin de varier les ambiances paysagères au gré des usages prévus.
- **Marquer les entrées de ville.** Les alignements peuvent se resserrer à l'entrée des agglomérations pour favoriser le ralentissement des véhicules, disparaitre dans les tronçons les plus urbains au profit d'un paysage plus minéral, ou bien être renforcés lors de la traversée des zones d'activités.
- **Partager la voirie** : La répartition entre les espaces dédiés à l'automobile, les transports en commun et les autres modes de déplacements – piétons-vélos- doit aboutir à une nouvelle répartition des usages en faveur des modes actifs et des axes TC. La dimension de l'emprise routière actuelle (entre 16 et 18 mètres) peut permettre l'accueil des pistes de modes actifs en site propre. Pour ce qui concerne les transports en commun, des passages en site propre peuvent être aménagés sur certains tronçons urbains (bd d'Emeraude). Une réduction de la chaussée automobile est dans ce cas envisageable. Ce projet est également très lié à la restructuration du secteur de la Bégassière qui produira une image plus qualitative avec une voirie donnant plus de place aux modes alternatifs.

Orientation 4 : Limiter la congestion sur la deuxième ceinture

La jonction entre la route de Saint-Malo et la deuxième ceinture s'organise autour de deux giratoires :

- Le rond-point du Marais à Montgermont ;
- Le rond-point de Montgermont face à Alphasis.

Ces deux carrefours sont sources de congestion aux heures de pointe notamment avec l'émergence du Pôle tertiaire Alphasis qui a engendré une augmentation du trafic.

Pour résoudre l'impact de cette circulation nouvelle, une solution plurielle devra être proposée. La création d'infrastructure nouvelle peut être une réponse mais doit s'inscrire dans la durée. Une réflexion d'ensemble est nécessaire sans exclure les scénarios d'aménagement qui pourraient être examinés.

Principes d'aménagement

- Le traitement de la problématique de la congestion du secteur d'Alphasis nécessite une approche plurielle. L'accessibilité à la zone en modes actifs doit être améliorée et la performance du réseau transport préservée. La question de l'accompagnement au changement de comportement est également structurante. Des solutions avec la création d'infrastructures nouvelles peuvent également être examinées.

Orientation 5 : Préserver la coupure d'urbanisation entre Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz

La croissance urbaine des deux villes a conduit à un pincement de la coupure d'urbanisation entre Montgermont et la Chapelle-des-Fougeretz. Le SCoT de 2007 a permis la création d'un champ urbain qui a pérennisé cette coupure. Pour mieux l'inscrire dans le paysage, il serait souhaitable de délimiter fermement des limites durables d'urbanisation et de les aménager en pré verdissant et en plantant des haies bocagères qui créeront à long terme la lisière urbaine stable. Cette lisière urbaine servira d'appui à des liaisons douces et garantira un espace tampon entre les zones résidentielles et l'espace agricole.

Entre les deux lisières urbaines, il est envisager la création d'un espace vert et champêtre qui prend appui sur le ruisseau et permet une jonction entre les espaces verts de la Chapelle-des-Fougeretz et ceux de Montgermont. Ce parc linéaire assurera aussi une connexion écologique et une ouverture des deux villes sur la campagne.

Principes d'aménagement

- **Inscrire dans l'OAP une frange urbaine durable en appui d'un espace vert public**. Cette frange urbaine sera composée à minima d'une haie bocagère soit nouvellement plantée, soit conservée ou restaurée. Elle permettra de constituer des maillages verts pour les nouveaux secteurs d'habitat (chemins arborés…) avec des cheminements piétons/cycles pour accompagner cette lisière. Elle s'appuiera au besoin sur l'héritage de structures agricoles anciennes (vergers, trame bocagère, petit patrimoine rural, bosquets…). Un recul d'une quinzaine de mètres sera prévu avec la zone constructible afin de préserver un espace tampon favorable avec la connexion écologique.
- A l'intérieur de cette frange urbaine constituer des réserves foncières à long terme au-delà des besoins du PLUi (2035) pour poursuivre l'extension des quartiers résidentiels sud de la Chapelle.
- Maintenir entre la route de Saint-Malo et l'ancienne route du meuble un espace inconstructible qui permet de maintenir des vues dégagées aux abords des voies.
- **Développer un plan vert pour de nouveaux espaces de loisirs et des nouveaux usages de la campagne.** Le projet vise à tirer parti des "contraintes" qui limitent les capacités de développement, notamment le champ urbain de Champalaune en lui donner un rôle par les nouveaux usages pour les habitants mais aussi une agriculture de proximité. Le projet développe l'idée d'un parc linéaire entre la Chapelle et Montgermont pour y développer des cheminements et des pratiques de loisirs à deux pas des habitations en s'appuyant sur l'armature des petits vallons qui sillonnent cet espace.
- **Maintenir les points de vue sur la métropole figurant au plan**, en interdisant les ouvrages et constructions qui risquent d'altérer ces points de vue. Les constructions et tout ouvrage d'infrastructure ne seront autorisés qu'à la condition que des mesures soient prises pour réduire leur impact paysager et qu'ils soient construits à plus de 100 mètres du point de vue.
- Pour le **secteur de Coupigné**, l'objectif est de **préserver la perspective sur le village ancien en évitant l'urbanisation autour de la ferme**. Cette entrée de ville jouit encore d'un atout particulier avec un "effet de porte", formé par un resserrement dû à la présence d'un corps de ferme. Cette entrée devra être valorisée dans le cadre du futur aménagement du carrefour avec la RD 29.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Air-Bruit, THT, Mouvement de terrain, Zones Inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

Voir annexes.

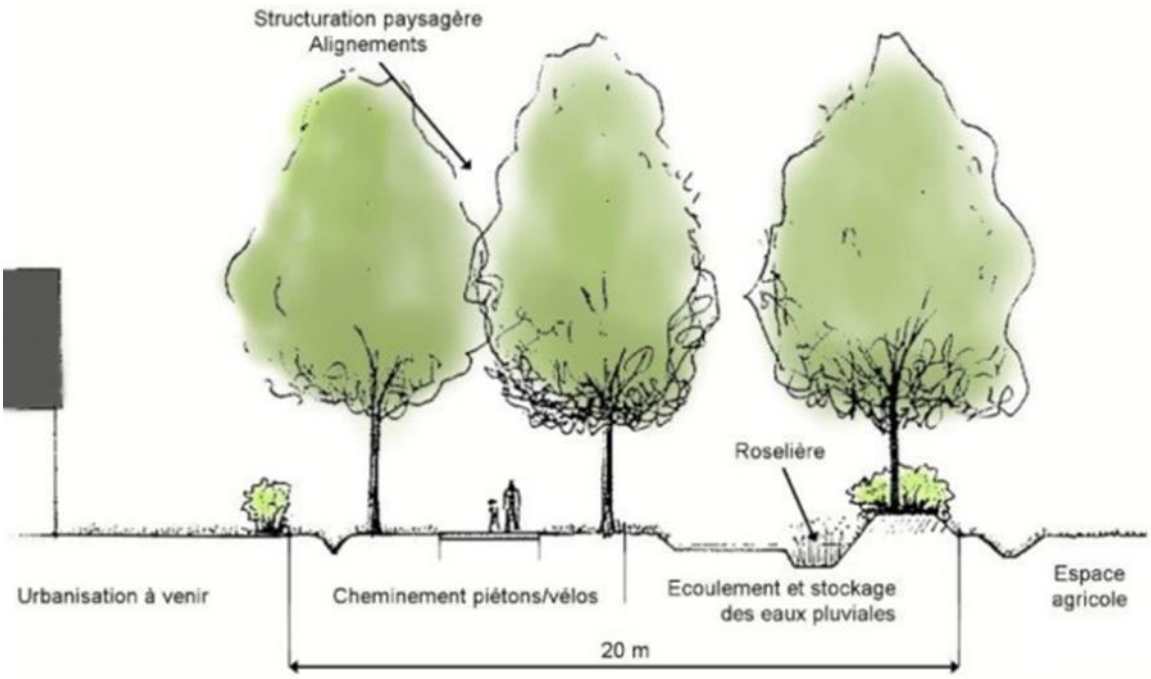
Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Exemple possible de constitution d'une lisière entre urbanisation future et espace agricole permettant l'installation d'un cheminement pour modes actifs



Partie 5.4 OAP La Janais

Transition écologique et réindustrialisation : Création d'un Pôle d'Excellence Industrielle centré sur les filières du bâtiment et de la mobilité durable

Introduction

La Janais est un site historique de l'industrie française, qui produit depuis des dizaines d'années des automobiles. La première voiture – une Ami 6 – sort des chaînes de production le 24 avril 1961, dans ce qui est alors considéré comme la plus grande usine automobile d'Europe. L'usine de La Janais a bien sûr évolué au fil du temps, s'est réorganisée mais demeure aujourd'hui le plus gros employeur industriel privé de l'agglomération.

Suite à la réorganisation spatiale de l'activité, le site de La Janais connait une libération foncière importante et est, par conséquent, devenu un enjeu de renouvellement économique fort pour la métropole rennaise. Afin de préserver l'héritage industriel, Rennes Métropole a saisi cette opportunité pour créer un Pôle d'Excellence Industrielle, à l'articulation de la transition écologique et du développement de l'industrie : deux filières majeures y sont principalement développées autour de la construction durable et des **mobilités décarbonées**, aux standards de l'industrie du futur 4.0. Ce Pôle d'Excellence Industrielle revêt une envergure métropolitaine, régionale voire nationale, par son ampleur, par son ambition, par les valeurs qu'il porte, par l'offre industrielle tout à la fois atypique et complète qu'il propose, par la mobilisation de tous les partenaires qu'il entraîne et qui le co-construisent.

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) intercommunale a pour objectif de traduire ces ambitions au travers d'un projet urbain cohérent sur l'ensemble du site. Elle doit permettre d'organiser l'aménagement urbain à court et moyen terme, afin d'anticiper les évolutions futures (libération foncières progressives) et optimiser son utilisation pour l'ensemble des acteurs et parties prenantes concernés. Cette OAP, à mi-chemin entre projet économique et projet urbain, doit créer les conditions favorables à l'émergence d'un nouveau parc industriel majeur à La Janais.

Historique et évolution du site

Au début de la seconde moitié du XXème siècle, Rennes, avec l'usine de La Barre Thomas, et Chartres-de-Bretagne, avec l'usine de La Janais, vont bénéficier de la politique de décentralisation avec l'implantation de Citroën sur le territoire notamment en 1961 sur le site de La Janais.

Avec cette implantation industrielle, le complexe de La Janais offrira au début des années 60, à proximité de Rennes, le contraste entre une Bretagne hautement industrialisée et une agriculture traditionnelle en mutation. Le site de Stellantis la Janais demeure aujourd'hui un des marqueurs fort de l'identité du territoire de la Métropole.



Figure 1- Photo aérienne d'ensemble de 1961



Figure 1- Photo aérienne d'ensemble avril 1962

Après son inauguration, l'usine a connu une expansion de ses activités jusqu'à concentrer dans les années 70 près de 14 000 salariés sur le site. Cette croissance s'accompagne d'une extension des emprises bâties jusque dans les années 90. Ces années marquent l'apogée du site avec 250 ha occupés et une activité industrielle automobile forte.

En parallèle de l'évolution du site, la filière française de l'automobile a subi des changements. En 1961, Citroën est le créateur de l'usine de la Janais. La fusion avec Peugeot en 1976 conduit à la création d'un nouveau groupe : PSA Peugeot-Citroën. Récemment, après un rapprochement avec Opel en 2017, une nouvelle fusion entre PSA et Fiat Chrysler Automobiles a formé, en janvier 2021, le groupe Stellantis, composé de 20 marques et d'environ 160 sites industriels. Dans la suite de cette OAP, le groupe utilisateur du site de La Janais sera nommé par l'occupant à date de la période évoquée.

À partir des années 2000, les profondes mutations de la filière automobile conduisent à des réorganisations industrielles et au délaissement de certains secteurs (parkings en premier lieu).

À partir des années 2005, le groupe Stellantis s'est tout d'abord séparé de foncier au sud du site, sur le secteur dit du Bois Noir. Cette opportunité a amené des entreprises sans lien immédiat avec des activités industrielles à s'installer sur La Janais.

À la suite d'un second plan de restructuration et de compactage des infrastructures du groupe PSA, la Région Bretagne en lien avec Rennes Métropole, et avec l'appui du Département d'Ille-et-Vilaine, fait l'acquisition d'une partie du site sur une surface de 54 hectares. Rennes Métropole et la Région Bretagne engagent alors un projet de renouvellement urbain qui vise à réunir les conditions de développement d'un Pôle d'Excellence Industrielle aux standards de l'industrie du futur ou industrie 4.0. Il sera dédié aux filières industrielles de la mobilité et du bâtiment durables.

Des études de reconversion ont été coordonnées par Rennes Métropole afin d'accueillir de nouveaux projets de réindustrialisation sur les emprises libérées et ont donné lieu à la création d'une ZAC en mai 2018, concédée à l'aménageur Territoires Public. Cette ZAC multi-sites, composée de 4 secteurs, a pour objectif de développer jusqu'à 200 000 m² de potentiel constructible à destination d'activités principalement industrielles



Périmètre de la ZAC La Janais

En parallèle, le groupe Stellantis a continué son mouvement de réorganisation et d'optimisation de son outil industriel. En décembre 2020, un ensemble foncier de près de 210 000 m² situé au nord-ouest du site est cédé à Eiffage. Il comprend notamment des bâtiments industriels (01, 09 et 20) totalisant 56 000 m² de surface de plancher. Par la suite, le groupe Eiffage a revendu à la foncière Magellan en juillet 2021 la partie bâtie de ce foncier.

Enfin Rennes Métropole, en partenariat avec l'établissement public foncier de Bretagne (EPF), a décidé de se porter acquéreur de deux nouveaux secteurs stratégiques durant l'été 2021 :

- Le secteur nord-est comprenant l'ancien bâtiment dédié au ferrage, soit une surface de 138 000 m², qui est acquis par l'EPF Bretagne ;
- Le bâtiment ex-sellerie et ses abords, soit une surface de 80 000 m² environ, ainsi que de quelques parcelles périphériques, qui est acquis par Rennes Métropole.

Sur les 15 dernières années, ce sont donc environ 115 hectares qui auront été progressivement cédés par l'entreprise Stellantis.

Malgré la réduction de son emprise, l'usine automobile du groupe Stellantis et ses sous-traitants constituent un élément fort de l'activité industrielle rennaise et demeurent, à ce jour, les occupants principaux du secteur bien que de nouvelles activités se soient développées suite à des cessions.

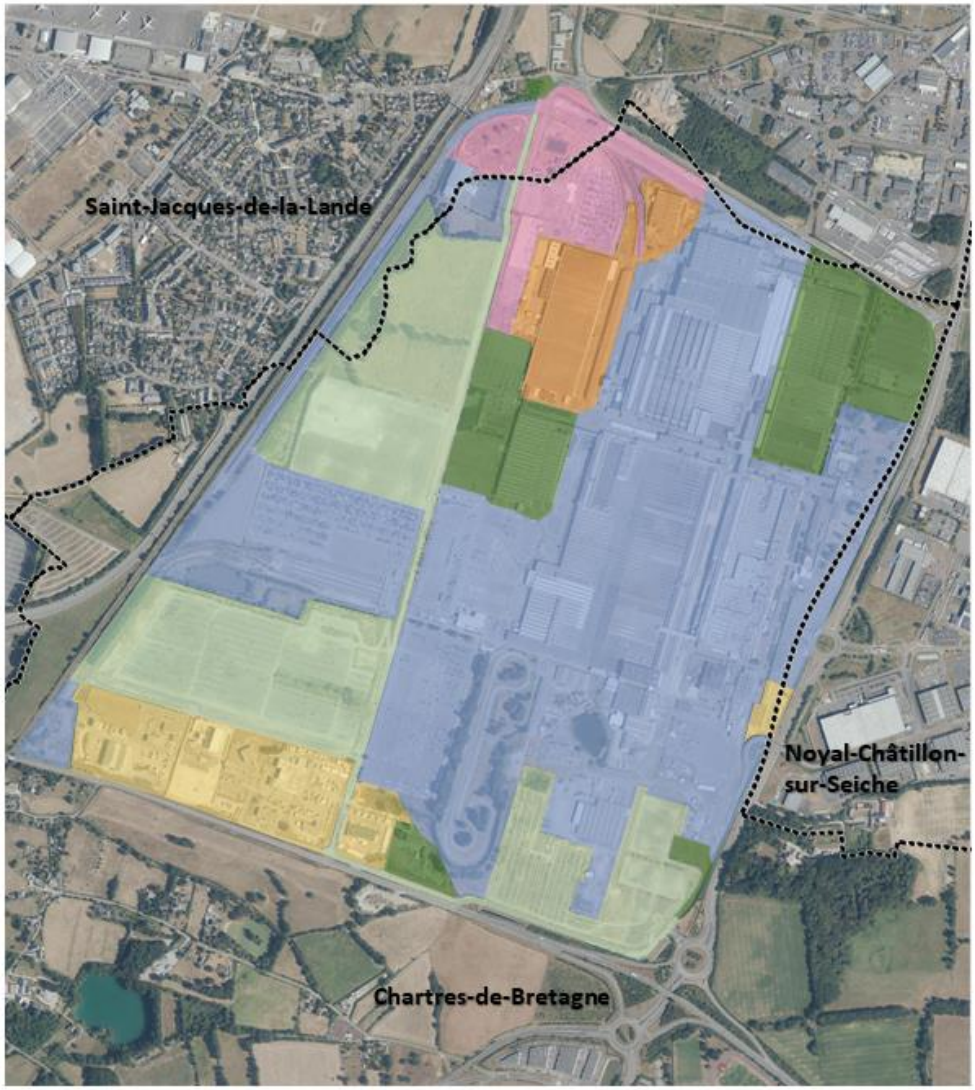
D'autres mutations sont également envisagée à court et moyen terme par Stellantis.

Dans ce contexte de transformations urbaines, fonctionnelles et environnementales, et afin de garantir la pérennité du site industriel et d'organiser sa transformation en un site pluri-utilisateurs, il est apparu indispensable d'anticiper les évolutions du site, en préparant un nouveau projet d'aménagement global sur ce site.

Un mandat d'études a donc été mis en œuvre afin d'établir un plan guide d'aménagement global du secteur, dont le périmètre d'environ 250 ha est compris entre la voie ferrée Rennes – Redon à l'ouest, la rue André Léo au nord, la RD 837 à l'est et la RD 34 au sud. Il intègre le périmètre de la ZAC de la Janais.

Ce plan-guide partagé avec l'ensemble des parties prenantes, constitue désormais le cadre de référence pour la mise en cohérence des différentes transformations du site à moyen et long termes.

L'OAP La Janais a vocation à intégrer les orientations de ce plan-guide, en prévision de l'évolution de la ZAC de la Janais.



Plan des entités foncières

Fin 2021

: Propriété Stellantis

: Z.A.C. La Janais (propriété Territoires Publics)

: Propriété Publique

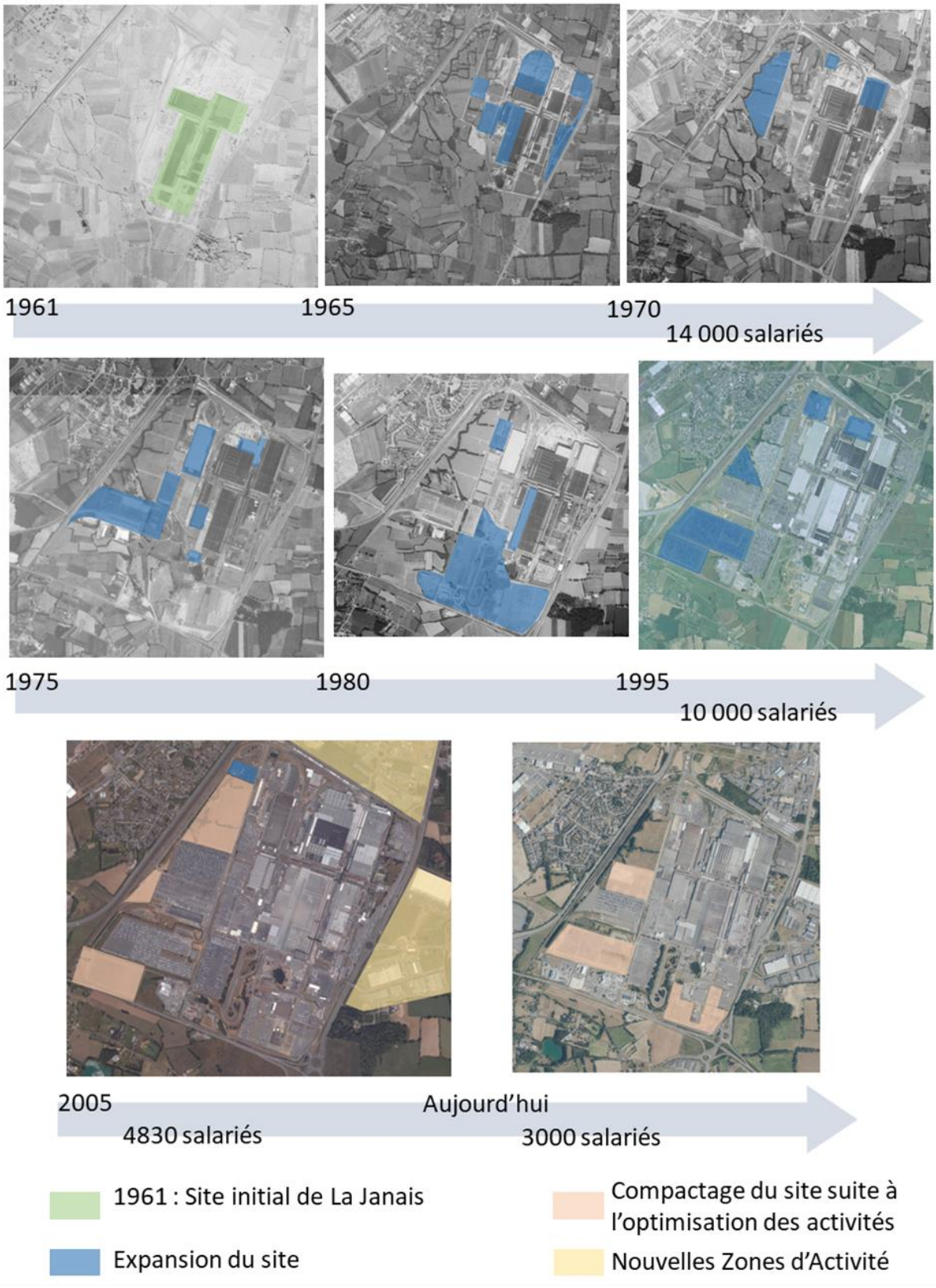
: Propriété Eiffage

: Propriété Magellan

: Autres occupants : Ker Truck, Linévia, RTPC, ...

Frise historique des différentes évolutions de l'entreprise Stellantis de la création du site à nos jours

Juillet 2021



Description du site

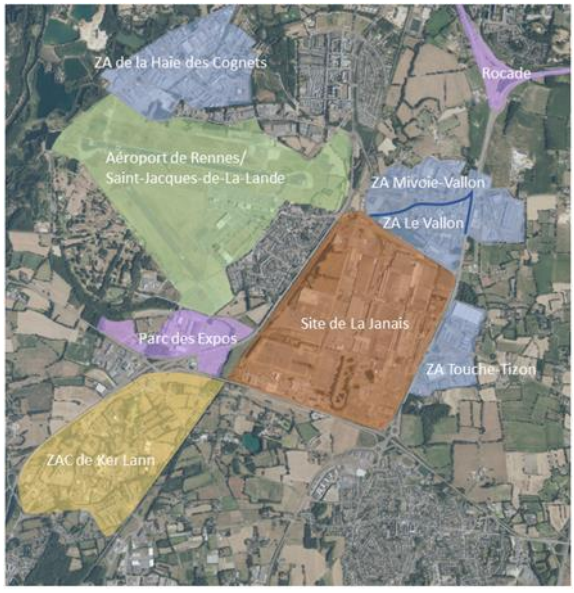
Situé à la limite entre Chartres-de-Bretagne, Saint-Jacques-de-la-Lande et Noyal-Châtillon-sur-Seiche, le site de La Janais est historiquement la zone d'activité la plus importante de Rennes métropole. Le secteur **est encadré par 4 axes de circulation** importants ce qui en fait un secteur très bien desservi par les axes routiers :

- Trois axes structurants de grande circulation : la RD 837 à l'est, la RD 177 à l'ouest et la RD 34 au sud (seconde ceinture de le Rennes Métropole) ;
- Un axe structurant : la rue André Léo au Nord.

Par ailleurs, le site est desservi historiquement par **un réseau ferré** (voie ferrée de desserte des bâtiments 2 et 9 + voie ferrée de stockages des rames + plateforme de quais de déchargement) aujourd'hui en grande partie sous utilisée.

Et Noyal La Janais est située dans **un tissu industriel et productif plus large** que constitue l'ensemble du quadrant sud-ouest de la Métropole :

- à l'Ouest, l'aéroport Rennes Bretagne, le Parc des Expositions et le campus de Ker Lann,
- au Nord, les Zones d'Activités Mivoie- et Le Vallon,
- au Nord-Ouest, la Zone d'Activité de la Haie des Cognets,
- à l'est, la Zone d'Activité de la Touche-Tizon.



Superficie

La superficie du secteur couvert par l'OAP est d'environ 265 hectares dont :

- 27 hectares sur Saint-Jacques-de-la-Lande,
- 235,8 hectares sur Chartres-de-Bretagne,
- 2,2 hectares sur Noyal-Châtillon-sur-Seiche.

Occupations/usage actuel

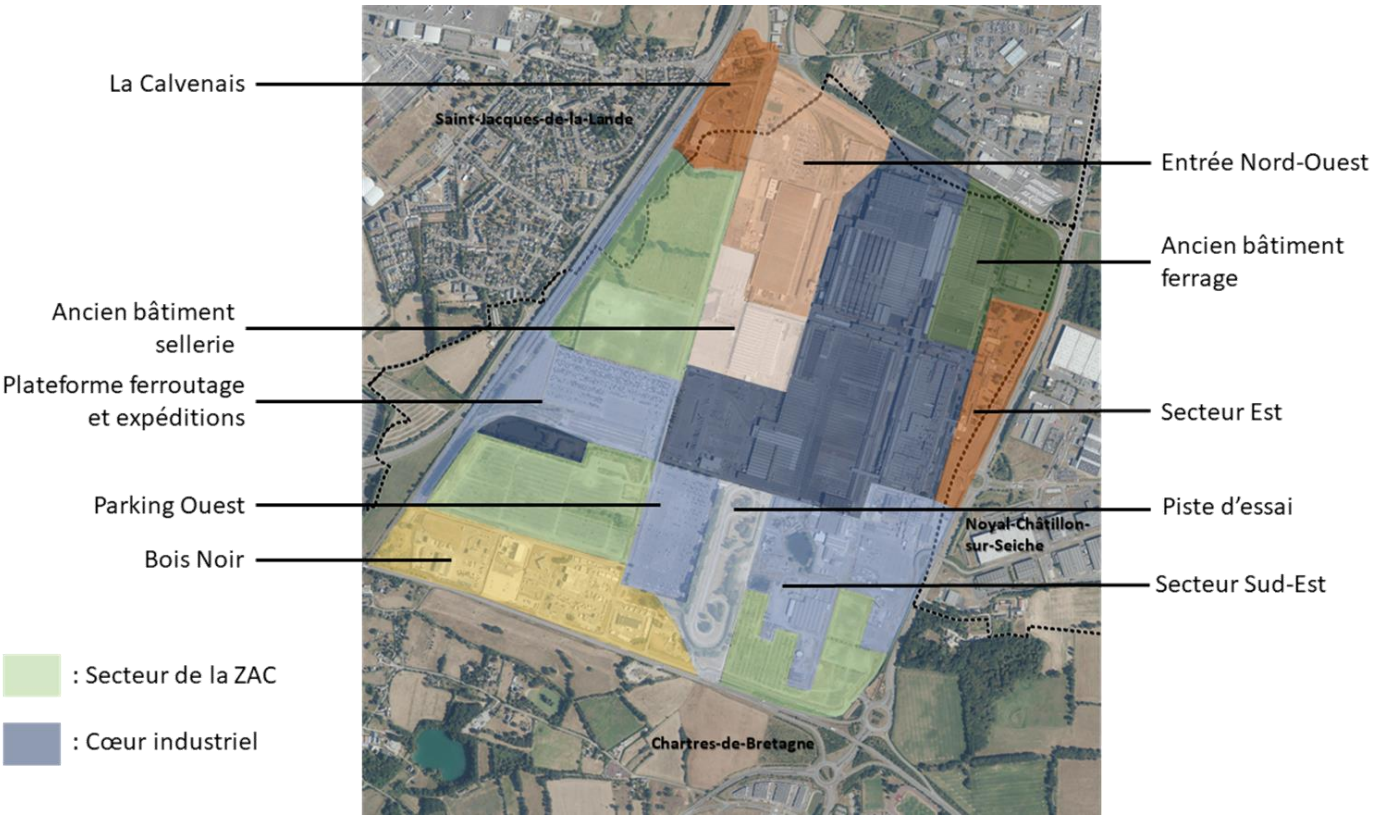
Le site de La Janais est aujourd'hui un secteur à fort potentiel de développement dans le cadre de l'aménagement d'un parc industriel pluri-utilisateur.

Division en secteur du site

- **Secteur du cœur industriel** : situé au centre du site de La Janais, ce secteur à forte densité bâtie est principalement composé de larges unités industrielles. Suite à une réorganisation des activités de production automobile, ce secteur accueille aujourd'hui l'essentiel des activités industrielles de Stellantis en Bretagne. Ce secteur, tout premier à voir le jour dans le plan de composition d'origine, constitue une partie du patrimoine industriel historique de La Janais, certains bâtiments datant de l'ouverture de l'usine en 1961.
- **Secteur de la Calvenais** : secteur au Nord-Ouest du site, à l'interface entre la rue André Léo et les voies ferrées, il est constitué de deux entités principales : une piste de karting désaffectée, cédée à Eiffage, et le bâtiment dit de La Calvenais, actuellement propriété de Stellantis. Ce bâtiment a une vocation d'équipement pour les salariés de l'usine Stellantis et accueille principalement aujourd'hui les activités du comité d'entreprise. En outre, ce secteur présente un enjeu majeur en terme de mobilité puisqu'il jouxte une halte ferroviaire en activité, qui avait été créée dans le cadre de l'implantation de l'usine Citroën.
- **Secteur entrée Nord-Ouest** : situé au nord-ouest du site, il est bordé à l'est par l'axe Nord/Sud et au nord par les voies ferrées. Ce secteur, associé au secteur de La Calvenais, constitue l'entrée nord du site.
- Le nord du secteur, du fait de sa très faible densité bâtie, à l'exception du bâtiment 20 de 6 115 m², et du caractère inoccupé des parkings actuellement présents, offre une forte capacité de densification. Le bâtiment 20 est actuellement exploité dans le cadre d'une location par Magellan. Enfin le bassin de prévention incendie au nord conserve à priori ses fonctions.
- Le sud du secteur est très dense en terme de bâti avec la présence du bâtiment 01 d'une surface de 50 000 m² environ actuellement occupé par diverses entreprises et du bâtiment 09 d'une surface de 5 000

m² environ actuellement occupé par la SNCF, tous les deux embranchés au fer.

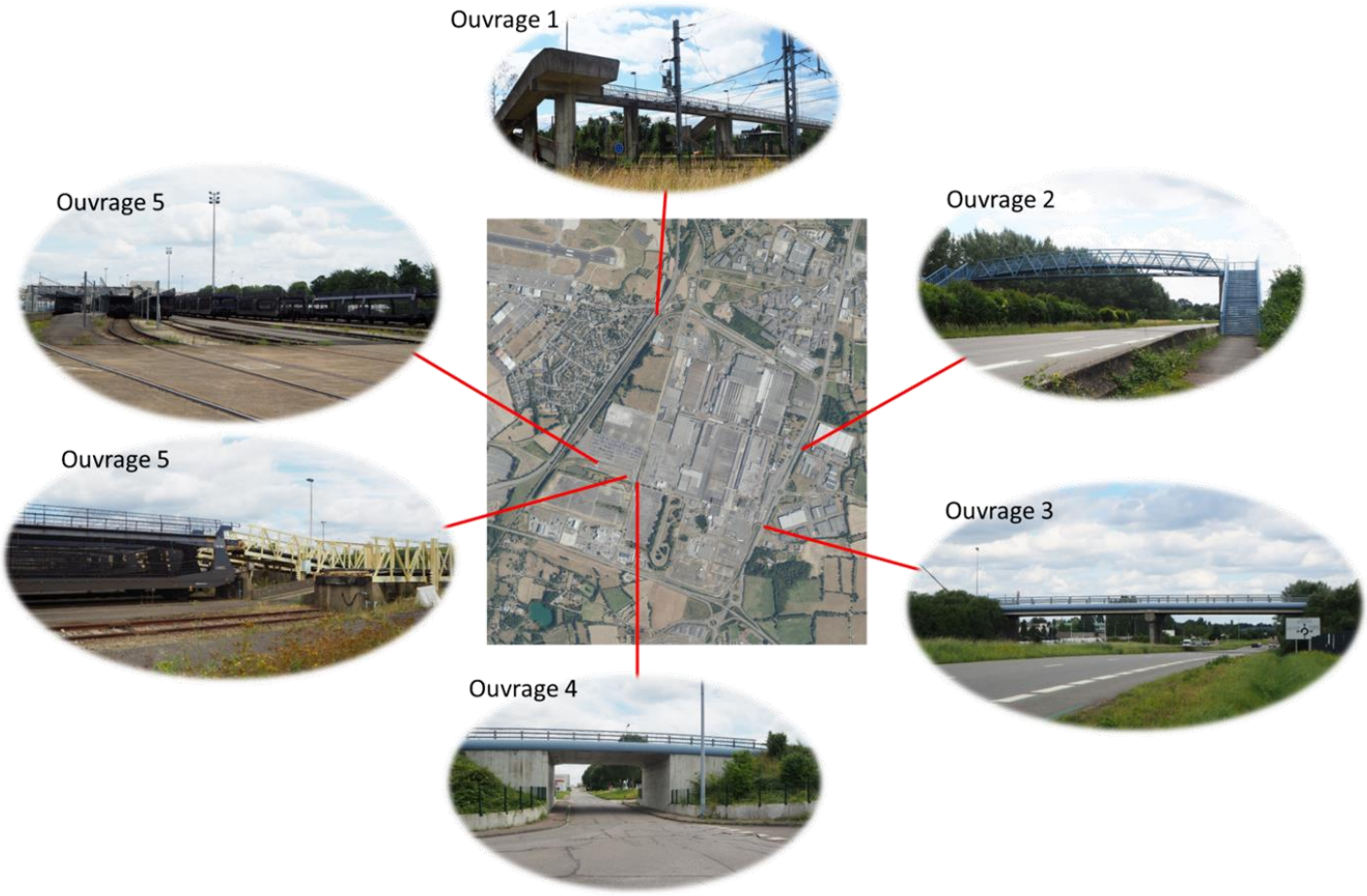
- **Secteur ancien bâtiment sellerie** : situé à l'Est de l'axe Nord/Sud, dans le prolongement du secteur Entrée Nord-Ouest, ce secteur est composé du bâtiment 78 d'une surface de 24 000 m², actuellement occupé par des activités de conditionnement et de confection de prototype par Stellantis. Une bande de parking d'une emprise de 45 000 m² borde toute la partie Ouest du secteur, en visibilité directe avec l'axe traversant Nord/Sud et présente un potentiel constructible important.
- **Secteur Entrée Est** : l'entrée visiteur de l'usine Stellantis est située à l'Est du site de La Janais le long de la RD 837. Des parkings occupent l'espace interstitiel entre l'entrée du site et la RD 837. Ce secteur accueille des bâtiments à vocation tertiaire qui constituaient le pôle administratif principal de l'usine et sont aujourd'hui occupés notamment par des filiales et partenaires industriels du groupe. Ces bâtiments datant des années 60 présentent un caractère obsolescent et pourront faire l'objet de programme de rénovation ou de réhabilitation.
- **Secteurs de la ZAC** : ces quatre secteurs (secteur 1b, 2, 4 et 5b) font partie de la Zone d'Aménagement Concertée La Janais, créée en mai 2018. Actuellement, ils sont essentiellement constitués de parkings désaffectés précédemment utilisés pour le stockage de voiture, pendant les périodes de forte production de l'usine. Ces secteurs ont depuis connus un traitement de dépollution et des travaux de viabilisation et de raccordement aux différents réseaux sont prévus dans le cadre des aménagements de la ZAC.
- **Secteur plateforme ferroutage et expéditions** : Secteur au sud-ouest du site, séparant les secteurs 1b et 5b de la ZAC. Au Sud du secteur se trouve la plateforme permettant la liaison entre le rail et la route développée dans les années 75. En complément de l'activité de ferroutage, le nord du secteur accueille un parking d'une surface d'environ 80 000 m². Actuellement, le secteur est occupé par une entreprise de logistique qui assure le transport de la production de l'usine Stellantis de La Janais et également une activité de revente de véhicule d'occasions.
- **Secteur piste d'essai** : au sud, ce secteur accueille une piste d'essai automobile, partie intégrante du processus industriel afin de tester les véhicules produits au sein de l'usine. Ce secteur possède un faible taux d'imperméabilisation et environ 70 % du secteur est constitué d'espace à caractère végétal et les franges du secteur sont longées de grands arbres.
- **Secteur sud-est** : situé à l'extrémité sud-est du site, entre le secteur du cœur industriel et le secteur 2 de ZAC, ce secteur est occupé par divers pôles techniques liés aux activités de l'usine Stellantis ainsi que par des sous-traitants. Toutes ces activités sont distribuées sur différents bâtiments dispersés sur le secteur, le tout sur une emprise au sol d'environ 30 000 m² :
  - les services expéditions,
  - le bâtiment de l'ancien centre de secours,
  - la chaufferie,
  - le bâtiment 43 occupé par ExcelCar, un acteur spécialisé dans l'innovation automobile et industrielle,
  - le bâtiment 66 occupé par une entreprise d'équipement automobile,
  - deux stations d'épuration dont une désaffectée,
  - un bassin de rétention des eaux pluviales de grande capacité,
  - un parking personnel et un dépôt de déchet à l'est,
  - le bâtiment au nord-est du secteur héberge les activités de RTPC, une société de livraison.
- **Secteur du Bois Noir** : situé le plus au sud du site, ce secteur est divisé en plusieurs parcelles suite à des cessions par le groupe Stellantis dans les années 2005. Actuellement, ce secteur regroupe des activités dans le domaine du transport avec des concessionnaires poids lourds, des sociétés de transport, une cimenterie et un centre de retraitement et de valorisation des déchets et un centre technique (service de gestion de la voirie métropolitaine).
- **Secteur ancien bâtiment ferrage** : situé au Nord-Est du site, ce secteur accueille l'ancien bâtiment ferrage. D'une surface d'environ 80 000 m², l'ancien bâtiment était à l'origine utilisé pour les premiers assemblages des pièces automobiles. Depuis la réduction des activités de l'usine, le ferrage a été transféré dans une autre partie de l'usine et le bâtiment est inoccupé. Un plan de démolition et de dépollution est en cours d'étude. À l'Est du secteur, un ancien parking désaffecté de 25 000 m², au nord, et, au sud, un parking de 7 000 m² sont sous-utilisés.
- **Secteur Parking Ouest** : au sud du site, bordé par l'axe Nord/Sud à l'ouest, le parking de stockage de véhicule d'environ 66 000 m² est peu utilisé suite à la restructuration des activités de l'usine.



Ouvrages notables présents sur le site

Le site de La Janais accueille également plusieurs ouvrages particuliers :

- Ouvrage 1 : au nord-ouest du secteur de la Calvenais, les deux quais de la halte SNCF de Saint-Jacques-de-la-Lande sont reliés par une passerelle praticable à pied et ou à vélo pied à terre. Cette passerelle permet aussi de connecter le site de La Janais à la ville de Saint-Jacques-de-La-Lande.
- Ouvrage 2 : une passerelle piétonne a été implantée afin de sécuriser et de simplifier l'accès entre l'entrée est et les arrêts de transport en commun "La Janais" de part et d'autre de la RD837.
- Ouvrage 3 : un pont a été construit dans le cadre du développement de la ZAE de la Touche-Tizon, passant au-dessus de la RD837, il avait été conçu dans l'optique de relier l'usine de Stellantis à ses sous-traitants, qui depuis ont été relocalisés directement au sein du site de La Janais. Actuellement, le pont n'est plus exploité et, du fait d'un phénomène de shunt de circulation en cas de ralentissement sur la RD837, ces accès vont être condamnés.
- Ouvrage 4 : à la jonction entre les secteurs du ferroutage, du cœur industriel, du parking et du secteur 5b de la Z.A.C., un pont assure la continuité de l'axe Nord/Sud en franchissant de façon sécurisée une liaison entre la plateforme de ferroutage et les aires de stockage des véhicules à charger/décharger.
- Ouvrage 5 : au sein de secteur logistique, on trouve une plateforme de ferroutage avec 8 voies, chacune pourvue de quais de déchargement prévu pour un usage automobile.



Les enjeux et objectifs

Le site de la Janais représente un enjeu majeur pour la Métropole rennaise, comme pour la Région Bretagne. Premier site industriel de la région Bretagne d'un seul tenant, couvrant une superficie de près de 250 hectares, il constitue une opportunité unique pour le territoire, afin de porter un véritable projet industriel pour demain qui devra s'articuler avec la préservation et la mise en valeur des biens communs en tenant compte de plusieurs dimensions :

- Une stratégie coordonnée d'anticipation, dans un contexte d'usagers nombreux et interdépendants, afin d'établir un climat de confiance et une approche collaborative.
- Un objectif de préservation de la ressource sur le plan environnemental mais aussi en terme de potentiel foncier.
- La mise en œuvre d'une dimension immatérielle des biens communs autour de la notion de Pôle d'Excellence Industrielle : un savoir et des compétences partagées dans une logique d'innovation.

Un site industriel historique

Maintien et durabilité de l'industrie automobile

L'activité automobile est la raison même de l'existence du site industriel de la Janais. L'objectif premier est de permettre le maintien et d'anticiper les évolutions des besoins de cette activité unique sur le territoire métropolitain. Aussi, il est nécessaire d'articuler différents enjeux qui peuvent être contradictoires : la pérennité de l'activité liée à la mobilité, le renouvellement urbain et économique du site au travers d'une intensification du tissu industriel et la mise en valeur de l'héritage productif du site. Afin de poursuivre cet objectif, les conditions favorables à un maintien sur site des activités de Stellantis seront recherchées à court, moyen et long termes.

Accompagnement de l'optimisation de Stellantis

Depuis son installation sur le site de La Janais, les activités automobiles du groupe Stellantis ont occupé au maximum 250 hectares délimitant aujourd'hui la zone d'activité industrielle. Dans une optique d'optimisation, le groupe a décidé de concentrer ses activités et de se séparer d'une partie de ses emprises. Grâce à une maitrise forte et un accompagnement des mutations foncières de La Janais par les collectivités, l'enjeu est de permettre l'accueil de nouvelles activités industrielles compatibles avec les activités automobiles déjà en place.

Afin d'assurer une fonctionnalité future du site et une cohérence urbaine, il est nécessaire d'anticiper la transition entre un site mono-utilisateur et un parc industriel pluri-occupants grâce à une maitrise foncière et réglementaire renforcée.

Patrimoine industriel

Le site industriel de La Janais est un atout majeur pour la métropole rennaise : il constitue un parc d'activités unique s'étalant sur 250 hectares. Le développement de nouvelles activités devra s'inscrire dans une perspective de mise en valeur du patrimoine industriel existant. Le projet devra ainsi répondre à une logique de préservation, en conservant les marqueurs urbains architecturaux et paysagers qui ont fait l'histoire du site et permettant une lecture des morphologies d'origine. Mais également en permettant une évolution foncière et immobilière significative, valorisant l'offre de grandes unités foncières pour la plupart déjà imperméabilisées. Les axes de compositions autour desquels les activités industrielles se sont développées constitue un héritage fort : un enjeu de la requalification urbaine du site sera de les maintenir.

Au-delà du site industriel

Rayonnement économique

Avec son fort potentiel de densification, du fait de l'envergure des fonciers disponibles, La Janais est un lieu idéal pour développer un site industriel de grande envergure et de réaffirmer un objectif de réindustrialisation du territoire, porteuse de transition écologique de l'industrie. L'enjeu est de devenir un acteur dans le cadre de la métropole rennaise, de la région Bretagne et au niveau national. Le renouvellement du site poursuivra l'idée de devenir une référence de pôle industriel innovant attractif pour les entreprises matures ou émergentes.

Le quadrant sud-ouest : un écosystème dynamique

Le site de La Janais s'inscrit dans un environnement économique d'ensemble. Du fait de sa situation privilégiée au cœur d'un tissu économique diversifié, il bénéficie de synergies et d'externalités positives par le biais des nombreuses relations entretenues entre les différentes fonctions économiques présentes sur le quadrant sud-ouest.

Situé au Sud de Rennes, le site de La Janais possède une place stratégique, entouré par de nombreux parcs d'activités. Afin de favoriser le dynamisme de l'activité, un des enjeux du projet de renouvellement économique de La Janais vise à connecter le site avec les différents parcs environnants. Via des modes de transports variés, il s'agit de mettre en œuvre des dynamiques économiques d'ensemble et de relier les différentes fonctions (aéroportuaire, évènementiel, services aux salariés etc.). La connexion entre les sites permettra également d'accroitre le rayonnement et l'attractivité pour tous les utilisateurs du site, pour les entreprises et leurs employés mais aussi pour les visiteurs occasionnels.

Accueil et développement de polarités de services

Le site de la Janais étant historiquement un parc industriel avec un seul occupant, l'offre de service sur site y a été peu développée ou seulement à l'attention des personnels de PSA. Une offre de restauration collective et des espaces sociaux à l'attention des salariés et de leur proches sont ainsi présents sur le secteur de la Calvenais notamment.

Afin de permettre la transition à un site pluri-occupants et de créer une véritable attractivité du site, l'implantation de polarités de services qualitatives et diversifiées devient aussi une nécessité forte de la requalification économique et urbaine de La Janais. L'enjeu est de favoriser le développement d'une offre de services mutualisés profitable à toutes les entreprises du site quelle que soit leur taille ou leur rayonnement économique, et cela contribuera aussi à l'émergence d'une véritable identité et vitalité de ce site industriel.

Agir pour un site durable

Renouvellement économique et sobriété foncière

La métropole rennaise cherche à adapter son modèle en terme d'aménagement et de développement économique. Dans l'optique de la mise en œuvre de l'objectif "zéro artificialisation nette" (ZAN), le site industriel de la Janais constitue une opportunité majeure pour refaire la ville sur elle-même. Dans une logique d'intensification des activités industrielles, de leur modernisation et de leur pérennité dans le temps, la concentration des activités du groupe Stellantis et l'optimisation de leur appareil productif dégagent des potentiels fonciers importants permettant la mise en œuvre d'une opération de renouvellement économique d'envergure. Le site de la Janais, du fait de son étendue, constitue la seule véritable réserve foncière déjà urbanisée et à vocation économique, à l'échelle de la Métropole rennaise.

Adapter le site de La Janais aux enjeux de la transition écologique

Le site de La Janais, du fait de son histoire industrielle et de son envergure, représente un enjeu majeur en terme de transition écologique pour la Métropole rennaise. Très fortement artificialisé et imperméabilisé, du fait d'une densité bâtie et de nappes de parking étendues au même titre que les grandes zones d'activités historiques de la Métropole, le site de La Janais est soumis à des problématiques de plusieurs ordres :

- Tout d'abord du point de vue de la gestion des eaux pluviales, le caractère hautement imperméable du site, favorise un phénomène très important de ruissellement en surface des eaux pluviales. Par conséquent, il nécessite des ouvrages de grande capacité, avec des coûts induits de fonctionnement élevés. Il s'agit donc, à travers une logique de gestion différenciée des eaux pluviales à la parcelle et de désimperméabilisation, de limiter ce phénomène pour tendre vers une plus grande

capacité d'infiltration en retrouvant des espaces de pleine terre notamment.

- Ensuite, du point de vue de la problématique des périodes caniculaires ou de forte chaleur, le site de la Janais est sujet au phénomène d'ilot de chaleur urbain (ICU). Les périodes de plus en plus fréquentes et étendues de chaleur intense impliquent une plus grande végétalisation des espaces industriels et productifs tels que la Janais.

De manière générale, le site industriel de la Janais présente des caractéristiques d'occupation des sols qui induisent une forte sensibilité aux enjeux du réchauffement climatique et des phénomènes météorologiques extrêmes. Afin d'atteindre une plus grande résilience de ce territoire face à ces nouvelles formes d'aléas, il convient de mettre en œuvre des solutions pratiques et concrètes dans les futurs projets d'aménagement et de constructions qui viendront s'implanter sur le site.

Économiser les ressources et gérer les déchets : vers l'économie circulaire

Les usages et activités implantés sur le site de la Janais sont amenés à muter, entraînant une reconfiguration des espaces bâtis et des réseaux existants (réhabilitation, démolition, reconstruction). Au vu des ressources présentes sur le site, et des évolutions à venir, le secteur présente un haut potentiel pour la mise en place de boucles d'économie circulaires locales, que souhaite développer Rennes Métropole. L'opérationnalisation de boucles circulaires permettront de limiter l'impact de l'évolution du site sur la consommation de ressources, et sur l'émission de GES.

La Métropole Rennaise a produit une étude sur le métabolisme territorial, pour quantifier la mine urbaine, ainsi que les consommations de ressources et gisements potentiels sur 5 à 6 secteurs spécifiques. En cohérence avec l'ambition de développer la filière Bâtiment Durable sur le secteur, il apparaît particulièrement intéressant d'intégrer le secteur de la Janais au périmètre de cette étude, pour mieux identifier les potentiels de valorisation liées aux mutations.

Parc industriel du futur, la Janais se doit d'intégrer les enjeux d'atténuation du changement climatique dans son évolution. Cela passera notamment par le développement d'un aménagement circulaire, économe en ressources. Concrètement, seront favorisés la sobriété et mutualisation de bâtis, les matériaux issus de processus de valorisation in-situ et ex-situ, et l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental (biosourcés, géosourcés).

Renforcer l'accessibilité et favoriser l'émergence de nouvelles mobilités

Accessibilité interne et externe au site

Le site de la Janais, du fait de son envergure et de sa vocation à accueillir à terme une programmation d'activités économiques fortement densifiée, doit être pensé sur le plan des mobilités de façon globale, aussi bien du point de vue de son accessibilité externe (venir à la Janais) que de son accessibilité interne (se déplacer dans la Janais). Historiquement, de nombreux ouvriers se déplaçaient sur le site à vélo, fournis par l'entreprise, mais cette pratique a été abandonnée pour des raisons de sécurité.



La montée en puissance et la densification du tissu industriel, par l'augmentation du nombre de salariés présents sur le site dans un horizon temporel de moyen terme, nécessite de prévoir une offre de mobilité suffisamment calibrée, diversifiée et accessible à tous.

En outre, il est essentiel d'anticiper l'arrivée d'une population aux besoins spécifiques. Notamment les nombreux intérimaires sur le site, avec des faibles niveaux de motorisation, et aux horaires de travail décalés, doivent pouvoir trouver une offre de transport adaptée. L'accessibilité externe et interne doivent donc être pensées selon ces paramètres.

Valorisation des différents modes de transports

Le développement des activités industrielles va engendrer l'arrivée de nouveaux usagers et l'augmentation de la fréquentation du site menant ainsi à un flux de circulation accru notamment aux heures de pointe. Pour répondre à cette problématique, il est nécessaire de traiter les modes de transport dans leur globalité et de favoriser leur développement. La demande sur le parc industriel sera multiple : la problématique n'est plus seulement d'accueillir un flux de logistique industriel (poids lourds) mais de développer une offre pour les futurs salariés dans le cadre de l'implantation des nouvelles entreprises (piétons, cycles).

Le plan de déplacement urbain prévoit un certain nombre de projets qui permettront à l'horizon 2030 de rejoindre plus facilement la ville centre : le projet Trambus Rennes/Saint-Jacques/Bruz, le Réseau express Vélo, la création de couloirs bus sur la RD 837, le développement du covoiturage sur RD 177. L'ensemble de ces actions auront pour vocation de limiter l'usage de la voiture solo. Le rabattement multimodal vers le HUB transport constitué de la halte ferrée et des arrêts Trambus à l'entrée de Saint-Jacques aéroport est un enjeu important pour site industriel. La mise en œuvre de plan de déplacements interentreprises sera également à développer sur le site

pour inciter les salariés à utiliser les modes alternatifs à la voiture.

De plus, le site est doté d'un atout majeur en terme de mode de transport du fait de la présence exceptionnelle du fer :

- Sur le plan logistique, un embranchement ferré complet et fonctionnel terminé par une station de ferroutage avec quais de débarquements/chargement pour les marchandises.
- Sur le plan du transport de voyageurs, une halte ferroviaire TER " à la porte" du site, sur le secteur de la Calvenais

Un des enjeux majeurs du site sera de maintenir et de valoriser l'usage du fer et des autres transports collectifs, dans une optique de décarbonation des transports.

Qualité urbaine, architecturale et paysagère

Patrimoine industriel et composition d'origine

Lors de l'aménagement originel du site industriel, le complexe industriel a été développé autour de grands axes de composition créant un maillage Nord/Sud et Est/Ouest. Au fur et à mesure du développement de l'activité et des aménagements successifs, la lecture d'ensemble s'est peu à peu estompée. Dans le cadre de la requalification urbaine et du renouvellement économique du site, l'enjeu sera de révéler et de s'appuyer sur ces éléments fondateurs.

Cohérence architecturale et charte graphique

Une logique de cohérence architecturale sur l'ensemble du site devra être recherchée. Afin de faire émerger une identité propre au site de La Janais, la réflexion architecturale pourra s'appuyer sur les marqueurs historiques mais aussi sur la mise en place d'une charte graphique commune. Ces dispositions architecturales auront aussi pour but de participer à l'identité et à la visibilité du site, afin de favoriser son rayonnement à plus grande échelle.

Qualité paysagère

Afin de maitriser la qualité du paysage urbain depuis les espaces publics majeurs, une attention particulière sera apportée aux projets de réhabilitation des bâtiments existants et aux nouvelles constructions. Les entrées principales ainsi que les espaces directement visibles depuis les axes structurants devront être tout particulièrement soignés afin de participer à une image qualitative pour l'ensemble du site.

Vocation-Programmation

Vocation générale : Pôle d'Excellence Industrielle

Le site de La Janais poursuivra la vocation première de devenir un Pôle d'Excellence Industrielle, accueillant des locaux d'entreprises industrielles innovantes et décarbonées, prioritairement dans les filières de la construction durable et des mobilités décarbonées.

La Janais est le premier site de renouvellement économique d'envergure traité par Rennes Métropole et l'aménagement du site doit contribuer à la stratégie globale de devenir un pôle d'excellence industrielle. Ce projet s'inscrit dans une **démarche d'écologie industrielle** s'appuyant sur le triptyque écologie, économie et technique.

Avec ses grandes unités foncières et sa localisation stratégique, le site est très attractif pour développer des activités industrielles. Le pôle d'excellence industrielle sera incarné sur le site de La Janais mais devra avoir un effet d'entrainement sur l'ensemble de la Région grâce à son offre de services globale à différents niveaux :

- Offre de foncier et de l'immobilier d'entreprises industrielles.
- Accompagnement sur l'emploi et les compétences.
- Accompagnement à l'innovation et au développement industriel.
- Offre de services mutualisés dans une logique d'écologie industrielle.

Vocation par secteur

Secteurs en mutation

Plusieurs secteurs en cours de mutation sont susceptibles de faire l'objet d'une démolition-reconstruction, d'une restructuration de l'activité ou d'une densification à l'aide de construction neuve.

Un maillage de polarités servicielles

L'augmentation des utilisateurs et du nombre d'entreprises sur le site de La Janais va conduire à l'augmentation de la demande en terme de service. Pour répondre à ce besoin, la création de plusieurs polarités de services sont prévues et indiqués dans l'OAP graphique.

Tout d'abord, la polarité de l'entrée Nord, servant de porte d'entrée au secteur industriel de la Janais. Une polarité connectée aux transports en commun et qui constitue une porte d'entrée de la zone. Les actifs y retrouvent un hub mobilité et une offre de service du quotidien

Ensuite, le secteur de la Calvenais, situé au Nord-Ouest et du fait de sa proximité avec la halte ferroviaire et de son rôle d'entrée de site, est positionné stratégiquement pour accueillir les activités de services mutualisés. Le bâtiment dit de la Calvenais et son périmètre en immédiate proximité sera donc destiné à accueillir des programmes immobiliers de services et de loisirs bénéficiant aux

salariés et entreprises de la zone. L'objectif est d'y développer un espace servant à l'ensemble des salariés et des utilisateurs de la Janais et des zones d'activités voisines : restauration, salles de sport ou offre de loisirs, et services divers. Ce pôle de service devra permettre de mieux vivre au quotidien et augmentera à terme l'attractivité du site constituant un avantage pour les entreprises désirant s'y installer.

Un troisième secteur autour de l'entrée est et du bâtiment 34, bâtiment emblématique et désormais protégé au titre du Patrimoine Bâti d'intérêt Local (PBIL), est identifié pour accueillir un certain nombre de services mutualisés. La polarité Est bénéficie d'un environnement naturel à valoriser. Le site permet de travailler une polarité plus apaisée et orientée vers de nouvelles manières de travailler et vers de nouveaux services aux salariés qui favoriseront l'attractivité du site auprès des investisseurs.

Un quatrième secteur est identifié autour du bâtiment 78 au cœur du site. Du fait de sa localisation préférentielle ce secteur fait naturellement centralité. Le projet se voudra ouvert sur l'ensemble du secteur avec un travail de l'espace public, avec la création d'une place centrale sur le parvis d'accès au bâtiment 78, conviviale et attractive. Des activités techno-tertiaires d'accompagnement du tissu industriel viendront caractériser cet espace et en affirmer les contours. De la petite restauration pourra également venir complémenter l'offre déjà présente sur le secteur de la Calvenais.

Enfin, une dernière polarité au sud du site viendra assurer le maillage complet de l'offre de services sur le site, avec la création possible d'un espace d'accueil pour des micro mobilités et des espaces publics pouvant accueillir de la restauration mobile

Logistiques mutualisées et ferroutage au niveau du secteur ferroutage

Actuellement exploitées, la plateforme de ferroutage et les voies ferrées longeant la façade ouest du site constituent une véritable opportunité. Elles représentent un atout majeur en terme de potentiel d'approvisionnement et de logistique pour l'ensemble des entreprises présentes sur le site, mais également à proximité, profitant ainsi à un écosystème plus large. La plateforme de ferroutage est utilisée actuellement dans le cadre de la production automobile. L'entreprise Stellantis a pour ambition de développer, dans le cadre de sa stratégie d'approvisionnement, un report significatif vers le ferroutage. Il s'agit de privilégier **sur le secteur ferroutage** un essor d'une logique partenariale sur la question du rail/route, qui conserve toute sa pertinence dans un contexte de décarbonation des transports.

A fortiori, deux éléments plaident en la faveur du développement d'un tel projet : d'une part, l'accessibilité de ce secteur avec l'embranchement rail/route est un atout important et rare dans l'agglomération dont il convient d'assurer la pérennité. D'autre part, la proximité avec l'aéroport est susceptible de générer à terme des opportunités.

Ce secteur à fort potentiel, grâce à son embranchement rail-route et à son parking, pourrait accueillir et associer à terme des activités industrielles et logistiques, ou s'orienter vers une logique de mutualisation via une plateforme logistique commune, privilégiant une organisation verticale. L'implantation d'un tel mode de transport offrirait une capacité de liaison entre le quadrant sud-ouest et le reste du territoire (métropolitain ou national).

Toutefois, les activités industrielles sont autorisées dès lors qu'elles n'obèrent pas la capacité de maintien, de modernisation et de développement des activités de ferroutage sur le secteur.

Orientations

Orientation 1 : valorisation et restructuration du maillage

Orientations générales

L'objectif est de permettre l'intensification de l'activité industrielle de la zone, passant d'un site mono-utilisateur à un parc industriel pluri-occupant, en affirmant le rôle des grands axes structurants :

- L'axe Nord/Sud,
- La rue André Léo,
- La rue des Creuses,
- La RD 837.

Pour cela, il est nécessaire de développer un réseau de circulation lisible permettant une accessibilité simplifiée du site :

- Pour se déplacer dans La Janais en traçant un maillage interne cohérent, offrant des possibilités de desserte pour tous les utilisateurs.
- Pour entrer et sortir du site de la Janais, en améliorant la lisibilité et le fonctionnement des carrefours d'accès

Maillage interne

Les **voies structurantes constituées de l'axe Nord/Sud et de la rue des Creuses** sont les principales voies de desserte du futur parc industriel, constituant une véritable épine dorsale du futur maillage. L'axe Nord/ Sud, actuellement privé, deviendra une voie publique prolongeant ainsi la rue des Creuses. Ils accueilleront un flux de poids lourd accru, du fait d'une augmentation continue de l'activité industrielle, mais serviront également de support à des cheminements dédiés aux modes actifs.

Les accès des différentes entreprises installées à terme le long de ces axes devront être positionnées de façon à en garantir un fonctionnement optimal. Aussi, trois principes d'aménagement urbain sont à respecter :

- **Limiter le nombre d'entrées charretières et maitriser leur emprise** : la multiplication des accès risque de poser des problèmes fonctionnels. Une logique de mutualisation de ces accès devra donc être poursuivie. Une emprise trop importante peut

impacter les voies de continuité douce en créant des interruptions amenant à un sentiment d'insécurité des usagers.

- **Maitriser la distance entre les différents carrefours de desserte** : les carrefours devront être suffisamment espacés pour assurer la fluidité du trafic, très dense à terme, le long de cet axe de circulation.
- **Aligner les différentes voies de desserte de part et d'autre de la voie** ; afin d'éviter des configurations en "baïonnette".

La constitution du maillage suivant ces principes conduit à une configuration rectiligne des voies structurantes et de dessertes. Afin d'anticiper les vitesses excessives résultantes, l'aménagement des carrefours ou des entrées charretières sera conçu de façon à assurer la sécurité de tous les usagers. Dans ce but et face à la forte fréquentation de poids lourds, l'implantation de plateau surélevé sera priorisée.

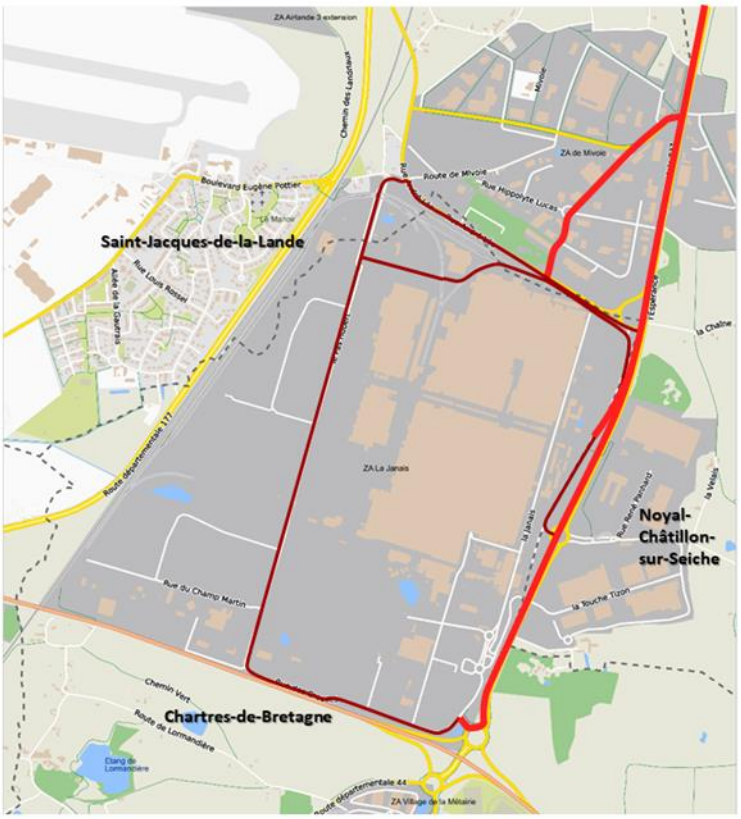
Une voie de desserte interne sera également créée et est matérialisée à l'OAP graphique afin de prolonger la rue Katherine Johnson et permettant de relier la rue Pierre et Marie Curie jusqu'au secteur Ferrage et connecter avec le nouveau carrefour à créer sur la rue André Léo.



Exemple de plateau surélevé- Rue Louis Blériot- ZAC Ker Lann

Carrefours d'entrée

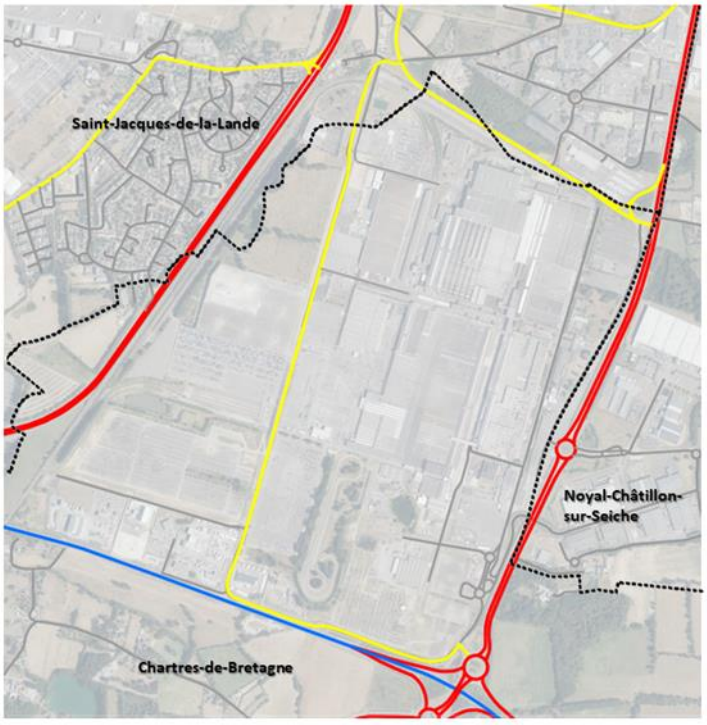
- **Carrefour C1** : Une restructuration du carrefour au Nord-Ouest reliant la rue André Léo à l'axe Nord/Sud, sera mise en place afin d'améliorer sa lisibilité et sa fonctionnalité. Ce carrefour constitue une des entrées principales du site, ainsi il est nécessaire d'apporter une attention particulière lors de son développement pour répondre aux flux routier, cycle ou piéton le traversant.
- **Carrefour C2** : La création d'un nouveau carrefour est envisagée à cet emplacement. Il aura pour vocation de permettre un nouvel accès par le nord du site, dans le prolongement de la rue Émile Souvestre. Il permettra notamment de récupérer une partie du trafic routier de la RD 837 dans le sens Rennes →La Janais, via le carrefour reconfiguré de Mivoie. Il crée un nouveau point de connexion au maillage interne des différents secteurs : ancien Ferrage, cœur industriel, entrée Nord-Ouest.
- **Carrefour C4** : Ce carrefour, créé lors de l'aménagement de la ZAC de La Touche Tizon, constitue aussi un accès important au secteur Est et au cœur industriel pour les flux personnel et visiteurs. Dans le cadre du développement de La Janais, ce carrefour sera potentiellement amené à recevoir une fréquentation plus importante.
- **Carrefour C5** : Au Sud-Est du site, ce giratoire existant offre un accès direct depuis et vers les RD 837 et RD 34. Il permet de desservir le sud du site par la rue des Creuses et est aujourd'hui peu sollicité en terme de trafic poids lourds dans le cadre du fonctionnement de l'activité de production automobile. À l'occasion de la densification des activités industrielles présentes sur les secteurs sud-est, ce giratoire pourra faire l'objet d'un réaménagement pour en améliorer son fonctionnement.



Principe du maillage du site de La Janais

Légende :

- circulation externe
- principe de connexion circulaire



Principe de hiérarchisation des voies

Juillet 2021

- Route Nationale
- Réseau de transit
- Réseau structurant
- Réseau de distribution
- Réseau de desserte
- Non renseignée

Orientation 2 : Favoriser les mobilités décarbonées

Orientations générales

Le développement du Pôle d'Excellence Industrielle de La Janais impliquera l'augmentation des utilisateurs du site. Pour répondre à leur besoin, il est nécessaire de favoriser l'utilisation de modes actifs en proposant, d'une part, une amélioration des circulations vélo grâce à l'aménagement des réseaux vélo métropolitain et locaux, et d'autre part, des voies vertes et de larges trottoirs permettront la circulation sécurisée des cycles et des piétons sur le site de la Janais. Il est demandé d'assurer le parcours des modes doux pour toute nouvelle voierie de desserte publique ou privée en y intégrant une voie mixte piéton/cycle et de le prolonger à l'intérieur des parcelles au moins jusqu'à l'entrée du bâtiment et jusqu'à l'espace de stationnement cycle de manière lisible et sécurisée.

Dans l'optique d'une connexion externe, au-delà de La Janais, des connexions avec les communes et zones d'activités voisines pourront être établies en reliant, par une traversée du site, deux axes du Réseau Express Vélo prévu dans le PDU : Rennes vers Saint-Jacques-de-la-Lande et Rennes vers Chartres-de-Bretagne. Ainsi, deux nouveaux principes de continuité piétons/cycles seront créés :

- Un au nord empruntant la rue André Léo et connecté au carrefour du Vallon ;
- Un deuxième au sud reliant la rue des Creuses, longeant le sud du secteur Bois-Noir pour rejoindre à l'extrémité sud-ouest, le Réseau Express Vélo Rennes/Saint-Jacques-de-la-Lande ;
- Une au Sud-Ouest permettant la jonction vers la zone de Ker Lann.

La création de ce réseau global permettra de créer un maillage continu entre les différentes zones à proximité, tout en traversant les différents axes du site permettant ainsi de desservir ses différents secteurs.

Afin de décourager l'autosolisme, l'implantation de parkings mutualisés favorisant le covoiturage permettra de valoriser des nouvelles habitudes de déplacement plus durables.

Stationnement automobile :

Les futurs projets devront chercher autant que possible à s'inscrire dans une démarche de mutualisation du stationnement automobile, aussi bien pour les salariés que pour les visiteurs. Ces démarches de partage des espaces de stationnement pourront se faire soit, sous la forme d'une recherche de mutualisation avec les autres projets en cours de développement en immédiate proximité, soit en faisant usage des secteurs de stationnement aériens prévus dans le cadre du projet urbain du Pôle d'Excellence Industriel de la Janais et permettant de répondre aux besoins des entreprises

Afin de réduire l'autosolisme, l'implantation de parkings mutualisés favorisant le covoiturage permettra de valoriser des nouvelles habitudes de déplacement plus durables.

Stationnement cycle et mode actifs

Un stationnement pour les cycles et "modes actifs" (trottinette électrique, gyropode, ...) devra être aménagé pour les employés et les visiteurs au sein de parcelle, au plus près des entrées de lot et de l'accès aux bâtiments. Des espaces visibles et généreux sont encouragés pour valoriser les déplacements alternatifs. Cet espace devra être facilement accessible, abrité, sécurisé, et de préférence éclairé en jour naturel.

Pour les bâtiments industriels et les entrepôts, les exigences en termes de stationnement vélos sont les suivantes :

Industrie : 1 place pour 300 m² de SP créée

Entrepôt : 1 place pour 1 000 m² de SP créée

Orientations par secteur

<u>Secteur La Calvenais</u>

L'augmentation de la fréquentation de La Calvenais due à sa vocation de pôle de service appelle à l'optimisation des cheminements piéton/cycle. Deux principes de continuité piéton/cycle sont à développer sur le secteur : l'un reliant la Halte SNCF au carrefour C1 et l'un reliant la passerelle à l'axe Nord/Sud.

L'accès à la Halte SNCF depuis la rue André Léo est à restructurer afin d'y intégrer un cheminement "modes actifs". **Ce cheminement permettra un rayonnement de la halte SNCF au-delà de La Janais en la connectant par le Nord au carrefour C1**.

La passerelle reliant les deux quais de la halte SNCF est actuellement praticable par les piétons et les vélos et permet de relier le site de La Janais avec la ville de Saint-Jacques-de-la-Lande. Le principe de continuité piéton/cycle permettra de relier la passerelle au maillage interne mode actif de la Janais. **Cette liaison devra être favorisée en créant un accès piéton/cycle vers l'axe Nord/Sud**.

<u>Secteur Sud-Est</u>

De la même manière que la passerelle du secteur Calvenais, le pont présent dans le secteur Sud-Est reliant La Janais et la Touche-Tizon pourra constituer un nouveau support de continuité piétonne et cycle. Ce pont permettra de connecter le Réseau Express Vélo reliant Rennes et Chartres-de-Bretagne et les cheminements internes du site à l'aide d'une traversée sécurisée au-dessus de la RD 837. Cette liaison potentielle pourrait également améliorer l'accessibilité à la Z.A.E. de la Touche Tizon par les mobilités douces.

De plus, un principe de continuité piéton cycle sera instauré entre l'entrée est et le secteur sud est, afin de relier :

- Le secteur des parkings de la façade est, actuellement accessible au public, notamment via la passerelle piétonne enjambant la RD 837 au niveau des arrêts de bus.

- Le secteur sud est, notamment en passant entre le bâtiment 43 et le bâtiment, occupé actuellement par l'entreprise RTPC, puis en longeant le bas de la rampe de la Touche Tizon.

Relier ces deux secteurs enrichira le maillage interne du site en créant une offre globale permettant l'accessibilité à tous les secteurs quelle que soit l'entrée empruntée.

Secteur Entrée Est

La passerelle reliant le secteur entrée Est et l'arrêt de bus La Janais de part et d'autre de la RD 837 pourra faire l'objet d'une requalification. Cet accès devra être mis en valeur afin de favoriser l'usage des transports en commun.

Orientation 3 : retrouver la place de la nature

Orientations générales

Du fait de son faible taux de végétalisation, le site devra poursuivre une logique de restauration écologique. Afin d'assurer la désimperméabilisation et de valoriser le maintien et la création d'espace vert il est demandé aux différents projets de participer à la création de nouveaux corridors écologiques, cohérents à l'échelle de l'ensemble du site. Des surépaisseurs situées sur les lots privés seront demandées afin de densifier la trame verte globale, à la fois sur des trames existantes ou implantées sur les futurs espaces publics de la ZAC. La localisation des espaces verts privés seront réfléchis sur l'ensemble de l'opération d'aménagement. Pour se faire, le coefficient de végétalisation ne sera pas exigé au règlement graphique du PLUI, afin de garantir l'optimisation maximale des parcelles pour leur activité industrielle, dans une logique de sobriété foncière. Retrouver la place de la nature sur le site pourra prendre plusieurs formes : conservation et requalification des espaces verts existants, réimplantation de végétaux le long des voiries et des espaces communs, contribution à l'échelle de la parcelle et des nouveaux projets. L'objectif est de végétaliser le site au-delà des bandes végétales et des haies bocagères afin d'obtenir des espaces verts arborés qualitatifs et adaptés aux contraintes de l'activité industrielle.

Les espaces identifiés sur le plan comme "principe de continuité écologique à préserver ou à créer ", "haies à préserver et à créer" devront faire l'objet d'une végétalisation.

Espaces verts existants

Le site possède des espaces verts existants qu'il conviendra de maintenir et de renforcer : à l'ouest du secteur 1b de la ZAC, à l'interface entre le ferroutage et le secteur 5b de la ZAC et dans le secteur de la piste d'essai autour des voies.

Gestion des eaux pluviales

Il est conseillé de retenir au maximum l'eau sur la parcelle, de ralentir son transit et de favoriser son infiltration. À ce niveau, plusieurs actions peuvent être combinées :

- Végétalisation des toitures, pour ralentir l'écoulement et améliorer l'isolation et le confort d'été.
- Création de noues (évaporation, infiltration et stockage, délimitation des espaces privatifs).
- Plantation en évitant le compactage des sols.
- Récupération des eaux pluviales de toiture pour l'arrosage, l'entretien des espaces extérieurs, alimentation des WC.
- À l'exception des places pour les personnes à mobilité réduite, toutes les places de stationnement extérieures du personnel et des visiteurs seront réalisées avec des matériaux préservant l'infiltration des eaux de pluie : "bandes de roulement" et engazonnement, pavés béton avec ou sans joint gazon, mélange terre pierre, dalles alvéolaires gravillonnées, béton drainant.

Biodiversité

Les mesures de développement de la biodiversité doivent s'intégrer dans les projets d'aménagement ainsi que sur les parcelles privées :

- Conception des espaces verts avec des végétaux denses favorables à la nidification de l'avifaune
- Haies arbustives associées à des strates herbacées et bandes arborées propices à la biodiversité (insectes et avifaune).
- Une attention particulière devra être apportée sur les sols calcaires, lorsque ceux-ci sont mis à jour par de nouveaux aménagements.

De manière générale, une attention particulière devra être portée lors de la conception des projets, en intégrant les enjeux paysagers et environnementaux identifiés sur le site de la Janais.

Par ailleurs, l'aménagement des parcelles devra faire l'objet d'un **véritable projet paysager et écologique** afin d'intégrer l'ensemble des contraintes paysagères et environnementales du site, à savoir :

- Le maintien et le développement de la biodiversité,
- Le renforcement des trames et continuités écologiques,
- La restauration de certains sols d'intérêt environnemental,
- La limitation de l'imperméabilisation.

Toitures actives

Dans le cadre du pôle d'excellence industrielle, il sera demandé de prévoir pour tous les nouveaux bâtiments une valorisation de la totalité de la surface de la toiture hors installations nécessaires à son fonctionnement (technique et de sécurité), cette toiture "active" pourra être :

- Support de panneaux solaires ou photovoltaïques en autoconsommation ou en revente, porté par le projet ou par un prestataire extérieur ;
- Végétalisée pour développer la biodiversité présente sur le site, accroître l'inertie du bâtiment, et potentiellement, retenir les eaux pluviales par la mise en œuvre d'un système mixte.

- Largement vitrée pour participer à l'éclairage zénithal de l'intérieur du bâtiment (type shed) limitant ainsi le recours à de trop nombreux éclairages artificiels, …

Pour les rénovations lourdes de bâtiments existants, tout ou partie de l'obligation sus citée peut être écarter lorsque l'ensemble des procédés, systèmes et dispositifs mentionnés sont de nature à aggraver un risque, ou lorsque leur installation présente une difficulté technique insurmontable ou qui ne peut être levée dans des conditions économiquement acceptables.

Matériaux biosourcés et géosourcés

Dans une démarche de construction durable, il est préférable d'utiliser des matériaux biosourcés et géosourcés locaux et le moins transformés possible. Les matériaux à forte inertie devront être favorisés de même que ceux à faibles impacts environnementaux.

L'utilisation de matériaux biosourcés concourt significativement au stockage de carbone atmosphérique et à la préservation des ressources naturelles.

Orientations par secteur

- **Secteur de La Calvenais** : étant amené à devenir le pôle de service mutualisé du site, le secteur de la Calvenais bénéficie d'une programmation particulière. En cohérence avec cette nouvelle destination, la végétalisation attendue sur ce secteur sera plus forte afin de créer des réels espaces extérieurs qualitatif en adéquation avec l'ambition de la programmation du secteur. En outre, une attention particulière devra être portée en terme d'utilisation de matériaux biosourcés et géosourcés sur ces nouveaux programmes et sur la qualité paysagère et d'usage des espaces publics.
- **Secteur Sud-Est** : à la limite est avec le secteur 2 de la ZAC, un terrain est destiné à accueillir à court terme une chaufferie biomasse, dans le cadre d'un programme de modernisation de l'alimentation énergétique du site.

Orientation 4 : Qualité architecturale et paysagère

Afin de créer une image attractive et de concourir à une identité forte de ce nouveau pôle d'excellence industrielle, l'aménagement urbain devra répondre à des objectifs forts en terme de qualité architecturale et paysagère. La création d'un front bâti cohérent en termes de volume et de qualité architecturale sera le point de départ de cet effort de requalification. En complément, le patrimoine industriel du site devra être mis en valeur, quand cela est possible, grâce à la revalorisation du bâti existant. De plus, l'aménagement urbain devra introduire une différence de traitement sur les différentes destinations du site, et donc une diversité dans un paysage urbain et industriel habituellement monotone.

Afin de valoriser l'héritage paysager du site, il est proposé de conserver les axes de composition historiques permettant de révéler un maillage structurant présent dès la construction du site. **Toute nouvelle construction ne pourra pas s'implanter de manière à obstruer ces axes de vue.**

Une attention particulière devra être porté aux façades visibles depuis les voies de circulations ainsi que celles des entrées de site. Elles constituent le reflet de l'identité du site et doivent contribuer à son attractivité**. Les projets possédant des visibilités directes vers les axes de circulations du plus haut niveau selon la hiérarchisation des voieries (rue André Léo, RD 837, RD 34 et Rue des Creuses, Rue Pierre et Marie Curie) devront diriger, autant que possible, leurs façades vers la/les voie/s de plus haut niveau.**

Les constructions seront constituées de volumes simples, dans une recherche d'écriture intemporelle qui échappe aux effets de mode, permettant une meilleure lecture des espaces et une optimisation des volumes bâtis. De plus, afin de constituer une façade urbaine animée et dynamique, **il est recommandé de positionner les volumes les plus hauts du côté des espaces publics majeurs**.

Le long de la rue Pierre et Marie Curie, de la rue des Creuses et des axes de compositions, il est recommandé que les bâtiments présentent une façade qualitative et au plus près des espaces publics, afin de participer à la constitution d'une façade urbaine rythmée. Sur ces linéaires, les volumes bâtis des nouveaux bâtiments chercheront majoritairement à être aligné le long d'une bande comprise entre 5 et 15 m depuis la voie. Les volumes devront tendre, autant que possible, à constituer un front bâti qualitatif le long de ces axes. L'espace entre la limite avec l'espace public et le bâti sera traité de manière qualitative et végétalisée sur au moins 5 m. Les aires de stockage ne seront pas positionnées dans cette bande de recul. Si les nouveaux bâtis projetés sont attenants à plusieurs axes de circulation et/ou axe de composition, ils devront respecter les prescriptions précédemment citées le long de la voie de plus haut niveau selon la hiérarchisation des voies. En outre, tous les espaces de stockages extérieurs visibles depuis ces voies devront faire l'objet d'un traitement spécifique (végétalisation) pour en atténuer les impacts paysagers.

Les opérations sur des emprises situées à la rencontre d'espaces publics, de voies de circulation, de liaisons douces et/ou d'espaces paysagers, feront l'objet d'une attention particulièrement soignée. Ces configurations répondront à des forts enjeux urbains, paysagers et de visibilité par un traitement d'angle qualifié. Ces angles seront de préférence tenu par le bâti et souligné par un projet et une composition paysagère affirmée ; aucun espace à caractère purement technique ou à usage de stockage ne sera positionné à ces situations. Les perceptions de proche et de lointain, ainsi que le caractère "rayonnant" du bâti seront qualifiés par le projet à travers l'organisation des éléments de programme, l'écriture architecturale et un projet paysager.

Enfin, un travail sur les clôtures sera engagé pour rechercher une continuité et une cohérence d'ensemble sur les clôtures avec les projets avoisinants et avec les façades en retrait. Privilégier les teintes douces qui auront tendance à s'effacer

Orientation par secteur

Le secteur de la Calvenais ainsi que les entrées Nord et Est, possédant un enjeu de visibilité devront plus particulièrement être étudiés et valorisés. Ces enjeux de vitrines urbaines sont matérialisés dans l'OAP par des crochets "façade urbaine à structurer" :

- **Secteur Entrée Est** : actuellement la façade est du site ayant une visibilité directe depuis la RD 837 possède une façade végétale épaisse et peu qualitative. De fait, il est nécessaire de repenser l'aménagement des strates arbustives et de végétaliser les abords de la RD 837 afin d'améliorer la visibilité et la lisibilité de l'entrée est. De plus un secteur situé plus au sud est soumis à des mutations et est également concerné par la nécessité de préserver la qualité paysagère depuis la RD 837.
- **Secteur de La Calvenais** : futur pôle de services mutualisés, ce secteur aura d'une visibilité particulière par rapport aux autres secteurs du site. Il accueillera les activités des utilisateurs dans un cadre de loisir ou pour des activités tertiaires. Afin de permettre l'identification de ce secteur possédant le monopole de l'activité de service, les façades de ce secteur pourront bénéficier d'un traitement particulier.
- **Secteur Entrée Nord** : faisant face au secteur de services de la Calvenais, ce secteur présente une vitrine sur la rue André Léo et la rue Pierre et Marie Curie et constitue le pendant est de l'entrée nord du site.
- **Secteur Bois noir et façade sud** : ce secteur présente une vitrine majeure du site avec un vis-à-vis direct sur la RD 34, seconde ceinture de la Métropole rennaise.

Ces façades urbaines à structurer doivent respecter les principes suivants :

Le travail sur la matérialité des façades visera une durabilité en utilisant des matériaux « intemporels ». Pour préserver la qualité architecturale du site et le volet patrimonial, le réemploi de matériaux in-situ est encouragé. L'utilisation d'autres matériaux à impact environnemental faible, dont les matériaux issus de ressources locales renouvelables est également privilégiée.

Les matériaux autorisés en façade sont :

- **Les bardages métalliques présentant des profils et un calepinage soigné,**
- **Les bardages bois d'essence locales,**
- **Les bardages composites réalisés à partir de matériaux biosourcés, géosourcés ou recyclés,**
- **Les bétons bruts ou peints.**

Les matières souligneront les volumétries, dans des registres sobres et lisibles ; le traitement par contrastes des volumes "productifs" et des surfaces "tertiaires" sera favorisé. Le recours à des matériaux plus nobles et/ou plus vertueux (bois, terre, brique, …) sera recherché pour la mise en valeur, par des traitements très qualitatifs, des volumes d'accueil, de locaux du personnel ou de bureaux.

Pour les sens de bardages comme pour les proportions des ouvertures, la verticalité sera privilégiée pour rompre avec des linéaires de façades importants et des lignes horizontales prononcées, pour retrouver des rythmes et des séquences plus à l'échelle des usagers.

Qualité environnementale et prévention des risques

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 (Air-Bruit, THT, Zones Inondables, Secteurs d'Informations sur les Sols). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Servitudes

NB : Les servitudes, présentes en annexe du PLUI, sont des documents réglementaires autonomes et peuvent donc évoluer indépendamment du PLUI. Aussi, il est fortement conseillé aux pétitionnaires de vérifier les dernières mises à jour de ces servitudes auprès de la personne publique directement compétente.

- Servitude de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2).
- Servitudes aéronautiques de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4) et de dégagement de l'aéroport contre les obstacles (T5).

Pollution de la nappe

Du fait de la forte concentration d'industrie et d'activités potentiellement polluantes, des études approfondies sur la pollution des sols et de la nappe phréatique devront être effectuées sur les secteurs à enjeux, notamment sur le secteur ancien Ferrage.

Condition de réalisation

Sans objet

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Sans objet